

المسؤولية التقصيرية للدولة عن الحوادث المرورية الناتجة عن الطرق المتدهورة

(دراسة وصفية تحليلية)

م.م. هيرو احمد علي

كلية القانون والعلوم السياسية- جامعة كركوك

**Civil Liability of the State for Traffic Accidents Arising from
Dilapidated Roads**

M.M. Hero Ahmed Ali

University of Kirkuk-College of Law and Political Science

المستخلص: تستند هذه الدراسة إلى توضيح الآثار الناتجة عن الحوادث المرورية التي تحدث نتيجة استخدام الأفراد للطرق العامة المتدهورة، مما يترتب عليه مسؤولية قانونية مدنية تقع على عاتق الدولة ومؤسساتها الإدارية تجاه المتضررين. سنقوم بتوضيح طبيعة وأساس مسؤولية الدولة في إنشاء الطرق العامة، وبيان المسؤولية التقصيرية وأركانها المتعلقة بخطأ الدولة، والضرر الذي يتعرض له الأفراد، فضلاً عن العلاقة السببية بين خطأ الدولة والضرر الناتج عن السير على الطرق المتدهورة. كما سنستعرض الآثار المترتبة على قيام المسؤولية التقصيرية للدولة والجهات الإدارية التابعة لها.

الكلمات المفتاحية: المرور، الدولة، المسؤولية.

Abstract: This study is based on clarifying the effects resulting from traffic accidents that occur because of individuals using deteriorated public roads, which results in a civil legal responsibility on the part of the state and its administrative institutions towards those affected, We will clarify the nature and basis of the state's responsibility in

establishing public roads, and explain the tort liability and its elements related to the state's error, and the damage to which individuals are exposed, in addition to the causal relationship between the state's error and the damage resulting from driving on deteriorated roads. We will also review the effects resulting from the establishment of tort liability for the state and its administrative bodies. **Keywords:** Traffic, State, Responsibility.

المقدمة

أولاً: مدخل تعريف بموضوع البحث: هناك أكثر من خمسين عاملاً ذي علاقة بحوادث الطرق، فمن العوامل ما هو متعلق بطريق السير وكتفه كعدد مسارات الطريق، وعرض المسار، ودرجة ميلان المسار عرضياً، ودرجة ميلان الطريق، ومواصفات سطح الطريق وكفاءة مقاومته للانزلاق والتزلق، ومنها ما متعلق بجزيرة الوسط من حيث عرضها ونوعها، وتوافر حاجز للسلامة لفصل اتجاهي السير، ومنها ما هو متعلق بالبعد المرئي الأمامي، والمنعطفات أو الانحناءات الدائرية على الطريق، ومنها ما هو متعلق بأجهزة التحكم في السير كالإشارات الضوئية أو الدوارات أو علامات (قف) عند التقاطعات، وكشاخصات المشاة، والعلامات المرورية، وعاكسات الأنوار وتوافر الإنارة للقيادة الليلية ومواقع وجودها، وغير ذلك ولكل عامل من تلك العوامل تفاصيل هندسية وتقنية دقيقة متعلقة بها، ناهيك عن نهج الأنظمة للسلامة على الطرق، الذي أيدته منظمة الصحة العالمية (WHO) يتم تطبيق هذا النظام في دول متعددة مثل النرويج والمملكة المتحدة وكندا والولايات المتحدة الأمريكية، حيث يتم التعامل مع الحوادث على أنها قضايا جماعية، مما يؤدي إلى تحميل المسؤولية لأطراف أخرى غير السائقين، مثل الدولة والجهات المعنية بها التي تتولى إنشاء وصيانة ومراقبة الطرق. بناءً على

ذلك، يمكن اعتبار ضعف البنية التحتية في البلاد، بما في ذلك الطرق العامة، هو السبب الرئيسي للحوادث المرورية، مما يستدعي تحميل الجهات المعنية المسؤولية المباشرة.

ثانياً: أهمية البحث: تسليط الضوء على مسؤولية الدولة العراقية في إنشاء وصيانة شبكة الطرق العامة، بالإضافة إلى مسؤوليتها المدنية عن الأضرار التي تلحق بالأفراد نتيجة السير على هذه الطرق المتدهورة، كما ينظمها التشريع المحلي، أحد الآثار الهامة الناتجة عن العلاقة القانونية التي تربط بين طرفين: المواطن المتضرر من حادث مرور، والدولة ممثلة في الجهات أو المؤسسات الإدارية المعنية بإنشاء الطرق ومراقبتها وصيانتها وضمان سلامتها. إن تصرفات الدولة ومؤسساتها لا تقتصر على كونها تصرفات للسلطة العامة، بل تشمل أيضًا تصرفات ذات طبيعة اختصاصية، مما يتيح للمواطنين المطالبة بالتعويض عن الأضرار الناتجة عن هذه التصرفات، لذا، فإن الجهات الإدارية المعنية بالطرق العامة تتحمل مسؤولية إنشاء وصيانة هذه الطرق لضمان سلامة وأمن المواطنين من الحوادث المرورية، وفي حال تقصيرها أو إهمالها، قد تواجه تبعات قانونية ومطالبات بالتعويض.

ثالثاً: مشكلة البحث: تمكن مشكلة هذه البحث حول أساس المسؤولية للجهات الرسمية عند عدم القيام الواجبات اللازمة عليها والتي فرضتها القوانين العامة والقوانين الخاصة للإصلاح كل أو بعض ما يتعرض له الطريق أو جزء منه أو أحد 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 وإنشاءها وتجهيزها وصيانتها بشكل يضمن معه اقصى عناصر سلامة المرور عليها، إضافة إلى وجود نقص تشريعي يتناول موضوع البحث.

رابعاً: منهج البحث: استندت هذه الدراسة إلى المنهج الوصفي التحليلي، حيث سيتم تحليل مجموعة من التشريعات المحلية، بالإضافة إلى الأحكام القضائية التي تؤكد المسؤولية المدنية للدولة، والتي تتمثل في الجهة الإدارية المختصة في مواجهة المتضررين من حوادث المرور

الناتجة عن استخدامهم لطرق عامة متهاكة. كما ستوضح هذه الدراسة الأسس التي تستند إليها هذه المسؤولية، وطبيعتها، وأركانها، فضلاً عن آثارها.

خامساً: خطة البحث: استناداً إلى ما تم ذكره، قمنا بتقسيم هذه الدراسة إلى ثلاثة مباحث، كما يلي:

المبحث الأول: مسؤولية الدولة في توفير طرق آمنة للاستخدام

المبحث الثاني: اخلال الدولة بالتزامها في توفير طرق آمنة للاستخدام

المبحث الثالث: أثر المسؤولية التقصيرية للدولة عن الحوادث المرورية الناتجة عن الطرق المتدهورة

المبحث الأول: مسؤولية الدولة في توفير طرق آمنة للاستخدام: لا شك أن هناك العديد من القوانين واللوائح والقرارات التي تحدد مسؤوليات جهة الإدارة الحكومية ومهامها في توفير المرافق العامة والبنية التحتية، بما في ذلك إنشاء وصيانة والإشراف على الطرق العامة. ولكن، ما هي طبيعة مسؤولية جهة الإدارة في ضمان وجود شبكة طرق صالحة للاستخدام؟ وما هو الأساس القانوني لهذه المسؤولية؟ سنعمل على الإجابة عن هذه الأسئلة من خلال تقسيم هذا المبحث إلى مطلبين كما يلي.

المطلب الأول: طبيعة مسؤولية الدولة: تتحمل الدولة واجب توفير وسائل آمنة للاستخدام، بالإضافة إلى الإشراف عليها وصيانتها بشكل دوري ومستمر، وذلك في مواجهة الجمهور وسائقي المركبات، وتعتبر الدولة الجهة المسؤولة عن إدارة وتنظيم مرفق عام يتمثل في شبكة الطرق العامة. النشاط الذي تتولاه الدولة أو الأشخاص العامة الأخرى مباشرة أو تعهد به إلى آخرين كالأفراد أو الأشخاص المعنوية الخاصة، ولكن تحت إشرافها ومراقبتها وتوجيهها وذلك لإشباع حاجات ذات نفع عام تحقيقاً للصالح العام. المرفق العام، وفقاً للقانون الإداري، يُعرّف

من خلال المعيار العضوي بأنه الهيكل أو الهيئة أو المؤسسة التي تتكون من مجموعة من الأفراد والأموال (الأشياء) والتي تُنشأ بهدف تنفيذ مهمة عامة محددة، مثل الجامعات والمستشفيات ووحدات وأجهزة الإدارة العامة. بعبارة أخرى، يُعتبر المرفق العام منظمة تعمل على تقديم الخدمات وتلبية الاحتياجات العامة، ويتعلق هذا التعريف بالإدارة أو الجهاز الإداري^(١). بموجب قرار محكمة التمييز الاتحادية العراقية (يُعتبر الهدف الأساسي من المرفق العام هو توفير الخدمات العامة للجمهور بهدف تحقيق المصلحة العامة، مع ضرورة ألا يؤدي تقديم هذه الخدمات إلى وقوع أخطاء أو مخاطر تهدد حياة الأفراد، والتي يمكن أن تحدث في أي لحظة)^(٢). ومن الجدير بالإشارة أن تُعد شبكة الطرق العامة من أنواع المرافق العامة الإدارية التي تُدار بشكل مباشر من قبل إحدى الوزارات المختصة التابعة للدولة، حيث يرتبط عملها وتخصصها بشبكة الطرق العامة، وهي في دولة العراق تُسمى بوزارة الاعمار والإسكان والبلديات العامة. يُعرف هذا الأسلوب في إدارة المرافق العامة بـ (الاستغلال المباشر)، حيث تتحمل الدولة، من خلال وزاراتها المعنية، جميع التكاليف والأعباء المالية اللازمة لتنفيذ المهام المطلوبة لضمان سير عمل المرفق (شبكة الطرق العامة) وتلبية احتياجات الجمهور، إن الطريقة والمهام الموكلة إلى الجهة الإدارية المختصة بإنشاء وصيانة ومتابعة شبكة الطرق العامة تحددان طبيعة مسؤولية الدولة في هذا الإطار، وهي مسؤولية قانونية تقع على عاتق الجهة الإدارية وفقاً لتشريعات محددة^(٣).

إضافة إلى ذلك، المشرع العراقي كذلك نظم إدارة مسؤول قطاع الطرق والجسور بمجموعة التشريعات والأنظمة سواء كانت الواقعة داخل امانة بغداد أو خارجها ومنها قانون الطرق العامة رقم ٣٥ لسنة ٢٠٠٢ المعدل بقانون رقم ٥ لسنة ٢٠١٣، وقانون المرور رقم ٨ لسنة ٢٠١٩، وقانون امانة بغداد رقم ١٢ لسنة ١٩٩٥ المعدل.

(١) مازن راضي لبلو، القانون الإداري والمؤسسات الإدارية، منشورات الاكاديمية العربية، ٢٠٠٨، ص ٧٤.

(٢) قرار محكمة التمييز الاتحادية، رقم ١١١١/ الهيئة الاستئنافية، ٢٠٢٠م.

(٣) د. عصام الهين، المسؤولية المدنية للدولة عن الحوادث المرورية الناشئة عن الطرق المتهالكة، بحث منشور في مجلة جامعة عمر مختار، كلية الحقوق، ليبيا، العدد ٢٤، ٣١ ديسمبر ٢٠٢٣، ص ٢٦.

المطلب الثاني: الأساس القانوني لمسؤولية الدولة: أشارت العديد من التشريعات العراقية إلى اختصاص جهة الإدارة ومسؤوليتها القانونية في توفير وسائل مناسبة للاستخدام، نظراً لأنها تُعتبر مرفقاً عاماً، وتقوم الدولة بإصدار التشريعات اللازمة لتوفير الخدمات والقيام بواجباتها من خلال السلطة التشريعية، بينما تتولى السلطة التنفيذية تنفيذ هذه التشريعات، وخاصة تلك المتعلقة بتنظيم الجهاز الإداري مثل القوانين الخاصة بالوزارات.

ويلاحظ أن وزارات المعنية بشبكات الطرق وبنائها، فقد تم إصدار قانون وزارة النقل والمواصلات رقم ٧ لعام ١٩٩٤ في العراق، وقد منح هذا القانون وزارة النقل والمواصلات مسؤولية الإشراف على قطاع النقل والمواصلات، بالإضافة إلى المساهمة في تأمين وسائل النقل الجوي والبحري والمائي للأشخاص والبضائع باستخدام مختلف وسائل النقل، وكما يتضمن القانون إعداد دراسات الجدوى الاقتصادية والفنية لمشاريع النقل الجوي والبحري والمائي، بما في ذلك السكك الحديدية والاتصالات السلكية واللاسلكية والبريد، وتنفيذ المشاريع والقيام بجميع الأعمال والخدمات المرتبطة بهذه الأغراض^(١).

صدر أيضاً "قانون وزارة الإعمار والإسكان رقم ٣٣ لسنة ٢٠١٢م، حيث تتولى الوزارة مسؤولية اقتراح الخطط المتعلقة بالمباني والإسكان والطرق والجسور، وتنفيذ المجمعات المدنية وفقاً للخطط العامة للدولة. كما تتولى الوزارة صيانة الطرق العامة، بما في ذلك طرق المرور السريع الواقعة خارج حدود أمانة العاصمة والبلديات، بالإضافة إلى صيانة وتشغيل الجسور وتأثيراتها والحفاظ على محرماتها، وتملك الأراضي اللازمة لهذه المشاريع"^(٢).

تماشياً مع ما تم الإشارة إليه، "صدر قانون الطرق العامة العراقي رقم ٣٥ لسنة ٢٠٠٢ المعدل، الذي يحدد مسؤولية هيئة الطرق والجسور في الحفاظ على سلامة الطرق العامة والجسور

(١) أنظر: نص المادة ١/ أولاً وثانياً من قانون وزارة النقل والمواصلات العراقي رقم ٧ لسنة ١٩٩٤م.

(٢) أنظر نص المادة (١) من قانون وزارة الإعمار والإسكان العراقي رقم ٣٣ لسنة ٢٠١٢م.

والتقاطعات والأنفاق، بالإضافة إلى صيانتها ومنع أي تجاوزات عليها. وكما يحدد القانون المحرمات المتعلقة بهذه المرافق العامة وينظم كيفية استخدامها^(١).

وفضلاً عن ذلك، واستناداً إلى القانون السابق، تم إصدار النظام الداخلي للهيئة العامة للطرق والجسور رقم ٣ لعام ١٩٨٨، الذي يحدد مهمة الإشراف على تصميم مشاريع الطرق العامة بجميع أنواعها، بما في ذلك الطرق السريعة الواقعة خارج حدود أمانة بغداد والبلديات، بالإضافة إلى الجسور والتقاطعات والأنفاق والمطارات المدنية، وكما يتيح النظام للهيئة العامة تصميم بعض الطرق والجسور والتقاطعات الصغيرة، وبالتالي فإن الدولة ملزمة بتوفير كافة المتطلبات اللازمة لممارسة حق التنقل، ومن أبرز هذه المتطلبات هو إنشاء شبكة طرق آمنة للاستخدام^(٢). "وتكون شرطة المرور مسؤولة عن تنظيم حركة المرور داخل المدن وخارجها بالتعاون مع الدوائر ذات العلاقة ومنع سير المركبات في بعض الطرق والجسور (وبصورة مؤقتة) عند الاقتضاء وتعيين الطرق البديلة وأوقات ذلك واخذ التدابير اللازمة لمنع الازدحام والاختطار على وفق بيانات يصدرها مدير المرور العام او من يخوله"^(٣).

المبحث الثاني: اخلال الدولة بالتزامها في توفير طرق آمنة للاستخدام: عند مراجعة نصوص التشريعات المذكورة سابقاً، يتضح أنه يتعين على وزارة الإعمار والإسكان والجهات التابعة لها الالتزام بأداء المهام الموكلة إليها بشكل كامل، وإلا فإنها ستكون عرضة للمسؤولية والمقاضاة أمام القضاء، وتستوجب هذه المسؤولية على الدولة تعويض المتضررين من الحوادث المرورية الناتجة عن استخدام الطرق غير آمنة للاستخدام (المتدهورة).

البحث في اخلال الدولة بالتزامها في توفير شبكة طرق عامة صالحة للاستخدام، يتطلب تقسيم المبحث إلى المطلبين، سنبين في المطلب الأول المسؤولية التقصيرية للدولة في حين

(١) أنظر: نص المادة ٢/ أولاً وثانياً من قانون الطرق العامة العراقي رقم ٣٥ لسنة ٢٠٠٢.

(٢) أنظر: نص المادة ٢/ أولاً من النظام الداخلي للهيئة العامة للطرق والجسور في العراق رقم ٣ لسنة ١٩٨٨م.

(٣) المادة ١/٤٤ من قانون مرور رقم ٨ لسنة ٢٠١٩.

سنخصص المطلب الثاني للكلام عن اركان المسؤولية التقصيرية للدولة، وذلك على النحو الآتية:

المطلب الأول: المسؤولية التقصيرية للدولة: تتطلب طبيعة مسؤولية الدولة في إنشاء وصيانة شبكة الطرق العامة أن تُعتبر هذه الشبكة من المرافق العامة التي تديرها الدولة وفقاً للتشريعات المعمول بها، لذا يتعين على جهة الإدارة الالتزام بالتزاماتها القانونية المتعلقة بإنشاء وإشراف وصيانة شبكة الطرق العامة لضمان صلاحيتها للاستخدام، وفي حال تقصير جهة الإدارة في أداء واجباتها مما يؤدي إلى وقوع أضرار للأفراد نتيجة الحوادث المرورية، فإن ذلك يترتب عليه مسؤولية تقصيرية تجاه الدولة. نظراً لأن الدولة مسؤولة عن إدارة المرافق العامة التي تقدم خدماتها للجمهور من خلال السلطة التنفيذية وأجهزتها الإدارية وفقاً للقانون، وحيث إن إنشاء الطرق وإدارتها وصيانتها وجمع الرسوم والضرائب من بعض فئات الجمهور الذين يستخدمون هذه الطرق يضع على عاتق الدولة مسؤولية مدنية في حال تقصيرها في أعمال البناء المتعلقة بشبكة الطرق، ففي العراق جعل القانون بناء الطرق من اختصاص الهيئة العامة للطرق والجسور بموجب المادة ٢٠ من قانون الهيئة الذي ينص في الفقرة أولاً "تختص الهيئة حصراً بتنفيذ الطر السريعة والرئيسية والثانوية والتقاطعات والانفاق الواقعة خارج حدود امانة بغداد والبلديات وتنفيذ الجسور". وفي هذا المقام أن يمنح قانون الهيئة العامة للطرق والجسور الحق في تحصيل رسوم عن مرور السيارات والشاحنات على الطرق السريعة أو الخاصة، وذلك وفق تعليمات خاصة تصدرها الوزارة، وتكون إدارة هذه الرسوم مخصصة لصيانة وتطوير تلك الطرق، وكما ينص القانون على أن تتولى وزارة الإعمار والإسكان مسؤولية تشجير وصيانة الطرق الخارجية، بالإضافة إلى توفير المتطلبات اللازمة للحفاظ عليها وضمان استدامتها.

ومن الجدير بالذكر إلى أن مسؤولية الدولة تنشأ في حال عدم قيامها بأعمال الصيانة اللازمة للطرق، وفي بعض الأحيان يمكن للمالك أن يوكل شخصاً آخر للقيام بأعمال الصيانة وفقاً للقانون، حيث يمكن أن يتم ذلك من خلال عقد مع شركة متخصصة في صيانة الطرق أو

المنشآت الثابتة، ومع ذلك يبقى المالك مسؤولاً عن أي نقص في الصيانة أو الأضرار التي قد تحدث، ولكن يحق للمالك استرداد المبالغ التي دفعها من المنافع أو من الشركة المتخصصة في الصيانة.

المطلب الثاني: أركان المسؤولية التقصيرية للدولة: تخضع المسؤولية التقصيرية للدولة تجاه الأفراد المتضررين من الحوادث المرورية الناتجة عن الطرق المتهاكة لأحكام ومبادئ المسؤولية المدنية التقليدية، مع مراعاة طبيعتها الحساسة والمعقدة بسبب الجوانب الفنية والتقنية المرتبطة بها. تُعرّف المسؤولية المدنية بأنها تنشأ إما عن الإخلال بالتزام عقدي، وهو ما يُعرف بالمسؤولية العقدية، أو نتيجة لفعل يتسبب في ضرر للآخرين، وهو ما يُعرف بالمسؤولية التقصيرية^(١). ومما تجدر الإشارة إليه أن المسؤولية سواء عقدية أو تقصيرية يجب توافر الأركان العامة فيها من خطأ وضرر وعلاقة سببية، لذلك في هذا المطلب سنعرض أركان المسؤولية التقصيرية للدولة عن الحوادث المرورية الناتجة عن الطرق المتهاكة. فإننا سنقوم بتقسيم هذا المطلب الى ثلاثة فروع نتناول في الفرع الأول ركن الخطأ (خطأ الدولة)، بينما نعالج في الفرع الثاني ركن الضرر (الضرر الذي يُصيب الأفراد)، أما في الفرع الثالث فسنبين العلاقة السببية بين (خطأ الدولة والضرر الذي يُصيب الأفراد)، وذلك على النحو الآتي:

الفرع الأول: ركن الخطأ (خطأ الدولة): قد اختلفت تعريفات الفقهاء عن الخطأ، فعلى سبيل المثال هناك اتجاه يرى بأن الخطأ هو العمل الضار غير المشروع^(٢). أما الأستاذ (بلانيول) تم تعريف الخطأ على أنه الإخلال بالتزام سابق، وقد تم تحديد الالتزامات التي يُعتبر الإخلال بها خطأ، والتي تشمل: الامتناع عن استخدام العنف، والامتناع عن الغش، والامتناع عن أي عمل

(١) د. هالة صلاح ياسين الحديثي، المسؤولية التقصيرية الناشئة عن التلوث بنواتج استهلاك المعدات والأجهزة الالكترونية، دراسة مقارنة، بحث منشور في مجلة جامعة تكريت للحقوق، السنة ٤ / المجلد ٤ / العدد ٢ / الجزء ٢ / ٢٠١٩، ص ٤٥.

(٢) د. عبد الرزاق أحمد السنهوري: الوسيط في شرح القانون المدني، نظرية الالتزام بوجه عام، مصادر الالتزام، دار النشر للجامعات المصرية - القاهرة، ١٩٥٢م، بند ٥٢٦، ص ٧٧٧؛ د. سليمان مرقس: المسؤولية المدنية، دروس لطلبة قسم الدكتوراه في جامعة القاهرة سنة ١٩٥٥، ص ١٨١؛ د. عبد الحي حجازي: النظرية العامة للالتزام، الجزء الثاني، مصادر الالتزام، مطبعة نهضة مصر، ١٩٥٤م، ص ٤٤٣ - ٤٤٤.

يتجاوز حدود القدرة والمهارة، وأخيراً الالتزام بتقديم العناية اللازمة في مراقبة الأشخاص والأشياء^(١). ويرى الأستاذ السنهاوري بأن (الخطأ في المسؤولية التقصيرية هو الاخلال بالالتزام قانوني كما أن الخطأ في المسؤولية العقدية هو اخلال بالالتزام عقدي)^(٢).

يمكن تعريف الخطأ بأنه انتهاك لواجب قانوني عام مع وعي الشخص الذي ارتكب هذا الانتهاك. وبالتالي، يتكون الخطأ في السياق القانوني من عنصرين: العنصر الأول هو عنصر مادي، بينما العنصر الثاني هو عنصر نفسي.

"العنصر المادي معناه التعدي، أي التجاوز في الحدود التي يجب على شخص الالتزام بها في سلوكه سواء كان ذلك التجاوز عن إهمال أو تقصير أو تعمد أو قلة تبصر، والشرط الثاني هو الإدراك أو التمييز ومعناه ضرورة توفر أدنى مراتب التمييز، وبذلك فإن الصبي غير المميز أو المجنون غير مسؤولين عن أفعالهم الضارة، كما يترتب على هذا الشرط عدم مسؤولية من فقد بصورة وقتية لأي سبب عارض كالسكر أو تعاطي المخدرات إلا إذا ثبت أن الفاعل قد تسبب بخطئه في حدوث العارض"^(٣).

وقد نصت المادة (٢٠٤) من قانون المدني العراقي على أنه "كل تعدي يصيب الغير بأي ضرر يستوجب التعويض" والمقصود بالتعدي في هذه المادة هو الخطأ بمفهومه التقليدي لدى الفقه القانوني، أي تعدد كان مقترنا بالإدراك أو التمييز. ونصت المادة (٢٥٦) من القانون المدني الأردني على أنه "كل إضرار بالغير يلزم فاعله ولو غير مميز بضمان الضرر" ومن ثم نصت المادة (٢٧٨) من القانون المدني الأردني على أنه "إذا أتلقت صبي مميز أو غير مميز أو من حكمهما مال غيره لزمه الضمان من ماله، عليه نجد أن القانون المدني الاردني قد أخذ بالفعل الضار وجعله أساس المسؤولية ولم يأخذ بنظرية الخطأ في التصرفات الفعلية فسواء كان

(١) نقلا عن د. عبد السلام التونسي: المسؤولية المدنية للطبيب في الشريعة الإسلامية والقانون السوري والمصري والفرنسي، حلب، سنة ١٩٦٦م، ص ٢٥٧.

(٢) د. عبد الرزاق السنهاوري: المصدر السابق، بند ٥٢٧، ص ٧٧٨.

(٣) د. عبد المجيد الحكيم & الأستاذ عبد الباقي البكري: الوجيز في نظرية الالتزام في القانون المدني العراقي، مصادر الالتزام، الجزء الأول، مديرية دار الكتب للطباعة والنشر، الموصل، ١٩٨٠م، ص ٢٣٨.

محدث الضرر متعدياً أو غير متعد، وسواء كان معتمداً أو غير معتمد أو مميزاً أو غير مميز فهو ضامن لفعله". ولو استعرضنا موقف القانون المصري نجده اقتدى بموقف القانون المدني الفرنسي في هذا المضمار وبالتحديد نص المادة ١٣٨٢ من القانون المدني الفرنسي، إذ نصت المادة (١٦٣) من قانون المدني المصري والتي تمثل قاعدة عامة في مجال المسؤولية التقصيرية على " كل خطأ سبب ضرراً للغير يلزم من ارتكبه بالتعويض" فرتب المسؤولية على كل خطأ بما يعنيه الخطأ من ضرورة توافر ركنيه المادي والمعنوي، أخذت بهذا المفهوم الخطأ ومنها القانون المدني العراقي، ويجب توافر التعدي في الفعل ابتداءً، ومن ثم يجب أن يكون ذلك التعدي مقترناً بالإدراك والتمييز لكي نصف ذلك الفعل بأنه خطأ^(١).

في سياق المسؤولية المدنية التقصيرية للدولة، يتعين عليها توفير شبكة طرق صالحة للاستخدام. يمكن أن يتحقق هذا العنصر في حال انحرفت إرادتها عن الواجبات المنوطة بها قانونياً، وذلك من خلال بناء الطرق بطريقة غير مطابقة للمواصفات أو من خلال تقصير الإدارة في تنفيذ أعمال الصيانة والإدامة لشبكة الطرق. بالطبع، تتمتع الدولة وأجهزتها الإدارية بالشخصية المعنوية، وبناءً على هذا العنصر، يمكن مساءلة الدولة مدنياً في حال عدم التزامها بمعايير بناء الطرق، وكذلك في حالة تقصيرها في أعمال الصيانة والإدامة.

إذا قصرت جهة الإدارة في التزاماتها القانونية، مثل بناء طرق لا تتوافق مع المواصفات الفنية أو إهمالها في متابعة وصيانة هذه الطرق بشكل مستمر، أو عدم التزام الدولة بالأسس المحددة لإنشاء الطرق العامة كما ينص القانون، فإن ذلك يستدعي اعتبار جهة الإدارة مخطئة، إن عدم قيام جهة الإدارة بأداء مهامها المتعلقة بشبكة الطرق العامة، سواء كان ذلك نتيجة للإهمال أو التباطؤ، تُعتبر الأخطاء المرفقية أو المصلحية من الأخطاء التي تحدث نتيجة الإخلال بالالتزامات والواجبات الملقاة على عاتق المرفق. وتنتج هذه الأخطاء عن التقصير والإهمال

(١) د. حسين علي ذنون: النظرية العامة للالتزام، مصادر الالتزام، أحكام الالتزام، إثبات الالتزام، دار الحرية للطباعة، بغداد، ١٩٧٦م، بند ٢٥١، ص ٢٣٤.

المنسوب إلى المرفق، مما يؤدي إلى تحميل جهة الإدارة المسؤولية^(١). استناداً إلى هذا المفهوم، يمكن القول إن الخطأ الشخصي يُعزى فيه الإهمال والتقصير إلى الفرد نفسه، بينما يُنسب الإهمال والتقصير في الخطأ المرفقية إلى الجهة أو المرفق المعني. ومن الأمثلة على الخطأ المرفقية الأضرار التي تلحق بالأفراد أو مركباتهم نتيجة الحفريات التي تُجرى في الطرق العامة، أو قيام الجهة الإدارية بحفر حفرة في الطريق العام دون وضع علامات أو إشارات تحذيرية تنبه السائقين بوجود هذه الحفرة^(٢). وبالتالي، لا يمنع ذلك من إمكانية مساءلة الدولة وأجهزتها المختصة مدنياً، حيث يحق للسائق المتضرر الاستناد إلى قواعد المسؤولية المدنية التقصيرية، فالقانون المدني العراقي ينص على أن كل خطأ يتسبب في ضرر للغير يلتزم مرتكبه بتعويضه، كما ورد في المادة ٢٠٤ من القانون المدني العراقي.

الفرع الثاني: ركن الضرر (الضرر الذي يُصيب الأفراد): الضرر "هو الإخلال بمصلحة مشروعة ومحقة تعود للمضرور، سواء كانت تتعلق بماله أو بشخصه. ويعني ذلك الأدنى الذي يتعرض له الفرد في حق من حقوقه أو في مصلحة مشروعة له، يُعتبر الضرر العنصر الأساسي والمحوري في المسؤولية المدنية. بل هو قوام هذه المسؤولية، لأنه محل الالتزام بالتعويض، فالتعويض يستهدف جبر الضرر ويتحدد مقدار التعويض بقدر الضرر"^(٣). الضرر ينقسم إلى نوعين: الضرر المادي والضرر الأدبي. الضرر المادي هو ما يلحق بالشخص من أذى في جسده أو ممتلكاته، ويعتبر إخلالاً بمصلحة ذات قيمة مالية. أما الضرر الأدبي، فهو ما يؤثر على مشاعر الشخص أو عواطفه أو كرامته أو شرفه، أو أي قيمة أخرى يعتز بها الأفراد^(٤). ومن الجدير بالملاحظة ألا يمكن تحقق المسؤولية التقصيرية للدولة وجهة الإدارة عن إخلالها بالتزاماتها القانونية بتوفير شبكة طرق آمنة للاستخدام إلا بتحقيق ركن الضرر أي

(١) أسماء موسى أسعد أبو سرور، ركن الخطأ في المسؤولية التقصيرية-دراسة مقارنة بين القانون المدني المصري والقانون المدني الأردني، جامعة النجاح الوطنية، ٢٠٠٦م، ص ٦٦.

(٢) د. محمد كامل مسلم الشوايكة، الفعل الضار (الخطأ السلبي) في المسؤولية التقصيرية، جامعة مؤتة، ٢٠١٤، ص ٨٢.

(٣) د. محمد حسين منصور: النظرية العامة للالتزام، الجزء الأول، مصادر الالتزام، الإسكندرية، ٢٠٠٣، ص ٣٣٢.

(٤) سامح عبد الواحد التهامي: المسؤولية المدنية عن فيرسة النظم المعلوماتية عبر الإنترنت، مجلة الحقوق، مجلس النشر العالمي، جامعة الكويت، العدد ٣، ٢٠١٦، ص ٣٣.

أن يتضرر أحد الأشخاص نتيجة هذا التقصير والإهمال، كما لا يكفي في هذه الحالة وجود ضرر فقط بل لابد أن تتوفر بعض الشروط العامة لكي تقوم مسؤولية الدولة ويكون الضرر قابلاً للتعويض وأهم هذه الشروط أن يكون الضرر شخصياً ومباشراً وأن يكون مؤكداً وأن يمس حقاً أو مصلحة مشروعة^(١).

أولاً: أن يكون الضرر مباشراً: "يمكن تقسيم الضرر إلى نوعين: ضرر مباشر وضرر غير مباشر. ويُعتبر الضرر المباشر إما متوقعاً أو غير متوقع. في سياق المسؤولية المدنية، سواء كانت ناتجة عن عقد أو عن تقصير، تنص القاعدة العامة على عدم التعويض عن الضرر غير المباشر، حيث يقتصر التعويض على الضرر المباشر فقط، ومع ذلك هناك فرق بين نوعي المسؤولية: في حالة المسؤولية التقصيرية، يتم التعويض عن الضرر المباشر بغض النظر عما إذا كان متوقعاً أو غير متوقع. بينما في المسؤولية العقدية، يُعتبر التعويض مقتصرًا على الضرر المباشر المتوقع فقط، ولا يشمل الضرر غير المتوقع، إلا في حال كان عدم تنفيذ الالتزام ناتجاً عن غش المدين أو خطأ جسيم"^(٢).

ثانياً: أن يكون الضرر محققاً: "لكي تتحقق المسؤولية، يجب أن يكون الضرر واقعاً بالفعل، وليس مجرد افتراض. يجب أن يكون الضرر حالياً أو متوقعاً بشكل حتمي في المستقبل، وقد اتفق الفقهاء على أنه إذا لم يكن الضرر قد تحقق بعد، فإنه يكفي أن يصبح وقوعه مؤكداً، حتى وإن تأخر إلى وقت لاحق، وهذا يعني أنه لا يكفي أن يكون الضرر محتملاً قد يقع وقد لا يقع وأياً كانت درجة الاحتمال فيه فإنه لقيام المسؤولية المدنية لا يكفي مادام أنه لم يتحقق فعلاً، لذا فإنه لا يعوض إلا إذا وقع فعلاً، أما بالنسبة لضرر المستقبل، فهو الضرر الذي يحدث نتيجة

(١) د. علاء فوزي زكي، أثر حوادث الطريق على حقوق العاملين المدنيين في القطاعين الخاص والعام، دار الحفانية للنشر والتوزيع، القاهرة، ٢٠١٠، ص ١٥.

(٢) ريم علاء الدين عوني داود: مسؤولية الشاهد عن فعله الضار في القانون، المصدر السابق، ص ٦٦.

لسبب معين، وتظهر آثاره بالكامل أو جزئياً في وقت لاحق، ومبدأ تعويض ضرر المستقبل أمر متفق عليه فقها إذا كان المؤكد وقوعه وكان من الممكن تقديره" (١).

وتجدر الإشارة إلى أن المادة (٦) من قانون المرافعات المدنية العراقي رقم (٨٣) لسنة ١٩٦٩ نصت على أن "الضرر المحقق أن يكون موجوداً أو حالاً وثابتاً بشكل مؤكد حين يستطيع المضرور المطالبة بالتعويض عنه وبدون وجود هذا الضرر لا مصلحة في إقامة الدعوى".

وقد قضت القضاء في فرنسا مستقر على أن مسألة تحقق الضرر تخضع لرقابة محكمة النقض من خلال مراقبة توفر عناصر إثباته التي تستنبط من طرف قضاة الموضوع (٢).

وكذلك "قضت أيضاً محكمة النقض المصرية بهذا الصدد بأنه التعويض عن ضرر حال فإنه يكون على ضرر المستقبل إن كان محقق الوقوع" (٣).

وفي تعبير للضرر المستقبلي بصفة عامة فقد قررت محكمة التمييز الاتحادية في العراق أن يكون الضرر المستقبلي معروفاً وواضحاً أمام القضاء (٤). وتجدر الإشارة إلى أن يشترط في الضرر المستقبلي أن يكون قابلاً للتقدير أو على حد قول المحكمة النقض المصرية، ينبغي التعويض عن الضرر المستقبلي متى كان محققاً وقوعه وقابلاً للتقدير فوراً ومباشرة (٥).

ثالثاً: أن يكون الضرر قد انصب على مصلحة مشروعة: "من المتفق عليه فقهاً وقانوناً أن يكون التعويض المطالب به عن ضرر أصاب حقاً مكتسباً أو مصلحة مشروعة، وهو شرط منطقي؛ لأن المصلحة التي تحظى بالحماية القانونية لا بد وأن تكون مشروعة، وأن القانون

(١) د. عامر عاشور عبد الله المسؤولية المدنية الناجمة عن إساءة استعمال أجهزة الاتصالات الحديثة، بحث منشور في مجلة جامعة الأنبار للعلوم القانونية والسياسية، المجلد الأول، العدد الثالث، ٢٠١١م، ص ٥.

(٢) Cass.Civ.2ème ch, 20 Juin 1990, B2 no 142.

(٣) الطعن ٤٤٧ لسنة ٣٠ ق جلسة ١٠ / ٦ / ١٩٦٥ مكتب فني ١٦ ج ٢ ق ١١٨، ص ٧٤٨.

(٤) قرار محكمة التمييز العراقية المرقم ٨٣٧ / ٩٧٧ / هيئة مدنية أولى، ١٩٧٩، بتاريخ ٣ / ٦ / ١٩٨٠، مجلة الاحكام العدلية، العدد الثاني، السنة الحادية عشرة، ١٩٨٠، ص ١٢٧.

(٥) حكم المحكمة النقض المصرية، الطعن رقم ٧٧٤٩ لسنة ٧٥ قضائية الدوائر المدنية – جلسة ١٨ / ٢ / ٢٠١٤، منشور على موقع المحكمة النقض المصرية.

وُجد ليحمي الحقوق المؤكدة لأصحابها والمصالح المشروعة وليس مصالح وهمية أو حقوقاً ما تزال محل النزاع^(١).

ومن هذا المنطلق أن ينطبق الضرر الذي يتعرض له المصابون نتيجة تقصير الدولة في أداء واجباتها المتعلقة بترميم الطرق وصيانتها، فعلى سبيل المثال إذا انحرفت سيارة على الطريق العام وانقلبت، مما أدى إلى وقوع إصابات أو حتى وفاة، وكان سبب هذا الحادث هو وجود حفرة في الطريق، فإن ذلك يعد دليلاً على الإهمال. وتأسيساً على ذلك، حيث قضت محكمة التمييز الأردنية على أنه (إذا أسست المميّزة دعواها ومطالبتها الضرر على قواعد المسؤولية التقصيرية، وبما أن المميز ضده هو الذي قام الحفريات والأعمال الانشائية التي تسببت بالضرر، فإن الخصومة تكون قائمة بين المميّزة والمميز ضده)^(٢).

ومن الأمور المهمة التي يتوجب الإشارة إليها أن الدولة تكون مسؤولة عن أي ضرر يلحق بالغير بسبب أعمال الانشاءات أو صيانة الطرق، مثال ذلك تم هدم مجسر مما أصاب أصحاب الدور المجاورة للجسر ضرراً بسبب الغبار والأتربة والمخلفات، فتلزم الدولة بالتعويض عن هذا الضرر، حيث نصت محكمة التمييز الأردنية على أن (أن سقوط الغبار ومخلفاته على أرض المدعي عليه موجبة للضمان وفق نص المادة ٢٥٦ من القانون المدني الواجب التطبيق على هذه الحالة إذ أن تصرف المالك بملكه منوط بعدم الاضرار بالغير وأن ذلك لا يمنع من التعويض...)^(٣).

الفرع الثالث: رُكن العلاقة السببية (بين خطأ الدولة والضرر الذي يُصب الأفراد): تُعد العلاقة السببية بين الخطأ والضرر معياراً أساسياً لتحديد المسؤولية المدنية أو عدمها، فلا يمكن تحميل الشخص المسؤولية إلا إذا كان تصرفه الخاطئ هو السبب المباشر للضرر الذي وقع، وعندما

(١) فرحان محمد جاسم الجنابي: الضّرر في المسؤولية المدنية، رسالة ماجستير، كلية الحقوق، جامعة الإسكندرية، ٢٠١٧م، ص ٥٣.

(٢) للمزيد راجع قرار محكمة التمييز الأردنية رقم ١٩٣٨ / ١٩٩٧ المنشور في المجلة القضائية لسنة ١٩٩٧، صفحة رقم ٢٣٩.

(٣) أنظر في ذلك، قرار محكمة التمييز الأردنية رقم: ٢٠١٨، ٢٠٠٥ بتاريخ ٢٥ / ١ / ٢٠١٨م.

تتوفر عناصر المسؤولية المدنية، يحق للمتضرر اللجوء إلى القضاء للمطالبة بتعويض يعادل قيمة الضرر الذي تعرض له، بشرط أن يثبت ذلك ويؤكد العلاقة السببية بين الخطأ والضرر^(١). تعتبر العلاقة السببية عنصراً أساسياً في مجال المسؤولية المدنية بشكل عام، حيث يتعين أن يكون الضرر ناتجاً بشكل مباشر عن الخطأ أو عن الإخلال بالواجبات القانونية المرتبطة بالمسؤولية التقصيرية، ومن ثم، تتكون علاقة ثلاثية بين الفعل، الفاعل، والنتيجة. في بعض الأحيان، قد تكون العلاقة السببية معقدة، مما يتطلب من القاضي التحقيق في السبب الحقيقي الذي أدى إلى حدوث الضرر، خصوصاً إذا كان الضرر ناتجاً عن مجموعة من الأسباب، وكما يجب على القاضي أيضاً تحديد الأضرار المرتبطة بالعلاقة السببية مع الخطأ، في حال نشأت عدة أضرار نتيجة سبب واحد. يتحمل المضرور عبء إثبات العلاقة السببية، وله الحق في استخدام جميع وسائل الإثبات المتاحة، وبالتالي لا تكتمل عناصر مسؤولية الدولة عن تصرفاتها الخاطئة في إنشاء الطرق المتهاكة إلا بوقوع الضرر. وهذا الأساس ما هو نصت عليه المادة (٢٠٤) من قانون المدني العراقي. يمكن استنتاج ذلك من نص المادة (٢٠٤)، حيث يشير مصطلح "فاعله" إلى أن الشخص الذي تسبب في الضرر هو من يتحمل المسؤولية، بشرط وجود ارتباط واضح بين الفعل والضرر، بحيث يكون الضرر ناتجاً مباشراً عن الفعل، وتعتبر هذه العلاقة السببية ضرورية لتحديد المسؤولية، سواء كانت ناتجة عن فعل شخصي، أو عن فعل شخص آخر، أو عن فعل الأشياء، ويتوجب على المدعي إثبات وجود هذه العلاقة.

(١) د. زياد خلف عليوي، العلاقة بين الملكية والسيطرة الفعلية على العقار في تعويض مزار الجوار غير المألوفة، بحث منشور في مجلة كلية القانون للعلوم القانونية والسياسية، المجلد ١١ / العدد ٤٣ العام ٢٠٢٢، ص ٨٥.

المبحث الثالث: أثر المسؤولية التقصيرية للدولة عن الحوادث المرورية الناتجة عن الطرق المتدهورة: الهدف من إثبات المسؤولية المدنية هو تمكين المتضرر من الحصول على تعويض، سواء كان عينياً أو نقدياً، لتعويض الأضرار الناتجة عن الفعل الضار الذي قامت به الإدارة، وللحصول على هذا التعويض، يتعين على المتضرر رفع دعوى أمام المحكمة المختصة بالنظر في هذا النوع من النزاعات. ويجب أن تتوفر عدة شروط لقبول هذه الدعوى من قبل المحكمة. بعد مناقشتنا لمسؤولية الدولة التقصيرية تجاه المتضررين من الحوادث المرورية الناتجة عن الطرق المتهاكة، وبعد توضيح أركان هذه المسؤولية بالنسبة للجهة الإدارية، أصبح من الضروري هنا توضيح الأثر الناتج عن هذه المسؤولية، يتمثل هذا الأثر في التزام الدولة بتعويض المتضررين من الحوادث المرورية الناجمة عن استخدام الطرق المتهاكة، وذلك من خلال تقديم دعوى للمطالبة بالتعويض ضد الجهات المسؤولة. وسنحاول توضيح هذه المسألة في مبحثين: يتناول المبحث الأول أطراف الدعوى، وأما المبحث الثاني فسنبين فيه المحكمة المختصة بنظر دعوى التعويض عن الحوادث المرورية نتيجة استخدام الطرق المتهاكة، وذلك على النحو الآتي:

المطلب الأول: أطراف الدعوى: في البدء يطلق على كل من المدعي والمدعى عليه إصلاح الخصم، وقد أثارت تلك المصطلحات ومنها مصطلح الخصم خلافاً واسعاً في الفقه والقضاء، وظهرت نظريات متعددة بصدها، ولكن الفقه يرجع من بنيتها النظرية الإجرائية والتي عرف بها الخصم بأنه "الشخص الذي يتقدم بطلب إلى المحكمة للحصول على الحماية القضائية، أو الذي يتقدم بمواجهة هذا الطلب، يشمل كل من المدعي والمدعى عليه، بالإضافة إلى أي شخص تدخل في الدعوى بعد رفعها أمام القضاء" ^(١).

ومن الأمور المهمة التي يتوجب الإشارة إليها لدعوى المسؤولية المدنية الناجمة عن الحوادث المرورية نتيجة استخدام الطرق المتهاكة، طرفان يتمثلان بـ (المدعي-المتضرر والمدعي

(١) هيرو احمد علي، المسؤولية المدنية الناشئة عن الفعل الضار الالكتروني، رسالة مقدمة الى مجلس كلية القانون للعلوم السياسية، جامعة كركوك، ٢٠٢١، ص ١٥٠.

عليه -الدولة)، وسنحاول توضيح هذه المسألة في فرعين: يتناول الفرع الأول المدعي بالضرر الناجم عن الحوادث المرورية نتيجة استخدام الطرق المتدهورة، وأما الفرع الثاني فسنبين فيه من المدعي عليه (الدولة) في الحوادث المرورية نتيجة استخدام الطرق المتدهورة. وذلك على نحو الآتية:

الفرع الأول: المدعي (المتضرر): هو من يقدم الطلب الأولى المفتوح للخصومة إلى القضاء سواء بنفسه أو بوساطة من يمثله في مواجهة طرف آخر (المدعي عليه)، أي هو الطرف الإيجابي البادئ بالمطالبة القضائية سواء أكان شخصاً طبيعياً أم معنوياً واحداً أم متعدداً ولهذا نجد أنه يوصف من يقدم الطلب بكونه مدعياً طيلة سير إجراءات الخصومة. ويجب أن تتوفر في "المدعي الخصومة حتى تقبل القضاء النظر في طلبه أي أن تتوفر الصفة في المدعي وهذا يعني أن يكون رافع الدعوى في الأصل هو صاحب الحق المراد حمايته أو من يمثله كالوكيل بالنسبة للموكل أو الوصي بالنسبة للفقير، أي أن الخصومة تتحقق لمن أعتدى على حقه وفي مواجهة المعتدي فمالك العين المغصوبة هو الخصم أو صاحب الصفة في المطالبة باسترداد العين المغصوبة، والدائن هو الخصم أو صاحب الصفة في المطالبة بالدين، والمشتري هو الخصم وهو صاحب الصفة في طلب استلام المبيع".

ويشترط توافر الخصومة حيث أن محكمة التمييز العراقية الاتحادية نصت في حكمها على أنه "أن الخصومة من النظام العام فيجب توافرها في الدعوى البدائية ويقضي استمرارها بذاتها في الدعوى الاستئنافية"^(١). وبهذا يكون لكل من تضرر بفعله وماله نتيجة خطأ الدولة وإخلالها بتوفير شبكة الطرق، أن يقيم دعوى المسؤولية المدنية، مع ضرورة توافر الأهلية والمصلحة لدى الشخص المضرور^(٢). استقر الأمر على تأكيد "حق المطالبة بالتعويض عن الأضرار الناتجة عن الحوادث المرورية التي تحدث بسبب الطرق المتهاكلة، ويحق لكل من له مصلحة أو منفعة

(١) قرار محكمة التمييز العراقية الاتحادية، رقم ٦٧/ الهيئة الموسعة المدنية، لسنة ٢٠٠٦ م.
(٢) د. عطا سعد محمد حواس، دعوى المسؤولية عن أضرار التلوث، ٢٠١٢، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، مصر، ص ٢٢.

في رفع الدعوى القضائية المتعلقة بالضرر، بما في ذلك المضرور الذي يسعى للحصول على تعويض عن الأضرار التي لحقت به مباشرة أو التي أثرت عليه نتيجة ضرر أصاب شخصاً آخر^(١). ومن الأمور المهمة التي يتوجب الإشارة إليها يجب على المدعي (المضرور) أن يثبت أنه صاحب الحق وقد وقع الضرر عليه من الحوادث المرورية الناتجة عن الطرق المتهالكة، وإذا تحقق أي ضرر خلال الحوادث المرورية الناتجة عن الطرق المتهالكة، فيحق لأي شخص أصابه ضرر منها أن يقيم دعوى المسؤولية المدنية على الدولة أو الضامن، ومطالبته بوقف الاعتداء، والتعويض عن الضرر. ولقد رأينا مسبقاً في هذا البحث أن المؤسسة الإدارية المختصة بإنشاء وصيانة ومراقبة شبكة الطرق العامة في العراق وكذلك تطبيق وتوفير وسائل الأمان لمستخدميها بما يحقق السلامة المرورية عليها، هي وزارة الاعمار والإسكان والجهات التابعة لها مثل الهيئة الطرق والجسور^(٢).

الفرع الثاني: المدعي عليه (الدولة) وهو من يوصف بالطرف السلبي والمقامة ضده الدعوى عند افتتاح الخصومة سواء أكان شخصاً طبيعياً أو اعتبارياً واحداً أو متعدداً ويكون المدعي عليه ذا صفة سلبية ذلك بأن ينسب الحق في مواجهة وأن يكون محدداً باسمه. وقد ذكر المشرع العراقي في المادة (٤) من قانون المرافعات المدنية النافذ ذي الرقم ٨٣ لسنة ١٩٦٩ خصومة المدعي عليه يشترط أن تُرفع الدعوى ضد من يمكن اعتباره خصماً قانونياً عندما صحته وذلك بنصه على أنه "يشترط أن يكون المدعى عليه طرفاً يُنتج إقراره حكماً بناءً على اعترافه، وأن يكون محكوماً أو ملزماً بشيء في حال ثبوت الدعوى. ومع ذلك، فإن خصومة الولي والوصي والقيم تتعلق بأموال القاصر والمحجوز والغائب، كما أن خصومة المتولي تتعلق بأموال الوقف. بالإضافة إلى ذلك، تشمل الخصومة الأشخاص الذين يعتبرهم القانون خصوماً حتى في الحالات التي لا يُنفذ فيها إقرارهم". وبذلك فالمدعي عليه يكون خصماً بشرياً:

(١) د. محمد أحمد عابدين: التعويض بين المسؤولية العقدية والتقصيرية، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية - مصر، ١٩٨٥م، ص ١٥٦ وما بعدها.

(٢) د. سليمان مرقص: الوافي في شرح القانون المدني، المجلد الأول، (في الالتزامات)، (في الفعل الضار والمسؤولية المدنية)، القسم الأول، في الأحكام العامة، الطبعة الخامسة، ١٩٩٢م، ص ٥٧٠.

- إذا ترتب على اقراره حكم.

- إذا كان هناك حكم أو التزام يتعلق بشيء ما في حال ثبوت الدعوى.

وبالتالي من لا يترتب على اقراره حكم لا يكون خصماً عند انكاره ولا تسمح عليه البنية ولا يكون صالحاً لأن يكون مدعي عليه.

والمدعي عليه هو صاحب الصفة السلبية في الدعوى إذا كأنه محكوماً أو ملزماً بشيء على تقدير ثبوت الدعوى فإذا لم يترتب عليه إلزام بشيء على فرض ثبوت دعوى المدعي عليه لا تتسمح عليه الدعوى بل يستوجب ردها، لأن النظر فيها يعد اشتغالا بالعيث فلا تسمح المحكمة التي يرفعها شخص على آخر طالباً منه أن يعبره شيء ذلك أنه لا إلزام فيه ولا إقرار فيه لأن الإعارة تبرع والمتبرع لا يجبر على تبرعه ولا تسمح الدعوى التي يقوم برفعها تأجر على آخر طالباً غلق محله بحجة انه ينافسه في مهنته.

وقد قضت محكمة التمييز الاتحادية بأنه "يسال المدعى عليه إضافة لوظيفته عن تعويض المتضرر في حالة عدم اتخاذه الحيطة الكافية لمنع وقوع الضرر وفق المادة (٢٣١) من القانون المدني" ^(١).

ولقد رأينا مسبقاً في هذا البحث أن المؤسسة الإدارية المختصة بإنشاء وصيانة ومراقبة شبكة الطرق العامة في العراق وكذلك تطبيق وتوفير وسائل الأمان لمستخدميها بما يحقق السلامة المرورية عليها، هي وزارة الاعمار والإسكان والجهات التابعة لها مثل الهيئة الطرق والجسور،

(١) لدى التدقيق والمداولة وجد أن الطعن التمييزي واقع ضمن المدة القانونية قرر قبوله شكلاً ولدى النظر في الحكم المميز وجد انه صحيح وموافق للقانون للأسباب والحيثيات التي استند إليها حيث ثبت من وقائع الدعوى والتحقيقات التي أجرتها المحكمة مسؤولية المميز /المدعى عليه التقصيرية لعدم اتخاذه الحيطة الكافية لمنع وقوع الضرر وفق ما نصت عليه المادة ٢٣١ من القانون المدني وذلك لعدم ربط السلك الكهربائي (خط الطوارئ) العابر فوق سكة الحديد الأمر الذي أدى إلى ارتطامه بالعربة السياحية وسقوطه مما أدى إلى إصابة المدعي بالصعق الكهربائي وبتر ساعده الأيسر وقد استعانت المحكمة بخبراء لتقدير التعويض المناسب لذا قرر تصديق الحكم المميز ورد الطعن التمييزي وتحميل المميز رسم التمييز . وصدر القرار بالاتفاق في ٨/ جمادي الآخرة / ١٤٢٩ هـ الموافق ٢٠٠٨/٦/١١ م، رقم الحكم ٣٢٤، تاريخ الحكم ٢٠٠٨/٦/١.

وتأسيساً على ذلك نصت المادة ٢١٩ / ١ من القانون المدني العراقي على أنه "الحكومة والبلديات والمؤسسات الأخرى التي تقوم بخدمة عامة وكل شخص يستغل إحدى المؤسسات الصناعية أو التجارية مسؤولون عن الضرر الذي يحدثه مستخدموهم إذا كان الضرر ناشئاً عن تعدد وقع منهم إنشاء قيامهم بخدماتهم".

وقبل الولوج في صلب الموضوع لابد لنا من إعطاء صورة توضيحية لماهية تأمين السيارات على السيارات بإمكان نقول إنه (إجراء يتم بين المؤمن والمؤمن له لتغطية مجموعة من الأخطار أو الأضرار التي قد تتعرض لها السيارة نفسها أو أحد المنقولين عليها أو الغير وما يتسبب من أضرار مادية أو جسمانية أثناء السير بصفة جزئية أو كلية، ويكون العقد ساري المفعول لمدة زمنية معينة ومتفق عليها بين المؤمن والمؤمن له (حسب الاتفاق وشروط العقد) وتترتب عليها مجموعة التزامات)^(١). أن المؤمن في حالة وجود عقد تأمين ضد المسؤولية كما هو الحال في التأمين الذي تقدمه الدولة لتغطية الأضرار الناتجة عن حوادث السيارات، سواء كان هذا التأمين إلزامياً أو اختيارياً، ويُعتبر التأمين من المسؤولية عقداً يضمن بموجبه المؤمن الأضرار التي قد يتعرض لها المؤمن له نتيجة دعاوى الغير ضده. وبالتالي، يُعد التأمين من المسؤولية أحد فروع التأمين الذي يهدف إلى تعويض المؤمن له عن الأضرار التي قد تلحق به بسبب مسؤوليته عن الأضرار التي أصابت الآخرين. ومن الأمور المهمة التي يتوجب الإشارة إليها أن التأمين قد عُرف منذ زمن طويل كوسيلة لتوزيع المخاطر من خلال المساهمات المالية من مجموعة من الأفراد، إلا أن المبدأ الأساسي الذي يقوم عليه هذا النظام لم يتغير، رغم التعديلات الكبيرة والتوسع المستمر في عالم التأمين، وبالإضافة إلى ذلك تشمل منظومة التأمين أيضاً صناديق الضمان الاجتماعي، التي لم تعد مجرد وسيلة إنسانية، بل أصبحت ضرورة اقتصادية تسعى الدول المتقدمة لتحقيقها وتوفيرها، بعد أن أثبتت الدراسات العلمية والعملية أن الازدهار

(١) د. وفاء حسين سلمان & رعدة نزار ناجي، تعويضات عقود تأمين السيارات في ظل تأمين المسؤولية المدنية، بحث تطبيقي في شركة التأمين الوطنية، بحث منشور في مجلة دراسات محاسبية ومالية، المجلد ١٨، العدد ٦٢، سنة ٢٠٢٣، ص ١٣٧.

الاقتصادي يرتبط بشكل طردي مع ارتفاع مستوى الضمان الاجتماعي^(١). من المهم الإشارة إلى أن "المشرع العراقي أصدر قانون التأمين الإلزامي عن المسؤولية المدنية الناشئة عن حوادث السيارات رقم ٥٢ لسنة ١٩٨٠، وقد نصت المادة ١ من هذا القانون على أن جميع السيارات في جمهورية العراق مشمولة بهذا التأمين". في ضوء ما تم ذكره، يتبين لنا أن تجسيد فكرة الضمان الاجتماعي يعكس بوضوح الفلسفة الاجتماعية والسياسية التي تعتمد عليها تلك الدول، ويُعتبر من أبرز مظاهرها الحديثة. حيث تظهر فيه بشكل موضوعي مسؤولية الدولة والمجتمع. بناءً على ذلك، حظيت فكرة الضمان والتأمين الاجتماعي باهتمام كبير، تجسد عملياً من خلال التشريعات المتعاقبة^(٢). في العراق، يمكن إدراج شركة التأمين أو صندوق الضمان الاجتماعي كطرف إضافي إلى جانب المدعى عليه في القضايا المدنية، وذلك في سياق المسؤولية التقصيرية للدولة عن تقصيرها في توفير شبكة طرق مناسبة للاستخدام. يهدف ذلك إلى الحصول على تعويض عادل يعوض المتضرر عن الأضرار التي لحقت به^(٣).

المطلب الثاني: المحكمة المختصة بنظر دعوى التعويض عن الحوادث المرورية نتيجة استخدام الطرق المتهاكة: التعويض يُعتبر نتيجة طبيعية لأي ضرر، حيث يرتبط وجوده بعدم وجود الضرر في دعاوى المسؤولية التقصيرية يتم التنفيذ من خلال التعويض، ويلعب قاضي الموضوع دوراً مهماً في حل هذه المنازعات، مستفيداً من السلطة التقديرية الممنوحة له لتحديد قيمة التعويض عن الأضرار، يتم ذلك بناءً على معايير تتعلق بالخسائر التي تعرض لها المتضرر، بالإضافة إلى معيار الكسب الفائت ومعيار الملابسات المحيطة بالحادثة. فإن النظر في "دعاوى التعويض عن الحوادث المرورية نتيجة استخدام الطرق المتهاكة هو من اختصاص محكمة البداية، التي وقع الحادث ضمن نطاقها المكاني، واستناداً إلى الولاية العامة الممنوحة لها بموجب أحكام المواد (٢٩، ٣٢، ٣١) من قانون المرافعات المدنية العراقي رقم (٨٣) لسنة

(١) د. ترحيب بن محفوظ العنزي، التعويض الناتجة عن الأخطاء المرفقية والشخصية في النظام الإداري بالمملكة العربية السعودية، الجامعة الإسلامية، بالمدينة المنورة، ٢٠١٦م، ص ٣٩.

(٢) د. عدنان الياس يوسف الصابر، قانون الضمان الاجتماعي، دار الكتاب للطباعة، جامعة الموصل، العراق، ص ٣.

(٣) ياسر عيسى مطشر الغريبي، المسؤولية التقصيرية الناشئة عن الأعمال المسببة للحوادث المرورية، رسالة ماجستير، جامعة الشرق الأوسط، ٢٠٢٠م، ص ٧٤.

١٩٦٩^(١). بناءً على ما تم ذكره، يتضح أن المشرع العراقي في قانون التأمين الإلزامي من حوادث السيارات، رقم ٥٢ لسنة ١٩٨٠، "قد نص على أن الاختصاص في النظر في طلبات التعويض يعود إلى اللجنة المركزية التي تم تشكيلها في شركة التأمين الوطنية، تتكون هذه اللجنة من قاضي من الصنف الثاني يتولى رئاستها، وموظف من شركة التأمين الوطنية حاصل على شهادة البكالوريوس في القانون يتم اختياره من قبل وزير المالية، بالإضافة إلى موظف من وزارة العمل والشؤون الاجتماعية يتم اختياره من قبل وزير العمل والرعاية الاجتماعية". إن قانون الزامية التأمين على السيارات يحدد نطاق التعويض فيه على الأضرار الجسمانية والأضرار المادية الواقعة على السيارة المؤمن عليها فقط، بينما الأضرار المادية الأخرى تخضع للقانون المدني. أن أساس المسؤولية المدنية قائمة على الخطأ المفترض بحيث تقتضي مسؤولية حارس الشيء إذا أثبت السبب الأجنبي، أما في قانون إلزامية التأمين على السيارات فإنها قائمة على أساس المسؤولية الموضوعية بحيث تتمثل بمقتضاها شركات التأمين التعويض عن الأضرار الجسمانية، وعند عدم ذلك يتحملها الصندوق الخاص للتعويضات. التعويض في القانون المدني بحسب الأصل يخضع لتقدير القاضي بناء على طلب المضرور، وإذا كان محدداً في الاتفاق وكان مبالغاً فيه جاز للطرق المغبون أن يطلب من القاضي تخفيضه، أما في قانون إلزام التأمين فقد تم تحديد الأضرار الجسمانية وفق ملحق يتضمن حداً أدنى وحداً أقصى وفق جدول يتناسب مع دخل أو أجر المضرور.

(١) تنصت المادة (٢٩) من قانون المرافعات المدنية العراقية على أنه " تسري ولاية المحاكم المدنية على جميع الأشخاص الطبيعية والمعنوية بما في ذلك الحكومة وتختص بالفصل في كافة المنازعات إلا ما استثنى بنص خاص". وكما نصت المادة ٣١ من القانون نفسه على أنه " تختص محكمة الصلح بدرجة أخيرة قابلة للتمييز بالنظر في الدعاوى التي لا تزيد قيمتها على خمسمائة دينار وكذلك تختص بالدعاوى الآتية. ١- دعوى ازالة الشبوع في العقار والمنقول. ٢- دعاوى الحيازة وطلب التعويض عنها إذا رفعت بالتبعية ولم تتجاوز قيمة التعويض خمسمائة دينار. ٣- دعوى تخلية المأجور مهما بلغ مقدار الأجرة. ٤- دعوى الأقساط المستحقة من الديون المقسطة على ألا يزيد مقدارها على خمسمائة دينار وكذلك المتبقي من دين إذا كان خمسمائة دينار أو أقل. أما إذا آلت الدعوى لأثبات أصل الدين الذي يزيد على الخمسمائة دينار فتحال الدعوى الى محكمة البداية المختصة مع الاحتفاظ بالرسم المدفوع. ٥- الدعاوى الأخرى التي تنص القوانين على اختصاص محكمة الصلح بها". وكذلك ايضاً نصت المادة (٣٢) من قانون المرافعات المدنية على أنه " تختص محكمة البداية بنظر كافة الدعاوى التي تزيد قيمتها على خمسمائة دينار ودعاوى الافلاس وما يتفرع عن التفليسة مهما كانت قيمة الدعوى والدعاوى غير المقدرة القيمة وكافة الدعاوى التي لا تختص بها محكمة الصلح باستثناء الدعاوى الشرعية ويكون حكمها بدرجة أولى قابلاً للاستئناف في الدعاوى التي تزيد قيمتها على ألف دينار ودعاوى الافلاس وما يتفرع عن التفليسة ودعاوى تصفية الشركات وفيما عدا ذلك يكون حكمها بدرجة أخيرة قابلاً للتمييز".

الخاتمة: قمنا بتوضيح وتحليل هذه القضية في الأنظمة القانونية السارية في العراق، سواء كانت تشريعات أو لوائح أو قرارات، وكما اعتمدنا على أحكام القضاء، خاصة أن موضوع البحث المتعلق بالمسؤولية المدنية التقصيرية والمطالبة بالتعويض أمام المحاكم يعد من صميم عملها وغالباً ما يُطرح داخل أروقتها وأمام قضاتها، بناءً على ذلك، توصلنا في ختام بحثنا إلى مجموعة من النتائج والتوصيات.

أولاً: النتائج:

١-ومما لا شك فيه إن للطرق دوراً مهماً ومؤثراً في وقوع الحوادث المرورية، ولا تقل أهمية الطرق في هذا المجال عن الأسباب الأخرى، فالطرق غير المعبدة أو المتضررة أو تلك الحفرة قد تسبب في انقلاب المركبة أو انحرافها عن مسارها الحقيقي فيقع الحادث، وربما تكون الطرق عاملاً مساعداً في وقوع الحادث المروري.

٢-أن هناك العديد من القوانين واللوائح والقرارات التي تحدد مسؤوليات جهة الإدارة الحكومية ومهامها في توفير المرافق العامة والبنية التحتية، بما في ذلك إنشاء وصيانة والإشراف على الطرق العامة.

٣-تتحمل الدولة مسؤولية توفير طرق آمنة للاستخدام، بالإضافة إلى الإشراف عليها وصيانتها بشكل دوري ومستمر، وذلك في مواجهة الجمهور وسائقي المركبات، وتعتبر الدولة الجهة المسؤولة عن إدارة وتنظيم مرفق عام يتمثل في شبكة الطرق العامة.

٤-أن مسؤولية الدولة تنشأ في حال عدم قيامها بأعمال الصيانة اللازمة للطرق، وفي بعض الأحيان يمكن للمالك أن يوكل شخصاً آخر للقيام بأعمال الصيانة وفقاً للقانون، حيث يمكن أن يتم ذلك من خلال عقد مع شركة متخصصة في صيانة الطرق أو المنشآت الثابتة، ومع ذلك يبقى المالك مسؤولاً عن أي نقص في الصيانة أو الأضرار التي قد تحدث، ولكن يحق للمالك استرداد المبالغ التي دفعها من المنفعة أو من الشركة المتخصصة في الصيانة.

٥- في سياق المسؤولية المدنية التقصيرية للدولة، يتعين عليها توفير شبكة طرق صالحة للاستخدام. يمكن أن يتحقق هذا العنصر في حال انحرفت إرادتها عن الواجبات المنوطة بها قانونياً، وذلك من خلال بناء الطرق بطريقة غير مطابقة للمواصفات أو من خلال تقصير الإدارة في تنفيذ أعمال الصيانة والإدامة لشبكة الطرق.

٦- أن أطراف دعوى المسؤولية المدنية للدولة نتيجة إخلالها بتوفير طرق آمنة صالحة للاستخدام هم كل من المتضرر وصفه مدعياً والدولة بوصفها مدعي عليها إضافة إلى الضامين المالي أو شركة التأمين.

٧- يعود الاختصاص القضائي في الأساس إلى محكمة البداية في جميع القضايا المتعلقة بالتعويض المدني، بينما يكون الاختصاص في قضايا التعويض عن حوادث السيارات لهيئة قضائية تتواجد في مقر الشركة الوطنية العراقية للتأمين.

٨- وزارة الإسكان والاعمار العراقية هي الجهة الإدارية ذات الاختصاص الموكل لها مهام انشاء وصيانة وتصميم شبكة الطرق العامة والاشراف عليها في العراق ويتبعها في ذلك عدد من الجهات ذات الصلة الاعتبارية والذمة المالية المستقلة مثل الطرق والجسور.

٩- إن قانون الزامية التأمين على السيارات يحدد نطاق التعويض فيه على الأضرار الجسمانية والأضرار المادية الواقعة على السيارة المؤمن عليها فقط، بينما الأضرار المادية الأخرى تخضع للقانون المدني.

ثانياً: التوصيات:

١- نقترح على المشرع العراقي إصدار قانون خاص يهدف إلى إنشاء صندوق مخصص لتعويض الأضرار الناتجة عن مسؤولية الدولة في عدم توفير شبكة طرق مناسبة للاستخدام، مع توضيح أحكام المسؤولية التقصيرية المتعلقة بهذا الموضوع.

٢-نقترح على المشرع أن يتضمن نصوصاً صريحة وواضحة تلزم الدولة ببناء شبكة طرق قابلة للاستخدام، بدلاً من الاكتفاء بالإشارة الضمنية لهذا الالتزام، وذلك لتجنب أي لبس أو تأويل.

٣-نقترح على المشرع العراقي إنشاء محكمة خاصة للنظر في القضايا المتعلقة بمسؤولية الدولة عن عدم إنشاء شبكة طرق مناسبة للاستخدام، بدلاً من ترك الأمر لمحكمة البداية. إذ إن إسناد الاختصاص إلى هيئة داخل شركة التأمين الوطنية يؤدي إلى تدخل كبير بين عمل القضاء والسلطة التنفيذية، مما يهدد استقلال القضاء وينتهك مبدأ الفصل بين السلطات.

٤-تطوير الطرق العامة والسريعة والفرعية ووضع العلامات الارشادية والدلالات المرورية لما لها من شأن في تقليل حوادث المرور.

٥-استخدام وسائل الإعلام السمعية والمرئية بصورة أكثر فاعلية في التوعية المرورية، والعمل على توجيه جميع مستخدمي الطرق به توعيتهم بقواعد قانون المرورية.

إلى الله الكريم والمانان أتوجه الثناء الخالص والشكر العظيم على إتمام هذا العمل، آملاً أن ينفع به، والحمد لله رب العالمين.

قائمة المصادر

أولاً: الكتب:

- أسماء موسى أسعد أبو سرور، ركن الخطأ في المسؤولية التقصيرية-دراسة مقارنة بين القانون المدني المصري والقانون المدني الأردني، جامعة النجاح الوطنية، ٢٠٠٦م.
- د. ترحيب بن محفوظ العنزي، التعويض الناتجة عن الأخطاء المرفقية والشخصية في النظام الإداري بالمملكة العربية السعودية، الجامعة الإسلامية، بالمدينة المنورة، ٢٠١٦م.
- د. حسين علي دنون: النظرية العامة للالتزام، مصادر الالتزام، أحكام الالتزام، إثبات الالتزام، دار الحرية للطباعة، بغداد، ١٩٧٦م، بند ٢٥١.
- د. سليمان مرقص: الوافي في شرح القانون المدني، المجلد الأول، (في الالتزامات)، (في الفعل الضار والمسؤولية المدنية)، القسم الأول، في الأحكام العامة، الطبعة الخامسة، ١٩٩٢م.
- د. سليمان مرقص: المسؤولية المدنية، دروس لطلبة قسم الدكتوراه في جامعة القاهرة سنة ١٩٥٥.

- د. عبد الحي حجازي: النظرية العامة للالتزام، الجزء الثاني، مصادر الالتزام، مطبعة نهضة مصر، ١٩٥٤م.
 - د. عبد الرزاق أحمد السنهاوري: الوسيط في شرح القانون المدني، نظرية الالتزام بوجه عام، مصادر الالتزام، دار النشر للجامعات المصرية - القاهرة، ١٩٥٢م، بند ٥٢٦.
 - د. عبد السلام التونسي: المسؤولية المدنية للطبيب في الشريعة الإسلامية والقانون السوري والمصري والفرنسي، حلب، سنة ١٩٦٦م.
 - د. عبد المجيد الحكيم & الأستاذ عبد الباقي البكري: الوجيز في نظرية الالتزام في القانون المدني العراقي، مصادر الالتزام، الجزء الأول، مديرية دار الكتب للطباعة والنشر، الموصل، ١٩٨٠م.
 - د. عدنان الياس يوسف الصابر، قانون الضمان الاجتماعي، دار الكتاب للطباعة، جامعة الموصل، العراق.
 - د. عطا سعد محمد حواس، دعوى المسؤولية عن أضرار التلوث، ٢٠١٢، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، مصر.
 - د. علاء فوزي زكي، أثر حوادث الطريق على حقوق العاملين المدنيين في القطاعين الخاص والعام، دار الحقانية للنشر والتوزيع، القاهرة، ٢٠١٠.
 - مازن راضي ليلو، القانون الإداري والمؤسسات الإدارية، منشورات الأكاديمية العربية، ٢٠٠٨.
 - د. محمد أحمد عابدين: التعويض بين المسؤولية العقدية والتقصيرية، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية - مصر، ١٩٨٥م.
 - د. محمد حسين منصور: النظرية العامة للالتزام، الجزء الأول، مصادر الالتزام، الإسكندرية، ٢٠٠٣.
 - د. محمد كامل مسلم الشوابكة، الفعل الضار (الخطأ السلبي) في المسؤولية التقصيرية، جامعة مؤتة، ٢٠١٤.
- ثانياً: رسائل ماجستير ودكتوراه:
- فرحان محمد جاسم الجناحي: الضرر في المسؤولية المدنية، رسالة ماجستير، كلية الحقوق، جامعة الإسكندرية، ٢٠١٧م.
 - هيرو أحمد علي، المسؤولية المدنية الناشئة عن الفعل الضار الإلكتروني، رسالة ماجستير، كلية القانون والعلوم السياسية، جامعة كركوك، ٢٠٢١.
 - ياسر عيسى مطشر الغريزي، المسؤولية التقصيرية الناشئة عن الأعمال المسببة للحوادث المرورية، رسالة ماجستير، جامعة الشرق الأوسط، ٢٠٢٠م.
- ثالثاً: بحوث المنشورة:

- د. زياد خلف عليوي، العلاقة بين الملكية والسيطرة الفعلية على العقار في تعويض مضار الجوار غير المألوفة، بحث منشور في مجلة كلية القانون للعلوم القانونية والسياسية، المجلد ١١ / العدد ٤٣ العام ٢٠٢٢.
- سامح عبد الواحد التهامي: المسؤولية المدنية عن فيرسة النظم المعلوماتية عبر الإنترنت، مجلة الحقوق، مجلس النشر العالمي، جامعة الكويت، العدد ٣، ٢٠١٦.
- د. عامر عاشور عبد الله المسؤولية المدنية الناجمة عن إساءة استعمال أجهزة الاتصالات الحديثة، بحث منشور في مجلة جامعة الأنبار للعلوم القانونية والسياسية، المجلد الأول، العدد الثالث، ٢٠١١م.
- د. عصام الهين، المسؤولية المدنية للدولة عن الحوادث المرورية الناشئة عن الطرق المتهاكلة، بحث منشور في مجلة جامعة عمر مختار، كلية الحقوق، ليبيا، العدد ٢٤، ٣١ ديسمبر ٢٠٢٣.
- د. وفاء حسين سلمان & رغدة نزار ناجي، تعويضات عقود تأمين السيارات في ظل تأمين المسؤولية المدنية، بحث تطبيقي في شركة التأمين الوطنية، بحث منشور في مجلة دراسات محاسبة ومالية، المجلد ١٨، العدد ٦٢، سنة ٢٠٢٣.
- د. هالة صلاح ياسين الحديثي، المسؤولية التقصيرية الناشئة عن التلوث بنواتج استهلاك المعدات والأجهزة الإلكترونية، دراسة مقارنة، بحث منشور في مجلة جامعة تكريت للحقوق، السنة ٤ / المجلد ٤ / العدد ٢ / الجزء ٢ / ٢٠١٩.

رابعاً: القوانين

- ١- قانون المدني الفرنسي
- ٢- قانون المدني المصري
- ٣- قانون المدني العراقي
- ٤- قانون المدني الأردني
- ٥- قانون أمانة بغداد رقم ١٢ لسنة ١٩٩٥
- ٦- قانون الطرق العامة رقم ٣٥ لسنة ٢٠٠٢ المعدل
- ٧- قانون وزارة الاعمار والإسكان رقم ٣٣ لسنة ٢٠١٢ المعدل
- ٨- قانون مرور رقم ٨ لسنة ٢٠١٩.