



Naif Arab University for Security Sciences

Arab Journal for Security Studies

المجلة العربية للدراسات الأمنية

<https://nauss.edu.sa><https://journals.nauss.edu.sa/index.php/ajss>

AJSS

The Role of Victims in Vehicle Theft Crimes: An Exploratory Study

دور الضحايا في جرائم سرقة السيارات: دراسة استكشافية

عبد المنعم شحاتة محمود*

كلية الآداب، جامعة المنوفية، مصر



CrossMark

Abdelmneim Shehata Mahmoud*

College of Education, Monfia University, Egypt

Received 09 Mar. 2015; Accepted 28 May. 2016; Available Online 11 Oct. 2018

Abstract

The study addressed the results of a methodologically disciplined interview with 200 Egyptians whose vehicles were stolen in the period between 2011 and 2013. 90% of them are males, 92% are married, 65% are between 30 and 50 years of age, 54% are university educated and above. Moreover, 98% of thefts took place in Greater Cairo, 89% happened at night, thefts using key were in 54% of cases, and 55% of them recovered their stolen vehicles. The reasons for the spread of vehicles theft from the victims' point of view were as follows: lack of security 98%, drug abuse 75%, and unemployment 67%. Victims believe that reducing vehicles theft requires intensification of punishment, lighting roads, mobile patrols, and the reducing unemployment rate. It was found that the perpetrator's image as seen by victims was as follows: bold, unemployed, ignorant, greedy, reckless, feels inferior, spiteful, and non-religious. In addition, 7% of the victims believe they have a role in thefts; this role is represented in leaving the key inside the car, accepting payment of ransom and their presence in remote areas. These findings have been interpreted in the light of previous studies.

المستخلص

تناولت الدراسة نتائج مقابلة منضبطة منهجياً مع مئتي مصري سرقت سياراتهم بين عامي 2011 و2013م؛ 90% منهم من الذكور، و92% متزوجون، و65% تتراوح أعمارهم بين 30 - 50 سنة و54% تعليمهم جامعي فأعلى، كما أن 98% من السرقات وقعت بالقاهرة الكبرى، 89% منها كانت ليلاً، وكانت السرقة باستخدام المفتاح في 54% من الحالات، وقد استعاد 55% منهم سياراتهم المسروقة. وجاء ترتيب أسباب تقشي سرقة السيارات من وجهة نظر الضحايا كما يلي: غياب الأمن 98%، تعاطي المخدرات 75%، البطالة 67%، ويرون أن الحد منها يتطلب تغليظ العقوبة وإنارة الطرق وتسيير دوريات راكبة وخفض معدل البطالة. وتبين أن صورة الجاني لدى الضحايا: شخص جريء، عاطل، جاهل، طماع، متهور، يشعر بالتقصص، حقوق، غير متدين، كما أن 7% من الضحايا يرون أن لهم دوراً فيها؛ تمثل في ترك المفتاح داخلها أو قبول دفع فدية أو وجودهم بمناطق نائية، وقد تم تفسير هذه النتائج في ضوء الدراسات السابقة.

Keywords: Security Studies, Victim, Vehicle Theft, Role of the Victim, Crime Prevention.

الكلمات المفتاحية: الدراسات الأمنية، الضحية، سرقة سيارة، دور الضحية، الوقاية من الجريمة.



Production and hosting by NAUSS



* Corresponding Author: Abdelmneim Shehata Mahmoud.

Email: mneimshahata@yahoo.com

doi: [10.26735/16588428.2018.036](https://doi.org/10.26735/16588428.2018.036)

1. المقدمة

هناك ضرورة توجب وضع سياسات للحد من معدل جريمة سرقة السيارات؛ لأن تكلفتها على المجتمع شديدة الارتفاع، فعلى سبيل المثال تكلف «كندا» سنوياً حوالي مليار دولار (600 مليون تعويضات التأمين و400 مليون كلفة ضبط ومحاكمة الجناة ورعاية ضحايا الجريمة صحياً) (O'Connor & Kelly, 2006). وعلى مدى القرن العشرين كانت هناك فجوة ملحوظة بين العلوم الاجتماعية وإنفاذ العدالة إسهام هذه العلوم في إرساء العدالة، وضرورة إجراء بحوث تستهدف وضع آليات فعالة للحد من الجريمة، وهو أمر يأتي على رأس أولويات أي مجتمع عبر التاريخ؛ ولذا تضع الحكومات خطماً لتحقيق هذا الأمر؛ لأن له مردوده المرتفع اقتصادياً واجتماعياً، وتحتاج الإستراتيجيات الناجحة لمواجهة الجريمة عامة وجريمة سرقة السيارات خاصة إلى أوصاف واقعية (إمبريقية) قدر الإمكان لملاحم أطراف الجريمة من جانٍ وضحية وهيئات شرطة وعدالة؛ ما يعني ضرورة إجراء بحوث تكشف محددات الجريمة للتعامل معها وفق برامج محددة.

ومن هذا المنطلق تأتي أهمية الدراسة الراهنة التي تناولت ضحايا سرقة السيارات بوصفهم الطرف المهم عند وضع سياسة وقائية للحد من الجريمة؛ وقديماً قال شنيدر «Schneider»: إن التركيز دائماً يكون على الجاني؛ فالطرف المنسي هو الضحية، لكن سرعان أي في سبعينيات القرن العشرين - ما خرج من منطقة الظل ليصبح المحرك لسياسات الحد من الجريمة، وقد جاء ذلك مصاحباً لحملات إعلامية أدت إلى زيادة الوعي الاجتماعي بأهمية العدالة للضحايا؛ ومن ثم توالى المسوح التي تناولت ضحايا الجرائم بالدراسة؛ حيث تقدم معلومات ذات قيمة لفهم طبيعة الجريمة، وإلى أي مدى يصبح فرداً بعينه ضحية مستهدفة (Alemika, 2013, p. 1). ومن الضروري أن تتكامل المعلومات عن الضحايا والجناة للوصول إلى فهم أفضل للجرائم وإرساء العدالة وتشجيع إستراتيجيات فعالة للحد من الجريمة؛ حتى وإن كان إسهام الضحية في جريمة ما محل انتقاد أو مثار جدل في قانون الإجراءات الجنائية فلا سبيل لاستبعاده (Safferling, 2011).

ويواكب الحديث عن دور الضحية في حدوث الجريمة أدبيات تتنامى حول حقوق الضحايا في ظل تزايد عددهم، فقد قدر في عام 2005م على سبيل المثال أن من 16% - 20% من سكان المدن الكبرى لنحو 30 دولة تعرضوا لجريمة واحدة على الأقل (van Dijk et al., 2007, p. 12)؛ وهي حركة يتسع مداها نشاطاً وناشطين يوماً بعد يوم، وينعكس هذا الاتساع على السياسات

والقوانين المنظمة للعدالة الجنائية؛ حيث يجب أن تخدم أنساقها عبر العالم الذين أضرروا بشكل مباشر من الفعل الإجرامي، ومن هذا المنظور فإن العدالة الجنائية السليمة هي التي تبني على جبر الضرر للضحايا وتأهيلهم حتى تعود حياتهم سيرتها الأولى قبل التعرض للجريمة.

مشكلة الدراسة وأهميتها

ما زال علماء الجريمة أكثر انهماكاً في البحث عن تفسير أسباب الجريمة، وتحديد خصال الجناة على الرغم من الملاحظة التي أشار إليها «Wolfgang» سنة 1958م ومؤداها أن الضحية أحياناً يسهم بنشاط في سلسلة الأحداث التي أدت إلى استهدافه، وكان نتيجة هذه الملاحظة أن أصبح علم ضحايا الجريمة victimology فرعاً من علم الجريمة criminology (Alemika, 2013, p. 5). ومع ذلك حظي دور الضحية في وقوع الجريمة بانتباه محدود من علماء الجريمة (البشرى، 2015م)، فعلى مدى 25 عاماً مضت تراوحت نسبة المقالات التي تناولت قضايا تتعلق بالضحية ما بين 10 - 15% من مجمل المقالات التي نشرتها مجلة Journal of Quantitative Criminology وهي نسبة قليلة، وترجع قلة المقالات إلى أن علماء الجريمة يركزون على الجناة فمن دونهم لا توجد جريمة.

وأول من كتب عن دور الضحايا في جرائم العنف هو «هنتج» Hans Von Hentig عام 1948م، ثم «ماندلسون» Benjamin Mandel-son عام 1958م، وزاد الاهتمام عام 1968م بعد صدور تقرير اللجنة الرئاسية الأمريكية لإنفاذ القانون President's Commission on Law Enforcement, Administration of Justice الذي أشار إلى أهمية الحصول على معلومات عن الضحايا لكشف الجريمة، وأوصت بإجراء مسوح واسعة عن الضحايا للتوصل إلى أفضل سبل للحد من الجريمة؛ ما أدى إلى ظهور المسح القومي للجريمة National Crime Survey (NCS) والمسح القومي لضحايا الجريمة National Crime Victimization Survey (NCVS).

ولم يمض وقت طويل حتى ظهر التحليل الكيفي في أدبيات البحوث الاجتماعية فكانت صياغات «هندلانج» Hindelang وزملائه سنة 1978م عن أسلوب الحياة وكوهين وفلسون «Cohen & Felson» سنة 1979م عن الأنشطة الروتينية و«كوهين» وزملائه سنة 1981م عن نظريات الفرصة، وكل هؤلاء قدموا وجهات نظر جديدة وبديلة للشائع حينئذ بين علماء الجريمة (Lauritsen, 2010). ثم أجري المسح الدولي لضحايا الجريمة The International Crime Victims Survey (ICVS) ست مرات بدءاً من عام 1989م وفي السنة ذاتها صدرت مجلة علمية تسمى



غرضه؛ ومن ثم هناك ضرورة لرصد هذا الدور عبر إبراز بعض الجوانب التي قد تمثل محدداته وآلياته التي تربط عوامل سلوكية واجتماعية معينة بكون صاحبها ضحية؛ إذ يفيد هذا الرصد عند تصميم برامج احترازية وقائية تكون فعالة للحد من الجريمة. وتشير بيانات المسح الدولي للجريمة إلى أن عوامل مثل: نوع الفرد وعمره ومستوى تعليمه ومستوى دخله وحجم المكان الذي يعيش فيه (المدن الكبرى) وتوقيته المفضل للخروج هي أكثر المصادر التي تؤهل صاحبها لأن يصبح ضحية، بل تتفوق كموامل مخاطرة عن سمات الشخصية (van Kesteren et al., 2014) وتتمارس هذه العوامل إسهامها في كون الفرد ضحية عبر كونها محددات لاتخاذ الجاني قراره بسرقة سيارة بعينها؛ وقد وظفت نظريات عدة لتفسير الكيفية التي يتخذ بها الجاني هذا القرار، ومن هذه النظريات:

أولاً - نظرية النشاط الرتيب

التي تربط أنشطة يومية لكل من الجاني والضحية بأحداث إجرامية، حيث يلتقي جان لديه الدافع للسرقة بضحية مستهدف مناسب في ظروف مواتية (كانفلات الأمن) أثناء ممارستهما أنشطة يومية وفقاً لأسلوب الحياة كما أطلق عليه «جارافولو» Garafolo أو النشاط الرتيب كما سماه «كوهين» Cohen، أو الأنشطة المتكررة بانتظام أو التي تشعب بين أفراد بعينهم، والتي يؤدي التباين فيها إلى اختلاف نمط الجريمة المحتمل أن يكون أحد هؤلاء الأفراد ضحيتها؛ بمعنى آخر أن هناك أساليب حياة تعرض صاحبها لأخطار أكبر وأساليب حياة تجعل صاحبها أقل عرضة للأخطار؛ ليس هذا فحسب، بل أيضاً هناك نمط حياة يولد العنف وآخر يشجع على السرقة (ومنها سرقة سيارة) وثالث يدفع إلى جرائم جنسية... وهكذا (Alemika, 2013, p.7). وتشير أدلة جنائية عديدة إلى أن الذين ينتمون إلى أنماط حياة محفوفة بالأخطار أكثر عرضة أن يصبحوا ضحية جريمة، ومن المنطقي أن تغيير هذه الأنماط يقلل من احتمالات حدوث هذه الجريمة (Averdijkm, 2011).

ويتعلم الجاني من سرقاته السابقة التخطيط لجريمته اللاحقة، ومن بين عناصر هذا التخطيط تحديد الهدف عبر تتبع الأنشطة اليومية للضحية المختارة، فمن خلال هذا التتبع يعرف مثلاً:
- من يكون صعباً يحتاج إلى تخطيط محكم.
- من يكون مناسباً لدافع معين (طلب فدية مثلاً)، ومن يناسب دافعاً آخر.

- من يكون له رد فعل معتاد يرتب على أساسه أسلوب السرقة مثل:
توقع رد فعل سائق السيارة إذا صدمتها سيارة أخرى من الخلف، أو توقع كيفية تعامل صاحب سيارة مع مفتاحها عندما يكون مستعجلاً.

«المراجعة الدولية لعلم ضحايا الجريمة» International Review of Victimology في 14 دولة وتكرر إجراؤه كل أربع أو خمس سنوات حتى 2010م، وأصبحت بياناته تغطي أكثر من 80 دولة عبر العالم، وذلك لمعرفة إلى أي مدى تتباين عوامل المخاطرة من دولة إلى أخرى (van Kesteren et al., 2012).

وكل هذا بهدف تحليل خصال الأفراد من ضحايا الجرائم، وكذلك العوامل السياقية المرتبطة بكون أي منهم أكثر عرضة لأن يكون ضحية، وقد أمدنا هذا التحليل بتقديرات لمستويات الجريمة قابلة للمقارنة عبر الفترات الزمنية، وكذلك عبر الدول التي شملها المسح؛ إضافة إلى كونه وسيلة متابعة لأداء رجال الشرطة والعاملين في مجالات العدالة الأخرى (van Dijk et al., 2007, p. 2): كما أمدنا المسح الدولي أيضاً بمعلومات أساسية عن توزيع الجرائم على الأشخاص والأماكن، وساعد كذلك في فصل تأثير عوامل السياق عن العوامل الفردية. ولم يكشف تحليل بيانات المسح الدولي عن دور الأنشطة في تحديد الضحايا، فحسب الفرد المرجح (على سبيل المثال، صغيراً كان أم كبيراً، ذكراً أم أنثى) أن يكون ضحية، بل أيضاً في تحديد الوقت (على سبيل المثال، أثناء النهار، مساءً، في فصل من السنة) والمكان (على سبيل المثال: المنزل، المدرسة، مكان عام، مكان العمل) المحتملين أن تحدث فيهما الجريمة، وقد ساعدت هذه التحليلات في تحديد ما إذا كان الوقت الذي يمضيه فرد ما في نوع واحد من النشاط هو أكثر أو أقل مخاطرة بالمقارنة بأنواع أخرى من النشاطات.

وعلى مدى أكثر من 50 عاماً قدمت مثل هذه البحوث والمسوح معلومات أساسية عن طبيعة الجريمة والآثار المترتبة على الضحايا، ومع ذلك ما زال هذا المجال يواجه تحديات، سواء على مستوى التنظير أو القياس (Lauritsen, 2010).

ودور الضحية يكون أكثر ملاءمة في جرائم العنف (سلوك استنز الجاني) والجرائم الجنسية (سلوك إغرائي) وسرقة الأموال وجرائم الخطف والاعتصاب والسرقة (تواجد بأماكن وأوقات تزيد فيها الأخطار)؛ لأن الذي يقدم على فعل يوازن بين مغانمه ومغامره؛ معتمداً في هذا على تقدير الأخطار المحتملة لارتكاب جريمة بعينها في مكان ما، وظروف بذاتها، وتبرز نتائج البحوث أن عملية اتخاذ قرار لدى الجاني تحتوي على تحليل خصائص الجرائم مثل: نمط المغارم وكما وخطورتها المدركة والمهارات المطلوبة للقيام بها... وغيرها (Levy & Tartaro, 2009).

ولا تختلف سرقة السيارات عن غيرها من الجرائم، فالمرجح أن للضحية دوراً فيها؛ خصوصاً وأن هذه الجريمة تعرف بكونها جريمة الفرصة؛ إذ يختار الجاني السيارة الأسهل في تشغيلها وتحقيق



وفي ضوء هذه المعرفة يختار الجاني ضحيته.

ثانياً - نظرية الوقاية الموقفية - Situational Crime Pre-

vention

وتقدم منظوراً متفرداً للخصائص البيئية المميزة لموقع الجريمة - كدرجة إضاءته ومستوى تأمينه وسرعة الخروج منه... إلخ بالمقارنة بموقع يخلو منها - التي توجد الفرصة المناسبة للسرقة؛ وبالمثل تقدم معلومات لاكتشاف مرتكبها؛ إذ تكشف نتائج عدة بحوث استعرضها (Tonkin et al., 2010) أن الجناة يفضلون السرقة في أماكن مألوفة أو لديهم إحاطة بخصائصها المختلفة؛ ومعنى هذا إمكانية دراسة الأماكن التي تمت السرقة فيها للتنبؤ بالمكان الذي يرجح أن يعيش فيه الجاني، ومن ثم تضييق نطاق المشتبه فيهم.

ثالثاً - نظرية الاختيار العقلاني Rational Choice

وترى أن قرار ارتكاب جريمة نتاج عملية اتخاذ قرار في ضوء المقارنة بين كل من: المجهود والمردود والتكلفة المتوقعة؛ فإذا كان المردود مرتفعاً بدرجة كافية والمجهود والتكلفة منخفضين كان القرار بالإقدام على الجريمة.

رابعاً - نظرية نمط الجريمة Crime Pattern

وتمدنا بالربط بين المناحي الثلاثة السابقة؛ ما يجعلنا نفهم كيف ينتقي الجاني هدفه، ويحصل عليه من خلال تطوير الوعي المكاني بموقعه، ويتم عبر ملاحظة الأنشطة اليومية المحيطة بهدفه (الشخصية منها وغير الشخصية كالمزمل والعمل وأماكن الترفيه والطرق الموصلة بينها والوقت المفضل المخصص لكل منها والفاصل الزمني بين نشاط وآخر) حيث يتأثر الوعي المكاني بها وهو أساس اختيار هدف بعينه.

خامساً - نظرية ضبط الذات

وتركز على عوامل مثل: إدراكات الضحية المستندة إلى ثقافة فرعية لجريمة ما كالعنف، فيختار الفرد وبشكل ذاتي التواجد حيث أخطار هذه الجريمة بما يجعله ضحية، ووفقاً لهذه النظرية فإن الخصال التي تنبئ بمن الجاني هي نفسها تنبئ بمن الضحية؛ فنتائج البحوث (Pratt et al., 2014) تبرز أن الآليات متشابهة على الأقل؛ فالعمليات التي تؤدي بشخص ما إلى التورط بارتكاب جريمة تماثل العمليات التي تزيد احتمالات وجود فرد ما بأماكن وأوقات معينة وبين أشخاص ما؛ حيث أخطار كونه ضحية مرتفعة. ويؤدي انخفاض ضبط الذات إلى عوائد معيشية سلبية تفتح الباب لأحداث تزيد احتمالات أن يكون الفرد عرضة للجريمة؛ فكل مكونات انخفاض الضبط الذاتي تعرض الفرد للخطر؛ فكونه مندفعاً يجعله أقل عناية بإجراءات الحماية؛ وكونه يافعاً جسدياً physically in-

clined يجعله يستخدم قوته بدلاً من قدراته المعرفية عندما يتحداه آخرون؛ وكونه متمركزاً حول ذاته يجعله مستقراً لهم باللامبالاة لمشاعرهم وإساءة فهم ما يصدر عنهم من أقوال أو أفعال؛ وكونه لا يعتني بالآخرين يقلل أصدقاؤه الذين قد يساعده في موقف خطر. وتفسر هذه النظريات الخمس لماذا تتعرض أماكن معينة - أكثر من غيرها - وأشخاص بعينهم للجريمة عامة وجريمة سرقة سيارة خاصة (Levy, 2009, pp. 1, 30-39).

وبناءً على ما سبق يسعى البحث الراهن إلى الإجابة عن التساؤلات التالية:

- كيف رأى الضحية واقعة سرقة سيارته؟

- ما تصوره لأسباب تزايد معدلات سرقة السيارات وكيفية الحد؟

- ما دوره في حدوث واقعة سرقة سيارته؟

وتبرز أهمية الحصول على إجابة هذه التساؤلات فيما يلي:

- تفيد في معرفة أي من قائدي أو مالكي السيارات مستهدف بالسرقة أو ضحية مختارة للجاني؛ وتتمثل قيمة هذه المعرفة في تحديد هؤلاء وتوعيتهم بما يعد إجراء احترازياً يقلل من معدل تعرضهم للسرقة.

- تعد مدخلاً لفهم العوامل التي تقترن بزيادة معدل جريمة سرقة السيارات؛ بما يشكل أساساً لفهم الظروف التي تساعد في حدوث هذه الجريمة أو تعوقها، ما يمكن من التوصل إلى تفسير علمي لتزايد معدل سرقة السيارات في السنوات الأخيرة.

- تأتي في ظل ندرة اهتمام الدراسات العربية بضحايا الجريمة عامة، وغياب مثل هذه الدراسات حول ضحايا جرائم سرقة السيارات خاصة (الحري، 2009؛ المطيري، 2008؛ الشمري، 2011).

2. مفاهيم الدراسة

الضحية

وفقاً لإعلان الأمم المتحدة للمبادئ الأساسية للعدالة عام 1985م هو «شخص عانى - بشكل فردي أو جمعي - أذى مادياً أو معنوياً أو تعرض لخسائر اقتصادية أو انتقاص حقوقه الأساسية عبر أفعال تعد انتهاكاً لقوانين نافذة بالدول الأعضاء بما في ذلك إساءة استخدام السلطة أو القوة (Goodey, 2005, p. 10).

سرقة سيارة

«الاستيلاء على سيارة مملوكة للغير بقصد تملكها».

الوقاية من الجريمة

يعرف «فلسون Felson وكلارك Clarke» الوقاية من الجريمة



الخمسين. ويقيم 98.5% منهم بالقاهرة الكبرى، و92% منهم متزوجون، و5% عازبون و2% مطلق و1% أرمل). مستوى تعليمهم: 53.5% منهم جامعي فأعلى، و29% متوسط و12% دون المتوسط و5.5% أمي أو يقرأ ويكتب. ويعمل 42% منهم موظفًا سواء بالحكومة أو القطاع الخاص و15.5% بالتجارة و12.5% يعمل سائقًا بالحكومة أو القطاع الخاص.

3.3 أداة جمع البيانات

أجريت لهم بطريقة فردية استبانة مكونة من 37 سؤالاً تغطي بيانات أولية عن المبحوث وبيانات عن واقعة السرقة ومقترحات المبحوث للحد من هذه الجريمة والصورة المدركة (النمطية) التي كونها عن الجاني، وقد حسب ثبات الأداء على هذه الأسئلة بطريقة

بأنها كل إجراء أو تدبير من شأنه أن يحدث تغييرًا في أحد شروط الجريمة، بحيث يحول دون وقوعها (الدوسري، 2010).

3. إجراءات الدراسة

3.1 المنهج

استخدم الباحث في هذه الدراسة المنهج الوصفي.

3.2 العينة

200 من المصريين الذين سرقت سياراتهم في عامي 2011 و2012 ومطلع 2013م بهدف إلقاء الضوء على عواقب سرقة سيارة؛ 89.5% منهم ذكور و(10.5% إناث)، ثلثاهم تقريبًا (أي 65%) في الفئة العمرية من 30 - 50 سنة، و5% دون العشرين و30% بعد

جدول 1- حال السيارة وقت حدوث السرقة

Table 1- Status of a vehicle at the time of theft

ك	%	حال السيارة
123	61.5	تقف بجوار المنزل
3	1.5	تقف داخل المنزل
14	7	تقف في مكان العمل
6	3	تقف أمام مستشفى أو محل
20	10	تسير داخل المدينة
34	17	أثناء السفر
200	100	الإجمالي

جدول 2- أسلوب سرقة السيارات كما وصفها الضحايا

Table 2 - Method of Car theft as described by victims

ك ضحايا	%	الأسلوب
4	2	مغاظة صاحبها
40	20	سرقة بالإكراه (سلاح)
14	7	بواسطة مفتاح أصلي
94	47	بواسطة مفتاح مصطنع
25	5.12	كسر زجاج السيارة
8	4	افتعال تصادم
15	5.7	لا أعرف
200	100	الإجمالي



ذوي التعليم دون الجامعي أكثر (87 بنسبة 93.5% و26 بنسبة 28% لكون احتمالات سيرهم ليلاً وخارج العمران أكثر) ممن هم تعليمهم جامعي فأعلى (91 بنسبة 85% و21 بنسبة 19.6%)، وسيتبين لاحقاً توقعات أخرى تعد مؤشراً إضافياً لصدق الاستبانة.

4. عرض النتائج ومناقشتها

4.1. واقعة السرقة كما يراها المبحوثون

4.1.1. المكان وكيفية الحدوث

71% (142 ضحية) سيارتهم التي سرقت خاصة «ملاكي» مقابل

معاملات الاتفاق بين مرتي تطبيق وتراوح بين 70 - 90%. أما صدق هذه الاستبانة فقد اعتمد على محكين هما: اتفاق خمسة من المحكمين على ملاءمة الأسئلة لهدف البحث، واتساق نتائجه مع توقعات مستمدة إما من نتائج بحوث سابقة أو مشاهدات واقعية (سبق أن استخدم سوف وأخرون، 1987م، ومن قبله أيزنك هذا المحك)، ومن التوقعات التي جاءت النتائج متسقة معها: أن الضحايا الإناث من ذوات التعليم الجامعي فأعلى أكثر (19 بنسبة 18%) ممن تعليمهن دون الجامعي (2 بنسبة 2%)، أن نسبة السيارات التي استعيدت بعد سرقتها سنة 2013م (20 بنسبة 18%) أقل كثيراً مما استعيد سنة 2012م (52 بنسبة 48%)، أن من سرقت سياراتهم ليلاً وخارج العمران من

جدول 3. الحالات التي تزيد فيها فرص استعادة سيارة مسروقة

Table 3 - Cases of increased chances of finding the stolen vehicles

استعداد السيارة*:	ك	نعم	%	ك	%
مملوكة لذكر	102		93.6	77	84.6
سرقت شتاءً	75		73.5	27	26.5
سرقت ليلاً	107		98.2	71	87
سرقت داخل العمران	71		65	82	09
السرقة تمت بالإكراه	35		32	5	5.5
سرقت بمفتاح مصطنع	48		44	46	50.5
سرقت وهي بجوار المنزل	61		56	62	68
رضا الضحية عن تعامل الشرطة	91		83.5	64	70.3
يعتقد الضحية أن له دوراً	2		1.8	12	13.2

* عدد المستجيبين يختلف من صف لآخر.

جدول 4. أسباب عدم استعادة سيارة مسروقة

Table 4 - Reasons for not finding the stolen vehicles

سبب عدم استعادة السيارة	ك	%
لم تبذل الشرطة جهداً كافياً	43	47.8
لم تهتم الشرطة بالبلاغ	31	34.4
لم تقبض الشرطة على الجناة	74	81.3
تهريب السيارة	3	3.3
تفكيك السيارة	4	4.4
رفض دفع فدية	2	2.2
أسباب أخرى	10	11.1
عدد المستجيبين	91	



599) بنسبة 58%) أو أثناء سيرها (340 بنسبة 33%) ونسبة ضئيلة بـ«جراج» عمومي (4%) أو خاص (3%) (المرجع نفسه)، ونلاحظ اتساقاً بين الضحايا والجناة في أن النسبة الكبرى من وقائع السرقة كانت والسيارة تقف في الشارع.

ثالثاً - كيفية الحدوث

ذكر 158 من المبحوثين الضحايا (79%) أن التوصيف القانوني للواقعة هو جنح مقابل وصفها لدى 42 (21%) بأنها «جناية: سرقة بالإكراه» (بواسطة سلاح ناري لدى 95%، أي 40 منهم، وسلاح أبيض لدى 31%، أي 13، وعصا لدى 17%، أي 7 منهم)، ويوضح جدول (2) الأسلوب المتبع في السرقة.

ونلاحظ أن 54% كانت السرقة باستخدام المفتاح (سواء أكان مصطنعاً أم أصلياً) و20% بالإكراه؛ وهذا عكس ما ذكره الجناة (17%، 61% على التوالي) (المرجع نفسه)؛ ويأتي هذا متسقاً مع إحصاءات بريطانية تكشف أن 85% من سرقات السيارات فيما بين عامي 1996 و2006م تمت باستخدام المفتاح، وفي «ميريلاند» الأمريكية وجد أن من 30.25% من السيارات المسروقة التي استعادتها الشرطة كان بها مفتاحها (Chapman et al., 2012). لكن ما ذكره الضحايا يتناقض مع ما ذكره الجناة؛ حيث إن النسبة الكبرى كانت السرقة بواسطة سلاح إما نارياً (260 بنسبة 25% وإما سلاحاً أبيض (367 بنسبة 36%)، وقد يكون هذا التناقض راجعاً لكون أفراد العينتين يصفان وقائع سرقات مختلفة؛ وهذا يبرز الحاجة لإعادة الدراسة شرط أن يكون الجناة والضحايا هم طرف وقائع السرقة نفسها.

4.1.2. استعادة السيارة المسروقة

استعاد 109 (54.5%) من مبحوثينا سياراتهم التي سرقت، منهم 43 (أي 21.5% من إجمالي العينة) استعاد سيارته بعد ضبط السارق عن طريق الشرطة، مقابل 66 (أي 33% من إجمالي العينة) استعادها بطرق خارج إطار الشرطة كدفع فدية أو عبر وساطة أهلية أو وجدها «مركونة».

ووفقاً لجدول 3 فإن فرص استعادة سيارة مسروقة تزيد في الحالات التالية: كونها مملوكة لذكر، كونها مملوكة لذوي مستوى تعليم جامعي فأعلى؛ كون سرقتها تمت شتاءً أو ليلاً، بينما تقل فرص استعادتها إذا كانت سرقتها تمت داخل العمران أو وهي بجوار المنزل؛ ربما لأن فرص طلب فدية - وهي الوسيلة العليا اتباعاً في استعادة سيارة - تزيد إذا تمت السرقة خارج العمران أو عند رضا الضحية عن تعامل الشرطة مع بلاغته.

15% سيارة أجرة و 12.5% سيارة نصف نقل. وفيما يلي وصف الواقعة:

أولاً - التوقيت

- وفقاً للضحايا فإن واقعة سرقة سياراتهم تمت شتاءً (102 بنسبة 51%) أكثر منها صيفاً (98 بنسبة 49%) والفارق ضئيل بين النسبتين؛ ومع ذلك هناك تباين لهذا الفارق مصدره:

- نوع الضحية (فنسبة الضحايا الذكور الذين سرقوا صيفاً 91% أعلى من الضحايا الإناث 88%؛ ربما لاحتمال زيادة تحرك الذكور ليلاً وخارج العمران بالمقارنة بالإناث).

- توقيت السرقة من اليوم (فنسبة السرقة ليلاً 97% في فصل الشتاء أعلى منها في الصيف 81%) ربما لما يصاحب الشتاء من تضائل حركة السير ليلاً نتيجة انخفاض درجة الحرارة.

- مكان السرقة (فحدوثها خارج العمران شتاءً 30% أعلى منها صيفاً 16%؛ ربما لقلّة حركة السير وضعف الإنارة شتاءً عنهما صيفاً).

- أسلوب السرقة (فالسرقة بالإكراه يزيد معدلها شتاءً 27% عنها صيفاً 13%، والعكس في حال افتعال تصادم؛ إذ يزيد معدله صيفاً 7% عنه شتاءً 1%؛ ربما لانخفاض حركة السير شتاءً وزيادتها صيفاً).

- عدد الجناة في واقعة السرقة (اشترك أكثر من ثلاثة فيها يزيد احتمال حدوثها شتاءً 22% عنها صيفاً 7%).

- زمان حدوث السرقة ليلاً (178 بنسبة 89%) أكثر منها نهاراً (22 بنسبة 11%) والفارق بين النسبتين شديد الدلالة يرجح كون الفرد ضحية إذا كان تحركه ليلاً أكثر منه نهاراً. ويتسق هذا مع ما ذكره عينة الجناة؛ إذ أقر 693 (67%) منهم أن السرقة تمت ليلاً مقابل 33% نهاراً (شحاتة، 2015م).

ثانياً - المكان

وفقاً للمبحوثين من الضحايا فإن 98% من السرقات وقعت بالقاهرة الكبرى، وفي داخل العمران (153 بنسبة تزيد على 76%) أكثر منها خارج العمران (47 بنسبة تزيد على 23%) وكانت السيارة لحظة حدوث السرقة واقفة في أكثر من 80% من الحالات كما بالجدول 1.

وبالمقارنة بما ذكره الجناة فإن النسبة الكبرى من سرقاتهم كانت بمحافظات الوجه البحري (426 بنسبة 41%) ثم الإسكندرية (221 بنسبة 21%) فالقاهرة (205 بنسبة 20%) ونسبة ضئيلة بمحافظات الحدود والوجه القبلي. وتمت السرقة والسيارة في الشارع



جدول 5. أسباب عدم رضا الضحايا عن تعامل الشرطة

Table 5- Causes of victims dissatisfaction with the police

سبب عدم الرضا	ك	%
لم تبذل ما فيه الكفاية	24	53.3
لم تهتم بالبلاغ	28	63.2
لم تستطع القبض على الجناة	10	22.2
أسباب أخرى	2	4.4
عدد المستجيبين	45	

جدول 6. أسباب تفاقم سرقة السيارات من وجهة نظر الضحايا

Table 6 - Causes of worsening car theft from the victims' point of view

السبب	ك	%
الانفلات الأمني	196	98
تعاطي المخدرات	150	75
البطالة	133	66.5
تنشئة اجتماعية خاطئة	110	55
عدم وجود جراجات مؤمنة	110	55
بطء التقاضي وتأخر الردع	27	13.5
تطور التقنيات	13	6.5
فقدان العدل الاجتماعي	11	5.5
تأثير سلبي لوسائل الإعلام	6	3
عدد المستجيبين	200	

يسهل اكتشافهم، وتكون استعادة السيارة التي سرقوها على مسافة أقصر من موقع سرقتها. ومما يلح في إثارة السؤال السابق أن الدراسات التي تناولته قليلة، ومن هذه الدراسات بحثان أجراهما سنتي 2003م و2006م «Lu» لرصد السلوك المكاني لسارقي السيارات مثل: المسافة بين موقع سرقة سيارة وموقع استعادتها؛ وتبين أن 48% من السيارات التي سرقت بغرض الاستمتاع بها غالباً كان موقع استعادتها على مسافة متوسطها كيلو مترين ونصف تقريباً من موقع سرقتها (الذي يغلب أن يكون أحد الطرق السريعة أو موقف انتظار منخفض التأمين - مركز تجاري أو نشاط اجتماعي)؛ و1% فقط امتدت المسافة إلى 7 كيلو مترات (West-erberg et al., 2007) معنى هذا أن السلوك المكاني لسارقي السيارات يتبع مبادئ منطقية، أبرزها أن نطاق نشاطهم المكاني

لم يستعد سيارته 91 (45.5%) من المبحوثين بسبب إهمال الشرطة من وجهة نظر معظمهم كما يوضح الجدول 4 وخطورة ارتفاع نسبة عدم استعادة سيارة مسروقة هي أن فرص تحديد الجناة تقل، ومن ثم توصيل رسالة أن بإمكانهم ارتكاب جرائم أكثر والإفلات بفعاليتهم؛ ما يعني ضرورة دراسة جناة لم يتم ضبطهم بعد؛ لمعرفة العوامل التي ساعدتهم على الهرب من العدالة (Lammers et al., 2012)؛ خصوصاً أن من بين 6067 سيارة تمت استعادتها بعد سرقتها هناك 1270 فقط بنسبة 21% تم التعرف على سارقها؛ ما يثير تساؤلات عن العوامل المحددة لاستعادة سيارة مسروقة واكتشاف المتهم بسرقتها؛ ومن هذه العوامل عمر الجاني وعاداته السلوكية، فقد تبين أن كلاً من الجناة دون السابعة عشرة من العمر والأكثر تعاطياً للمخدرات

جدول 7. إجراءات مقترحة للحد من جريمة سرقة السيارات

Table 7- proposed measures to reduce car theft Table 7 proposed measures to reduce the crime of car theft

الإجراء	ك	%
تشديد العقوبة	180	90
الإنارة ليلاً	175	87.5
زيادة الدوريات الراكبة	161	80.5
القضاء على البطالة	154	77
مكافحة المخدرات	147	73.5
التوسع في إنشاء جراجات عامة	119	59.5
تنشئة اجتماعية صحيحة	107	53.5
القضاء على تهريب السلاح	92	46
مهاجمة مناطق تفكيك السيارات	79	39.5
رقابة محلات بيع قطع الغيار	53	26.5
رقابة منافذ التهريب	52	26
تحقيق الردع العام	46	23
العدل الاجتماعي	33	16.5
تطوير أجهزة المرور	14	7
ميكنة نظام المرور	10	5

تعامل الشرطة مع البلاغ، ونلاحظ انخفاض هذه النسبة بين الذين لم يستعيدوا سياراتهم، والذين ذكروا عدم رضاهم عن الشرطة أرجعوه لإهمالها كما يظهر في جدول (5).

ولا توجد فروق بينهم في ترتيب هذه الأسباب ترجع إلى مستوى تعليم الضحايا وتوقيت واقعة السرقة (سواء الفصل من السنة أو الوقت من اليوم).

4.2. أسباب حدوث الجريمة من وجهة نظر ضحاياها

يوضح جدول (6) أسباب ارتكاب جرائم سرقة السيارات كما يراها ضحاياها؛ ويأتي انفلات الأمن على رأس هذه الأسباب ثم تعاطي المخدرات والبطالة.

ولا توجد فروق في ترتيب هذه الأسباب وفقاً لأهميتها كما عكسها حجم النسب المثوية، ترجع إلى مستوى تعليم الضحايا أو كونهم استعادوا سياراتهم المسروقة أو لم يستعيدوها أو توقيت واقعة السرقة.

محدود ومحلي بطبيعته؛ ما يسهل معه التعرف على خصائص منطقة النشاط الإجرامي، ومن ثم يسهل تحديد المشتبه به (Tonkin et al., 2010).

4.2. تصورات الضحايا عن جريمة سرقة السيارات 4.2.1. الإبلاغ عن الواقعة والرضا عن تعامل الشرطة

كل الضحايا أبلغوا عن واقعة سرقة سياراتهم، سواء يوم وقوعها كما فعل 45% منهم أو فور اكتشافها كما فعل الـ55% الباقون؛ والإبلاغ الفوري في حال سرقة السيارات أمر منطقي حتى يضمن الضحية ما يلي:

- إمكانية استعادة السيارة أو على الأقل الحصول على قيمة التأمين الشامل عليها.

- إخلاء مسؤوليته عن ضبط السيارة أثناء ارتكاب جريمة أخرى كالقتل، سواء نتيجة حادث مروري أو عمل إرهابي.

وعبر 77.5% من المبحوثين الضحايا عن رضاهم من طريقة



ومن سرقت سياراتهم صيفاً 65%.

- كون الجاني غير متدين: حيث رآه كذلك بفارق دال إحصائياً عند 0.05 الذين لم يستعيدوا سياراتهم 58% والذين ذكروا أن السرقة وقعت صيفاً 57% بالمقارنة بمن استعادوا سياراتهم 42% أو ذكروا أن السرقة تمت شتاءً 42%.

3.4 دور الضحية في ارتكاب جريمة

يقر 7% من المبحوثين ضحايا جريمة سرقة السيارات بدورهم فيها؛ وتمثل هذا الدور في: ترك مفتاح السيارة داخلها كما ذكر نصفهم، قبول دفع فدية، الوجود بأماكن نائية. بينما يعتقد 17.6% من الجناة أن للضحية دوراً في ارتكاب الجريمة (والفارق بين النسبتين منطقي في ضوء سعي كل طرف لإلقاء التبعة على الآخر)، ويتمثل هذا الدور وفقاً لترتيب تكراره في: عدم المقاومة، ترك السيارة وبها مفتاح، قيادة السيارة في مكان معزول، إعطاء مفتاح السيارة لـ«سائس» لا يعرفه؛ وتختلف نسبة من يعتقدون في هذا الدور تبعاً لعوامل خاصة بالجاني؛ فهذه النسبة بين الإناث ومرتكبي الجرح ومرتكبي الجرائم المتعددة وذوي السوابق أعلى منها بين الذكور ومرتكبي الجنايات ومرتكبي الجريمة الواحدة أو الأولى (شحاتة، 2015).

أما الضحايا فهذا الدور يتباين لعوامل مثل:

- عمر الضحية: تشير بيانات المسح الدولي للضحايا إلى أن كون الفرد شاباً يزيد من أخطار أن يصبح ضحية؛ وتناقض هذا بيانات البحث الراهن، فعشر ضحايا فقط أي 5% دون العشرين من العمر و37% بنسبة 18.5% دون الثلاثين و93% بنسبة 46.5% دون الأربعين سنة مقابل 60 أي 30% تزيد أعمارهم على خمسين سنة، وربما يرجع هذا التناقض إلى الفروق بين مستوى المعيشة في مصر والدول التي شملها المسح الدولي (غالباً في أوروبا وأمريكا الشمالية، وتنعكس فروق مستوى المعيشة هذه على العمر الذي يبدأ الفرد فيه بتملك سيارة، فهذا العمر بمصر متأخر في العادة كثيراً عنه بالدول الغربية، ومن ثم تصبح الفروق مقبولة.

- نوع الضحية: مثلما يتورط الذكور في ارتكاب جريمة بمعدل يفوق كثيراً تورط الإناث؛ كذلك كون فرد ما ضحية يزيد في حال كونه ذكراً عن كونه أنثى؛ وإذا صح القول على الجريمة عامة فإنه أكثر صحة في حال جرائم سرقة السيارات؛ لكون نسبة من يقود سيارة بين الذكور أعلى كثيراً منها بين الإناث واحتمال قيادة سيارة في أماكن أو أوقات محفوفة بالأخطار تزيد كثيراً في حال كون قائدها ذكراً؛ حيث الميل للمخاطرة أعلى بين الذكور منه بين الإناث؛ من هنا كان غالبية الضحايا ذكراً (179 بنسبة 89.5%

وتبرز البحوث أن الردع العام عامل مهم لخفض معدل الجريمة في مجتمع ما، فني جمهورية التشيك على سبيل المثال زاد معدل الجريمة عقب سقوط الشيوعية سنة 1989م الذي تبعه انخفاض حاد في شدة العقوبة (Dusek, 2012).

3.2.4 مقترحات للحد من سرقة السيارات

يرى المبحوثون من ضحايا جريمة سرقة السيارات أن الحد منها يتطلب من الدولة تغليظ العقوبات وإنارة الطرق وتسيير دوريات راكبة والقضاء على ظاهرة البطالة؛ ويوضح جدول (7) ذلك.

وأولوية هذه المقترحات وفقاً لنسب تكرارها لا تختلف بتباين مستوى تعليم الضحايا ولا كونهم استعادوا سياراتهم المسروقة أم لم يستعيدوها ولا كون توقيت الواقعة صيفاً أم شتاءً نهاراً أم ليلاً. وتبرز هذه المقترحات ضرورة أن تكون سياسة التعامل مع سرقة السيارات جزءاً من السياسة العامة للدولة التي تتعامل مع أزماتها الكبرى كالبطالة وأزمة الطاقة وكفاءة رجال الشرطة... إلخ.

4.2.4 صورة الجاني كما يدرکها الضحايا

طلب من المبحوثين ضحايا جريمة سرقة السيارات أن يبينوا مدى اتسام مرتكبها بصفات معينة؛ وظهر أن هذه الصفات على الترتيب: جريء (86%)، عاطل (80%)، جاهل (72.5%)، طماع (70%)، متهور (69%)، يشعر بالنقص (57%)، حقود (53%)، غير متدين (50%)، مقامر (41%)، مجرم بالوراثة (28%)، من ساكني العشوائيات (26%).

ويدعم ذلك ما كشفت عنه دراسة شرف الدين الملك وزملائه سنة 1992م (العتيبي، 2002) وشارك فيها 182 من الجناة الموقوفين و306 من المجني عليهم و360 من رجال الأمن بالمملكة العربية السعودية؛ فأشار الضحايا إلى أن سارقي السيارات يتصفون بأنهم قليلو التعليم، ويشغلون بمهن قليلة الدخل ويقبضون في أحياء موبوءة بجرائم السرقة (العتيبي، 2002، ص. 71).

ولا توجد فروق ذات دلالة إحصائية في صورة الجاني لدى الضحية تعزى إلى مستوى تعليم الضحية؛ وكونه استعاد سيارته أم لا، وكون واقعة السرقة تمت صيفاً أم شتاءً باستثناء صفتين فقط هما:

- كون الجاني جاهلاً: حيث يراه كذلك نسبة كبيرة بشكل دال إحصائياً عند 0.05 من الضحايا ممن مستوى تعليمهم جامعي فأعلى 79% ومن استعادوا سياراتهم التي سرقت 82% ومن سرقت سياراتهم شتاءً 79%. وذلك بالمقارنة بمن تعليمهم دون المستوى الجامعي 66%، والذين لم يستعيدوا سياراتهم 62%



حيث يغلب في الحالة الأولى العواقب الاقتصادية والاجتماعية التي تكون مصحوبة في الحالة الثانية بعواقب نفسية (يعد موقف السرقة صدمة تنتج عصاب ما بعد الصدمة من اضطرابات أكل ونوم وقلق وخوف) وربما جسمية (إذا كانت سرقة بالإكراه وتم استخدام سلاح).

- كون استجابة الشرطة عند الإبلاغ عن الواقعة. كما يدركها الضحية - إيجابية تخفف من وطء الواقعة أو سلبية تقاوم مردودها السلبي عليه.

4.4.1. عواقب اقتصادية

يمكن التمييز بين مستويين من الأخطار الاقتصادية: الضحية نفسه والمجتمع كاملاً:

- الضحية نفسه: إذ يعاني خسائر اقتصادية مباشرة وغير مباشرة، تتمثل الأولى في خسارة السيارة نفسها (وفقاً لتقديرات المبحوثين من الضحايا تزيد قيمة كل سيارة مسروقة عن 50 ألف جنيه كما ذكر 147 بنسبة 73.5% وعن 100 ألف جنيه كما ذكر 19 بنسبة 9.5%) أو خسارة ما يدفعه فدية لاستعادتها وما يتحمله من تكلفة صيانة نتيجة ما قد يلحق بها من إهمال خلال السرقة أو خسارة تكلفة (نظير رفع دعوى وما شابه) أو عدم الحصول على قيمة التأمين عليها؛ حيث ذكر 156 أي 78% من الضحايا أن سياراتهم مؤمنة تأميناً شاملاً لم يسترده إلا خمسة فقط، وتتمثل الخسارة غير المباشرة في تكلفة التحرك كتأجير سيارة مثلاً لاعتياده استخدام سيارة خاصة وكلفة إجراءات أمان السيارة (كشراء أجهزة إنذار أو تتبع كتأجير جراج) بعد استعادتها أو شراء سيارة بديلة.

وتتمثل الخسائر الاقتصادية غير المباشرة في قيمة الوقت الذي يمضيه أثناء التعامل مع الواقعة وتبعاتها (تقدر بيوم ونصف اليوم غياباً عن العمل لكل سيارة سرقت بما يتجاوز 445 ألف يوم عمل سنوياً، وما يترتب على ذلك من خسائر في الناتج القومي تتجاوز 30 مليون دولار)؛ والوقت المحتمل فقده نتيجة عدم إتاحة سيارة عقب سرقتها (وتقدر قيمة هذا الوقت بحوالي 30 مليون دولار سنوياً) (Field, 1993).

- المجتمع عامة: تسجل سرقة السيارات أكثر الجرائم حدوثاً بالمملكة المتحدة وتكلفها حوالي 25 مليار جنيه إسترليني سنوياً (Corbett, 2003 through: Westerberg et al., 2007)، كما يقدر مكتب التحقيقات الفيدرالي FBI أن سرقة السيارة تؤدي إلى خسارة قدرها 6505 دولارات أي إن الولايات المتحدة خسرت سنة 2009م أكثر من خمسة بلايين من الدولارات نظير 794616 سيارة سرقت (لم يتم استرجاع إلا

مقابل 21 بنسبة 10.5% من الإناث).

- مكانة الضحية الاجتماعية والاقتصادية: يتباين إسهام العوامل المحددة لكون الفرد ضحية محتملة باختلاف الجريمة، فعوامل الشخصية - كالانسحاب الاجتماعي وتقدير ذات المنخفض والاكتماب ورفض الأقران- مسهم رئيس في جرائم الإساءة والمشاغبة (Dill et al., 2004) بينما خصائص الجيرة كمدل البطالة بالمنطقة وانخفاض مستوى المعيشة للسكان تسهم بدرجة أفضل من سمات الشخصية في تفسير زيادة احتمالات أن يكون فرد ما ضحية سرقة سيارة (Hemet, 2013)، وتشير نتائج البحوث إلى احتمال أن تؤدي عوامل المكانة الاقتصادية والاجتماعية (كمستوى التعليم والدخل والإقامة بالحضر أو الريف) دوراً محدداً في كون فرد ما ضحية جريمة، وإن كانت العلاقة الارتباطية بينهما ليست قوية وتتفاوت قوتها باختلاف نمط الجريمة (Alemika, 2013, p. 22-24) وبالنسبة للمبحوثين فإن 197 أي 98.5% منهم يقيمون بالقاهرة الكبرى و107 أي 53.5% من الضحايا مستوى تعليمهم جامعي فأعلى مقابل 93 أي 46.5% مستوى تعليمهم دون الجامعي.

- السياق الذي يعيش فيه الضحية: تطلق نظرية الفوضى الاجتماعية على المناطق الفقيرة مرتفعة الكثافة السكانية والتنوع السكاني فيها مرتفع ونوعية الخدمات فيها منخفضة وبنيتها التحتية متهاكلة مع غياب قيم ثقافية وآليات ضبط اجتماعي وتسمى هذه المناطق منشئة للجريمة criminogenic أو منشئة للضحايا victimogenic وكلاهما وجهان لعملة واحدة.

4.4.2. أخطار تعرض الضحايا للجريمة

لجرائم سرقة السيارات آثار مباشرة وغير مباشرة على المجتمع المصري؛ فمن ناحية تشكل تكلفة اقتصادية على الضحايا (خسارة القيمة المالية للسيارة، وما يترتب على سرقتها من مغارم الانتقال بدونها أو شراء بديل لها أو دفع فدية لاستعادتها) كما تشكل خطراً صحياً لاحتمالات القتل أو الإصابة أثناء محاولة السرقة؛ ففي كندا على سبيل المثال يموت سنوياً أربعون شخصاً ويصاب 65 فرداً خلال محاولات سرقة السيارات، (Dauvergne, 2008). ومن ناحية أخرى تمثل عبئاً على الدولة، حيث تتحمل شركات التأمين خسائر كبيرة، ففي كندا على سبيل المثال تتحمل هذه الشركات أكثر من بليون دولار سنوياً، كما تتفق هيئات الشرطة أموالاً كثيرة، إما تكلفة معدات ووقود أو مكافآت أفرادها أو تعويض ورعاية ما قد يحدث من إصابات أثناء مطاردة الجناة.

وقبل استعراض عواقب سرقة سيارة نشير إلى أن نوعية هذه العواقب وشدتها تتفاوت وفقاً لعدد من العوامل منها:

- كون السرقة تمت في غيبة أصحابها أو في حضورهم وأمام أعينهم؛



منها:

أ. اضطرابه إلى ذكر أي اسم كمشتببه فيه حتى يضمن تحويل الواقعة للمحاكمة، ومن ثم إمكانية صدور حكم يعد شرطاً عند طلب صرف قيمة التأمين، وإذا صادف الاسم شخصاً بريئاً تولد شعور بالذنب لدى مقدم البلاغ قد يتفاقم لاضطراب نفسي حاد.

ب. يشكل انخفاض رضا الضحايا عن استجابة الشرطة لهم مصدرًا لإحباطهم وما ينتج عنه من مشاعر سلبية تسهم في انخفاض الصحة النفسية، وقد عبر 45 (22.5%) من المبحوثين عن عدم رضاهم (نلاحظ أن 53% في المتوسط من الضحايا راضون عن تعامل الشرطة مع شكواهم؛ وكانت النسبة في الدنمارك هي الأعلى 75% وفي إستونيا هي الأدنى 17% ولم توجد فروق في معدل الرضا تعزى إلى نمط الجريمة (van Kesteren et al., 2014).

- ما بعد الواقعة: يمكن التمييز بين نوعين من الأخطار: المباشرة وغير المباشرة:

أ. الأخطار المباشرة: حيث قد تستخدم السيارة المسروقة في جريمة أخرى (كتهريب مخدرات أو سلاح أو تنفيذ عملية إرهابية)؛ ما يعرض مالكيها لأخطار الاشتباه، وما ينتج عنه من متاعب نفسية واجتماعية خصوصاً وأن طبيعة سرقة السيارات في آسيا وأمريكا اللاتينية وإفريقيا تختلف عنها في الدول الصناعية؛ حيث سرقة السيارة يكون غالباً لاستخدامها في نشاط إجرامي (van Dijk et al., 2007, p. 50).

ب. الأخطار غير المباشرة: على رأسها أن الضحايا يصبحون عرضة لتكرار خبرة لكونهم ضحايا؛ إذ تكشف نتائج عدة دراسات استعرضها (Averdijk & Loeber, 2012) أن كون الفرد ضحية من قبل يرجح أن يكون ضحية محتملة مستقبلاً؛ بمعنى آخر إذا تشابه فردان في الخصال والظروف وتعرض أولهما لجريمة ما ولم يتعرض الثاني، يزيد احتمال أن يكون الأول ضحية محتملة مستقبلاً، وهذا ما ينطبق عليه القول المأثور «إذا ضربت مرة ستضرب مرتين»، وهناك من يرى أن هذا يعتمد على عدة عوامل على رأسها مستوى الضبط الذاتي، فمع أن نظرية الضبط الذاتي طورت لتفسير سلوك الجناة إلا أن بعض الباحثين وظفوها أخيراً في تفسير احتمالات كون الفرد ضحية محتملة؛ فمرتفع الضبط الذاتي يكون أكثر تجنباً للأخطار وأكثر اتباعاً لإجراءات احترازية؛ ما يقلل من احتمالات كونه ضحية محتملة بالمقارنة بمنخفض الضبط الذاتي الذي يؤدي انخفاضه في هذه السمة إلى نقص الوعي بمرود مؤذٍ محتمل لوجوده في سياق تزيد فيه أخطار تعرضه لجريمة ويقبل توجهه

12% منها فقط). تناقصت بنسبة (721053 عام 2012م)؛ كما يقدر المكتب القومي الأمريكي للتأمين الخسائر المالية لسرقة السيارات بأكثر من سبعة مليارات ونصف المليار دولار (Levy, 2009, p. 2).

4.4.2. عواقب اجتماعية

يمكن كذلك التمييز بين مستويين من الأخطار الاجتماعية: الضحية نفسه وأسرته والمجتمع عامة:

- الضحية نفسه: اضطراب العلاقات الاجتماعية نتيجة اختلال مواعيد الفرد بسبب فقدانه السيارة، فقد يتأخر عن اللحاق بمناسبات اجتماعية؛ ما يسهم في اضطراب علاقاته بالآخرين.

- منظومة العدالة الجنائية: شيوع جريمة سرقة السيارات يعني أمرين: أولهما زيادة معدل ارتكاب جرائم أخرى؛ إما لبيع السيارة المسروقة كتزوير سند ملكيتها وترخيص سيرها؛ وإما باستخدامها في جرائم خطيرة كالإرهاب والتهريب والأمر الثاني إشاعة انفلتات الأمن في داخل المجتمع وما يصاحبه من مشاعر خوف واضطراب، وكلاهما ينعكس سلباً على ثقة المجتمع في الشرطة ونسق العدالة الجنائية؛ ما يضعف الردع العام والخاص ويسبب اضطرابات اجتماعية متنوعة.

4.4.3. عواقب نفسية

تتأثر الضحايا مشاعر الخوف والقلق والإحباط؛ حيث ذكر 164 (82%) من المبحوثين أنهم شعروا بالخوف و188 (94%) شعروا بالقلق و187 (93.5%) شعروا بعدم الأمان و103 (51.5%) شعروا بالغضب؛ ولهذه المشاعر مردودها السلبي على صحة الضحية جسدياً ونفسياً الذي يتمثل في كون واقعة السرقة بمثابة صدمة تسبب له اضطراب عصاب ما بعد الصدمة وأمراضاً جسمية نفسية المنشأ كالقولون العصبي وقرحة المعدة والصداع... وغيرها. ويمكن الإشارة إلى مصادر ثلاثة لهذه المشاعر:

- الواقعة نفسها: إذا وقعت سرقة السيارة وصاحبها فيها (ذكر 21 بنسبة 10.5% من الضحايا أن السرقة تمت والسيارة تسير داخل المدينة و34 بنسبة 17% والسيارة أثناء سفر) فإنه يعايش مشقة وكرهاً وتهديداً (سبقت الإشارة في جدول 2 أن 20% من الضحايا ذكروا أن السرقة تمت بالإكراه وأقر 61% من الجناة أن السرقة تمت بواسطة سلاح) وفي هذا الموقف العصيب إزاء نفسي وبدني.

- ما بعد الإبلاغ عن الواقعة حيث يتعرض الضحية لمشاعر سلبية



المصادر والمراجع

المراجع العربية

- البشرى، محمد. (2005). علم ضحايا الجريمة وتطبيقاته في الدول العربية. الرياض: جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية.
- الحري، خالد. (2009). ضحايا التهريب من الأطفال، رسالة دكتوراه مقدمة إلى جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية.
- الدوسري، سمحان. (2010). جرائم السرقة في المجتمع السعودي في ضوء نظرية النشاط الروتيني. رسالة دكتوراه مقدمة إلى جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية.
- سويف، مصطفى، وآخرون. (1987). المخدرات والشباب في مصر: بحوث ميدانية في مدى انتشار المواد المؤثرة في الحالة النفسية داخل قطاع الطلاب، القاهرة: المركز القومي للبحوث الاجتماعية والجنائية.
- شحاتة، عبد المنعم. (2015). الخصائص النفسية والاجتماعية لمرتكبي جرائم سرقة السيارات (165.128) في: فادية أبو شهية وعبد المنعم شحاتة وعادل سلطان ومنال القاضي وإمام حسانين وخالد الشباسي. الأبعاد الجنائية والاجتماعية لسرقة السيارات في مصر. القاهرة: المركز القومي للبحوث الاجتماعية والجنائية.
- الشمري، هادي. (2011). دور الضحية في حدوث الفعل الإجرامي من منظور طلاب الجامعة: دراسة مسحية على طلاب جامعة نايف. رسالة دكتوراه مقدمة إلى جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية.
- العتيبي، محمد. (2002). اتجاهات طلاب المرحلة الثانوية نحو سرقة السيارات. رسالة ماجستير مقدمة إلى جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية.
- المركز العربي للدراسات الأمنية والتدريب (1990م). ضحايا الجريمة: أبحاث الندوة العلمية 21. الرياض: المركز العربي للدراسات الأمنية والتدريب.
- المطيري، محمد. (2008). خصائص ضحايا الاحتيال المالي: دراسة ميدانية على عينة من الضحايا بمدينة الرياض.. رسالة دكتوراه مقدمة إلى جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية.
- الوريكات، عايد. (2002). التحديث والنشاط الروتيني والجريمة: دراسة نظرية. مجلة الفكر الشرطي، 11(2): 37-73.

المراجع الأجنبية

- Alemika, E. E. (2013). Criminal victimization, policing and

- نحو عواقب تصرفه في هذا السياق لأنه:
- أقل توجهاً للمستقبل، فلا يعطي أهمية لاتخاذ احتياطات احترازية.
 - متمركز على ذاته، فلا يبالي بمشاعر الآخرين؛ ما يقلل مستوى المساندة الاجتماعية؛ لذا يفتقد إلى الحماية عند الخطر.
 - أقل تحملاً للإحباط؛ ما يجعل من السهل استفزازه (نتذكر أن 18% من سارقي السيارات عينة البحث الراهن يرون مالكيها مستفزين).
 - أقل إصراراً ومثابرة فتكون دافعيتهم للحيلة منخفضة.
 - أكثر تفضيلاً للنشاط البدني (بالمقارنة بالعقلي) فتكون فرص تنقلهم أعلى وتزيد احتمالات تعرضهم للجريمة.
 - يفضلون السعي لأنشطة مثيرة فتزيد احتمالات اقترابهم من الجناة.

5. التوصيات

- لقد كشفت هذه الدراسة أن لسلوك المجني عليه دواً مهماً في تعرض سيارته للسرقة؛ إذ يختار الجاني الضحية قليلة الأخطار، وعليه فإن أحد مداخل خفض معدلات سرقة السيارات توعية مالكيها بدورهم في حمايتها عبر:
- التأكد من غلق أبوابها ونوافذها جيداً عند مغادرتها لأي سبب ولأي فترة زمنية.
 - تجنب ترك مفتاح السيارة لشخص غير معروف.
 - تجنب ترك السيارة في أماكن مظلمة أو نائية أو لفترة طويلة دون متابعة.
 - الابتعاد قدر الإمكان عن الوجود في أماكن أو أوقات تزيد فيها الأخطار والابتعاد عن المشاركة في أنشطة مثيرة أو غير مألوفة اجتماعياً.
 - الوعي بعادات السير اليومية والحرص على تغييرها حتى لا تصير نمطاً روتينياً يستطيع الجاني معرفته وتخطيط جريمته استناداً إليه.
 - تزويد السيارة بتقنية إنذار أو تتبع أو منع السير عند التعرض للسرقة.
 - سرعة إبلاغ الشرطة إذا تعرضت السيارة للسرقة مع عدم الدخول في مساومات مع من يحاولون الابتزاز، وتعد هذه النقطة مهمة في ضوء أن معدل الإبلاغ بالملكة المتحدة على سبيل المثال هو 47%.
 - إعداد نشرة بمواصفاتها وصورتها ترسل عبر وسائل التواصل إلى ساكني المنطقة التي سرقت منها حتى يدلي للشرطة من يعرف معلومات عن واقعة السرقة.



- do offenders escape arrest? Using DNA traces to analyse when serial offenders are caught. *Journal of Investigative Psychology and Offender Profiling*, 9(1), 13-29.
- Lauritsen, J. L. (2010). Advances and challenges in empirical studies of victimization. *Journal of Quantitative Criminology*, 26(4), 501-508.
- Letschert, R., & Van Dijk, J. (2011). New faces of victimhood: Reflections on the unjust sides of globalization. In *The new faces of victimhood* (pp. 3-14). Springer, Dordrecht.
- Levy, M. P., & Tartaro, C. (2010). Repeat victimization: a study of auto theft in Atlantic City using the WALLS variables to measure environmental indicators. *Criminal Justice Policy Review*, 21(3), 296-318.
- Levy, M. P. (2009). Opportunity, environmental characteristics and crime: An analysis of auto theft patterns. LFB Scholarly Pub..
- O'Connor, C., & Kelly, K. (2006). Auto theft and youth culture: a nexus of masculinities, femininities and car culture. *Journal of Youth Studies*, 9(3), 247-267.
- Oosterhuis, H., & Loughnan, A. (2014). Madness and crime: Historical perspectives on forensic psychiatry. *International journal of law and psychiatry*, 37(1), 1-16.
- Pratt, T. C., Turanovic, J. J., Fox, K. A., & Wright, K. A. (2014). Self, control and victimization: A meta, analysis. *Criminology*, 52(1), 87-116.
- Safferling, C. (2011). The role of the victim in the criminal process—A paradigm shift in National German and International Law?. *International criminal law review*, 11(2), 183-215.
- Tonkin, M., Woodhams, J., Bond, J. W., & Loe, T. (2010). A theoretical and practical test of geographical profiling with serial vehicle theft in a UK context. *Behavioral sciences & the law*, 28(3), 442-460.
- Westerberg, K., Grant, T., & Bond, J. W. (2007). Triangulation mobility of auto, theft offenders. *Journal of Investigative Psychology and Offender Profiling*, 4(2), 109-120.
- governance in Nigeria. *CLEEN Foundation Monographe*, 18, 1-81.
- Averdijk, M., & Loeber, R. (2012). The role of self-control in the link between prior and future victimization: An indirect test. *International review of victimology*, 18(3), 189-206.
- Averdijk, M. (2011). Reciprocal effects of victimization and routine activities. *Journal of Quantitative Criminology*, 27(2), 125-149.
- Chapman, R., Smith, L. L., & Bond, J. W. (2012). An investigation into the differentiating characteristics between car key burglars and regular burglars. *Journal of forensic sciences*, 57(4), 939-945.
- Dauvergne, M. (2008). *Motor vehicle theft in Canada, 2007*. Statistics Canada's National Contact Centre, Catalogue no. 85-002-X, 28 (10).
- Dijk, J. V., Kesteren, J. V., & Smit, P. (2007). Criminal victimisation in international perspective. Boom Juridische Uitgevers.
- Dill, E. J., Vernberg, E. M., Fonagy, P., Twemlow, S. W., & Gamm, B. K. (2004). Negative affect in victimized children: The roles of social withdrawal, peer rejection, and attitudes toward bullying. *Journal of abnormal child psychology*, 32(2), 159-173.
- Dušek, L. (2012). Crime, deterrence, and democracy. *German Economic Review*, 13(4), 447-469.
- Field, S. (1993). Crime prevention and the costs of auto theft: An economic analysis. *Crime prevention studies*, 1, 69-91.
- Goodey, J. (2005). *Victims and victimology: Research, policy and practice*. Pearson Education.
- Hemet, C. (2013). *The local determinants of victimization*. Working Papers: Aix-Marseille School of Economic (<http://sites.google.com/site/camillehemet/>).
- Kesteren, J. V., Dijk, J. V., & Mayhew, P. (2014). The international crime victims surveys: A retrospective. *International review of victimology*, 20(1), 49-69.
- Lammers, M., Bernasco, W., & Elffers, H. (2012). How long

