

الآثار النفسية والاجتماعية للحوادث المرورية واضرارها المادية

Psychological and social effects
Of traffic accidents and their material damages

الباحث: هشام فاضل كريم
كلية القانون - جامعة القادسية
Hshamfadl983@gmail.com

أ.د. علي نجيب حمزة
كلية القانون - جامعة القادسية
ali2013najeb@gmail.com

تاريخ قبول النشر: ٢٠٢٥/١/٢٨

تاريخ استلام البحث: ٢٠٢٤/١٠/٧

الملخص:

أن اتخاذ السبل الوقائية دليل ووعي يحسب للإدارة او الافراد لدفع أي خطر محتمل، وايضا سبباً آخر لتقليل نسبة الاضرار، وأن معرفة مسببات الحوادث المرورية، تعد من الضرورات القصوى لغرض طرح الحلول والمعالجات لتلك المشكلة والحد من هذه الآثار والاضرار، سواء البشرية والتي يمثل السائق النسبة الاعلى فيها، وغير البشرية المتعلقة بالإدارة من رداءة الطرق او نوعية المركبة، او بسبب الاحوال الجوية وغيرها، وما لتلك الاخطار من تأثيرات اجتماعية تشمل الممتلكات العامة والخاصة، فضلا عن فقد الارواح واصابة العديد منهم بعجز دائم، مما يتطلب توفير الرعاية لهم، فضلاً عن التأثير في سلوك الانسان من خلل في الذاكرة والتركيز، وفيما يخص الآثار الصحية التي تحدث جراء الحوادث المرورية وما تكلف الدولة من خسائر في صرف العلاجات وغيرها من انشغال الاطباء في فترة الرقود داخل المستشفى، ويصنف علماء النفس ان تلك الحوادث لها تأثير مباشر على الانسان وما تسببه من اضطرابات نفسية، أو حالة من العصبية التي تحدث للسائق أو الراكب أو المتضرر، خاصة إذا كان هو المعيل الاول للعائلة فيكون التأثير أكبر، وعندما وصف اغلب الفقهاء الحوادث المرورية بأنها ارباب يومي أو تشبه تكلفة الخسائر بالأمراض المزمنة أو السرطانية، وهذا ما نراه في كثرة الآثار والاضرار، ويضاف لما ذكر الضرر البيئي من وقوع هذه الحوادث، كتسرب الوقود من المركبة او الانبعاثات الغازية في الجو أثناء السير، وما ينتج عن تلك الآثار ضرراً اقتصادياً وتكلفة لخزينة الدولة على كل الاصعدة. لذا نحاول في هذا المبحث تسليط الضوء على الآثار النفسية والاجتماعية للحوادث المرورية في المطلب الاول، وأضرارها المادية في المطلب الثاني،

الكلمات المفتاحية: الآثار النفسية، الآثار الاجتماعية، الحوادث المرورية، الأضرار المادية، كلف

الحوادث المرورية.

Abstract:

Taking preventive means is a guide and awareness calculated for the administration or individuals to pay any potential danger, and also another reason to reduce the percentage of damage, and that knowing the causes of traffic accidents is



one of the extreme necessities for the purpose of offering solutions and treatments for that problem and reducing these effects and damages, whether human, in which the driver represents the highest percentage, and non-human related to management from poor roads or vehicle quality, or because of weather conditions and others, and the social effects of those dangers that include public and private property, as well as Loss of lives and permanent disability of many of them, which requires the provision of care for them, as well as the impact on human behavior of memory and concentration defect, With regard to the health effects that occur as a result of traffic accidents and the cost of the state in disbursing treatments and other doctors' preoccupation during the period of hospitalization, psychologists classify that these accidents have a direct impact on the human being and the psychological disorders they cause, or a state of nervousness that occurs to the driver, passenger or affected, especially if he is the first breadwinner for the family, the impact is greater, and when most jurists described traffic accidents as daily terrorism or similar to the cost of Losses due to chronic or cancerous diseases, and this is what we see in the many effects and damages, In addition to the environmental damage mentioned from the occurrence of these accidents, such as the leakage of fuel from the vehicle or gaseous emissions in the air while walking, and what results from these effects economic damage and cost to the state treasury at all levels.

Therefore, we try in this section to highlight the psychological and social effects of traffic accidents in the first requirement, and their material damage in the second requirement.

Keywords: psychological effects, social impacts, traffic accidents, material damage, costs of traffic accidents.

المقدمة:

من أجل وجود نظام نقل جيد، وحركة سير منتظمة، تسعى البلدان الى توفير أفضل المركبات، بالإضافة الى ضمان سبل الراحة فيها، وأيضاً تعمل الادارة على إنشاء الطرق وفق القياسات العالمية، وتقوم الجهات المعنية بأعداد التشريعات بالتوازن مع عدد السكان وعدد المركبات وتحديد الضوابط الخاصة بقيادة المركبة للمحافظة على أمن الركاب ومستخدمي الطريق بصورة عامة، وعلى الرغم من كل الاساليب المتخذة تظهر لنا أثار سلبية لتلك الحوادث، كالأثار النفسية التي تسيطر على السائق والمتضررين والمصابين، وما يرافقهم من خوف سواء في لحظة الاصطدام أو الانقلاب أو الدهس، عندها تبقى مشاهد الحوادث في الذاكرة وما تأثيرها على الاضطرابات النفسية والعصبية، لاسيما عند فقد عزيز أو معيل، فضلاً عن الاثار الاجتماعية التي تصيب العائلة بأكملها أو بعض منها من حالة الوفاة أو الجروح، مما يؤدي الى تعطيل الدور الاجتماعي المتماسك سواء على المستوى الاسرة، أو المستوى الدراسي أو الوظيفي، وغيرها من الاثار المؤثرة على الفرد بشكل مباشر، إضافة الى التكاليف الباهظة

التي تتأثر فيها موازنة الدولة من إعادة ترميم الطرق أو وفاة رجل المرور، أو تضرر المركبات بسبب تقصير الإدارة عند وقوع الحادث المروري، وللغرد النصيب الأكبر من تلك الأضرار، سواء كان سائقاً أو مشاة عند تضرر ممتلكاته الخاصة.

أهمية البحث: يقع على الإدارة أهمية تأهيل الأفراد اللذين يصابون بالآثار النفسية بسبب خطر الحوادث المرورية، بتوفير مراكز تأهيل علمية ورياضية وصحية، كذلك يترتب على السلطات التشريعية سن القوانين التي تساعد هؤلاء على مساعدتهم في مشاكل الحياة، واعفائهم من الرسوم والعلاجات التي يحتاجونها، فضلاً عن الرعاية الخاصة لهم، وما ينتج عنها من أضرار مادية، كالأضرار البيئية، فضلاً عن الحالات الاجتماعية التي تحدث جراء مخالفة مستخدمي الطريق لقانون المرور.

إشكالية البحث: لعدم وجود مراكز تأهيل تحتوي على أنظمة تربوية وصحية بالمستوى المطلوب أو بالمستوى التي وصلت إليه الدول المتقدمة، لمعالجة الآثار النفسية والاجتماعية التي يصاب بها الأفراد جراء وقوع الحوادث المرورية، مما لتلك الآثار من ضرر على الأسرة أو المجتمع أو على مستقبل الفرد نفسه، ومن تلك الآثار الإصابات البدنية أو العاهات المستديمة، فضلاً عن عدم وجود خطط من قبل الإدارة للحد من الأضرار الاقتصادية سواء التي تحدث للأشخاص أو للممتلكات.

أهداف البحث:

١. بيان الآثار النفسية والاجتماعية عن حوادث المرور، وتعين الحلول التي تعالج تلك الآثار جراء تقصير مستخدمي الطريق، بالمقارنة مع القانون المصري والفرنسي.

٢. تسليط الضوء على مدى تأثير الأضرار المادية الانسانية والبيئية منها، كيف معالجة الخسائر والكلف الاقتصادية، التي تحدث للأسرة أولاً، ومن ثم ما يقع على الإدارة وفقاً لقانون التأمين.

منهجية البحث: لتحقيق الأهداف المرجوة من البحث ارتأينا اتباع المنهج التحليلي المقارن لبيان على أهم التشريعات والآراء الفقهية والقرارات القضائية ذات الصلة بالموضوع، بالمقارنة مع البلدان الأخرى التي نظمت وحددت الحلول والمعالجات للآثار النفسية والاجتماعية عن حوادث المرور وأضرارها المادية.

هيكلية البحث: للإجابة على الإشكالية المطروحة في بحثنا هذا لابد من تقسيمه الى مطلبين، الأول نتناول فيه الآثار النفسية والاجتماعية عن الحوادث المرورية، والثاني نبين فيه كلف الحوادث المرورية وأضرارها المادية.

المبحث الأول: الآثار النفسية والاجتماعية عن الحوادث المرورية

مع كل تقدم والتطور الذي شهده العالم، تظهر هناك سلبيات أن لم تحسن الدول استغلال ذلك التقدم بصورة جيدة، لذا يصاحب نظام النقل العديد من المشاكل منها كثرة الحوادث المرورية، والتي باتت تشكل قلقاً اجتماعياً، وأيضاً تقف حجر عثرة في طريق نمو المجتمع وازدهاره، وتعاني جميع البلدان المتقدمة والنامية من هذه المآسي والالام، وما ينتج عنها من آثار اجتماعية وتداعيات نفسية، ومن المؤسف أن هذه الآثار ترتبط في أذهان الكثيرين لما تلحق بهم من خسائر مادية، وتخلّف العديد من



الاصابات والعاهات الجسدية للفرد، ولبيان تلك الاثار نقسم هذا المطلب على فرعين، الاول الاثار النفسية لحوادث المرور، والثاني الاثار الاجتماعية لحوادث المرور.

المطلب الأول: الاثار النفسية لحوادث المرور

للحوادث المرورية تأثير واضح على حياة الانسان، وتستمر حركة النقل من خلال ما يستخدمه الفرد من وسائل حديثة كالسيارات لقضاء حوائجه المختلفة، فحرصت الدول على بذل الكثير من الجهود لغرض تأمين المرور الامن، عن طريق اصدار التشريعات وأنظمة وتعليمات مرورية، تنظم فيها قواعد السير الصحيح.

وأشارت بهذا الخصوص المنظمات العالمية الى عدد الوفيات والجرحى جراء الحوادث المرورية، وأن هذه الاعداد لها من التأثير النفسي على الاسرة أو على مستوى الفرد لذا حرصت الدول المتقدمة على نشر التوعية المرورية في اغلب المؤسسات سواء التعليمية او الصحية وغيرها^(١)، لما يقع على بعض الافراد المعاقين من جراء الحوادث المرورية بعوق دائم كفقْد البصر، أو فقدان الذاكرة، أو بتر أحد الاطراف وغيرها من الاصابات فهذا يؤثر نفسياً على الشخص، من خلال شعوره بعدم الانسجام مع الناس، ولا يستطيع أخذ دوره الطبيعي في المجتمع، مما يؤدي به الى العزلة والاكتئاب والاضطرابات النفسية^(٢)، كما أن هذه الحوادث والمشاهد تبقى ملازمة لبعض الأفراد من خلال الاحلام والكوابيس، مما تؤثر على حياته الاجتماعية أذ يصبح شديد التحسس والعصبية وهي التي أطلق عليها بعض الفقه باضطرابات ما بعد الصدمة^(٣)، ففي فرنسا، أكد الفقه أن العمل على معالجة الامراض النفسية التي تسببها الحوادث المرورية مروراً بالاثار التي تتكبدها المؤسسات الصحية وما تقدمه من علاج للمرضى تكون في حالة تناقص لتلك الاعداد بسبب وجود التطور في الطب العلاجي والوقائي والنظام البيئي، اي من خلال قيام المؤسسات الفرنسية سواء الصحية او التعليمية او البيئية وبشكل مباشر بإدخال المحتاجين او المتضررين لهذه المؤسسات فوراً للعناية والعلاج والتأهيل، فضلاً عن التعويض المادي^(٤)، عكس ما نراه في الدول النامية.

وجرم المشرع المصري منح اجازة السوق للمصابين بأمراض نفسية، وحوادث المرور دور في زرع هذه الاثار النفسية لدى السائق أو الركاب أو مستخدمي الطريق من حيث المشاهد المروعة عند اصطدام المركبة او انقلابها وتضرر الاشخاص بسببها، وتؤدي هذه الحوادث الى فقدان الافراد لمزاياهم الاجتماعية والعملية والاسرية عند اصابهم بعاهة تعزلهم عن المجتمع^(٥)، كما أكد الفقه على تصنيف الامراض النفسية من ضمن الكلف الصحية، وتخلف الحوادث المرورية اصابات جسدية تتمثل بالجروح والخدوش، مروراً بالاثار التي تتكفلها المستشفيات للمرضى ونرى ان أعداد المصابين في تناقص بسبب عدم وجود تطور في الطب العلاجي والوقائي، وتشير المنظمة العربية للسلامة المرورية الى ان الحصيلة السنوية لحوادث المرور في البلدان العربية عي (٣٦ الف) الف قتيل، (و ٤٠٠ الف مصاب) بما يقارب النصف مليون حادث سنوياً، وبما يقارب فقدان شخص واحد لكل ١٥ دقيقة^(٦)، وهذا تحذير من قبل المنظمة

للقوف بجد لمحاربة هذه الخسائر البشرية من خلال العمل على تطور النظام البيئي والصحي والارشادي كما نجحت بذلك الدول المتقدمة.

وحرر الدستور العراقي النافذ جميع انواع وأثار التعذيب ومنها التعذيب النفسي^(٧)، وتعد المخالفات المرورية من الاخطاء الغير العمدية، بينما نرى أن (مخالفة السير عكس الاتجاه) والتي تسبب أرباك لحركة المرور بشكل مباشر ومفاجئ، مما تؤدي الى وقوع الحوادث المرورية وما يترتب عليها من أثار عديدة منها اجتماعية ونفسية، لذا يجب أن يقصر السائق ويحاسب بجريمة الايذاء العمد في مثل هذه الحالات.

كما أن هذه الاثار التي يصاب بها الشخص جراء تلك الحوادث تمنعه من مزايا عديدة، كالحرمان من الحصول على اجازة السوق، مما يولد منعه من قيادة المركبة، ويعد هذا عزل اجتماعي للمصاب بأثار نفسية كما جاء بشروط منح اجازة السوق في قانون المرور العراقي النافذ^(٨)، وهذه الاثار تعد ملاصقة للحدث المروري، فيجب ان يراعي المشرع تلك الاثار عند وضع النص العقابي.

وتعد وزارة الصحة العراقية من الجهات الحكومية المعنية بالسلامة المرورية ومعالجة الاثار النفسية لمرضى الحوادث وغيرهم، وهي مكلفة بالقيام بالخدمات الطبية والتجهيزات المتعلقة بهم وتأهيلهم، وتشجيع الباحثين بتقديم البحوث والدراسات العلمية في مجال الصحة النفسية^(٩)، وتراعي ايضا الاستعانة بالخبرة العربية والدولية ذات العلاقة وهذا من مهام الهيئة الوطنية للصحة النفسية.

وأكد الفقه بأن هناك عوامل نفسية يتعرض لها الانسان جراء الحادث المروري، كما ترافق الصدمات النفسية المصابين لتلك الحوادث مع ضغوط حادة يتعرض لها مخ الانسان وهي تمتد الى مرتكبي الحوادث وأسرهم ومن شاهد ذلك الحادث، ومن تلك العوامل فقدان بعض الاحبة وبعض اجزاء الجسم والاصابة بالشلل كل هذا يؤثر في حياته الاسرية والعلمية، ومن أعراض الصدمة ايضا استعادة الذكريات الأليمة أثناء النوم، فضلاً عن الاضطرابات والوسواس الذي يصيب العقل والشعور بالوحدة وفقدان الامل والشعور بعقدة المخالفة او الفعل، وضعف الترابط الاجتماعي بصعوبة اقامة علاقات مع الغير، كما هناك عناصر تساعد على مضاعفة تلك الاعراض كظهور اعمال مشابهة او أشخاص يذكرون ذلك الشخص بما ارتكب^(١٠)، وغيرها كمشاهدة الافلام والاذاعات المرئية وغير المرئية بهذا المجال.

وبعض الحوادث المرورية تنتهي بالصلح والتراضي، ورغم ذلك تعد واقعة قانونية ممكن الرجوع للمطالبة بالحقوق في حالة النكول من قبل أحد الاطراف ولا يشترط التصالح داخل المحكمة، وانما ساد العرف في حالة عدم الشكوى اثناء الحادث لا يجبر المتضرر بان تكون الاجراءات الخاصة بالصلح حصراً داخل المحكمة، وأيضاً تبقى اثارها مستمرة كرقود المصاب داخل البيت، وتعطيله عن دوامه، وبعض هذه الحوادث تكون بسبب عدم ترك مسافة الامان، او بسبب الزخم المروري، كما تذاع تلك الوقائع مصورة مع اثارها وشرحها للناس في التلفاز والاذاعات^(١١)، لغرض الوقوف على ادق التفاصيل والاسباب للمواطن والغاية من نقل الواقعة هو التوعية الاجتماعية.



ويبدو أن الرعب الذي يصاب به المجتمع من الحوادث المرورية وقوة الصدمة سواء بفقد الاحبة أو حتى ضياع الممتلكات، لها التأثير المباشر على نفسية الشخص، وتتقدم البلدان في هذا المجال من خلال انشاء مؤسسات صحية او انسانية مخصصة لتأهيلهم وأعادتهم للحياة، وندعو الى وضع التشريعات الكفيلة التي تضمن حقوقهم سواء من الذين تسببوا لهم بهذه الاثار، أو بتحميل الإدارة المسؤولية على منحهم امتيازات طبية واعانات مادية مستمرة، مما يولد بسد حاجتهم وعدم شعورهم بالعزلة الاجتماعية وعدم تفاقم حالاتهم بل العمل على زجهم في اعمال تناسب وضعهم وتقلل اعداداهم.

المطلب الثاني: الاثار الاجتماعية للحوادث المرورية

ليس من المعقول وضع عنصر مروري عند كل اشارة مرور، لتنظيم عملية المرور في الشوارع والتقاطعات، لذا أصبح من الواجب أن يعي المجتمع قواعد السير الصحيح، حتى لا يتسبب السائق ومستخدمي الطريق الآخرين في إيذاء الناس بصورة عامة، وإيذاء شخصه بصورة خاصة، ويعد الجهل بالقانون من الاثار الاجتماعية، التي تسبب حوادث المرور.

وقد تناولت بعض القوانين على عقوبات متنوعة، كالحرمان من التأمين من كان يقود مركبة وهو بحالة سكر واضح، أو أن يكون الحادث وقع بسبب حالة السكر التي عليها السائق، وبعض البلدان على سبيل المثال عاقبت السائق بقطع مسافة قدرها ثلاثون كلم" راجلا تحت مراقبة الشرطة كما في تركيا، وفي استراليا ينشر أسم السائق على وسائل الاعلام مع كلمة " أنه سكران" وفي ماليزيا يسجن السائق مع زوجته المدة اللازمة لرشده، وفي تونس تعتبر القيادة بحالة السكر ضرفاً مشدداً^(١٢)، وتعد هذه العقوبات من الاثار المباشرة للسائق نتيجة تهوره في قيادة المركبة.

وحدد قانون المرور الفرنسي، الاوزان او الحمولة التي يجب الالتزام بها من قبل السائق تجنباً لوقوعها على الطريق او أعاقه المركبات الاخرى، والتي من المؤكد انها تؤثر بالمجتمع، كما قرر لها المشرع عقوبة الغرامة او بالتخير مع عقوبة الحبس^(١٣)، لما للحمولة الزائدة من ضرر مباشر على خسف الطرق، واحتمالية انقلاب المركبة ذاتها، مما يؤدي الى تضرر السائق والركاب معاً.

وقُدمت العديد من الدراسات العالمية للحفاظ على أمن المجتمع من حوادث السيارات، حيث كان لمنظمة الصحة العالمية الموافقة على مقترح فرنسا المتضمن، قيام كل بلد بتحسين ١٠% من الطرق ذات الزخم المروري التي تحدث فيها وفيات وإصابات، وعلى مدى ٢٠ عاماً فيمكن أن يؤدي ذلك الى التقليل من أثار ووفيات الحوادث المرورية، وأيضاً لا نسمع بوجود اصابات بالملايين واثار مخيفة كالتي نراها^(١٤)، وللخلاص من المشاكل والاثار التي تصيب المجتمع لابد من التخطيط السليم للمستقبل حتى يتم توفير الامن المجتمعي وانهاء هذا الرعب اليومي.

واما المشرع المصري في قانون المرور فقد تضمنت اللائحة التنفيذية منه، على تمييز الحمولة لكل مركبة وأن لا تتعدى الحد المسموح به قانوناً، كما منع زيادة عدد محاور المقطورة او حمولتها، قبل نفاذ حظر تسييرها على عدد محاور مركبة النقل القاطرة لها او حمولتها^(١٥)، ويولد الالتزام بما ورد بقانون المرور الحفاظ على حياة

الآخرين من الخطر، وللفقه دور في دراسة الأمن الاجتماعي والمواطنة النشطة في المجتمع المصري، ولابد أن ينتصر الإنسان لنفسه من خلال توفير سبل الراحة التي تضمن الأمن الوجودي للأفراد، أي الحماية الاجتماعية والصحية، ولابد أن يشعر الفرد بأن الإدارة توفر له دائماً حاجاته الأساسية^(١٦)، ولا يمكن أن نتصور بأن هناك حاجة للإنسان أهم من حفظ نفسه وسلامة من الأخطار، لا سيما خطر الحوادث المرورية.

كما تثار قضية اجتماعية أخرى بسبب هذه الحوادث وهي تحويل الفرد الى عنصر غير فعال في المجتمع، أو ربما يصيبه الفقر جراء ذلك مما يولد مشكلة جديدة تضاف للأسرة وهي بغنى عنها^(١٧)، ويعتبر الفقر من الآثار السيئة التي يعاني منها الإنسان داخل المجتمع في ايقاف ديمومة الحياة.

وكفل الدستور العراقي للفرد، وخاصة الصغار والنساء والكبار الضمان الاجتماعي والصحي في حالة المرض أو الشيخوخة أو العجز عن العمل أو اليتيم، ومحاربة البطالة، كذلك ضمن للمواطن الوقاية من الخوف^(١٨)، ومن خلال ما اتضح تعد الحوادث المرورية، إحدى مصادر الخوف كما تنتج آثار اجتماعية كالعجز الدائم والأمراض والتعطيل عن العمل، وأيضاً تؤثر على الأسرة من خلال فقدانهم من هو معيلاً لهم فيصبح اليتيم وليد تلك الحوادث المرورية.

ونص المشرع على رعاية الإنسان الذي يصاب بالآثار النفسية أو الاجتماعية من اصحاب ذوي الاعاقة والاحتياجات الخاصة، ومساعدة الاشخاص الفقراء الذين يفتقدون مصدر رزقهم، ويدخل تحطيم المركبة او اصابة الفرد بحادث مروري على سبيل المثال ضمن رعاية السلطات الادارية والتشريعية^(١٩)، ولتأهيل القادرين منهم على العمل بتوفير مشاريع انتاجية لهم، وزجهم في المجتمع وازالة المؤثرات التي حدثت لهم، دور حقيقي في تقليص هذه الآثار، ويبدو أن بعض هذه القوانين معطلة بسبب نقص مراكز التأهيل او بسبب عدم وجود التخطيط المهني لأعداد المركبات التي تدخل البلاد تنافي عدد السكان، مما يفاقم الازمة اكثر فأكثر.

وحدد قانون المرور العراقي النافذ العقوبة المقررة للسائق الذي يتجاوز الحمل المقرر او عدم تغطية الحمل وبسبب ذلك يحدث تطاير او تساقط الحمل مما يؤدي الى ضرر للأشخاص والمركبات^(٢٠)، وحددها بغرامة (٢٠٠ ألف دينار).

وتتمثل الآثار الاجتماعية في الخسارة الناتجة عن الحوادث المرورية، كالأصابات التي يتأثر بها الركاب وبالتالي هم ارباب أسر، او معيل لأهله فتصبح الآثار أكثر جسامه، مما يؤدي الى تفكك العائلة، فضلاً عن دور الإنسان في تربية الابناء ليكونوا في مواجه واقعية مع متطلبات الحياة^(٢١)، وعكس ذلك فأن نشأة الابناء دون وجود الاب بالتأكيد تولد انحرافات سلبية للبعض، وأيضاً لما للرداع الرقابي من نتائج ايجابية ومنشودة خاصة اذا بدأ مع الافراد منذ الصغر.

وبهذا نؤيد ما جاء به قانون المرور المصري الذي اهتم بأدق التفاصيل الخاصة بموضوع الحمولة، عكس ما جاء به المشرع العراقي الذي حدد العقوبة دون الخوض بالتفاصيل في نص القانون، مما يشجع في التسبب بوقوع الاضرار الجسيمة سواء لمستخدمي الطرق، أو الطرق نفسها والمجتمع.



المبحث الثاني: كلف الحوادث المرورية وأضرارها المادية

بعد تشخيص أسباب الحوادث المرورية والتي تتسبب بأثار مباشرة على الانسان، مما ينعكس حدوث خسائر على الممتلكات الخاصة للمجتمع، وايضا هناك كلف اقتصادية تحدث للإدارة، كالتي تصيب المركبة، أو الطرق رغم وجود تأمين عليها، فضلاً عن الاضرار التي تقع للبيئة وتشويهها بانبعاثات سامة، وهناك اضرار بشرية تصدم الفرد بصورة خاصة عند سحب اجازة السوق او عندما تُسجل عليه جنحه بسبب تقصيره في حادث مروري يؤدي الى تسجيل سابقة جنائية بحقه، أو يصاب بحالة وفاة او جروح، رغم تجاوز اضرارها عن طريق التعويض مثلاً، ولكن تبقى حياة الانسان ثمنها هو بقائها على قيد الحياة، ولا يناسبها أي تعويض نقدي.

المطلب الأول: الكلف الاقتصادية لحوادث المرور

تتعرض آثار حوادث المرور ليس فقط على الاطراف المعنية بقطاع النقل، بل تمتد الى قطاعات حكومية اخرى، من حيث الموارد كقطاع السياحة، أو من حيث النفقات كالقطاع الصحي، وأيضاً لقطاع التأمين هو الآخر يتعرض لخسائر من تلك الحوادث جراء التعويض، وتدخل المركبة في أحداث تكلفة اقتصادية سواء لمستخدمها او للإدارة، رغم خضوعها لقانون التأمين الإلزامي.

وبين المشرع الفرنسي، كيفية خضوع المركبة الى قانون التأمين^(٢٢)، فالمادة الاولى منه نصت على (تتطبق أحكام هذا القانون على المتضررين من حوادث السير، لمركبة برية بمحرك ومقطورتها أو شبه مقطورتها أيضاً عندما يكونون منقولين بموجب عقد، باستثناء السكك الحديدية والحافلات الكهربائية التي تسير على خطوط خاصة بها، وجاء ذلك الاستثناء لكونها تسير بطرق خاصة مما يؤدي الى تقليل نسبة الخطر، فانهدام الخطر ينفي وجود فكرة التأمين والكلف، وبذلك أن المؤمن لا يلتزم اذا لم يتواجد الخطر.

ونظراً لتزايد عدد المركبات وتطورها تكنولوجيا، التي أدت الى تفاقم المشاكل وكثرة الحوادث التي تقع بسببها، مما يندرج بقيام المسؤولية المدنية والتعويض، ولموقف قانون التأمين الإلزامي الفرنسي الصادر في ٥ تموز يوليو سنة ١٩٨٥ نجد أنه حدد في مادته الأولى أن نطاق تطبيقه يتعلق (بحوادث السير الناشئة عن مركبة تسير بقوة الموتور أياً كان الشكل الذي تتخذه شكل السيارة أو قاطرة سيارات وغيرها من أشكال المركبات الموتورية التي تسير على الأرض فقط^(٢٣))، ويخرج عن نطاق تطبيق أحكام ذلك القانون القطارات لصريح نص المادة (وعربات المترو التي تسير على قضبان حديدية).

وأن التكلفة المالية لحوادث المرور في الاتحاد الاوربي في الاعوام الاخيرة بلغت ما يقارب ٢٠٠ مليار يورو، حيث يمثل البعد الانساني الضرورة القصوى في الدول المتقدمة في ظل الوفيات والاصابات المستمرة، لتأثيرها السلبي على التنمية الاقتصادية لدخل الفرد^(٢٤)، وهذا ما تسببه حوادث الطرق سواء بسبب تهور بعض السواق لوجود شوارع مؤثثة ومركبات صنع حديثة مما يؤدي عدم الالتزام بالتعليمات المرورية كالسرعة وعدم الانتباه وهذا ما يؤدي الى حدوث الغفلة اثناء القيادة.

وتُقدر تكلفة حوادث المرور في فرنسا عام ٢٠١١ على سبيل المثال بنحو ٢٣ مليار يورو، ونسبة ١% من الناتج المحلي، ورغم تلك الخسائر فأنها في معدل منخفض بشكل مطرد منذ عام ٢٠٠٥^(٢٥)، وتأخذ البلدان المصنعة للسيارات مبدأ الكلف في الحساب وتحلله مع مسببات الحوادث لتقديم الحلول المناسبة وقائياً وعلاجياً.

وزادت اعداد المركبات في البلدان عموماً وبشكل لافت للانتباه الى ان وصل كم المركبات سنوياً حول العالم عام ٢٠٠٢ الى ٨٠٠ مليون مركبة، ويتوقع ان تصل الى ٢ مليار مركبة عام ٢٠٣٠، كما يرافق تلك الزيادة ارتفاع في عدد الإصابات البشرية حيث يتوقع ان تتقدم الى المرتبة الخامسة قياساً مع اسباب الوفيات الاخرى، بعد ما كانت تحل في المرتبة التاسعة في عام ٢٠٠٤^(٢٦)، وهذا ما ينعكس سلباً على زيادة الكلف والخسائر الخاصة بالمركبة والطريق أيضاً.

وعلى مستوى العالم ايضاً، تقدر حوادث المرور على الطرق، بأنها السبب الثامن لسنوات العمر المعدلة حسب الإعاقة، حيث تمثل ٢,٦% من الإجمالي بتكلفة سنوية تقدر بنحو ٥١٨ مليار دولار في عام ٢٠٠٤، وقد صنف تقدير تقريبي لعبء المرض في فرنسا في عامي ٢٠٠٠-٢٠٠١ حوادث المرور على الطرق باعتبارها السبب الرابع لسنوات العمر المعدلة حسب الإعاقة بين الرجال والثاني عشر بين النساء^(٢٧)، وتعد تلك النسب الاحصائية احدى السبل التي تعتمد عليها الادارة لتشخيص السبلات لغرض معالجتها.

أما عن موقف القانون المصري من تكلفة المركبة عند وقوعها في حادث مروري فإنه يوجب التأمين من المسؤولية المدنية الناشئة عن حوادث مركبات النقل السريع، فضلاً عن لا فرق أن كانت المركبة واقفة أو متحركة فتشمل بالتعويض جراء الضرر، أو المصاب داخل المركبة أو خارجها، بغض النظر عن الاسباب التي تصدر من المركبة كانهجار الاطار أو تطاير الامتعة، أو تصادم بمركبة أخرى^(٢٨)، وبالعودة الى قانون المرور المصري رقم ١٢١ لسنة ٢٠٠٨ نجد أنه عرف المركبة^(٢٩)، وقسمها الى نوعين مركبات النقل السريع ومركبات النقل البطيء، وهذا ما اشار له الفقه في إحصائيات ودراسة علمية تخص الكلف الاقتصادية التي تسببها حوادث الطرق، حيث بلغت الخسائر في الوطن العربي بنحو (٢٤) مليار دولار كنتاج لتقديرين خسائر التلفيات والاصابات^(٣٠)، كما تقدر التكلفة المالية لحوادث السير في الدول النامية، والتي تفوق ال ٦٥ مليار دولار سنوياً^(٣١)، وهذا ما يتجاوز حجم المعونات المالية التي تتلقاها هذه الدول.

وتعرف الكلفة الاقتصادية لحوادث المرور بأنها الخسائر التي تضاف الى خزينة الادارة، أي الدولة كما في الاضرار التي تصيب المركبات والطرق والاشارات المرورية وباقي الممتلكات العامة^(٣٢)، وبهذا يتوجب على الدول ان تضع الخطط الاستثمارية سواء بتشغيل قروض التأمين او غيرها لمواجهة تلك الخسائر.



وجاءت في أحد بنود قانون التأمين العراقي النافذ، تعريف المركبة بأنها: كل مركبة ذات محرك آلي يعمل بالوقود، بمعنى أن نطاق التأمين لا يشمل المركبات التي لا تعمل بالوقود^(٣٣)، كالقطارات والعربات التي تسير بسكك الحديد، وتنص المادة الأولى من قانون التأمين الإلزامي النافذ في خضوع المركبة لأحكام التأمين على أنه تعتبر جميع السيارات في أراضي العراق مشمولة تلقائياً بالتأمين وفق أحكام هذا القانون، مع مراعاة المادة ١١ منه، فهي تنص: على أن يعقد اتفاق خاص بين المؤمن والجهة المختصة في الجيش عن السيارات العائدة له تبين فيه كيفية تسديد التعويضات والتزامات الطرفين، وفي التعديل رقم ٩ لسنة ٢٠١٦ تعديل قانون التأمين الإلزامي النافذ، أشار في المادة ٣ الى حذف المادة ١ من قانون المذكور.

وهناك قرارات قضائية تفسر ما جاء بتعريف المركبة، في قانون التأمين العراقي النافذ بأنها (كل مركبة ذات محرك آلي يعمل بالوقود، وقادرة على السير في الطرق البرية، عدا ما تسير منها بسكك الحديد وتكون بحكم السيارة المقطورة الملحق بها، ونجد من خلال النص المذكور أن التعويض لا يقتصر على المركبة فقط، وإنما شمل فئات غير المركبة^(٣٤))، لما لتصميم المركبة من أثر كبير يتعلق بارتفاع الكلف والاضرار الاقتصادية على الادارة ومستخدمي الطريق.

وأن الكلف تشمل كل ما يتصور وقوعه من السيارة من حوادث تلحق الأشخاص بالضرر كما في القانون المصري، ومن مفهوم الأحكام القضائية السابقة تبين لنا أن عقد التأمين الإلزامي يضمن المسؤولية المدنية الناشئة عن حوادث السيارات، بغض النظر عن ما إذا كانت السيارة واقعة أم متحركة، المهم أن يقع الضرر نتيجة استعمال سيارة معينة، لذلك نرى أنه من الضروري إعطاء وصف لمفهوم حوادث السيارات أسوة بنظام التأمين الإلزامي أولاً، لما له من أهمية في إزالة ألبس والغموض في المسائل الخاصة بحوادث السيارات من أجل تحديد الأضرار الناشئة عنه، ومنح التعويض المناسب للمتضررين منه، ونود الإشارة إلى إن المشرع العراقي يلزم شركة التأمين بالتعويض عن حالتي الوفاة والإصابة البدنية التي تلحق أي شخص جراء استعمال السيارة في الأراضي العراقية، ونجد أن مفردة الاستعمال الواردة في القانون العراقي، ومن خلال المنهج الذي أختاره المشرع والرامي إلى استيعاب أكبر عدد ممكن من المتضررين وشمولهم بالتعويض، وأن المهم في هذا القانون أن يكون الضرر ناجم عن استعمال السيارة حتى وأن كانت واقعة وشب فيها حريق نتيجة عطل في أجهزتها الكهربائية أم سقط أشخاص كانوا فيها، كما نرجح ما جاء به المشرع الفرنسي بأن يكون التعويض شامل سواء كانت أضراره بدنية أو بالأموال، كما لعدم تمكن البلدان النامية من مواكبة التطور الذي يحصل للدول المصنعة للمركبات وما تضعه من شروط في نوع وتصميم المركبة عامل ضعف يرافق المجتمع، ويصل الى التأثير على الدخل المعيشي على المستوى الفردي.

ويتضح مما تقدم أن قانون التأمين العراقي، قد شمل المركبة التي تستخدم الوقود بالتأمين دون غيرها بسبب استقطاع نسبة معينة من الوقود، لتغطية نشاطها اتجاه المتضررين، وهذا لا ينسجم مع التطور الحاصل لتشغيل المركبات كالتى تستخدم الطاقة الكهربائية، ويجب أن تشمل تلك المركبات ضمن تعديل للقانون المذكور، وبطريقة التأمين المباشر لتلك المركبة، كما نؤيد الموقف الفرنسي في معالجة

الاضرار الناشئة عن حوادث المرور الذي جاء موسعا بتغطية للأضرار وبصورة أشمل، كشموله المركبات الرياضية لكونها إحدى السباقات الرسمية بالبلد.

ويبدو أن الدول المتقدمة تقوم بشكل دوري بعمل دراسات حول التكلفة الاقتصادية لحوادث الطرق، وما يقع عليها من اضرار وأثار، فيتم العمل بتلك الدراسات والخطط والاهداف الاستراتيجية للحد من هذه الخسائر، أما الدول النامية فالكثير من الدراسات والابحاث لم تفعل بانتظام وبشكل مستمر، وانما يتم العمل بها بفترات متباعدة، مما يؤدي الى تفاقم تلك الكلف وعدم احتوائها.

المطلب الثاني: الاضرار البيئية جراء الحوادث المرورية.

تُعد حوادث المرور من الظواهر الاجتماعية، ومثلما لا يوجد مجتمع خال من الجرائم، أيضاً لا يوجد مجتمع خال من حوادث السير، فهناك تلاصق وثيق بين الحركة المرورية والأضرار البيئية، ويعتبر الانسان من أكبر مصادر الثروة وأهمها، رغم كل ذلك نجد من أكثر الخسائر والاضرار التي تحدث جراء حوادث المرور هي في العنصر البشري، وما يحدث للطريق من أضرار جراء بقايا تلك المركبات المحطمة، ومن العوامل الاخرى التي تنتجها حركة السير هي الاضرار بالبيئة سواء لرداءة المركبة او الاهمال من قبل السائق أثناء القيادة.

تعددت الأضرار التي تقع نتيجة الحوادث المرورية ولا تقف عند الاضرار البشرية بل تتعداها بأحداث اضرار للبيئة ايضا، ومن خلال ازدياد حجم جرائم المرور، وما نراه من تأثير يقع على الطريق، بتحطم المركبات، وتضرر ممتلكات الدولة، وعلى الادارة المسؤولية بإزالة تلك الأضرار التي تحصل للبيئة من خلال استمرار المرفق العام، واقتراح القوانين الرادعة لتنفيذ بنود أغلب دساتير العالم، والتي لا تخلو من الالتزام والمحافظة على وجود بيئة نظيفة وسليمة للمجتمع.

ففي فرنسا، تسعى الادارة الى تنفيذ عدد من الاجراءات القانونية، بمعنى انها مسؤولة عن استمرار المرفق العام، كالحفاظ ايضا على السير المنتظم في النظام المروري، دون انتظار الأوامر والتعليمات من المشرع، وتأتي هذه الصلاحيات من قبل ما فسرته مجلس الدولة الفرنسي بخصوص تنفيذ القوانين^(٣٥)، لذا فسلطة الادارة التقديرية في حفظ النظام العام هي قائمة دون توقف قانوني طالما هناك مصلحة عامة تتطلب الاستمرار، كمنح الاولوية لمركبات الطوارئ في السير على حساب المركبات الاخرى بعيدا عن الرقابة القانونية عند أطفاء الحرائق او اسعاف المرضى عند وقوع الحوادث المرورية، حفاظاً على سلامة العامة وايضا يصب ذلك في سلامة البيئة من التلوث والمخلفات.

ويقول بعض الفقهاء الفرنسيين، في إطار حماية البيئة أن الضبط الخاص لحفظ البيئة من الغازات العادمة والتي تأتي بسبب استخدام المركبات في الطرق العامة، هو بمسائلة كل متعدي للبيئة، او كل عمل بطبيعة يمس سلامة الحركة المرورية او سلامة الطرق، او ما يضر بالصحة العامة، وأيضا ما يتم من بفعله تشويه الشوارع أو أشغالها دون جواز قانوني، فهنا لابد من محاكمة مرتكبي تلك الاعمال أمام السلطات القضائية بأشد العقوبات^(٣٦) ويعد ذلك من الاعمال الوقائية ليتجنب السائق وغيره العبث بالبيئة سواء بقصد او من خلال الاعمال الخاطئة كالسير بالمركبة دون مراعاة الانظمة والتعليمات.



وللحاجة الملحوظة للحد من انبعاثات ثاني اكسيد الكربون من اجل تجنب الانحباس الحراري العالمي، هو السبب الرئيسي الذي يحرك صانعي السيارات في أوروبا والشرق الاوسط، مما دفع ذلك الى اتفاق بين المفوضية الاوربية وجمعية مصنعي السارات الاوربية (ACEA)، على انخفاض متوسط انبعاثات ثاني اكسيد الكربون الى (١٤٠) جراما لكل كيلو متر، وكما تم قبول الاتفاقية من قبل منتجي المركبات في اليابان وكوريا الجنوبية.^(٣٧)، لان ذلك سينعكس مستقبلا على طبيعة السيارات التي نقودها. ويلزم قانون المرور المصري، كل قائد مركبة تسبب في تلويث الطريق بألقاء الفضلات، أو مخلفات بناء، أو يقود مركبة وينبعث منها دخان كثيف، أو عادم غير مطابق للشروط البيئية^(٣٨)، وحدد لها العقوبات الرادعة لكونها مضرّة بالصحة العامة، كذلك مؤثرة في صلاحية الشوارع لسير المركبات وغيرها.

اما قانون البيئة المصري، والذي منع أي مظاهر لأشغال الشوارع والطرق العامة والتأثير على نظافة البيئة، كذلك منع تجاوز الحد المسموح به لشدة الاصوات عند استخدام الآلات التنبيهية^(٣٩)، كما لا يجوز استعمال الآلات او المركبات او المحركات التي ينبعث عنها (عادم) يتعدى الحد المرخص به قانوناً^(٤٠)، كما أكد ذلك قرار وزير الداخلية المصري والمعدل لقانون المرور المصري النافذ وتعديلاته وقانون البيئة ايضا، والخاص لا يجوز الترخيص بتسيير المركبات التي يصدر منها عادم، كما يتم قياس وفحص تلك المركبات بالأجهزة التي توفرها شؤون البيئة، كما يتم الاشراف على هذه الاجهزة ايضا من مديرية المرور وفقاً للإجراءات الفحص البيئي^(٤١)، حفاظا على البيئة من العادم من تشغيل محرك المركبة، ويوفر هذا الفحص البيئي مركبات آمنة، وبيئة نظيفة تؤدي الى السلامة المرورية والمجتمعية.

وأعطى الدستور العراقي لكل فرد حق العيش في ظروف بيئية سليمة، وتتكفل الدولة حماية وتنوع هذا الحق وايضاً المحافظة عليه^(٤٢)، وأصبح من الواجب توفيره للمجتمع، وعلى سلطات الدولة ان تشرع القوانين لتطبيق ما اراده المشرع، وكلاً حسب وظيفته، ولجهاز النقل اهداف عديدة، منها الحفاظ على البيئة من خلال نوعية المركبة التي يتم استيرادها بالتعاون مع الجهات المعنية، وكذلك توفير مستلزمات وقائية داخل الباركات لوقوف المركبات، كأجهزة الاطفاء والاسعافات الاولى لغرض منع تلوث البيئة اثناء تعرض المركبة للأحترق مثلاً، كما يقع ذلك على سائقي المركبات أيضاً من خلال التزامهم بنظام وتعليمات المرور توفير جهاز لمنع التلوث وتخفيف الصوت (عادم) الغازات^(٤٣)، وأد حققت الإدارة حماية للركاب من الحادث المروري، بالتأكيد فأنها منعت تلك الاثار والاضرار والكلف المالية والخسائر البدنية من أن تقع، وأيضاً ساعدت الجهات المختصة بتوفير بيئة نظيفة خالية من تلوث المركبات المحطمة.

وهذا ما اكده قانون حماية وتحسين البيئة العراقي، والذي تضمن في احد مواد المسؤولية على كل من سبب بفعلة الشخصي او اهماله او تقصيره او بفعل من هم تحت رعايته او رقابته او مخالفة للقوانين والانظمة والتعليمات ضرراً بالبيئة^(٤٤)، وهذا ما نجده عند تهور سائق المركبة واحداً ضرراً بالممتلكات العامة للدولة، كوقوع أعمدة الكهرباء وتسببها بحرائق او تلوث للبيئة، او بقاء المركبة في الطرق وهي محطمة، وما يقع من وقود في الشارع، او عدم السيطرة على اخلاء الركاب ويؤدي ذلك الى اختناقهم داخل المركبة بسبب الغازات او عدم توفر شروط السلامة.

وعند وقوع الحادث المروري تقوم مفارز شرطة المرور برسم مخطط مروري لبيان المقصر، وايضاً ذكر كل تفاصيل واضرار ذلك الحادث، وتُعرض تلك المخططات على القضاء لمحاسبة من تسبب في اضرار بيئة جراء ذلك التصادم او الانقلاب الذي يحدث للمركبة^(٤٥)، وتتأثر البيئة بكل تلك الاضرار وربما تسبب بحفر الطرق مما يؤدي الى تضرر المركبات، فضلاً عن الخسائر الادارية في تصليح الشوارع. وأكد القضاء في حكم له أن الاضرار التي وقعت نتيجة ترك المواشي على الطريق، وعدم أخذ الحيطة الكافية لمنع وقوع الضرر، وبسببها أدت الى اصطدامها بالمركبة وانقلابها وتضرر السياج الخاص بالشارع، ما هو الا سبب كافٍ لأثبات الادانة على صاحب الحيوان^(٤٦)، وهذا الحكم رادع للمواطن لكي يتخذ الحراسة الكافية، لأن الطريق يدخل ضمن حماية المجتمع ايضاً.

وفي قرار قضائي آخر، يقصر المقاول او الشركة المنفذة لأعمال الصيانة في الطرق، حيث وقع الحادث مروري على الطريق السريع ضمن محافظة المثني، والذي راح ضحيه اكثر من اربعة اشخاص ما بين متوفي وجريح، وكان السبب الرئيسي هو غلق الطريق لمسافة قصيرة لوجود اعمال صيانة في هذا الجزء، وتحويله هذا القطع الى السايذ الاخر، دون الاهتمام بنصب دلايات كافية او ارشادات مرورية من قبل المقاول المنفذ، فضلاً عن استمرار السائق الذي يقوم بالانتقال الى السايذ المشترك بالسير لمسافات بعيدة دون الرجوع الى السايذ المخصص له، وهذا ما يؤثر سلباً على البيئة من الناحية الحضارية او عدم توفير طرق بديلة وفق تصميم جيد عند العمل في صيانة الطرق^(٤٧)، لكي نتجنب الحادث المروري وأثره وأضراره.

ومن أكثر الاضرار التي تحصل للبيئة ويقع منها خسائر بممتلكات الدولة، هي قيادة المركبة تحت تأثير السكر او المخدر، التي تؤدي الى عدم التركيز أو انحراف السائق واصطدامه في علامات الطريق، او بالسيارات الواقفة وعلامات الانارة او الصعود على الأرصفة والخروج من التقاطعات الضوئية^(٤٨) ولذلك فأن اجراءات السلامة يجب ان توجه الى التوعية بخطر وحظر تلك المسكرات او المخدرات، من خلال الفحص المفاجئ للسائق او خلال مراجعته اي دائرة تقوم بمنعه والابلاغ عنه في حالة وجوده متناولاً لتلك المحظورات ليحال الى المحاكم ويكون رادعاً لغيره، وهذا ما يدر بالنفع الاجتماعي والاقتصادي للمجتمع والادارة.

ومن العناصر المساهمة في مجال الحفاظ على بيئة سليمة، هي التخطيط الحضري تجنباً لتكرار وقوع الحوادث في مناطق جغرافية متكررة، وايضاً هندسة الطرق التي تطرقنا لها في هذه الدراسة لما للتصميم الهندسي للشوارع وملحقاته كتصريف المياه وتأثير الشوارع بالإنارة الإلكترونية، دور في المفهوم الاستراتيجي للسلامة المرورية، وايضاً للضبط المروري دور حقيقي وميداني في الحفاظ على السلامة المرورية، في وضع الرادارات لضبط السرعة، واستخدام الليزر من قبل رجال المرور ليلاً مما يؤدي الى الحد من تلك الحوادث^(٤٩)، وخاصة بالطرق السريعة والمكشوفة وحفاظاً على البيئة من المخلفات المرورية.



ويبدو مما تقدم ان حوادث السير هي مشكلة متعددة الاسباب والاثار والاضرار وللبيئة نصيب من ذلك، ويجب على الدولة تفعيل القوانين التي تحافظ على البيئة والزام الدوائر المختصة بتطبيقها، والتي تبدأ من نوعية أسيراد المركبات التي لا تؤثر عند تشغيلها على التلوث، كذلك وضع العقوبات الرادعة كسحب اجازة السوق، وفرض الغرامات التي تصل الى الحبس على السائق الذي يقود المركبة وهو تحت تأثير السكر أو المخدر أو اذا تسبب بمخالفات تؤدي الى انقلاب المركبة او تصادمها دون وعي، مما يولد ارباك السير وتحطم المركبات وتأثيرها على البيئة والمجتمع.

الخاتمة:

الاستنتاجات

١. تعرفنا على السبب الرئيسي لوقوع الحوادث المرورية المتمثلة بالعنصر البشري اي السائق، ولكون الحادث المروري الذي يرتكبه السائق مرتبط بعدد من العناصر والاسباب في مقدمتها العنصر الفني اي القيادة دون امتلاكه اجازة السوق مما يولد قلة الوعي المروري، والذي يسبب الخسائر الاقتصادية والاثار البشرية والاضرار المادية.

٢. لوحظ أن السبب الصحي كأن لا يكون مصاباً بمرض معين يقلل من كفاءته في القيادة كالمرض السكري، والسبب النفسي كالقيادة تحت تأثير المشروبات الكحولية أو المخدرة، والسبب الاجتماعي من عدم احترامه للمشاة او سوء استعماله لمصابيح المركبة كون القيادة فن وذوق واخلاق تتطلب التدريب والممارسة واليقظة، لجوؤه الى السرعة اثناء القيادة ولأن السرعة سبب رئيسي في وقوع الحوادث وخير مصداق على ذلك قول الله تعالى (ولا تلقوا بأيديكم الى التهلكة) ومدى استطاعته على السيطرة اثناء وقوع حادث مفاجئ، الامر الذي يبرز بوضوح أهمية سائق المركبة مع الحوادث المرورية. (توصيات تشديد الغرامة وارشاد السائق على تعليمات ق المرور، والتأكد خلوه من الامراض النفسية والعقلية والبدنية وبفحص سنوي، وايضا من خلال البحث لوحظ ان الهاتف النقال يشغل السائق بنسبة كبيرة تؤدي الى حجب جزء من الرؤيا وعدم الانتباه اثناء القيادة.

٣. ويبدو مما سبق ان حوادث الطرق هي ظاهرة متعددة الاسباب والاثار والاضرار، وللبيئة نصيب من ذلك، ويجب على الجهات المعنية تفعيل القوانين التي تحافظ على البيئة والزام الدوائر المختصة بتطبيقها، والتي تبدأ من نوعية استيراد المركبات التي لا تؤثر عند تشغيلها على التلوث، كذلك وضع العقوبات الرادعة كسحب اجازة السوق، وفرض الغرامات التي تصل الى الحبس على السائق الذي يقود المركبة وهو تحت تأثير السكر أو المخدر أو اذا تسبب بمخالفات تؤدي الى انقلاب المركبة او تصادمها دون وعي، مما يولد ارباك السير وتحطم المركبات وتأثيرها على البيئة والمجتمع.

٤. وينتج لنا أن الدول المتقدمة تقوم بشكل دوري بعمل دراسات حول التكلفة الاقتصادية لحوادث المرور، وما يقع عليها من اضرار مادية، فيتم العمل بتلك الدراسات والخطط والاهداف الاستراتيجية للحد من هذه الخسائر، أما الدول النامية فالكثير من الدراسات والابحاث لم تفعل بانتظام وبشكل مستمر، وانما يتم العمل بها بفترات متباعدة، مما يؤدي الى تفاقم تلك الكلف وعدم احتوائها.

التوصيات

١. نقترح ادخال المصابين بالآثار النفسية والاجتماعية جراء الحوادث المرورية مراكز تأهيل صحية وارشادية، تتكون من أطباء اختصاص، وخبراء بعلم النفس والاجتماع، وبالتنسيق مع الجهات المعنية وممثل عن وزارة التربية وزارة الداخلية لغرض طرح الحلول لمعالجة هذه الاثار واعادتهم للمجتمع، كما نوصي بتحديد حجم الأضرار الاقتصادية والبشرية من قبل وزارة التخطيط بشكل نصف سنوي وليس كما معمول به سنوياً، لكي تستطيع الجهات كلا حسب اختصاصه بالتحرك للتخفيف من تلك الخسائر والاضرار.
٢. نوصي الادارة بالمراقبة المستمرة لقائدي المركبات، وأجراء الفحص المفاجئ لهم، وذلك لمكافحة تعاطي المخدرات أو المشروبات الاخرى التي تؤثر على نفسية السائق، ووضع العقوبات الرادعة كسحب اجازة السوق لمدة (سنة) في المرة الاولى، وتسحب بشكل نهائي في حال تكرار التعاطي مرة اخرى، لما تسببه من اثار بشرية وبيئة وكلف مادية واقتصادية.
٣. نوصي بوضع البرامج والخطط العلمية وبما ينسجم مع الانواء الجوية والتي تساهم بتفعيل ارادة المشرع حسب نص المادة (٣٣، ١١٤/ثالثاً) من الدستور العراقي لعام ٢٠٠٥، والخاصة بحماية البيئة.
٤. نوصي المشرع باستثناء الذين اصابوا بالأمراض النفسية والمادية بسبب الحوادث المرورية، من شرط منح اجازة السوق، بإضافة نص للمادة (٢١/اولاً/د) من قانون المرور النافذ رقم ٨ لسنة ٢٠١٩، (يستثنى المصابون بالآثار الصحية، بعد تأييد تأهيلهم أو استمرارهم بالتعافي من قبل مراكز التأهيل الخاصة بهم من منح اجازة السوق، لكي لا يصابون بالعزل الاجتماعي).

الهوامش:

- (١) تقرير منظمة الصحة العالمية في ٢٠٠٤/٤/٧_ يوم الصحة العالمية_ أشار إليه اللواء الماجستير عبد الوهاب التحافي في كتاب الخبرة القضائية في المسائل المرورية، لم ينشر، عام ٢٠٠٥، ص ١.
- (٢) د. راضي عبد المعطي السيد، الآثار الاقتصادية لحوادث المرور، جامعة نايف العربية للعلوم الامنية، الرياض سنة ٢٠٠٨، ص ١٣٨.
- (٣) حمود هزاع الشريف، الآثار النفسية للحوادث المرورية، ندوة علمية، مركز الدراسات والبحوث، جامعة نايف العربية للعلوم الامنية، سنة ٢٠٠٦، ص ٢.
- (٤) د. راضي عبد المعطي السيد، الآثار الاقتصادية لحوادث المرور، مصدر سابق، ٢٠٠٨، ص ١٢٦.
- (٥) ينظر: نص المادة ٣٥/٢ من قانون المرور المصري رقم ٦٦ لسنة ١٩٧٣ المعدل (يشترط لمنح رخص القيادة، لياقته صحياً للقيادة من حيث سلامة البنية والنظر والخلو من العاهات التي تعجزه عن القيادة.
- (٦) خالد محمد الرشدي، تقنيات الطرق، المؤسسة العامة للتعليم الفني والتدريب المهني، السعودية، سنة ٢٠١٥، ص ٢٠.
- (٧) ينظر المادة ٣٧/اولاً/ج من الدستور العراقي لعام ٢٠٠٥ النافذ.



(^٨) نصت المادة ٢١/أ/د، من قانون المرور العراقي رقم ٨ لسنة ٢٠١٩ النافذ، على أنه: يشترط فيمن يمنح اجازة السوق أن يكون لائق نفسياً بتقرير من لجنة طبية مختصة تثبت لياقته الطبية للقيادة.

(^٩) ينظر: ينظر نص المادة (٣/و) من قانون الصحة النفسية العراقي رقم ١ لسنة ٢٠٠٥، والتي تنص: من مهام الهيئة الوطنية للصحة العامة، الاسهام مع الجهات العلمية في العراق لعقد المؤتمرات والندوات وتشجيع البحوث والدراسات العلمية في مجال الصحة النفسية، كما ينظر نص الفقرة (ح)، من ذات المادة، الاستعانة بخبرة المنظمات العربية والدولية ذات العلاقة.

(^{١٠}) ينظر: الاستاذ محمد عمارة، الاثار النفسية والاجتماعية لحوادث المرور من منظور ديني، مجلة الحكمة للدراسات التربوية والنفسية، جامعة الوادي، المجلد ١، العدد ٢، سنة ٢٠١٣، ص ٢٦٦.

(^{١١}) اللواء عمار وليد، برنامج التوعية المرورية، قناة العراقية، حادث مروري ضمن تقاطع بور سعيد، مجسر فلسطين، بغداد، في يوم ١٠/٨/٢٠٢٣.

(^{١٢}) ينظر: البشير زهرة، التأمين البري، الناشر دار بو سلامة، تونس، محفوظ لدى مكتبة الروضة الحيدرية، بالرقم (٢١٣١٩١) لسنة ٢٠١٩، ص ٢٦١، ٢٦٢.

(^{١٣}) أنظر: نص المادة (٤-٣١٢ R) من قانون مرور الفرنسي، والتي تم تعديلها في ١/١/٢٠٢٢، فأصبح الوزن الاجمالي المسموح به للمركبات في الحدود الثابتة، بحيث يكون وزن المركبة بمحرك ذلت محورين او مقطورة ذات محورين (١٩ = طنا)، اما المركبة ذات ثلاث محاور يكون (٢٦ طنا)، اما المركبات التي تحتوي على اربعة محاور فيكون (٣٢ طنا)، والحافلة المفصلية التي تتكون من قسمين مفصليين فيكون (٣٨ طنا)، ونفس الوزن للعربة المفصلية.

(^{١٤}) منظمة الصحة العالمية، أنقاد الارواح، مجموعة تقنية للسلامة على الطرق، سويسرا، عام ٢٠١٧، ص ٢٣. نقلا من د. محمد ابراهيم محمد، الاثار الاقتصادية لحوادث المرور، دراسة مقارنة، سنة ٢٠٢٠، ص ٧٥.

(^{١٥}) ينظر: نص المادة (٨٦) من اللائحة التنفيذية المرقمة ٢٧٧٧ لسنة ٢٠٠٠، من قانون المرور المصري رقم ٦٦ لسنة ١٩٧٣ المعدل. كما جاء الفصل الحادي عشر بأثني عشر مادة من (٨٥ _ ٩٧) من القانون المذكور جميعها تحذر وتشترط وتلزم السائق الذي يقود المركبات الحمل بأن لا ينتج ضررا على الاشخاص او يسبب ضرر للأموال العامة او الخاصة، او تسببه بالضوضاء وعدم تطاير الحمولة او ينبعث منها يضر بالصحة او يضر بالبيئة، كما يجب على السائق عند وضع الحمولة ان لا يحجب الاشارات اليدوية او اشارات الاتجاه او انوار المركبة والعدسات العاكسة او أرقام اللوحات المعدنية، كما هناك تفاصيل اخرى تخص نوعية ادوات الربط ومتانتها، وايضا نوعية الصندوق الذي يحمل اللحوم او الالبان او الاسماك او الطيور لأن تكون مبطناً من الداخل بالزنك او الصاج، وكذلك الصهاريج المخصصة لنقل الماء ان تكون مبطنة بالقصدير او من المعادن التي لا تحدث تفاعلاً كيميائياً، الى باقي التفاصيل الخاصة بعرض او طول او ارتفاع الحمولة وبقيّة المواد القانونية الخاصة بتعليمات الحمولة.

(^{١٦}) سارة البلتاجي، الامن الاجتماعي والاقتصادي والمواطنة النشطة، دراسة في المجتمع المصري، المركز العربي للأبحاث ودراسة السياسات، ط ١، قطر، ٢٠١٦، ص ٢٧، نقلا عن مجلة الباحث للدراسات الاكاديمية، تداعيات الاجتماعية والاقتصادية لحوادث المرور في الجزائر، المجلد ٦، العدد ٣، السنة ٢٠١٩، ص ١٣٤.

- (١٧) عايد علي الحميدان، الآثار الاجتماعية للحوادث المرورية، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، مركز الدراسات والبحوث، سنة ٢٠٠٦، ص ٩.
- (١٨) ينظر: نص المادة (٣٠/ثانيا) من الدستور العراقي لعام ٢٠٠٥، والتي تنص على (تكفل الدولة الضمان الاجتماعي والصحي للعراقيين في حالة الشيخوخة أو المرض أو العجز عن العمل أو التشرد أو اليتيم أو البطالة، وتعمل على وقايتهم من الجهل والخوف والفاقة، وتوفر لهم السكن والمناهج الخاصة لتأهيلهم والعناية بهم.
- (١٩) ينظر: المادة (٣/عاشرا) من قانون وزارة العمل والشؤون الاجتماعية رقم ٨ لسنة ٢٠٠٦ المعدل.
- (٢٠) ينظر: المادة (٢٥/أولا ح-ط) من قانون المرور العراقي رقم ٨ لسنة ٢٠١٩ النافذ.
- (٢١) كرار كريم ماجد، التحليل المكاني للحوادث المرورية في محافظة المثنى، مصدر سابق، سنة ٢٠١٧، ص ١٥٦.
- (٢٢) المادة الاولى من قانون التأمين الالزامي الفرنسي رقم ٨٥-٦٧٧ في ٥ تموز ١٩٨٥.
- (٢٣) د. سعد السيد قنديل، مشكلات تعويض حوادث السيارات (دراسة مقارنة)، مصدر سابق، سنة ٢٠١٤، ص ١٢.
- (٢٤) راضي عبد المعطي السيد، مصدر سابق، ص ٩، ١٠٧.
- (٢٥) د. محمد إبراهيم محمد، الآثار الاقتصادية لحوادث المرور، دراسة مقارنة، مصدر سابق، ص ١٩٤.
- (٢٦) د. محمد إبراهيم محمد، الآثار الاقتصادية لحوادث المرور، دراسة مقارنة، مصدر سابق، ص ١٢٤.
- (27) Lapostolle, B. Gadegebeku, A. Ndiaye, E. Amoros, M. Chiron, et al. The burden of road traffic accidents in a French Departement: the description of the injuries and recent changes. BMC Public Health, The burden of road traffic accidents in a French Departement: the description of the injuries and recent changes.2009.P3.
- (٢٨) هذا ما نصت عليه المادة الاولى من قانون التأمين الاجباري المصري النافذ رقم ٧٢ لسنة ٢٠٠٧.
- (٢٩) نصت المادة (٣) من قانون المرور المصري رقم ١٢١ لسنة ٢٠٠٨ بالمقصود بالمركبة (كل ما أعد للسير على الطرق العامة من الآلات أدوات النقل والجر وتقسّم هذه المركبات الى، مركبات النقل السريع: وهي السيارات والجرارات والمقطورات ونصف المقطورات والدراجات البخارية وغير ذلك من الآلات والمعدة للسير على الطرق العامة، واما النوع الثاني هي المركبات النقل البطيء: وهي الدراجات غير الالية والعربات التي تسير بقوة الانسان أو الحيوان.
- (٣٠) بوزيد سراعني، جامعة قسنطينية، مجلة الباحث للدراسات الاكاديمية، التداعيات الاجتماعية والاقتصادية لحوادث المرور في الجزائر، دراسة مقارنة، المجلد ٦، العدد ٣، ٢٠١٩، ص ١٣٠.
- (٣١) احمد درديش، وعبد المنعم شريط، واقع حوادث المرور في الجزائر، مجلة العلوم الانسانية، العدد ٧، الجزء الثاني، ٢٠١٧، ٢١٩.
- (٣٢) عثمان محمد غنيم، الكلفة الاجتماعية والمادية لحوادث المرور، مجلة جامعة دمشق، المجلد ٢٦، العدد ١، ٢٠١٠،
- (٣٣) ينظر: البند ثانيا من المادة ثانيا، من قانون التأمين العراقي الالزامي رقم ٥٢ لسنة ١٩٨٠.
- (٣٤) ينظر: ما جاء بقرار محكمة التمييز الاتحادية ذو الرقم 437/هيئة مدنية/تأمين/2013/ في 15/3/2013 والذي ينص على (اصطدام سيارة نوع ميتسوبيشي مع دراجة نارية) وكما تسمى بالعرف (ستوتة) ومن ثم انها مشمولة بقانون التأمين: لان لها محرك ألي ويعمل بالوقود وتسير على الطرق البرية.



- (٣٥) د. محمد كامل ليلة، مبادئ القانون الاداري، الطبعة الاولى، القاهرة، دار النهضة العربية، بدون سنة نشر، ص ٣٠٠.
- (٣٦) د. فتحي فاروق محمود، النظام القانوني للطرق العامة، دراسة مقارنة في مصر وفرنسا، مصدر سابق، ط١، سنة ٢٠٢٣، ص ٣٣٩.
- (٣٧) Paul Nieuwenhuis and peter wells' The automotive industry and the environment' WOODHEAD PUBLISHING LIMITED' Cambridge, England' 2003' P13.
- (٣٨) ينظر: نص المادة (٧٢) مكرر (٢) من قانون المرور المصري رقم ٦٦ لسنة ١٩٧٣ المعدل.
- (٣٩) ينظر المادة ٤٢ من قانون البيئة المصري رقم ٤ لسنة ١٩٩٤ النافذ، والمنشور بالجريدة الرسمية في ٢٧ يناير ١٩٩٤.
- (٤٠) ينظر المادة ٣٦ من قانون البيئة المصري رقم ٤ لسنة ١٩٩٤، المشار اليه اعلاه.
- (٤١) ينظر: قرار وزير الداخلية المصري التنفيذي المرقم (٢٢٨٤٠) لسنة ٢٠٠٥، في شأن البيئة، والمنشور في الوقائع المصرية بالعدد ٢٩٨ (تابع) ٢٠٠٥/١٢/٣١.
- (٤٢) ينظر: نص المادة ٣٣ من الدستور العراقي لعام ٢٠٠٥ النافذ، كما نصت المادة ١١٤ / ثالثا من الدستور ايضا في الاختصاصات المشتركة بين السلطات الاتحادية والاقاليم هي " رسم السياسة البيئية لضمان حماية البيئة من التلوث، والمحافظة على نظافتها.
- (٤٣) ينظر: نص المادة ١٤ اولا/ هـ، من قانون المرور العراقي النافذ رقم ٨ بسنة ٢٠١٩.
- (٤٤) ينظر: نص المادة ٣٢ / اولا من قانون حماية وتحسين البيئة رقم ٢٧ لسنة ٢٠٠٩ النافذ.
- (٤٥) ينظر: رسم المخطط المروري لشرطة مرور محافظة المثنى/ قضاء الرميثة، بتاريخ ٢٥ / ٧ / ٢٠٢٤ والذي تم ارساله الى مركز شرطة المجد ضمن القضاء المذكور وإقامة الاجراءات القانونية، وتسبب الحادث المروري من نوع تصادم في سقوط عمودين كهرباء ضمن الجزوة الوسطية مع سقوط اصابات بشرية، كما ينظر قرار محكمة قضاء الهلال ضمن القضاء المذكور بتاريخ ٢٥ / ٧ / ٢٠٢٤ ايضاً، فيما يخص توقيف المقصر وتعويض الضرر البيئي الذي لحق بالطريق عند تسببه بإطفاء انارة الشارع.
- (٤٦) ينظر: قرار محكمة التمييز الاتحادية، العراق، ذو العدد / ١٧١٣ / الهيئة التمييزية / ٢٠١٧ / ت / ١٧١٨، وصدر القرار بتاريخ ٢٩، ٣، ٢٠١٧.
- (٤٧) ينظر: قرار محكمة تحقيق الخضر، ضمن قضاء الخضر التابع الى محافظة المثنى، المرقم ٢٥٥ في ٢٩ / ٣ / ٢٠٢١، المبلغ بكتاب مديرية مرور المثنى/ القانونية، المرقم (٤٧٨٩ في ٣١ / ٣ / ٢٠٢١).
- (٤٨) د. عبد المعطي السيد، الاثار الاقتصادية لحوادث المرور، مصدر سابق، ص ٧٧.
- (٤٩) د. ضاحي تميم، حجم حوادث المرور وسبل معالجتها، الرياض، ٢٠٠٦، ص ١٧١.

المصادر والمراجع

أولاً: المصادر العربية

- (١) احمد درديش، وعبد المنعم شريط، واقع حوادث المرور في الجزائر، مجلة العلوم الانسانية، العدد ٧، الجزء الثاني، ٢٠١٧.
- (٢) الاستاذ محمد عماره، الاثار النفسية والاجتماعية لحوادث المرور من منظور ديني، مجلة الحكمة للدراسات التربوية والنفسية، جامعة الوادي، المجلد ١، العدد ٢، سنة ٢٠١٣.
- (٣) البشير زهرة، التأمين البري، الناشر دار بو سلامة، تونس، محفوظ لدى مكتبة الروضة الحيدرية، بالرقم (٢١٣١٩١) لسنة ٢٠١٩.
- (٤) بوزيد سراغني، جامعة قسنطينية، مجلة الباحث للدراسات الاكاديمية، التداعيات الاجتماعية والاقتصادية لحوادث المرور في الجزائر، دراسة مقارنة، المجلد ٦، العدد ٣، ٢٠١٩.
- (٥) تقرير منظمة الصحة العالمية في ٢٠٠٤/٤/٧_ يوم الصحة العالمية_ أشار إليه اللواء الماجستير عبد الوهاب التحافي في كتاب الخبرة القضائية في المسائل المرورية، لم ينشر، عام ٢٠٠٥.
- (٦) حمود هزاع الشريف، الاثار النفسية لحوادث المرورية، ندوة علمية، مركز الدراسات والبحوث، جامعة نايف العربية للعلوم الامنية، سنة، ٢٠٠٦.
- (٧) خالد محمد الرشدي، تقنيات الطرق، المؤسسة العامة للتعليم الفني والتدريب المهني، السعودية، سنة ٢٠١٥.
- (٨) د. راضي عبد المعطي السيد، الاثار الاقتصادية لحوادث المرور، مصدر سابق، ٢٠٠٨.
- (٩) د. راضي عبد المعطي السيد، الاثار الاقتصادية لحوادث المرور، جامعة نايف العربية للعلوم الامنية، الرياض سنة ٢٠٠٨.
- (١٠) د. ضاحي تميم، حجم حوادث المرور وسبل معالجتها، الرياض، ٢٠٠٦، ص ١٧١.
- (١١) د. عبد المعطي السيد، الاثار الاقتصادية لحوادث المرور، مصدر سابق، ص ٧٧.
- (١٢) د. فتحي فاروق محمود، النظام القانوني للطرق العامة، دراسة مقارنة في مصر وفرنسا، مصدر سابق، ط ١، سنة ٢٠٢٣.
- (١٣) د. محمد كامل ليلة، مبادئ القانون الاداري، الطبعة الاولى، القاهرة، دار النهضة العربية، بدون سنة نشر.
- (١٤) سارة البلتاجي، الامن الاجتماعي والاقتصادي والمواطنة النشطة، دراسة في المجتمع المصري، المركز العربي للأبحاث ودراسة السياسات، ط ١، قطر، ٢٠١٦.
- (١٥) عايد علي الحميدان، الاثار الاجتماعية لحوادث المرورية، جامعة نايف العربية للعلوم الامنية، مركز الدراسات والبحوث، سنة ٢٠٠٦.
- (١٦) عثمان محمد غنيم، الكلفة الاجتماعية والمادية لحوادث المرور، مجلة جامعة دمشق، المجلد ٢٦، العدد ١، ٢٠١٠.



(١٧) اللواء عمار وليد، برنامج التوعية المرورية، قناة العراقية، حادث مروري ضمن تقاطع بور سعيد، مجسر فلسطين، بغداد، في يوم ١٠/٨/٢٠٢٣.

(١٨) منظمة الصحة العالمية، أنقاد الارواح، مجموعة تقنية للسلامة على الطرق، سويسرا، عام ٢٠١٧، ص ٢٣. نقلا من د. محمد ابراهيم محمد، الاثار الاقتصادية لحوادث المرور، دراسة مقارنة، سنة ٢٠٢٠.

ثانياً: المصادر الاجنبية

- 1) Lapostolle, B. Gadegbeku, A. Ndiaye, E. Amoros, M. Chiron, et al. The burden of road traffic accidents in a French Departement: the description of the injuries and recent changes. BMC Public Health, The burden of road traffic accidents in a French Departement: the description of the injuries and recent changes.2009.
- 2) Paul Nieuwenhuis and peter wells' The automotive industry and the environment' WOODHEAD PUBLISHING LIMITED' Cambridge, England' 2003.