



المعاملة العقابية لانتهاك حظر استعمال الهاتف النقال باليد في أثناء قيادة المركبات الآلية: دراسة تحليلية مقارنة

د. معاذ سليمان الملا*

ملخص:

إن استخدام جهاز الهاتف النقال باليد أو حتى بواسطة السماعية أثناء قيادة المركبة الآلية يعد من الظواهر الاجتماعية السلبية القديمة نسبياً، وقد سعى المجتمع بجميع أجهزته إلى معالجتها بالوسائل المتاحة، بما في ذلك الوسائل القانونية التي لم تجد نفعاً بالنظر إلى حال الشارع الكويتي على وجه التحديد، فما زالت هذه القضية من بين المشكلات التي تحصد أرواح مستخدمي الطرق وممتلكاتهم بسبب عدم التزام كثير من الناس باحترام قواعد السلامة المرورية، فأثرنا طرح هذه المشكلة لنناقش فيها مدى الحاجة الملحة إلى تغيير السياسة المرورية الحالية التي بدأت تضمحل مع مرور الزمن، وذلك من خلال بوابة تشديد العقوبات الجزائية والإدارية على مستخدمي الهاتف في أثناء القيادة لضمان تحقيق فكرة الردع؛ وهو ما يكفل احترام قواعد السلامة المرورية من ناحية، والحفاظ على أرواح مستخدمي الطرق وممتلكاتهم من ناحية أخرى. لذلك سنعرض مشكلة استعمال الهاتف باليد في أثناء القيادة في الواقع المروري لدولة الكويت وأسباب انتشارها وخطورتها على مرتادي الطرق، ثم بعد ذلك نحلل طبيعتها القانونية كسلوك إجرامي يتوافق مع ما تقرره الأحكام الواردة في التشريع الجزائي الكويتي لنختم بحثنا بعرض ما توصلنا إليه من نتائج وتوصيات.

* أستاذ قانون الجرائم المساعد، أكاديمية سعد العبدالله للعلوم الأمنية، دولة الكويت.

مقدمة:

من المظاهر الحديثة التي ألفنا ملاحظتها عدم استغناء البشر عن استعمال جهاز الهاتف النقال أينما ولوا وحلوا؛ فقد باتت هذه الأجهزة على وجه التحديد جزءاً لا يتجزأ من جسم الإنسان؛ إذ لا يكاد يتركه إلا حينما يخلد إلى نومه، وهو ما يدل على اندماج معظم جوانب الحياة سواء كانت خاصة أم عامة في هذه الأجهزة التي تعاضمت خطورتها - بحق - على المستخدمين سواء على أنفسهم أو أموالهم أو أعراضهم. الحقيقة أن سلوكنا في التعامل مع أجهزة الهواتف النقالة هو ما قادنا إلى اعتباره سلوكاً غير حضاري ولا سيما مع تزايد معدلات الجريمة بواسطتها، فالبعض - للأسف الشديد - ترجم الغريزة الشريرة فطوح كل ما هو جميل في حياتنا في خدمة الشر، فالعيب فينا وليس في الأجهزة التي نحن نتحكم بها.

أولاً - موضوع البحث وأهميته:

يتجلى موضوع البحث بعرض مشكلة استخدام الهاتف النقال باليد في أثناء قيادة المركبة وما قد يترتب على ذلك - بطبيعة الحال - من إزهاق لأرواح ناس أبرياء أو إصابتهم بسوء أو الإضرار بممتلكاتهم بسبب انشغال قائدي المركبات بهواتفهم. وقد قامت وزارة الداخلية الكويتية، ممثلة في الإدارة العامة للمرور، إلى استخدام صلاحياتها الممنوحة بموجب قانون المرور رقم ٦٧ لسنة ١٩٧٦ سعياً منها للحد من استعمال الهاتف النقال باليد في أثناء قيادة المركبة الآلية وما يترتب على ذلك - بطبيعة الحال - من خسائر في الأرواح والممتلكات لمستخدمي الطريق. وقد أصدرت الوزارة القرار رقم ١٢٩٣ لسنة ٢٠١٧ الذي أدرج هذا السلوك ضمن حالات حجز المركبات. وما دفعني إلى إعداد هذا البحث ردود الأفعال التي تفاوتت بين مؤيد لتطبيق هذا القرار ومعارض له.

ثانياً - المشكلة التي يطرحها البحث وتحديد أطرافها:

تبرز المشكلة في أنه على الرغم من وجود حظر لاستعمال الهاتف النقال باليد في أثناء قيادة المركبة الآلية في قانون المرور ولوائح، فضلاً عما بذلته

وزارة الداخلية في دولة الكويت من جهود حثيثة للتوعية بمخاطر هذا السلوك وآثاره، فإنها لا تزال من بين أهم المشكلات التي تهدد السلامة المرورية بالنظر إلى الازدياد المطرد الذي بينته إحصائيات الإدارة العامة للمرور في دولة الكويت، وهذا ما يعكس - بطبيعة الحال - ضعف العقوبات المقررة التي تفترض تحقيق سياسة رادعة لضبط سلوكيات الأفراد من ناحية، وغياب الوعي والنضج الاجتماعي لدى بعض الأفراد أنفسهم بعواقب هذا السلوك ومخاطره التي تنال من الأشخاص أو ممتلكاتهم وهذا من ناحية أخرى. ومما لاشك فيه أن ضعف العقوبة المفروضة على هذا السلوك يعدّ سبباً رئيساً في تمادي البعض من قائدي المركبات إلى تعدد مخالفة هذا الحظر. ولا يمكن إلقاء اللوم أو القصور على مستخدمي الطريق فحسب، بل البعض يرى - ونحن نؤيدهم في بعض الجوانب - أن وزارة الداخلية طرف في المشكلة؛ كونها لم تدرس القرار جيداً حيث أظهر تطبيقه تفاوتاً في تطبيق العقوبة الواردة في هذا القرار فضلاً عن غموض آلية تطبيقها على مستخدمي الطريق.

ثالثاً - أهداف البحث ونطاقه:

يهدف هذا البحث إلى الكشف عن أوجه القصور في معالجة استعمال الهاتف النقال باليد في أثناء القيادة، الذي يعود في الأصل إلى السلوك الإنساني ومدى احترامه لحقوق الآخرين وحياتهم من خلال الالتزام بالقواعد القانونية والعرفية التي تحكمه وتنظم تعامله؛ فنحن في زمن يجسد فقدان الشعور بالمسؤولية تجاه الآخرين واستشراء داء اللامبالاة لدى معظم مستخدمي الطريق، ويظهر ذلك من خلال ازدياد حالات حجز المركبات؛ فالكثير من مستخدمي الطريق لم يهتم بتطبيق القرار المشار إليه سلفاً.

وعليه يتحدد نطاق البحث في أمرين اثنين، الأول نتعرف فيه السلوك محل الحظر وتقدير حجم خطورته والوقوف على أسبابه، أما الثاني فسوف نبسط فيه قراءتنا الموضوعية من خلال توضيح الطبيعة القانونية للسلوك محل الحظر

وعلاقته بالجريمة الجنائية، والبحث في مدى كفاية العقوبة الواردة في قانون المرور للحد منها.

رابعاً - منهج البحث وتقسيمه:

سنبتع في سبيل ذلك المنهج التحليلي للوقوف على المشكلات التي تحول دون الحد من حوادث المرور الناجمة عن استخدام الهاتف النقال باليد في أثناء قيادة المركبات، ثم نحلل مسلك المشرع والمنظم حيال هذه المسألة وتحديد أوجه القصور فيها، لنضع بعد ذلك مقترحاتنا التي نأمل أن تكون جزءاً من الحلول المساهمة في ضمان السلامة المرورية. كما أن الدراسة مقارنة في بعض جوانبها حيث عرضنا النموذجين الفرنسي والإنجليزي. وقد رأينا أن من المفيد جداً تقسيم البحث إلى خمسة مباحث، وهي على النحو الآتي:

المبحث الأول: مشكلة استعمال الهاتف النقال باليد في أثناء قيادة المركبة وأسباب انتشارها في دولة الكويت.

المبحث الثاني: التأصيل القانوني لحظر استعمال الهاتف النقال باليد في أثناء قيادة المركبة الآلية.

المبحث الثالث: التحليل الموضوعي لحظر استعمال الهاتف النقال باليد في أثناء قيادة المركبة الآلية.

المبحث الرابع: العقوبات المفروضة وفقاً للأحكام المقررة في قانون المرور وقانون الجزاء.

المبحث الخامس: مدى كفاية العقوبات وتناسبها لضمان تحقيق سياسة الردع بشقيه العام والخاص.

المبحث الأول

مشكلة استعمال الهاتف النقال باليد في أثناء قيادة المركبة وأسباب انتشارها في دولة الكويت

تقسيم:

يتطلب منا تقدير حجم مشكلة استعمال الهاتف المحمول في أثناء القيادة الحديث عن أمرين يضعاننا أمام صورة كاملة للمشكلة، أما الأمر الأول فسوف نبين فيه الإحصائيات التي أجرتها الإدارة العامة للمرور في دولة الكويت وهذا هو المطلب الأول، ثم بعد ذلك نتناول الأسباب التي تحول دون معالجتها في المطلب الثاني.

المطلب الأول

قراءة الأرقام في إحصائيات الإدارة العامة للمرور في دولة الكويت

تكشف الإحصائيات التي أجرتها وزارة الداخلية الكويتية، ممثلة بالإدارة العامة للمرور، عن زيادة في حالات انتهاك حظر استعمال الهاتف النقال باليد في أثناء القيادة، وسنعرض هذه الإحصائيات منذ صدور القرار الوزاري رقم ٦٣٣ لسنة ٢٠٠٨ بشأن حظر استعمال الهاتف النقال باليد في أثناء القيادة، حتى صدور القرار الوزاري رقم ١٢٩٣ لسنة ٢٠١٧ بشأن إضافة المخالفة ضمن المادة ٢٠٧ الخاصة بحجز المركبات. والجدول (١) يعنى بعدد مخالفات استعمال الهاتف النقال باليد في أثناء قيادة المركبات، والجدول (٢) يعنى بتحديد نسبة الوفيات والإصابات نتيجة عدم الانتباه.

الجدول (١) الجدول (٢)
عدد انتهاكات استعمال الهاتف النقال أسباب الحوادث المرورية الناجمة
باليد أثناء القيادة عن عدم الانتباه

السنوات		عدد المخالفات		تصنيف استعمال الهاتف النقال باليد في أثناء القيادة كحالة عدم انتباه	
من مايو ٢٠٠٨ حتى عام ٢٠٠٩	٣١,١٨٦	عدد الحوادث المرورية من مقارنة بالأسباب الأخرى	٢٠١٠ حتى سبتمبر ٢٠١٧	٩٤٪	٦٢١٤٤
عام ٢٠١٠	٢١,٨٢٤			٩٤٪	٧١١٢٠
عام ٢٠١١	١٣,٨٦٠			٩٥٪	٨٢٢١٣
عام ٢٠١٢	١٧,١٥١			٩٥٪	٨٥٠٥٤
عام ٢٠١٣	١٧,٤٠٧			٩٥٪	٩٤١٥٩
عام ٢٠١٤	١٩,٣٨٣			٩٥٪	٧٦٨٧٣
عام ٢٠١٥	٣٥,١٣٣			٩٥٪	٦٧٦١٨
عام ٢٠١٦	٥١,٩٢٥			٩٥٪	٤٨٧٧١
حتى سبتمبر ٢٠١٧	٤١,٧٣٨				

يتضح من خلال الجدول (١) بشأن عدد انتهاكات استعمال الهاتف باليد في أثناء القيادة، أن عدد مخالفاتها في جميع محافظات الكويت الست التي رصدتها الإدارة العامة للمرور منذ صدور قرار الحظر من مايو ٢٠٠٨ حتى ٢٠٠٩ بلغ ٣١,١٨٦ مخالفة، ثم انخفض هذا المعدل في الأعوام التالية؛ أي من ٢٠١٠ حتى ٢٠١٣، وهي إشارة إلى فعالية تطبيق القرار في ضبط سلوك مستخدمي الطريق، ثم عاد المؤشر إلى الارتفاع بشكل ملحوظ في الأعوام من ٢٠١٤ حتى ٢٠١٦؛ حيث بلغ عدد المخالفات ٥١,٩٢٥ مخالفة ليخرق حاجز العدد المرصود في ٢٠٠٩ بواقع عشرين ألف مخالفة، ويتقارب مع عدد المخالفات في عامي ٢٠١٠ و ٢٠١٤ ويتجاوز ٢٠١٢ و ٢٠١٣. أما عدد المخالفات حتى سبتمبر من عام ٢٠١٧ فقد بلغ في هذه الفترة ٤١,٧٣٨ مخالفة، وهو رقم لا يستهان به خصوصاً مع رصد تسعة شهور فقط من عام ٢٠١٧.

أما الجدول (٢) فهو الخاص بقياس معدلات الحوادث المرورية الناجمة عن عدم انتباه قائد المركبة، ويعد انتهاك حظر استعمال الهاتف النقال باليد في أثناء القيادة من بين طائفة هذه الانتهاكات وفقاً لرؤية الإدارة العامة للمرور، وأعداد الحوادث المرورية - كما هو واضح - بصرف النظر عن سن القائد أو جنسيته أو جنسه أو وعيه التعليمي أو غير ذلك من معايير أخرى، قد جاءت متفاوتة بين زيادة ونقصان منذ تطبيق القرار في ٢٠١٠ حتى سبتمبر ٢٠١٧، ويستحوذ استعمال الهاتف النقال باليد في أثناء القيادة على النسبة الكبرى مقارنة بالأسباب الأخرى من الطائفة نفسها، حيث تقدر بـ ٩٥٪.

المطلب الثاني

أسباب انتشار ظاهرة استعمال الهاتف النقال باليد في أثناء قيادة المركبة

هناك أسباب كثيرة تدفع قائدي المركبات - للأسف الشديد - إلى الإخلال بالالتزامات الواردة في قانون المرور ولوائح التنفيذ بصورة عمدية، أهمها انتهاك حظر استعمال الهاتف النقال باليد في أثناء القيادة. فما أسباب ذلك؟ يمكن القول إن هذه الأسباب منها ما يتعلق بشخص قائد المركبة، ومنها ما يتعلق بالمجتمع ودوره في مواجهة الظواهر السلبية، ومنها ما يتعلق بالسياسة التشريعية. وسنبين ذلك وفقاً للترتيب الآتي:

أولاً - أسباب تتعلق بسلوك قائد المركبة:

اعتاد الإنسان على أعمال غريزته في تحدي الضوابط التشريعية التي تنظم السلوك الفردي وآلية التعامل مع غيره وفق قواعد الأخلاق والعرف السائد، ويرتفع سقف التحدي كلما ضعف هذا السياق ليكشف لنا ضعف القيم التي تربى عليها كل فرد يناط به مسؤولية تصرفاته في المحيط الذي يعيش فيه، والواقع أننا أمام جيل لا يتحمل مسؤولية تصرفاته ولا يعبأ أيضاً بمن حوله من بني جنسه.

لذلك نلتزم بوجود هذا النوع من الانتهاكات ضمن ما يسمى بقواعد وآداب المرور؛ للتدليل على ضرورة أن يتحلى قائدو المركبات بالذوق العام الذي نفتقده - بحق - في وقتنا هذا بالنظر إلى تعدد مظاهر الخروج عليها، فيكفي ونحن نمضي في الشارع العام أن نجد من على يميننا وعلى يسارنا ماسكاً بهذا الجهاز غير مبالٍ بمن حوله.

وفضلاً عما تظهره وزارة الداخلية من إحصائيات تؤكد أن هناك ارتباطاً كبيراً بين استخدام جهاز الهاتف النقال في أثناء القيادة والحوادث المرورية، فقد أثبتت العديد من الدراسات الميدانية الوطنية والعالمية هذا الأمر، ومن أفضل الدراسات الإحصائية الوطنية التي كانت سباقة في قراءة هذا الموضوع ما أجرته الدكتورة زكية الهاشمي أستاذة قسم الاجتماع والخدمة الاجتماعية سنة ٢٠٠٨ بجامعة الكويت في دراسة ميدانية بعنوان "دواعي استخدام طلبة جامعة الكويت الهاتف النقال"، وكانت عينة الدراسة تشمل ٥٠٠ طالب وطالبة من الجامعة، وقد خلصت نتائجها إلى أن ٩٥٪ من حوادث المرور في دولة الكويت كانت بسبب الانسجام في الحديث في أثناء القيادة واستقبال الرسائل القصيرة؛ فجاءت غالبية الحوادث بسبب عدم الانتباه^(١). كذلك بين رئيس جمعية السلامة المرورية في دولة الكويت أن الدراسات التي صدرت في السنوات الأخيرة أكدت أن ٩٤٪ من الحوادث المرورية سببها عدم الانتباه، الذي يرجع غالباً إلى استعمال الهاتف في أثناء القيادة، مشيراً إلى أن أغلب مستخدمي الهاتف النقال في أثناء القيادة من فئة الشباب من سن ١٨ إلى ٣١ سنة. وهذا بالفعل ما أكدته الإدارة العامة للمرور الكويتية في إحصائيتها الواردة في الجدول (٢)، وقد بينت الإحصائية نفسها أيضاً أن نسبة الوفيات ممن هم بين سن ٢١ و ٣٠ تعد النسبة العليا وهي ٩٢ حتى سبتمبر ٢٠١٧.

(١) الهاشمي، زكية أبو الحسن. (٢٠٠٨). دواعي استخدام طلبة جامعة الكويت الهاتف النقال: دراسة ميدانية. مجلة دراسات الخليج والجزيرة العربية. مجلد ٣٤.

والجدير ذكره في هذا المقام أن بعض الدراسات الميدانية أشارت إلى أن الأمر لا يختلف تأثيره عما إذا كان قائد المركبة مستخدماً سماعة الأذن في أثناء القيادة، فذلك يعد أيضاً مصدراً لتشتيت الانتباه، وهذا منطقي إلى حد كبير؛ إذ إن الفرضية المطروحة تناقش عدم انتباه قائد المركبة لانشغاله إما بمطالعة هاتفه في أثناء القيادة وإما بتصوير نفسه، وهو ما يفترض إمساكه للهاتف فيفقد حاسة البصر وتعزله تماماً عن التركيز، وإما بانشغاله بالحديث مع أطراف أخرى عبر سماعة الأذن وتأثره بأي صورة كالغضب أو الضحك أو الرقص في أثناء استماعه للموسيقى مما قد يفقده أيضاً التركيز المطلوب بدرجة أقل - بطبيعة الحال - عن استعمال حاسة البصر. ومع ذلك، سنوضح في المطلب القادم أن مسألة حظر السلوك تتجاوز فكرة عدم الانتباه لتدخل ضمن مفهوم عدم الالتزام بقواعد المرور.

ثانياً - أسباب تتعلق بالمحيط الاجتماعي:

تبذل جميع المجتمعات، ومنها بطبيعة الحال المجتمع الكويتي، جهوداً حثيثة لا تكل لمواجهة الظواهر السلبية المختلفة التي تنال من أفرادها، والأمر كذلك بالنسبة لجهود أجهزة الدولة التي تدعم المجتمع المدني من خلال تقديم المبادرات المختلفة للحد من تلك الظواهر، ومن بينها ظاهرة استعمال الهاتف النقال في أثناء قيادة المركبة التي تفشت في الآونة الأخيرة على نحو نهش من سلوكيات كثير من مرتادي الطريق العام بتعمد مخالفة الحظر دون أي اعتبار لقواعد السلامة المرورية التي يفرضها قانون المرور ولوائح التنفيذ و دون أي مراعاة لحقوق الآخرين في الطريق وانعدام شعور البعض بالمسؤولية المجتمعية والنزق العام التي تفرضها موجبات سمو الأخلاق والآداب^(٢).

(٢) طبقاً لإحصائية ٢٠١٢ تحتل الكويت المرتبة الأولى في معدل الوفيات الناجمة عن حوادث المرور، وتأتي بعدها الولايات المتحدة الأمريكية، وروسيا، راجع: الحصينان، عامر. (٢٠١٦-٢٠١٧). حوادث السير في دولة الكويت: الأسباب والحلول. أكاديمية العلوم الشرطية بالشارقة. دولة الإمارات العربية المتحدة. ص ٤٦.

وهذا يتطلب في حقيقة الأمر الوقوف بشكل جاد للبحث والكشف عن أوجه القصور من جانب البعض، التي من شأنها أن تعوق الجهود الضامنة للحد من الظاهرة محل البحث، فهناك أسباب كثيرة تخلت فيها الأسرة عن مبادئها ودورها في توعية أبنائها وتقويم سلوكياتهم، وقد لا نحتاج إلى طرح هذه المسألة بقدر ما نريد طرح الأسباب الأخرى التي تؤكد دور المجتمع في معالجة قضاياها، وهي على النحو الآتي:

- ١ - تعتبر الوساطة السلبية - إن جاز الوصف - من الآفات السلوكية التي تعاني منها المجتمعات البشرية، بما في ذلك المجتمع الكويتي، بدرجة كبيرة؛ فمن خلال هذه الآفة يلجأ البعض إلى محاولة إسقاط المخالفة أو الجريمة أو التستر على مرتكبها - والجريمة أصح في التسمية عندنا - مستغلاً نفوذه أو معارفه أو أصوله أو غير ذلك مما يتباهى به البعض لينسف قواعد العدالة؛ فهي جريمة بحق المجتمع ولكن يد القانون مغلولة عنها. فالواسطة ملجأ يستقوي به البعض لإسقاط أفعال غير مشروعة. لذلك فهي تعد سبباً مباشراً لانتشار المخالفات والجرائم في الوقت نفسه، وهو مما ينبغي أن تلتفت المجتمعات إلى تداعياتها ومواجهتها بحزم.
- ٢ - استغلال شبكات التواصل الاجتماعي للتأثير على الرأي العام على النحو الذي يتناقض مع الجهود المبذولة للحد من المشكلات المرورية، فالبعض يستغل ما لشبكات التواصل الاجتماعي من تأثير قوي على الرأي العام بتسليط الضوء على مواقف معينة وتصويرها بأنها أفعال غير إنسانية أو تتعارض مع روح القانون وإلى غير ذلك.
- ٣ - قلة الوعي لدى الجمهور من الأسباب الحقيقية التي تضعف جهود المجتمع في معالجة القضايا والظواهر السلبية المتعلقة بالسلامة المرورية وهي إجراءات تهدف بطبيعتها إلى تبني جميع الوسائل الوقائية لضمان سلامة الأشخاص والممتلكات على الطرق، فالبعض - للأسف الشديد - يرون أن استعمال الهاتف النقال باليد أو حتى بواسطة السماعة في أثناء القيادة من الأمور البسيطة التي لا تتطلب تشديد العقوبات عليها.

ثالثاً - أسباب تتعلق بالسياسة التشريعية:

من بين الأسباب التي أدت إلى انتشار الظاهرة محل البحث، نظرة بعض المشرعين إلى سلوك استعمال الهاتف أثناء في القيادة على أنه من التجاوزات البسيطة التي لا تستحق سوى رفع سقف العقوبة المالية، وهذا مما يتنافى - حقيقة - مع الرؤية الحقيقية لآثار هذا السلوك على النحو الذي تظهره الإحصائيات، ومن ثم أدى - بطبيعة الحال - إلى تشجيع كثير من مستخدمي الطرق إلى انتهاك الحظر الذي نرجعه إلى بساطة عقوبتها التي يمكن التخيير بشأنها بل يمكن أيضاً إجراء صلح جنائي، سوف نبين مفهوم الصلح في المطلب الأخير من هذا المبحث.

وعلى الرغم مما بينته لغة الأرقام من ارتفاع ملحوظ من حوادث المرور الناجمة عن استخدام الهاتف النقال باليد، فإن السياسة التشريعية لم تحرك ساكناً إلى الآن لمواجهة هذه الظاهرة أوحى غيرها من الانتهاكات المتعلقة بقانون المرور وتبعاتها المؤلمة.

*** القرار رقم ١٢٩٣ لسنة ٢٠١٧ وتفعيل المادة ٢٠٧ بشأن إضافة مواد إلى حالات حجز المركبات ونتائج تطبيقه.**

صدر هذا القرار بتاريخ ٢٩ أكتوبر ٢٠١٧ لمواجهة بعض التجاوزات التي تنتهك أحكام قانون المرور ولوائحه؛ حيث أضاف هذا القرار ثلاث حالات إلى نص المادة ٢٠٧ من قانون المرور، وهي تختص بحالات حجز المركبات، وكان من بينها - وفقاً للبند المرصود لها في القرار - بند (٢٨) استعمال الهاتف النقال باليد في أثناء القيادة. وقد كان الهدف منه الحد من الحوادث المرورية التي تنجم عن تلك الحالات بالنظر إلى المؤشرات الواردة في الإحصائيات التي قامت بها الإدارة العامة للمرور. وقد تم إيقافه بعد ضغوط عدة يرى أطرافها أنها جاءت متعسفة؛ كون القرار يقضي بحجز المركبة لمدة شهرين مع الإلزام بدفع رسوم الأرضية من قبل المخالف، فضلاً عن أسباب أخرى استند إليها البعض يميل

بعضها إلى آلية تطبيق القرار. ولكن ما المؤشرات التي ظهرت بعد تطبيق هذا القرار من تاريخ نفاذه حتى إيقافه؟ انعكس تطبيق القرار بصورة إيجابية على الحالة المرورية في دولة الكويت؛ حيث انخفضت معدلات الحوادث من ٣٧٥ حادثاً إلى ٢٦٤ حادثاً في اليوم التالي من تطبيقه، كما انخفضت المخالفات المرورية من ٤٠٠٠ مخالفة ممنوع الوقوف إلى ١٥٠ مخالفة فقط، وهذا يعكس مدى الحاجة إلى تشديد العقوبات للوصول إلى مثل هذه النتائج.

المبحث الثاني

التأصيل القانوني لحظر استعمال الهاتف النقال باليد في أثناء قيادة المركبة الآلية

تقسيم:

سنؤصل في هذا المبحث الجانب القانوني لحظر سلوك استعمال الهاتف النقال باليد في أثناء قيادة المركبة الآلية من خلال الحديث عن الأساس القانوني للحظر، وهذا هو موضوع المطلب الأول، ثم نناقش تكييفها القانوني في ضوء الأحكام المقررة في التشريع الكويتي في المطلب الثاني.

المطلب الأول

الأساس القانوني للسلوك محل الحظر

منح المرسوم بقانون رقم ٦٧ لسنة ١٩٧٦ بشأن قانون المرور ولائحته التنفيذية، صلاحية لوزير الداخلية في إصدار القرارات المتعلقة بالسلامة المرورية، وهو ما يدل على فكرة اقتسام العمل التشريعي والتنظيمي بين السلطتين التشريعية والتنفيذية من أجل العمل على تنظيم شؤون المجتمع. وقد نصت المادة ٤٩ من هذا القانون على أنه "يصدر وزير الداخلية اللائحة التنفيذية لهذا القانون والقرارات اللازمة لتنفيذ أحكامه". وبموجب هذه الصلاحية ناط القانون بوزير الداخلية التدخل لحظر

السلوكيات التي تتعارض مع أحكام المرور وقواعده التنظيمية؛ فحظر في القرار الوزاري رقم ٦٣٣ لسنة ٢٠٠٨ المعدل لأحكام المرسوم بقانون رقم ٨١ لسنة ١٩٧٦ بشأن اللائحة التنفيذية لقانون المرور، سلوك استعمال الهاتف النقال باليد في أثناء قيادة المركبة، وقد أضاف هذا الحظر في المادة ١٢٢ مكرراً، وأدرجها ضمن قائمة المحظورات الواردة في الباب الخامس من القرار الوزاري المشار إليه، وقد نصت صراحة على أنه "يحظر على قائدي المركبات بكافة أنواعها استخدام الهاتف النقال باليد أثناء القيادة".

واستناداً إلى هذا النص نجد أن المشرع الكويتي كغيره من المشرعين في الدول الأخرى قد اعتبر سلوك استعمال الهاتف النقال باليد في أثناء قيادة المركبة من السلوكيات المحظورة بل والمجرمة في صحيح العبارة، حيث وجدوا ضرورة اتخاذ إجراءات قانونية كانت أم إدارية للحد من الآثار السلبية التي قد تنال من أرواح أو ممتلكات مرتادي الطريق.

فهذه الظاهرة على الرغم من كونها قديمة نسبياً فإن حداثتها تكمن فيما تكشف عنه الإحصائيات من ارتفاع ملحوظ في معدلات حوادث المرور بسبب هذا السلوك على وجه التحديد، وهو ما يتطلب إعادة النظر في جدوى السياسة العقابية للحد من هذه الظاهرة التي لا تتأذى إلا من خلال إعادة دراستها من جديد والبحث في أسبابها ووضع الحلول المناسبة لها، التي تتفق وجسامتها ما تخلفه من آثار على النفس والمال. إذًا. ترجع العلة في حظر سلوك استعمال الهاتف النقال باليد في أثناء قيادة المركبة واعتباره سلوكاً غير مشروع لأمرين اثنين، هما:

١ - تعارض هذا السلوك مع قواعد المرور وآدابه التي يجب أن يتحلى بها قائدو المركبات.

٢ - الآثار الخطيرة على أرواح مرتادي الطريق (قتل أو إصابة أو جرح خطأ) أو ممتلكاتهم (إتلاف المركبة أو غيرها مما ينجم في الحوادث المرورية).

وتجدر الإشارة إلى أن الإدارة العامة للمرور اعتبرت سلوك استعمال الهاتف النقال باليد من قبيل السلوكيات المحظورة التي يترتب عليها حوادث

مرورية بسبب عدم الانتباه، وهذا محل نظر؛ لأن السلوك محل الحظر يعد من قبيل عدم احترام اللوائح المرورية التي عرفها الفقهاء بأنها مجموعة من القواعد الأمرة التي تصدر من السلطة التشريعية أو من السلطة التنفيذية^(٣). وذلك لأن الحظر يتعلق بالسلوك نفسه وليس بالحالة التي يكون عليها قائد المركبة في أثناء القيادة؛ بمعنى أن الانتهاك ينشأ بمجرد إمساك قائد المركبة بالهاتف النقال باليد، فالحظر لا يتعلق بالحالة التي يكون عليها الشخص في أثناء القيادة إن كان يتراسل نصياً أو يقوم بالتصوير أو غير ذلك مما نراه على أرض الواقع من تجاوزات غير مسؤولة. بجانب ذلك ربط السلوك محل الحظر بحالة عدم الانتباه من شأنه أن يعطي انطباعاً بمشروعية السلوك نفسه؛ كونه إذا لم يترتب عليه أي اضطراب في الطريق أو نجم عنه حادث مروري؛ إذ لا محل للحديث عن وجود حظر. وبمعنى آخر أن حالة الإخلال بالالتزام باللوائح تسبق حالة عدم الانتباه، وأن الحالة الأخيرة تخضع للبحث في توافرها من عدمه لمتطلبات أخذ الحيطة والحذر للحيلولة دون وقوع الحادث المروري، وهذا ما لا يتوافر بطبيعة الحال في حالة الإخلال بمراعاة اللوائح.

المطلب الثاني

التكليف القانوني للسلوك محل الحظر

المشرع الكويتي كغيره من المشرعين لم يضع تعريفاً للجريمة الجنائية في قانون الجزاء رقم ١٦ لسنة ١٩٦٠، بل ترك الأمر للفقهاء الذين وضعوا لها

(٣) حسني، محمود نجيب. (٢٠١٢). شرح قانون العقوبات - القسم العام. الطبعة ٧.

القاهرة: دار النهضة العربية. ص ٧٣٠. الظفيري، فايز عايد؛ بوزبر، محمد

عبدالرحمن. (٢٠١٢-٢٠١٣). المبادئ العامة في قانون الجزاء الكويتي. الطبعة ٤.

دولة الكويت: مطبعة المقهوي ١. ص ٣٨٩. وفي الفقه الفرنسي راجع:

Pradel, Jean. (2012). Droit pénal général, 19 ed, Paris, Cujas, p195. Et Rassat Michele-Laure, (2017). Droit pénal general, 4 ed, Paris, ellipses, p152.

تعريفات عديدة، منها تعريف الأستاذ الدكتور محمود نجيب حسني؛ حيث عرف الجريمة بأنها "فعل غير مشروع صادر عن إرادة جنائية يقرر له القانون عقوبة أو تدبيراً احترازياً"^(٤). وإذا كان المشرع الكويتي يتفق مع نظرة التشريعات الأخرى في مفهوم الجريمة الجنائية، وعلى المعيار الذي يتم بناء عليه تقسيم هذه الجرائم، فإنه يختلف عنهم في نوع التقسيم؛ حيث تبني المشرع التقسيم الثنائي للجرائم؛ إذ نص المشرع صراحة في المادة الثانية من قانون الجزاء على أن "الجرائم في هذا القانون نوعان: الجنائيات والجنح".

وقد عرف المشرع الكويتي هذه الجرائم في المادتين ٣ و ٥ جزاء، أما المادة ٣ فعرفت الجنائيات في نصها بأن "الجنائيات هي الجرائم المعاقب عليها بالإعدام أو بالحبس المؤبد أو بالحبس المؤقت مدة تزيد على ثلاث سنوات". وجاءت المادة ٥ بتعريف الجنح بنصها على أن "الجنح هي الجرائم التي يعاقب عليها بالحبس مدة لا تجاوز ثلاث سنوات والغرامة أو بإحدى هاتين العقوبتين".

وبالنظر إلى هذه النصوص نجد أن المشرع الكويتي لم يدرج المخالفات ضمن النماذج الإجرامية، التي تبنتها التشريعات العقابية الأخرى من خلال التقسيم الثلاثي للجريمة الجنائية كالتشريع الفرنسي مثلاً أو التشريع الإماراتي؛ حيث اعتبرت المخالفات نموذجاً إجرامياً يلي جرائم الجنح من حيث الترتيب النصي الذي يعبر عن درجة جسامتها القليلة. ويرى جانب من الفقه أنه على الرغم من تبني المشرع الكويتي التقسيم الثنائي للجرائم الجنائية، فإنه لم يجهل

(٤) محمود نجيب حسني، المرجع السابق، ص ٤٥. فايز عايد الظفيري؛ محمد عبدالرحمن بوزبر، المرجع السابق، ص ٥٧. وانظر أيضاً في تعريفات الجريمة الجنائية لدى:

Jean Pradel, op.cit, p3.Et Michele-Laure Rassat, op.cit, p 275.

وفي مراجع الفقه الإنجليزي والأمريكي:

Pollock Joycelyn. (2013). Criminal Law, 10 Edition, Anderson Publishing-USA, Elsevier, p5. and Loveless, Janet, (2012). Criminal Law-Text, Cases, and Materials, 3 Edition, UK, Oxford University Press, p 4.

فعلياً المخالفة كنموذج إجرامي أدرج في تنظيمات تشريعية أخرى كالمرسوم بقانون رقم ٦٧ لسنة ١٩٧٦ بشأن المرور؛ فقد نظم فكرة المخالفة كصورة من صور انتهاك أحكام هذا القانون ولوائحه الملحقه، كما أن اللائحة التنفيذية لقانون المرور وقرار من وزير الداخلية رقم ٨١ لسنة ١٩٧٦ والقانون رقم ٢٢ لسنة ١٩٦٠ بشأن تنظيم محكمة المرور والمعدل بقانون رقم ٤١ لسنة ١٩٦٤ والقانون رقم ٦٦ لسنة ١٩٧٦.

لذلك نجد اعترافاً أن مخالفات أحكام المرور ولوائحه قد أطلق عليها مسمى جنح المرور؛ أي أننا بصدد نوعين من الجنح هما الجنح البسيطة وفقاً للمادة الخامسة من قانون الجزاء وجنح المرور، لتكون بعد ذلك أمام مشكلة التمييز بينهما^(٥). وفي هذا الصدد نؤيد ما ذهب إليه جانب من الفقه الكويتي من ضرورة تدخل المشرع لحسم هذه المسألة حتى لا يُترك مجالاً لتفسيرات لا مبرر لها^(٦). ونضيف من جانبنا أنه بات من الضروري أن يعترف المشرع بالمخالفة كنموذج من نماذج الجرائم الجنائية، وذلك من خلال تعديل حكم المادة الثانية من قانون الجزاء، خصوصاً أن التطور الحديث يحتم إدخال مفهوم المخالفة ضمن المدونة الجنائية لمواجهة الأفعال التي قد لا ترقى إلى أن تكون جنائية أو جنحة، ولكنها في الوقت نفسه بحاجة لردع بعض السلوكيات التي تستوجب توقيع العقاب كجرائم المرور وجرائم البيئة وغيرها.

خلاصة القول هنا: يعد سلوك استعمال الهاتف النقال باليد في أثناء قيادة المركبة في صحيح القانون من قبيل جنح المرور التي تندرج تحت طائفة ما يسمى بالجرائم المرورية، وقد عرفها البعض بأنها "سلوك إنساني غير مشروع منصوص عليه في قانون المرور، يصدر من قائد المركبة، يعرض المصالح

(٥) محمود نجيب حسني، المرجع السابق، ص ٧٠. فايز عايد الظفيري؛ محمد عبدالرحمن بوزبر، المرجع السابق، ص ٨٦.

(٦) فايز الظفيري؛ محمد بوزبر، المرجع السابق، ص ٨٦، هامش رقم ١٠٤.

الجوهرية أو الثانوية لأفراد المجتمع للخطر أو الضرر - سواء أكان إيجابياً أم سلبياً - حدد له المشرع جزاء جنائياً^(٧).

المبحث الثالث

التحليل الموضوعي للسلوك محل الحظر

تقسيم:

يقودنا ما سبق ذكره إلى الكشف عن البنيان القانوني لحظر سلوك استعمال الهاتف النقال باليد في أثناء القيادة. ومن أجل ذلك سوف نتحدث في البداية عن السلوك محل الحظر كإحدى صور الجرائم غير العمدية في المطلب الأول، والنتيجة المترتبة عليه في المطلب الثاني، أما الثالث و(الأخير) فسوف نناقش فيه إرادة السلوك كأساس للمسؤولية الجزائية.

المطلب الأول

السلوك محل الحظر صورة من صور الخطأ غير العمدية (الخطأ الخاص)

يتحقق السلوك محل الحظر بمجرد استعمال قائد المركبة الهاتف النقال باليد في أثناء قيادة المركبة، فيكون بذلك مسؤولاً عن انتهاك الحظر الوارد في المادة ١٢٢ مكرراً من قانون المرور، التي توجب عليه الالتزام بمراعاة لوائح المرور. وقد نصت المادة ٤٤ من قانون الجزاء على أنه "يعد الخطأ غير العمدية متوافراً إذا تصرف الفاعل، عند ارتكاب الفعل، على نحو لا يأتية الشخص المعتقد إذا وجد في ظروفه، بأن اتصف فعله بالرعونة أو التفريط أو الإهمال أو عدم الانتباه أو عدم مراعاة اللوائح..".

يتبين لنا من هذا النص أن السلوك محل الحظر يعد نموذجاً من نماذج عدم

(٧) قاسم، سعيد علي. (٢٠١٠). الجرائم المرورية. الطبعة ١. الإسكندرية: دار الجامعة الجديدة. ص ٩٤.

مراعاة اللوائح، واعتبر المشرع هذا النشاط على وجه التحديد صورة مستقلة تماماً عن الصور الأخرى، وقد دفع الفقه إلى وصفها بالخطأ الخاص لكونها تتحقق على نحو ما بينا بمجرد مخالفة ما يوجبه نص القانون أو اللائحة، في حين تعد الصور الأخرى من قبيل الخطأ العام لوجود قاسم مشترك بينها وهو عدم اتخاذ الفرد واجب الحيطة والحذر، وهذا المعيار يتطلب الخبرة الكافية للتعامل مع الحياة الاجتماعية من بينها قيادة المركبة؛ فنجد المشرع تبنى معياراً مختلطاً للبحث في توافرها أو انتفاءها. وتطبيقاً لذلك يتحقق السلوك بمجرد ضبط قائد المركبة وهو ماسكٌ بالهاتف النقال باليد في أثناء القيادة حتى ولو لم يثبت توافر صورة من صور الخطأ الأخرى، وقد بينا سابقاً أنه يمكن تحقق صورة الخطأ مع صورة عدم مراعاة اللوائح أقربها صورة عدم الانتباه.

وعليه، يشترط قيام قائد المركبة بنشاط إرادي حركي عن طريق استخدام اليد واستعمال الهاتف النقال في أثناء قيادة المركبة أو كان بيد شخص آخر يرافقه في أثناء قيادة المركبة، ونلاحظ أن الحظر اقتصر على تناول اليد فيخرج عن نطاق الحظر استخدام التقنيات الحديثة من نطاق الحظر كاستخدام السماعات أو التقنيات الحديثة الأخرى من الحظر، ولا يشمل الحظر أيضاً إذا كانت المركبة ذاتها تحتوي على مكبرات صوت تمكن قائد المركبة من الحديث دون استخدام اليد أو سماعات الأذن، وإنما فقط بمجرد ربط الهاتف بسماعات المركبة عبر تقنية البلوتوث، كما يخرج عن نطاق الحظر استعمال أدوات تقنية أخرى على خلاف الهاتف، وهو ما تبناه المشرع الفرنسي في الفقرة ٢ من المادة ١-6-412 R من قانون المرور المعدلة بالقانون رقم ٧٤٣ لسنة ٢٠١٥؛ حيث شمل الحظر استعمال أي جهاز يبث الصوت باستثناء أجهزة فقدان السمع.

والحال كذلك في التشريع الإنجليزي؛ حيث جاء في الفقرة (b) من المادة 41D من قانون المرور الصادر ١٩٨٨ والمادة ٢٦ من قانون سلامة الطرق الصادر سنة ٢٠٠٦. ولم يشترط النص شكلاً معيناً للاستعمال؛ ذلك أن اللفظ ورد واسعاً؛ بحيث يشمل جميع أشكال الاستعمال، منها إجراء محادثة صوتية أو

تراسل نصي أو غيرها من الصور التي من شأنها أن تشتت انتباه قائد المركبة، ويأخذ حكم الاستعمال إذا كان قائد المركبة وضع الهاتف النقال عن طريق الضغط على الكتف إلى الأذن في أثناء قيادة المركبة، ولا يشمل هذا الحكم من يستعمل الهاتف النقال عند وقوف المركبة بالإشارة الضوئية أو الوقوف على الكتف الأيمن للطريق أو غير ذلك. كذلك يتحقق السلوك محل الحظر فيما لو كان الطريق مزدحماً أو خالياً، نهائياً أو ليلاً، ممطراً أو جافاً، ويأخذ معيار الحيطة والحذر مجاله في تحديد مدى تحقق الصور الأخرى للخطأ. بجانب ذلك نلاحظ أن النص لم يشترط لتحقيق الحظر حجماً معيناً للمركبة بدلالة ورود لفظ "أيّاً كان نوعها" فيدخل في هذا الحظر جميع أنواع المركبات كبيرة كانت أم صغيرة، كما تدخل الدراجات النارية ضمن مفهوم المركبات، ومن ثم فلا يشمل الحظر مستعملي الهاتف النقال باليد من المارة.

المطلب الثاني

النتيجة الإجرامية المترتبة (الحادث المروري) ومدى لزومها لقيام السلوك محل البحث وتطبيقاتها

بالنظر إلى الفقرة الثانية من المادة ٤٤ جزاء، نجد أنها بينت صورتين لتحقيق الخطأ غير العمدى، وبتطبيق هاتين الصورتين نجد إما أن يكون القائد غير متوقع للحادث المروري عن استعمال الهاتف النقال باليد، فينتفي لديه توقع حصول الحادث المروري، فيشرع باستعمال هاتفه النقال، ليتحقق ما لم يكن يتوقعه، ومثلها إذا وجد قائد المركبة الطريق خالياً من المركبات أو المارة ومع ذلك اصطدم بأحد المارة فأدى إلى إصابته أو قتله عن غير قصد، وهذه هي (الصورة البسيطة). وإما أنه يتوقع ذلك كأمر ممكن، ولكنه يعتمد على مهارته للحيلولة دون وقوعها، فيمضي إلى ارتكابه آملاً عدم وقوعها، ومثلها من يستعمل الهاتف النقال باليد في طريق مزدحم بالمركبات أو مكتظ بالماردة، فأدى ذلك - بطبيعة الحال - إلى وقوع حادث مروري ترتب عليه إحدى النتائج التي قلناها سابقاً (الصورة الجسيمة).

وتتحدث هاتان الصورتان عن ثلاث نتائج مفترضة لما قد ينجم عنه السلوك محل الحظر في أثناء القيادة، وهي تطبيقات تنعقد فيها المسؤولية الجزائية لقائد المركبة، عن حالة القتل الخطأ المجرمة في المادة ١٥٣ جزاء، وقد نصت على أنه "من قتل نفساً خطأ أو تسبب في قتلها من غير قصد، بأن كان ذلك ناشئاً عن رعونة أو تفريط أو إهمال أو عدم انتباه أو عدم مراعاة للوائح يعاقب بالحبس مدة لا تجاوز ثلاث سنوات وبغرامة لا تجاوز مائتين وخمسة وعشرين ديناراً أو بإحدى هاتين العقوبتين".

أو تنعقد مسؤوليته بسبب الإصابة الخطأ عملاً بالمادة ١٦٤ جزاء؛ حيث نصت على أنه "كل من تسبب في جرح أحد أو إلحاق أذى محسوس به من غير قصد بأن كان ذلك ناشئاً عن رعونة أو تفريط أو إهمال أو عدم انتباه أو عدم مراعاة للوائح، يعاقب بالحبس مدة لا تجاوز سنة واحدة وبغرامة لا تجاوز خمسة وسبعين ديناراً أو بإحدى هاتين العقوبتين".

أو إتلاف ممتلكات عن غير قصد كما جرمتها المادة ٣٤ من قانون المرور المستبدلة بالقانون رقم ٥٢ لسنة ٢٠٠١ بشأن تعديل بعض أحكام المرسوم بقانون رقم ٦٧ لسنة ١٩٧٦ بشأن المرور؛ حيث نصت على أنه "مع عدم الإخلال بالتدابير المقررة في هذا القانون أو بأية عقوبة أشد في أي قانون آخر يعاقب بالحبس مدة لا تزيد على شهر وبغرامة لا تزيد على خمسة وسبعين ديناراً أو بإحدى هاتين العقوبتين، كل من ارتكب فعلاً من الأفعال الآتية: ١- التسبب نتيجة مخالفة أحكام قانون المرور ولائحته التنفيذية في وقوع حادث يضر بممتلكات الأفراد أو المرافق العامة".

ويبقى لنا أن نتساءل عن التكييف القانوني لواقعة استعمال الهاتف النقال باليد في أثناء القيادة السلوك محل الحظر إذا لم يترتب عليها أي نتيجة من النتائج المذكورة سلفاً فهل نكون بصدد جريمة جنائية يعاقب عليها قانون الجزاء أم قانون المرور؟

للأسف الشديد أن المشرع الكويتي تعامل مع كثير من الجرائم المرورية - خصوصاً السلوك محل الحظر - على أنها مجرد جنحة مرورية بسيطة؛ أي أنه

تعامل فقط مع فكرة النتيجة الإجرامية بمفهومها المادي (حالة الضرر) دون المفهوم القانوني لها (حالة الخطر)، أو بمعنى آخر ميز بين فكرتي الضرر والخطر، وهو ما يتعارض - في وجهة نظرنا - مع المصالح الجوهرية للمجتمع التي تتمثل في حماية مرتادي الطرق وسلامة أرواحهم وممتلكاتهم من مخاطر حوادث الطريق ولاسيما أن المشرع تبنى فكرة الخطر في بعض نصوص قانون المرور ولوائحه. وإذا كان الضرر - وفقاً لدراستنا - قد تجسد في الحادث المروري، فإن الخطر مجموعة من الآثار التي تنذر بوقوع هذا الضرر على مصالح وحقوق محمية في القانون، ويقدر هذا الخطر على أساس الاحتمال الكبير بوقوع نتيجة إجرامية^(٨). وإذا كان المشرع قد قدر أن تجاوز الإشارة الضوئية الحمراء دون وقوع أي حادث مروري على أنها من جرائم الخطر المعاقب عليها بالحبس مدة لا تجاوز ثلاثة أشهر عملاً بنص المادة ٣٣ مكرراً أو تجاوز السرعة المقررة المعاقب عليها بالحبس بالمدة نفسها أو غير ذلك من حالات أخرى، فإنه كان من باب أولى أن يتعامل مع السلوك محل الحظر على هذا الأساس خصوصاً مع تزايد الحوادث بسبب هذا السلوك.

ناهيك عن وجود صور أخرى في قانون المرور أخذها المشرع على أساس

(٨) حول مفهوم الخطر راجع: محمود نجيب حسني، المرجع السابق، ص ٣١٧. سعيد أحمد علي قاسم، المرجع السابق، ص ٥٧. والمنشاوي، محمد أحمد. (ديسمبر ٢٠١٣). بحث بعنوان: دور الخطر في إلهام المشرع قاعدة التجريم. مجلة الحقوق. جامعة الكويت. العدد ٤. السنة ٣٧. ص ٣١٩. والخطيب، خالد. (في مارس ٢٠٠٨). ورقة عمل بعنوان: علاقة السببية في جرائم وحوادث المرور. قدمت لمؤتمر حوادث المرور ومنازعاتها القانونية المنعقد في العاصمة عمان. المملكة الأردنية الهاشمية. المنظمة العربية للتنمية الإدارية. ص ٩٩ و ١٠٠. وانظر حول تعريف الخطر أيضاً:

Kemshall Hazel. (August 1, 2003). Understanding risk in criminal justice, 1ed, USA, Open University Press, series editor mike Maguire, p 4.

والمفهوم نفسه في المراجع الفرنسية لدى:

Pradel, Jean, op, cit, p 427.

الخطر ولكنها تعد أقل احتمالاً بوقوع حوادث مقارنة بالسلوك محل الحظر كمخالفة الآداب العامة أو إصلاح حادث من دون إذن كتابي أو غير ذلك من حالات. فالمشرع مطالب بإعادة النظر في الوصف القانوني لسلوك استعمال الهاتف النقال باليد وما تتسم به من خطورة لا تقل بتاتاً عن متجاوز السرعة القانونية أو متجاوز الإشارة الحمراء أو القيادة بحالة سكر أو تحت تأثير المؤثرات العقلية. خلاصة القول: إنه بمجرد عدم مراعاة لوائح المرور ومضي قائد المركبة باستعمال الهاتف النقال بيده في أثناء القيادة، تتحقق النتيجة بمفهومها القانوني مباشرة، وتتوافر الرابطة السببية بين سلوك الاستعمال ونتيجته المتمثلة في الخروج عن تلك اللوائح، وما يترتب على ذلك من ازدياد نسبة إحداث النتيجة الضارة التي لم تتحقق بعد، وهو ما يكتمل فيها البنيان القانوني لجريمة استعمال الهاتف النقال باليد في أثناء القيادة بوصفها جريمة خطر.

المطلب الثالث

إرادة السلوك كأساس للتجريم وتقرير المسؤولية الجزائية

إن الحوادث المرورية تنسب بالدرجة الأولى لخطأ الإنسان نفسه^(٩)، ومن ثم تمثل مسألة البحث في إرادته جانباً مهماً في البنيان القانوني للجريمة الجزائية؛ حيث تمثل عنصراً لقيام ركنها المعنوي، هذا فضلاً عن اعتبارها معياراً يتم بموجبه تحديد مدى مساءلة الفاعل جزائياً عن فعله من خلال البحث في العلاقة النفسية بين السلوك محل البحث والنتيجة؛ أي البحث في إرادة قائد المركبة عندما استعمل هاتفه النقال باليد وعلمه بانتهاك لوائح المرور وقبوله للنتائج المترتبة على عدم الالتزام بها. فإذا كان من المسلم به أن الإرادة إذا اتجهت صوب تحقيق النتيجة الإجرامية بعد افتراض علم الفاعل بطبيعة سلوكه المخالف للقانون، فإننا سنكون بصدد جريمة عمدية؛ لأن الركن المعنوي في هذه الحالة سيأخذ صورة القصد الجنائي. أما إذا علم بذلك ولكنه لم يرد تحقيق

Kemshall, Hazel, op. cit, p 6.

(٩)

نتيجتها وأنه لم يتوقعها أو توقعها واعتمد على مهارته ليحول دون وقوعها فوقعت، فإننا سنكون بصدد جريمة غير عمدية صورتها الخطأ مع التبصر أو الخطأ الواعي. وتتصف جرائم المرور بصفة عامة والسلوك محل البحث بصفة خاصة، بأنها من قبيل الجرائم غير العمدية. والمهم لدينا في هذا الجانب أن الفاعل (قائد المركبة) عندما استعمل هاتفه النقال باليد يعلم تماماً أن سلوكه يتعارض مع لوائح المرور، فيمضي به مع عدم رغبته في تحقيق نتيجة بسبب سلوكه، ويشكل ذلك تحدياً حقيقياً للقانون؛ فالفاعل لم يوجه إرادته بالشكل السليم بعدما علم بعدم مشروعية سلوكه.

ومن هنا يتضح التلازم بين السلوك محل البحث والإرادة في تكامل نموذج الخطأ غير العمدية، الذي اتخذ صورة مخالفة اللوائح بصرف النظر عن النتيجة المترتبة، ومن ثم فإن مسؤولية قائد المركبة يجب أن لا تكون مبنية على خطورة السلوك نفسه فقط بل على إرادته التي وجهها نحو انتهاك الحظر. وينبغي لتقرير المسؤولية الجزائية للفاعل (قائد المركبة)، أن يكون متمتعاً بالأهلية الجنائية؛ أي أن يكون لدى الفاعل إرادة حرة في اختيار ما يقوم به من أفعال، ومن ثم يوجه إرادته بموجبها؛ بحيث يكون مدركاً لنتائجها، فلا يمكن ثبوت المسؤولية الجنائية تجاه الفاعل إلا إذا توافر شرط التمييز والإدراك، وشرط حرية الاختيار، فإن انتفى أي منهما بأن كان قائد المركبة ناقص الأهلية أو كان مكرهاً عليها أو غير ذلك من ظروف تعتري إرادته، فإن المسؤولية تنتفي لتوافر موانع المسؤولية.

في ضوء ذلك كله يمكن تعريف السلوك محل البحث بأنه " سلوك إيجابي يصدر من قائد المركبة على نحو متعمد، يتعارض فيه مع قانون المرور ولوائح بانتهاك حظر استعمال الهاتف النقال باليد أثناء القيادة دون أن يقصد تعريض نفسه أو غيره للضرر أو الخطر بسبب عدم اتباع اللوائح المنظمة لقواعد السلامة " .

المبحث الرابع

العقوبات المفروضة على السلوك محل الحظر في قانون المرور وقانون الجزاء

تقسيم:

في ضوء ما بينا سابقاً وجدنا أن سلوك استعمال الهاتف النقال باليد في أثناء القيادة من السلوكيات غير المشروعية التي يعتمد الكثير انتهاك الحظر القانوني بشأنه، ولا يمكن القول بخلاف ذلك ما دامت صدرت عن إرادة واعية ومدركة اختارت هذا السلوك على الرغم من علم قائد المركبة بأنه محظور. والسؤال هو لماذا؟

تفرض الإجابة عرض جميع العقوبات المقررة لهذا السلوك وفقاً للأحكام المقررة في قانون المرور وقانون الجزاء الكويتي وهي عقوبات بعضها جنائي وبعضها الآخر إداري. سوف نتحدث عن هذه العقوبات بتقسيم المبحث إلى مطلبين.

المطلب الأول

العقوبات الجزائية

سنبين هذه الجزاءات من خلال تقسيم موضوعنا إلى جزأين الأول نخصه لبيان عقوبات الحبس والغرامة كعقوبات أصلية يمكن توقيعها على مستعملي الهاتف النقال باليد في أثناء القيادة في حالات معينة، ونخصص الثاني لبيان عقوبة السحب القضائي وحالة العود.

أولاً - عقوبتا الحبس والغرامة (عقوبات أصلية):

تعدّ عقوبتا الحبس والغرامة، من العقوبات الأصلية التي نص عليها المشرع في قانون الجزاء وقانون المرور. أما الحبس فهو من العقوبات السالبة للحرية التي تحرم المحكوم عليه الذي صدر بحقه حكم قضائي من التنقل وذلك بإيداعه في المؤسسات العقابية وفقاً للفترة المحكوم بها. وصورة الحبس في

جرائم المرور هي الحبس المؤقت الذي عرفه المشرع في المادة ٦٢ جزاء بأنه "الحبس الذي لا تقل مدته عن أربع وعشرين ساعة، ولا تزيد مدته عن خمس عشرة سنة".

أما الغرامة فهي اقتطاع مبلغ مالي للومه بانتهاك القانون، وقد عرفها المشرع في المادة ٦٤ جزاء، بأن "العقوبة بالغرامة هي إلزام المحكوم عليه بأن يدفع للدولة المبلغ الذي تقدره المحكمة طبقاً لنص القانون، ولا يجوز أن تقل عن سبعمائة وخمسين فلساً". وفي ضوء ذلك، يمكن تفصيل الجزاءات الجنائية التي توقع على من يستعمل الهاتف النقال باليد، بالتدرج على النحو الآتي:

أ - إذا ترتب على السلوك قتل الخطأ: تكون العقوبة عملاً بنص المادة ١٥٤ جزاء، وهي الحبس مدة لا تتجاوز ثلاث سنوات وبغرامة لا تتجاوز مائتين وخمسة وعشرين ديناراً أو بإحدى هاتين العقوبتين.

ب - إذا ترتب على السلوك إصابة خطأ: تكون العقوبة عملاً بنص المادة ١٦٤ جزاء، وهي الحبس الذي لا تتجاوز مدته سنة وغرامة لا تتجاوز خمسة وسبعين ديناراً أو بإحدى هاتين العقوبتين.

ج - إذا ترتب على السلوك إتلاف ممتلكات: تكون العقوبة عملاً بنص المادة ٣٤ من قانون المرور، وهي إنزال عقوبة الحبس مدة لا تزيد على شهر وبغرامة لا تزيد على خمسة وسبعين ديناراً أو بإحدى هاتين العقوبتين.

د - إذا تحققت فكرة الخطر في السلوك: تكون العقوبة عملاً بنص المادة ٣٧ من قانون المرور، التي نصت على أنه "مع عدم الإخلال بالتدابير المقررة في هذا القانون أو بأية عقوبة أشد في أي قانون آخر، يعاقب بغرامة لا تزيد على خمسة عشر ديناراً كل من خالف أي حكم آخر من أحكام هذا القانون أو لائحته التنفيذية أو القرارات المنفذة له".

نجد من خلال هذا العرض أن المشرع جعل الحد الأقصى هو الحبس مدة لا تزيد على ثلاث سنوات، وتنتفي هذه العقوبة فيما إذا وقفت الجريمة عند حد الخطر. أما عقوبة الغرامة فقد حدد المشرع سقفها الأقصى بمبلغ مائتين

وخمسة وعشرين ديناراً والأدنى خمسة عشر ديناراً. ونلاحظ أن المشرع جعل الأصل التعدد في العقوبات؛ أي الجمع بين عقوبتي الحبس والغرامة، ويجوز للقاضي تبعاً للوقائع الماثلة أمامه وملابساتها وأدلتها أن يختار إحداهما. كذلك وضع المشرع في المادة ٣٧، وكذا المواد الأخرى التي وردت في باب العقوبات، من توقيع تدابير نص عليها القانون نفسه يمكن للإدارة العامة للمرور أن تستخدمها بموجب صلاحياتها الإدارية العديدة التي وردت في أحكام قانون المرور ولوائحه.

والسؤال هنا ما حكم من يستعمل سماعة الأذن أو سماعة البلوتوث ونشأ عنه ما يشكل خطأ كعدم الانتباه؟

بالرجوع إلى ما تم تفصيله نجد أن سلوك قائد المركبة من حيث استعماله للسماعة يعد أمراً مشروعاً، ولكن إذا نشأ عنه اضطراب كحالة غضب أو الرقص أو غير ذلك من حالات تشتت انتباه القائد، وترتب على ذلك قتل خطأ أو إصابة خطأ فإن الأحكام سالفة الذكر تكون واجبة التطبيق باستثناء الحالة الأخيرة، فإن المادة ٣٣ من قانون المرور تكون الواجبة التطبيق، وقد قررت هذه المادة عقوبة الحبس مدة لا تزيد على ثلاثة أشهر وهو الحد الأقصى في قانون المرور، وغرامة لا تزيد على مائة دينار أو بإحدى هاتين العقوبتين متى انطبق السلوك مع الحظر الوارد في البند الثاني الذي يتمثل في قيادة مركبة آلية برعونة أو تفريط أو إهمال أو عدم انتباه يعرض السائق أو الركاب أو الغير للخطر.

ثانياً - عقوبة السحب القضائي وحالة العود (عقوبات تكميلية):

فيما يتعلق بالسحب القضائي، فقد نصت المادة ٣٩ من قانون المرور، على أنه " للمحكمة إذا أدانت متهماً في جريمة تتعلق بقيادة مركبة آلية أن تأمر بسحب رخصة السوق أو إجازة تسيير المركبة أو لوحاتها المعدنية أو جميعها، مدة لا تتجاوز سنة تبدأ من اليوم التالي لتاريخ انتهاء تنفيذ العقوبة أو التنفيذ بالإكراه البدني أو من تاريخ الحكم إذا كان مقروناً بوقف التنفيذ " .

فهذا النص أجاز للمحكمة أن تقضي بسحب الوثائق المرورية التي حدها

النص والممنوحة من قبل الإدارة العامة للمرور إذا دانت المحكمة المحكوم عليه بإحدى الجرائم المنصوص عليها في هذا القانون أو حتى قانون آخر بحكم قضائي بشأنها، ويعتبر هذا - قرار السحب - بمثابة عقوبة تكميلية تلحق العقوبة الأصلية التي تكلمنا عنها سلفاً، والأمر في جميع الأحوال متروك لتقدير محكمة المرور، فهو جوازي لها أن توقع هذا القرار من عدمه^(١٠). ولا يمنع تطبيق حكم هذه المادة على مستخدمي الهاتف النقال باليد في أثناء القيادة. وفيما يتعلق بحالة العود فقد جعلها المشرع ظرفاً مشدداً للعقاب، وقد نصت المادة ٤٠ من قانون المرور على أنه "تضاعف العقوبة في جميع الأحوال في حالة العود، وذلك فيما لم يرد بشأنه نص خاص في قانون المرور".

يبين هذا النص أن هناك حالات قد لا تكون رادعة بشكل يحول دون عودة الفاعل مرة أخرى إلى ارتكاب فعله، ومن بينها حالة استعمال الهاتف النقال باليد في أثناء القيادة كجريمة خطر وفق ما صنفناها؛ حيث قرر المشرع الاكتفاء بعقوبة غرامة مقدارها خمسة عشر ديناراً كعقوبة أصلية وهو ما يتعارض وجسامة هذا الفعل. ومن ثم إذا عاد وارتكب قائد المركبة الجرم نفسه تضاعف عليه العقوبة المالية بواقع ثلاثين ديناراً. ونلاحظ أن المشرع لم يشترط مدة معينة لوصف الفاعل بأنه عائد فتستوي المدة بين الجريمة الثانية والجريمة الأولى لانطباق وصف العود. وينبغي للمشرع معالجة هذه الثغرة؛ إذ لا يجوز أن يوصف الفاعل عائداً بعد مرور عشرين سنة عن الجريمة الأولى.

*** حكم استعمال الهاتف باليد في أثناء القيادة إذا كان الفاعل تحت مؤثرات عقلية:**

بينت المادة ٣٨ من قانون المرور هذا الحكم؛ حيث نصت على أنه "مع عدم الإخلال بالتدابير المقررة في هذا القانون أو بأية عقوبة أشد في أي قانون

(١٠) قررت المادة ٣٨ منح سلطة السحب الوجوبي، في حالة واحدة: إذا كان قائد المركبة تحت تأثير المواد المؤثرة في قواه الطبيعية سواء في أثناء القيادة أو حاول القيادة بهذه الحالة.

آخر يعاقب بالحبس مدة لا تزيد على سنة وبغرامة لا تزيد على خمسمائة دينار أو بإحدى هاتين العقوبتين كل من قاد أو حاول قيادة مركبة وهو تحت تأثير المشروبات المسكرة أو المخدرات أو المؤثرات العقلية أو أية مادة أخرى تؤثر في قوى الشخص الطبيعية. وتأمّر المحكمة بسحب رخصة السوق مدة لا تتجاوز سنة وفي حالة العود للمحكمة أن تأمر بسحب رخصة السوق مدة لا تزيد على ثلاث سنوات".

باختصار شديد، ما نجده هو أن المادة المذكورة تقرر عقوبة أشد لمن يقود مركبة تحت تأثير السموم، ولما كان نص المادة مخاطباً فيه جهة القضاء بتوقيع أي عقوبة أشد في أي قانون آخر وذلك وفقاً للصياغة الواردة في النص، فإن القاضي ملزم بتطبيق حكم العقوبة الأشد عملاً بنص المادة ٨٤ جزاء الخاصة بتعدد الجرائم، سواء وردت في قانون المرور أم في قانون الجزاء أم في قانون المخدرات أم غيرها من قوانين، وهذا يكون بعد النظر في أوصاف الفعل محل التجريم؛ إذ يجب تطبيق عقوبة واحدة وهي العقوبة الأشد، وفي مثالنا المطروح دون البحث في صور أخرى تكون العقوبة وفقاً لما قرره المادة ٣٨ ما لم تكن هناك عقوبات أشد أخرى بحسب ظروف الواقعة.

المطلب الثاني العقوبات الإدارية

أطلق المشرع على العقوبات الإدارية في قانون المرور وصف التدابير الاحترازية أو الوقائية، وقد ناط الاختصاص بتوقيعها بالإدارة العامة للمرور، وغاية المشرع من إدراج التدابير في جميع العقوبات الواردة في الباب الخامس هي الحد من استمرارية الأفراد في الخروج على أحكام هذا القانون.

لذلك جعل المشرع هذه التدابير مصاحبة لكل عقوبة منصوص عليها في هذا القانون، ولا يخل تطبيقها على الفاعل حتى لو عوقب على فعله بصراحة النص. ومن التدابير التي يمكن توقيعها على السلوك محل البحث السحب الإداري، وحجز المركبات، ونظام النقاط المرورية، وسنفصل حديثنا على النحو الآتي:

أولاً - عقوبة السحب الإداري:

هناك بعض الحالات التي رأى فيها المشرع أنها لا تستدعي أمر إحالتها والفصل فيها إلى السلطة القضائية؛ وذلك لأسباب ترجع - بالدرجة الأولى - إلى طبيعة الفعل نفسه كبساطته وآلية التعامل مع قضايا المرور التي لا تستحق أن تستغرق وقتاً طويلاً.

لذلك أحال المشرع توقيع بعض العقوبات إلى الإدارة العامة للمرور، منها جزاء السحب الإداري، ونلتزم ذلك في المادة ٤٢ من قانون المرور؛ حيث نصت على أنه "يجوز لمدير عام الإدارة العامة للمرور سحب رخصة السوق أو إجازة تسيير المركبة مع لوحاتها أو الاثنتين معاً سحباً إدارياً لمدة أقصاها أربعة أشهر في الأحوال الآتية:

١ - إذا ارتكب فعلاً من الأفعال المنصوص عليها في أي (المواد ٣٣ - عدا البند ٤، ٣٣ مكرر، ٣٤) من هذا القانون.

٢ - استخدام المركبة في أي مخالفة للآداب العامة.

٣ - في حوادث القتل أو الإصابة الخطأ إذا كان ذلك ناتجاً عن حوادث المركبات الآلية.

وفي جميع الأحوال يحق لرجل الشرطة الذي ضبط الحادث، وللمحقق أن يحتجز رخصة السوق أو إجازة تسيير المركبة ويحيلها إلى الجهة المختصة خلال (٢٤ ساعة) للتصرف بشأنها، وذلك بعد سماع أقوال صاحب الشأن.

وفي جميع الأحوال تنتهي مدة السحب الإداري بصدر الحكم في الدعوى الجزائية؛ فإذا تضمن الحكم أمراً بسحب رخصة السوق أو إجازة تسيير المركبة أو لوحاتها فإن مدة السحب الإداري لا تحسب ضمن المدة التي يحددها الحكم.

استناداً إلى هذا النص فإن صلاحية السحب الإداري تكون لمدير الإدارة العامة للمرور، إذ يجوز له سحب الوثائق المرورية المشار إليها في صدر المادة (رخصة القيادة، ترخيص المركبة، اللوحات المعدنية، أو جميع هذه الوثائق في آن واحد)، وهي سلطة جوازية ممكن أن يأمر بها أو لا يأمر بحسب الحالة. وقد حصر

النص هذه الصلاحية في ثلاث حالات كما هو واضح في ثنايا النص. كذلك منح النص لرجل الشرطة وللمحقق صلاحية حجز (وليس سحب) الرخصة أو الترخيص دون الجمع بينهما لمدة أربع وعشرين ساعة؛ تمهيداً لإحالتها إلى الإدارة العامة للمرور كجهة اختصاص للبت في سحبها من عدمه، وقد اشترط المشرع قبل الإحالة سماع أقوال (الفاعل). ويكون للجهة المختصة بموجب هذا النص أن تسحب تلك الوثائق أو إحداها لمدة لا تتجاوز أربعة أشهر؛ أي أنها سلطة تقديرية للمدير العام أن يسحب هذه الوثائق لمدة تستغرق أربعة أشهر أو دون ذلك.

وتنتهي مدة السحب الإداري بصدور حكم قضائي في الدعوى الجزائية، وإذا كان الحكم نفسه تناول عقوبة سحب تلك الوثائق، ومع ذلك لا تحسب مدة السحب الإداري ضمن المدة المحكوم بها قضائياً؛ بمعنى أنه فور صدور الحكم بسحب تلك الوثائق يبدأ سريان مدة السحب القضائي وذلك على ضوء ما ذكرناه سابقاً.

ثانياً - عقوبة الحجز الإداري:

يعتبر تدبير حجز المركبات من بين السلطات التي منحت لوزارة الداخلية وهي السلطة التنفيذية التي يناط بها أمر الحفاظ على أمن المجتمع، فكان للإدارة العامة للمرور في تجسيد هذا المفهوم واستكمال دوره في ضمان تسيير الطرق والمحافظة على سلامة مرطاديه. ولما كانت المادة ٤٩ من قانون المرور المشار إليها سابقاً في مقدمة الدراسة، حيث منحت وزير الداخلية سلطة إصدار القرارات اللازمة لتنفيذ أحكام قانون المرور، وهي سلطة تعبر عن دور مجتزأ لسيادة الدولة في ممارسة حقها وبورها في بسط الأمن المروري. فقد منحت المادة ٤٣ من قانون المرور^(١١)، بنصها "تحدد بقرار من وزير الداخلية شروط وقواعد حجز المركبات على اختلاف أنواعها وحراستها ورسوم ومصاريف الحجز، وكذلك شروط بيعها في حالة عدم استلامها أو عدم سداد المستحق عليها من رسوم أو مصاريف.

(١١) استبدلت هذه المادة بموجب القانون رقم ٥٢ لسنة ٢٠٠١ بشأن أحكام المرور.

ويجوز - بقرار من وزير الداخلية - إسناد عملية سحب المركبة أو رفعها أو نقلها إلى المكان المعد للحجز إلى جهات خارج الوزارة، كما يجوز له الاتفاق مع هذه الجهات على تخصيص مكان لحجز المركبات وحراستها، كل ذلك مقابل رسم يسدده مالك المركبة. وتحدد اللائحة التنفيذية طريقة وشروط الإسناد لهذه الجهات والإجراءات المترتبة على مخالفة ذلك، كما تبين مقدار الرسم المقرر لقاء أداء هذه الجهات للعمل الذي يسند إليها وقواعد تحصيله وسداده لها".

استناداً إلى هذا النص نجد أنه قد منح صراحة لوزير الداخلية تحديد الحالات والقواعد التي يجوز فيها حجز المركبات، وقد حددتها المادة ٢٠٧ من القرار الوزاري رقم ٨١ لسنة ١٩٧٦ بشأن اللائحة التنفيذية لقانون المرور. وبموجب الصلاحيات الممنوحة لوزير الداخلية وفقاً للأحكام المذكورة سلفاً ووفقاً لما تظهره الإحصاءات التي قدمتها الإدارة العامة للمرور من انتهاك حظر المادة ١٢٢ مكرراً الخاصة باستعمال الهاتف النقال باليد واستفحالها على النحو الذي يضمننا أطم ظاهرة - وقد أظهرنا ذلك في المحور الأول - مما يؤكد تماذي معظم مرتادي الطرق في انتهاك الحظر، وهذا ما دفع وزير الداخلية إلى إصدار القرار رقم ١٢٩٣ لسنة ٢٠١٧ بشأن تعديل بعض أحكام القرار الوزاري رقم ٨١ لسنة ١٩٧٦ المشار إليه، للحد منها بحجز مركبات منتهكي هذا الحظر. وقد نصت المادة ٢٠٧ في مقدمتها على أنه "يجوز بأمر مدير عام الإدارة العامة للمرور حجز المركبة من أي نوع في الأحوال الآتية". وحالات الحجز ست وعشرون حالة قبل صدور القرار ١٢٩٣ لسنة ٢٠١٧، لم يكن من بينها ما يتعلق باستعمال الهاتف النقال باليد في أثناء القيادة، أما بعد صدور هذا القرار فقد بينت المادة ١ منه أنه "يضاف ثلاثة بنود جديدة بأرقام (٢٧، ٢٨، ٢٩) إلى المادة ٢٠٧ من القرار الوزاري رقم ٨١/٧٦ المشار إليه وذلك على النحو التالي:

٢٧- إذا ضبطت الدراجة النارية وقائدها لايرتدي الخوذة أثناء القيادة.

٢٨- استخدام الهاتف النقال باليد أثناء القيادة.

٢٩- عدم ربط حزام الأمان لقائد المركبة والركاب في المقاعد الأمامية".

وبمجرد الاطلاع على فحوى هذا النص نجد أن وزارة الداخلية أرادت أن تمارس حقها ودورها في الحفاظ على أرواح مرتادي الطريق من ناحية، ورغبتها في الحد من انتهاك الحظر الوارد في المادة ١٢٢ مكرر. وقد تم إيقاف هذا القرار بعد ضغوط نيابية واجتماعية كبيرة جداً كانت لها رؤى عديدة مختلفة؛ إذ منهم من يرى أن القرار يتنافى مع مبدأ تناسب العقوبة، ومنهم من يرى أن القرار كان غير مدروس، وإلى غير ذلك من رؤى لم تلتفت - للأسف الشديد - إلى الهدف أو الغاية من إصدار مثل هذا القرار.

ثالثاً - نظام تجميع النقاط:

بالإضافة إلى العقوبات الإدارية السابقة، أُدخل إلى قانون المرور أيضاً كجزء إداري يقع ضمن صلاحيات الإدارة العامة للمرور، نظام النقاط المرورية، وقد عرفته المادة ٢ من القرار الوزاري رقم ١٧٥٦ لسنة ٢٠٠١ بشأن العمل بنظام النقاط في المخالفات المرورية بأنه "يقصد بنظام النقاط في تطبيق أحكام هذا القرار تحديد عدد من النقاط مقابل كل مخالفة مرورية يتم تحريرها في حضور المخالف، وذلك على النحو الوارد بالجدول المرفقة بالقرار رقم ١٧٥٦ / ٢٠٠١ المشار إليه وعند تجمع عدد معين من النقاط تتخذ الإجراءات المنصوص عليها في هذا القرار ضد المخالف".

بالنظر إلى هذا القرار نجد أن نظام النقاط المرورية من الوسائل التي تلجأ إليها الإدارة العامة للمرور وهي السلطة المختصة بتوقيعها على المتجاوزين وردع سلوكياتهم الخارجة عن آداب قواعد المرور، وقد أثبت هذا النظام نجاحه في العديد من البلدان التي سبقتنا في تطبيقه؛ حيث يحرص مستخدمو الطرق على أن لا تتضاعف النقاط المسجلة عليهم أو تجميعها لتجنب عقوبة أشد كلما تضاعف عدد النقاط، فهذا النظام لم يكن فقط ليحقق فكرة الردع بقدرما كان أيضاً نظاماً وقائياً، هذا فضلاً عن أن تطبيقه يجسد مفهوم التدرج في العقوبة. وتبدأ عملية حساب النقاط من أول تجاوز لأحكام قانون المرور ولائحته، وتحسب أربع نقاط عن الانتهاكات الجسيمة، وتقل إلى نقطة واحدة بالنسبة للانتهاكات البسيطة، أما انتهاك حظر المادة ١٢٢ مكرر بشأن السلوك محل

البحث، فقد جعلها المشرع نقطتين، وتقوم الإدارة العامة للمرور بحساب وتسجيل النقاط عملاً بنص المادة الثالثة وصولاً إلى ٦ نقاط، يتم بموجبه سحب الرخصة نهائياً، ولايمنح رخصة جديدة إلا بعد اجتياز الاختبار وفقاً للمادة ١٦ من قانون المرور. ولايخل تطبيق هذا النظام من سلطة الإدارة العامة للمرور في تطبيق العقوبات الإدارية السالفة الذكر؛ إذ يجوز لها توقيع عقوبة السحب الإداري أو الحجز الإداري أو غيرها من صلاحيات متاحة لها ولا يخل تطبيقها أيضاً بالنسبة للعقوبات القضائية. ويتم محو النقاط تلقائياً من النظام المسجل في حالتين وردتا في نص المادة الخامسة من القرار الوزاري رقم ١٧٥٦ لسنة ٢٠٠١، أما الحالة الأولى فهي إذا سحبت رخصة السوق من قائد المركبة على النحو المبين في المادة ٣ لوصول التجاوزات إلى الحدود الملزمة للسحب. أما الحالة الثانية فتقرر للمحو عدم ارتكاب قائد المركبة أي تجاوزات لهذا القانون أو لائحته بعد مضي سنة من تاريخ آخر تجاوز له. وأخيراً السؤال الذي يطرح نفسه هو: ماذا لو تعدد فعلاً أو أكثر عند استعمال الهاتف في أثناء القيادة، كأن يتجاوز قائد المركبة الإشارة الضوئية الحمراء أو يتجاوز السرعة المقررة؛ ففي مثل هذه الأحوال أيتم تجميع النقاط؛ بحيث نكون بصدد ٦ نقاط كحصيلة لاستعمال الهاتف النقال باليد وتجاوز الإشارة الحمراء؟

لم ينص قانون المرور الكويتي على فكرة تجميع النقاط في حال تعدد الأفعال التي تقع بالمخالفة لأحكام قانون المرور، ولامجال للحديث عن هذه الحالة إلا عندما يتم ضبط الفاعل (قائد المركبة) من خلال تصوير كاميرا المراقبة بأن قائد المركبة كان يستعمل الهاتف في أثناء القيادة عندما تجاوز الإشارة الحمراء أو كان متجاوزاً للسرعة القانونية، فإذا تبين على وجه اليقين من خلال مشاهدة ما تم التقاطه تجميع النقاط على قائد المركبة كما يمكن أن تجميع النقاط إذا تحققت ثلاثة تجاوزات في آن واحد.

كذلك نلاحظ أن المشرع لم ينص على حكم آلية تجميع النقاط حال عودة قائد المركبة لارتكاب الفعل مرة أخرى، وهو ما نراه ضرورياً بأن يضاف إلى حكم المادة ٤٠ من قانون المرور المشار إليها سلفاً.

المبحث الخامس

مدى كفاية العقوبات لضمان تحقيق سياسة الردع بشقيه العام والخاص

تقسيم:

يتضح لنا مما سبق أن العقوبة المقررة لاستعمال الهاتف النقال باليد في أثناء القيادة كسلوك غير مصحوب بنتيجة معينة وفق ما ورد في المادة ٣٧ من قانون المرور، تتمثل في عقوبة الغرامة التي لا تزيد على خمسة عشر ديناراً وتقررها محكمة المرور، وأجاز المشرع الصلح بشأنها بدفع مبلغ خمسة دنانير لتجنب السير في الدعوى الجزائية فضلاً عن عقوبة إدارية، تتمثل في رصد نقطتين للمتجاوز عملاً بنظام النقاط المرورية.

فهل هذه العقوبة تكفي لتحقيق فكرة الردع حال انتهاك الحظر محل البحث خصوصاً أن الواقع المروري - وفق ما ورد في الإحصاءات - ينذر بازدياد ملحوظ لحالات الحوادث المرورية بسبب هذا السلوك؟

سنوضح ذلك في ثلاثة مطالب، الأول نبين فيه مدى تناسب العقوبة المقررة مع جسامته السلوك محل الحظر، والثاني نبين مدى تأثير ذلك على فكرة الردع العام والخاص، أما الثالث و(الأخير) فسوف نعرض فيه دراسة النموذجين الفرنسي والإنجليزي في العقوبة المقررة على السلوك محل الحظر.

المطلب الأول

مدى تناسب العقوبة المقررة مع جسامته السلوك محل الحظر

قصدنا في عرض ما سبق إظهار مدى خطورة سلوك استعمال الهاتف النقال باليد في أثناء القيادة سواء كان مصحوباً بنتيجة أم غير مصحوب بها؛ لأن كلتا صورتين تحمل خطورة متأصلة بسلوك قائد المركبة نفسه وليس بالنتيجة المتحققة، وإن هذه الخطورة تنبثق من علم قائد المركبة بأن إمساكه للهاتف النقال بيده في أثناء القيادة يعد سلوكاً غير مشروع يتعارض مع لوائح

المرور، وأن ذلك قد يؤدي، بحسب الظروف، إلى اضطرابه في أثناء القيادة على النحو الذي قد يعرض به للخطر سلامة أرواح الآخرين أو ممتلكاتهم، ومع ذلك يمضي في إتمام تجاوزه غير عابئ بالمسؤولية التي ستترتب عليه؛ لأن الأمر ببساطة يقودنا إلى أن قائد المركبة يعلم تماماً أن العقوبة التي ستلقه هي مجرد غرامة مالية لا تتجاوز مبلغ وقدره خمسة عشر ديناراً، وهو سلوك مما ينبغي التعامل معه أو حتى مع غيره بشدة تأسيساً على هذه الإرادة الآتمة.

وإزاء هذه العقوبة المخففة والإحصائيات التي قدمناها في بداية البحث، يتأكد أن المشرع لم يتعامل بجدية مع خطورة الجرائم المرورية بصفة عامة والسلوك محل البحث بصفة خاصة؛ ففي الوقت الذي نجد فيه أن عقوبة السلوك محل البحث بالقيمة المذكورة سلفاً وجدنا أنه تعامل مع سلوكيات أشد وطأة بعقوبة أشد منها كعقوبة إصلاح حادث دون إذن كتابي من الجهة المختصة أو قيادة مركبة آلية برخصة تقرر وقف سريانها أو غير ذلك من سلوكيات حظرتها المادة ٣٣ من قانون المرور التي قررت إنزال عقوبة الحبس الذي لا تتجاوز مدته ثلاثة أشهر وهو الحد الأقصى للعقوبات المدرجة في قانون المرور، وغرامة مالية مقدارها مائة دينار، وأجاز الصلح بشأنها بمبلغ قدره ثلاثون ديناراً. فضلاً عن ذلك أورد المشرع سلوكيات لا تقل جسامة عن السلوك محل البحث بل تتساوى معها من حيث الخطورة. ومن ثم كان من باب أولى أن يدرج سلوك استعمال الهاتف النقال باليد معها فنجد المادة ٣٣ المشار إليها؛ حيث تناولت سلوك الرعونة والإهمال وعدم الانتباه بتعريض السائق أو الركاب أو الغير للخطر، وقد أنزل العقوبة نفسها التي ذكرناها. كذلك نجد ما يتساوى مع السلوك محل البحث سلوك تجاوز الإشارة الضوئية الحمراء الواردة في المادة ٣٣ مكرر؛ حيث قرر لها المشرع عقوبة الحبس الذي لا تزيد مدته على ثلاثة أشهر وغرامة لا تزيد على ثلاثمائة دينار وأجاز الصلح بشأنها بواقع خمسين ديناراً، كذلك ورد في المادة نفسها سلوكيات أخرى نحملها على ذات الخطورة كتجاوز السرعة القانونية أو قيادة المركبة عكس السير. والجدير ذكره أن آخر تعديل تشريعي طرأ

على قانون المرور هو المرسوم بقانون رقم ٥٢ لسنة ٢٠٠١م بشأن تعديل بعض أحكام المرسوم بقانون رقم ٦٧ لسنة ١٩٧٦ الخاص بقانون المرور ولائحته التنفيذية.

ولا يقتصر أمر عدم تناسب عقوبات الجرائم الواردة في قانون المرور فحسب، بل نلتبس ذلك أيضاً بالنسبة للعقوبات الواردة في مواد قانون الجزاء الصادر سنة ١٩٦٠. فالمشرع وإن كان يقرر عقوبات عادلة فيما يتعلق بالحبس فإن عقوبة الغرامة لم تزل غير متناسبة في حقيقة الأمر؛ فنجد المادة ١٥٤ جزاء بشأن القتل الخطأ تقرر عقوبة مالية مقدارها مائتان وخمسة وعشرون ديناراً، وفي المادة ١٦٥ يقرر عقوبة مالية مقدارها اثنان وعشرون ديناراً. هذا بجانب أن المشرع لم يلتفت بشأن تطبيق هذه المواد إلى حكم النتائج المترتبة في حوادث المرور التي قد يترتب عليها إصابة أو قتل أكثر من شخص في حادث واحد.

المطلب الثاني

انتفاء سياسة الردع في العقوبات المقررة

يتضح لنا مما سبق عدم كفاية العقوبات الجنائية والإدارية التي قررها المشرع، سواء بالنسبة للسلوك موضوع الحظر أو حتى بالنسبة لجرائم المرور الأخرى؛ وهو ما يؤدي - بطبيعة الحال - إلى انتفاء فكرة الردع التي تعد الأثر المراد تحقيقه في نفوس من استشرت بهم روح الشر والعداء للمجتمع (الردع العام)، فإذا استأصلت العقوبة بنجاح هذه الروح المؤثمة فإنها ستحول دون عودة فاعلها مرة أخرى. ولما كانت فكرة الردع منتفية تماماً عن سياسة المشرع الكويتي الذي لم يسع حتى الآن إلى تحديث قواعده القانونية التي تهالكت أطرها بمرور الزمن، وهذا ما أوجد حالة من الاستهتار وفقدان الشعور بالمسؤولية بأرواح الناس وممتلكاتهم لشعور البعض فإن الأمر لا يعدو أن يكون العقاب غرامة يمكن دفعها ولن يتعدى ذلك الوصول إلى رواق المحكمة.

وسنبحث في هذا المطلب الأسباب التي أدت إلى انتفاء فكرة الردع بشقيه العام والخاص ساعين إلى إيجاد الحلول المناسبة والضامنة في الوقت نفسه

لإعادة التوازن بين حرية التنقل واحترام قانون المرور. ويمكن القول إن هذه الأسباب تكمن فيما يأتي:

أولاً - تقييم نظام الصلح الإداري:

نظام الصلح في جرائم المرور هو نظام إجرائي يترتب عليه انقضاء سير الدعوى الجزائية والآثار المترتبة عليه بمجرد رضا المتهم بدفع مبلغ حدده القانون بالنص، وأيضاً قبول سلطة الاختصاص بقبول هذا الصلح وهي الإدارة العامة للمرور. وقد نصت المادة ٤١ من قانون المرور على أنه "يجوز قبول الصلح من المتهم الذي يرتكب فعلاً من الأفعال المنصوص عليها في المواد (٣٢، ٣٣ مكرر، ٣٤، ٣٥، ٣٦، ٣٧) من هذا القانون أو لائحته التنفيذية والقرارات المنفذة له على الأسس التالية: ١- أن يدفع مبلغ ثلاثين ديناراً في حالة مخالفة أحكام المادة (٣٣). ٢- أن يدفع مبلغ عشرين ديناراً في حالة مخالفة أحكام المادة (٣٤). ٣- أن يدفع مبلغ خمسة عشر ديناراً في حالة مخالفة أحكام المادة (٣٥). ٤- أن يدفع مبلغ عشرة دنانير في حالة مخالفة أحكام المادة (٣٦). ٥- أن يدفع مبلغ خمسة دنانير في حالة مخالفة حكم المادة (٣٧). ٦- في حالة مخالفة أحكام المادة (٣٣ مكرر) يتبع ما يلي:

أ - أن يدفع مبلغ خمسين ديناراً في حالة تجاوز الإشارة الضوئية الحمراء أو إجراء سباق للمركبات الآلية على الطرق بدون تصريح أو بالمخالفة للتصريح أو قيادة مركبة عكس اتجاه السير بالطرق السريعة والدائرية.

ب - أن يدفع مبلغاً لا يقل عن عشرين ديناراً ولا يزيد على خمسين ديناراً في حالة تجاوز الحد الأقصى للسرعة المقررة، وتحدد اللائحة التنفيذية قيمة مبلغ الصلح على ضوء التجاوز عن الحد الأقصى للسرعة المقررة. ويكون السداد بالجهة التي تحددها الإدارة العامة للمرور خلال شهرين من تاريخ ارتكاب الفعل أو إعلان المتهم إذا كان تحرير المحضر قد تم في غيبته، ويترتب على الصلح انقضاء الدعوى الجزائية وكافة آثارها.

ويجوز رفض الصلح إذا ارتكب المخالف أكثر من مخالفة جسيمة أو تعددت مخالفاته".

وبالنظر إلى هذا النص نجد أن القاعدة في هذا النظام هي حرية الأطراف بإجرائها؛ أي بعرض المتهم دفع قيمة الصلح لإيقاف سير الدعوى كما له ألا يبيده، ويكون للإدارة العامة للمرور كسلطة اختصاص في قبول هذا الصلح أو رفضه، ونلاحظ أن الصلح جائز في جميع مواد التجريم باستثناء المادة ٣٨ التي تتعلق بقيادة مركبة بحالة سكر أو تحت تأثير مواد مخدرة، وقد اشترط المشرع إحالتها للمحكمة. ويرى البعض أن هذا النظام هو من قبيل الجزاءات الإدارية التي تحقق فكرة الردع، إلا أنه على العكس تماماً يعد نظاماً يسمح بتهرب الأشخاص أو المتهمين عن المحاسبة القانونية خصوصاً بالنسبة لبعض النماذج الإجرامية التي يتصف سلوكها بفكرة الخطر، ومن ثم لا ينبغي نزع الغاية من هذا النظام الذي ما وجد إلا لتبسيط الإجراءات وإنهاء آثارها لتقليل العبء على القضاء.

لذلك نرى أن فكرة الردع تتجلى إما بتطبيق هذا النظام بشكل نسبي على الجرائم التي لا تتصل بأرواح وممتلكات الأشخاص بشكل مباشر كتلك التي تتعلق باللوحات المعدنية على سبيل المثال أو عدم استعمال عداد التعرّف أو تلف رخصة القيادة أو غير ذلك من الجرائم البسيطة بطبيعتها، في حين يستبعد من تطبيق هذا النظام تجاوز الإشارة الحمراء وتجاوز السرعة القانونية واستعمال الهاتف النقال باليد تماماً كما فعل في جريمة قيادة المركبة في حالة سكر أو تعاطي مواد مخدرة، هذا فضلاً عن أن ضالة القيمة المالية المقدرة توضح عدم الجدية في تحقيق فكرة الردع. ومن جهتنا فإننا نرى استبعاد فكرة الصلح الإداري نهائياً عن الجرائم التي تقع بالمخالفة لأحكام قانون المرور أو لائحته أو قراراته؛ كون هذا الإجراء يخضع لسلطة الإدارة التي يناط بها أمر تطبيق القانون، ومن ثم يلتزم المتهم بدفع قيمة الغرامة كاملة لضمان تحقيق المفهوم الحقيقي للردع، كذلك نرى أن استبعاد تطبيق نظام الصلح الإداري من شأنه أن يقضي على داء الوساطة.

ثانياً - ضعف العقوبات الإدارية:

عند النظر إلى العقوبات الإدارية المفروضة على سلوك استعمال الهاتف النقال باليد في أثناء القيادة نجدها غير رادعة تماماً؛ حيث نجد عقوبة النقاط المروية ما زالت على تجميع نقطتين في حين تشريعات الدولة سعت من جانبها إلى تعديل هذا النظام إما بزيادة النقاط كما فعل المشرع الإنجليزي أو إنقاصها كما هو الحال في التشريع المروري الفرنسي. وفيما يتعلق بعقوبة حجز المركبات فقد بينا سابقاً أن وزارة الداخلية سعت من جانبها إلى استخدام صلاحياتها القانونية الممنوحة بموجب نص المادتين ٤٣ و ٤٩ من قانون المرور ولائحته التنفيذية للحد من بعض المظاهر التي استشعرت خطورتها ومن بينها استعمال الهاتف النقال باليد في أثناء القيادة، فأصدرت القرار رقم ١٢٩٣ لسنة ٢٠١٧ المشار إليه سلفاً لمواجهة هذه المشكلة؛ حيث أجاز القرار للإدارة العامة للمرور حجز المركبة مدة أقصاها شهران، إلا أن القرار تم إيقافه بضغوط نيابية واجتماعية لأسباب عديدة سوى تلك التي تتعلق بالآلية الفنية لتطبيق الحجز (طريقة الحجز ومقره)، ونرى أن ذلك لا يبرر نهائياً إيقاف القرار بالنظر إلى الغاية المشروعة التي قصدتها الوزارة وهي المحافظة على أرواح مرتادي الطريق وممتلكاتهم؛ إذ يمكن في مثل هذه الأحوال استكمال العمل به لحين إيجاد الوسائل المناسبة لتجنب المشكلة الفنية المتعلقة بتطبيق القرار، ومما لاشك فيه أن أثر إيقاف هذا القرار من شأنه أن يضعف فكرة الردع، ومن ثم يزيد من حالة الاستهتار المروري.

لذلك نرى من جانبنا أن سلطة وزارة الداخلية كغيرها في باقي الدول لها القدرة على استعمال سلطاتها بموجب الأحكام التي أوردناها سلفاً لبسط مهمتها وأداء رسالتها للحد من حوادث المرور ولتعزيز فكرة الردع بما يضمن سلامة أرواح مرتادي الطرق وممتلكاتهم، فالقرار المشار إليه أثمر عن انخفاض ملحوظ في عدد التجاوزات وفي عدد حوادث المرور خلال فترة زمنية بسيطة، هذا بجانب أن السعي إلى تقنين مثل هذه العقوبات يتطلب موافقة السلطة التشريعية التي رفضت مساعي كثيرة لتعديل أحكام هذا القانون.

وعلى أية حال نجد أن هناك حلولاً يمكن الاستفادة منها في جانب تشديد العقاب الإداري، ومثل ذلك إعادة النظر بإجراء الصلح في بعض التهم والقيم المرصودة بشأنها، فالسلطة جوازية للإدارة العامة للمرور، كذلك نرى من الضروري إعادة النظر بتفعيل حكم المادة ٤٠ المتعلقة بحالة العود. كذلك تفعيل حكم المادة ٤٢ مكرر لإعادة النظر في آلية سحب رخص القيادة والمدد والحالات التي تتصل بها ولاسيما أن العمل بها لا يحول دون تطبيق عقوبات سحب الرخص بصور حكم قضائي بالإدانة^(١٢). هذا بجانب إعادة تفعيل نص المادة ٢٠٧ من قانون المرور الخاصة بحجز المركبات، ونرى أنه لتجنب عيوب تطبيق الإجراء في هذا الجانب يمكن اتخاذ منزل المخالف نفسه مقراً لحجز مركبته ووضعها تحت المراقبة الإلكترونية، فضلاً عن مسؤوليته دفع كلفة النقل واليومية التي تستلزم مراقبة المركبة، مع تشديد العقوبة التي تبين محاولات خرق النظام.

ثالثاً - تقدير العقوبات الجزائية:

رأينا فيما سبق أن العقوبات الجزائية في قانون المرور وفي قانون الجزاء، تحتاج إلى إعادة نظر ولاسيما مع ما يلاحظ من التغيرات الاجتماعية والاقتصادية؛ حيث يتحتم إضافة عقوبات أو تشديدها على مستخدمي الطريق، فنجد - على سبيل المثال - الغرامات الجزائية المقررة على التهم المنسوبة غير رادعة؛ فنجد الغرامة المقررة لانتهاك حظر استعمال الهاتف النقال باليد خمسة عشر ديناراً وهو مبلغ لا يتناسب وخطورة السلوك محل الحظر. والأمر أيضاً ينصرف إلى العقوبات المقررة بالنسبة لتجاوز الإشارة الضوئية الحمراء

(١٢) تنص المادة ٢٤ مكرراً من قانون المرور، على أنه "مع عدم الإخلال بأحكام المادتين (٢٤ و ٤٢) من هذا القانون يصدر بقرار من وزير الداخلية نظام العمل بنقاط المخالفات المرورية يبين فيه أنواع تلك المخالفات وكيفية سحب رخصة السوق لمدة لا تزيد على سنة أو سحبها نهائياً وإعادة منحها بعد اجتياز الاختبار المنصوص عليه في المادة (١٦) من قانون المرور، ولايحول دون العمل بهذا النظام صدور حكم قضائي بالإدانة أو الصلح مع المتهم".

وتجاوز حدود السرعة القانونية والمرور بالكتف الأيمن للطريق وغيرها من تهم قرر لها المشرع غرامات مالية زهيدة، تستوجب إعادة النظر بالقيم المرصودة لكل تهمة على حدة وما يتناسب مع خطورتها، ورفع سقف قيمة الغرامات تدريجياً من خلال ربطها بحالة العود والسوابق القضائية؛ بحيث تجعل من فكرة الردع حاضرة لدى كل من يستخدم الطريق. ونرى في هذا الجانب ضرورة دفع قيمة الغرامة المالية بشكل فوري كما هو الحال في فرنسا والمملكة المتحدة ومصر وغيرها من الدول بعد وضع ضوابط ملائمة لتحصيلها وإخضاعها لرقابة القضاء أو أي سلطة يتم الاتفاق عليها.

وينبغي من وجهة نظرنا أيضاً فرض عقوبات جزائية تكميلية جوازية يكون لمحكمة المرور أن تقضي بها، وذلك بما يتسق تطبيقها مع أحكام المواد من ٦٦ إلى ٨٠ جزءاً متى استدعى الأمر ذلك، كعقوبة مصادرة الأشياء (مركبة أو هاتف أو غير ذلك)؛ مما تسبب بوقوع الحادث المروري.

وبجانب ذلك، نجد أنه على الرغم من التوجه العام لتقليل العقوبات السالبة للحرية - ونقصد هنا عقوبة الحبس المقررة في قانون المرور أو في قانون الجزاء - فإن هذه العقوبة - تحديداً - تكون ضرورية بالنظر للنتائج الجسيمة المترتبة على السلوكيات الخارجة عن القانون، ولا سيما أن عقوبة الحبس - كما نرى - لا تأثير لها عندما تكون اختيارية، فالبعض لا يختلف الأمر معه في دفع الغرامات المالية مهما كان المبلغ المحكوم به، لذلك نرى إلغاء فكرة التخيير بين عقوبتي الحبس والغرامة وتوقيعها معاً، خصوصاً أن العقوبات الواردة في قانون المرور لا تتعدى ثلاثة أشهر كحد أقصى. وينصرف الأمر كذلك إلى فكرة التخيير بين عقوبتي الحبس والغرامة المنصوص عليهما في قانون الجزاء؛ حيث إن بعض الجرائم ينبغي أن تُفرض عليها العقوبتان معاً، علاوة على ذلك؛ يجب إعادة النظر في قيمة مبالغ الغرامات المالية المنصوص عليها في القانون نفسه، وهذا مسلك المشرع الفرنسي في قانون العقوبات الصادر سنة ١٩٩٤؛ حيث نجد معظم الجرائم تلغي فكرة التخيير بين عقوبة الحبس والغرامة.

ولما كان ذلك فإننا نستغرب اكتفاء المشرع في قانون المرور بالإشارة إلى حكم المادتين ١٥٣ و ١٦٤ جزء؛ ذلك أن هناك مواد أخرى لابد من الإشارة حال انطباقها مع وصف الأفعال المحظورة في قانون المرور، أهمها حكم المادة ١٧٢ جزء، الخاصة بجرائم التعريض للخطر، وقد نصت على أنه "كل من ارتكب عن إهمال فعلاً نشأ عنه خطر للأشخاص أو الأشياء في طريق عام أو في خط ملاحاة عام أو في مطار أو في مهبط للطائرات، أو لم يتخذ العناية المعقولة للمحافظة على شيء موجود تحت حراسته حتى نشأ هذا الخطر، يعاقب بالحبس مدة لا تتجاوز سنة واحدة وبغرامة لا تتجاوز خمسة وسبعين ديناراً أو بإحدى هاتين العقوبتين".

المطلب الثالث

دراسة النموذجين الفرنسي والإنجليزي

كان لزاماً علينا في هذا السياق أن نلقي نظرة بسيطة على مسلك المشرعين الفرنسي والإنجليزي اللذين كان لهما تجربة حديثة بشأن آلية التعامل العقابي لانتهاك حظر استعمال الهاتف النقال في أثناء قيادة المركبة، ونحاول بسط هذا الحديث على النحو الآتي:

أولاً - في التشريع الفرنسي:

أشرنا سابقاً إلى أن المشرع الفرنسي حظر سلوك استعمال الهاتف النقال باليد في أثناء القيادة في إطار المادة 1-6-412 المعدلة بموجب القرار رقم ٧٤٣ لسنة ٢٠١٥ بشأن تعديل بعض أحكام قانون المرور الصادر سنة ١٩٥٨، وقد جاء هذا التعديل بإضافة الفقرة الثانية ليمنع فضلاً عن ذلك استخدام أي أدوات تقنية أخرى تبث موجات صوتية باستثناء السماعات التي تستخدم لغرض فقدان السمع، كما استثنى حالات محددة يمكنها استخدام السماعات كالدراجات النارية أو مركبات تعليم القيادة وغيرها^(١٣). وقد اعتبر المشرع انتهاك هذا الحظر من

Changeur Jean-François. (2015). Droit Pénal de la Circulation Routière, (١٣) led, France, Puits Fleuri, p 182.

قبيـل جـرائـم المـخالفـات؛ وهـي جـريـمة جنـائيـة، وتـختص إدارـة المـرور بـتوقيـع عقوبـة الغـرامـة المـاليـة الـتي تـندرج تـحت الدرـجـة الرابـعة؛ وهـي غـرامـة تـندرج فـي تـكرار ارتكـابها وفـقاً للمـادـة ١٣-١٣١ عقوبـات، وحـدها الأـدنى هـو ٩٠ يـورو كـأول مـخالـفة ثم تـزيد إلـى ١٣٥ يـورو وتـزيد إلـى ٣٧٥ يـورو كـحد أقـصى لـها، وتـكون واجـبـة الدفـع لإدارـة المـرور عمـلاً بـنص المـادـة ٩-٥٢٩ مـن قـانون الإـجـراءـات الجنـائيـة فـي غـضـون خـمسة وأربـعين يـوماً مـن تـاريخ وقـوع الجـريـمة أو مـن تـاريخ الإـخطـار بـالانتـهاك؛ أي تـسري هـذه المـادـة بـمـجرد توافـر عـلم المـخالف بـها، وتـخضع عـمليـة الدفـع للسلطـة القضائيـة، فـضلاً عـن ذلـك فقـد بيـنت الفـقرة الأخيـرة مـن المـادـة 1-6-412 تخفيـض ثـلاث نـقاط مـروريـة بشـكل تلقائـي مـن مـجموع اثنتي عشرة نـقطة بالنظر إلـى التـنظيـم المـنصوص عـليه فـي المـواد ١-٢٢٣ إلـى ٩-٢٢٣، وقـد بيـن المـشرع فـي المـادـة 2-223 أنـه فـي حـال تـعدـد المـخالفـات فـي فـعل واحـد تـتراكم النـقاط الموجـبة لسحبها حـتى ثـماني نـقاط^(١٤).

ولم يـرد المـشرع الفـرنسي إخضاع هـذه النـوعيـة مـن العقوبـات لنظام التـصالـح. كـذلـك قرر المـشرع عقوبـات تـتعلق بإـجـراءـات السـحب الإداري لـرخصة القيادة أو تعليقها؛ حيث نـظم أحـكامها فـي المـواد مـن 1-224 إلـى 24-224 مـن قـانون المـرور، وهـذه النـوعيـة مـن التـدابير تـتم تـحت إشراف السلطـة القضائيـة^(١٥). وإذا كان هـذا حـال ضـبط الجـريـمة دون تحقـق نـتيـجة القـتل أو الإصـابة الخـطأ فـي أثـناء القيادة نـجد المـشرع، قـد تـناول أحـكاماً متشـددة حـال وقـوع مـثل هـذه النـتـائج فـي قـانون العقوبـات الصـادر سـنة ١٩٩٤، فإذا تـرتب عـلى السـلوك مـحل الحـظر وفـقاً لحـالات الخـطأ الواردـة فـي المـادـة ٣-١٢١ عقوبـات، مـن بيـنها صـورة السـلوك مـحل البـحث وهـي عـدم مـراعاة ما تنص عـليه القـوانين واللـوائح، فإذا تـرتب عـلى هـذا السـلوك قـتل خـطأ بسـبب إحـدى الحـالات المـنصوص عـليها فـي المـادـة السـابـقة تـكون المـواد مـن ٦-٢٢١ إلـى ٧-٢٢١ عقوبـات، وتـراوح هـذه العقوبـات ما بيـن

Changeur Jean-François, op.cit, p 32 et 45.

(١٤)

Changeur, Jean-François, op.cit, p 79 et 90.

(١٥)

الحبس ثلاث سنوات وغرامة ٣٥,٠٠٠ يورو، وهي الصورة البسيطة إلى عقوبة الحبس مدة خمس سنوات والغرامة ٧٥,٠٠٠ يورو، وتزداد حينما يثبت انتهاك الحظر بشكل متعمد، حيث تزداد عقوبة الحبس مدة ٧ سنوات وغرامة ١٠٠,٠٠٠ يورو في حالات محددة تتعلق بأحوال القيادة، أما إذا تعددت حالات القتل الخطأ إلى اثنين وأكثر فإن عقوبة الحبس تكون عشر سنوات وغرامة ١٥٠,٠٠٠ يورو. وقد خُصصت المواد من ٨-٢٢١ إلى ١-١١-٢٢١، للعقوبات التكميلية التي لا يمكن حصرها، وتمتاز جميعها بالشدة؛ فقد ورد - على سبيل المثال - في البند ٤ من المادة ٨-٢٢١ عقوبة تعليق رخصة القيادة لمدة أقصاها خمس سنوات، وفي البند ٩ تتعلق بحجز المركبة مدة لا تزيد عن سنة كاملة، وقرر كذلك خصم ٦ نقاط. أما إذا كانت النتيجة المترتبة على السلوك محل الحظر إصابة خطأ فإن المواد الواجبة التطبيق من ١٩-٢٢٢ إلى ٢١-٢٢٢، والعقوبات تكون سنتين وغرامة مقدارها ٣٠,٠٠٠ يورو، إذا سبب عجزاً لأكثر من ثلاثة أشهر عن العمل، وإذا كان انتهاكاً متوقعاً تزداد مدة الحبس فتكون ثلاث سنوات وغرامة مقدارها ٤٥,٠٠٠ يورو. أما إذا سببت الإصابة الخطأ عجزاً كاملاً عن العمل، فإن العقوبات تزداد إلى الحبس خمس سنوات وغرامة مقدارها ٧٥,٠٠٠ يورو في حالات محددة تتعلق بأحوال القيادة. وقد خُصصت أحكام المواد من ٤٤-٢٢٢ إلى ٢-٤٨-٢٢٢ للعقوبات التكميلية؛ حيث تناولت أشكالاً عديدة تمتاز بالشدة لا تختلف عما ذكرناه سابقاً سواء من حيث المدد أو من حيث الإجراء المتخذ. وقرر كذلك خصم ٦ نقاط. وبطبيعة الحال؛ فإن إصدار الأحكام المذيلة بهذه العقوبات تكون بما تنطق به السلطة القضائية وليس سلطة الإدارة.

ثانياً - في التشريع الإنجليزي:

تعد المملكة المتحدة من الدول التي اتخذت إجراء صارماً حيال مستخدمي الهاتف النقال باليد في أثناء قيادة المركبة، فمنذ صدور حظر هذا السلوك عام ٢٠٠٣ كانت العقوبة إضافة ثلاث نقاط ودفعة غرامة فورية مقدارها ٦٠ جنيهاً إسترلينياً، وفي ٢٠١٣ تم مضاعفة عقوبة الغرامة لتصبح ١٠٠ جنيه، أما في

مارس ٢٠١٧ فقد تضاعفت العقوبة بإضافة ست نقاط على المخالف وغرامة بمبلغ ٢٠٠ جنيه^(١٦).

وحول آلية سحب رخص القيادة في القانون الجديد فقد ميز القانون الجديد بين قائدي المركبات الجدد الذين لم يتجاوزوا سنتين من تاريخ حصولهم على الرخصة، وبين الأشخاص ذوي الخبرة أو القدامى، فال فئة الأولى تسحب رخصهم إذا حصلوا على ست نقاط، بينما الفئة الثانية تسحب رخصهم إذا حصلوا على اثنتي عشرة نقطة. ولرجال الشرطة سلطة تجيز لهم أن يحدوا لقائدي المركبات تطبيق العقوبة أو حضورهم دورات توعية، وفي حال رفضهم الامتثال بدفع الغرامة أو الحضور إلى تلك الدورات فإنهم يحالون إلى المحكمة التي قد تقضي بتوقيع عقوبة الغرامة المالية التي لا تجاوز ١٠٠٠ جنيه بالنسبة للمركبات الصغيرة أو ٢٥٠٠ جنيه إذا كانت المركبة حافلة أم شاحنة في حال عدم القدرة على إثبات عكس ما صدر عنه من تجاوز. وقد استثنيت حالة استعمال الهاتف النقال باليد في حالة الطوارئ.

الخاتمة (النتائج والتوصيات):

أولاً - النتائج:

- ١ - تظهر الإحصائيات أن سلوك استعمال الهاتف النقال باليد في أثناء القيادة يشكل نسبة كبيرة في التسبب بوقوع الحوادث المرورية في الكويت.
- ٢ - إن القرار رقم ١٢٩٣ لسنة ٢٠١٧ بشأن إضافة ثلاثة بنود إلى نص المادة ٢٠٧ بشأن حجز المركبات كان له صدق إيجابي بانخفاض معدل الحوادث المرورية، وإصداره كان بادرة جديّة للحد من حوادث المرور، كما أن إصداره يعد أمراً أو حقاً مشروعاً تمارسه وزارة الداخلية

(١٦) Butcher, Louise. (8 November 2016). Briefing Paper: Driving and mobile phones, UK, Number SN366, HOUSE OF COMMONS LIBRARY, p3.
< <http://researchbriefings.parliament.uk/ResearchBriefing/Summary/SN00366/> >

ممثلة بالإدارة العامة للمرور، وذلك استناداً لنص المادتين ٤٣ و ٤٩ من قانون المرور.

٣ - هناك سلبيات فنية في تنفيذ القرار أو بالأحرى تتعلق بآلية تطبيق الحجز على المركبات، إلا أن ذلك لا يبرر - من وجهة نظرنا - إيقافه؛ لأن الغاية منه المحافظة على أرواح مرتادي الطرق وسلامتهم، ومن ثم كان من باب أولى علاج هذه المشكلة بدلاً من إيقافه.

٤ - قراءة الواقع تُظهر أن هناك قصوراً في فهم واستيعاب مشكلة استعمال الهاتف النقال في أثناء القيادة من قبل الأفراد والمجتمع على حد سواء، وعلى ما يبدو أن رسائل التوعية التي تقدمها الإدارة العامة للإعلام الأمني أو الإدارة العامة للمرور بشأن مخاطر استعمال الهاتف النقال باليد في أثناء القيادة أو حتى غيرها لم تجن ثمارها حتى الآن، قياساً على ما ينشر من ردود فعل عبر شبكات التواصل الاجتماعي.

٥ - استعمال الهاتف النقال باليد في أثناء القيادة من قبيل الجرح وليس مجرد مخالفة، وذلك استناداً إلى التقسيم الثنائي الذي تبناه المشرع الكويتي بالنسبة للجرائم الجزائية، ونرى في هذا الجانب حاجة المشرع إلى إقرار عقوبة المخالفة.

٦ - سلوك استعمال الهاتف النقال باليد في أثناء القيادة من صور الخطأ غير العمدي الذي يندرج تحت مفهوم عدم مراعاة اللوائح والقرارات، ويشكل عدم انتباهه إذا كان استعماله عن طريق سماعة الأذن أو غيرها.

٧ - يرتبط سلوك استعمال الهاتف النقال باليد في أثناء القيادة بفكرتي الخطر والضرر.

٨ - فكرة الردع العام والخاص غائبة تماماً عن سياسة العقاب في قانون المرور على الرغم من أن هذا القانون يقرر عقوبات إدارية وجزائية عن السلوك الواحد، وهذا يعلل ضالة تلك العقوبات من ناحية، وعدم تناسب العقوبة المقررة للسلوك محل الحظر مع جسامة من ناحية أخرى.

ثانياً - التوصيات:

- ١ - إن أول ما نوصي به في هذا البحث هو توجيه رسالة حقيقية للإنسان نفسه أو لقائد المركبة الذي يعلم تماماً أنه يخالف القانون، ويعلم تماماً ما سوف تؤول إليه نتائج أفعاله من خطورة قد تمسه أو تمس غيره عند قيادته للمركبة، فلا يمكن التسليم بمعالجة القانون دون معالجة من يقوم بتشريعه وتطبيقه، فصالح الإنسان يعني صلاحاً للمجتمع.
- ٢ - ينبغي لمؤسسات الدولة والمجتمع المدني الاهتمام بتوعية الأفراد بمخاطر السلوك محل الحظر، كما ندعو إلى إجراء دراسات ميدانية أكاديمية قادرة على إبراز المشكلة وأبعادها.
- ٣ - هناك جرائم جزائية كان من باب أولى أن يشير إليها قانون المرور فضلاً عن حكم المادتين ١٥٣ و ١٦٤ جزاء، ونقصد بذلك جرائم التعريض للخطر التي تنطبق بعض أوصافها مع السلوكيات المحظورة في قانون المرور.
- ٤ - المشرع الكويتي بحاجة إلى تبني التقسيم الثلاثي للجرائم الجزائية بإضافة جريمة المخالفات.
- ٥ - هناك حاجة ماسة إلى إعادة النظر في جدوى العقوبات الجزائية والإدارية المقررة في جرائم المرور بصفة عامة والسلوك محل الحظر بصفة خاصة، وذلك بما يتوافق مع فكرة الردع بشقيه العام والخاص. ونقترح في سبيل ذلك ما يلي:
 - الاقتصر في تطبيق نظام الصلح على الجرائم المرورية البسيطة، أو بمعنى آخر الجرائم التي لا ترتبط بفكرة الخطر أو الضرر على الإنسان، مع ضرورة رفع قيمة الصلح.
 - لما كانت عقوبة الحبس لا تزيد مدتها على ثلاثة أشهر كحد أقصى، فإنه من باب أولى إلغاء فكرة التخيير بينها وبين توقيع عقوبة الغرامة أي توقيعهما معاً؛ لأن من لديه نقود يدفع بها غرامته سيعلم تماماً أن

- هناك عقوبة حبس تنتظره، كما أنه من الضروري رفع سقف الغرامة المالية إلى الحد الذي يتوافق مع خطورة السلوك.
- ضرورة إدراج السلوك محل الحظر ضمن الجرائم المنصوص عليها في أحكام المادة ٣٣ أو ٣٣ مكرر أو ٣٤ من قانون المرور، التي تقرر جميعها عقوبتي الحبس والغرامة، بدلاً من المادة ٣٧ التي لا تتوافق وخطورة السلوك محل الحظر.
 - رفع عدد النقاط المرورية من نقطتين إلى ٤ نقاط أو أكثر بالنظر إلى خطورته، مع تسليمنا بإقراره لجميع أنواع التجاوزات التي تتعارض مع أحكام قانون المرور.
 - إقرار عقوبة الغرامة الفورية وإخضاع الإشراف عليها لدى محكمة المرور.

المراجع

أولاً - المراجع العربية:

- الهاشمي، زكية أبو الحسن. (٢٠٠٨). دواعي استخدام طلبة جامعة الكويت الهاتف النقال: دراسة ميدانية. مجلة دراسات الخليج والجزيرة العربية. مجلد ٣٤.
- الحنينان، عامر. (٢٠١٦-٢٠١٧). حوادث السير في دولة الكويت: الأسباب والحلول. أكاديمية العلوم الشرطية بالشارقة. دولة الإمارات العربية المتحدة.
- حسني، محمود نجيب. (٢٠١٢). شرح قانون العقوبات - القسم العام. الطبعة ٧. القاهرة: دار النهضة العربية.
- الظفيري، فايز عايد؛ بوزبر، محمد عبدالرحمن. (٢٠١٢-٢٠١٣). المبادئ العامة في قانون الجزاء الكويتي. الطبعة ٤. دولة الكويت: مطبعة المقهوي الأولى.
- المنشاوي، محمد أحمد. (ديسمبر ٢٠١٣). بحث بعنوان: دور الخطر في إلهام المشرع قاعدة التجريم. مجلة الحقوق - جامعة الكويت. العدد ٤. السنة ٣٧.
- الخطيب، خالد. (في مارس ٢٠٠٨). ورقة عمل بعنوان: علاقة السببية في جرائم وحوادث المرور. قدمت لمؤتمر حوادث المرور ومنازعاتها القانونية المنعقد في العاصمة عمان - المملكة الأردنية الهاشمية. المنظمة العربية للتنمية الإدارية.
- قاسم، سعيد أحمد علي. (٢٠١٠). الجرائم المرورية. الطبعة ١. الإسكندرية: دار الجامعة الجديدة.

ثانياً - المراجع الفرنسية:

- Pradel, Jean. (2012). Droit pénal général, 19 ed, Paris, CUJAS.

- Rassat Michele-Laure. (2017). Droit pénal general, 4 ed, Paris, ellipses.
- Changeur Jean-François. (2015). Droit Pénal de la Circulation Routière, 1ed, France, Puits Fleuri.

ثالثاً – المراجع الإنكليزية:

- Pollock Joycelyn. (2013). Criminal Law, 10 Edition, Anderson Publishing-USA, Elsevier.
- Loveless, Janet. (2012). Criminal Law-Text, Cases, and Materials, 3 Ed, UK, Oxford University Press.
- Kemshall Hazel. (August 1,2003). Understanding risk in criminal justice, 1ed, USA, Open University Press,series editor mike McGuire.
- Butcher, Louise. (8 November 2016). Briefing Paper: Driving and mobile phones, UK, Number SN366, HOUSE OF COMMONS LIBRARY.
- < <http://researchbriefings.parliament.uk/ResearchBriefing/Summary/SN00366/> >