

**المسؤولية التقصيرية الناشئة عن الأعمال المدنية
المسببة للحوادث المرورية**

**Tort Liability Arising From Civil Works
Causing Traffic Accident**

اعداد

ياسر عيسى مطشر الغريبي

اشراف

الدكتور ياسين القضاة

قدمت هذه الرسالة استكمالاً لمتطلبات الحصول على درجة الماجستير

في القانون الخاص

قسم القانون الخاص

كلية الحقوق

جامعة الشرق الأوسط

آب، 2020م

تفويض

أنا ياسر عيسى مطشر مجول أفوض جامعة الشرق الأوسط بتزويد نسخ من رسالتي للمكتبات
الجامعية أو المؤسسات أو الهيئات أو الأشخاص المعنية بالأبحاث والدراسات العلمية عند طلبها.

الاسم: ياسر عيسى مطشر الغريزي.

التاريخ: 2020 / 8 / 16.

التوقيع: 

قرار لجنة المناقشة

نوقشت هذه الرسالة و عنوانها "المسؤولية التقصيرية الناشئة عن الأعمال المدنية المسببة

للحوادث المرورية" و أجزت بتاريخ 2020/8/16م.

أعضاء لجنة المناقشة

التوقيع

.....
.....
.....

رئيساً

1. الأستاذ الدكتور أنيس منصور المنصور

مشرفاً

2. الدكتور ياسين أحمد القضاة

عضواً خارجياً

3. الأستاذ الدكتور جمال الدين مكناس

شكر وتقدير

الشكر دائماً لله رب العالمين على جميع نعمه، وأدعو الله أن يتم هذه النعم بكرمه.

والشكر والامتنان إلى من فتح لي نوافذ عقله أستاذنا الكبير المشرف الدكتور ياسين أحمد القضاة

الذي تعلمت على يديه الصبر، فكان المعلم الناصح والأستاذ المميز.

والشكر إلى أعضاء لجنة المناقشة لقبولهم مناقشة هذه الرسالة والذين سيكون لملاحظاتهم الأثر

الطيب في إخراجها بالصورة المثلى.

كما واتقدم بالشكر الجزيل إلى كل من ساندني وشجعني وشد من أزرني لأعداد هذه الرسالة،

وإلى كل من أسهم بأي جهد حتى خرجت هذه الدراسة إلى النور...

الباحث

الإهداء

إلى اشرف الخلق خاتم الأنبياء وسيد المرسلين ...

نبينا محمد (صلى الله عليه وعلى آله وصحبه وسلم)

إلى من أعجز عن وصف تضحياتهم ونكران ذاتهم ...

إلى من بسطوا يديهم وجعلوا عنائهم وتعبتهم شعاراً للحياة من أجلي...

والديّ...

إلى زوجتي الغالية سندي وسبب نجاحي وتوفيقي

إلى سندي وعزمي في حياتي... الذين اسأل الله ان يحفظهم

اخوتي...

إلى كل من أراد الخير لي .. اليكم جميعاً....

اهدي ما وفقني اليه ربي .. اخلاصاً و عرفاناً....

الباحث

فهرس المحتويات

أ.....	العنوان
ب.....	تقويض
ج.....	قرار لجنة المناقشة
د.....	شكر وتقدير
ه.....	الاهداء
و.....	فهرس المحتويات
ح.....	الملخص باللغة العربية
ط.....	الملخص باللغة الإنجليزية

الفصل الأول: خلفية الدراسة وأهميتها

1.....	أولاً: المقدمة
3.....	ثانياً: مشكلة الدراسة
3.....	ثالثاً: أهداف وأسئلة الدراسة
4.....	رابعاً: أهمية الدراسة
5.....	خامساً: حدود الدراسة
5.....	سادساً: محددات الدراسة
5.....	سابعاً: المصطلحات الإجرائية للدراسة
6.....	ثامناً: الأدب النظري للدراسة
7.....	تاسعاً: الدراسات السابقة
8.....	عاشراً: منهجية الدراسة

الفصل الثاني: ماهية الأعمال المدنية المسببة للحوادث المرورية

10.....	المبحث الأول: مفهوم الأعمال المدنية
10.....	المطلب الأول: تعريف الأعمال المدنية
11.....	المطلب الثاني: تعريف الأعمال المدنية في التشريع العراقي والأردني
14.....	المبحث الثاني: ماهية الحوادث المرورية
14.....	المطلب الأول: مفهوم الحوادث المرورية
20.....	المطلب الثاني: آثار الحوادث المرورية

الفصل الثالث: اخلال الدولة بالتزاماتها بتوفير شبكة طرق صالحة للاستخدام

- المبحث الأول: النظام القانوني لالتزام الدولة بتوفير شبكة الطرق 28
- المطلب الأول: أساس التزام الدولة ببناء شبكة الطرق 28
- المطلب الثاني: ماهية الطبيعة القانونية لالتزام الدولة بتوفير شبكة طرق صالحة للاستخدام. 33
- المبحث الثاني: أساس مسؤولية الدولة عن اخلالها بتوفير شبكة طرق صالحة للاستخدام 38
- المطلب الأول: المسؤولية التقصيرية للدولة 38
- المطلب الثاني: أركان المسؤولية التقصيرية للدولة 44

الفصل الرابع: أثر مسؤولية الدولة التقصيرية على التعويض عن اخلالها بتوفير شبكة طرق صالحة للاستخدام

- المبحث الأول: ماهية التعويض المدني (الضمان) 59
- المطلب الأول: تعريف التعويض المدني (الضمان) وأنواعه 60
- المطلب الثاني: انواع التعويض المدني ووقت تقديره 64
- المبحث الثاني: دعوى التعويض في مسؤولية الدولة التقصيرية 69
- المطلب الأول: أطراف الدعوى 70
- المطلب الثاني: الاختصاص القضائي 74

الفصل الخامس: النتائج والتوصيات

- أولاً: النتائج 80
- ثانياً: التوصيات 82
- قائمة المصادر والمراجع 83

المسؤولية التقصيرية الناشئة عن الأعمال المدنية المسببة للحوادث المرورية

إعداد

ياسر عيسى مطشر الغريبي

إشراف

الدكتور ياسين أحمد القضاة

الملخص

تعد حوادث السير المشكلة التي أصبحت تلعب دوراً هاماً في حياة المجتمعات المعاصرة وتؤثر تأثيراً مباشراً في بيئته الاجتماعية والاقتصادية نتيجة الخسائر الفادحة الناتجة عنها بشريا " وماديا. وهدفت الدراسة إلى بيان المسؤولية التقصيرية الناشئة عن الأعمال المدنية المسببة للحوادث المرورية.

ولقد تبين ان التزام الدولة ببناء شبكة طرق صالحة للاستخدام يستند إلى القانون سواء كان هذا القانون هو نص دستوري أو كان تشريع عادي. وبين المشرع الدستوري إلزام الدولة ببناء شبكة طرق صالحة للاستخدام في الكثير من النصوص لا سيما تلك التي تتعلق بصلاحيات السلطة التنفيذية ومهامها.

وقد اوصت الدراسة المشرع بتشريع قانون خاص يحدد مسؤولية الدولة عن عدم توفيرها شبكة طرق صالحة للاستخدام ويبين فيه أحكام المسؤولية التقصيرية بهذا الصدد.

الكلمات المفتاحية: المسؤولية التقصيرية، الأعمال المدنية، الحوادث المرورية.

Tort Liability arising from Civil Works Causing Traffic Accident

Prepared by:

Yasir Eisaa Mutashar Alghariri

Supervised by:

Dr. Yasin Ahmed Alquda

Abstract

Traffic accidents are a problem that has become an important role in the life of contemporary societies and directly affects its social and economic environment as a result of the heavy losses caused by it humanly and financially.

The study aimed to indicate the tort liability arising from civil actions causing traffic accidents.

It has been found that the state's commitment to building a road network that is usable is based on the law, whether this law is a constitutional provision, or it is ordinary legislation. And the constitutional legislator obliged the state to build a road network that is usable in many texts, especially those related to the powers and functions of the executive authority.

The study recommended the legislator to legislate a special law that defines the state's responsibility for not providing a road network suitable for use and stipulates the provisions of tort liability in this regard.

Keyword: Tort Liability Arising, Civil Works Causing, Traffic Accident.

الفصل الأول

خلفية الدراسة وأهميتها

أولاً: المقدمة

تعد حوادث السير المشكلة التي أصبحت تلعب دوراً هاماً في حياة المجتمعات المعاصرة وتؤثر تأثيراً مباشراً في بيئته الاجتماعية والاقتصادية نتيجة الخسائر الفادحة الناتجة عنها بشريا " وماديا ونتيجة لتطور القطاعات المختلفة ومنها قطاع النقل وخاصة الجانب العمراني من خلال انشاء وتطور شبكات الطرق وتعدد الجسور والأنفاق وهذا التطور والتقدم أدى إلى زيادة دور الدولة في الرقابة والمراقبة على منشآتها ومرافقها وان الدور اصبح أكثر تعقيدا مقارنة بالسابق لذلك من الضروري تسليط الضوء على الغموض أو التقصير في موضوعات لضمان حماية وسلامة سالكي الطرق والجسور سواء كانوا من المشاة أو من راكبي السيارات وتحديد التزامات وواجبات الجهات المعنية بالمرافق العامة المتمثلة بالطرق والجسور والأنفاق والتقاطعات التي تقوم على أساس الأعمال المدنية الانشائية سواء كانت هذه الأعمال هي المنشأة للطرق والخاصة بالصيانة والصيانة الطارئة التي هي من أهم التزامات وواجبات الجهات القطاعية الخدمية وان أساس الدراسة يقوم على الحوادث المرورية التي تقع بسبب الأعمال المدنية الخاصة بالطرق والجسور وما يجب اعداده من التصاميم والدراسات الحديثة التي تراعي كثافة الحركة المرورية والسلامة المرورية وكذلك ما يجب وضعه من الاشارات الارشادية اللازمة واستعمال السياجات اللازمة لفصل حركة مرور السيارات على المشاة ووضع القوانين اللازمة لمعالجة المشاكل الواقعية التي تحدث في الطرق.

ان نوع الحوادث الذي يعني الدراسة هي الحوادث التي تقع نتيجة تحقق أركان المسؤولية التقصيرية للجهات الرسمية بسبب أعمالها الانشائية على الطرق بكل اشكالها وأن المشرع الأردني

نظم إدارة شؤون قطاع الطرق والجسور من الناحية القانونية والفنية سواء كانت الداخلة ضمن حدود امانة عمان الكبرى أو خارجها أو ضمن البلديات بعدد من التشريعات ومنها قانون الطرق العامة رقم (24) لسنة 1986 م وقانون السير الأردني رقم (49) لسنة 2008 المعدل ونظام الشوارع والطرق وصيانتها ضمن حدود امانة عمان الكبرى رقم 144 لسنة 2016

والمشرّع العراقي كذلك نظم إدارة شؤون قطاع الطرق والجسور بمجموعة من التشريعات والأنظمة سواء كانت الواقعة داخل امانة بغداد أو خارجها ومنها قانون الطرق العامة رقم (35) لسنة 2002 المعدل بقانون رقم (5) لسنة 2013. وقانون المرور رقم (8) لسنة 2019 وقانون امانة بغداد رقم (16) لسنة 1995 المعدل.

إلا ان المشرعين الأردني والعراقي لم يتطرقا إلى المسؤولية التقصيرية جراء الحوادث التي تقع على الطرقات بسبب الطريق أو انشاء تنفيذ الأعمال عليه.

واعتبار الطرق وأجزائها من المرافق العامة التي تنشأ لقصد تحقق اهداف عامة وسد حاجات مشتركة وتقديم خدمات عامة يحكمها النظام القانوني الخاص بها اضافة إلى التعليمات والضوابط التي تحمي الطرق وسالكها. (1)

وترك موضوع المسؤولية التقصيرية للحوادث المرورية إلى القواعد القانونية العامة في القانون المدني مما دفع الباحث إلى تناول هذا الموضوع لمعرفة مدى كفاية القواعد العامة لحل مشكلة الحوادث المرورية ومحاولة ايجاد حلول مناسبة لمشاكل عملية والتعرض بشكل مفصل عن الأمور المتعلقة بالمسؤولية التقصيرية الناشئة عن الأعمال المدنية بكافة اشكالها وفقا للتشريع الأردني

(1) حواري، اياد مهدي، (2018م)، التنظيم القانوني للمرفق العام، رسالة ماجستير، جامعة ديالى، ص25.

والعراقي وكيفية تحقيق السلوك الوقائي من أخطار الحوادث المرورية ودراسة المشاكل المرورية عن كذب وبدقة.

ثانياً: مشكلة الدراسة

تكمن مشكلة هذه الدراسة حول أساس المسؤولية للجهات الرسمية عند عدم القيام بالواجبات اللازمة عليها والتي فرضتها القوانين العامة والقوانين الخاصة للإصلاح كل أو بعض ما يتعرض له الطريق أو جزء منه أو احد مكوناته وعناصره للضرر وعدم الالتزام في توفير شبكة طرق صالحة للاستخدام ومسائلة الدولة عن اخلالها بالالتزام بتوفير شبكة طرق صالحة وكذلك بيان الطبيعة القانونية للمسؤولية الناشئة عن الحوادث المرورية الناتجة عن عدم مراعاة تخطيط الطرق وتصميمها وانشائها وتجهيزها وصيانتها بشكل يضمن معه اقصى عناصر سلامة المرور عليها . إضافة إلى وجود نقص تشريعي يتناول موضوع الدراسة في كل من التشريعات العراقية والأردنية محل الدراسة.

ثالثاً: أهداف وأسئلة الدراسة

تسعى هذه الدراسة إلى ايجاد الحلول للحوادث المرورية الناتجة عن المسؤولية التقصيرية وتهدف كذلك إلى بيان اوجه التعويض عند ثبوت هذه المسؤولية وفقاً للقواعد العامة وتسلط الضوء عليها وحيث تعتبر هذه الدراسة مرجع إلى الباحثين والدارسين لموضوع الوقاية والسلامة المرورية على الطرقات موضوع البحث فإن هذه الدراسة تعني بالإجابة على الأسئلة الآتية:

- 1- ما التزامات الدولة في توفير شبكة طرق صالحة للاستخدام؟
- 2- ما هو دور الجهات القطاعية في تحديث شبكات الطرق والصيانة الجيدة والمستمرة لها؟
- 3- بيان ما طبيعة مسائلة الدولة عن اخلالها بالالتزام بتوفير شبكة طرق صالحة؟
- 4- ماهي صور الخطأ في المسؤولية التقصيرية عن الأعمال المدنية المسببة للحوادث المرورية؟
- 5- بيان الطبيعة القانونية للمسؤولية التقصيرية ودور الطرق في التسبب في حصول حوادث الطرق؟

رابعاً: أهمية الدراسة

تتمثل أهمية الدراسة في انها تبحث في أحد الموضوعات القانونية المهمة والمعاصرة والتي تتعلق بالمسؤولية التقصيرية الناشئة عن الحوادث المرورية لهذا فإن التشريعات نظمت وبيّنت نصوصها القانونية العامة دون تسليط الضوء بصورة أكثر تفصيلية ومن هنا تكمن الأهمية العملية لموضوع هذه الدراسة من خلال محاولة وضع تصور قانوني دقيق للمسؤولية التقصيرية المسببة للحوادث المرورية واحاطتها بضوابط القانونية التي تحفظ سالكي الطرقات وهذا سوف يستفيد عمليا من هذه الدراسة الفئات الآتية:

- 1- الباحثون من خلال جعل هذه الدراسة نواة لدراسات أخرى ذات صلة بموضوع المسؤولية التقصيرية الناتجة عن الحوادث المرورية.
- 2- المعنيون بالدراسات القانونية.
- 3- المهتمون في قطاع الطرق والحوادث المرورية.
- 4- نقابة المحامين الأردنيين.
- 5- نقابة المحامين العراقيين.
- 6- المشرّع الأردني بغية وضع تنظيم قانوني خاص للوقاية من الحوادث المرورية وتعزيز السلامة المرورية.
- 7- المشرّع العراقي بهدف وضع التنظيم القانوني الخاص للوقاية من الحوادث المرورية وتعزيز آليات السلامة المرورية.

خامساً: حدود الدراسة

تتمثل حدود الدراسة الموضوعية في بيان مفهوم الحوادث المرورية الناتجة بسبب المسؤولية التصويرية للجهات القطاعية لعدم التزامها بما مطلوب منها وكذلك بيان التكيف القانوني والطبيعة القانونية للفعل ذات الصلة بالموضوع ومن الناحية العلمية تقتصر هذه الدراسة على الادبيات والدراسات المرتبطة بموضوع الدراسة واما الحدود المكانية تشمل الحدود المكانية العراق والأردن.

سادساً: محددات الدراسة

تتمثل محددات هذه الدراسة بالاستعانة بالتشريعات الأردنية والعراقية ذات الصلة، ومن ثم لا توجد اية قيود من شأنها أن تحول دون تعميم نتائج وتوصيات الدراسة في كل من المملكة الأردنية وجمهورية العراق.

سابعاً: المصطلحات الإجرائية للدراسة

1- المسؤولية التصويرية: وهي المسؤولية التي تنتج عن الإخلال بالتزام قانوني بعدم الإضرار بالغير، كما انه يتمثل في تحمل الناتج للشخص نتيجة التقصير الناتج عنه أو من يتولى الإشراف والرقابة عليه. (1)

2- الأعمال المدنية: وهي كل الأعمال المرتبطة بالمقاولات والمباني العامة من خلال أعمال الصيانة أو الانشاء أو الترميم والأعمال المرتبطة بالميكانيك والأعمال الكهربائية وصيانتها وخدمات الصيانة والتشغيل التجهيزي للمقاولات العامة.

(1) انظر: الحكيم، عبد المجيد، وآخرون، (2010)، احكام ومصادر الالتزام في القانون المدني، المكتبة القانونية، بغداد، ص 219

- 3- الطريق العام: الممر المبلط أو غير المبلط المخصص لمرور المركبات ويشمل ذلك حرم الطريق وللطرق انواع منها السريعة والرئيسية والفرعية والريفية تحدد أنواع الطرق العامة من سريفة ورئيسة وثانوية وغيرها ببيان ينشر في الجريدة الرسمية. (1)
- 4- مشروع الطريق: المخطط أو البرنامج المقرر لإنشاء أو توسيع أو صيانة أو تحسين اي طريق ويبين اطواله وحدوده ونوع العمل. (2)
- 5- الحادث المروري: هو عبارة عن حدث يتم بصورة غير مقصودة (اعتراض) نتيجة الأخطاء ناتجة عن الاخرين سواء المركبات أو من الطرق والشواخص . . . الخ وينتج عنه اضرار واصابات. (3)

ثامناً: الأدب النظري للدراسة

ان الاخلال بواجب عدم الإضرار بالغير يترتب على المخل مسؤولية تقصيرية تجاه الطرف المتضرر، وأساس هذه المسؤولية هو جبر الضرر الذي لحق بذلك المضرور والمسؤولية التقصيرية تعتبر شكل من اشكال مسؤولية الدولة والتي تلازم الابتعاد عن اضرار الغير وان طبيعة المجتمع الانساني تتطلب حدوث علاقات متنوعة بين افراد المجتمع وأن كافة هذه العلاقات يتضمن القانون وبدورها فان العلاقات القانونية متنوعة وعليه سوف يتم تقسيم هذه الدراسة إلى خمسة فصول، يتناول الفصل الاول خلفية الدراسة واهميتها في حين يتناول الفصل الثاني ماهية الأعمال المدنية المسببة للحوادث المرورية اما الفصل الثالث فيبحث عن مدى مسائلة الدولة عن اخلالها بتوفير شبكة طرق

(1) انظر: المادة (1) من قانون الطرق العامة العراقي رقم (35) لسنة 2002 المعدل في 2013م.

(2) انظر: المادة (2) من قانون الطرق العامة الأردني رقم (24) لسنة 1986.

(3) السرحان، عدنان، شرح القانون المدني، مصادر الحقوق الشخصية والالتزامات، دار الثقافة، عمان، ص354.

صالحة للاستخدام ويتناول الفصل الرابع التعويض عن المسؤولية التقصيرية للدولة عن إخلالها بتوفير شبكة الطرق ويتضمن الفصل الخامس الخاتمة والنتائج والتوصيات.

تاسعا: الدراسات السابقة

فيما يلي عرض لعدد من الدراسات السابقة ذات الصلة بموضوع هذه الدراسة:

- فاطمية، محمودي، (2011)، المسؤولية المدنية عن حوادث المرور رسالة دكتوراه، كلية الحقوق - جامعة وهران، الجزائر.

تناولت هذه الدراسة تطور المسؤولية المدنية عن حوادث المرور ونظام التأمين على المركبات إضافة لنظام التعويض الخاص بهذه الحوادث وفق التشريع الجزائري والفرنسي. وتختلف دراستنا من حيث انها تناولت موضوع البحث وفق التشريع العراقي وكذلك التشريع الأردني.

- الدرعي، حامد أحمد، (2019)، المسؤولية المدنية عن حوادث المركبات ذاتية القيادة، رسالة ماجستير، كلية القانون - جامعة الامارات العربية المتحدة.

تناولت هذه الدراسة مفهوم المركبات ذاتية القيادة التي تعمل بالذكاء الاصطناعي ومسؤولية مصنع المركبة ومؤجرها وفكرة الحراسة ومسؤولية المتبوع عن أعمال تابعه. وتختلف دراستنا عن هذه الدراسة من حيث تناولت دراستنا المسؤولية المدنية للدولة عن عدم توفيرها طرق صالحة للاستخدام وأثر هذه المسؤولية.

- زكي، علاء فوزي، (2010) أثر حوادث الطريق على حقوق العاملين المدنيين بالقطاعات الخاص والحكومي. دار الحقانية للنشر والتوزيع، القاهرة.

تناولت هذه الدراسة الأسس القانونية لاعتبار الإصابات إصابات طريق وكذلك الحقوق المالية للمضرور وكيفية تقديرها كما تضمنت نماذج للوائح الدعاوى المتعلقة بهذه الإصابات، وتختلف عن

دراستنا حيث لم تتناول بصورة مباشرة المسؤولية المدنية التقصيرية للدولة عن حوادث السير ولا أركان هذه المسؤولية.

• أبو العيون، عبدالغفار، (2020)، المسؤولية المدنية عن حوادث السير، رسالة دكتوراه، كلية الحقوق-جامعة طنطا، مصر.

تناولت هذه الدراسة المسؤولية المدنية عن حوادث السير في إطار استخدام الذكاء الاصطناعي للمركبات ذاتية القيادة وفق الأحكام العامة للمسؤولية ووفق قانون حماية المستهلك وفق التشريع المصري والفرنسي، وتختلف دراستنا من حيث تناولت مسؤولية الدولة وفق التشريع العراقي والأردني.

عاشرا: منهجية الدراسة

تعتمد الدراسة على المنهج التحليلي، وذلك من خلال عرض النصوص القانونية ذات الصلة بموضوعاتها الواردة في القانونين الأردني والعراقي، ومن ثم تحليلها ومقارنة ببعض البعض وتحليل آراء الفقه القانوني واجتهادات المحاكم الأردنية والعراقية ذات الصلة.

الفصل الثاني

ماهية الأعمال المدنية المسببة للحوادث المرورية

ان موضوع الأعمال المدنية الخاص بالطرق وأجزائها يدخل في الأعمال الرئيسية والثانوية والمواد والآلات الهندسية التي تضمن انشاء الطريق وصيانته وتحسينه أو تنفيذ كافة الأعمال التي تضمن رفع كفاءته أو تؤمن اقصى درجات السلامة المرورية⁽¹⁾ ان بيان هذا المفهوم يتطلب تقسيم الفصل إلى المبحثين الآتيين:

المبحث الأول: مفهوم الأعمال المدنية.

المبحث الثاني: مفهوم الحوادث المرورية.

(1) انظر: المادة (4) من قانون الطرق العامة الأردني رقم 24 لسنة 1986م.

المبحث الأول مفهوم الأعمال المدنية

بما أننا بصدد تناول مسؤولية الدولة المدنية نتيجة اخلالها ببناء شبكة طرق صالحة للاستخدام،
وجب علينا ان نبين مفهوم الأعمال المدنية، باعتبار ان هذه الأعمال هي أساس وبداية قيام الدولة
بواجبها بغية توفير شبكة طرق صالحة للاستخدام، وسنقسم المبحث إلى مطلبين وهما الاتي:

المطلب الأول: تعريف الأعمال المدنية.

المطلب الثاني: تعريف الأعمال المدنية في التشريع العراقي والأردني.

المطلب الأول تعريف الأعمال المدنية

هي الأعمال التي يقوم بها فرع الهندسة المدنية والمعنية بدراسة وتصميم وتحليل المنشآت المدنية
المختلفة كالأبنية السكنية والخدمية والطرق والجسور والانفاق والمطارات وأن الأعمال المدنية في
تطور مستمر ودون توقف نتيجة تطور الحياة العامة والتصاقاً بنشأة الانسان وتطوره عبر السنين
والعصور. (1)

وان الجزء الذي يهتم الدراسة من الأعمال المدنية هي الأعمال المدنية الهندسية كون أن للإجراءات
الهندسية دور كبير في انشاء الطرق وصيانتها وتوفير السلامة المرورية وفي التقليل من حوادث
الطرق فالغاية منها تأمين تنقل المواطنين من مكان لآخر بصورة جيدة وآمنة، وحماية المشاة
والسواقين والممتلكات من الازدحام المروري ومن الأخطار ومن الأضرار. وتشمل الاجراءات
الهندسية انشاء الطرق حيث أن هندسة النقل والمرور هو فرع من هندسة الطرق، وهو ذلك العلم

(1) شمس الدين، غدير، (2018)، الفرق بين الهندسة المدنية والمعمارية، بيروت.

الهندسي المتعلق بتخطيط وتصميم وتجهيز الطرق والشوارع وشبكاتهما وما يتبعها وما يسير عليها، لأجل أن تكون العملية سليمة واضحة لتنتقل المواطنين وبضائعهم عليها.

وتشمل أعمال هندسية المرور المجالات الثلاثة التالية:

- أولاً: دراسات هندسة المرور: وهي جمع المعلومات والاحصائيات عن كل ما يتعلق بالعملية المرورية، كتعداد السيارات واتجاهاتها وحركاتها وكدراسات المصدر والوجهة والسرعة وحوادث السيارات، بالإضافة إلى استقصاء احوال وكميات الطرق وسير المشاة ووقوف وسير السيارات.
- ثانياً: عمليات هندسة المرور: وهي عبارة عن تجهيز (تأثيث) الشوارع والطرق بالإشارات الضوئية والإشارات المرورية الأخرى كالمشواخص والعلامات والحواجز وجزر المرور ولوازم الانارة، لأجل تأمين اقصى الطرق الآمنة السير ومشى سليمين.
- ثالثاً: دراسة حوادث الطرق: وهي دراسة المواقع التي يتكرر حصول الحوادث فيها أكثر من خمس مرات في السنة الواحدة، وذلك بعمل مخطط يتناول تعديلها وتلافي الظروف التي تساعد في حصول الحوادث فيها أن ما مطلوب هو توحيد الأسس والطرق والوسائل تأهيل كافة عناصر العملية المرورية، (المواطن والسيارة والطرق).⁽¹⁾

المطلب الثاني

تعريف الأعمال المدنية في التشريع العراقي والأردني

أن المشرّعين الأردني والعراقي لم يورد تعريفا صريحا للأعمال المدنية انما جاء تعبير الأعمال المدنية عن الأعمال الهندسية والمقاولات العامة وذات مدلول انشائي يقصد به كافة الأعمال الانشائية والكهربائية التي تدخل في بناء المرافق العامة أو الخاصة ومنها بناء الجسور وانشاء الطرق وكل ما

(1) منشورات الجمعية الأردنية للوقاية من حوادث الطرق، الندوة السنوية 4-5 لسنة 1987م، ص42.

يدخل من أعمال تكميلية لإكمال البناء المطلوب. سواء كانت هذه الأعمال دائمية أو مؤقتة. وكذلك يدخل في مدلول الأعمال المدنية أعمال الصيانة الطارئة الضرورية لأجزاء الطريق التي تتعرض إلى انهيارات وكذلك يدخل في الأعمال المدنية هي كافة أعمال السلامة المرورية المهنية التي ترافق العمل ويمكن تقسيم الأعمال المدنية التي تهم الدراسة كما يأتي:

1- الأعمال المدنية الأساسية: وهي كافة الأعمال والمواد والمعدات التي تدخل في انشاء الطرق والجسور والتي يجب أن تكون ضمن المواصفات الهندسية المطلوبة والتي تتمثل بأعمال التربة وأعمال الكونكريت وأعمال الاسفلت وأعمال صب الأرصفة وغيرها والتي تكون ضمن المواصفات المطلوبة.

2- الأعمال المدنية التكميلية: ويقصد بها كافة الأعمال التي تكمل عمل الأعمال الأساسية مثل تخطيط الطرق وانارة الطرق ووضع العلامات الارشادية والمرورية لخدمة وحماية سالكي الطريق والاسيجة الوقائية اي توفير السلامة المرورية لسالكي الطريق.

3- الأعمال المدنية الخاصة بالصيانة: وهي الأعمال الضرورية التي يجب ان يقام بها عند حدوث خلل أو عيب في الطريق وهي ضرورية جدا لتفادي حصول أي ضرر أو خسارة سالكي الطريق وأيضا يجب ان تكون ضمن المواصفات الفنية بالوقت المطلوب.

وعليه فإن المشرع الأردني لم يورد تعريفاً اصطلاحياً للأعمال المدنية انما اشارت القوانين الخاصة إلى تعريفات بمصطلحات مختلفة لغوياً ونفس المدلول القانوني ومنها ما ورد في المادة (1) من نظام رقم (28) لسنة 2019 (نظام المشتريات الحكومية الأردني) عندما عرف الخدمات الفنية بالدراسات والتصاميم الهندسية والفنية للأشغال والمشاريع الهندسية والاشراف علما تنفيذها وتشغيلها

وكل ما يلزم ذلك من أجهزة ومواد ولوازم وأعمال المساحة واي استثمارات فنية وهندسية تتعلق بالأشغال.⁽¹⁾

وكذلك عرفت نفس المادة الاشغال بالمشاريع الاستثنائية بمختلف أنواعها من بناء وادامة أو هدم أو استكشاف أو ترميم يحتاج اليه من شراء أو استئجار ونقل وتزويد وتسليم المواد والتجهيزات واللوازم والمعدات والمركبات والأجهزة والقطع البديلة الخاصة بهذه الأشغال واللازمة لدراستها وتشغيلها أو متابعة تنفيذها والاشراف عليها.

أما القانون المدني الأردني رقم 43 لسنة 1976 لم يورد تعريف للأعمال المدنية انما اشار اليها ضمناً في عقد المقاولة وكذلك المشرع العراقي في القانون المدني رقم 40 لعام 1950 المعدل لم يشر بصورة مباشرة إلى مصطلح الأعمال المدنية انما اشارة كذلك ضمناً في عقد المقاولة.

ويرى الباحث بالإمكان تعريف الأعمال المدنية: بأنها كافة الاجراءات والمواد والأعمال التي تتدخل وتساعد في انشاء المرفق العام أو الخاص وكذلك جميع الأعمال الخاصة لتشغيل وصيانة المرفق العام وكل ما يلزم لبقاء المستوى الفني المطلوب كما هو مطلوب.

(1) المادة (1) من نظام رقم (28) لسنة 2019 (نظام المشتريات الحكومية الأردني).

المبحث الثاني ماهية الحوادث المرورية

تعتبر ظاهرة حوادث المرور من أكبر المشكلات التي تعاني منها المجتمعات المعاصرة، حيث أصبح الوضع قلق بآتم معنى للكلمة، فبحسب دراسة قامت بها الهيئة الدولية للوقاية من حوادث المرور، أن حوادث المرور حول العالم تتسبب سنوياً بقتل مليون ومائتي قتيل، وخمسين مليون جريح وخمسة ملايين وخمسمائة ألف معاق إعاقة كاملة. (1)

وهذا يوضح ما تسفر عنه الحوادث المرورية من خسائر بشرية ومادية، الأمر الذي يجعل من الحوادث المرورية من أهم المشكلات، وعليه يتناول الباحث في هذا المبحث الحوادث المرورية وآثارها، وذلك في مطلبين وفق الآتي:

المطلب الأول: مفهوم الحوادث المرورية.

المطلب الثاني: آثار الحوادث المرورية.

المطلب الأول مفهوم الحوادث المرورية

تعد الحوادث المرورية ظاهرة لا تخلو منها دولة من الدول ومن بينها الأردن والعراق، وعلاوة على ذلك فإن النقلة الحضارية والاقتصادية التي عمت أرجاء المملكة أسهمت في تنامي هذه الظاهرة، لما نتج عنها من تزايد هائل في عدد المركبات، وبالتالي تزايد عدد السائقين الأمر الذي شكل عبئاً ثقيلاً على الخدمات المرورية التي يتم تقديمها على الطرق داخل المملكة.

(1) عباس، فتحية بن، (2012م)، دور الاعلام في التوعية والوقاية من حوادث المرور في الجزائر، رسالة ماجستير، جامعة الجزائر، ص95.

وكان من جراء هذه الزيادة الهائلة في عدد المركبات وعدد السائقين زيادة في عدد الحوادث المرورية، التي تخلف ورائها وفيات وإصابات ذات آثار اجتماعية واقتصادية وصحية، وعليه يتناول الباحث في هذا المبحث أسباب الحوادث المرورية وآثارها، وذلك من خلال الآتي:

أولاً: التعريف بالحوادث المرورية وأسبابها

تمثل حوادث المرور معضلة عصرية، وتعتبر من الأحداث المهددة لحياة الإنسان وينتج عنها الكثير من الإصابات والعاهات، وتتسبب في تلفيات هائلة للممتلكات العامة والخاصة، ولا يعد من المبالغة القول بأن ضحايا حوادث الطرق تفوق ضحايا الحروب والعمليات الإرهابية، وفيما يلي نتناول تعريف الحوادث المرورية وأسبابها وفق الآتي:

1. التعريف بالحوادث المرورية:

هناك تعريف عديدة للحوادث المرورية، ولكنها جميعاً تبدو متشابهة، من حيث المضمون، وفيما يلي نورد بعض من هذه التعاريف.

تعرف الحوادث المرورية بأنها الحوادث التي يتوفر فيها الآتي (1) :

أ . أن تحدث في الطريق العام.

ب . أن ينتج عنها وفاة، أو إصابة شخص، أو أكثر.

ج . أن تشترك فيها إحدى المركبات المتحركة على الطريق.

كما يعرف الحادث المروري بأنه: الواقعة التي تسبب فيها المركبة في إحداث خسائر في الأرواح،

أو الممتلكات، أو كليهما بدون قصد سابق أثناء قيادتها في الطريق.

(1) راضي، عبد المعطي السيد، (2008م)، الآثار الاقتصادية لحوادث المرور، جامعة نايف للعلوم الأمنية، الرياض،

وكذلك يعرف الحادث المروري بأنه: الواقعة غير المتعمدة وبدون قصد سابق التي ينجم عنها

وفاة، أو إصابة، أو خسارة للممتلكات بسبب المركبات، أو حمولتها أثناء حركتها على الطريق العام⁽¹⁾

ومن التعريفات السابقة يتضح انه تعريف حادث المرور لا بد من توافر العناصر الآتية:

1 . عنصر الخطأ: وهو الفعل الصادر من الشخص بدون قصد ويتحقق هذا الفعل بسبب الإهمال،

أو عدم الاحتياط، أو الرعونة، أو عدم مراعاة القوانين واللوائح والأنظمة.

2 . عنصر المركبة: أن يكون هذا الفعل الخاطئ الذي ينجم عنه الضرر واقعاً بسبب استخدام

المركبة كالسيارات والدراجات النارية، والمقطورات، وغيرها.

3 . الطريق العام: ونعني به أن يكون هذا الفعل الخاطئ الذي نجم عنه الضرر قد وقع بسبب

استخدام المركبة للطريق العام.

4 . حدوث خسائر في الأرواح، أو الممتلكات، أو كليهما: ويعبر هذا عن الخسائر الاقتصادية

والبشرية والصحية الناتجة عن الحوادث المرورية. ويقصد بالحادث المروري بأنه: الفعل الذي يصدر

بدون سابق قصد، أو عمد وينجم عنه ضرر يصيب الغير، سواء أكان وفاة، أو إصابة، أو تلفيات

بسبب استخدام المركبة أثناء حركتها على الطريق العام.⁽²⁾

ويعرف الباحث الحادث المروري بأنه كل ضرر يصيب سالكى الطريق سواء من الركابيين أو

المشاة جراء حدوث اصطدام مركبتين أو مركبة مع جزء من اجزاء الطريق بسبب إهمال أو خلل

في أجزاء الطريق أو لسبب آخر حسب طبيعة ونوع كل حادث.

(1) الشريف، حمود بن هزاع بن عبدالله (2015)، المشكلة المنسية، الآثار النفسية للحوادث المرورية، المجلة التربوية

الدولية المتخصصة، مج4، ع2، الأردن، ص 15.

(2) راضي، عبد المعطي السيد، المرجع السابق، ص 18-19.

ثانياً: أسباب الحوادث المرورية

تشير الدراسات إلى أن مراعاة سائقي المركبات الأنظمة المرور وتعليمات السير في الدول العربية متدني جداً، وربما يعطي انطبعا أن هناك خلل ما، إما في السائقين أنفسهم، أو بالتعليمات والإرشادات والعلامات المرورية، أو أن هذه الأنظمة والقوانين لا تخضع لتقييم مستمر عن طريق إجراء دراسات قبلية وبعديّة، أو لعدم وجود آلية لتطبيق القانون الصارم الذي يجعل الآخرين يحترمون هذه التعليمات المرورية بالذات. (1)

والحوادث المرورية لا تحدث صدفة فهناك ثلاث عناصر مساهمة في ذلك وهي الطريق والسيارة ومستعملي الطريق من سائقين ومشاة، وتتأثر الحوادث المرورية بالأيام وساعات الذروة أو الازدحام بل والشهر وحالة الطقس والرؤيا ونوع السيارة والأضواء وتصميم الطريق وتصرفات مستعملي الطريق فإذا ذكر على سبيل المثال ان انزلاق السيارة هو السبب في الحادث فإن ذلك قد يعني ارتباطا بحالة السيارة وسطح الطريق والمناخ وسرعة السائق. (2)

وتساهم العناصر الثلاثة بالحادث المروري وفق الآتي:

1. الطريق:

يساهم الطريق في حوادث المرور من خلال العوامل الآتية:

أ. التصميم الهندسي للطريق ويشمل المنحنيات الأفقية والرأسية وسطح الطريق وملاءمته للسرعة المسموح بها عليه.

(1) الحميدان، عايد علي، (2006م)، الآثار الاجتماعية للحوادث المرورية، جامعة نايف للعلوم الأمنية، الرياض، ص6.

(2) محمد محمد مرسى، (2003م)، الحوادث المرورية وأثرها على الأطفال، مجلة الطفولة العربية، ع15، الكويت، ص 81.

ب. العيوب الهندسية المتمثلة في التصميم الخاطئ للطريق، وعدم وجود الاكتاف، بالإضافة إلى

غياب التخطيط السليم عند انشاء الطريق

ج. الحفريات التي تسببها أعمال الصيانة، والتركيبات لبعض الشركات الخاصة التي تفتقر لوسائل

السلامة المرورية.

د. الإضاءة من حيث كفايتها وملاءمتها للطريق وتأثيرها على الرؤية.

2. السيارة:

بالرغم من أن السيارة هي أهم الأدوات الرئيسية في حركة المرور، ورغم ما تحققه للبشرية من

منافع عديدة وفوائد متنوعة، إلا أن لها آثار ضارة سواء على الصحة، أو على المجتمع، أو في مجال

الطاقات المستنزفة وهو ما ينعكس بأثر سلبي على التنمية.⁽¹⁾

وتساهم السيارة في حوادث المرور من خلال الآتي:

أ . أعداد السيارات المتزايدة، أي من حيث الكم.

ب . نوع السيارات وكفاءتها وسلامتها الفنية، أي من حيث الكيف.⁽²⁾

3 . السائق:

هناك عدة صور تبين مدى تسبب السائق في وقوع الحوادث منها مخالفة أنظمة المرور، فارتكاب

المخالفات المرورية تؤدي إلى الوقوع في الحوادث المرورية، مثل السرعة الزائدة، أو الدوران غير

النظامي، أو التجاوز الخاطئ، أو عدم التقيد بالإشارة الضوئية، أو التوقف غير النظامي، وغيرها ،

(1) راضي، عبد المعطي السيد، المرجع السابق، ص 6.

(2) محمد، محمد مرسي، المرجع السابق، ص 81.

هذا إلى جانب أن حالة السائق التي يكون عليها أثناء قيادته للمركبة تؤثر في قيادته، كتعرضه لظروف صحية طارئة، أو نفسية غير ملائمة، أو أنه قد يقود المركبة تحت تأثير المسكرات، أو المخدرات، أو الأدوية المنومة مما يعرضه إلى حادث مروري محتمل. (1)

ويساهم السائقون في التسبب بالحوادث المرورية بالآتي:

أ. قلة الخبرة والتدريب في قيادة المركبة.

ب. الجوانب المختلفة للسائقين من جوانب نفسية وجسمية وعقلية.

ج. سوء القيادة والعادات السيئة كالسرعة وعدم التقيد بالمسار وعدم ترك مسافة ملائمة بينه وبين السيارة التي أمامه وعدم التقيد بقواعد وتعليمات المرور. (2)

4 . الأحوال المناخية:

يتعرض سائقو السيارات أحياناً خلال قيادتهم على الطرقات لظروف مناخية طارئة تتسبب في انخفاض مدى الرؤية، مع احتمال حدوث انزلاقات، وأعطال تصيب بعض المركبات، الأمر الذي يؤدي غالباً إلى حدوث عرقلة للسير، ولا يستبعد وقوع حوادث مرورية، وهذا كله يفرض على السائقين التعامل بحذر مع تلك الظروف، ولعل أهمها الرياح والعواصف الرملية، والضباب، والثلوج، والأمطار الغزيرة، وتعتبر درجة الحرارة التي تنشأ عن الشمس أو غيرها من العوامل المساعدة على انخفاض معامل الاحتكاك مما يجعل الطريق زلقاً أكثر خلال النهار في فصل الصيف. (3)

(1) عباس، فتحية بن، المرجع السابق، ص 98.

(2) الحميد، عبدالعزيز، (1988م)، الآثار الاجتماعية والاقتصادية الناجمة عن حوادث المرور، جامعة الملك سعود، الرياض، ص12.

(3) عباس، فتحية بن، المرجع السابق، ص 99.

5. المشاة:

المشاة أكثر فئات المجتمع تضرراً من وقوع الحوادث المرورية، ذلك أن سوء استخدامهم للطريق من شأنه أن يعرض سلامتهم للخطر، وهناك عدة صور تبين مدى تسببهم في وقوع الحوادث مثل عدم التقيد بممرات عبور المشاة، والتجمع حول مواقع حوادث المرور، وكذلك لهو الأطفال على الطرقات نتيجة إهمال ذويهم لهم، وتعدي أصحاب المحلات أو الباعة المتجولين على الأرصفة وإشغالها ببضائعهم، الأمر الذي يلجئ المشاة لاستخدام الطريق بدلاً من الرصيف. (1)

وتجدر الإشارة إلى أن بعض المشاة يجدون في عبور الجسور مشقة، فيفضلون المجازفة في حياتهم على أن يسلكوا طريق السلامة، وبذلك يكون بعض المشاة سبباً في الحوادث المرورية، بسبب عدم إدراكهم لقواعد المرور وعدم الانتباه والحذر. (2)

المطلب الثاني

آثار الحوادث المرورية

يبذل الباحثون جهوداً كبيرة لتتبع الآثار الاجتماعية والاقتصادية والصحية المترتبة على الحوادث المرورية، ومن المنطقي أن يتباين تأثير حوادث المرور مع درجة الضرر الناجمة من تلك الحوادث، وفيما يلي نتناول الآثار الاجتماعية والصحية والاقتصادية للحوادث المرورية كالاتي:

الفرع الأول: الآثار الاجتماعية

لقد بات واضحاً أن الخسائر التي تسببها الحوادث المرورية تفوق غيرها من الخسائر الناجمة عن مختلف أنواع الجرائم، فأصبح عدد الضحايا من وفيات وجرحى ومعوقين الناجمة عن الحوادث

(1) الحميد، عبد العزيز، المرجع السابق، ص13.

(2) محمد، محمد مرسى، المرجع السابق، ص82.

المرورية في العالم، تتجاوز عدد الذين يقتلون أو يتأثرون سنوياً بمختلف أشكال الصراعات والمنازعات الأمنية على المستوى الدولي. (1)

وتتمثل الآثار الاجتماعية للحوادث المرورية في خسارة أسرة الفرد وذويه وأصدقاء له، وأيضا خسارة المجتمع له عندما يكون هذا الفرد منتجا وفعالا، فعندما يكون هذا الفرد هو عائل لأسرته فإن الخسارة على تلك الأسرة ستكون فادحة من جراء فقدان معيّلها، كما تؤدي الحوادث المرورية إلى الآلام والحزن، وتلك المشاعر والأحاسيس الإنسانية لا يمكن التعبير عنها مادياً، كما أن لها انعكاسات سلبية على سلوكيات ذوي المفقود. (2)

والممتنع للآثار الاجتماعية للحوادث المرورية يجد أنها بدأت تغزو العديد من الأسر بغض النظر عن اختلافاتها، فهناك جمهور من المصابين والمعاقين والوفيات بسبب هذه الحوادث، وأن الأمر لم يعد متعلقا ببعض قائدي المركبات المتهورين، بل تعداه ليصل إلى الدرجات النارية وغيرها من الوسائل الخطرة التي لا يراعي قائديها أدنى حدود السلامة المرورية، ويتسببون بالآلام والمآسي للأفراد والأسر التي تعاني من عدّ أحد أفرادها أو المعاناة من جراء الإعاقة التي لحقت به، وكذلك فقدت الأسرة والمجتمع فردا منتجا قاموا بدفع فاتورة علاجه، وما يسببه تزايد هذه الحالات من إشغال للمستشفيات والمراكز الطبية وإرهاق لمؤسسات الدولة وعدم تمكنها من توفير الخدمات المميزة في المجال الصحي.

(1) راضي، عبد المعطي السيد، المرجع السابق، ص 6.

(2) الرشيد، مقرن سعود مطني، (2010) م، انعكاسات تعديلات أنظمة المرور على الحوادث من وجهة نظر العاملين في المرور والسائقين، رسالة ماجستير، جامعة مؤتة، الأردن، ص14.

ولقد أثبتت دراسات عديدة أن من أبرز أسباب تصدع كثير من الأسر وانحراف سلوكيات كثير من الشباب يعود إلى غياب رب الأسرة بسبب الوفاة أو غيرها، ومن الآثار الاجتماعية للحوادث المرورية ترمل بعض نساء ضحايا حوادث المرور المتوفين وهذا يشكل مرحلة قاسية على حياة المرأة والأطفال، فالمرأة بمفردها عاجزة عن السيطرة على الأسرة بالشكل المناسب فيما لو كان الأب ما زال على قيد الحياة، وهذا يؤثر على تنشئة الأطفال، مما قد يعرضهم إلى الفشل في التعليم ومواصلة الدراسة، والاتجاه نحو رفاق سوء وبالتالي الوقوع في الانحراف السلوكي. (1)

وقد أثبتت الدراسات المتخصصة أن معدلات الوفيات لكل عشرة آلاف مركبة مسجلة في الدول النامية تعادل عشرين ضعفاً لتلك المسجلة في الدول الأوروبية ودول أمريكا الشمالية، كما أن معدلات الحوادث المرورية سجلت انخفاضات خلال العقدين الماضيين في الدول الصناعية، بينما لا تزال هذه المعدلات تتصاعد في الدول النامية، ما دعا منظمة الصحة العالمية إلى أن تسمى هذه المشكلة بأنها مرض العصر.

والحوادث المرورية إحدى النتائج المترتبة على عمليات التنمية التي تشهدها الدول، ولا شك أن تأثيرها يزداد في الدول التي لا تسمح بتوجيه جزء من الموارد لاستثمارها في إجراءات السلامة المرورية، ما يترتب عليه من انخفاض في الوعي المروري وعدم تنفيذ إجراءات السلامة. (2)

ونظراً لأن مشكلة الحوادث المرورية تسبب تكاليف ضخمة يتكبدها المجتمع من خسائر في الأرواح ما بين وفيات وإصابات وينعكس ذلك على الفاقد في الناتج القومي، كذلك التلقيات في

(1) الرشيدى، مقرن سعود مطني، المرجع السابق، ص14.

(2) راضي، عبد المعطي السيد، المرجع السابق، ص8.

الممتلكات العامة والخاصة، ورغم صعوبة القياس الأثر هذه الخسائر الناتجة لعدم دقة الإحصاءات ولكن المؤشرات تؤكد خطورة هذه النتائج وتفاقمها بتفاقم المشكلة.

الفرع الثاني: الآثار الاقتصادية

إن مشكلة الحوادث المرورية لم تعد مشكلة بسيطة يدخل في زيادة حجمها عوامل بسيطة، وإنما لما يتميز به العصر الحديث من سرعة الإنتاج من المركبات وكثرة استخدام الآليات في الحياة اليومية، ما جعلها ظاهرة خطيرة تحتاج للدراسة والبحث من ناحية مدى تأثيرها في اقتصاديات الدول النامية. (1)

وهناك آثارا اقتصادية كبيرة تتركها حوادث المرور، وهذه الآثار قد تلحق بالمال الخاص، وبالمال العام، فمن ضياع المال الخاص مثلا في حالة الحوادث المرورية تهشم السيارات وتلفها، ونفقات صيانتها، كما لا يستهان أيضا بالنفقات الباهظة للعلاج من الإصابات سواء ما تنفقه الدولة في المستشفيات العامة أو ما ينفقه الأفراد في المستشفيات الخاصة. (2)

ويترتب على الحوادث آثارا أخرى كبيرة تتمثل بهدر المال العام فتعرض حواجز الطرق وأعمدة الكهرباء وإشارات المرور والأرصفة للتكسير، وكل ذلك يكلف المال العام الشيء الكثير، وعلى الصعيد الفردي قد تؤدي الحوادث إلى فقر المصاب بسبب عجزه عن الكسب والعمل، وبدلا من أن يكون هذا العضو فعالا ومنتجا، فقد يصبح عالة على غيره وعلى مجتمعه، ويؤدي الفقر إلى آثار اجتماعية سيئة، كما أن تلف السيارات وإصلاحها يحمل عبئا ماليا قد يكون سببا في إنعاش اقتصاد الغير من خلال استيراد السيارات أو قطع الغيار.

(1) راضي، عبد المعطي السيد، المرجع السابق، ص 7.

(2) الرشيد، مقرن سعود، المرجع السابق، ص 15.

ونخلص إلى أن اقتصاد الدولة يتأثر بما تسببه حوادث المرور من أضرار كبيرة في الأموال

والممتلكات، وفيما يلي استعراض لبعض تلك الآثار:

- 1 . الخسائر في المنتجات الصناعية بسبب تغيب المصابين عن العمل.
- 2 . تكاليف العلاج للمصابين في الحوادث المرورية في المستشفيات.
- 3 . الأضرار التي تصيب الممتلكات العامة والخاصة.
- 4 . الخسائر المادية التي تلحق بالمعاقين وذويهم بسبب توقفهم عن العمل. (1)

الفرع الثالث: الآثار الصحية

تشمل الآثار الصحية الإصابات الجسدية التي يخلفها الحادث المروري كالجروح والخدوش الطفيفة، مروراً بالجروح العميقة والكسور المركبة، وانتهاء بالوفاة، مما يؤثر بشكل أو بآخر على حساب مستوى الخدمة التي تقدمها المستشفيات للمرضى العاديين، وهناك الخسائر المادية الناتجة عن الحوادث المرورية والتي تتمثل في تكلفة علاج المصابين، ولا يتوقف الأمر عند العلاج بالمستشفى إنما أيضا هناك جانب آخر يبرز حجم المشكلة ومعاناة الجهات الطبية معها، هذا الجانب يتمثل بإسعاف المصابين أي بالمرحلة التي تسبق مرحلة الوصول إلى المستشفى للعلاج وما يترتب على ذلك من كلف مالية باهظة. (2)

(1) الرشيدى، مقرن سعود، المرجع السابق، ص 8.

(2) هزاع، حمود بن، المرجع السابق، ص 17.

ولا تسبب الحوادث المرورية فقط إعاقات جسدية، بل إنها تسبب آثار نفسية أيضاً، وإن كثرة المخالفات والحوادث المرورية تزيد من التوترات النفسية الناجمة عن عدم إحساس الفرد بانتظام الأحداث في بيئته، وهذا ما قد يترتب عليه ظهور الكثير من المشكلات النفسية. (1)

ولا يقتصر تأثير الحوادث المرورية على زيادة التوترات التي يشعر بها الفرد فقط، حيث أن الزيادة في التوتر عموماً تؤدي إلى تشتيت انتباه الفرد وهذا بدوره يؤدي إلى زيادة الحوادث المرورية، وهكذا يستمر تأثير هذه الدائرة من الأحداث المتبادلة التأثير، ما يؤدي إلى تناقص شعور الفرد بالأمن النفسي مع الزيادة في عدد المخالفات والحوادث المرورية. (2)

كما تزداد التوترات الناجمة عن المخالفات المرورية كلما قلت قدرة المرء على التنبؤ بسلوك قادة المركبات الأخرى الذي ينجم عن انخفاض وتيرة إتباع أنظمة المرور، وكلما زادت المخالفات المرورية وحوادث المرور زادت مشاعر القلق والتوتر، هذه الحال تعني بالضرورة انحساراً جزئياً للمساندة الاجتماعية، وهذا ينعكس مرة أخرى على تنامي معدلات التوتر والقلق. (3)

وتعد الضغوط الحادة المصاحبة للصدمات النفسية ومنها حوادث السيارات التي تسبب في حدوث خلل في التركيب الكيماوي في مخ الإنسان، وما ينتج عنها من أعراض جسمية فسيولوجية تعرف فيما يسمى بالاضطرابات الناتجة، والاضغوط الصدمية وهي لا تقتصر على مرتكب الحادث بل تمتد إلى مرافقيه وأسره جميعاً وحتى من يشاهد الحادث. (4)

(1) ميخائيل، اسعد، (1994م)، علم الاضطرابات السلوكية، دار الحيل الجديد، بيروت، ص17.

(2) هزاع، حمود بن، المرجع السابق، ص17.

(3) العنزي، فلاح، (2003م)، علم النفس الاجتماعي، مطابع التقنية، ط1، الرياض، ص23.

(4) ميخائيل، اسعد، المرجع السابق، ص 44.

وما الأحداث الصدمية إلا أحداثاً عنيفة يعجز الإنسان عن مواجهتها أو التغلب عليها وهي مرتبطة بالكوارث الطبيعية، أو الحروب الفجائية ونتائجها، أو الحوادث التي ينتج عنها الخسارة المادية والمعنوية مثل الموت وخسارة السيارة، أو أي تهديد مماثل لحياة الإنسان العادي وأمنه وسلامته. (1)

وقد تظهر أعراض هذه الاضطرابات بعد عدة أسابيع من الإصابة بالصدمة أو عدة شهور أو سنوات حسب ظروف كل حالة على حده، والشخص العادي قد يستطيع أن يتغلب عليها ويستكمل حياته إذا لم تتداخل هذه الضغوط مع طريقة المعيشية اليومية. (2)

إن الكثير من المشكلات النفسية يمكن أن تنجم عن التعرض لخبرات صادمة بصورة مباشرة أو غير مباشرة كالتعرض لحوادث المرور أو مشاهدتها، كما أن من تعرضوا لإعاقات ناجمة عن تعرضهم لحوادث مرورية يمكن أن يعانون من صعوبات جمة في سبيل تكيفهم مع أسلوب حياتهم الجديد.

(1) العنزي، فلاح، المرجع السابق، ص 25.

(2) العنزي، فلاح، المرجع نفسه، ص 67.

الفصل الثالث

اخلال الدولة بالتزاماتها بتوفير شبكة طرق صالحة للاستخدام

ان إدارة الدولة الحديثة، تقوم على أساس مفهوم (الدولة خادمة للشعب) بدلا عن مفهوم (الشعب خادم للدولة)، وهذا المفهوم؛ يستلزم أن تقوم الدولة بواجباتها ومسؤولياتها، بغية تسهيل إيصال الخدمات للمواطنين المقيمين على أرض الدولة، وكذلك الأشخاص الوافدين، والأجانب، وممن يعيشون على أرضها، بصفة دائمة أو مؤقتة، دون النظر لأي اعتبارات عرقية، أو دينية، أو طائفية، تحديدا، توفير الخدمات العامة الأساسية اللازمة للحياة والكرامة والرفاه.

يمثل تقديم الخدمات العامة جوهر العقد الاجتماعي بين الدولة ومواطنيها، وروح العدالة الاجتماعية بين المواطنين من حيث تحقيق المساواة في الحصول على الخدمات العامة الجيدة، وحجر الأساس في ضمان نوعية مقبولة من الحياة الحرة والكرامة، فضلا عن أن موضوع توفير شبكة طرق متينة وهي من اهم الخدمات العامة التي تلتزم الدولة بتقديمها وتطويرها.

وبالتالي سنبحث في هذا الفصل، النظام القانوني لالتزام الدولة بتوفير شبكة الطرق، وكذلك

أساس مسؤولية الدولة. من خلال المبحثين الآتيين:

المبحث الأول: النظام القانوني لالتزام الدولة بتوفير شبكة الطرق.

المبحث الثاني: أساس مسؤولية الدولة.

المبحث الأول النظام القانوني لالتزام الدولة بتوفير شبكة الطرق

يعتبر توفير شبكة الطرق وصيانتها من اهم واجبات الدولة، حيث تلتزم الدولة ببناء شبكة الطرق وتنظيم اليات استخدامها من خلال مجموعة من التشريعات التي يتم إصدارها وبالتالي سنتناول في هذا المطلب، التزام الدولة ببناء شبكة طرق، وكذلك الطبيعة القانونية لالتزام الدولة من خلال الآتي:

المطلب الأول: أساس التزام الدولة ببناء شبكة الطرق.

المطلب الثاني: ماهية الطبيعة القانونية لالتزام الدولة.

المطلب الأول أساس التزام الدولة ببناء شبكة الطرق

تلتزم الدولة ببناء شبكة الطرق استنادا إلى مجموعة من القوانين، سواء تلك النصوص التي تضمنها الدستور، أو التشريعات التي تصدر من السلطة التشريعية. حيث سنبحث الأساس الدستوري لالتزام الدولة ببناء شبكة الطرق ومن ثم سنتناول التشريعات التي تلزم الدولة ببناء شبكة الطرق.

الفرع الأول: الأساس الدستوري لالتزام الدولة ببناء شبكة الطرق

أشارت الدساتير بصورة غير مباشرة إلى التزام الدولة ببناء شبكة طرق وإدامتها وصيانتها، وتأتي هذه الإشارة من خلال نص الدستور العراقي الدائم لسنة 2005م على ان " للعراقي حرية التنقل والسفر والسكن داخل العراق وخارجه " (1) حيث ان هذا النص قد أورد حق المواطن في التنقل والسفر داخل العراق وكذلك خارجه، وبطبيعة الحال فإن ضمان حق التنقل داخل البلد يلزم الدولة بتوفير شبكة طرق صالحة للاستخدام.

(1) انظر نص المادة 44/أولاً، من دستور جمهورية العراق الدائم لسنة 2005م.

وأيضاً لا يكون تقييد ممارسة أي من الحقوق والحريات الواردة في الدستور أو تحديدها إلا بقانون أو بناء عليه، على ألا يمس ذلك التحديد والتقييد جوهر الحق أو الحرية⁽¹⁾ حيث ان الدستور العراقي قد منع تقييد حق التنقل والسفر داخل العراق وخارجه الا استنادا إلى قانون يقيد هذا الحق كاستثناء من الأصل.

وأناط الدستور العراقي مسؤولية إدارة الدولة بالسلطة التنفيذية المتمثلة بمجلس الوزراء والمؤسسات والدوائر المرتبطة بمجلس الوزراء من خلال النص على أنه " يمارس مجلس الوزراء الصلاحيات الآتية: أولاً: تخطيط وتنفيذ السياسة العامة للدولة والخطط العامة والإشراف على عمل الوزارات والجهات غير المرتبطة بوزارة" حيث ان صلاحيات تخطيط وتنفيذ السياسة العامة والخطط العامة في الدولة والإشراف على عمل الوزارات والجهات غير المرتبطة بوزارة⁽²⁾، وبالتأكيد فإن هذا النص يشير إلى الزام الدولة بوضع وتنفيذ الخطط العامة ومن اهم هذه الخطط بلا شك توفير شبكة طرق متينة وادامتها وإصلاحها بحيث تكون صالحة للاستخدام.

وفي هذا السياق أيضاً أشار الدستور الأردني لسنة 1952 المعدل، بأنه " لا يجوز أن يحظر على أردني الإقامة في جهة ما أو يمنع من التنقل ولا أن يلزم بالإقامة في مكان معين الا في الاحوال المبينة في القانون".⁽³⁾ وهذا المبدأ يكون على قدم المساواة بين كل المواطنين دون أي تمييز على أساس غير قانوني.⁽⁴⁾ حيث ان النص الدستوري قد أشار إلى ان حق التنقل مكفول بموجب الدستور

(1) انظر: نص المادة 46 من دستور جمهورية العراق الدائم لسنة 2005م.

(2) انظر: نص المادة 80/أولاً، من دستور جمهورية العراق الدائم لسنة 2005م.

(3) انظر: نص المادة 2/9 من دستور المملكة الأردنية الهاشمية لسنة 1952م وتعديلاته.

(4) انظر: الطهراوي، هاني علي، (2014)، النظم السياسية والقانون الدستوري، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان،

وبالتالي فإن الدولة ملزمة بتوفير كل ما يلزم لممارسة حق التنقل ومن أهم مستلزمات ممارسة هذا الحق هو توفير شبكة طرق صالحة للاستخدام.

كما أن " التقسيمات الادارية في المملكة الأردنية الهاشمية وتشكيلات دوائر الحكومة ودرجاتها واسماؤها ومنهاج ادارتها وكيفية تعيين الموظفين وعزلهم والاشراف عليهم وحدود صلاحياتهم واختصاصاتهم تعين بأنظمة يصدرها مجلس الوزراء بموافقة الملك " (1)

وفق هذا النص فإن صلاحيات إدارة التقسيمات الإدارية (مجلس الوزراء والوزارات) وواجباتها ومهامها يتم وفق القانون (2)، بموجب أنظمة يصدرها مجلس الوزراء وتوشح بتوقيع جلالة الملك. ومن اهم هذه الواجبات التي تضمن ممارسة المواطن لحق التنقل هو إلزام الدولة بتوفير شبكة الطرق.

الفرع الثاني: التشريعات التي تلزم الدولة ببناء شبكة الطرق

تتولى الدولة اصدار التشريعات اللازمة بتوفير الخدمات والقيام بواجباتها، من خلال السلطة التشريعية وحيث تقوم السلطة التنفيذية بتنفيذ هذه التشريعات، وخصوصا تلك التشريعات المتعلقة بتنظيم الجهاز الإداري مثل القوانين المتعلقة بالوزارات، فبالنسبة للوزارات التي يتصل عملها بشبكات الطرق وبنائها فقد صدر في العراق قانون وزارة النقل والمواصلات رقم (7) لسنة 1994م، ومنح هذا القانون وزارة النقل والمواصلات مهام الاشراف على قطاع النقل والمواصلات والمساهمة في تأمين النقل الجوي والبري والمائي للأشخاص والبضائع بوسائط النقل المختلفة. وكذلك اعداد دراسات الجدوى الاقتصادية والفنية لمشاريع النقل الجوي والبري والمائي والسكك الحديد والاتصالات السلكية

(1) انظر: نص المادة 120 من دستور المملكة الأردنية الهاشمية لسنة 1952م وتعديلاته.

(2) وفي المعنى نفسه انظر: الليمون، عوض، (2015)، تطور النظام الدستوري الأردني، دار وائل للنشر والتوزيع، عمان، ص99.

واللاسلكية والبريد وتصميم وتنفيذ المشاريع والقيام بجميع الأعمال والخدمات المتصلة بتلك الأغراض. (1)

وصدر أيضا قانون وزارة الاعمار والاسكان رقم (33) لسنة 2012م، وتتولى وزارة الاسكان والتعمير اقتراح الخطط في مجال المباني والاسكان والطرق والجسور وتنفيذ المجمعات المدنية ضمن الخطط العامة للدولة. والقيام بصيانة الطرق العامة بما في ذلك طرق المرور السريع، الواقعة خارج حدود امانة العاصمة والبلديات وصيانة وتشغيل الجسور مع تأنيثها والحفاظ على محرماتها وتملك الاراضي لهذه المشاريع. (2)

وقد صدر أيضا قانون الطرق العامة العراقي رقم (35) لسنة 2002 المعدل حيث يلزم القانون هيئة الطرق والجسور بالحفاظ على سلامة الطرق العامة والجسور والتقاطعات والانفاق وصيانتها ومنع التجاوز عليها تحديد محرمات الطرق العامة الجسور والتقاطعات والانفاق وتنظيم استعمالها. (3)

واستنادا إلى القانون السابق صدر النظام الداخلي للهيئة العامة للطرق والجسور رقم (3) لسنة 1988م الذي جعل مهمة الاشراف على تصميم مشاريع الطرق العامة بجميع انواعها بما في ذلك طرق المرور السريع الواقعة خارج حدود امانة بغداد والبلديات وكذلك الجسور والتقاطعات والانفاق والمطارات المدنية ولها تصميم بعض الطرق والجسور والتقاطعات الصغيرة للهيئة العامة للطرق والجسور. (4)

(1) انظر: نص المادة 1/ أولا وثامنا من قانون وزارة النقل والمواصلات العراقي رقم (7) لسنة 1994م

(2) انظر: نص المادة 1 من قانون وزارة الاعمار والاسكان العراقي رقم 33 لسنة 2012م.

(3) انظر: نص المادة 2/ أولا وثانيا من قانون الطرق العامة العراقي رقم (35) لسنة 2002

(4) انظر: نص المادة 2/ أولا من النظام الداخلي للهيئة العامة للطرق والجسور في العراق رقم (3) لسنة 1988م.

وفي المملكة الأردنية الهاشمية صدر قانون الطرق العامة الأردني رقم 24 لسنة 1986م، حيث نص القانون على انه " تكون الوزارة مسؤولة عن كافة الشؤون والأعمال المتعلقة بالطرق في المملكة وذلك وفقا للأحكام وضمن الصلاحيات المنصوص عليها في هذا القانون". (1)

وأیضا تتولى وزارة الاشغال العامة وضع الخطط والتصاميم الخاصة بالطرق وتنفيذ المشاريع المقررة لها أو المتعلقة بها وتصنيف الطرق ووضع التنسيبات بذلك ورفعها إلى مجلس الوزراء لإصدار القرارات المناسبة بشأنها والاشراف على الطرق وصيانتها وتحسينها أو تنفيذ كافة الأعمال التي تضمن رفع كفاءتها وتؤمن اقصى درجات السلامة في استخدامها وتزويدها لذلك الغرض بشواخص وعلامات المرور وتثبيت أية اشارات أو اعلانات على جوانبها سواء كانت داخل حرمها أو خارجه ومنع وضع اية اشارات أو علامات أو اعلانات وازالتها اذا تبين لها انها تؤثر على الطريق أو كفاءتها أو على سلامة المرور عليها. (2)

ومما تقدم نجد ان السلطة التشريعية في الدولة قد أصدرت التشريعات التي حددت فيها الجهات المختصة ببناء الطرق والاشراف عليها وادامتها، وهذا يستلزم منا بحث الطبيعة القانونية لالتزام الدولة بتوفير شبكة طرق صالحة للاستخدام وهذا ما سنتناوله في المطلب القادم.

(1) انظر: نص المادة 3 من قانون الطرق الأردني رقم 24 لسنة 1986م.

(2) انظر: نص المادة 1/4 من قانون الطرق الأردني رقم 24 لسنة 1986م.

المطلب الثاني

ماهية الطبيعة القانونية لالتزام الدولة بتوفير شبكة طرق صالحة للاستخدام

سنبحث في هذا المطلب الطبيعة القانونية لالتزام الدولة بتوفير شبكة طرق صالحة للاستخدام من خلال بحث التزام الدولة بوصفها صاحبة الإدارة، حيث تتولى الدولة إدارة شبكة الطرق بوصفها تدير مرفقا عاما، وكذلك التزامها بأعمال الصيانة وجمع الإيرادات والضرائب على استخدام هذه الطرق، وهذا كله من خلال الفرعين الآتيين:

الفرع الأول: التزام الدولة بوصفها تدير مرفق عام

يقصد بالمرفق العام في إطار القانون الإداري حسب المعيار العضوي الهيكل أو الهيئة أو المؤسسة أو التنظيم المتكون من مجموعة من الأشخاص والأموال (الأشياء) الذي ينشأ ويؤسس لإنجاز مهمة عامة معينة مثل الجامعة والمستشفى ووحدات وأجهزة الإدارة العامة. وبمعنى آخر أنه المنظمة التي تعمل على أداء الخدمات وإشباع الحاجات العامة ويتعلق هذا التعريف بالإدارة أو الجهاز الإداري. (1)

أما وفق المعيار الموضوعي يقصد بالمرفق العام حسب هذا المعيار النشاط أو الوظيفة أو الخدمة التي تلبي حاجات عامة للمواطنين مثل التعليم العام والرعاية الصحية والبريد والمواصلات بغض النظر عن المنظمة أو الجهة أو الهيئة القائمة به. أي هو كل نشاط يباشره شخص عام بقصد إشباع حاجة عامة. (2)

(1) ليلو، مازن راضي، (2008) القانون الإداري والمؤسسات الإدارية، منشورات الأكاديمية العربية، ص 73.

(2) ليلو، مازن راضي، المرجع السابق، ص 73.

ويعرف المرفق العام أيضا على أنه " النشاط الذي يحقق الخدمة العامة سواء قامت به هيئات عامة أو جهاز خاص لطالما يقع هذا الجهاز تحت اشراف السلطة العامة وهيمنتها" وكذلك يعرف بأنه "نشاط تمارسه جماعة عامة يهدف إلى اشباع حاجة من الحاجات التي تحقق الصالح العام" (1) ووفق قرار محكمة التمييز الاتحادية العراقية " فان الغاية والهدف الأساسي من المرفق العام هو تقديم الخدمات العامة للجمهور تحقيقا للمصلحة العامة شرط ان لا يتسبب تقديم هذه الخدمة إلى حدوث أخطاء أو مخاطر تهدد حياتهم يتوقع حدوثها في أي لحظة". (2)

ووفق للمعيار الموضوعي فإن بناء شبكة الطرق وادارتها يدخل ضمن مفهوم المرفق العام، وبالتالي يعتبر مرفقا عاما أيضا وفق التعريفات التي تم عرضها.

ونستنتج ذلك أيضا من خلال أنواع المرافق العامة التي أسهب الشراح في تفصيلها ومنها المرافق الإدارية، حيث يقصد بها دوائر الدولة بمختلف واجباتها كالوزارات مثلا. والمرافق الاقتصادية والتي يقصد بها تلك المرافق التي تدعم اقتصاد الدولة وقطاعها العام والاقتصادي، ولا بد من الإشارة ان شبكة الطرق تعد من اهم المرافق الاقتصادية لما لها من دور كبير في دعم اقتصاد الدولة. مثل طريق المرور السريع رقم 1 في العراق الذي بطول 1200 كم ويربط بين سوريا والأردن والكويت.

ووفقا لمعيار المال العام، فيقصد بالمال العام هو كل ما تملكه الدولة وسائر الأشخاص المعنوية العامة فيها سواء كانت هيئات مركزية ام لا مركزية، وسواء اكان المال عقارا أم منقولا، شريطة ان يكون مخصصا للمنفعة العامة ومن امثلة الأموال العقارية المملوكة للدولة والمخصصة للنفع العام الشوارع والطرق والبيادين العامة.

(1) الجبوري، ماهر صالح علاوي، (2017) القانون الإداري، دار الذاكرة للنشر والتوزيع، عمان، ص138.

(2) قرار محكمة التمييز الاتحادية رقم 1111/ الهيئة الاستئنافية، 2020م.

وأيضاً وفق معيار المنفعة العامة فإن هذا المعيار يقيم التفرقة بين المال العام والخاص من خلال المفهوم الواسع للمنفعة العامة فكل ما يتم تخصيصه لمنفعة الجمهور يعتر مالاً عاماً كالطرق العامة والشوارع والحدائق العامة.⁽¹⁾

ولقد تبنى المشرع الأردني بوضوح هذا المعيار من خلال القانون المدني الأردني رقم 43 لسنة 1976م المعدل بقوله "تعتبر أموالاً عامة جميع العقارات والمنقولات التي للدولة وللأشخاص الحكيمة العامة والتي تكون مخصصة لمنفعة عامة بالفعل أو بمقتضى القانون أو النظام".⁽²⁾

وبالتالي فإن الطرق والشوارع تعتبر من المرافق العامة التي تتولى الدولة إدارتها في سبيل تقديم الخدمات للجمهور استناداً لما تقدم.

الفرع الثاني: التزام الدولة بأعمال الصيانة وجمع الإيرادات والضرائب

لما كانت الغاية من إنشاء المرفق العام (شبكة الطرق) هي تقديم الخدمة للجمهور، فإن هذه الخدمة تقتضي أن تتابع الإدارة تحديث المرافق العامة (شبكة الطرق) وإدخال التعديلات عليها وصيانتها وفق لما يستجد من تقدم العلم والتكنولوجيا، حيث إن مبدأ جودة الخدمات في المرافق العامة أصبح مبدأً دستورياً في بعض الدول حيث تنص هذه الدساتير على خضوع المرافق العامة لمعايير الجودة.⁽³⁾

(1) الخلايلة، محمد علي، (2015م)، القانون الإداري، الكتاب الثاني، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان-الأردن، ص333-338.

(2) انظر: نص المادة 1/60 من القانون المدني الأردني رقم 43 لسنة 1976م.

(3) مثال ذلك المادة 154 من الدستور المغربي لسنة 2011 والمواد 19-22 من الدستور المصري لسنة 2014م.

كما أن للإدارة أن تستوفي رسوما معينة من قبل بعض الفئات التي تستخدم الطريق العام، واجاز القانون لها استيفاء الرسوم، حيث نص قانون الهيئة العامة للطرق والجسور رقم (35) لسنة 2002م، أنه يحق " للهيئة العامة للطرق والجسور حق استيفاء اجور عن مرور السيارة والشاحنات المارة على طريق السريعة أو الخاصة وفق تعليمات خاصة تصدرها الوزارة وتعود وارداتها لغرض صيانة تلك الطرق وتطويرها على ان يكون هناك طريق بديل يمكن استخدامه مجانا من قبل المواطنين " وأيضا نص القانون انه "على الوزارة تشجير وادامة الطرق الخارجية وتوفير متطلبات الحفاظ عليها وديمومتها وضمان صيانتها ".⁽¹⁾ ومن النصوص أعلاه منح القانون هيئة الطرق والجسور صلاحية استيفاء رسوم معينة مقابل استخدام الطرق وأيضا الزم وزارة الاعمار والإسكان بإدامة وصيانة الطرق و توفير كل متطلبات الحفاظ عليها.

كما ان انشاء الطرق يعد من الاختصاصات الحصرية لهيئة الطرق والجسور استنادا إلى نص المادة 20 من قانون الهيئة الذي ينص في الفقرة أولا" تختص الهيئة حصرا بتنفيذ الطرق السريعة والرئيسة والثانوية والتقاطعات والانفاق الواقعة خارج حدود امانة بغداد والبلديات وتنفيذ الجسور". كما نص أيضا قانون المرور العراقي على ان يتم استيفاء رسوم معينة بالنسبة لتسجيل المركبات ومنح رخصة القيادة،⁽²⁾ وهذه الرسوم في تقديرنا كبديل لقيادة المركبات على الطرق العامة.

(1) انظر: نص المادة 8 والمادة 9 من قانون الطرق العامة العراقي رقم (35) لسنة 2002م والمعدل في سنة 2013م وكذلك نصت المادة 10 من القانون ذاته على:

أ- تقوم الوزارة بتجهيز الطرق بالموازين الخاصة بالطرق الخارجية والطرق بين المحافظات.

ب - تستوفى اجور وزن من كل سيارة بمبلغ لا يقل عن (20000) عشرين الف دينار ولمرة واحدة عن الحمولة الواحدة.

ج - بتعليمات تصدرها الوزارة يمكن تشغيل محطات الوزن من قبل القطاع الخاص ويحدد مبلغ لصيانة الطرق العامة للمحافظة المعنية.

(2) انظر: نص المادة 18 أولا من قانون المرور العراقي رقم 8 لسنة 2019م المعدل.

وأشار قانون الطرق الأردني رقم (24) لسنة 1986 المعدل انه يحق " للوزير أو مدير الأشغال ان يمنع السير على اي طريق ويوقف استخدام أي جزء منه أو ان يحول السير أو المرور عنه إلى أي طريق اخر وذلك للمدة التي يراها كافية لإنجاز أية أعمال على الطريق. بما في ذلك أعمال التصليح والصيانة والتوسيع".⁽¹⁾ ووفقا لهذا النص فإن وزارة الأشغال ملزمة بتصليح وصيانة وتوسيع الطرق والشوارع، كما أجاز القانون ذاته فرض بدل خدمات مرور على أي طريق تقيد حصيلته امانة لدى وزارة المالية لحساب صيانة وتحسين الطرق في المملكة ويتم الانفاق منها بقرارات من مجلس الوزراء وفق الخطة أو الخطط التي يضعها لهذه الغاية وتحدد طريقة فرض هذا البديل ومقداره واجراءات تحصيله وحالات الاعفاء منه بموجب نظام يصدر بمقتضى القانون.⁽²⁾

(1) انظر: نص المادة 5 من قانون الطرق الأردني رقم (24) لسنة 1986م.

(2) انظر: نص المادة 29 من قانون الطرق الأردني رقم (24) لسنة 1986م.

المبحث الثاني

أساس مسؤولية الدولة عن اخلالها بتوفير شبكة طرق صالحة للاستخدام

بما أن شبكة الطرق من المرافق العامة المهمة التي تتولى الدولة ادارتها، وأتاح القانون لها استيفاء رسوم معينة من بعض افراد الجمهور الذين منحهم القانون حق الانتفاع بهذه المرافق العامة، فأن اخلال الدولة التي تتولى إدارة هذا المرفق العام بالتزاماتها التي فرضها عليها القانون لاسيما اهمالها لصيانة الطرق وإصلاحها، يقتضي قيام المسؤولية المدنية بمواجهة الدولة المتمثلة بجهة الإدارة نتيجة تقصيرها واهمالها الذي أدى إلى تضرر الجمهور أو فرد منهم.

لذا سنتناول في هذا المبحث المسؤولية المدنية للدولة عن الاضرار التي تلحق بالأفراد نتيجة اهمال أعمال الصيانة وتوفير شبكة طرق صالحة للاستخدام، وكذلك أركان هذه المسؤولية من خلال المطالبين الآتيين:

المطلب الأول: المسؤولية التقصيرية للدولة.

المطلب الثاني: أركان مسؤولية الدولة.

المطلب الأول

المسؤولية التقصيرية للدولة

بداية يجب ان نبين ما المقصود بالمسؤولية التقصيرية بصورة عامة، ومن ثم نبين كيفية تحقق المسؤولية المدنية للدولة نتيجة عدم توفيرها شبكة طرق صالحة للاستخدام، وهذا من خلال الفرعين الآتيين:

الفرع الأول: معنى المسؤولية التقصيرية.

الفرع الثاني: المسؤولية المدنية التقصيرية للدولة نتيجة عدم توفيرها شبكة طرق صالحة للاستخدام.

الفرع الأول: معنى المسؤولية التقصيرية

المسؤولية في اللغة مصدر صناعي، معناه كون الإنسان مسؤولاً ومؤاخذاً. أما مادة سأل في

اللغة فتفيد الاستعلام والاستخبار عن المجهول (1)

وفي هذا المعنى جاء قول سبحانه وتعالى: ويسألونك عن الخمر والميسر قل فيهما إثم كبير

ومنافع للناس" (2)

أما في الاصطلاح فان علماء الفقه الإسلامي لم يستعملوا كلمة: "المسؤولية للدلالة على المؤاخذة

والمحاسبة، وتحمل التبعة، والأعم والأغلب استعمالهم لفظان: أحدهما الضمان والتخمين، وثانيهما

الغرامة وهما معنى واحدا في اللغة (3).

أما في الاصطلاح القانوني فان المسؤولية القانونية هي حالة الشخص الذي ارتكب فعلا سبب

به ضرراً للغير، فاستوجب هو مؤاخذة القانون إياه على ذلك، فلا بد فيها من مسلك خارجي يسلكه

شخص ويترتب عليه وقوع ضرر للمجتمع أو لأحد الأشخاص أو أن يكون من شأنه أن يهدد بوقوع

مثل هذا الضرر، ولا بد أيضا أن يكون هذا المسلك مخالفا لقاعدة قانونية، ولا يكفي فيه أن يكون

مخالفا لقاعدة خلقية فحسب وإذا كان الغالب في المسلك المخالف للقانون مخالفته أيضا قواعد

(1) المقرئ، احمد بن محمد بن علي الفيومي، (1987) المصباح المنير، ج1، مكتبة لبنان للطباعة، بيروت، ص453.

(2) سورة البقرة، الآية 219.

(3) حيدر، مراد محمود محمود بن، (2005م)، التكيف البشري والقانوني المسؤولية المدنية، دار المطبوعات الجامعية الإسكندرية، ص153.

الأخلاق، فإن المعول عليه في المسؤولية القانونية إنما هو مخالفة القواعد القانونية؛ لأنها هي التي تستتبع الجزاء القانوني (1).

أما المسؤولية المدنية فإنها تقوم حين يخل الفرد بما التزم به قبل الغير قانوناً أو اتفاقاً، والجزاء فيها تعويض الضرر الناشئ عن هذا الإخلال. والمسؤولية التقصيرية إحدى أنواع المسؤولية المدنية، وتنشأ من حدوث إخلال بالتزام معين فرضه القانون، وهو عدم الإضرار بحقوق الآخرين، وإن حدث مثل هذا الضرر فإنّ المسؤولية التقصيرية للشخص مُحدث الضرر تقوم مما يترتب عليه التعويض للشخص المتضرر، ولا تعد المسؤولية التقصيرية حديثة الوجود، حيث ظهرت منذ القدم في القانون الفرنسي القديم، ثم انتقلت إلى القانون الفرنسي الحديث عام 1804، ولم يقتصر ظهورها على القانون الفرنسي، بل نصّت تشريعات عدّة عليها كالقانون الأردني والعراقي والمصري وغيرها، وهناك علاقة وثيقة بين المسؤولية التقصيرية والتطور الصناعي والتكنولوجي، فبعد ظهور وسائل النقل والآلات الحديثة التي تزيد فرصة إحداث الضرر للإنسان في تحركاته اليومية، وهذا يعني أن المسؤولية التقصيرية هدفها الأساسي حماية الإنسان من الأضرار. (2)

أما بالنسبة للمسؤولية التقصيرية فيقصد بها المسؤولية الناشئة عن العمل غير المشروع وبطلع عليها تسميات متعددة منها المسؤولية عن الفعل الضار والضمان والمسؤولية التقصيرية ويمكن

(1) الدوري، هاشم احمد محمود، (2019م)، الوجيز في المسؤولية المدنية عن اضرار المفاعلات النووية، دار مصر القديمة للنشر والتوزيع، الإسكندرية، ص 10.

(2) الحكيم، عبد المجيد، وآخرون، (2015م)، الوجيز في نظرية الالتزام في القانون المدني العراقي، ج1، مكتبة السنهوري للنشر والتوزيع، بيروت، ص198.

تعريفها بأنها " التزام الشخص بتعويض الضرر الناشئ عن فعله الشخصي أو عن فعل من هم تحت رعايته أو رقابته من الأشخاص أو الاتباع أو تحت سيطرته الفعلية في الحدود التي رسمها القانون.⁽¹⁾ وبخصوص المسؤولية التقصيرية نص المشرع العراقي في القانون المدني على انه " إذا ائلف أحد مال غيره أو أنقص قيمته مباشرة أو تسبباً يكون ضامناً، إذا كان في احداثه هذا الضرر قد تعمد أو تعدي".⁽²⁾

وكذلك نص على انه " كل فعل ضار بالنفس من قتل أو جرح أو ضرب أو أي نوع آخر من انواع الايذاء يلزم بالتعويضات من أحدث الضرر".⁽³⁾ وكذلك " كل تعد يصيب الغير بأي ضرر آخر غير ما ذكر في المواد السابقة يستوجب التعويض".⁽⁴⁾

وكذلك نص القانون المدني الأردني لعام 1976 على انه " كل اضرار بالغير يلزم فاعله ولو غير مميز بضمان الضرر"⁽⁵⁾

ومما تقدم من نصوص في القوانين المدنية المقارنة نجد ان القانون قد حدد أسس المسؤولية المدنية التقصيرية وبين أركان هذه المسؤولية من خطأ وضرر وعلاقة سببية. وهذه الأركان سنبحثها في إطار بيان المسؤولية المدنية التقصيرية للدولة نتيجة عدم توفيرها شبكة طرق صالحة للاستخدام في المطلب القادم.

(1) وهدان، رضا متولي، (2017م)، الوجيز في المسؤولية المدنية، دار الفكر والقانون، مصر، ص34.

(2) انظر: نص المادة 1/186 من القانون المدني العراقي رقم 40 لسنة 1951م المعدل.

(3) انظر: نص المادة 202 من القانون المدني العراقي رقم 40 لسنة 1951م المعدل.

(4) انظر: نص المادة 204 من القانون المدني العراقي رقم 40 لسنة 1951م المعدل.

(5) انظر: نص المادة 256 من القانون المدني الأردني رقم 43 لسنة 1976م.

الفرع الثاني: المسؤولية المدنية التقصيرية للدولة نتيجة عدم توفيرها شبكة طرق صالحة للاستخدام

بينما ان الدولة تتولى إدارة المرافق العامة التي تقدم الخدمات للجمهور بواسطة السلطة التنفيذية وأجهزتها الإدارية وذلك بموجب القانون، وحيث ان بناء الطرق وادارتها وادامتها وصيانتها واستيفاء الرسوم والضرائب من بعض فئات الجمهور الذين يستخدمون هذه الطرق يجعل الدولة تتحمل المسؤولية المدنية في حال قصرت في أعمال البناء الخاصة بشبكة الطرق، ففي العراق جعل القانون بناء الطرق من اختصاص الهيئة العامة للطرق والجسور بموجب المادة 20 من قانون الهيئة الذي ينص في الفقرة أولاً "تختص الهيئة حصراً بتنفيذ الطرق السريعة والرئيسة والثانوية والتقاطعات والانفاق الواقعة خارج حدود امانة بغداد والبلديات وتنفيذ الجسور".

ومنح هذا القانون حق استيفاء اجور عن مرور السيارة والشاحنات المارة على طريق السريعة أو الخاصة وفق تعليمات خاصة تصدرها الوزارة وتعود وارداتها لغرض صيانة تلك الطرق وتطويرها وأيضا نص القانون انه على وزارة الاعمار والإسكان تشجير وادامة الطرق الخارجية وتوفير متطلبات الحفاظ عليها وديمومتها وضمان صيانتها.

وكذلك قانون الطرق الأردني رقم 24 لسنة 1986 انه جعل الحق لوزير الاشغال أو مدير الاشغال ان يمنع السير على اي طريق ويوقف استخدام أي جزء منه أو ان يحول السير أو المرور عنه إلى أي طريق اخر وذلك للمدة التي يراها كافية لإنجاز أية أعمال على الطريق. بما في ذلك أعمال التصليح والصيانة والتوسيع.

وبربط هذه النصوص مع أحكام المسؤولية المدنية التقصيرية في القانون المدني التي سبق الإشارة إليها فأن مسؤولية الدولة تثور في حالة عدم قيام الدولة بأعمال الصيانة وادامة الطرق.

وأحياناً يوكل المالك غيره في الصيانة بموجب القانون كأن تكون الصيانة بعقد مع شركة مختصة لصيانة الطرق أو المنشآت الثابتة فبذلك أيضاً يكون المسؤول هو المالك أي ان المالك يضل ملتزم عند النقص في الصيانة والتهدم أو الضرر الذي يحصل ولكن يستطيع المالك الرجوع بما دفعه على المنتفع أو على الشركة المختصة بالصيانة.

ومفهوم عيب البنيان يتمثل في عدم تثبيت البنيان بشكل كاف⁽¹⁾، والانحناء البسيط جداً في الطريق أو الشارع، مثلاً يوجد انحناء في الشارع أو حفرة⁽²⁾.

وأيضاً العيب في البناء هو الخلل في تشييد البناء الذي يرجع إلى استخدام مواد بناء رديئة أو غير صالحه للبناء أو تالفه وقد يرجع إلى خطأ في التصميم⁽³⁾.

وعلى هذا فإن الضرر الناجم عن تهدم البناء لا يمنع الشخص المهدد بالضرر من الحق في المطالبة باتخاذ التدابير اللازمة أو الوقائية لمنع سقوط البناء أو تهدمه،⁽⁴⁾.

(1) نقض مدني فرنسي 3، 15 آذار مارس، 2000. جكل 2000. IV. 1974. انظر: القانون المدني الفرنسي بالغة العربية، طبعة دالوز الثامنة بعد المئة بالعربية، جامعة القديس يوسف في بيروت، 2009، ص 1454.

(2) نقض مدني فرنسي 2، 14 كانون الاول / ديسمبر 1978: مج قصر 1979. 2. 401، تعليق بلانكيل Plancqueel. انظر: القانون المدني الفرنسي بالغة العربية دالوز، مرجع سابق، ص 1454.

(3) سعد، نبيل ابراهيم، النظرية العامة للالتزام-مصادر الالتزام، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، ص 433.

(4) الدناصوري، عز الدين، عبد الحميد الشواربي، (2015)، المسؤولية المدنية في ضوء الفقه والقضاء، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية، ص 447.

المطلب الثاني

أركان المسؤولية التقصيرية للدولة

يقصد بأركان المسؤولية المدنية بصورة عامة هي الأسباب أو الاعتبارات التي بسببها تحمل المشرع على وضع "تعويض الضرر على عاتق شخص معين" وأحياناً قد ترجع هذه الاعتبارات إلى مسبب الضرر من الخطأ والعلاقة السببية بين الخطأ والضرر، ولا تختلف هذه الأركان سواء بين المسؤولية العقدية من جهة والمسؤولية التقصيرية من جهة أخرى، حيث سنتناول في هذا المطلب أركان المسؤولية التقصيرية للدولة من خلال تقسيم المطلب إلى ركن الخطأ (الفعل) الذي تقوم به الإدارة التي تتولى إدارة الطرق وإدامتها والضرر الذي يصيب المستخدم لهذه الطرق والعلاقة السببية بين الخطأ والضرر من خلال الفروع الثلاثة الآتية:

الفرع الأول: ركن الخطأ (الفعل)

المقصود بالخطأ في المسؤولية التقصيرية هو الإخلال بالتزام قانوني سابق يصدر عن إدراك، وإن هذا الالتزام القانوني السابق هو الالتزام باحترام حقوق الكافة وعدم الإضرار بهم وهو التزام ببذل عناية، والعناية المطلوبة هي اتخاذ الحيطة والحذر والتحلي باليقظة والتبصر في السلوك لتحاشي الإضرار بالغير، ووفق التعريف السابق نجد أن التعريف يتحلل إلى عنصرين وهما العنصر المادي أو الموضوعي، والعنصر المعنوي أو الإدراك.

ويقصد بالعنصر المادي الإخلال والتعدي، ويراد بالتعدي تجاوز الحدود التي يجب على الشخص سواء كان طبيعياً أو معنوياً الالتزام بها في سلوكه فهو انحراف في السلوك سواء كان الانحراف

متعمداً أو غير متعمد والانحراف المتعمد هو ما يقترن بقصد الاضرار بالغير، اما غير المتعمد فهو ما يصدر عن اهمال وتقصير. (1)،

وفي نطاق المسؤولية المدنية التقصيرية للدولة بتوفير شبكة طرق صالحة للاستخدام فبالإمكان تحقق هذا العنصر في حالة انحراف الإدارة عن الواجبات الموكلة اليها بموجب القانون واخلالها من خلال بناء الطرق بصورة غير مطابقة للمواصفات أو تخلف الإدارة عن القيام بأعمال الصيانة والادامة لشبكة الطرق.

وبطبيعة الحال فان الدولة وأجهزتها الإدارية تتمتع بالشخصية المعنوية ووفقا لهذا العنصر فبالإمكان ان يتم مساءلة الدولة مدنيا نتيجة اخلالها بمعايير بناء الطرق وأيضا في حال تخلفها عن أعمال الادامة والصيانة.

والقاعدة العامة في القانون المدني الأردني ان كل فعل يصيب الغير بضرر يستوجب التعويض حتى لو كان صادرا من شخص غير مميز. وهذا ما نصت عليه المادة (256) من القانون المدني الأردني بقولها " كل اضرار بالغير يلزم فاعله ولو غير مميز بضمان الضرر " (2)

ويفرق القانون المدني الأردني بين الاضرار بالمباشرة والاضرار بالتسبب حيث ورد في المادة (257) من القانون المدني الأردني "1. ان يكون الاضرار بالمباشرة أو بالتسبب.2. فان كان بالمباشرة لزم الضمان ولا شرط له، وإذا وقع بالتسبب فيشترط التعدي أو التعمد أو ان يكون مفضيا إلى الضرر"

(1) انظر في المعنى نفسه: لطيف، حميد، (2016)، المسؤولية التقصيرية للمهندس والمقاول اثناء التنفيذ في المشاريع الانشائية، مكتبة الصباح، بغداد، ص90. وكذلك الحكيم، عبد المجيد وآخرون، المرجع السابق، ص217.

(2) الفار، عبد القادر، (2019)، مصادر الالتزام، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، ص 182

وإذا اجتمع المباشر والمتسبب يضاف الحكم إلى المباشر استناداً إلى نص المادة (258) من القانون المدني الأردني.

الفرع الثاني: ركن الضرر

يعرف الضرر بأنه اذى يصيب الشخص في حق أو في مصلحة مشروعة له وهو ركن أساس في المسؤولية لان المسؤولية تعني التزاما بالتعويض والتعويض يقدر بقدر الضرر وبانتقائه تنتفي المسؤولية ولا تضل محل للتعويض ولا تكون لمدعي المسؤولية مصلحة في إقامة الدعوى.⁽¹⁾

والضرر هو الركن الثاني في المسؤولية المدنية فلا يكفي لتحقيقها ان يقع خطأ بل يجب ان يسبب الخطأ ضرراً، والمضروب هو الذي يكلف بإثبات الضرر الذي وقع فيه لأنه هو الذي يدعيه، ولا يفترض وقوع الضرر لمجرد ان المدين لم يحم بالتزامه العقدي أو لمجرد اخلاله بالتزامه القانوني في إطار المسؤولية التقصيرية. ووقوع الضرر واقعة مادية يجوز اثباتها بجميع طرق الاثبات ومنها البينة والقرائن.

وينقسم الضرر إلى نوعين، أولهما الضرر المادي وثانيهما الضرر الأدبي، اما الضرر المادي فخسارة تصيب المضروب في ماله كأتلاف مال أو تفويت صفقة أو احداث إصابة تكبد المصاب نفقات.

أما الضرر الادبي فهو ما لا يبدو بصورة خسارة مالية وانما يتبدى في صورة الم ينتج عن إصابة أو مساس بالشعور ينتج عن إهانة، أو تقييد للحرية ينتج عن حبس دون وجه حق.⁽²⁾

(1) بكر، عصمت عبد المجيد، (2007م)، مصادر الالتزام في القانون المدني، المكتبة القانونية، بغداد، ص295.
(2) الزبيدي، كاظم مطشر، (2020)، المسؤولية المدنية الناشئة عن حوادث السيارات في العراق، مطبعة القانون المقارن، بغداد، ص 71.

والقاعدة التي تبناها المشرع العراقي هي ان التعويض عن الضرر الادبي قاصر على المسؤولية التقصيرية وحدها، فلا تعويض عن الضرر الادبي في نطاق المسؤولية العقدية.

وبالنسبة للمسؤولية المدنية التقصيرية للدولة عن عدم قيامها بمسؤولياتها القانونية بتوفير شبكة طرق صالحة للاستخدام فلا يمكن تحققها بدون تحقق ركن الضرر أي ان يتضرر أحد الأشخاص نتيجة هذا التقصير.

ويشترط لقيام ركن الضرر ان يكون الضرر محققاً وكذلك ان يكون مباشراً، وأيضاً ان يصيب الضرر حقاً أو مصلحة مالية مشروعة، وبالتالي سنتناول هذه الشروط تباعاً:

أولاً: ان يكون الضرر محققاً

ويقصد بان يكون الضرر محققاً وهو الضرر المؤكد الحدوث سواء كان حالاً أي وقع فعلاً أو كان مستقبلاً إذا كان وجوده مؤكداً وان تراخى وقوعه إلى زمن لاحق.

الا انه لا يجوز التعويض عن الضرر المحتمل وهو الضرر الذي لم يقع ولا يوجد ما يؤكد وقوعه مستقبلاً. ويعتبر تقويت فرصة للكسب ضرراً محققاً لا محتملاً.

فلو تسبب شخص بخطئه في عرقلة وصول شخص إلى مركز اختبار لنيل وظيفة معينة، فتقويت الفرصة ضرر محقق وان كان النجاح نتيجة محتملة، الا ان الضرر عندئذ لا يقدر بقدر الكسب الذي فانت فرصته وانما يقدر ما يحتمل معه تحقق الكسب في تلك الفرصة.

ثانياً: ان يكون الضرر مباشراً

من الناحية الواقعية قد يتسبب الخطأ في سلسلة من الاضرار المباشرة وغير المباشرة المتوقعة وغير المتوقعة، فما هو مدى الضرر الذي يتحمل المدين أو مرتكب الفعل مسؤوليته؟

ان الضرر المادي كمفهوم قانوني اما ان يكون مباشراً أو غير مباشر، والضرر المباشر اما ان يكون متوقعاً أو غير متوقعاً. (1)

ويسأل المدين في إطار المسؤولية العقدية عن الضرر المادي المباشر المتوقع الحصول عند التعاقد من حيث نوعه ومقداره فحسب، ولا يسأل عن الضرر المباشر غير المتوقع إلا إذا تسبب في حصوله بغشه أو بخطئه الجسيم.

أما في إطار المسؤولية التقصيرية فان مسؤولية المدين (مرتكب الفعل) عن التعويض تشمل الضرر المادي المباشر كله متوقعاً كان أو غير متوقع. الا انه لا مسؤولية عن الضرر غير المباشر في كل الأحوال. ومعيار التمييز بين حالات الضرر المادي هو معيار موضوعي.

وقد اشارت محكمة التمييز الاتحادية العراقية إلى وجوب توافر عنصر التعدي في الفعل لكي تتحقق أركان المسؤولية التقصيرية. (2)

فالضرر المباشر المتوقع، هو الضرر الذي يكون نتيجة طبيعية للخطأ، وهو يعتبر كذلك إذا لم يكن بإمكان الدائن أو المضرور تجنبه ببذل جهد معقول.

والضرر المباشر غير المتوقع هو ذلك الضرر الذي لا يعتبر نتيجة طبيعية مألوفة للخطأ.

اما الضرر غير المباشر، فهو الضرر الذي لا يكون نتيجة طبيعية مألوفة للخطأ وهو يعتبر كذلك إذا كان بإمكان الدائن أو المضرور تجنبه ببذل جهد معقول. (3)

(1) فرج، توفيق حسن، (2009م)، النظرية العامة للالتزام، الدار الجامعية، ص 383.

(2) انظر: قرار محكمة التمييز الاتحادية العراقية /مدني/ رقم 197/لسنة 2012م.

(3) الحكيم، عبد المجيد وآخرون، المرجع السابق، ص 214.

ومعيار توقع الضرر معيار موضوعي هو معيار الشخص المعتاد. وهذا ما تبناه المشرع العراقي صراحة بقوله في شطرها الاخير "... ما يكون متوقعا عادة وقت التعاقد من خسارة تحل أو كسب يفوت". (1)

فالضرر المتوقع هو الضرر الذي كان بالإمكان توقعه عادة وقت التعاقد أو وقت الاخلال بالالتزام القانوني العام، أي الذي يتوقعه الشخص المعتاد في مثل الظروف الخارجية التي وجد فيها المدين أو مرتكب الفعل، لا الضرر الذي يتوقعه المدين بالذات.

والضرر يكون متوقعا في سببه أو مقداره، فاذا أهمل المدين أو مرتكب الفعل في تبين الظروف التي كان من شأنها ان تجعله يتوقع الضرر فان الضرر يعتبر متوقعا في سببه ومقداره، لان الشخص المعتاد لا يهمل في تبين هذه الظروف، ويتحسب مقدما للنتائج المتوقعة لأفعاله قبل ان يخطو اية خطوة تجاهها.

ونص القانون المدني العراقي على انه: "تقدر المحكمة التعويض في جميع الاحوال بقدر ما لحق المتضرر من ضرر وما فاتته من كسب بشرط ان يكون هذا نتيجة طبيعية للعمل غير المشروع". (2)

ونص المشرع الأردني في المادة 266 من القانون المدني الأردني على انه "يُقدر الضمان في جميع الأحوال بقدر ما لحق المضرور من ضرر وما فاتته من كسب بشرط أن يكون ذلك نتيجة طبيعية للفعل".

(1) انظر: نص المادة 3/169 من القانون المدني العراقي رقم 40 لسنة 1951م المعدل.

(2) انظر: نص المادة 207 من القانون المدني العراقي رقم 40 لسنة 1951م المعدل.

حيث نصت محكمة التمييز الأردنية " بان التعويض يقدر بما لحق المضرور من ضرر وما فاته من كسب " (1) وهذا من المبادئ المستقرة في قضاء محكمة التمييز الأردنية.

يختلف الضرر الشخصي عن الضرر المباشر في أن الأخير يعني أن ينجم الضرر مباشرةً عن الفعل، بأن يرتبط به ارتباط السبب بالمسبب وتشتت التشريعات صراحةً هذا الشرط كالتشريع المصري والفرنسي والأردني الذي عبر عنه في المادة 266 من القانون المدني بوجود أن يكون الضرر نتيجة طبيعية للفعل.

ثالثاً: ان يصيب الضرر حقاً أو مصلحة مالية مشروعة للمضرور.

فلا يجوز التعويض عن الضرر اللاحق جراء أنشطة غير مشروعة. (2)

ويقدر القاضي مقدار التعويض تقديراً موضوعياً ويدخل مع هذا التقدير بعض العناصر الذاتية. وان التعويض عند الضرر المادي في مسؤولية المدنية يقوم على عنصرين: اولهما، ما لحق الدائن من خسارة مالية، وثانيهما، ما فاته من كسب مادي ويدخل في عنصر الخسارة في نطاق المسؤولية التقصيرية ما فات من المضرور من منافع الأعيان المقومة بالمال التي جرده الفعل من الانتفاع منها.

أما التعويض عن الضرر الادبي فلا يتحلل إلى هذين العنصرين وانما يعتبر عنصراً قائماً بذاته وفي حاله وقوعه تتولى المحكمة تحديد ما ينبغي ان تحكم به من تعويض بحيث تكون ترضية كافية للمضرور.

(1) قرار محكمة التمييز الأردنية الصادر عن الهيئة العادية رقم 2212 /2015 في 18 / 11 /2015م.

(2) وهدان، رضا متولي، المرجع السابق، ص 140.

وعلى القاضي عند تقدير التعويض مراعاة الظروف الملائمة وهي الظروف الشخصية المحيطة بالضرورة كحالته الصحية ووضعه المالي ووضعه الاجتماعي أما الظروف الشخصية المحيطة بمرتكب الفعل فلا يتعد بها لأن الاصل ان لا ينظر في تقدير التعويض إلى جسامه خطأ الفاعل وإنما إلى جسامه الضرر اللاحق بالمضرور مع ذلك فان جسامه الخطأ قد تؤثر في شعور القاضي عند تقديره للتعويض وتكون عنصراً من عناصر تحديده وإذا كان القانون المدني العراقي يخلو من نص يشير إلى تأثير تقدير التعويض بالظروف الملائمة وهذا امر تقضيه دواعي العدالة ولا يتعارض مع القواعد العامة في التعويض.

وهذا يعتبر التثبت من وقوع الضرر ومداه وتعيين طريقه تعويض وتحديد المبلغ اللازم للتعويض كل هذا يعتبر من مسائل الواقع التي يستقبل بها القاضي الموضوع، الا ان تعيين هذا الضرر في الحكم وذكر العناصر المكونة لها قانوناً والتي يجب ان تدخل في حساب التعويض يعتبر من المسائل القانونية التي تهيمن عليها المحكمة التمييز لأن هذا التعيين هو من قبيل التكييف القانوني للواقع، فإذا قضى الحكم بمبلغ معين على سبيل التعويض دون ان يبين عناصر الضرر الذي قضى من اجله بهذا المبلغ فانه يكون قاصراً قصوراً يستوجب نقضه اذا يحتمل ان يكون الحكم قد ادخل في التقدير التعويض عنصراً لا تتوفر فيه شروط تعويضه أو عنصراً لم يطلب المدعي تعويضه.

وهذا يعتبر استيفاء الضرر الشروط الواجب توافرها للحكم بالتعويض وتقدير كون الضرر يشكل مساساً بحق أو مصلحة مشروعة وتكييفه بأنه ضرر محقق حال أو مستقبل أو بأنه ضرر احتمالي وكذلك تكييفه بأنه ضرر مادي أو ضرر ادبي، والقول بانتقال حق التعويض عن الضرر الأدبي إلى

الورثة أو عدم انتقاله إلا إذا اتفق عليه أو طوّل به قضائياً قبل وفاة المضرور، تعتبر كلها من مسائل القانون التي يخضع فيها قاضي الموضوع لرقابة محكمة التمييز.⁽¹⁾

وكذلك نص القانون المدني الأردني المادة 268 على أنه " إذا لم يتيسر للمحكمة أن تعين مدى الضمان تعييناً نهائياً فلها أن تحتفظ للمتضرر بالحق في أن يطالب خلال مدة معينة بإعادة النظر في التقدير".

وينطبق على الضرر الذي يلحق بالمصابين نتيجة اخلال الدولة بالقيام بواجباتها اتجاه ترميم الطرق واصلاحها وصيانتها، فلو انحرفت سيارة على الطريق العام وانقلبت وحدثت اضرار كالإصابات والوفاة وكان سبب هذا الحادث وجود حفرة في الطريق العام، تثور هنا مسؤولية الدولة عن هذا الحادث.

وكذلك قرار محكمة التمييز الأردنية الذي نص " إذا اسست المميّزة دعواها ومطالبتها بالضرر على قواعد المسؤولية التقصيرية، وبما ان المميز ضده هو الذي قام بالحفريات والأعمال الانشائية التي تسببت بالضرر، فإن الخصومة تكون قائمة بين المميّزة والمميز ضده"⁽²⁾

كما لا يعتبر من قبيل الضرر المعنوي أي إهانة معنوية تلحق بالأشخاص في الطريق العام وكذلك لا تعتبر الوفاة الطبيعية في الطريق العام من قبيل الضرر المادي.⁽³⁾

(1) وهدان، رضا متولي ، المرجع السابق، ص 142.

(2) زكي، علاء فوزي، (2010)، أثر حوادث الطريق على حقوق العاملين المدنيين في القطاعين الخاص والعام، دار الحقانية للنشر والتوزيع، القاهرة، ص15.

(3) انظر في ذلك: قرار محكمة التمييز الأردنية رقم: 1938 / 1997 المنشور في: المجلة القضائية لسنة: 1997: صفحة رقم: 239.

كما أن الدولة تكون مسؤولة عن أي ضرر يلحق بالغير بسبب أعمال الانشاءات أو صيانة الطرق مثال ذلك تم هدم جسر مما أصاب أصحاب الدور المجاورة للجسر ضررا بسبب الغبار والأتربة والمخلفات، فتلزم الدولة بالتعويض عن هذا الضرر حيث نصت محكمة التمييز الأردنية على ان " ان سقوط الغبار ومخلفاته على ارض المدعى عليه موجبة للضمان وفق نص المادة (256) من القانون المدني الواجب التطبيق على هذه الحالة اذ ان تصرف المالك بملكه منوط بعدم الاضرار بالغير وأن ذلك لا يمنع من التعويض...." (1)

الفرع الثالث: العلاقة السببية

تعني الرابطة السببية في معناها الخاص هو ان يكون الضرر نتيجة طبيعية ومباشرة للإخلال بالواجب القانوني في المسؤولية التقصيرية، ولا فرق بين النتيجة الطبيعية والنتيجة المباشرة من حيث المعنى.

فاذا انعدمت الرابطة السببية انتفت المسؤولية لانعدام ركن من أركانها، والسببية هي الركن الثالث من أركان المسؤولية وهي ركن مستقل عن ركن الخطأ ويبدو استقلال السببية عن الخطأ عندما يكون الأخير مفترضا كما هو الحال في المسؤولية عن عمل الغير ففي مثل هذا الحالة فان الخطأ مفروغ منه ولا يكلف المضرور إثباته اما السببية فيمكن نفيها بإثبات السبب الأجنبي.

وإذا كانت العلاقة السببية تعني ان الخطأ يجب ان يكون هو السبب في الضرر فان رجع الضرر إلى سبب أجنبي انعدمت السببية، وتندعم السببية أيضا حتى لو كان الخطأ هو السبب ولكنه لم يكن السبب المنتج أو كان منتجا ولكنه غير مباشر.

(1) انظر في ذلك: قرار محكمة التمييز الأردنية رقم: 205 / 2018 بتاريخ 2018/1/25م.

وسلطة القاضي التقديرية في هذا المجال يتحدد في مسألتين أولهما ... التحقق من وجود رابطة سببية بين الخطأ والضرر وثانيهما... كون هذه السببية مولدة لضرر أي منتجة وكون هذا الضرر مباشراً.

وتقدير القاضي لمسألة قيام رابطة السببية بين الخطأ والضرر يقع في نطاق في نطاق تقديره للخطأ وتقديره للضرر كما سبق بيانه، اما تقدير القاضي لرابطة السببية فيتلخص في بحث فيما اذا كان هذا الخطأ بالذات يكون من شأنه توليد هذا الضرر بالذات بطريقة مباشرة ام لا فاذا خلص إلى ان الاخلال أو التعدي الحاصل من طبيعته ان يولد مثل هذا الضرر بطريقة مباشرة خلص إلى قيام رابطة السببية وبخلافه تنفي العلاقة السببية وتقدير القاضي لقيام رابطة السببية هو تقدير موضوعي مجرد وان كان الخطأ والضرر يداخل تقديرهما عناصر شخصية أو ذاتية.⁽¹⁾

وفي هذا الإطار ظهرت عدة نظريات وهي الآتي:

أولاً: نظرية تعادل وتكافؤ الأسباب

يعود تأسيس هذه النظرية إلى الفقه الألماني وتحديداً للفقهاء (فون بيري) von buri ومؤداها إن كل الوقائع التي شاركت في أحداث الضرر تؤخذ كسب لهذا الضرر وتعد كلها متعادلة من حيث ترتب المسؤولية على أساس أن كل نشاط إنساني يسبب لا محاله أثارا وطرح الفكرة بهذه الطريقة. وبما أنه يتعذر التمييز بين هذه الأسباب فإننا نطلق عليها مصطلح التكافؤ من حيث تسببها للضرر فلو كانت الاسباب المؤدية لحدوث الضرر خطأ شخصيا فإنه يكتفي بأن يكون هذا الخطأ سبباً من

(1) انظر في ذلك: العبودي، جاسم لفته سلمان، (2005)، المداخلات في احداث الضرر تقصيرياً، مكتبة الجيل العربي، العراق، ص 38-39.

عدة أسباب بدونها ما كان قد حصل الضرر فنظرية تعادل الأسباب إذن تعتمد بكل سبب له دخل في أحداث الضرر مهما كان بعيداً فتعتبره من الأسباب التي أحدثت الضرر. (1)

ولذلك فإن هذه النظرية تعتبر أن كل عامل من العوامل شرطاً لحدوث النتيجة دونما تمييز بين عامل وآخر من حيث قوته أو أثره بالنتيجة كما أن النظرية تحمل المسؤولية للعمل الإنساني وحده حتى لو كان مصحوباً بقوة قاهرة.

ووفق هذه النظرية تكون هناك علاقة تضامنية تقع على عاتق كل من أحدث الضرر، وبذلك يحقق للمضور مطالبته جميع من تسبب بفعله في إحداث الضرر وبشكل يصعب الفصل بين كل منهم، وبمعنى آخر يستطيع الرجوع على جميع من تسبب بفعله في أحداث الضرر أو الرجوع على أحدهم فقط ثم يقوم هذا الأخير بالرجوع على الباقي بقدر من التعويض يتناسب مع مساهمة كل منهم في تحقيق الضرر. (2)

تمتاز هذه النظرية بتسهيل مهمة الإثبات بالنسبة للمضور لأن كل الأسباب التي ساهمت في إحداث الضرر يجب الاعتداد بها، كما وأنها تساعد على التزام أكبر قدر من الحرص والحذر ومن ثم تقليل وقوع الأضرار لأن كل شخص يعرف أن أي مساهمة منه في إحداث الضرر سترتب عليها مسؤوليته، حيث أن التوسع في فكرة السببية من شأنه حث الأفراد على التزام الحذر، غير أنه يؤخذ

(1) شبل، جابر مهنا، (1991) مدى مشروعية زرع الأعضاء البشرية، رسالة دكتوراه، كلية القانون، جامعة بغداد، ص 203.

(2) نصت المادة (217) مدنى عراقي على أنه: 1- إذا تعدد المسؤولون عن عمل غير مشروع كانوا متضامنين في التزامهم بتعويض الضرر دون تمييز بين الفاعل الأصلي والشريك والمتسبب.

على هذه النظرية فكرة اتساع السببية التي ستؤدي إلى عدم إمكانية تحديد نطاق الضرر الذي يجب أن يسأل عنه فاعل الخطأ. (1)

ثانياً: نظرية السبب الأقوى

يعود تأسيس هذه النظرية إلى الفقيه (كارل بيركير) وذهب للقول بأن سبب النتيجة هو العامل الأقوى والأكثر اسهاماً في إحداثها، وتعد الأسباب الأخرى مجرد ظروف ساعدت السبب الأقوى كما ويعد أسباباً عارضة.

فإذا تعددت الأسباب واستغرق سبب خطأ الطبيب للأسباب الأخرى كما لو كان خطأ الطبيب متعمد والخطأ الأخر غير متعمد أو كان أحد السببين نتيجة لسبب آخر ومثاله لو أخطأ الطبيب في إصدار توجيهات أصدرها للمريض واقترب بخطأ المريض في إتباع تلك التعليمات مما يؤدي إلى إصابة الأخير بضرر فيعتبر خطأ الطبيب مستغرقاً لخطأ المريض وعليه تعتبر مسؤولية الطبيب كاملة حسب هذه النظرية. (2)

ثالثاً: نظرية السبب الملائم أو السبب المنتج

تقوم هذه النظرية على فكرة الإمكانية الموضوعية فإذا كان هناك عدة أسباب قد ساهمت في إحداث الضرر فإنه من أجل الاختيار فيما بينها لا يجب اللجوء إلى النتيجة المادية وإنما إلى نوع النتائج التي يمكن حدوثها وعلى هذا يعتبر السبب منتجاً في علاقته بالأثر الذي حدث إذا كان من

(1) ويرجع دفع التعويض بأكمله على كل من الباقيين بنصيب تحده المحكمة بحسب الأحوال وعلى قدر جسامة التعدي الذي وقع من كل منهم فإن يتسیر تحديد فقط كل منهم في المسؤولية يكون التوزيع بينهم بالتساوي. المادة (217) الفقرة 1، 2 من القانون المدني العراقي رقم 40 لسنة 1951.

(2) العبودي، جاسم (2000) المدخلات في إحداث الضرر تقصيراً، مجلة العلوم القانونية، المجلد (15)، العدد (2،1) ص 125.

شأنه أن يؤدي موضوعيا إلى حدوث نتيجة من نفسه الطبيعة كأثر لظهوره فقط، وإلا فإنه يكون سببا عرضيا لا يهتم به القانون. (1)

قال بهذه النظرية الفقهية الالمانى (فون كريس)، ميزت هذه النظرية بين السبب المنتج والسبب العارض وحسب هذه النظرية يطرح السبب العارض جانبا ولا يؤخذ به، كذلك تشير إلى أن من العوامل ما يكفي لوقوع الضرر ويعد سببه الحقيقي ويصف بالسبب الفعال وفقا للمجري العادي للأمر في أحداث الضرر وليس هذا فحسب بل يجب أن يعتبر الفعل قد أسهم في أحداثه. (2)

بعبارة أخرى يعد السبب قائما ولو تدخلت عوامل سابقة أو لاحقه أو معاصرة على الفعل المرتكب مادامت هذه العوامل متوقعة ومألوفة، وفي حال تدخل عامل نادر أو شاذ غير متوقع وغير مألوف فإنه يكفي لقطع العلاقة السببية، فمن العوامل الشاذة امتناع المتضرر عن العلاج متعمدا. (3)

والواقع أن نظرية السبب الكافي (الملائم) تعتبر في الوقت الحاضر وسيلة لتحديد نطاق المسؤولية المادية (الإسناد المادي) والركن المادي وعلاقة السببية ما بين الفعل والنتيجة حسب معيار الاحتمال والتوقع واستبعاد عدم التوقع أو الاحتمال، يعني استبعاد النتائج الشاذة وغير المتوقعة وسعياً لعدم تطبيق نطاق المسؤولية المادية بشكل كبير (لا يجوز اعتبار الفعل الذي أحدث النتيجة غير محتمل غير متوقع) بشكل مطلق تفرضه استبعاد النتيجة غير المحتملة). وذلك لأن الحكم بتوافر الاحتمال

(1) سوار، محمد وحيد الدين (1996) لنظرية العامة للالتزام، الجزء الأول، الطبعة (8)، مطبعة جامعة دمشق، ص 95.

(2) الكبيسي، سامي جميل الفياض، (2005) رفع المسؤولية الجنائية في اسباب الاباحة، دراسة مقارنة، الطبعة الأولى، دار الكتب العلمية، لبنان، ص 465.

(3) النقيب، عاطف، (2010)، المسؤولية المدنية عن الاخطاء المهنية، الشركة العالمية للكتاب، دار الكتاب اللبناني، بيروت، ص 118.

يجب أن يستند إلى العلاقة ما بين الفعل والنتيجة المخالفة للقانون وأن النص السلبي الذي سبق ذكره يكفي بشكل تام لاستبعاد النتائج غير المحتملة والشاذة. (1)

واستنادا إلى القاعدة العامة في القانون المدني الأردني ان كل فعل يصيب الغير بضرر يستوجب التعويض حتى لو كان صادرا من شخص غير مميز. وهذا ما نصت عليه المادة (256) من القانون المدني الأردني بقولها " كل اضرار بالغير يلزم فاعله ولو غير مميز بضمان الضرر " (2)

وتفريق القانون المدني الأردني بين الاضرار بالمباشرة والاضرار بالتسبب حيث ورد في المادة (257) من القانون المدني الأردني "1. ان يكون الاضرار بالمباشرة أو بالتسبب.2. فان كان بالمباشرة لزم الضمان ولا شرط له، وإذا وقع بالتسبب فيشترط التعدي أو التعمد أو ان يكون مفضيا إلى الضرر" وإذا اجتمع المباشر والمتسبب يضاف الحكم إلى المباشر استنادا إلى نص المادة (258) من القانون المدني الأردني.

نجد ان المشرع الأردني قد اخذ بنظرية السبب الملائم أو المباشر في اثبات الرابطة السببية، وكذلك استبعد الرابطة السببية إذا كان الفعل الضار قد وقع لسبب أجنبي أو قوة قاهرة استنادا إلى نص المادة (261) من القانون المدني الأردني.

(1) غانم، إسماعيل، (2008) النظرية العامة للالتزام، الجزء (2)، أحكام الالتزام والإثبات، مكتبة عبدالله وهبه، مصر، ص 74.

(2) الفار، عبد القادر، (2019)، مصادر الالتزام، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، ص 182.

الفصل الرابع

أثر مسؤولية الدولة التقصيرية على التعويض عن اخلالها بتوفير شبكة طرق صالحة للاستخدام

يرتبط التعويض بالمسؤولية وجودا وعدما، فبمجرد قيام المسؤولية يستحق المتضرر تعويضا يتناسب مع الضرر الذي لحق به، ويلزم من تسبب بأحداث الضرر بدفع هذا التعويض، حيث ان الدولة تكون ملزمة بدفع التعويض للمتضرر جراء عدم توفيرها شبكة طرق صالحة للاستخدام بمجرد قيام مسؤوليتها التقصيرية. وبالتالي يجب علينا بحث التعويض المدني ودعوى التعويض في مسؤولية الدولة التقصيرية، من خلال المبحثين الآتيين:

المبحث الأول: ماهية التعويض المدني (الضمان).

المبحث الثاني: دعوى التعويض في المسؤولية التقصيرية للدولة.

المبحث الأول

ماهية التعويض المدني (الضمان)

الالتزام بالتعويض هو الأثر الذي رتبته القانون من لحوق الضرر بالغير، سواء اكان الالتزام به يشكل أحد عناصر الجانب السلبي للذمة المالية للمسؤول، ام كان قد نقل هذا الالتزام إلى ذمة مالية اخرى، بناء على اتفاق. أو ان القانون قد ألزم الذمة المالية للجماعة المتمثلة في الدولة بالوفاء الكلي أو الجزئي لهذا التعويض.

لا يختلف التعويض بصورة عامة في المسؤوليتين العقدية والتقصيرية من حيث مضمون التعويض، ولكن يختلف بحسب نوع الالتزام، ففي المسؤولية العقدية يكون التعويض مستحقا نتيجة الاخلال بالعقد، اما في المسؤولية التقصيرية فيكون التعويض مستحقا نتيجة عدم القيام بالواجب الذي

يفرضه القانون، وبالتالي سنبحث في هذا المبحث تعريف التعويض المدني وأنواعه وكذلك، خصائص

التعويض المدني. من خلال المطلبين الآتيين:

المطلب الأول: تعريف التعويض المدني (الضمان) وأنواعه.

المطلب الثاني: خصائص التعويض المدني.

المطلب الأول

تعريف التعويض المدني (الضمان) وأنواعه

إذا توفرت أركان المسؤولية التقصيرية الثلاثة وأمكن اثباتها ترتب أحكامها وحكمها هو التعويض،

وبالتالي سنتناول في هذا المطلب تعريف التعويض المدني وأنواع هذا التعويض من خلال الفرعين

الآتيين:

الفرع الأول: تعريف التعويض المدني.

الفرع الثاني: أنواع التعويض المدني.

الفرع الأول: تعريف التعويض المدني

يقصد بالتعويض هو مبلغ من النقود أو اية ترضية أخرى من جنس الضرر تعادل ما لحق

المضرور من خسارة وما فاتته من كسب كانا نتيجة طبيعية للفعل الضار، والتعويض وسيلة القضاء

لجبر الضرر، محو أو تخفيفاً، وهو يدور مع الضرر وجوداً وعدمًا ولا تأثير لجسامة الخطأ فيه. (1)

(1) الحكيم، عبد المجيد وآخرون، المرجع السابق، ص 244.

ويعرف التعويض أيضا بأنه رد مثل الهالك أو قيمته أو هو غرامة التالف، وطريق التعويض تكون بمراعات المثلية التامة بين الضرر وبين العوض، لكن الأصل رد الشيء بعينه. أما إذا تعذر رد الشيء بعينه، يصار إلى رد مثله إذا كان مثليا أو قيمته يوم قيام المسؤولية إذا كان قيميا. (1)

ويتجسد الهدف من التعويض هو جبر ضرر المتضرر وإعادة الحال إلى ما كان عليه قبل وقوع الضرر. (2)

والتعويض في نطاق المسؤولية التقصيرية يشمل الضرر المباشر كله سواء كان هذا الضرر متوقعا أم غير متوقع. وبالتالي لا يجوز الاتفاق على الاعفاء من المسؤولية التقصيرية لان هكذا اتفاق يقع باطلا لمخالفته النظام العام. (3) وكما نص عليه القانون المدني الأردني في المادة 266 التي جاء فيها: "يقدر الضمان في جميع الأحوال بقدر ما لحق المضرور من ضرر وما فاتته من كسب بشرط أن يكون ذلك نتيجة طبيعية للفعل الضار".

أي ان المشرع الأردني جعل تقدير التعويض في جميع الأحوال يتناسب مع الضرر الذي لحق بالمضرور وكذلك عما فاتته من كسب في حالة كان فوات الكسب هذا نتيجة حتمية للفعل الضار الذي أصاب المضرور. (4)

(1) وهدان، رضا متولي، المرجع السابق، ص 58.

(2) الزبيدي، كاظم مطشر، المرجع السابق، ص 89.

(3) الحكيم، عبد المجيد وآخرون، المرجع السابق، ص 205.

(4) الفار، عبدالقادر، المرجع السابق، ص 195.

وهذا ما جاءت به محكمة التمييز الاتحادية العراقية بقولها " على المحكمة ان تحكم بالتعويض

في المسؤولية التقصيرية على الضرر المباشر سواء كان متوقعا أو غير متوقع" (1)

ومن الممكن انشاء صندوق خاص بالتعويض عن حوادث السير يضمن تعويض عادل عن

كل الاضرار المادية والمعنوية، استنادا إلى قانون خاص بتنظيم هذا الموضوع، ويحل هذا القانون

محل الأحكام العامة للمسؤولية المدنية بهذا الشأن. (2)

الفرع الثاني: صور التعويض المدني

لابد لكل التزام محل، والمحل هو الاداء الذي يلتزم بأدائه المدين للدائن ومحل الالتزام بالتعويض

هو الاداء الذي يقوم به المسؤول عن الفعل الضار إلى المضرور لجبر الضرر الذي لحق به من

جاء هذا الفعل. وقد يكون هذا الاداء عينياً أو نقدياً. (3)

ويكون التعويض اما نقدياً أو غير نقدي، والأصل ان يكون التعويض نقدياً، فيقدره القاضي

بمبلغ من النقود. وهو التعويض الشائع في دعاوى المسؤولية التقصيرية حتى بالنسبة للضرر الادبي.

ولم يرد في القانون المدني العراقي ما يحول دون جواز التعويض غير النقدي وتتولى المحكمة طريقة

التعويض طبقاً للظروف ويصح أن يكون التعويض اقساطاً أو ايراداً مرتباً ويجوز في هذه الحالة إلزام

(1) فيني، جنيفيف، (2011) مدخل الى المسؤولية، ترجمة شمس الدين، عبد الأمير إبراهيم، المؤسسة الجامعية للدراسات والنشر، بيروت، ص 119.

(2) قرار محكمة التمييز الاتحادية رقم 212 / 2013 / هـ م م / 2018م.

(3) الاداء العيني هو العمل الذي يقدمه المدعى لإزالة عين الضرر الذي لحق المصاب عن طريق اعادة الشيء الذي اصابه الضرر الى ما كان عليه قبل ان يلحق الضرر. او اعطاء المضرور شيء من جنس الشيء الذي اصابه التلف جراء الفعل الضار. اما الاداء النقدي فهو الوفاء الى المضرور بمبلغ من النقود لتعويضه عن الضرر الذي لحق به. انظر: عبد التواب، معوض، (1988)، مدونة القانون المدني، ج1، منشأة المعارف، الإسكندرية، ص 332.

المدين بان يقدم تاميناً وللمحكمة أن تأمر بإعادة الحال إلى ما كان عليه أو تحكم بأداء امر معين أو برد المثل من المثليات وذلك على سبيل التعويض. (1)

وبفهم مما تقدم ان التعويض يكون مقدراً بمبلغ من النقود وقد لا يكون. وهو في الحالة الثانية يبدو في صور ثلاث أولهما في صورة إعادة الحال إلى ما كان عليه، وثانيهما في صورة الحكم بأداء شيء معين، وثالثهما في صورة رد المثل في المثليات. والتعويض غير النقدي لا يجوز الحكم فيه الا بناء على طلب من المتضرر. ذلك لأن الأصل في التعويض ان يكون نقدياً. (2)

كما يعرف التعويض العيني (3) بأنه الحكم بإعادة الحال إلى ما كان عليه قبل ان يرتكب المسؤول الخطأ الذي ادى إلى وقوع الضرر، والواقع ان التعويض لا يتمثل في الحكم ذاته بل في الأعمال التي تزيل اثار الضرر عموماً والضرر النووي بصورة خاصة، فالمعلوم ان الحكم بالتعويض يعد كاشفاً وليس منشئاً للتعويض ذاته أو للحق فيه، ومن ثم لا يجب الخلط بينهما، وبصرف النظر عما اذا كان التعويض العيني هو الافضل للمضرور ام التعويض النقدي هو الأكثر فائدة لكونه يتسم بالبساطة وعدم اثار النزاعات الجديدة كتلك التي تنشأ عن الوفاء بمبلغ التعويض النقدي كاملاً من عدمه.

إذا تعذر التعويض العيني، وهو ما يحدث غالباً في معظم حالات الضرر فإنه يتم اللجوء إلى التعويض النقدي الذي يتمثل في اداء مسبب الضرر أو ملتزم التعويض كالدولة أو شركة التأمين

(1) انظر: الذنون، حسن علي، (2016)، المبسوط في شرح القانون المدني، دار وائل للطباعة والنشر، عمان، ص 365. وكذلك المادة 209 من القانون المدني العراقي.

(2) الحكيم، عبد المجيد وآخرون، المرجع السابق، ص 246.

(3) الديب، محمود عبد الرحيم، (2013)، التعويض العيني لجبر ضرر المضرور، دار الجامعة الجديدة، الاسكندرية، ص 13.

مبلغاً من المال نقدياً للمضرور أو ذويه لجبر ما لحقهم من ضرر . وتتوقف اسس تقدير قيمة التعويض النقدي على محل الضرر بحسب إذا حجم الضرر وتنوعه إذا كنا امام ضرر جسدي أو اقتصادي أو ضرر شخصي مرتد. ⁽¹⁾ وفي كل الاحوال يستطيع القاضي الاستعانة برأي الخبير المتخصص لتقدير هذا المبلغ بما يمثل جبراً كاملاً للضرر. ⁽²⁾

وفي إطار المسؤولية التقصيرية للدولة عن اخلالها بتوفير شبكة طرق صالحة للاستخدام فإن التعويض المدني يكون نقدياً لصعوبة إعادة الحال إلى ما كان عليه، الا في حالة طلب المتضرر ان يكون التعويض غير نقدي، إضافة لصعوبة تحقق التعويض غير النقدي في هكذا مسؤولية.

المطلب الثاني

انواع التعويض المدني ووقت تقديره

ان هناك نوعين من الضرر(الضمان) هما كل من الضرر المادي والضرر الادبي، وبالتالي فإن التعويض يكون على نوعين، فأما يكون التعويض عن الضرر المادي، أو التعويض عن الضرر الادبي.

وكذلك فإن هناك وقت محدد لتقدير قيمة التعويض، ولا يترك المجال مفتوحاً من حيث المدة،

وهذا ما سنتناوله في هذا المطلب، حيث سنقسم المطلب إلى الفرعين الآتيين:

الفرع الأول: أنواع التعويض المدني.

الفرع الثاني: وقت تقدير التعويض.

(1) سليم، محمد محي الدين ابراهيم، (2017م)، نطاق الضرر المرتد، دار المطبوعات الجامعية، الاسكندرية، ص 24.

(2) موسى، مصطفى ابو مندور، (2004)، المركز القانوني للمضرور بالارتداد، دار النهضة العربية، القاهرة، ص 127. وكذلك؛ جبر، عزيز كاظم، (1998)، الضرر المرتد وتعويضه في المسؤولية التقصيرية، دار الثقافة، عمان، ص 101.

الفرع الأول: أنواع التعويض المدني

يجري التعويض وفق للقانون المدني العراقي عن كل من الضرر المادي والضرر الادبي في نطاق المسؤولية التقصيرية. حيث قضت المادة 205 من القانون المدني العراقي " يتناول حق التعويض الضرر الأدبي كذلك".

والضرر المادي هو كل ضرر يمس مصلحة للمضرور ذات قيمة مالية. اما الضرر الادبي فهو ما لا يمس مالا للمضرور ولكنه يخل بمصلحة غير مالية له. وهو كل تعد على الغير في حريته أو في عرضه كالاعتداء أو الانتهاك.⁽¹⁾

وان الحق في التعويض عن الضرر المادي ينتقل إلى الغير كالورثة والدائنين دون انتظار لاتفاق أو حكم يحدد مقداره امر لا تختلف فيه القوانين لأنه حق ذو قيمة مالية. في حين ان انتقال الحق في التعويض عن الضرر الادبي امر اثار اختلافاً في الرأي. وحسبت هذا الاختلاف الفقرة 2 من المادة 205 من القانون المدني العراقي بقولها " يجوز ان يقضي بالتعويض للأزواج والاقارب من الاسرة عما يصيبهم من ضرر ادبي بسبب موت المصاب" كما ان الفقرة 3 من المادة نفسها قضت بجواز انتقال التعويض عن الضرر الادبي إلى الغير إذا تحددت قيمته بموجب اتفاق أو حكم نهائي.

وفي إطار مسؤولية الدولة عن توفير شبكة طرق صالحة للاستخدام، فإن الدولة تكون ملزمة بدفع التعويض عن الضرر المادي وكذلك عن الضرر الادبي لذوي المصاب أو المتوفي إذا كانت الإصابة أو الوفاة قد حدثت بسبب اخلال الدولة بواجبها المتمثل بتوفير شبكة الطرق.

(1) انظر: نص المادة 205 من القانون المدني العراقي

وينتقل التعويض عن الضرر الادبي إلى الغير سواء كان الغير هم الخلف العام أو الخلف الخاص إذا تم تحديده بموجب قرار قضائي نهائي صادر من محكمة مختصة. بغض النظر عما إذا كانت الدولة ستدفع التعويض بذاتها أو بواسطة شركة تأمين. في حين ان تعديل قرار مجلس قيادة الثورة المنحل رقم 851 لسنة 1982 قد حصر حق المطالبة بالتعويض عن الضرر الادبي في زوج المتوفي واقاربه من الدرجة الأولى فقط. (1)

الفرع الثاني: وقت تقدير التعويض

الأصل في تقدير التعويض يحدده القاضي بقدر الضرر وقت وقوعه أو تحققه، وذلك ما يقتضيه الغرض من التعويض، وهو رد المضرور إلى الوضع الذي كان يمكن ان يكون فيه لو لم تقوم المسؤولية.

ومع ذلك قد يتغير الضرر من حيث جسامته في الفترة التي تمتد بين حدوثه وبين النطق بالحكم بالتعويض عنه، ويثور التساؤل عما إذا كان يقدر التعويض وقت تحمله أو عند الحكم بتغطيته. لقد ذهب اغلب الفقه على الاعتداد بتغير قيمة الضرر وتقدير التعويض حسب جسامته الضرر لا يوم وقوع الفعل الضار. (2)

أما إذا تعذر على القاضي تقدير التعويض تقديراً نهائياً وقت الحكم جاز له ان يترك للمضرور الحق في المطالبة بإعادة النظر في تقدير التعويض خلال مدة معقولة، وتكون العبرة في تقدير التعويض النهائي بوقت الحكم به. وعلى هذا نصت المادة 208 من القانون المدني العراقي بقولها "

(1) انظر: قرار مجلس قيادة الثورة المنحل رقم 106 لسنة 1985 المعدل لقراره رقم 851 لسنة 1982م.
(2) السنهوري، عبد الرزاق، (1998م)، الوسيط في شرح القانون المدني، ج1، دار النهضة العربية، القاهرة، ص 975.

إذا لم يتيسر للمحكمة ان تحدد التعويض تحديدا كافيا فلها ان تحتفظ للمتضرر ان يطالب خلال مدة معقولة بإعادة النظر في التقدير".

ويجوز للمضرور ان يطالب بتعويض تكميلي إذا ما تضاعف الضرر الواقع عليه حتى بعد انتهاء المدة المقررة لتقديم الدفوع أو رفع الدعوى، على انه يجب ان لا يكون قد صدر قرار قضائي نهائي في الدعوى. (1)

ان مسألة الضرر المباشر وغير المباشر، هي مسألة امكانية اعتبار الحدث الاول مسؤولا عن الاضرار المتعاقبة من عدمه، وأياً كان منها يمكن الوقوف عنده بوصفه نتيجة للحدث الاول كشرط للتعويض عنه عددا غير قليل من المسائل القانونية، وذلك عندما تبرز تلك الحالات غير المألوفة في الاضرار العادية، خصوصا إذا كان المضرور يعاني من امراض مزمنة وهي اضرار تتفاوت في تأثيرها ونتائجها في حالة الضرر الجسدي، مما يجعل من العسير معه وضع معيار ثابت للترقية بينهما.

وقد نص قرار محكمة التمييز الاتحادية العراقية بانه على المحكمة ان تحكم بالتعويض في المسؤولية التقصيرية عن الضرر المباشر سواء كان متوقعا أو غير متوقع. (2)

والأمر بالنسبة لاحتفاظ المضرور بهذا الحق وبالنسبة لتحديد الفترة التي يمارس فيها هذا الحق متروك لتقدير القضاء، شأنه شأن تقدير التعويض بعد تثبيت عناصره، ومع ذلك يجب ان يلاحظ انه

(1) انظر: المادة 210 من القانون المدني العراقي.

(2) انظر: قرار محكمة التمييز الاتحادية العراقية /مدي /رقم 213/212، الهيئة الموسعة المدنية الصادر في 2018 /1/16م.

إذا جاز للمضرور المطالبة بالتعويض عن الضرر المتزايد إلى وقت النطق بالحكم فليس من حقه المطالبة به إذا نشأ عن تعمدته وتقصيره. (1)

وأشار القانون المدني الأردني إلى ذلك في المادة 268 التي تنص على أنه "إذا لم يتيسر للمحكمة أن تعين مدى الضمان تعييناً نهائياً فلها أن تحتفظ للمتضرر بالحق في أن يطالب خلال مدة معينة بإعادة النظر في التقدير".

وكذلك يجوز للمحكمة أن تعدل في مقدار التعويض بل حتى لها الحق أن ترفض الحكم به على الشخص المدعى عليه إذا كان قد اشترك في احداث الضرر استنادا إلى نص المادة (264) من القانون المدني الأردني.

وفي إطار المسؤولية التقصيرية للدولة عن عدم توفيرها طرق صالحة للاستخدام ، فإن المحكمة تقدر التعويض عن الضرر الذي لحق المضرور بمواجهة الدولة وقت تحقق الضرر، و بإمكان المحكمة ترك المجال للمضرور بالمطالبة بتعويض يقدره هو، وأيضا يكون هذا التقدير تحت سلطة المحكمة فللمحكمة انقاص هذا التعويض إلى القدر الذي تراه مناسبا، كما يحق للمحكمة تقدير الضرر عند لحظة اصدار قرارها النهائي اخذة بنظر الحسبان زيادة الضرر من لحظة وقوعه حتى لحظة الحكم في التعويض الذي يجبره، الا في حالة كان زيادة الضرر سببها المتضرر سواء بإهماله أو تعمدته بزيادة الضرر. وكذلك يجب ان يكون الضرر مؤكدا، وبالتالي يجب أن يكون حالاً. فإذا كان هذا يمكن تحقيقه بالنسبة للأضرار المباشرة إلا إنه يثير الكثير من الصعوبات بالنسبة للأضرار غير المباشرة وخاصة التي لا تظهر إلا بعد مدة طويلة.

(1) عبد الرحمن، احمد شوقي محمد، (1980)، الالتزام التضامني للمسؤولين تقصيريا في مواجهة الضرور، المطبعة العربية الحديثة، ص30.

وفي هذا السياق اشارت محكمة التمييز الأردنية بأن للمحكمة تخفيض نسبة التعويض إلى النصف كون المميز (المدعي) قد قطع الإشارة المرورية ووفق الخبرة فإنه مسؤول عن 50 % من الحادث. (1)

المبحث الثاني

دعوى التعويض في مسؤولية الدولة التقصيرية

لما كانت الدعوى هي طلب الشخص حقه من آخر امام القضاء. (2) فهي بهذا لا تكون الا وسيلة يمكن فيها للمضرور من الحصول على حق التعويض عما اصابه من ضرر جراء حادث فيما لم يجري تعويضه اتفاقاً.

وبعد وقوع الضرر وقيام ركن المسؤولية نتيجة تحقق أركان مسؤولية الدولة التقصيرية نتيجة اخلالها بتوفير شبكة طرق صالحة للاستخدام، فلا بد للمتضرر اللجوء إلى القضاء للمطالبة بجبر الضرر من خلال التعويض، ويتم ذلك من خلال رفع الدعوى امام المحكمة المختصة. لذا سنتناول في هذا المبحث أطراف الدعوى المدنية الخاصة بطلب التعويض عن الضرر الذي لحق بالأشخاص نتيجة اخلال الدولة بتوفيرها شبكة طرق صالحة للاستخدام، وكذلك الاختصاص القضائي من خلال بيان المحكمة المختصة في نظر الدعوى. وهذا من خلال المطلبين الآتيين:

المطلب الأول: أطراف الدعوى.

المطلب الثاني: الاختصاص القضائي.

(1) انظر: قرار محكمة التمييز الأردنية الصادر عن الهيئة العادية، رقم 2514 / 2013 بتاريخ 26 / 12 / 2013م.

(2) انظر: المادة 2 من قانون المرافعات العراقي رقم 83 لسنة 1969م المعدل.

المطلب الأول أطراف الدعوى

ان دعوى المسؤولية شأنها شأن اي دعوى للمطالبة بالتعويض عن الضرر، ومن المنطقي ان لا يجتمع في الشخص نفسه صفتا المدعي والمدعي عليه اذ لا يمكن للشخص ان يقاضي نفسه، وان على كل شخص ان يتحمل تبعه ما الحقه من ضرر جراء فعله بنفسه.

حيث ان أطراف دعوى المسؤولية التقصيرية للدولة نتيجة اخلالها بتوفير شبكة طرق صالحة للاستخدام هم كل من المدعي " المتضرر " والمدعى عليه " الدولة " ويتم ضم الضامن المالي أو شركة التأمين إلى المدعى عليه " الدولة " في توجيه الخصومة. لذا سنتناول في هذا المطلب أطراف الدعوى من خلال الفرعين الآتيين:

الفرع الأول: المدعي " المتضرر " .

الفرع الثاني: المدعى عليه " الدولة " .

الفرع الأول: المدعي (المتضرر)

يقصد بالمدعي هو اي فرد أو جماعة أو هيئة عامة أو خاصة، سواء اكانت متضامنة أو غير متضامنة، واي منظمة دولية لها شخصية قانونية بموجب قانون الدولة الكائنة بها المنشأة واي دولة أو اي من اجزائها الداخلية.

ويعرف المدعي بأنه كل شخص توافرت مصلحة في الدعوى سواءً أكانت هذه المصلحة قانونية أم شخصية حقيقية أم محتملة فحتى المصلحة المحتملة يحق للشخص رفع الدعوى عنها إذا الغرض منها الاحتياط دفع ضرر محقق، أو عند الاستيثاق لمن يخشى زوال دليله عند النزاع فيه، وفي هذا

الخصوص نص قانون أصول المحاكمات المدنية الأردني المدنية على انه "لا يقبل أي طلب أو دفع لا يكون لصاحبه فيه مصلحة قائمة بقرها القانون" (1).

وبناءً على ذلك يستطيع المضرور مباشرة دعوى المسؤولية المدنية، كما يستطيع الدخول في الدعوى العمومية التي يباشرها المدعي العام إذا كان ما قام به من صدر عنه الفعل الضار يرتقي إلى مرتبة الفعل الجرمي (2).

ويشترط توافر الخصومة حيث ان محكمة التمييز العراقية الاتحادية نصت في حكمها على انه " ان الخصومة من النظام العام فيجب توافرها في الدعوى البدائية ويقتضي استمرارها بذاتها في الدعوى الاستئنافية " (3)

وبهذا يكون لكل من تضرر بفعله وماله نتيجة خطأ الدولة واخلالها بتوفير شبكة الطرق، أن يقيم دعوى المسؤولية المدنية، مع ضرورة توافر الأهلية والمصلحة لدى الشخص المضرور (4).

وطبقاً لنص قانون الاثبات العراقي فإن المدعي هو من يتمسك بخلاف الظاهر. (5) ويشمل هذا التعبير كل من لحقه ضرر بفعل حادث، أو ارتدت عليه اضراره، ويجوز ان يباشر هذا الحق نيابة عن المضرور نائبه سواء كان وكيلاً ام ولياً وصياً، وأياً كانت طبيعة هذا الضرر مادام انه قد نتج

(1) المادة 3 من قانون أصول المحاكمات المدنية الأردني المعدل بالقانون رقم 16 لسنة 2006م.

(2) البارودي، مرفت محمد (2012)، التنظيم القانوني لمجابهة الحوادث النووية والإشعاعية والتعويض عن أضرارها، دار النهضة العربية، -ص 49.

(3) قرار محكمة التمييز العراقية الاتحادية رقم 67/ الهيئة الموسعة المدنية، 2019م.

(4) حواس، عطا سعد محمد (2012)، دعوى المسؤولية عن أضرار التلوث، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، مصر، ص22.

(5) انظر: المادة 7/ ثانياً من قانون الاثبات العراقي رقم 107 لسنة 1979.

عنه الحادث اي وجود علاقة سببية بين الضرر والحادث وسيان في الحكم ان يكون المدعي شخصاً طبيعياً أو معنوياً اذ ان تلك الشخصيتان تقفان على قدم المساواة فليس في القانون ما يحول دون ان يكون المدعي مؤسسة صناعية أو شركة تجارية لحقها ضرر الحادث ففي كلتا الحالتين، فإن الحكم يشمل هذا وذاك دون تفرقة ترجع إلى الجنسية أو السكن أو الإقامة.

أما بالنسبة للطلبات التي يتقدم بها المدني " المتضرر " حيث إذا كان الطلب هو الاجراء الذي يتقدم به الشخص إلى القضاء عارضاً عليه ما يدعيه، طالباً الحكم له به. (1)

فإن الاثر المباشر لطلب المضرور هو قيام المحكمة المختصة بالإجراءات التي من شأنها وضع مبلغ التعويض تحت تصرفها لمقابلة اي دعوى بالتعويض، ويتم ذلك وفق القانون المدني وقوانين المرافعات والاجراءات المدنية، لذا ترك للمحكمة المختصة كل ما يتعلق بإجراءات اقامة الدعوى، ويعني ان امر تنظيمها متروك للقانون الوطني في كل دولة، لذا فإن معرفة تلك القوانين والتعديلات التي اجريت عليها امر ضروري. (2)

فإذا تحقق أي ضرر، فيحق لأي شخص أصابه ضرر منها أن يقيم دعوى المسؤولية المدنية على الدولة أو الضامن، ومطالبته بوقف الاعتداء، والتعويض عن الضرر (3).

الفرع الثاني: المدعى عليه (الدولة)

يقصد بالمدعى عليه في المسؤولية المدنية هو الشخص المطالب بالتعويض عن الضرر الذي لحق بالمدعي ويستوي الامر إذا كان المدعى عليه شخصاً طبيعياً أو معنوياً، وينضم اليه المؤمن

(1) ابو الوفا، احمد، (1971)، اصول المحاكمات المدنية، الدار المصرية للطباعة والنشر، ط1، ص 199.

(2) البارودي، مرفت محمد، المرجع السابق، ص 63.

(3) البارودي، مرفت محمد، المرجع نفسه، ص 69.

في حالة وجود عقد تأمين من المسؤولية كما في تأمين الدولة عن الاضرار التي تنشئ عن حوادث السيارات سواء كان هذا التأمين الزامي أو اختياري، والتأمين من مسؤولية عقد يضمن بموجبه المؤمن الاضرار التي تعود على المؤمن له من دعاوى الغير عليه بالمسؤولية. (1) وبهذا فإن التأمين من المسؤولية باعتباره أحد اقسام التأمين من الاضرار بالطابع التعويضي حيث يهدف إلى ضمان المؤمن له رجوع الغير عليه بسبب مسؤوليته عن الضرر الذي اصاب الغير. (2)

وعلى الرغم مما عرف عن التأمين منذ انصرام مدة طويلة بأنه الوسيلة التي يوزع بها الخطر الذي يحيق بالشخص من خلال المساهمة المالية المقدمة من مجموعة من الاشخاص، الا ان المبدأ الاساس الذي قامت عليه فكرة التأمين هذه قد بقيت ولم تتغير رغم التعديلات الكبيرة والتوسع المطرد وفي عالم التأمين. (3)

ويضاف إلى التأمين أيضا صناديق الضمان الاجتماعي حيث لم يعد الضمان الاجتماعي في عالم اليوم مطبقاً انسانياً فحسب بل أصبح فضلاً عن ذلك ضرورة اقتصادية تسعى اليه الدول المتطورة على اختلاف اتجاهاتها الاجتماعية والسياسية لتحقيقه وتوفيره بعد ان ثبت علمياً وعملياً، وان الازدهار الاقتصادي يتصاعد طردياً مع ارتفاع مستوى صحة ووعي وعيش الشريحة العاملة مع تعاظم اطمئنانها على مستقبلها. (4)

(1) الدوري، هاشم احمد محمود، المرجع السابق، ص185.

(2) زكي، محمود جمال الدين، (1990م)، مشكلات المسؤولية المدنية، ج 2، مطبعة جامعة القاهرة، ص 231.
(1) A.campbell Miles' Some consideraitons affecting nuclear in respect of land basd installation (LAEA) Leg Ser. No. p51. المشار اليه لدى: الدوري، هاشم احمد محمود، المرجع السابق، ص240.

(3) انظر: اسباب الموجبة لقانون الضمان الاجتماعي العراقي رقم 39 لسنة 1971 المعدل.

وقد أصدر المشرع العراقي قانون التأمين الالزامي عن المسؤولية المدنية الناشئة عن حوادث السيارات رقم 52 لسنة 1980 وقد نص هذا القانون وفق المادة 1 منه ان جميع السيارات في جمهورية العراق مشمولة بهذا التأمين.

ان فكرة الضمان الاجتماعي تعبر بوضوح عن الفلسفة الاجتماعية والسياسية التي تقوم عليها تلك الدول بوصفها اول المظاهر الجديدة لها، حيث تتجسد فيها بشكل موضوعي كفالة الدولة والمجتمع، وعلى أساس من هذا، فقد حظيت فكرة الضمان والتأمين الاجتماعي بأعلى مراتب الاهتمام متجسده في ذلك عملياً بالتشريعات المتلاحقة. (1)

ففي العراق يمكن ضم شركة التأمين أو صندوق الضمان الاجتماعي إلى جانب المدعى عليه في الخصومة المدنية في إطار المسؤولية التقصيرية للدولة عن اخلالها بتوفير شبكة طرق صالحة للاستخدام بغية الحصول على تعويض عادل يجبر ضرر المتضرر.

المطلب الثاني الاختصاص القضائي

سنتناول في هذا المطلب بيان المحكمة المختصة في نظر دعوى المسؤولية المدنية التقصيرية للدولة الناشئة عن اخلالها بتوفير شبكة طرق صالحة للاستخدام وكذلك بيان التقادم المسقط لدعوى المسؤولية من خلال الفرعين الآتيين:

الفرع الأول: المحكمة المختصة في نظر الدعوى.

الفرع الثاني: التقادم.

(1) الصابر، عدنان، الياس، يوسف، (1981)، قانون الضمان الاجتماعي، دار الكتاب للطباعة والنشر، جامعة الموصل، العراق، ص 3.

الفرع الأول: المحكمة المختصة في نظر الدعوى

في هذا الخصوص نص القانون المدني العراقي على ما يلي: "يقاضي العراقي أمام محاكم العراق عما ترتب في ذمته من حقوق حتى ما نشأ منها في الخارج"⁽¹⁾.

وفي هذه الحالة إذا كان المدعى عليه عراقياً فتم الرجوع عليه بالمسؤولية المدنية ويخضع لإجراءات المحاكم العراقية، وكذلك نص القانون المدني العراقي على ما يلي:

يقاضى الأجنبي أمام محاكم العراق في الأحوال الآتية:

أ. إذا وجد في العراق.

ب - إذا كانت المقاضاة في حق متعلق بعقار موجود في العراق أو بمنقول موجود فيه وقت رفع الدعوى.

ج - إذا كان موضوع التقاضي عقداً تم إبرامه في العراق أو كان واجب التنفيذ أو كان التقاضي عن حادثة وقعت في العراق⁽²⁾.

وفي دعوى الفعل الضار يجب الذهاب إلى محكمة موطن المدعى عليه باعتبار الدين مطلوباً وليس محمولاً، وباعتبار الدعوى في مرحلة الادعاء، فيجب الذهاب إلى موطن المدعى عليه لعدم تحميله عبء الانتقال إلى محكمة أخرى قد تكون بعيدة عن موطن سكناه.

(1) المادة (14) من القانون المدني العراقي رقم 40 لسنة 1951 المعدل.

(2) المادة (15) من القانون المدني العراقي رقم 40 لسنة 1951 المعدل.

قد يعطى الاختصاص لمحكمة وقوع الفعل الضار باعتبارها هي الأقدر على معاينة الفعل الضار والتثبت من آثار الفعل الضار وتقدير الخسائر الناجمة عن الفعل الضار، ويمكن الانتقال بسرعة إلى مكان وقوع الفعل الضار دون عناء ومتاعب وتأخير (1).

والأصل ان الاختصاص ينعقد لمحكمة البداية (2) التي وقع الحادث ضمن نطاقها المكاني، لكن المشرع العراقي في قانون التأمين الإلزامي من حوادث السيارات رقم 52 لسنة 1980 قد جعل الاختصاص في نظر طلبات التعويض للجنة المركزية المشكلة في شركة التأمين الوطنية والتي تتعد برئاسة قاض من الصنف الثاني وعضوية موظف من شركة التأمين الوطنية حاصل على درجة البكالوريوس في القانون يختاره وزير المالية وموظف من الرعاية الاجتماعية يختاره وزير العمل والرعاية الاجتماعية (3).

وباعتقادنا أن المشرع العراقي أخطأ في هذا التنظيم خصوصاً انه قد جعل التداخل كبير بين عمل القضاء والسلطة التنفيذية وهذا امر يخل باستقلال القضاء ويخالف مبدأ الفصل بين السلطات، فلو تم انشاء محكمة خاصة للنظر في هذا النوع من الدعاوى، أو ترك الامر لمحكمة البداية.

الفرع الثاني: التقادم

التقادم بشكل عام هو مضي مدة معينة على استحقاق الدين دون المطالبة به، والأثر القانوني المترتب على عدم المطالبة بالدين بعد مضي المدة التي عينها القانون هو سقوط الحق بالمطالبة

(1) صاوي، احمد السيد (1988)، الوسيط في شرح قانون المرافعات المدنية والتجارية، بدون دار نشر، ص 365.

(2) وفي المملكة الأردنية الهاشمية ينعقد الاختصاص لمحكمة الصلح وهي تناظر محكمة البداية في العراق.

(3) الزبيدي، كاظم مطشر، المرجع السابق، ص 88.

بالدين، فلا يحق للدائن مطالبة المدين بالدين بعد مضي هذه المدة، إذا دفع بالتقادم صاحب المصلحة فيه⁽¹⁾.

والتقادم المسقط في القانون العراقي هو منع سماع الدعوى بمجرد مرور مدة معينة من الزمن دون عذر شرعي⁽²⁾.

وقد ورد تعريف التقادم المسقط في القانون المدني العراقي، بالنص على ان " الدعوى بالالتزام أيا كان سببه لا تسمع على المنكر بعد تركها من غير عذر شرعي خمس عشرة سنة مع مراعاة ما وردت فيه أحكام خاصة"⁽³⁾.

وهناك أنواع أخرى من التقادم هي التقادم الخمسي أي يسقط الحق بمضي خمس سنوات على عدم المطالبة به، فقد نص المشرع العراقي بهذا الخصوص على انه " كل حق دوري متجدد كالأجرة والفوائد والرواتب والإيرادات المرتبة لا تسمع الدعوى به على المدين بعد تركها من غير عذر شرعي خمس سنوات " ⁽⁴⁾.

والتقادم هو سبب انقضاء الالتزام إذا لم يطال الدائن بحقه خلال المدة المحددة ففي هذه الحالة يسقط حقه وتبرأ ذمة المدين إذا دفع بانقضاء الالتزام بالتقادم، ويشترك التقادم المسقط للحق مع التقادم المكسب له، في أن كليهما يتطلب انقضاء مده معينة على اكتساب الحق، أو سقوط الحق، إلا أنهما

(1) الحكيم، عبد المجيد، (1980)، وآخرون، القانون المدني، ج2، أحكام الالتزام، مؤسسة دار الكتب للطباعة والنشر، 310.

(2) سليمان، شعيب أحمد، (1983)، التقادم المسقط في القانون المدني العراقي، مجلة الحقوقي، اتحاد الحقوقيين العراقيين، السنة الخامسة والعشرون، الأعداد 1-4، ص95.

(3) المادة (429) من القانون المدني العراقي.

(4) الفقرة (1) من المادة (430) من القانون المدني العراقي.

يفترقان بأن التقادم المكسب للحق يمثل الوجه الإيجابي للتقادم، أما التقادم المسقط فهو يمثل الوجه السلبي للحق⁽¹⁾.

ولكن إذا أقر المدعى عليه بالحق أمام المحكمة فإن الحق لا يسقط بمرور الزمن فمهما مر عليه من الزمن لا يسقط بشرط إقرار المدعي عليه بالحق الذي بذمته للغير وهو ما نص عليه المشرع العراقي بقوله "لا يسقط الحق بمرور الزمان فإذا أقر المدعى عليه بالحق أمام المحكمة اخذ بإقراره ما لم يوجد نص يقضي بغير ذلك"⁽²⁾.

ويمكن إثارة الدفع بالتقادم في أي مرحلة من مراحل الدعوى لأنه دفع موضوعي، ولا يجوز للمحكمة أن تمتنع من تلقاء نفسها عن سماع الدعوى لمرور الزمن بل يجب أن يتم تقديم طلب من قبل الدائن.

أما المشرع الأردني فقد استحدث في نطاق المسؤولية التقصيرية تقادماً قصيراً نسبياً فقضى بعدم سماع دعوى التعويض عن الفعل الضار بانقضاء ثلاث سنوات من تاريخ وقوع الفعل الضار.⁽³⁾

يستند التقادم إلى اعتبارات المصلحة العامة التي تتمثل بالحرص على استقرار المراكز والروابط في المجتمع، حتى لو تعلق الأمر بمراكز واقعية مضى عليها من الزمن ما مضى، بحيث أصبحت هذه المراكز في حكم الأمر الواقع ودور المشرع يتمثل بالمحافظة على هذه المراكز من أي تغيير أو تعديل قد يطرأ عليها نتيجة مطالبة الدائن بدين مضى عليه فترة من الزمن، فيهدف التقادم المكسب إلى ضمان استقرار الأوضاع المكتسبة بمرور الزمن لإبراء المدين من الوفاء بالدين بعد مضي مدة

(1) محمد. أشرف وفا، (2006)، تنازع القوانين في مجال التقادم، ط1، دار النهضة العربية، القاهرة، ص 17.

(2) المادة (440) من القانون المدني العراقي.

(3) انظر: المادة 272 من القانون المدني الأردني.

من الزمن وفي هذه الحالة يستطيع المدين أن يدفع بالتقادم حتى لو أقر أنه يم يقم بالوفاء بالدين وإن الدائن لم يبرأه من الدين، وذلك لضمان الصالح العام ولا اعتبارات المحافظة على النظام العام، فمن متطلبات المحافظة على النظام العام الحيلولة دون تغيير المراكز القانونية التي تم اكتسابها في الماضي بسبب إهمال صاحب الحق لحقه ودون مطالبته بحقه خلال المدة المحددة بنص القانون والتي تعتبر من النظام العام الذي لا يجوز مخالفته.

ويتم تطبيق قانون السلطة القضائية بما يشتمل عليه من قواعد قانونية تحدد اختصاصه المكاني وأزماني، وقانون الإجراءات المدنية والتجارية على المسائل المتعلقة بدعوى المسؤولية المدنية، من لحظة قيد الدعوى في المحكمة المختصة إلى صدور حكم بات في القضية.

وقد ألزمت المادة 7/أ من تعليمات تنفيذ قرار مجلس قيادة الثورة المنحل المرقم 851 لسنة 1982 على مدد معينة ينقضي حق المطالبة بالتعويض بانقضائها ففي حالة التعويض عن الوفاة فإنه يجب ان تكون المطالبة بالتعويض قبل انقضاء ثلاثة سنوات، اما بخصوص الإصابات فيجب ان لا تمضي سنتان من تاريخ وقوع الحادث مع تقديم الأوراق الرسمية.

وباعتقادنا، بأن هذه المدد وان كانت استثناء من مدد التقادم في القانون المدني، كان الأولى ترك المدد كما ونصوص القانون المدني المنظمة للتقادم، ذلك أولى لحفظ الحقوق وضمان حصول الخلف العام والخاص على استحقاقهم.

الفصل الخامس

النتائج والتوصيات

بعد ان تناولنا في هذه الدراسة المسؤولية المدنية للدولة نتيجة اخلالها بعدم توفير شبكة طرق صالحة للاستخدام، فان هذه الدراسة شأنها شأن اي دراسة في هذا الحقل يجب ان تخلص إلى نتائج وتوصيات، وخلصت الدراسة إلى جملة من النتائج والتوصيات نسوقها تباعا من خلال الاتي:

أولاً: النتائج

1. ان التزام الدولة ببناء شبكة طرق صالحة للاستخدام يستند إلى القانون سواء كان هذا القانون هو نص دستوري أو كان تشريع عادي.
2. بين المشرع الدستوري إلزام الدولة ببناء شبكة طرق صالحة للاستخدام في الكثير من النصوص لا سيما تلك التي تتعلق بصلاحيات السلطة التنفيذية ومهامها.
3. تتجه الدولة إلى استيفاء الرسوم والضرائب من سائقي السيارات على شكل غرامات أو مقابل تجديد رخصة القيادة واستنادا للقانون فان هذه الضرائب والغرامات كلها أو جلها يذهب لمصلحة اصلاح الطرق وادامتها.
4. ان التزام الدولة ببناء شبكة طرق صالحة للاستخدام نابع من وصفها تدير مرفقا عاما إضافة لا نها ملزمة بأعمال الصيانة والادامة وجمع الإيرادات والضرائب.
5. ان مسؤولية الدولة عن عدم بنائها شبكة طرق صالحة للاستخدام مسؤولية تقصيرية استنادا إلى أحكام القانون المدني.
6. لا تختلف أركان المسؤولية التقصيرية للدولة عن غيرها من أنواع المسؤولية المدنية فهي تتحقق بمجرد قيام أركان هذه المسؤولية وهي كل من الخطأ والضرر والعلاقة السببية.

7. في حالة قيام مسؤولية الدولة فأن الدولة ملزمة بالتعويض عن الضرر الذي أصاب المتضرر

نتيجة اخلالها بتوفير شبكة طرق صالحة للاستخدام.

8. يتناول التعويض كل من الضرر الادبي والضرر المادي بمواجهة المتضرر وينتقل الحق في

التعويض إلى ورثة المتضرر في حال تم تحديده اتفاقاً أو قضاءً، الا ان التعويض عن الضرر

الادبي لا ينتقل الا إلى الأقارب من الدرجة الأولى في حالة وفاة المتضرر من الحادث.

9. ان أطراف دعوى المسؤولية المدنية للدولة نتيجة اخلالها بتوفير شبكة طرق صالحة للاستخدام

هم كل من المتضرر بوصفه مدعياً والدولة بوصفها مدعى عليها إضافة إلى الضامن المالي

أو شركة التأمين.

10. ينعقد الاختصاص القضائي بالأصل لمحكمة البداية في كل المسائل المتعلقة بالتعويض المدني

في حين ان التعويض عن حوادث السيارات يكون الاختصاص فيه لهيئة قضائية في مقر الشركة

الوطنية العراقية للتأمين.

11. بالنسبة لمدد التقادم فقد ألزمت المادة 7/أ من تعليمات تنفيذ قرار مجلس قيادة الثورة المنحل

المرقم 851 لسنة 1982 على مدد معينة ينقضي حق المطالبة بالتعويض بانقضائها ففي حالة

التعويض عن الوفاة فإنه يجب ان تكون المطالبة بالتعويض قبل انقضاء ثلاثة سنوات، اما

بخصوص الإصابات فيجب ان لا تمضي سنتان من تاريخ وقوع الحادث مع تقديم الأوراق

الرسمية.

ثانياً: التوصيات

1. نوصي المشرع بتسريع قانون خاص ينشئ صندوق خاص بالتعويض عن الأضرار التي تنشأ بسبب مسؤولية الدولة عن عدم توفيرها شبكة طرق صالحة للاستخدام ويبين فيه أحكام المسؤولية التقصيرية بهذا الصدد.
2. نوصي المشرع بالنص على إلزام الدولة ببناء شبكة طرق صالحة للاستخدام بنصوص صريحة وواضحة لا لبس فيها وغير قابلة للتأويل دون الاكتفاء بالإشارة الضمنية لهذا الإلزام.
3. نوصي المشرع العراقي بإنشاء محكمة خاصة للنظر في الدعاوى الخاصة بمسؤولية الدولة عن عدم انشاءها شبكة طرق صالحة للاستخدام، أو ترك الأمر لمحكمة البداية. لأن جعل الاختصاص لهيئة داخل شركة التأمين الوطنية يجعل التداخل كبير بين عمل القضاء والسلطة التنفيذية وهذا امر يخل باستقلال القضاء ويخالف مبدأ الفصل بين السلطات.

قائمة المصادر والمراجع

القران الكريم

أولاً: الكتب

- ابو الوفا، أحمد، (1971)، اصول المحاكمات المدنية، الدار المصرية للطباعة والنشر، ط1.
- البارودي، مرفت محمد، (2012)، التنظيم القانوني لمجابهة الحوادث النووية والإشعاعية والتعويض عن أضرارها، دار النهضة العربية.
- بكر، عصمت عبد المجيد، (2007م)، مصادر الالتزام في القانون المدني، المكتبة القانونية، بغداد
- جير، عزيز كاظم، (1998)، الضرر المرتد وتعويضه في المسؤولية التقصيرية، دار الثقافة، عمان.
- الجبوري، ماهر صالح علاوي، (2017)، القانون الإداري، دار الذاكرة للنشر والتوزيع، عمان.
- الحكيم، عبد المجيد، (1980)، وآخرون، القانون المدني، ج2، أحكام الالتزام، مؤسسة دار الكتب للطباعة والنشر،
- الحكيم، عبدالمجيد، وآخرون، (2015م)، الوجيز في نظرية الالتزام في القانون المدني العراقي، ج1، مكتبة السنهوري للنشر والتوزيع، بيروت.
- الحמיד، عبدالعزيز، (1988م)، الآثار الاجتماعية والاقتصادية الناجمة عن حوادث المرور، جامعة الملك سعود، الرياض.
- الحميدان، عايد علي، (2006م)، الآثار الاجتماعية للحوادث المرورية، جامعة نايف للعلوم الأمنية، الرياض.
- حواس، عطا سعد محمد، (2012)، دعوى المسؤولية عن أضرار التلوث، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، مصر.
- حيدر، مراد محمود محمود بن، (2005م)، التكييف البشري والقانوني المسؤولية المدنية، دار المطبوعات الجامعية الإسكندرية.

الخلايلة، محمد علي، (2015م)، القانون الإداري، الكتاب الثاني، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان - الأردن.

الديناصري، عز الدين، عبد الحميد الشواربي، (2015)، المسؤولية المدنية في ضوء الفقه والقضاء، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية.

الدوري، هاشم أحمد محمود، (2019م)، الوجيز في المسؤولية المدنية عن اضرار المفاعلات النووية، دار مصر القديمة للنشر والتوزيع، الإسكندرية.

الديب، محمود عبدالرحيم، (2013)، التعويض العيني لجبر ضرر المضرور، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية

الذنون، حسن علي، (2016)، المبسوط في شرح القانون المدني، دار وائل للطباعة والنشر، عمان. راضي، عبد المعطي السيد، (2008م)، الاثار الاقتصادية لحوادث المرور، جامعة نايف للعلوم الأمنية، الرياض.

الزبيدي، كاظم مطشر، (2020)، المسؤولية المدنية الناشئة عن حوادث السيارات في العراق، مطبعة القانون المقارن، بغداد

زكي، علاء فوزي، (2010)، أثر حوادث الطريق على حقوق العاملين المدنيين في القطاعين الخاص والعام، دار الحفانية للنشر والتوزيع، القاهرة

زكي، محمود جمال الدين، (1990)، مشكلات المسؤولية المدنية، ج 2، مطبعة جامعة القاهرة.

السرحان، عدنان، شرح القانون المدني، مصادر الحقوق الشخصية والالتزامات، دار الثقافة، عمان.

سعد، نبيل ابراهيم، النظرية العامة للالتزام-مصادر الالتزام، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية.

سليم، محمد محي الدين ابراهيم، (2017)، نطاق الضرر المرتد، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية.

السنهوري، عبد الرزاق، (1998م)، الوسيط في شرح القانون المدني، ج1، دار النهضة العربية، القاهرة

سوار، محمد وحيد الدين (1996)، لنظرية العامة للالتزام، الجزء الأول، الطبعة (8)، مطبعة جامعة دمشق

الشرقاوي، جميل، (1992)، النظرية العامة للالتزام، أحكام الالتزام، دار النهضة العربية،

شمس الدين، غدير (2018)، الفرق بين الهندسة المدنية والمعمارية، بيروت.

الصابر، عدنان، الياس، يوسف، (1981)، قانون الضمان الاجتماعي، دار الكتاب للطباعة والنشر، جامعة الموصل، العراق.

صاوي، أحمد السيد، (1988)، الوسيط في شرح قانون المرافعات المدنية والتجارية، بدون دار نشر.

الطهراوي، هاني علي، (2014)، النظم السياسية والقانون الدستوري، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان.

عبدالرحمن، أحمد شوقي محمد، (1980)، الالتزام التضامني للمسؤولين تقصيرا في مواجهة الضرور، المطبعة العربية الحديثة.

عبدالطوب، معوض، (1988)، مدونة القانون المدني، ج1، منشأة المعارف، الإسكندرية.

العبودي، جاسم لفته سلمان، (2005)، المداخلات في احداث الضرر تقصيرا، مكتبة الجيل العربي، العراق.

العنزري، فلاح، (2003م)، علم النفس الاجتماعي، مطابع التقنية، ط1، الرياض.

غانم، إسماعيل، (1967)، النظرية العامة للالتزامات، ج 2، مكتبة عبدالله وهبه، القاهرة.

غانم، إسماعيل، (2008) النظرية العامة للالتزام، الجزء (2)، أحكام الالتزام والإثبات، مكتبة عبد الله وهبه، مصر.

الفار، عبد القادر، (2019)، مصادر الالتزام، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان.

فرج، توفيق حسن، (2009م)، النظرية العامة للالتزام، الدار الجامعية.

فييني، جنيفيف (2011)، مدخل إلى المسؤولية، ترجمة شمس الدين، عبد الأمير إبراهيم، المؤسسة الجامعية للدراسات والنشر، بيروت.

القانون المدني الفرنسي باللغة العربية (2009)، طبعة دالوز الثامنة بعد المئة بالعربية، جامعة القديس يوسف في بيروت.

الكبيسي، سامي جميل الفياض (2005)، رفع المسؤولية الجنائية في أسباب الإباحة، دراسة مقارنة، الطبعة الأولى، دار الكتب العلمية، لبنان.

لطيف، حميد، (2016)، المسؤولية التصديرية للمهندس والمقاول اثناء التنفيذ في المشاريع الانشائية، مكتبة الصباح، بغداد.

ليلو، مازن راضي، (2008)، القانون الإداري والمؤسسات الإدارية، منشورات الأكاديمية العربية.

الليمون، عوض، (2015)، تطور النظام الدستوري الأردني، دار وائل للنشر والتوزيع، عمان.

محمد. أشرف وفا، (2006)، تنازع القوانين في مجال التقادم، ط1، دار النهضة العربية، القاهرة.

المقرى، أحمد بن محمد بن علي الفيومي، (1987) المصباح المنير، ج1، مكتبة لبنان للطباعة، بيروت.

منشورات الجمعية الأردنية للوقاية من حوادث الطرق، الندوة السنوية 4-5 لسنة 1987م.

موسى، مصطفى ابو مندور، (2004)، المركز القانوني للمضروب بالارتداد، دار النهضة العربية، القاهرة.

ميخائيل، اسعد، (1994م)، علم الاضطرابات السلوكية، دار الجيل الجديد، بيروت

النقيب، عاطف، (2010)، المسؤولية المدنية عن الاخطاء المهنية، الشركة العالمية للكتاب، دار الكتاب اللبناني، بيروت.

وهدان، رضا متولي، (2017م)، الوجيز في المسؤولية المدنية، دار الفكر والقانون، مصر.

ثانياً: الرسائل

حواري، اياد مهدي، (2018)، التنظيم القانوني للمرفق العام، رسالة ماجستير، جامعة ديالى.

الرشيدي، مقرن سعود مطني، (2010)، انعكاسات تعديلات أنظمة المرور على الحوادث من وجهة نظر العاملين في المرور والسائقين، رسالة ماجستير، جامعة مؤتة، الأردن.

شبل، جابر مهنا، (1991)، مدى مشروعية زرع الأعضاء البشرية، رسالة دكتوراه، كلية القانون، جامعة بغداد.

عباس، فتحية بن، (2012)، دور الاعلام في التوعية والوقاية من حوادث المرور في الجزائر، رسالة ماجستير، جامعة الجزائر.

ثالثا: الأبحاث

سليمان، شعيب أحمد، (1983)، التقادم المسقط في القانون المدني العراقي، مجلة الحقوق، اتحاد الحقوقيين العراقيين، السنة الخامسة والعشرون، الأعداد 1-4.

الشريف، حمود بن هزاع بن عبد الله (2015)، المشكلة المنسية، الاثار النفسية للحوادث المرورية، المجلة التربوية الدولية المتخصصة، مج4، ع2، الأردن.

العبودي، جاسم (2000)، المدخلات في إحداث الضرر تقصيرا، مجلة العلوم القانونية، المجلد (15)، العدد (1،2).

محمد، محمد مرسي، (2003م)، الحوادث المرورية وأثرها على الأطفال، مجلة الطفولة العربية، ع15، الكويت.

رابعا: القرارات القضائية

قرار محكمة التمييز الاتحادية العراقية /مدني /رقم 213/212، الهيئة الموسعة المدنية الصادر في 16/1/2018م.

قرار محكمة التمييز الاتحادية العراقية /مدني /رقم 197/لسنة 2012م.

قرار محكمة التمييز الاتحادية رقم 1111 /الهيئة الاستئنافية، 2020م.

قرار محكمة التمييز الاتحادية رقم 212 /2013 / ه م م / 2018م.

قرار محكمة التمييز الأردنية رقم : 1938 / 1997 المنشور في: المجلة القضائية لسنة :1997
صفحة رقم: 239

قرار محكمة التمييز الأردنية رقم : 2018 / 205 بتاريخ 25/1/2018م.

قرار محكمة التمييز الأردنية الصادر عن الهيئة العادية، رقم 2514 /2013 بتاريخ 26 /12 /2013م.

قرار محكمة التمييز الأردنية الصادر عن الهيئة العادية رقم 2212 /2015 في 18 /11 /2015م.

خامسا: القوانين

دستور المملكة الأردنية الهاشمية لسنة 1952م وتعديلاته.

دستور جمهورية العراق الدائم لسنة 2005م.

قانون أصول المحاكمات المدنية الأردني المعدل بالقانون رقم 16 لسنة 2006م.

قانون الاثبات العراقي رقم 107 لسنة 1979.

قانون السير الأردني رقم 49 لسنة 2008 المعدل بموجب القانون رقم 15 لسنة 2020م

قانون الضمان الاجتماعي العراقي رقم 39 لسنة 1971 المعدل.

قانون الطرق العامة الأردني رقم 24 لسنة 1986م.

قانون الطرق العامة العراقي رقم 35 لسنة 2002م المعدل.

القانون المدني الأردني رقم 43 لسنة 1976م.

القانون المدني العراقي رقم 40 لسنة 1951م المعدل.

قانون المرافعات العراقي رقم 83 لسنة 1969م المعدل.

قانون المرور العراقي رقم 8 لسنة 2019م.

قانون وزارة الاعمار والاسكان العراقي رقم 33 لسنة 2012م.

قانون وزارة النقل والمواصلات العراقي رقم (7) لسنة 1994م

قرار مجلس قيادة الثورة المنحل رقم 106 لسنة 1985 المعدل لقراره رقم 851 لسنة 1982م.

نظام التأمين الالزامي الأردني رقم 12 لسنة 2010م المعدل.

النظام الداخلي للهيئة العامة للطرق والجسور في العراق رقم (3) لسنة 1988م.