IRAQI Academic Scientific Journals
العراقية المجلات الأكاديمية العلمية
مجلة كلية الكوت الجامعة للعلوم الإنسانية
ISSN (E): 2707 – 5648 II ISSN (P): 2707 – 563x
www.kutcollegejournal1.alkutcollege.edu.iq
k.u.c.j.hum@alkutcollege.edu.iq
عدد خاص لبحوث المؤتمر العلمي الثالث لكلية القانون - جامعة واسط للمدة من 17 - 18 نيسان 2024

حوادث المرور بين القصور التشريعي والاضرار الاقتصادية وتأثيرها على الخدمات الصحية في محافظة واسط (دراسة مقارنة)

م. د. احمد عبد زيد الشمري [1] ، م. م. احمد عطا حسين [2]

انتساب الباحثين
[1] كلية القانون، جامعة واسط، العراق، واسط ، 52001
[2] كلية الطب، جامعة واسط، العراق، واسط ، 52001

[1] aabdzaid@uowasit.edu.iq
[2] ahussein@uowasit.edu.iq

[1] **المؤلف المراسل**

معلومات البحث
تأريخ النشر : كانون الثاني 2025

Affiliation of Authors
[1] College of law, Univ wassit, Iraq, wassit , 52001
[2] College of medicine, Univ wassit, Iraq, wassit , 52001

[1] aabdzaid@uowasit.edu.iq
[2] ahussein@uowasit.edu.iq

[1] **Corresponding Author**

Paper Info.
Published: Jan. 2025

المستخلص
تعد الحوادث المرور مشكله حقيقية يعاني منها المجتمع العراقي بوجه عام ، وقد ازدادت هذه المشكلة في الآونة الاخيرة لأسباب عديدة منها ما يرجع الى قصور القوانين العراقية في معالجتها ومنها ما يرجع الى اسباب اقتصادية ، مما تسبب في ازدياد الاضرار بالأنفس والممتلكات البشرية وخصوصا مع ازدياد استخدام المركبات الخاصة لكلا الجنسين من مختلف الفئات العمرية ، لذا لابد من تسليط الضوء على هذه المشكلة مبينين مفهومها من جهة ومحددين لاهم اسبابها وطرق معالجتها من جهة اخرى .

الكلمات المفتاحية: حوادث المرور، الاسباب القانونية، القصور التشريعي، مواصفات السلامة، الاضرار الاقتصادية

Traffic Accidents between Legislative Failure and Economic Damage and their Impact on Health Services in Wassit Governorate (a Comparative Study)

Ahmed abd zaid alshmaree [1] , ahmed atta hussen alkfagee [2]

Abstract
Traffic accidents are a real problem that Iraqi society in general suffers from, and this problem has increased recently for many reasons, some of which are due to the failure of Iraqi laws to address them, and some are due to economic reasons, which has caused increased damage to lives and human property, especially with the increased use of vehicles. Especially for both sexes of different age groups, so it is necessary to shed light on this problem, explaining its concept on the one hand, and specifying its most important causes and methods of treating it on the other hand.

Keywords: Traffic Accidents, Safety Specifications, Legislative Shortcomings, Methods , Economic Damages

المقدمة

اولا: موضوع البحث

يُعد التنقل بين الاماكن احد اهم الحقوق الانسانية المشروعة الذي عرف منذ بدء الخليقة ، ونجد اغلب الدساتير الوطنية تنص على هذا الحق ومنها الدستور العراقي النافذ ، ويمكن التمتع بهذا الحق عن طريق وسائل متنوعة تطورت مع تطور الحياة الاقتصادية والاجتماعية ، ومن اهم تلك الوسائل في وقتنا الحاضر استخدام وسيلة سهلة وقليلة التكلفة بالنسبة للأفراد محدودي الدخل وهي المركبات على اختلاف انواعها ومواصفاتها ، وبالرغم من الفائدة الكبيرة الذي تركته هذه الوسيلة على الحياة البشرية والمتمثلة باختصار الوقت وتقليل المسافات ، الا انه من جانب اخر تمخض عنها مشكله يعاني منها المجتمع العراقي بصورة كبيرة والمتمثلة بكثرة حوادث المرور خلال فترات زمنية متعاقبة ، وتعددت الاسباب وراء هذه المشكلة ، فمنها يرجع الى قصور القوانين العراقية النافذة ، كذلك عدم وجود جدوى اقتصادية من استيرادها ، اضافة الى ذلك لا توجد طرق كافية الى استيعاب هذا الكم الهائل منها ، وعدم استخدام الوسائل المتطورة والحديثة في مراقبة الطرق العامة ، مما ادى الى كثرة الحوادث المرورية مسببة في ذلك اضرار على الارواح والممتلكات و بداء هذا الامر يترك بضلاله السلبية على الواقع الخدمي و الصحي في المحافظة والمتمثل في انشغال الكوادر الصحية في المستشفيات بمعالجة الحالات المرضية الناشئة من تلك المشكلة ، لذا لابد من تسليط الضوء على حوادث

المرور مبينين مفهومها وكذلك تحديد اهم الاسباب التي تقف وراء هذه المشكلة محاولين معالجتها من الناحية القانونية .

ثانيا: اهمية البحث

تنبع اهمية البحث من الناحيتين النظرية والعملية معا ، فمن الناحية النظرية نجد قلة البحوث والدراسات القانونية التي تبحث في هذه المشكلة وتحديد اسبابها وتأثيرها على الواقع الخدمي والصحي في المجتمع ، كما ان المعالجة التشريعية من قبل المشرع العراقي لمسألة استيراد وسائط النقل الخاص واستخدامها وتحديد المواصفات الفنية اللازمة لتقليل حوادث المرور تكاد تكون خجولة مقارنة بدول العالم المتقدمة ولا سيما الدول العربية ، لذا لابد من تحديد مكامن النقص والضعف في التشريع العراقي ومحاولة معالجتها .

اما من الناحية العملية فحوادث المرور كمشكله يعاني منها المجتمع العراقي بوجه عام وافراد المحافظة بوجه خاص له اسباب عديدة يجب الوقوف عليها ومعالجتها من الناحية القانونية ، كما ان محافظة واسط تشهد في الوقت الحاضر انفتاحا في استخدام وسائط النقل الخاص من كلا الجنسين وبمختلف الفئات العمرية ، مما ادى الى كثرة الحوادث المرورية ، لذا لابد من تسليط الضوء على تلك الاسباب ومحاولة معالجتها .

ثالثا: مشكلة البحث

تتمثل مشكلة الدراسة في القصور التشريعي لمنظومة القوانين العراقية وتحديدا قانون المرور الذي يعالج تحديد المواصفات الفنية في المركبات من جهة ، وعدم معالجة المشرع العراقي لطرق استيرادها من الخارج مع انعدام التصنيع في داخل العراق من جهة اخرى ، مما تسبب في كثرة حوادث المرور في الوقت الحاضر مع عدم وجود معالجات حقيقية لأسبابها ، لذلك تمخض عن هذه المشكلة تساؤلات عديدة نذكر منها ما هو مفهوم حوادث المرور وما هو تعريفها وخصائصها ، وهل توجد شروط سلامة معينه تقلل من تلك الحوادث ؟ وما هي الاسباب القانونية والاقتصادية التي تسبب تلك الحوادث وهل بالإمكان وضع الحلول التي تقلل من تلك الحوادث في محافظة واسط ، وماهي المشاكل الصحية التي تسببها حوادث المرور ؟ وسوف نجيب على تلك التساؤلات عن طريق البحث .

رابعا: فرضيات البحث

ان موضوع البحث يثير فرضيات عديدة تتمثل في مدى تأثير حوادث المرور على الخدمات الصحية ، وهذه الفرضية تشير الى ان ازدياد حوادث المرور قد تؤدي الى ضغط اضافي على خدمات الرعاية الصحية في المحافظة ، مما يتطلب تحسينا في تقديم الخدمات الطبية الطارئة ، كذلك مدى تأثير الظروف الاقتصادية على حوادث المرور فرضية تشير الى ان الظروف الاقتصادية قد تلعب دورا في زيادة حوادث المرور وذلك نتيجة الضغوط الاقتصادية التي تؤثر في امتلاك مركبة ذات مواصفات عالمية ، و ما مدى تأثير القوانين المرورية على حوادث المرور وزيادة الوعي القانوني في تقليل تلك الحوادث ، فرضية تشير الى تحسين القوانين والتشريعات المرورية وزيادة الوعي القانوني يؤدي الى تقليل حوادث المرور ، وما مدى تأثير تطوير البنية التحتية على تقليل حوادث المرور ، وهذه الفرضية تشير الى ان تطوير وتحسين البنية التحتية للطرق واستخدام وسائل التكنولوجيا في مراقبتها قد يسهم في تقليل حوادث المرور والمحافظة على سلامة الافراد ، وسوف نستعرض تلك الفرضيات والحلول المناسبة لها عن طريق هذا البحث .

خامسا: منهجية البحث

سوف نعتمد في دراسة حوادث المرور بين القصور التشريعي والاضرار الاقتصادية وتأثيرها على الخدمات الصحية في محافظة واسط المنهج التحليلي ، وذلك عن طريق استعراض قوانين المرور والتشريعات المتعلقة باستيراد المركبات وتحليلها تحليلا منطقيا لنقف على اسباب القصور في القوانين العراقية ، كما سنعتمد المنهج المقارن وذلك بمقارنة التشريع العراقي مع التشريع الاردني والقطري فيما يتعلق بهذا الموضوع ، لكون ان هذه الدول يقترب نظامها القانوني وكذلك النظام المروري من العراق كما انها اتخذت خطوات فاعلة في مجال المرور كان لها التأثير المباشر في التقليل من تلك الحوادث .

سادسا: خطة البحث

لغرض البحث في موضوع حوادث المرور بين القصور التشريعي والاضرار الاقتصادية وتأثيرها على الخدمات الصحية في محافظة واسط لا بد من تقسيم البحث على مبحثين ، من ثم ننهي البحث بخاتمة تتضمن اهم الاستنتاجات والتوصيات ، وعلى النحو الاتي :

المبحث الاول : ماهية حوادث المرور .

المطلب الاول : مفهوم حوادث المرور .

المطلب الثاني : خصائص حوادث المرور .

المطلب الثالث : شروط السلامة لتقليل الاضرار الناشئة عن حوادث المرور

المبحث الثاني : اسباب حوادث المرور وطرق معالجتها

المطلب الاول : الاسباب القانونية لحوادث المرور وطرق معالجتها
المطلب الثاني : الاسباب الاقتصادية لحوادث المرور وطرق معالجتها
المطلب الثالث : المشكلة الصحية بسبب حوادث المرور وطرق معالجتها .

المبحث الاول

مـاهيــة حوادث المـــرور

ان مصطلح حوادث المرور له مفهوم واسع جدا ، ظهر هذا المفهوم وتطور بظهور وسائط النقل المختلفة وفي مقدمتها المركبات الخاصة ، ففي بداية القرن الماضي الذي يعد ثمرة التطور الصناعي والتكنولوجي ادى الى ظهور وسائط النقل المختلفة واستخدامها من قبل افراد المجتمع على نطاق واسع ، ويعد العامل المهم في ذلك هو اكتشاف البترول الذي اخذ الدور الكبير في استخدام العجلات المختلفة ، فهذا الاكتشاف كان هو السبب الرئيسي في كثر التصنيع واستخدام السيارات ، فتعبيد الطرق وانتشارها على رقعه جغرافية واسعه لا يمكن ان يتم بدون النفط ، كذلك تشغيل مصانع السيارات وسهولة تشغيل الالة اللازمة للتصنيع لا يتم بدونه ، واخيرا فأن استخدام السيارات وتشغيلها لا يمكن ان يتم بدون المشتقات النفطية المختلفة ، ومع زيادة انتاج الاخير والحاجة الماسة للتنقل ادى الى ازدياد انتاج السيارات يوما بعد يوم مما ادى الى كثرة الحوادث المرورية ، ولغرض تحديد مفهوم حوادث المرور لابد من تقسيم هذا المبحث على ثلاثة مطالب : نخصص المطلب الاول لبيان مفهوم حوادث المرور ، بينما نفرد المطلب الثاني لبيان خصائص حوادث المرور ونبين في المطلب الثالث شروط السلامة لتقليل الاضرار الناشئة عن حوادث المرور .

المطلب الاول: مـفـهـوم حـوادث المـرور

ان الوقوف على تحديد مفهوم حوادث المرور لا يتم من دون الاستعانة بأهم التعريفات التي وضعت من قبل المشرع ، وكذلك الفقهاء في هذا الشأن ، وبالرجوع الى قوانين المرور وتحديدا الى قانون المرور العراقي رقم (8) لسنة 2019 ، نجد ان المشرع العراقي لم يضع تعريفا محددا للحوادث المرور، بالرغم من ايراده تعريفات عديدة تتعلق بالمركبة وانواعها والتي يعرفها بموجب المادة الاولى بأنها **(اولا : اله ميكانيكية او دراجة عادية او نارية او عربة او اي جهاز اخر يسير على الطريق بقوة ميكانيكية او بأية وسيلة اخرى ...)** ، ويلاحظ من التعريف المتقدم ان المشرع العراقي يعطي معنى واسعا للمركبة ليشمل بذلك كل اله تسيير بغض النظر عن القوة المحركة لها ، وحسنا فعل المشرع في ايراد تعريف للمركبة ليقطع بذلك الطريق على اختلاف الفقهاء وكذلك كثرة الاجتهادات الفقهية في تحديدها ، كما انه اورد تعريفا للسائق بنفس المادة المذكورة باعتباره الشخص المسؤول المباشر على تسيير المركبة بأنه **(كل شخص طبيعي يقود مركبة بأجازة تختص بنوع المركبة)** ، ويلاحظ ان المشرع يحدد السائق بالشخص الطبيعي الذي يقود المركبة ولكن نجد في الوقت الحاضر ظهور شركات متخصصة في تسيير مركبات ذاتية القيادة والتي يتم التحكم بها عن طريق برامج واجهزة الكترونية ، بالتالي نعتقد ان التعريف المتقدم ذا معنى ضيق ولا يمكن انطباقه على المركبات الحديثة التي ظهرت في الوقت الحاضر ، ولكن نجد ان المشرع يشترط في السائق حصوله على اجازة سوق مختصة بنوع معين من انواع المركبات ليعّده بهذا الشرط الوحيد سائقا . [1]

وبالرغم من عدم ايراد المشرع العراقي تعريفاً لحوادث المرور والذي نعده بدورنا قصورا تشريعيا لابد من تلافيه ، الا انه ومن جانب اخر نجده يحدد الهدف من تشريع القانون المذكور هو لغرض تقليل حوادث المرور وذلك بموجب المادة الثانية منه والتي تنص بأنه **(يهدف هذا القانون الى تنظيم تسجيل المركبات وتوفير انسيابية الحركة للمركبات والحد من الحوادث المرورية في جمهورية العراق)** ، يتضح لنا من النص المتقدم ان التقليل من حوادث المرور هو احد الاهداف الثلاثة التي يسعى المشرع اليها عن طريق تشريع القانون مدار البحث .

اما موقف التشريعات المقارنة من تعريف حوادث المرور ، وبالرجوع الى قانون السير الاردني رقم (49) لسنة 2008 المعدل نجد ان المشرع الاردني يضع تعريفا محددا لحوادث المرور بالاضافة الى ايراد مختلف التعريفات التي تتعلق بالمرور في الاردن ، وذلك بموجب المادة الثانية منه والذي يعرفه بأنه **(كـل واقعه غير مقصودة تسببت فيها على الاقل مركبة واحدة متحركة في الحاق اضرار بشرية او مادية او كليهما)** ، وحسنًا فعل المشرع الاردني في ايراده التعريف المتقدم لحوادث المرور والذي يحدد فيه ان الحادث لابد ان يكون بتدخل مباشر من مركبة وان كان ذلك الحادث قد تسبب بفعل مركبة واحدة كما في حوادث الدهس ، لكن من جانب اخر نلاحظ ان المشرع الاردني يحدد حوادث المرور بـ (الوقائع الغير مقصودة) وهذا الامر وان كان هو الغالب الا نه من الممكن ان يكون الحادث المروري واقعه مقصودة وبالتالي يغلب عنصر التعمد مما يشكل جريمة عمدية معاقب عليها قانونا [2] ، كما ان المشرع الاردني يحصر الاضرار الناشئة عن حوادث المرور بالأضرار البشرية او المادية ، في حين يمكن ان يكون الضرر الناشئ عن الحادث ضررا معنويا يمس

الاعتبار ، كما في حالة تسبب بحادث لسائق مركبة يعد شخصية معروفه او مهمة في المجتمع كالأستاذ الجامعي .

اما موقف المشرع القطري من تعريف حوادث المرور وبالرجوع الى قانون المرور القطري رقم (19) لسنة 2007 نجد ان المشرع القطري لم يورد تعريفا لحوادث المرور بموجب القانون المذكور بالرغم من تعريفه للمركبة بموجب المادة الاولى بأنها (**3- كل وسيلة من وسائل النقل البري او الجر اعدت للسير على عجلات او جنزير وتسير بمحرك الي او بقوة جسدية انسان او حيوان**) ، كما انه يعرف السائق بأنـــــــــه (**6- شخص يتولى سياقة احدى المركبات او الحيوانات او الجر او الحمل او الركوب**) ، ويعرف الراكب بأنه (**7- شخص يوجد بالمركبة او يكون نازلا منها او صاعدا اليها بخلاف السائق**) ، كما اننا لم نجد تعريفا لها ايضا في اللائحة التنفيذية رقم (6) لسنة 2010 الخاصة بالقانون المذكور، وكان الاجدر بالمشرع القطري ان يضع تعريفا محددا لحوادث المرور لأهمية هذا المصطلح ولارتباطه بصورة مباشرة بالقانون المذكور .

اما موقف الفقهاء والباحثين من تعريف الحوادث المرورية فأن موقفهم لم يتفق بشأن ايراد تعريف محدد لها وهذا يرجع الى عدة اسباب منها ان بعض التشريعات لم تعرفها كما بينا ذلك في التشريع العراقي والتشريع القطري بالاضافة الى تشريعات اخرى ايضا [3] ، كما انها لم تحظى بالدراسة والبحث القانوني بالرغم من اهميتها وتأثيرها في المجتمع ، لذلك نجد ان من يعرفها بأنها (**هي الحوادث التي تحدث في الطرق عند اصطدام سيارة بأخرى او انسان او حيوان او اصطدامها في منشأة او اشياء اخرى ما ينتج عنها خسائر مادية واصابات بشرية**) [4] ، وواضح من التعريف المتقدم ان الباحثة تحصر حوادث السيارات في نطاق اصطدام السيارة بأي شئ اخر كسيارة اخرى او انسان او حيوان ، مما يتسبب عن هذا الحادث اضرار مادية او بشرية ، ولكنها لم تبين ماهية السيارة ، وكذلك تحصر تلك الحوادث في الطرق فقط مع انه من الممكن ان يحصل الحادث في اي مكان خارج نطاق الطريق ، كما انها لم تشير الى الاضرار الاخرى الناتجة عن الحادث كالاضرار المعنوية .

كما ان هناك من يعرف حوادث المرور بأنها (**هي حوادث السير ، اي الحوادث التي تحدث على الطريق ، وبصفة عامة فهي اصطدام المركبات سواء اصطدام مركبة مع مركبة اخرى او اصطدام مركبة بأشياء معينة كالعمود الكهربائي ، اللافتات ، الحيوانات الضخمة ، الاشجار ، ومن اهم مخلفات الحوادث تتمثل في الخسائر البشرية والمادية الكبيرة التي تسجل يوميا**) [5] ، ويتضح ان التعريف المتقدم لا يختلف عن سابقه في تحديد حوادث المرور بأنواع التصادم المختلفة مما ينشأ عنه اضرار مادية او بشرية .

كما ان هناك من يعرفها بأنها (**عبارة عن حادث اعتراضي يحدث دون وجود تخطيط مسبق من قبل مركبة واحدة ومع اكثر من مركبة ومن الممكن ان يكون الحادث مع اجسام موجودة على الطريق او مع احد الحيوانات او احدى**) ، وتعرف ايضا بأنها (**واقعه تتم دون تدبير مسبق او توقع وذلك بسبب توفر عدد من الظروف التي يحتمل حدوثها مما ينتج عنه نتائج غير مرغوب بها**) [6] ، ومع اتفاق التعاريف الاخيرة مع مضمون التعاريف السابقة الا ان ما يميزها انها وصفت الحادث المروري بالواقعة المادية التي تحدث دون تدخل الانسان وهذا الامر لا يمكن قبوله اذ ان المركبات الميكانيكية على اختلاف انواعها لابد من تسيرها من قبل شخص يكون مسؤولا عنها .

مما تقدم يمكننا ان نعرف حوادث المرور بأنها :

(هي تلك الحوادث التي تقع نتيجة تدخل شخص طبيعي او معنوي باستخدام واسطة نقل بقصد او من دون قصد في اماكن معينة مسببة بذلك اضرارا مختلفة تستلزم التعويض) .

ان من اهم الاسباب والدوافع التي دفعتنا الى وضع التعريف المتقدم هو تحديد الحوادث المرورية بتدخل من الاشخاص سواء كان شخص طبيعي او معنوي و سواء كان هو السائق للمركبة او مسؤول عن تسييرها بغض النظر عن نوعها ، كذلك عدم حصر نطاق الحوادث بالطرق العامة او الخاصة فأنه من الممكن ان يقع الحادث في مكان لا يوجد فيه طريق كما في الارض الفضاء او على سفينة في وسط البحر كما في حالة الشحن او التفريغ للسيارات على ظهر السفينة ، كما بينا ان الاضرار التي تنتج عنه تكون مختلفة دون حصرها بالأضرار المادية او البشرية وان كانت هي السائدة ، كما ان الحادث المروري يمكن ان يلزم المتسبب به بدفع التعويض كإصلاح الضرر ، او دفع مبلغ معين من النقود . ولغرض تتمة بيان مفهوم حوادث المرور لابد من استعراض خصائص تلك الحوادث ، وهذا ما سنتطرق اليه في المطلب الثاني من هذا الـمطلب .

المطلب الثـانـي: خصـائـص حوادث المـرور

تمتاز حوادث المرور بالعديد من الخصائص القانونية والفنية المميزة لها ، والتي يمكن ان نستنبطها عن طريق التعريف الذي اوردناه فيما سبق ، وبطبيعة الحال فأن اهم السمات والخصائص التي تتميز بهاد حوادث المرور يمكن اجمالها فيما يلي :

1- حوادث المرور حوادث مرتبطة بالمركبات : ان من اهم سمات حوادث المرور هي انها لا يمكن ان تقع الا بتدخل

مباشر بواسطة الة ميكانيكية متحركة بغض النظر عن التسمية التي تطلق عليها ، فتارة تكون تلك الالة عبارة عن مركبة ذات اربع عجلات (السيارات) او قد تكون دراجة نارية او قد تكون باص نقل الركاب او مدرعه عسكرية ، وبغض النظر عن نوع تلك المركبة فأنه لابد من وجود شخص مسؤول عن تسيرها وادارتها بصورة مباشرة او غير مباشرة ، فسائق المركبة هو من يوجهها باختياره ويكون مسؤول عن الحوادث التي تسببها ، ولكن وان كان هذا المفهوم هو السائد فيما سبق لكنه لا يمكن تطبيقه في الوقت الحاضر نتيجة دخول التطور التكنولوجي في صناعة المركبات ، فظهر ما يسمى في الوقت الحاضر القيادة الذاتية وتحديد السرعة ونظام الرادارات وتحديد المسار ، ولا غرابة في الوقت الحاضر نجد ان المركبة تسير من غير سائق وذلك باستخدام تقنية التطور التكنولوجي باستخدام التوجيه عبر الاقمار الصناعية [7] ، **ففي حالة وقوع حادث فمن المسؤول عنه ، هل الشركة التي صنعت السيارة ام الشخص الذي يوجه السيارة عبر الاقمار الصناعية ؟** في الواقع ان هذه المسألة لم تثار على صعيد الفقه القانوني لحداثة ظهور هذا النوع من السيارات في الوقت الحالي كما انه لا نجد معالجة تشريعية مباشرة له ولكن بالاستعانة بالقواعد العامة في القانون المدني العراقي رقم (40) لسنه 1951 نجد ان المشرع يعالج المسؤولية عن الالة بإسنادها الى الشخص الموجه والمسؤول عن ادارتها وذلك بموجب المادة (231) منه والتي تنص بأنه (**كل من كان تحت تصرفه الات ميكانيكية او اشياء اخرى تتطلب عناية خاصة للوقاية من ضررها يكون مسؤولا عما تحدثه من ضرر مالم يثبت انه اتخذ الحيطة الكافية لمنع وقوع هذا الضرر هذا مع عدم الاخلال بما يرد في ذلك من احكام خاصة**) ، وواضح من النص المتقدم ان المسؤول عن تلك الحوادث هو الشخص المسؤول عن السيطرة الفعلية لها وتكون المركبة تحت ادارته او توجيهه بغض النظر فيما اذا كان راكبا فيها ام لا ، ومهما يكن من امر فأن الحادث المروري يجب ان يكون بتدخل مباشر منها فأذا كانت تلك المركبة في حالة السكون فلا يمكن اسناد المسؤولية لمالكها ، ومن جانب اخر لا يشترط في الحادث ان يكون بتدخل بأكثر من مركبة فواحدة منها كافية لوقوع الحادث .[8]

2- ان حوادث المرور تقع بقصد او من دون قصد : يعد القصد او النية عنصرا كامن في النفس لا يمكن التعرف عليه بسهولة ويمكن استنتاجه من ظروف ووقائع الحادث المروري ، ويمكن ان يقع الحادث المروري من دون قصد اي من دون توجه الارادة الى حدوثة وهذا الامر هو الغالب في حوادث المرور لكون ان تلك الحوادث تقع نتيجة الحركة والسرعة في قيادة المركبة وهي تعتمد بصورة مباشرة على الحذر واليقظة والانتباه من قبل السائق ، ولكن مهما بلغ ذلك الحذر فهو يتفاوت من شخص الى اخر فهناك الشخص شديد الحذر شديد الانتباه وهنالك المتوسط ويوجد ايضا الشخص قليل الانتباه ، ومهما بلغ ذلك الحذر والانتباه فان حوادث المرور و قد تقع بالرغم من ذلك من دون وجود قصد حقيقي في احداثها ، كما ان الحوادث تسبب اضرارا مادية تقع بالمحصلة النهائية على كلا الطرفين فلا يتوقع ان يسبب الشخص حادث في الاحوال الطبيعية مسببا في ذلك ضررا لشخصه ، ولكن يمكن ان تقع حوادث المرور بقصد مباشر او غير مباشر ، ومثال القصد المباشر كتعمد شخص دهس شخص اخر لأسباب معينه ، اما مثال القصد الغير مباشر هو تعمد مخالفة القوانين والتعليمات المرورية متسببا في ذلك الحادث فالسائق هنا لا يقصد ايقاع الحادث مباشرة وانما تعمد مخالفة التعليمات كما في حالة عدم الالتزام بالإشارة المرورية .[9]

3- ان حوادث المرور لا تختص في مكان معين : كذلك من سمات حوادث المرور انها تقع على الطرقات العامة والخاصة ، وهذا الامر وان كان هو السائد في اغلب الاحيان وذلك لان اغلب المركبات تسير على الطرق العامة وبسرعه فائقة الا ان هذا الامر ليس لازما لحوادث المرور فمن الممكن ان تقع تلك الحوادث في اماكن لا تعد من الطرقات ، كما في حالة وقوع حادث في ارض فضاء او ارض زراعية او في ساحات السباق وغيرها من الاماكن .[10]

4- ان حوادث المرور تسبب اضرارا مختلفة مما تستوجب التعويض : ان اهم ما يترتب على حوادث المرور هي انها تترك اضرارا مختلفة قد تتعلق تلك الاضرار بالممتلكات كما في حالة التصادم بين مركبتان او قد تتطور تلك الاضرار فتتمثل بالأضرار الجسدية او الروح او قد تؤدي الى الوفاة ، ولكن لا يقتصر الامر على الاضرار المادية والجسدية وانما يمكن ان تكون تلك الاضرار معنوية ايضا ، كما في حالة المساس بالكيان الشخصي او الاعتبار العاطفي ايضا .[11]

عن طريق ما تقدم يتبين لنا ان حوادث المرور لها خصائص معينه تختص بها وتميزها عن بقية انواع الحوادث ، وبعد ان بينا تلك الخصائص بقي علينا ان نستعرض شروط السلامة لتقليل الاضرار

الناشئة عن تلك الحوادث ، وهذا ما سيتم بيانه في المطلب الثالث من هذا المبحث.

المطلب الثالث: شروط السلامة لتقليل الاضرار الناشئة عن حوادث المرور

ان توفير متطلبات او شروط السلامة في قيادة المركبات على اختلاف انواعها يعد امرا ضروريا ولازما لتقليل حوادث المرور والاضرار الناشئة عنها ، وكلما كانت تلك الشروط المطلوبة ذات معايير امان عالية كلما ادى ذلك الى تقليل الحوادث المرور ، فهذه الشروط تعد بمثابة الوقاية من تلك الحوادث ، وتختلف شروط السلامة باختلاف الدول ، فما يتطلب من شروط في دولة معينه يختلف عنها في دولة اخرى ، ولكن مهما اختلفت تلك الشروط تبقى هنالك بعض منها لازمة لكل الدول ، وتختلف تلك الشروط والمتطلبات ايضا بحسب فيما اذا كانت متعلقة بشخص السائق او الراكب او تتعلق بالمركبة ذاتها ، وقد اشارت مختلف تشريعات المرور الى تلك الشروط ولكن ليس تحت مسمى متطلبات السلامة وانما تم الاشارة اليها في مواطن عديدة في قوانين المرور ، ومهما يكن من امر فأنه يمكن استعراض تلك الشروط عن طريق بيان الشروط المتعلقة بالسائق ، والشروط لمتعلقة بالمركبة ، وفي فقرتين وكما يأتي :

اولا - شروط السلامة المتعلقة بالسائق :

هنالك العديد من الشروط التي تتعلق بشخص السائق التي تؤدي الى التقليل من حوادث المرور ، وفي مقدمة تلك الشروط هو ان يكون السائق متمتع بالأهلية اللازمة لقيادة المركبة [12]، وتختلف الاهلية تبعا لكل دولة فهنالك من الدول تحدد سن الرشد بـ(18) سنه كاملة وهذا هو مسلك المشرع العراقي بموجب القانون المدني العراقي وتحديدا المادة (106) منه ، وقد تحدد بعض الدول سنا اعلى للرشد من السن المتقدم كما هو مسلك المشرع المصري بموجب قانونه المدني ، اما فيما يتعلق بأهلية السائق فأن قوانين المرور ومنها قانون المرور العراقي رقم (8) لسنة 2019 النافذ تحدد فئات عمرية مختلفة لأهلية سائق كل مركبة على حدة ، اذ تنص المادة (21) منه بأنه (**يشترط فيمن يمنح اجازة السوق ما يأتي :أ- بلوغ (18) سنه للاجازة فئات (أ - د) للمعوقين و(هـ) وفئة الصم والبكم (خاصة) . ب- بلوغ (20) سنة للاجازة فئة (ب – و) . ج- بلوغ (25) سنة للاجازة فئة (ج) . د- بلوغ (16) سنة للاجازة فئة -ز**) ، وواضح من النص المتقدم ان شن بلوغ السائق لغرض الحصول على اجازة يتراوح بين ستة عشر الى خمس وعشرون عاما وبحسب فئة الاجازة وما تخوله للسائق من صلاحية سياقة مركبة معينه قانونا .

اما موقف المشرع الاردني وبالرجوع الى قانون السير الاردني رقم (49) لسنة 2008 ، فانه لم يحدد سن البلوغ لغرض الحصول على اجازة السوق وانما احال هذا الامر الى نظام يحدد هذا الشأن صادر من الجهات المختصة وذلك بموجب المادة (13) والتي تنص بأنه (**تحدد بنظام الاحكام المتعلقة بترخيص السواقين بما في ذلك : أ – فئات رخص القيادة وشروط الحصول عليها ومددها وتجديدها وحالات استبدالها . ب- تصاريح القيادة وشروط الحصول عليها ومددها وتجديدها ...**) ، ويلاحظ ان موقف المشرع الاردني يغاير موقف المشرع العراقي في هذا الشأن .

اما موقف المشرع القطري فأنه وبالرجوع الى اللائحة التنفيذية رقم (6) لسنة 2010 لقانون المرور القطري رقم (19) لسنة 2007 نجد ان المشرع القطري يحدد سن البلوغ لغرض قيادة المركبة بشكل متفاوت وذلك بموجب المادة (42) والتي تنص بأنه (**يشترط لمنح رخصة سوق دراجة نارية او رخصة سوق سيارة خفيفة او رخصة سوق ذوي الاحتياجات الخاصة ، الا يقل سن طالب الرخصة عن ثماني عشرة سنه ميلادية . ويشترط لمنح رخصة سوق سيارة نقل او رخصة سوق اليات او معدات او رخصة سوق يسارة عمومي الا يقل سن الطالب عن واحد وعشرين سنة ميلادية . وفي جميع الاحوال يكون اثبات السن بشهادة الميلاد او مستخرج رسمي او بأي دليل تعتمده ادارة المـــــــرور .**) ، وواضح ان المشرع القطري يحدد سنّين فقط للبلغ لغرض الحصول على رخصة قيادة .

بالاضافة الى سن البلوغ فأنه يشترط في السائق ان يكون شخصا نبها حذرا لا يعاني من مرض معين يمنعه من القيادة او يؤدي الى الاضرار بالأخرين ، كما يشترط في السائق ان لا يكون تحت تأثير مخدر او مسكر ، وبخلاف ذلك فأنه يتعرض للعقوبات المنصوص عليها في قانون المرور ، وقد اشار المشرع العراقي الى ذلك بموجب المادة (34) والتي تنص بأنــه (**اولا: يعاقب بالحبس مدة لا تقل عن (3) اشهر ولا تزيد عن سنه او بغرامة لا تقل عن مائتي الف دينار ولا تزيد عن خمسمائة الف دينار او بكلتا العقوبتين كل من قاد مركبته تحت تأثير مسكر او مخدر**) ، كما شار الى ذلك ايضا قانون السير الاردني بموجب المادة (4/17) منه ، كما نص على ذلك ايضا المشرع القطري بموجب المادة (32) من قانون المرور القطري والتي تنص بأنه (**يشترط لمنح رخصة السوق سيارة عمومي ... 2- ان لا يكون قد سبق الحكم عليه في جريمة مخلة بالشرف والأمانة او في جريمة سياقة مركبة ميكانيكية وتحت أثير مسكر او مخدر.**) ، تلك اذن اهم الشروط التي يجب ان تتوفر في سائق المركبة وتجدر الاشارة في انه اذا كان شخص السائق هو شخص معنوي وليس شخص طبيعي

كما هو الحال في شركات النقل التي تتولى قيادة المركبة بواسطة التطور التكنولوجي فأنه يشترط فيها لكي تتحدد اهليتها ان يكون من ضمن نشاطها قيادة المركبات بوسائل التطور التكنولوجـــي . (13)

ثانيا ـ شروط السلامة المتعلقة بالمركبة :

ان هناك العديد من متطلبات السلامة والامان التي يجب ان تتوفر في المركبة والتي اشارت اليها القوانين المرور في مختلف الدول ، وان من اهم متطلبات السلامة التي يجب ان تتوفر في المركبة هو ان تكون تلك المركبة صالحة للقيادة من جميع الوجوه وهذا الشرط الواسع المضامين يندرج تحته العديد من الشروط الفنية والميكانيكية المهمة والتي تتمثل في ان تكون المركبة دخلت الى العراق فيما اذا كانت مستوردة من الخارج وفق الاجراءات القانونية السليمة ، و يجب تسجيلها في دائرة المرور وان تحمل الواح مرورية تدل على هويتها ، كما يجب ان تتوفر فيها متطلبات السلامة وعلى وجه التحديد ان يكون فيها طفاية حرائق وان تحتوي على حزام امان للسائق والراكبين كما انها تكون ضمن عمر زمني معين يحدد من قبل دائرة المرور ضمن سقف معين لا يتجاوز الخمس سنوات ، اما فيما يتعلق في الاجزاء الميكانيكية والفنية فأنه يشترط فيها ان تكون مستوفية للمواصفات العالمية من حيث وزن الحديد ونوعيته المستخدم في التصنيع وكذلك حجم المحرك الذي يجب ان لا يقل عن اربع اسطوانات حركية ، اما في حالة مخالفة تلك الشروط فأنه يجب عدم السماح لها بالسير في الطرقات العامـــة. (14)

تلك اذن اهم الشروط التي يجب ان تتوفر في المركبة حتى تكون مستوفية شروط السلامة اما موقف قانون المرور العراقي والقوانين المقارنة وبالرجوع الى تلك القوانين نجد ان المشرع العراقي يعرف و يحدد البعض من تلك الشروط بموجب المادة (14) بأنها (**يقصد بشروط المتانة والامان ان تكون المركبة مصممه ومصنعه على وفق ما تقتضية الاصول الفنية والصناعية طبقا للمواصفات القياسية المعتمدة وان تكون جميع اجزائها متينة وسليمة وصالحة للاستعمال والسير في الطرق على نحو لا يعرض سائقها او ركابها او مستعملي الطريق للخطر او يتسبب عن استعمالها او تسيرها ضرر بالطرق او الاملاك او الاشخاص ...**) ، ويلاحظ ان المشرع يعرف بمصطلحات عامة وغير واضحة تلك الشروط من دون ايضاح المقصود منها مما يفتح باب الاجتهاد والتفسير للجهات المعنية بتنفيذ القانون كما انه يعدد تلك الشروط من دون الاشارة الى معظمها وهذا يعد قصور تشريعي يستلزم المعالجة ، كما ان هنالك العديد من شروط المتانة والامان التي تطرق اليها المشرع العراقي في قانون المرور والتي سيتم مناقشتها في المطلب الثاني من هذا البحث.

اما موقف المشرع الاردني وبالرجوع الى قانون السير فأنه لم يحدد تلك الشروط صراحة في القانون كما فعل المشرع العراقي وانما جعل تحديدها من ضمن مهام المجلس الاعلى للسلامة المرورية والذي يشكل في وزارة الداخلية برئاسة الوزير وعدد من الاعضاء من مختلف الدوائر الحكومية ، وذلك بموجب المادة (17) والتي تنص بأنه (**ب- يتولى المجلس المهام والصلاحيات التالية:**

1- **وضع الاستراتيجية الوطنية للسلامة المرورية وخطتها التنفيذية .**
2- **التنسيق مع الجهات الرسمية والاهلية المعنية بالسلامة لمرورية لتوحيدها وضمان تحقيقها لواجباتها ومسؤولياتها المتعلقة بالسلامة المرورية.**

واتجاه المشرع الاردني في هذا الشأن مستحسن وذلك ان تشكيل ذلك المجلس ومنحه صلاحيات تحديد متطلبات السلامة يكون اكثر مواكبة للتطور الحاصل في صناعة المركبات واكثر مرونة في وضع تلك الشروط بسهولة ويســر . (15)

اما موقف المشرع القطري من تحديد شروط السلامة المتعلقة بالمركبة وبالرجوع الى قانون المرور نجد ان المشرع اشارة بضرورة استيفاء المركبة لشروط السلامة والامان واحال تحديدها الى اللائحة التنفيذية الخاصة بالقانون المذكور وذلك بموجب المادة الخامسة منه والتي تنص بأنه (**لا يجوز تسجيل اي مركبة ميكانيكية الا اذا ثبت للسلطة المرخصة انها مطابقة للمواصفات القياسية القطرية المعتمدة وانها مستوفية لشروط الامن و المتانة التي تحددها اللائحة التنفيذية لهذا القانون**) ، كما اشار بصورة عابرة الى شروط السلامة المرورية من دون تحديدها وذلك بموجب المادة (51) منه . وبعد ان انتهينا من بيان ماهية حوادث المرور في المبحث الاول بقي علينا ان نبين اسباب حوادث المرور وطرق معالجتها ، وهذا ما سيتم البحث فيه في المبحث الثاني من هذا البحث .

المبحث الثاني

اسباب حوادث المرور وطرق معالجتها

ان الاسباب التي تقف وراء حوادث المرور كثيرة ومتنوعه وغير قابله للحصر ، و تعدد تلك الاسباب ينبع من ارتباط تلك الحوادث بمسببات عديدة ، وفي مقدمتها تقف الاسباب القانونية الناشئة عن عدم وجود تشريعات تنظم استيراد المركبات من الخارج وكذلك وجود قصور تشريعي في تحديد المواصفات الفنية لاستيراد تلك

المركبات ، كما ان هنالك اسباب اقتصادية تقف ولو بصورة غير مباشرة في وقوع العديد من الحوادث لابد من الوقوف عليها وبيانها وتحديدها بصورة دقيقة لوضع الحلول الناجعة لمعالجتها ، كما لا يخفى علينا ان كثرة حوادث المرور تسبب ازمة صحية في العراق بصورة عامة وفي محافظة واسط بصورة خاصة ، لذلك لابد من تحديد المشاكل الصحية الناشئة عن حوادث المرور ، ولغرض تحديد جميع تلك الاسباب وبيان طرق معالجتها لابد لنا من تقسيم هذا المبحث على ثلاثة مطالب : نبين في المطلب الاول الاسباب القانونية لحوادث المرور وطرق معالجتها ، ونخصص المطلب الثاني لبيان الاسباب الاقتصادية لحوادث المرور وطرق معالجتها ، كما نفرد المطلب الثالث لبيان المشكلة الصحية الناشئة عن حوادث المرور وطرق معالجتها .

المطلب الاول: الاسباب القانونية لحوادث المرور وطرق معالجتها

لقد نظم المشرع العراقي ومن فترة سابقة اليات تملك واستخدام وسائل التنقل المختلفة بقوانين المرور المتعاقبة ، كان الهدف منها تنظيم استخدام تلك الوسائل بصورة انسيابية لغرض التقليل والحد من حوادث المرور ، وبالرغم من تنوع وتعدد الاحكام القانونية المنضوية تحتها الا اننا نجد ان هنالك قصور تشريعي فيها ، وبالرجوع الى قانون المرور العراقي رقم (8) لسنة 2019 النافذ نجد ان المشرع العراقي نص في المادة الثانية منه على ذلك ، وبالرغم من حداثة هذا القانون ومواكبته لكثرة استخدام السيارات في الوقت الحاضر الا انه لا يخلو من بعض الثغرات القانونية والتي يمكن تلخيصها فيما يلي :

1- عدم النص على اليات استيراد السيارات ووسائل التنقل الاخرى بالرغم من ان اغلب وسائل النقل المستخدمة في العراق هي اليات مستوردة من دول اخرى ، من جانب اخر لا يوجد تنظيم قانوني لاستيراد تلك المركبات من الخارج .

2- كذلك نجد ان هنالك قصور تشريعي في قانون المرور العراقي رقم (8) لسنة 2019 ، اذ ان المشرع وبموجب المادة (14) من القانون المذكور يعرّف شروط المتانة والامان بأنها (**ان تكون المركبة مصممة ومصنعه على وفق ما تقتضيها الاصول الفنية والصناعية طبقا للمواصفات القياسية المعتمدة وان تكون جميع اجزائها متينة وسليمة وصالحة للاستعمال والسير في الطرق على نحو لا يعرض سائقها او ركابها او مستعملي الطريق للخطر ...)** ، ويلاحظ على التعريف المتقدم انه يتطلب في المركبة ان تكون مصنعه على وفق المواصفات القياسية المعتمدة ، الا انه لم يبين ماهية تلك المواصفات ، ومن جانب اخر نجد ان المشرع يحدد شروط المتانة والامان بعدة فقرات من(أ- س) و عن طريق مراجعة تلك الفقرات نجد انها تمثل الحد الادنى من متطلبات المركبة والتي لا يمكن ان تستخدم تلك المركبة من غير وجود تلك المتطلبات والمتمثلة بمحرك صالح للاستخدام ومصابيح انارة وماسحات مطرية ، **فهل تعد هذه المتطلبات مواصفات المتانة والامان في المركبة** ؟ الجواب قطعا بالنفي وكان الاولى على الشرع العراقي ان يشترط في المركبات مواصفات امان حقيقية تقلل من حوادث السيارات او الخسائر البشرية ، فمن بين اهم تلك المواصفات المعتمدة عالميا وجود نظام الوسادة الهوائية (Airbags) والذي يعمل على المحافظة على حياة البشر اثناء الحوادث ، وكذلك نظام مانع التزحلق ، ونظام القيادة الذكية وكذلك نظام التوقف الذاتي ، وكذلك تزويد السيارة بمنظومة الرادار والتي تعمل على استكشاف المركبات والاشياء المحيطة بالسيارة اثناء القيادة والتي تعمل على تقليل الحوادث ، لذا ندعو المشرع العراقي الى تعديل القانون المذكور بما يتوائم مع تلك المواصفات التي تقلل من حوادث السيارات . [16]

3- عـــــدم وجود ثقافة قانونية كافية من قبل المجتمع العراقي بخصوص اجراءات السلامة والامان وكذلك جهل اغلب مستخدمي المركبات بالمخالفات المرورية التي يمكن ان يتعرض لها الشخص من جراء استخدام مركبته [17] ، ومن جانب اخر ايضا نجد عدم تفعيل النصوص القانونية التي تضمنها القانون المذكور مما ادى الى كثرة الحوادث المرورية ، فنجد ان المشرع العراقي ينص بموجب المادة (45) على اقامة اسبوع المرور في كل سنه لغرض توعية المواطنين مستخدمي المركبات بالتنظيم المروري لغرض التقليل من حوادث المرور ولكن الواقع العملي لم يشهد اقامة ذلك ، لذا ندعو دائرة المرور تفعيل ذلك .

4- التركيز على الغرامات المرورية وارتفاع مبلغها في حين ان الغرامة المرورية وحدها غير كافية لتقليل المخالفات وبالتالي تقليل الحوادث ، وكان الاولى بالمشرع العراقي النص على تفعيل دور الوسائل الالكترونية المتطورة التي تراقب الطرقات الخارجية والطرق السريعة كأنشاء منظومة كاميرات مراقبة او تفعيل اجهزة الرادار ، التي بدورها تسيطر على السرعة المفرطة والتي تسبب الحوادث المرورية . [18]

تلك اهم الثغرات التي يمكن ان نلاحظها على قانون المرور العراقي النافذ ، بالإضافة الى ملاحظات اخرى تتعلق بقرارات منع استيراد المركبات التي تحمل موديل لسنتين سابقتين عن السنه

الحالية لغرض التقليل من استيراد السيارات ، وهو قرار غير عملي ولا وجود له في اغلب دول العالم اذ من الممكن استيراد سيارات تحمل موديلات وهمية حديثة وهي لا تتمتع بمواصفات السلامة والامان ، ومن جانب اخر منع استيراد سيارات تحمل مواصفات امان عالية ومصنعه من شركات رصينة لكنها تحمل موديل لثلاث سنوات سابقة عن السنة الحالية وهذا ما نشهده في الواقع العملي كثيرا .

المطلب الثاني: الاسباب الاقتصادية لحوادث المرور وطرق معالجتها

تتعدد الاسباب الاقتصادية التي قد تكون السب المباشر من وراء كثرة حوادث المرور وتزايدها في الوقت الحاضر ويمكننا تحديد اهم تلك الاسباب وطرق معالجتها عن طريق النقاط الاتية :

1- فرض ضريبة عالية على جميع المركبات مما يؤدي الى تقليل امكانية شراء المواطن مركبة حديثة بسبب ضريبتها المرتفعة واقتناء مركبات لا تحمل مواصفات فنية و نظم امان بسبب قلة تكلفتها ، لذلك لابد من تطبيق النظام الضريبي على المركبات التي تحمل موديلات قديمة لغرض تقليل استعمالها كما هو معمول في دول اخرى ، فمن غير المعقول ان تتساوى الضريبة على جميع انواع المركبات . [19]

2- الدخل المعيشي المتدني لأغلب المواطنين يترك بضلاله السلبية على اقتناء مركبات لا تكون ضمن المستوى المطلوب مما يؤدي الى ارتفاع الحوادث فيها ، فالطبقة الغالبة من المواطنين يعملون كموظفين حكوميين او لدى القطاع الخاص ومع محدودية الرواتب وارتفاع تكاليف المعيشة مما يجبر المواطن على عدم قدرته من امتلاك مركبة بمواصفات فنية عالية . [20]

3- ارتفاع الفاحش في اسعار العملة الاجنبية الصعبة ولا سيما عملة الدولار الامريكي مما ادى الى ارتفاع ضمني في اسعار المركبات بصورة مضاعفة وذلك لان شراء اغلب المركبات يتم بالعملة الاجنبية وليس بالعملة المحلية لذا ندعو الجهات المختصة بتفعيل شراء المركبات بالعملة لوطنية .

4- الانفتاح الاقتصادي الغير مدروس مع الشركات المصدرة للسيارات والتي تعد اغلبها شركات غير رصينة وغير معتمدة من قبل الدول مما ادى الى كثرة المركبات الرديئة مسببة في ذلك الكثير من الحوادث القاتلة ، لذا لابد من التشديد على التعاقد مع شركات رصينة لها خبرة في تصنيع المركبات كالشركات اليابانية والامريكية مع ضرورة تفعيل دور جهاز التقييس والسيطرة النوعية في مراقبة دخول مركبات تحمل مواصفات عالمية رصينة . [21]

5- لجوء اغلب المواطنين الى شراء المركبات بنظام البيع بالتقسيط من قبل شركات او مكاتب متخصصة في هذا المجال ، وبالرغم من انتشار هذا النظام في اغلب دول العالم الا انه لم يخضع في العراق الى تنظيم ومتابعة الجهات المعنية اذ يتم بيع تلك المركبات باسعار مرتفعة جدا تصل الى ضعف مبلغ المركبة مما ادى الى ارتفاع الاقساط الشهرية وبالنتيجة ازديا الطلب على المركبات الرديئة التي لا تحمل مواصفات فنية عالية مما ادى الى كثرة الحوادث المرورية ، لذا ندعو الجهات المعنية الى تنظيم ومراقبة البيع بالتقسيط والتقليل من اسعار الفائدة المفروضة على المواطنين .

تلك هي اهم الاسباب الاقتصادية التي ادت الى كثرة حوادث المرور وطرق معالجتها ، اذ يتبين لنا ان الحوادث المرورية في تصاعد مستمر بسبب تلك الاسباب مما تترك اثار سلبية على قطاع الخدمات الصحية بسبب كثرة الاصابات الجسدية وانشغال المؤسسات الصحية بكوادرها واجهزتها الطبية في معالجة تلك الاصابات ، في حين من الضروري تفرغها لمعالجة الحالات المرضية الاخرى ، لذا لابد من التركيز على الاسباب التي ادت الى كثرة حوادث المرور ومعالجتها قانونيا واقتصاديا للتقليل منها .

المطلب الثالث: المشكلة الصحية بسبب حوادث المرور وطرق معالجتها

تتمثل المشكلة الصحية التي تتسبب من كثرة حوادث المرور بازدياد الحالات المرضية في القطاعات الصحية التابعة لمحافظة واسط ، مما يسبب انشغال الكوادر الصحية والتمريضية بمعالجة تلك الحالات وقد تستمر فترة المعالجة لمدة طويلة في بعض الاحيان ، ومن جانب اخر فأن كثرة الحوادث لاسيما في الطرق الخارجية تؤدي الى انشغال سيارات الاسعاف بنقل الحالات المستعصية الى الطوارئ ، وهذا الامر ايضا يترك اثار سلبية على اداء الكوادر الصحية في دائرة محافظة واسط كما يؤدي ايضا الى انشغال قسم الطوارئ بتوفير الخدمات الصحية الطارئة لهم ، وتتميز الحالات الطارئة الناشئة عن حوادث المرور بتعددها في اغلب الاحيان ، فالحادث المروري لا يسبب حالة مرضية واحدة تستلزم المعالجة وانما يؤدي الى تعدد الحالات المرضية مما يتطلب توفير اجهزة ومستلزمات طبية لأكثر من شخص وهذا بطبيعة الحال يؤثر سلبا على اداء قسم الطوارئ في المستشفيات الحكومية [22]، ويمكن معالجة المشكلة الصحية الناشئة عن حوادث المرور عن طريق الاجراءات الاتية :

1- قيام دائرة صحة واسط باتخاذ وتعميم اجراءات توعوية عن الحوادث المرورية وبيان اثارها السلبية على اقسام ودوائر الصحة و يكون الغرض منها اعلام المواطنين بتلك الاثار، ويكون هذا الامر عن طريق نشر بوسترات تعريفية تتضمن صور عن الحالات المرضية الناشئة عن حوادث المرور في كافة اقسام دائرة صحة واسط بالأضافة الى ارسال مثل هذه البوسترات الى الدوائر المعنية في المحافظة كمديرية مرور واسط ومديرية البلديات لغرض نشرها في الاماكن العامة والطرق الخارجية ايضا ، كذلك اقامة الورش و النداوات التثقيفية عن الحوادث المرورية واثارها السلبية على الواقع الصحي في المحافظة . [22]

2- قيام دائرة صحة واسط بالزام المستشفيات الاهلية في المحافظة كافة بفتح اقسام طوارئ فيها وذلك لغرض معالجة الحالات الطارئة التي تسببها حوادث المرور او غيرها وتكون هذه الخدمة مجانية او مقابل اجور بسيطة وذلك لغرض تقليل الزخم الحاصل على اقسام الطوارئ في المستشفيات الحكومية .

3- قيام دائرة صحة واسط بتعزيز الاجهزة التي تعالج الحالات المرضية المستعجلة وكذلك زيادة الكوادر الصحية في قسام الطوارئ كافة بالاضافة الى زيادة سيارات الاسعاف التي تساهم بنقل تلك الحالات المرضية الى المستشفى .

تلك هي اهم الوسائل اللازمة لمعالجة وتقليل الحوادث المرورية وكذلك التقليل من اثارها السلبية على المجتمع وعلى دوائر الصحة ، املين من الباحثين في المجال القانوني والاكاديمي تسليط الضوء عليها بالبحث والدراسة ، وكذلك تعاون الجهات الرسمية في وضع حد لها ، وقيام الجهات التشريعية بوضع التشريعات القانونية اللازمة لتفادي وقوعها مستقبلا .

الاستنتاجات

توصلنا عن طريق البحث الى العديد من الاستنتاجات والتي يمكن اجمالاً بيانها فيما يلي :

1- تبين لنا ان المشرع العراقي لم يضع تعريفا معينا لحوادث المرورية ، وكذلك اختلفت اراء الفقهاء في ايراد تعريفا لها ، وقد توصلنا عن طريق مجمل الاراء الى وضع التعريف الاتي : **(هي تلك الحوادث التي تقع نتيجة تدخل شخص طبيعي او معنوي باستخدام واسطة نقل بقصد او من دون قصد في اماكن معينة مسببة بذلك اضرارا مختلفة تستلزم التعويض) .**

2- كما تبين لنا ان الحوادث المرورية لها خصائص تميزها عن غيرها وان من اهم تلك الخصائص انها تحدث نتيجة تدخل مركبة كما انها تحدث بقصد اومن دون قصد كما انها لا تحدد بمكان معين .

3- كما تبين لنا ان هنالك قصورا تشريعيا يعني منه التشريع العراقي في تحديد شروط السلامة والامان الخاصة بالسائق وتلك الخاصة بالمركبة لتقليل الحوادث المرورية .

4- تبين لنا ان هنالك اسباب قانونية واقتصادية تسبب الحوادث المرورية مما تؤثر بصورة سلبيه على القطاع الصحي في المحافظة ، مما اقترحنا بعض الحلول التي تعالج تلك الاسباب.

التوصيات

1- نوصي المشرع العراقي بإعادة نظر شاملة بقانون المرور النافذ رقم (8) لسنة 2019 ، عن طريق مراجعة المواد القانونية وتعديلها بما يتوائم مع التطور التكنولوجي والزيادة المفرطة في اعداد المركبات على ان يتضمن نصوصا تتعلق بتحديد مواصفات عالمية للسيارات وكما هو معتمد في معظم الدول المتطورة .

2- تعزيز التعاون مع القطاعات الخدمية ذات الصلة بحوادث المرور في المحافظة مثل مدرية المرور ودائرة صحة واسط عن طريق عمل لجان مشتركة لغرض التوعية عن الحوادث المرورية ومحاولة تقليلها والتعاون في مجال الرصد لتلك الحوادث والتقليل من وقوعها مستقبلا .

3- تحسين خدمات الطوارئ الطبية ورفع توصيات الى الجهات المختصة بهدف تطوير وتحسين خدمات الطوارئ الطبية في المستشفيات الحكومية بالإضافة الى الزام المستشفيات الاهلية بفتح شعب الطوارئ فيها لضمان استجابة فعالة لحوادث المرور وتوفير الرعاية الطبية السريعة للمصابين .

4- تعزيز حملات التوعية عن طريق تشجيع تنفيذ حملات توعية فعالة تستهدف فئة السائقين في المجتمع لتعزيز الثقافة المرورية وزيادة الالتزام بقوانين المرور ، وكذلك تطوير برامج تدريب السائقين وتعزيز مهارات السياقة وكذلك تعزيز برامج رصد المخالفات المرورية واستخدام الوسائل التكنولوجية الحديثة في هذا الشأن .

5- تطوير البنية التحتية للطرق وخصوصا الطرق الخارجية والعمل على توسيعها وادامتها باستمرار لتقليل حوادث المرور ، وكذلك توفير وسائل النقل العام وتشجيع المواطنين

على استخدامها كبديل عن وسائل النقل الخاصة مما يقلل الزخم الحاصل في الطرق العامة .

6- تكثيف الرقابة الفنية على المركبات عن طريق تطبيق معايير الجودة العالمية عليها ومنع استيراد الرديء منها .

الهوامش

(1) ستيوارت راسل ، ذكاء اصطناعي متوافق مع البشر ، ترجمة مصطفى محمد فؤاد و اسامة اسماعيل عبد العليم ، مؤسسة الهنداوي ، المملكة المتحدة ، 2017 ، ص 78 .

(2) 2- د. جلال الدين محمد صالح ، السياسة الاسلامية في الوقاية من الجريمة ، مكتبة القانون والاقتصاد ، الرياض ، المملكة العربية السعودية ، 2014 ، ص 196 .

(3) - وهذا هو نفس مسلك المشرع الاماراتي بموجب قانون السير والمرور رقم (21) لسنة 2015 ، والمشرع المصري ايضا بموجب قانون المرور رقم (66) لسنة 1973.- زينب هادي حميد ، الالتزام بضمان السلامة في نطاق المسؤولية عن حوادث السيارات ، بحث منشور في مجلة كلية الحقوق جامعة النهرين ، المجلد 16 ، العدد 1 ، 2014 ، ص281 .

(4) حياة بوتفنوشات و فاطمة مسائي ، اهمية التربية المرورية في التقليل من حوادث المرور ، بحث منشور في مجلة جامعة بابل للعلوم الانسانية ، المجلد 28 ، العدد 10 ، 2020 ، ص 31 .

(5) عمر السيد و اخرون ، الرواد ، الطبعة الاولى ، مركز الكتاب الاكاديمي ، القاهرة ، مصر ، 2022 ، ص271 .

(6) مصطفى طلاع خليل ، التنظيم القانوني لحرية الاعلام المرئي والمسموع (دراسة مقارنة) ، الطبعه الاولى ، المركز العربي للنشر والتوزيع ، مصر ، 2018 ، ص 204 .

(7) د. عبد المجيد عبد الحكيم ، مصادر الالتزام ، الجزء 1 ، دار السنهوري ، 2015 ، ص178 . د. سمير عبد السيد تناغوا ، مصادر الالتزام ، مكتبة الوفاء القانونية ، الاسكندرية ، مصر ، 2005 ، ص175 .

(8) د. مدحت محمد محمود عبد العال ، المسؤلية المدنية عن حوادث السيارات ، المركز القومي للاصدارات ، القاهرة ، مصر ، 2010 ، ص 65 .

(9) قيس نصيف جاسم ، الانسان المركبة الطريق وحوادث المرور ، مطبعة الفراهيدي ، بغداد ، 1990 ، ص110 .

(10) د. مدحت محمد محمود عبد العال ، المصدر السابق ، ص120 .

(11) منار جلال عبدالله ، السياسة الجنائية في قانون المرور رقم (8) لسنة 2019 ، بحث منشور في مجلة جامعة تكريت للحقوق ، المجلد السادس ، العدد 3/1 ، 2022 ، ص410 و ما يليها .

(12) د. بسيوني محمد الخولي ، رؤية الاسلام للذكاء الاصطناعي ، دار الوفاء للنشر ، الاسكندرية ، مصر ، 2024 ، ص170.

(13) احسان طالب ، سبل ووسائل الوقاية من الحوادث المرورية ، بحث منشور في المركز الوطني للوقاية والامن عبر الطرق ، الجزائر ، العدد 9 ، بدون سنة نشر ، ص30 .

(14) راضي عبد المعطي علي ، تكاليف حوادث المرور والفوائد الاقتصادية من اجراءات السلامة المرورية ، مؤتمر السلامة المرورية ، عمان ، المملكة الاردنية الهاشمية ، 2005 .

(15) محمد عقيل حميد المطيري ، دور الاجراءات الوقائية للقوات الخاصة لامن الطرقات في الحد من حوادث المرورية في الطرقات الخارجية ، رسالة ماجستير ، كلية العدالة الجنائية ، جامعة نايف العربية للعلوم الامنية ، لمملكة العربية السعودية ، الرياض ، 2014 ، ص112 .

(16) شاكر محمد امين ، دور المؤسسات التعليمية في منع حوادث المرورية ، المعهد العالي لضباط قوى الامن الداخلي ، قسم الدراسات والبحوث ، سلسلة بحوث قوى الامن الداخلي ، مطبعة الاديب البغدادي ، بغداد ، 1982 ، ص76 .

(17) د. ضياء عبدالله عبود الاسدي و رأفت سالم هادي ، الضمانات القانونية لتوقيع الغرامة المرورية في العراق ، بحث منشور ، مجلة المعهد ، العدد 12 ، 2023 ، ص 255 و ما يليها .

(18) شيراز محمد خضر ، جودة التسويق العالمي ، الطبعة الاولى ، دار الاكاديمية ، لندن ، المملكة المتحدة ، 2022 ، ص 121 .

(19) محمد شلال حبيب ، المفهوم الحديث للوقاية من حوادث المرور ، بحث منشور ، مجلة قوى الامن الداخلي ، العدد 62 ، بغداد ، 1989 ، ص23 .

(20) د. اكرم فاضل سعيد قصير ، النظام القانوني لمؤسسات وانشطة منظمة لتجارة العالمية ، الجزء الاول ، المركز العربي للنشر والتوزيع ، القاهرة ، مصر ، 2017 ، ص101 وما يليها .

(21) موفق محمد نقشبندي ، الاصابات والوفيات من حوادث الطرق في دهوك / العراق ، بحث منشور في مجلة دهوك الطبية ، المجلد 1، العدد1 ، 2007 ، ص 20 .

(22) حياة بوتفنوشات و فاطمة مسائي ، مصدر سابق ، ص33 .

المصادر

- الاسدي ، ضياء عبدالله عبود و رأفت سالم هادي ، الضمانات القانونية لتوقيع الغرامة المرورية في العراق ، بحث منشور ، مجلة المعهد ، العدد 12 ، 2023 .
- امين ، شاكر محمد ، دور المؤسسات التعليمية في منع حوادث المرورية ، المعهد العالي لضباط قوى الامن الداخلي ، قسم الدراسات والبحوث ، سلسلة بحوث قوى الامن الداخلي ، مطبعة الاديب البغدادي ، بغداد ، 1982 .
- بوتفنوشات ، حياة و فاطمة مسائي ، اهمية التربية المرورية في التقليل من حوادث المرور ، بحث منشور في مجلة جامعة بابل للعلوم الانسانية ، المجلد 28 ، العدد 10 ، 2020 .
- تناغوا ، سمير عبد السيد ، مصادر الالتزام ، مكتبة الوفاء القانونية ، الاسكندرية ، مصر ، 2005 .
- جاسم ، قيس نصيف ، الانسان المركبة الطريق وحوادث المرور ، مطبعة الفراهيدي ، بغداد ، 1990 .
- حبيب ، محمد شلال ، المفهوم الحديث للوقاية من حوادث المرور ، بحث منشور ، مجلة قوى الامن الداخلي ، العدد 62 ، بغداد ، 1989 .
- حبيب ، محمد شلال ، المفهوم الحديث للوقاية من حوادث المرور ، بحث منشور ، مجلة قوى الامن الداخلي ، العدد 62 ، بغداد ، 1989 .
- الحكيم ، عبد المجيد عبد ، مصادر الالتزام ، الجزء 1 ، دار السنهوري ، 2015 .
- حميد ، زينب هادي ، الالتزام بضمان السلامة في نطاق المسؤولية عن حوادث السيارات ، بحث منشور في مجلة كلية الحقوق جامعة النهرين ، المجلد 16 ، العدد 1 ، 2014
- خضر ، شيراز محمد ، جودة التسويق العالمي ، الطبعة الاولى ، دار الاكاديمية ، لندن ، المملكة المتحدة ، 2022 .
- خليل ، مصطفى طلاع ، التنظيم القانوني لحرية الاعلام المرئي والمسموع (دراسة مقارنة) ، الطبعه الاولى ، المركز العربي للنشر والتوزيع ، مصر ، 2018 .
- الخولي ، بسيوني محمد ، رؤية الاسلام للذكاء الاصطناعي ، دار الوفاء للنشر ، الاسكندرية ، مصر ، 2024 .
- راسل ، ستيوارت ، ذكاء اصطناعي متوافق مع البشر ، ترجمة مصطفى محمد فؤاد و اسامة اسماعيل عبد العليم ، مؤسسة الهنداوي ، المملكة المتحدة ، 2017 .
- السيد ، عمر و اخرون ، الرواد ، الطبعة الاولى ، مركز الكتاب الاكاديمي ، القاهرة ، مصر ، 2022 .
- صالح ، د. جلال الدين محمد ، السياسة الاسلامية في الوقاية من الجريمة ، مكتبة القانون والاقتصاد ، الرياض ، المملكة العربية السعودية ، 2014 .
- طالب ، احسان ، سبل ووسائل الوقاية من الحوادث المرورية ، بحث منشور في المركز الوطني للوقاية والامن عبر الطرق ، الجزائر ، العدد 9 ، بدون سنة نشر .
- عبد العال ، مدحت محمد محمود ، المسؤلية المدنية عن حوادث السيارات ، المركز القومي للاصدارات ، القاهرة ، مصر ، 2010 .
- عبدالله ، منار جلال ، السياسة الجنائية في قانون المرور رقم (8) لسنة 2019 ، بحث منشور في مجلة جامعة تكريت للحقوق ، المجلد السادس ، العدد 3/1 ، 2022 .
- علي ، راضي عبد المعطي ، تكاليف حوادث المرور والفوائد الاقتصادية من اجراءات السلامة المرورية ، مؤتمر السلامة المرورية ، عمان ، المملكة الاردنية الهاشمية .
- قصير ، اكرم فاضل سعيد ، النظام القانوني لمؤسسات وانشطة منظمة لتجارة العالمية ، الجزء الاول ، المركز العربي للنشر والتوزيع ، القاهرة ، مصر ، 2017 .
- المطيري ، محمد عقيل حميد ، دور الاجراءات الوقائية للقوات الخاصة لامن الطرقات في الحد من حوادث المرورية في الطرقات الخارجية ، رسالة ماجستير ، كلية العدالة الجنائية ، جامعة نايف العربية للعلوم الامنية ، لمملكة العربية السعودية ، الرياض ، 2014 .
- نقشبندي ، موفق محمد ، الاصابات والوفيات من حوادث الطرق في دهوك / العراق ، بحث منشور في مجلة دهوك الطبية ، المجلد 1، العدد1 ، 2007 .

القوانين

- القانون المدني العراقي رقم (40) لسنة 1951 .
- قانون المرور العراقي رقم (8) لسنة 2019 .
- قانون المرور القطري رقم (19) لسنة 2007 .
- قانون السير الاردني رقم (49) لسنة 2008 .
- اللائحة التنفيذية لقانون المرور القطري رقم (6) لسنة 2010