

القانون الإداري وحوادث المرور: قصور التشريعات وانعكاساته الاقتصادية والصحية "دراسة مقارنة"

Administrative Law and Traffic Accidents: Legislative Shortcomings
and Their Economic and Health Implications (A Comparative Study)

م.د. عبدالعالي حميد عبدالعالي التميمي

جامعة الكونوز

info.abdulaali.t@gmail.com

تاريخ قبول النشر ٢٠٢٥/٦/١٦

تاريخ استلام البحث ٢٠٢٥/١/١٠

الملخص:

يتناول البحث دور القانون الإداري في تنظيم السلامة المرورية، مسلطاً الضوء على أوجه القصور التشريعي والإداري في العراق، وانعكاساته على الواقعين الاقتصادي والصحي. من خلال دراسة مقارنة مع أنظمة قانونية أخرى، يتضح أن ضعف التنسيق بين الجهات المعنية، وغياب المواصفات الفنية الملزمة، وغياب تفعيل النصوص الإدارية، تسهم في ارتفاع معدلات الحوادث، يوصي البحث بتعزيز دور المؤسسات الإدارية المختصة، وتحديث التشريعات وفق المعايير الدولية، وتفعيل الرقابة القانونية والتنظيمية، بهدف الحد من الحوادث وتقليل أثارها المجتمعية.

الكلمات المفتاحية: القانون الإداري، حوادث المرور، السلامة المرورية، القصور التشريعي، الأثر الاقتصادي، الأثر الصحي، التشريع العراقي، التشريع المقارن، شروط المركبة، الإصلاح القانوني.

Abstract:

This study explores the role of administrative law in regulating road safety, highlighting legislative and administrative shortcomings in Iraq and their economic and public health implications. Through a comparative analysis with other legal systems, the research reveals that weak coordination among relevant authorities, the absence of binding technical standards, and poor enforcement contribute significantly to traffic accidents. The study recommends strengthening the role of administrative institutions, updating legislation in line with international standards, and enhancing legal and regulatory oversight to reduce accidents and mitigate their societal impact.

Keywords: Administrative Law, Traffic Accidents, Road Safety, Legislative Gaps, Public Health, Economic Impact, Iraq, Comparative Study, Vehicle Standards, Legal Reform.



المقدمة:

تُعد حوادث المرور واحدة من أبرز الإشكالات التي تواجه المجتمعات المعاصرة، لما تُخلفه من خسائر بشرية ومادية واقتصادية جسيمة، فضلاً عن الضغوط الكبيرة التي تفرضها على الأنظمة الصحية. وقد تزايدت هذه الظاهرة مع تطوّر وسائل النقل وازدياد الاعتماد على المركبات الخاصة والعامة، دون أن يواكب هذا النمو السريع تطوّر مماثل في التشريعات والأنظمة القانونية والإدارية المنظمة للسلامة المرورية، ويأتي القانون الإداري في مقدّمة الأنظمة القانونية المعنية بإدارة وتنظيم الشأن العام، بما في ذلك تنظيم حركة السير وسلامة الركاب والمشاة، عبر جملة من التشريعات واللوائح والإجراءات الإدارية. ومع ذلك، تشهد العديد من الدول، ومنها العراق، قصوراً تشريعياً وتنظيماً في هذا المجال، يتجلى في تشتت القوانين، ضعف الردع، غياب التنسيق المؤسسي، أو قصور في التطبيق. وتبرز إشكالية هذا البحث في علاقة القصور التشريعي في القانون الإداري بزيادة حوادث المرور، وانعكاسات ذلك على الاقتصاد الوطني والنظام الصحي، حيث يؤدي هذا الخلل إلى ارتفاع معدلات الإصابات والوفيات، وزيادة الإنفاق على القطاع الصحي، والتأثير على إنتاجية المجتمع. ومن خلال المقارنة بين التجربة العراقية وبعض النماذج الإقليمية والدولية (قطر، الأردن، فرنسا)، يتّضح تفاوت كبير في البنية التشريعية والإدارية لكل دولة، وانعكاسات ذلك على مؤشرات السلامة المرورية.

ففي العراق، ورغم وجود قانون المرور رقم (٨) لسنة ٢٠١٩، إلا أن التطبيق الفعلي لا يزال يعاني من نقص في الأدوات الإدارية، ضعف في الردع القانوني، وتحديات في البنية التحتية، مما يجعل حوادث المرور في تزايد مستمر، مع آثار اقتصادية وصحية ملموسة.

أما في قطر، فهناك توجه استراتيجي واضح للحد من الحوادث، مدعوم بقوانين صارمة، وتوظيف التكنولوجيا، ومبادرات توعوية مستمرة، ضمن إطار "رؤية السلامة المرورية ٢٠٣٠".

وفي الأردن، ورغم التحديثات المستمرة في قانون السير، إلا أن التحديات الميدانية في تطبيق القانون، وتزايد الكثافة السكانية، تفرض مزيداً من الضغط على الإدارة المرورية.

في حين تُقدّم فرنسا أنموذجاً متقدماً، يقوم على نظام قانوني إداري صارم، وتكامل مؤسسي بين الدولة والقطاع المدني، إضافة إلى نظام نقاط الرخص، والتثقيف المروري المستمر.

وانطلاقاً من هذه الخلفية، يسعى هذا البحث إلى:

١. تحليل مظاهر القصور التشريعي والإداري في العراق.
٢. تقييم الأثر الاقتصادي والصحي لحوادث المرور.
٣. عقد مقارنة منهجية مع تجارب قطر، الأردن، وفرنسا.
٤. الخروج بتوصيات قانونية وإدارية تساهم في تقليل الحوادث وتحسين منظومة السلامة المرورية.

أولاً: الإطار المنهجي للبحث

مشكلة البحث: رغم تعدد الجهود التشريعية في العراق للحد من الحوادث المرورية، إلا أن معدلات الحوادث والضحايا لا تزال مرتفعة، ما يشير إلى وجود قصور تشريعي وإداري في المنظومة القانونية المرورية، وينعكس ذلك بوضوح على الواقع الاقتصادي والصحي. وهذا يطرح تساؤلاً محورياً: إلى أي مدى ساهم القصور التشريعي في القانون الإداري في تفاقم حوادث المرور في العراق، وما هي آثاره الاقتصادية والصحية مقارنةً بالتجارب الإقليمية والدولية؟

أهمية البحث: إبراز الدور التنظيمي للقانون الإداري في معالجة حوادث المرور، والكشف عن مكامن القصور في التشريعات العراقية، كذلك بيان الأثر المترتب على الاقتصاد والنظام الصحي والاستفادة من التجارب المقارنة في تطوير السياسات الوطنية.

أهداف البحث: تحليل الإطار القانوني والإداري لحوادث المرور في العراق، وتحديد أوجه القصور التشريعي وتأثيره على السلامة المرورية، ودراسة الآثار الاقتصادية والصحية المترتبة على الحوادث، وإجراء مقارنة مع تجارب قطر، الأردن، وفرنسا وتقديم مقترحات إصلاحية تشريعية وإدارية.

منهجية البحث: يعتمد هذا البحث على المنهج الوصفي التحليلي لتحليل النصوص القانونية والإدارية المتعلقة بحوادث المرور، وتحديد أوجه القصور فيها، كما يُوظف المنهج المقارن لمقارنة التشريعات العراقية بنظيراتها في قطر والأردن وفرنسا، بهدف الاستفادة من التجارب المختلفة. إضافة إلى ذلك، يُستخدم المنهج الاستقرائي لتتبع النتائج الواقعية الناجمة عن القصور التشريعي، واستنتاج آثاره الاقتصادية والصحية على مستوى الواقع العراقي.

حدود البحث: المكانية: العراق، مع مقارنة بقطر، الأردن، وفرنسا. أما الزمانية: من عام ٢٠١٠ حتى ٢٠٢٥.

أما الموضوعية: يقتصر على حوادث المرور من زاوية القانون الإداري، دون التعمق في القانون الجنائي أو المدني.

ثانياً: خطة البحث

المبحث الأول: الإطار النظري لحوادث المرور

المطلب الأول: مفهوم حوادث المرور

المطلب الثاني: خصائص حوادث المرور

المطلب الثالث: شروط السلامة لتقليل الأضرار الناشئة عن الحوادث المرورية

المبحث الثاني: أسباب حوادث المرور وطرق معالجتها

المطلب الأول: الأسباب القانونية لحوادث المرور وسبل معالجتها

المطلب الثاني: الأسباب الاقتصادية لحوادث المرور وطرق الحد منها

المطلب الثالث: الأبعاد الصحية لحوادث المرور وأساليب التعامل معها



المبحث الأول: الإطار النظري والقانوني لحوادث المرور

تُعد حوادث المرور من الظواهر المتعددة الأبعاد التي تمثل تحديًا قانونيًا وإداريًا واقتصاديًا وصحيًا، لما تُخلفه من خسائر جسيمة بشرية ومادية، ويتطلب التصدي لها فهمًا دقيقًا للإطار النظرية التي تقوم عليها السلامة المرورية، إلى جانب الإطار القانوني المنظم لحركة المركبات ومسؤوليات الجهات المعنية، وفي هذا السياق، تتداخل المفاهيم القانونية مع الممارسات الإدارية، ويُعد القانون الإداري أحد المرتكزات الأساسية في تنظيم وتوجيه الجهود الوقائية والردعية ذات العلاقة. ^(١) لذلك، سيتناول هذا المبحث الجوانب النظرية والقانونية لحوادث المرور من خلال المطالب الآتية:

المطلب الأول: مفهوم حوادث المرور

تُعد حوادث المرور من الوقائع القانونية والاجتماعية التي تتطلب تحديدًا دقيقًا لمفهومها من أجل وضع تنظيم تشريعي وإداري متكامل لمعالجتها. ويقتضي ذلك الرجوع إلى التشريعات الوطنية المقارنة، فضلاً عن مواقف الفقه، وذلك في ظل غياب تعريف موحد ومباشر في كثير من القوانين. ^(٢)

أولاً: موقف المشرع العراقي: بالرجوع إلى قانون المرور العراقي رقم (٨) لسنة ٢٠١٩، يُلاحظ أن المشرع لم يُورد تعريفاً صريحاً لحوادث المرور، رغم أهمية هذا المفهوم. إلا أنه قدّم تعريفات تتعلق بالمركبة والسائق ضمن المادة الأولى من القانون، حيث عرّف المركبة بأنها: "آلة ميكانيكية أو دراجة عادية أو نارية أو عربة أو أي جهاز آخر يسير على الطريق بقوة ميكانيكية أو بأية وسيلة أخرى". ويُفهم من هذا النص أن المشرع العراقي تبني مفهوماً موسعاً للمركبة يشمل مختلف وسائل النقل البري. كما عرّف "السائق" بأنه: "كل شخص طبيعي يقود مركبة بإجازة تختص بنوع المركبة".

يُلاحظ أن المشرع العراقي قد حصر تعريف "السائق" كل شخص طبيعي يقود مركبة بإجازة تختص بنوع المركبة، واشترط أن يكون حاصلاً على إجازة سوق مختصة بنوع المركبة، وذلك بحسب ما ورد في المادة الأولى (الفقرة ١٦) من قانون المرور رقم (٨) لسنة ٢٠١٩. غير أن هذا التعريف بات ضيقاً في ضوء التطور التكنولوجي الحديث، لا سيما مع ظهور شركات ومؤسسات تقوم بتسيير مركبات ذاتية القيادة تُدار عن بُعد أو من خلال برامج وأجهزة إلكترونية دون تدخل بشري مباشر.

وبالتالي، فإن التعريف الوارد في القانون لا يغطي هذه الأنماط الجديدة من المركبات، مما يشكل فراغاً تشريعياً يتطلب المعالجة. فالمسؤولية عن تسيير المركبة لم تعد حكراً على "السائق" بمفهومه التقليدي، بل أصبحت أوسع وتشمل الجهة المبرمجة أو المشغلة للنظام الذكي. وعليه، فإن الاستمرار في تطبيق هذا التعريف التقليدي من دون تعديل، قد يؤدي إلى صعوبات عملية في تحديد المسؤولية القانونية عند وقوع حوادث مرورية تتسبب بها المركبات ذاتية القيادة. ^(٣)

وعليه، يُقترح توسعة مفهوم "السائق" ليشمل الأشخاص المعنويين أو الجهات التقنية المسؤولة عن تسيير المركبات الحديثة، بما ينسجم مع واقع تطور وسائل النقل، ويُحقق التوازن بين المتطلبات القانونية والواقع العملي. وعليه يكون تعريف "السائق": هو كل شخص طبيعي أو معنوي يقوم بقيادة مركبة أو يتحكم

في تسييرها بشكل مباشر أو غير مباشر، بما في ذلك من خلال أنظمة إلكترونية أو برمجيات قيادة ذاتية، ويشمل هذا التعريف الجهات المسؤولة عن تشغيل أو برمجة أو مراقبة المركبات ذاتية القيادة.

ومن جانب آخر رغم أهمية هذه التعاريف، إلا أن المشرع لم يُحدّد مفهوم الحادث المروري نفسه، وهو ما يمكن اعتباره قصوراً تشريعياً يستوجب المعالجة، لا سيما أن المادة الثانية من نفس القانون حددت هدف القانون بأنه: "تنظيم تسجيل المركبات وتوفير انسيابية الحركة والحد من الحوادث المرورية في جمهورية العراق". ومن باب آخر فيما يتعلق بتعريف "حادث المرور" في قانون المرور العراقي رقم ٨ لسنة ٢٠١٩، لم يتضمن النص القانوني تعريفاً محدداً لهذا المصطلح. ومع ذلك، يمكن استنتاج مفهوم الحادث المروري من خلال المواد المتعلقة بالعقوبات والجرائم المرتبطة بحوادث السير. على سبيل المثال، تنص المادة ٣٦ من القانون على العقوبات المقررة لمن يتسبب في وفاة شخص نتيجة قيادته مركبة دون مراعاة القوانين والتعليمات، أو بسبب نقص في شروط المتانة والأمان في المركب. من خلال هذه المواد، يمكن استنتاج أن "حادث المرور" يُقصد به أي واقعة تقع على الطريق نتيجة استخدام مركبة، وتترتب عليها أضرار بشرية أو مادية، ويعرفها الباحث وتستوجب تطبيق الأحكام القانونية المتعلقة بالحادث المروري. "هو كل واقعة غير مقصودة تقع نتيجة استخدام مركبة واحدة أو أكثر، تؤدي إلى أضرار مادية أو جسدية أو معنوية، سواء أصابت الأشخاص أو الممتلكات، وحدثت أثناء السير على الطريق أو في محيطه".^(٤)

من منظور آخر كما ورد في المادة (١) من قانون المرور العراقي رقم ٨٦ لسنة ٢٠٠٤ يُعرّف المصطلح "المركبة" على النحو الآتي: "كل واسطة ذات عجلات تسير بمحرك آلي أو بقوة جسدية أو تُسحب بأية وسيلة، عدا التي تسير منها على السكك الحديدية، وتشمل ما يلي:

الفقرة (ي) المركبة المقطورة: وهي مركبة بدون محرك مخصصة للحمل أو غيره، تسحب بواسطة آلة منفصلة عنها، وتُسمى (نصف مقطورة) إذا حملت السيارة القاطرة جزءاً من وزنها.

يُلاحظ على هذا التعريف أنه شامل وموسع، حيث يغطي جميع أنواع المركبات البرية، سواء التي تعمل بمحرك آلي، أو تسير بقوة بشرية، أو تُسحب بوسائل أخرى، باستثناء المركبات التي تسير على السكك الحديدية.^(٥) لكن يُعاب عليه الإطالة غير الضرورية، إذ كان بالإمكان صياغته بشكل أكثر اختصاراً ووضوحاً، كأن يُقال: "المركبة هي كل وسيلة تسير على الطرق البرية بواسطة محرك آلي، أو مجهود جسدي، أو تُسحب بوسيلة أخرى، وتُستخدم لأي غرض، سواء كانت للاستعمال الشخصي أو العمومي، ويُستثنى من ذلك ما يسير على السكك الحديدية." كما يعرفها الباحث "ويقصد بالمركبة في هذا البحث: كل وسيلة نقل بري، آلية أو غير آلية، تسير على الطرق العامة وتخضع لأحكام قانون المرور، سواء كانت مخصصة لنقل الأشخاص أو البضائع أو لأغراض خاصة. ويشمل ذلك السيارات الخاصة والعامة، الحافلات، الشاحنات، الدراجات النارية، والمركبات الزراعية والصناعية، وذلك وفق التعاريف الواردة في التشريعات المرورية والإدارية للدول محل المقارنة."



ثانيًا: موقف المشرع الأردني: على خلاف المشرع العراقي، نجد أن قانون السير الأردني رقم (٤٩) لسنة ٢٠٠٨ المعدّل قد تضمّن تعريفًا لحادث المرور ضمن المادة الثانية، حيث عرّفه بأنه: "كل واقعة غير مقصودة تتسبّب فيها على الأقل مركبة واحدة متحركة وتُسفر عن أضرار بشرية أو مادية أو كليهما".
ويُسجّل للمشرع الأردني دقته في ربط الحادث بالمركبة المتحركة، إلا أن اقتصره على "الوقائع غير المقصودة" قد يُثير إشكالاً، إذ يمكن لبعض الحوادث أن تقع نتيجة فعل عمدي، ما يوجب تصنيفها ضمن الجرائم الجنائية. كما أن قصر الأضرار على الجانب المادي أو البشري قد يغفل الضرر المعنوي، مثل ما قد يصيب شخصًا ذا مكانة اعتبارية أو معنوية في المجتمع.^(٦)

ثالثًا: موقف المشرع القطري: أما في قطر، فلم يتضمن قانون المرور القطري رقم (١٩) لسنة ٢٠٠٧ تعريفًا مباشرًا لحادث المرور، رغم أن المادة الأولى منه تناولت تعريف المركبة والسائق والراكب. فعلى سبيل المثال: (الفقرة ٣) "المركبة: كل وسيلة من وسائل النقل البري أعدت للسير على عجلات أو جنزير وتعمل بمحرك آلي أو بقوة جسدية". (الفقرة ٦) "السائق: كل شخص يتولى سيطرة المركبة أو الحيوان".
كما يعرف الراكب في (الفقرة ٧) من القانون نفسه "الراكب: هو الشخص الذي يكون داخل المركبة، أو في حالة الصعود إليها أو النزول منها، باستثناء السائق". ومع ذلك، فإن غياب تعريف صريح لحادث المرور سواء في القانون أو في اللائحة التنفيذية رقم (٦) لسنة ٢٠١٠، يمثل فراغًا تشريعيًا، لا يتناسب مع خطورة الموضوع وحضوره المستمر في الحياة اليومية.^(٧) كما يعرفه الباحث "الراكب هو كل شخص يوجد داخل مركبة أثناء سيرها على الطريق، باستثناء السائق، ويشمل ذلك الأشخاص الذين يتم نقلهم بمقابل أو بدون مقابل، سواء في المقاعد الأمامية أو الخلفية، ويخضعون للحماية القانونية وفق أحكام قوانين المرور والمسؤولية المدنية في حال وقوع حادث".

رابعًا: موقف المشرع الفرنسي السائق: القانون الفرنسي لا يقدّم تعريفًا جامدًا للسائق، لكنه يُعرّف من خلال النصوص والسياق العملي بأنه الشخص الذي يباشر قيادة مركبة ميكانيكية. ويتحمل السائق في فرنسا مسؤولية قانونية مباشرة عند وقوع الحادث، ويخضع لمجموعة من الالتزامات مثل التوقف فورًا، الإبلاغ، وعدم تغيير موقع الحادث (المادة 1-231 من قانون المرور الفرنسي). كما يعرفه الباحث "السائق هو الشخص الذي يتولى قيادة مركبة على الطريق العام، ويكون مسؤولًا عن توجيهها وتشغيلها أثناء السير، سواء كان مالكًا لها أو مستخدمًا بموجب إذن أو عقد. وتترتب عليه التزامات قانونية وتنظيمية وفقًا لقوانين المرور والإدارة العامة، تشمل الالتزام بقواعد السلامة، الحصول على رخصة قيادة سارية، والتقيّد بالأنظمة ذات الصلة".

الراكب: الراكب في القانون الفرنسي هو كل شخص يوجد في المركبة باستثناء السائق، سواء أثناء الركوب أو النزول. ويُمنح الراكب حماية قانونية واسعة، بموجب قانون ٥ يوليو ١٩٨٥ الخاص بتعويض ضحايا الحوادث المرورية، حيث يحق له الحصول على تعويض حتى وإن كان مساهمًا جزئيًا في الخطأ، ما لم يكن هو المسؤول الوحيد عن الحادث.^(٨)

عرف المشرع الفرنسي المركبة في القانون رقم (٨٥-٦٧٧) الصادر في ٥ يوليو ١٩٨٥ ضمن تقنين التأمين بأنها تشمل جميع أنواع المركبات، سواء أكانت تسير على عجلتين أو أكثر، وسواء كان محركها يعمل بالبنزين، الكيروسين، الغاز، الكهرباء أو غيرها من مصادر الطاقة. ويندرج ضمن هذا التعريف، بطبيعة الحال، السيارات، الحافلات، الجرارات، وأنصاف المقطورات.^(٩)

الحادث المروري: فرنسا تُعرف الحادث المروري كواقعة غير مقصودة تحدث نتيجة استخدام مركبة، وتؤدي إلى أضرار مادية أو جسدية أو معنوية. ولا يُشترط وجود خطأ لإثبات المسؤولية، فمجرد وقوع الحادث يلزم بالتعويض في أغلب الحالات، خاصة إذا كان الضحية راكباً أو من المشاة. كما أن فرنسا تتبنى نظاماً متقدماً يركز على حماية الضحايا وتعويضهم دون إثقال كاهلهم بإثبات الخطأ، وهو ما يُعد من أكثر الأنظمة القانونية إنصافاً في هذا المجال.^(١٠) ويرى الباحث بأن "الحادث المروري، في هذا البحث، هو كل واقعة فجائية تحدث نتيجة استخدام مركبة على الطريق العام، ويترتب عليها ضرر مادي أو جسدي، سواء للممتلكات أو الأشخاص، وتُعد محلاً للمساءلة القانونية والإدارية بحسب ظروف وقوعها، ووفقاً لما تحدده التشريعات الوطنية المقارنة من ضوابط وتعريفات."

الخلاصة من الرأي: يرى القانون الإداري أن نجاح التشريعات المرورية لا يُقاس بنصوصها فقط، بل بكفاءة الإدارة التي تطبقها، وبتكامل الوظائف الإدارية التي تسبق وتقترب بالعقوبات. ومن ثم، فإن أي مقارنة تشريعية (كما تم بين فرنسا والعراق، الأردن، وقطر) لا تكتمل دون تقييم البُعد الإداري في التنفيذ، لأن القصور الإداري غالباً ما يُفرغ القوانين من مضمونها، مهما بلغت من الدقة.

خامساً: موقف الفقه القانوني: لم يتفق الفقهاء على تعريف موحد لحوادث المرور، وذلك لأسباب متعددة، منها تفاوت التنظيمات القانونية، وقلة الدراسات المتخصصة. ومع ذلك، تبرز بعض التعاريف الفقهية، نذكر منها: "الحوادث التي تقع عند اصطدام مركبة بأخرى، أو بإنسان، أو بحيوان، أو بمنشأة، وتُسفر عن أضرار مادية أو بشرية". "واقعة غير متوقعة تحدث نتيجة استخدام مركبة على الطريق وتتسبب في أضرار". غير أن هذه التعاريف غالباً ما تُقصر في شمول الحادث لأماكن غير الطرق العامة، مثل الأراضي المفتوحة أو حتى سفن النقل، وكذلك في إدراج الضرر المعنوي ضمن النتائج المحتملة.^(١١)

يرى الباحث بأن "يقر الفقه القانوني بأن الحادث المروري يُعد واقعة قانونية منشئة للمسؤولية، سواء كانت مدنية أو جنائية. وقد تناولت المدارس الفقهية المسألة من زاويتين: الأولى ترتبط بمسؤولية السائق باعتباره الفاعل المباشر، والثانية تتعلق بمسؤولية الدولة أو الجهة الإدارية في حال ثبوت تقصير في صيانة الطرق أو تنظيم المرور. أما القانون الإداري، فقد ركز على دور الإدارة العامة في الوقاية من الحوادث عبر الرقابة والتنظيم، لكنه لا يزال يعاني من قصور تشريعي في بعض الدول، سواء فيما يتعلق بتحديد المسؤولية أو بضمان تعويض فعال للضحايا، وهو ما تسعى هذه الدراسة إلى إبرازه من خلال المقارنة بين النماذج المختلفة."



سادساً: التعريف المقترح: بناءً على ما تقدم، ونظراً لغياب تعريف شامل في بعض القوانين، يمكننا اقتراح التعريف الآتي لحوادث المرور: "هي الوقائع الضارة التي تنشأ بفعل تدخل شخص طبيعي أو معنوي باستخدام وسيلة نقل، سواء بقصد أو بدون قصد، في مكان عام أو خاص، وتُسفر عن أضرار بشرية أو مادية أو معنوية، تستوجب التعويض أو المساءلة القانونية".^(١٢)

هذا التعريف يأخذ بعين الاعتبار:

١. تنوع الأشخاص (سائق أو شركة).
٢. تعدد أماكن وقوع الحادث.
٣. تعدد صور الضرر (مادي، بشري، معنوي).
٤. شمول الحوادث العمدية وغير العمدية.

يتضح من خلال دراسة مختلف التشريعات والآراء الفقهية أن حوادث المرور ما زالت بحاجة إلى ضبط مفاهيمي دقيق في التشريعات، بما يتلاءم مع التطور في أنماط النقل والتقنيات الحديثة، ويضمن تحقيق الحماية القانونية المتكاملة. ومن هنا تبرز أهمية الانتقال إلى دراسة خصائص حوادث المرور في المطلب التالي.

المطلب الثاني: خصائص حوادث المرور

تتسم حوادث المرور بعدة خصائص قانونية وفنية تميزها عن غيرها من أنواع الحوادث، ويمكن تلخيص أبرز هذه الخصائص فيما يلي:

أولاً: ارتباط الحادث بالمرحلة: في القانون العراقي، تعتبر المركبة الميكانيكية (بغض النظر عن نوعها) محوراً أساسياً لقيام الحادث المروري، ولا يمكن تصور وقوعه من دون تدخل مباشر من مركبة متحركة. ويمتد المفهوم ليشمل المركبات ذاتية القيادة، حيث تستند المسؤولية إلى من يملك السيطرة عليها فعلياً، استناداً إلى المادة (٢٣١) من القانون المدني رقم ٤٠ لسنة ١٩٥١، التي تنص على المسؤولية عن الأشياء الخطرة.^(١٣)

أما في القانون الفرنسي، فالمسؤولية عن المركبات مؤطره بشكل دقيق ضمن قانون التأمين الإجباري (Loi Badinter 1985)، حيث تُحمّل المسؤولية بشكل موضوعي (أي بغض النظر عن الخطأ أحياناً) على من يملك أو يدير المركبة، وهو قانون متطور يعالج حتى حالات المركبات ذاتية القيادة من خلال قوانين مستحدثة مرتبطة بالذكاء الاصطناعي.^(١٤) كذلك في القانون القطري، تعتبر المركبة كذلك الأساس لقيام الحادث، ويحمّل السائق أو مالك المركبة المسؤولية القانونية (المادة ١٠٢) - مرسوم بقانون رقم (١٩) لسنة ٢٠٠٧ بشأن المرور، إلا أن التشريعات لا تزال تعالج المركبات التقليدية، دون تنظيم واضح لمسؤولية السيارات ذاتية القيادة.^(١٥) أما القانون الأردني القانون الأردني - قانون السير رقم (٤٩) لسنة ٢٠٠٨، فهو يقارب القانون العراقي في رؤيته؛ إذ يشترط وجود مركبة تسبب الحادث، ويحمّل السائق المسؤولية وفقاً لنظرية الخطأ، ما لم يثبت وجود قوة قاهرة أو خطأ من المتضرر.^(١٦)

القانون الإداري يعتبر الإدارة مسؤولة عن تنظيم المركبات من خلال إصدار الرخص، الفحص الفني، والرقابة لضمان سلامة السير. إدارة فعالة تقلل الحوادث المرتبطة بحالة المركبات. الدول التي تعتمد نظم إدارية متطورة مثل فرنسا وقطر تحقق نتائج أفضل من حيث السلامة مقارنة بالعراق والأردن، حيث توجد تحديات في التطبيق والرقابة. لذلك، تطوير الأداء الإداري وتبني التكنولوجيا ضروريان للحد من حوادث المرور.

ثانياً: نية السائق (القصد وعدمه): يرى القانون العراقي أن أغلب حوادث المرور تقع من دون قصد، بفعل الإهمال أو الخطأ غير العمدى، إلا أن بعض الحوادث قد تقع بقصد مباشر (كحالة الدهس المتعمد)، أو بقصد غير مباشر كتعمد مخالفة قانون المرور. وهذا التقسيم مهم في تحديد المسؤولية الجنائية من المدنية. (١٧)

كما أن في القانون الفرنسي، هناك تفرقة بين الخطأ المدني والخطأ الجنائي. فحتى في الحوادث غير العمدية، يمكن مساءلة السائق مدنياً وجنائياً إذا ما ثبت الإهمال الجسيم أو عدم الالتزام بالقوانين. أما في الحوادث العمدية، فتطبق القوانين الجنائية بصرامة. (١٨)

ويرى في دولة قطر، تعالج النية بناءً على القصد العام والخاص، فإذا ارتكب السائق فعلاً مخالفاً مع العلم بعواقبه، يُعد ذلك قرينة على القصد غير المباشر. ومع ذلك، لا تختلف كثيراً عن النموذج العراقي في التفريق بين العمد والخطأ. بينما في الأردن، يعتمد القانون على مبدأ الخطأ في التقدير الجنائي والمدني، ويأخذ بعين الاعتبار ظروف الحادث. ويُفهم القصد غالباً من الوقائع المحيطة، ما يفتح المجال للتقدير القضائي. (١٩)

نلاحظ أن في الجانب الإداري لا يُقرر نية السائق بشكل نهائي، لكنه يوفر الإطار الوقائي والمستندات التي تساعد الجهات القضائية في استنتاجها. كما أن الشفافية والدقة في الإجراءات الإدارية تُعد عاملاً حاسماً في كشف القصد من عدمه، وتمنع ضياع الحقوق أو إساءة استخدام السلطة التقديرية.

ثالثاً: مكان وقوع الحادث: في القانون العراقي، لا يشترط وقوع الحادث على طريق عام، بل يمكن أن يحدث في أي مكان تتواجد فيه مركبة متحركة - كأرض زراعية، ساحة سباق، أو فضاء خاص - ما يعكس مرونة كبيرة في تفسير مكان الحادث. (٢٠) يتشابه القانون الفرنسي مع العراقي في هذا الجانب، إذ لا يقيد الحوادث بالطرق العامة فقط، بل يعتبر كل مكان يسمح بحركة المركبات داخلاً ضمن نطاق المسؤولية القانونية، سواء كان ملكاً عاماً أو خاصاً. (٢١) أما في القانون القطري، فالغالب أن الحوادث تُربط بالطرق العامة، ويقل التوسع في تفسير المكان مقارنة بالقانون الفرنسي أو العراقي، رغم وجود حالات تعالج الحوادث في أماكن خاصة. (٢٢) وفي القانون الأردني، لا يُشترط أن تقع الحوادث على طرق مرخصة، بل يمكن أن تقع في أي مكان يثبت فيه الاستخدام الفعلي للمركبة، حتى لو كانت في منشأة صناعية أو ساحة غير ممهدة. (٢٣)



وفي نهاية القول إن كفاءة الإدارة المرورية في التعامل مع الحادث تعتمد بدرجة كبيرة على وضوح المسؤوليات، وتكامل البنية التحتية الرقمية، وسرعة التنسيق بين الجهات ذات العلاقة. وتُعد التجربتان الفرنسية والقطرية الأنجح إدارياً، في حين لا تزال التجربتان العراقية والأردنية بحاجة إلى تعزيز التنسيق الإلكتروني وتحديد الصلاحيات بدقة.

رابعاً: طبيعة الأضرار الناتجة والتعويض: في القانون العراقي، يُقر بمختلف أنواع الأضرار الناجمة عن الحوادث: المادية (مثل تلف المركبة)، الجسدية (كالإصابات أو الوفاة)، والمعنوية (كالمساس بالشعور أو الكرامة). ويستند إلى القواعد العامة في القانون المدني بشأن التعويض،^(٢٤) مما يتيح للمتضرر المطالبة بكافة الأضرار. يأتي القانون الفرنسي أكثر تطوراً في هذا الجانب، إذ يعتمد على نظام تعويضي دقيق يشمل كافة الأضرار، بما فيها التعويض عن الألم والمعاناة، والضرر النفسي، وحتى الضرر الاقتصادي المستقبلي (كالنقص في القدرة على العمل).^(٢٥)

أما في قطر، يُلزم القانون شركات التأمين بدفع التعويضات عن الأضرار المادية والجسدية، وتُقبل دعاوى الأضرار المعنوية ولكن ضمن نطاق محدود وتقديرى.^(٢٦) كذلك في الأردن، فيعترف بالتعويض عن الأضرار المادية والجسدية بوضوح، ويقبل أحياناً التعويض عن الضرر المعنوي إذا ما ثبت للمحكمة أن المتضرر أصيب بأذى نفسي معتبر.^(٢٧)

يتضح من المقارنة أن: القانون الفرنسي هو الأكثر تطوراً في تنظيم المسؤولية الناتجة عن حوادث المرور، خاصة مع إدخال قواعد جديدة تتعلق بالسيارات ذاتية القيادة. أما القانون العراقي يتعامل بمرونة مع المفاهيم التقليدية لحوادث المرور، لكنه يحتاج لتحديثات لمواكبة التطورات التقنية. كذلك القانون القطري يعتمد على النموذج التقليدي لكنه يوفر حماية جيدة عبر التأمين الإلزامي، المادة (١٠٤) "لا يجوز لشركات التأمين العاملة بالدولة رفض إجراء التأمين لصالح الغير على المركبات الميكانيكية". واخيراً القانون الأردني يشبه القانون العراقي في كثير من الجوانب، لكنه يفتح المجال للقاضي لتقدير الضرر والمعالجة بناءً على المبادئ العامة.

لذا فإن القانون الإداري يعترف بأن الأضرار في حوادث المرور تكون مادية أو جسدية، ويتحمل التعويض عند وجود تقصير إداري. التعويض يُمنح للمتضررين لضمان حماية حقوقهم، بينما تُحاسب الأطراف الخاصة إذا كانت هي سبب الحادث.

المطلب الثالث: شروط السلامة لتقليل الأضرار الناشئة عن حوادث المرور

يُعد توفير متطلبات السلامة في قيادة المركبات بكافة أنواعها ضرورة قانونية وعملية تهدف إلى الحد من حوادث المرور والنتائج السلبية المترتبة عليها. فكلما كانت معايير السلامة المطبقة أكثر دقة وصرامة، كلما ساهم ذلك في الوقاية من تلك الحوادث والتقليل من آثارها البشرية والمادية. وتختلف هذه الشروط من دولة إلى أخرى بحسب النظام القانوني المعمول به، إلا أن هناك عناصر مشتركة في معظم التشريعات، تتضمن متطلبات ترتبط إما بشخص السائق أو بالمركبة نفسها. وقد تناولت تشريعات المرور في العديد من

الدول هذه الشروط، وإن لم توردها غالبًا تحت عنوان "شروط السلامة"، بل جاءت موزعة في نصوص متعددة من القوانين واللوائح المرورية. وفي هذا السياق، يمكن تقسيم شروط السلامة إلى فئتين أساسيتين:

أولاً: شروط السلامة المتعلقة بالسائق: تعد أهلية السائق من أبرز عناصر السلامة، إذ ينبغي أن يتمتع السائق بالمواصفات التي تؤهله قانونًا وبدنيًا ونفسيًا لقيادة المركبة. وتختلف شروط الأهلية من دولة إلى أخرى، غير أن أبرزها يتمثل في:

١. **السن القانوني والأهلية:** يشترط في السائق بلوغ سن معينة تتيح له الحصول على رخصة قيادة، ويختلف هذا السن حسب نوع المركبة والدولة. فمثلاً: في العراق، المادة ٢١ من قانون المرور العراقي رقم ٨ لسنة ٢٠١٩ تحدد الشروط اللازمة لمنح إجازة السوق في العراق، وهي كما يلي: شرط العمر:

بلوغ (١٨) سنة لإجازة فئات (أ) و(د) لذوي الإعاقة و(هـ) وفئة الصم والبكم (خاصة). بلوغ (٢٠) سنة لإجازة فئتي (ب) و(و). بلوغ (٢٥) سنة لإجازة فئة (ج). بلوغ (١٦) سنة لإجازة فئة (ز). أما موضوع اللياقة الصحية والنفسية: يجب أن يكون المتقدم لائقاً صحياً ونفسياً، ويثبت ذلك بتقرير من لجنة طبية مختصة. يمكن قبول ارتداء نظارة طبية أو عدسة لاصقة لتصحيح النظر بما يتوافق مع متطلبات اللياقة الطبية. تجدر الإشارة إلى أن مديرية المرور العامة في العراق قد أصدرت تنويهاً بشأن إجازات السوق، داعية المواطنين الذين لا يمتلكون إجازات سوق أو لديهم إجازات منتهية الصلاحية إلى مراجعة مجمعات التسجيل لتجديد إجازاتهم أو منحها لأول مرة. ويتضح من النص المتقدم أن سن السائق المطلوب للحصول على إجازة السوق يتراوح بين ستة عشر وخمسة وعشرين سنة، وذلك بحسب فئة الإجازة ونوع المركبة التي تتيح له الإجازة قيادتها قانوناً.

كما أن في الأردن، وبموجب قانون السير رقم (٤٩) لسنة ٢٠٠٨، لم يتم تحديد السن مباشرة، بل أحال ذلك إلى نظام يصدر عن الجهات المختصة كما ورد في المادة (١٣)، مما يجعل شروط منح الرخصة مرتبطة بالأنظمة التنفيذية. ويُستدل من النصوص القانونية أن المشرع الأردني قد اتخذ مساراً مغايراً لما ذهب إليه المشرع العراقي فيما يتعلق بتحديد السن القانوني للحصول على إجازة السوق، إذ أحال المشرع الأردني الأمر إلى الأنظمة التنفيذية، في حين حدده المشرع العراقي صراحة في نص القانون. كذلك الأردن يُشدد على التدريب في مدارس معتمدة بشكل أكبر. أما في العراق، يمكن أحياناً إجراء الفحص مباشرة بعد تقديم الطلب، بينما في الأردن، غالباً يجب إكمال ساعات تدريب محددة.

في قطر، حددت اللائحة التنفيذية رقم (٦) لسنة ٢٠١٠ لقانون المرور القطري رقم (١٩) لسنة ٢٠٠٧، السن القانوني لمنح رخص القيادة كما يلي: ١٨ سنة لقيادة السيارات الخفيفة والدراجات النارية. ٢١ سنة لقيادة المركبات العامة والمعدات الثقيلة. ومن الواضح أن المشرع القطري قد حدد عمريين فقط كشرط لبلوغ السن القانوني اللازم للحصول على رخصة القيادة، وذلك وفقاً لنوع المركبة المطلوب قيادتها. أما في فرنسا ١٥ سنة: للبدء في برنامج القيادة المصحوبة حيث يتعلم المتدرب القيادة تحت إشراف شخص بالغ لمدة عامين تقريباً. ١٧ سنة: يمكن التقدم لاختبار السياقة العملي بعد إنهاء التدريب.

١٨ سنة: الحد الأدنى للحصول على رخصة سوق مستقلة (فئة B - السيارات الخفيفة). ٢١ سنة: لبعض الفئات كالمركبات الثقيلة أو النقل الجماعي. النظام يهدف إلى تحفيز ثقافة القيادة الآمنة من سن مبكرة. الاختلاف الرئيسي بين القانون العراقي والفرنسي في إجازة السوق يكمن في صرامة التنظيم والتدريب الإلزامي، حيث يتميز القانون الفرنسي بنظام تدريبي مفصل ورقابة مستمرة، بينما القانون العراقي أكثر مرونة وأقل تحديدًا في متطلبات التدريب. (٢٨)

٢. **السلامة الجسدية والعقلية:** يشترط أن يكون السائق سليمًا من الأمراض البدنية أو النفسية التي تؤثر على قدرته على القيادة، وأن يكون يقظًا وغير مشتت الانتباه أثناء القيادة. وتمس حوادث المرور بشكل مباشر الحق في السلامة الجسدية والعقلية للضحايا، وهو من الحقوق الأساسية التي تكفلها المواثيق الدولية والقوانين الوطنية. فالضرر الناتج لا يقتصر على الإصابات البدنية التي قد تصل حد العجز أو الوفاة، بل يمتد إلى آثار نفسية وعقلية عميقة قد تُلَازِم الضحية أو أسرته لفترات طويلة. ويُعد القصور في معالجة هذه الآثار، سواء على المستوى التشريعي أو الصحي، أحد أوجه الإهمال التي تتطلب تدخلاً من القانون الإداري، خاصة فيما يتعلق بآليات الوقاية والتعويض والتكفل.

٣. **عدم تعاطي المخدرات أو الكحول:** تعد قيادة المركبة تحت تأثير المسكرات أو المخدرات من أخطر الأسباب المؤدية لحوادث المرور، ولذلك شددت القوانين على معاقبة هذا الفعل. فقد نصت: المادة (٣٩) من قانون المرور العراقي على عقوبة الحبس لمدة لا تقل عن ثلاثة أشهر ولا تزيد على سنة، أو غرامة مالية تصل إلى خمسمائة ألف دينار عراقي، أو كلتا العقوبتين لمن يقود مركبته وهو تحت تأثير المخدر أو المسكر. كما أكد قانون السير الأردني في المادة (٩/١٢)، وكذلك القانون القطري في المادة (٣١) على اشتراط ألا يكون المتقدم لرخصة قيادة عامة قد سبق الحكم عليه بجريمة تتعلق بتعاطي المسكرات أو المخدرات. (٢٩)

موقف قانون المرور الفرنسي من المخدرات صارم جدًا، ويعتبر القيادة تحت تأثير المخدرات جريمة جنائية، تُعاقب بعقوبات شديدة لحماية السلامة العامة. قيادة مركبة تحت تأثير المواد المخدرة (مثل الحشيش، الكوكايين، الهيروين، الميثامفيتامين... إلخ) تعتبر مخالفة خطيرة وفق المادة L235-1 من قانون المرور الفرنسي. كما أن في فرنسا: تعتمد على نظام دقيق تكنولوجي، صارم، ويطبق فورًا. القانون يعتبر أي وجود للمخدر في الجسم جريمة، ويعاقب بشدة حتى قبل وقوع الحوادث. (٣٠) لكن في العراق: يعترف بخطورة المخدرات أثناء القيادة، لكن تطبيق القانون أقل فاعلية، ولا توجد أدوات فحص فوري متقدمة. العقوبات موجودة لكنها قد لا تُطبق بنفس الحزم أو الانتظام. يشمل ذلك حتى الكميات البسيطة، سواء شعر السائق بالتأثير أم لا. حتى لو مرّ وقت طويل على التعاطي، فإن اكتشاف آثار المخدر في الدم كافٍ لإثبات الجريمة. (٣١)

وبهذا يكون القانون الإداري يفرض على السائقين الامتناع التام عن تعاطي المخدرات أو الكحول أثناء القيادة، ويعتبر ذلك شرطًا أساسيًا للحفاظ على السلامة العامة. الإدارة تفرض عقوبات إدارية صارمة (سحب الرخصة، الغرامات، الحجز) لضمان الالتزام، دون الحاجة لإثبات القصد الجنائي، لأن الهدف حماية المجتمع من المخاطر.

٤. الكيانات الاعتبارية كسائقين: في الحالات التي تتولى فيها شركات أو كيانات قانونية قيادة المركبات باستخدام أنظمة الذكاء الاصطناعي أو المركبات ذاتية القيادة، يشترط أن تكون تلك الأنشطة جزءاً من أغراض الشركة، ويُشترط الالتزام التام بمعايير السلامة المحددة قانوناً لتلك الوسائل التكنولوجية.

ثانياً - شروط السلامة المتعلقة بالمركبة: تتعدد متطلبات السلامة والأمان الواجب توافرها في المركبات، وقد تناولتها قوانين المرور في مختلف الدول. ومن أبرز هذه المتطلبات أن تكون المركبة صالحة للقيادة من جميع الجوانب، ويُعد هذا الشرط مظلةً تشمل العديد من الجوانب الفنية والميكانيكية. (٣٢) ففي العراق، يشترط أن تكون المركبة - إذا كانت مستوردة - قد دخلت البلاد وفق الإجراءات القانونية السليمة، وأن تكون مسجلة لدى دائرة المرور، وتحمل لوحات مرور شير إلى هويتها. كما يُشترط توفر وسائل السلامة الأساسية فيها، مثل: طفاية الحريق، وحزام الأمان للسائق والركاب، إضافة إلى ألا يتجاوز عمر المركبة الزمني الحد الذي تحدده دائرة المرور، والذي غالباً لا يزيد عن خمس سنوات.

أما من الناحية الميكانيكية والفنية، فيُشترط أن تستوفي المركبة المواصفات العالمية، سواء من حيث نوع ووزن الحديد المستخدم في تصنيعها، أو من حيث حجم المحرك، الذي يجب ألا يقل عن أربع أسطوانات. وفي حال عدم تحقق هذه الشروط، لا يُسمح للمركبة بالسير على الطرق العامة.

وقد أشار المشرع العراقي إلى بعض هذه الشروط ضمن المادة (١٩) من قانون المرور، حيث عرّف شروط المتانة والأمان بأنها: "أن تكون المركبة مصممة ومصنعة وفق الأصول الفنية والصناعية، وطبقاً للمواصفات القياسية المعتمدة، وأن تكون جميع أجزائها متينة وسليمة وصالحة للاستعمال والسير على الطرق، بطريقة لا تعرّض السائق أو الركاب أو مستخدمي الطريق للخطر، ولا تسبب ضرراً للطريق أو للممتلكات أو للأشخاص".

إلا أن الملاحظ على هذا التعريف أن المشرع العراقي قد استخدم عبارات عامة وغير دقيقة، دون توضيح مفصل للمقصود من كل شرط، مما يفتح الباب أمام الاجتهاد والتفسير من قبل الجهات المختصة بتنفيذ القانون، ويُعد ذلك قصوراً تشريعياً يستلزم المعالجة. وقد تطرّق المشرع العراقي كذلك إلى شروط إضافية للمتانة والأمان ضمن مواد أخرى من القانون.

أما عن موقف المشرع الأردني، فقد أحال تحديد متطلبات السلامة إلى "المجلس الأعلى للسلامة المرورية"، والذي يُشكّل في وزارة الداخلية برئاسة الوزير، وعضوية ممثلين عن عدة جهات حكومية، وذلك بموجب المادة (١٧) من قانون السير الأردني، والتي تنص على (١- إعداد الاستراتيجية الوطنية للسلامة المرورية ووضع خططها التنفيذية. ٢- التنسيق مع الجهات الرسمية والأهلية ذات العلاقة بالسلامة المرورية، بهدف توحيد الجهود وضمان التزام كل جهة بواجباتها ومسؤولياتها المتعلقة بهذا المجال)، يتيح التفاعل مع التطورات المستمرة في تكنولوجيا المركبات، ويمنح مرونة أكبر في تعديل وتطوير المعايير حسب الحاجة. (٣٣)



أما المشرع القطري، فقد أشار في قانون المرور إلى ضرورة التزام المركبة بشروط السلامة والأمان، لكنه لم يحددها بشكل مباشر في القانون، بل أحال تحديدها إلى اللائحة التنفيذية، كما ورد في المادة (٥١) من القانون، والتي تنص: "لا يجوز تسجيل أي مركبة ميكانيكية إلا إذا ثبتت للسلطة المرخصة أنها مطابقة للمواصفات القياسية القطرية المعتمدة، ومستوفية لشروط الأمن والمتانة التي تحددها اللائحة التنفيذية لهذا القانون." (٣٤)

في فرنسا، تُعد شروط السلامة المتعلقة بالمركبة من العناصر الأساسية التي ينظمها قانون المرور الفرنسي (Code de la route)، وهي تُشرف عليها جهات فنية وإدارية لضمان مطابقة المركبات للمعايير الأوروبية. وتعتبر إلزامية لكل مركبة خاصة بعد مرور ٤ سنوات على أول استخدام. وتكرر كل عامين. وتشمل فحص أكثر من ١٣٠ نقطة، منها: الفرامل، الإضاءة، الانبعاثات، التعليق، الإطارات، الهيكل، الوسائد الهوائية. وكذلك عدم اجتياز الفحص يُمنع المركبة من السير قانوناً. (٣٥)

القانون الإداري يلزم الجهات المختصة بضمان تحقق شروط السلامة في المركبة، مثل صلاحية المكابح، الإضاءة، الإطارات، وحزام الأمان. ويُحتمل السائق والإدارة مسؤولية الفحص الدوري والترخيص، ويُطبق عقوبات إدارية عند مخالفة هذه الشروط، لأن الهدف حماية الأرواح وضمان السير الآمن.

المبحث الثاني: أسباب حوادث المرور وطرق معالجتها

تُعد حوادث المرور من الظواهر المعقدة والمتعددة الأسباب، حيث يصعب حصر العوامل المؤدية إليها بسبب تنوعها وتشابكها. وتبرز من بين هذه العوامل الأسباب القانونية، والتي تتمثل في غياب أو ضعف التشريعات المنظمة لاستيراد المركبات من الخارج، إلى جانب القصور التشريعي في تحديد المواصفات الفنية الواجب توافرها في المركبات المستوردة. ولا تقتصر الأسباب على الجانب القانوني فقط، بل تشمل أيضاً عوامل اقتصادية تؤثر، ولو بشكل غير مباشر، في تزايد معدلات هذه الحوادث، ما يستوجب التوقف عندها وتحليلها بدقة بهدف وضع حلول فعّالة لمعالجتها. وعلاوة على ذلك، فإن ارتفاع معدلات حوادث المرور قد أدى إلى تفاقم الأزمة الصحية، لا سيما في العراق عامةً، وفي محافظة البصرة بشكل خاص، مما يفرض ضرورة دراسة الأثر الصحي الناتج عنها. (٣٦)

ولغرض تناول هذه الأسباب ومعالجتها بشكل منهجي، سيتم تناولها في هذا المبحث، على النحو الآتي:

المطلب الأول: الأسباب القانونية لحوادث المرور وطرق معالجتها

سعى المشرع العراقي، منذ فترات سابقة، إلى تنظيم ملكية واستخدام وسائل النقل المختلفة عبر مجموعة من قوانين المرور المتعاقبة، والتي كان الهدف منها ضمان انسيابية حركة المرور وتقليل حوادث السير. ورغم تنوع النصوص القانونية وتعددتها، إلا أن الواقع العملي يكشف عن وجود قصور تشريعي واضح في هذا الجانب، وهو ما يظهر جلياً في قانون المرور العراقي رقم (٨) لسنة ٢٠١٩ النافذ، لا سيما في المادة الثانية منه.

وبالرغم من حداثة هذا القانون نسبياً ومراعاته لازدياد أعداد المركبات في الوقت الحاضر، إلا أن به ثغرات قانونية يمكن تلخيصها بالنقاط الآتية:

١. غياب تنظيم قانوني لآليات استيراد المركبات: لم يتطرق القانون إلى تنظيم استيراد المركبات ووسائل النقل الأخرى، رغم أن معظم المركبات المستخدمة في العراق مستوردة من الخارج. وهذا الغياب التشريعي يؤدي إلى دخول مركبات قد لا تستوفي شروط السلامة العالمية.

٢. قصور في تحديد مواصفات المتانة والأمان: نصت المادة (١٤) من القانون على تعريف عام لشروط المتانة والأمان،^(٣٧) مؤكدة على ضرورة أن تكون المركبة مصممة ومصنعة وفق الأصول الفنية والصناعية والمواصفات القياسية المعتمدة. ومع ذلك، لم يبين القانون ما هي هذه المواصفات القياسية بصورة واضحة، واكتفى بحد أدنى من المتطلبات كوجود محرك ومصابيح ومساحات مطرية. هذا لا يتماشى مع المعايير العالمية التي تشمل وجود:

- نظام الوسائد الهوائية (Airbags)
- نظام الفرامل المانعة للانغلاق (ABS)
- أنظمة القيادة الذكية والتوقف الذاتي
- منظومة الرادار للكشف عن المحيط

وهو ما يدعو إلى ضرورة تعديل القانون بما يتوافق مع تطورات السلامة الحديثة.

٣. ضعف الثقافة القانونية المرورية: يعاني المجتمع العراقي من ضعف في الوعي القانوني المتعلق بإجراءات السلامة، وجهل الكثير من مستخدمي المركبات بالمخالفات المرورية والعقوبات المترتبة عليها. ويضاف إلى ذلك ضعف في تطبيق القانون فعلياً على أرض الواقع. فعلى سبيل المثال، تنص المادة (٤٥) من القانون على إقامة "أسبوع المرور" سنوياً للتوعية، إلا أن هذه الفعالية لم تُفعل بشكل منتظم، وهو ما يتطلب دعوة الجهات المختصة - لا سيما مديرية المرور - إلى تفعيلها بشكل جاد.^(٣٨)

٤. التركيز المفرط على الغرامات دون وسائل رقابية إلكترونية: رغم أن القانون شدد على الغرامات المالية، إلا أن هذه الوسيلة غير كافية لوحدها في الحد من الحوادث. وكان من الأجدر النص على استخدام وسائل المراقبة الحديثة^(٣٩) مثل:

- كاميرات الطرق السريعة
- أجهزة الرادار لمراقبة السرعة
- أنظمة المراقبة الذكية

٥. قرارات استيرادية غير واقعية: من بين القرارات المثيرة للجدل، منع استيراد المركبات التي يعود موديلها إلى ما قبل سنتين من السنة الحالية، بحجة تقليل عدد السيارات. وهذا القرار غير عملي، إذ يمكن التلاعب بتاريخ الموديل دون أن تكون المركبة آمنة فعلياً. وفي المقابل، تُمنع مركبات ذات مواصفات أمان عالية ومصنعة من شركات رصينة فقط لأنها تعود لموديل أقدم بثلاث سنوات، مما يتعارض مع مبدأ السلامة الواقعية.



إن هذه الملاحظات تُبرز الحاجة الماسة إلى مراجعة قانون المرور العراقي وتعديله بشكل شامل، بحيث يُراعي المعايير الفنية الحديثة، ويواكب التطورات في مجال سلامة المركبات، مع تعزيز الثقافة القانونية المرورية لدى المواطنين. ومن باب آخر رغم وجود إطار قانوني عام ينظم حركة المرور، إلا أن ضعف الأداء الإداري، وغياب التنسيق المؤسسي، وعدم تفعيل الجاد للنصوص القانونية، تعد أسباباً أساسية تقاوم من مشكلة الحوادث المرورية. عليه، يُوصى بإعادة هيكلة وتحديث المنظومة الإدارية للسلامة المرورية بما يضمن تفعيل العملي للتشريعات وتحقيق النتائج على أرض الواقع.

المطلب الثاني: الأسباب الاقتصادية لحوادث المرور وسبل معالجتها

تُعد الأسباب الاقتصادية من العوامل الرئيسة التي تسهم بشكل مباشر في تقاوم حوادث المرور وتزايدها في الآونة الأخيرة. ويمكن حصر أبرز هذه الأسباب مع اقتراح الحلول المناسبة لمعالجتها على النحو الآتي:

١. ارتفاع الضرائب المفروضة على المركبات: إن فرض ضرائب مرتفعة على جميع أنواع المركبات دون تمييز، يدفع العديد من المواطنين إلى اقتناء سيارات قديمة تفتقر إلى شروط السلامة والأمان، كونها أقل تكلفة. ومن أجل معالجة هذا الإشكال، ينبغي إعادة النظر في النظام الضريبي، وذلك من خلال فرض ضرائب تصاعدية تعتمد على سنة صنع المركبة، بحيث تكون الضرائب أعلى على المركبات القديمة وأقل على الحديثة، أسوة بما هو معمول به في العديد من الدول المتقدمة. (٤٠)

٢. تدني المستوى المعيشي: يشكل انخفاض مستوى دخل الفرد عائقاً أمام امتلاك مركبات ذات مواصفات فنية وتقنية عالية. فغالبية المواطنين يعملون ضمن القطاعين العام والخاص، ويواجهون صعوبة في توفير كلفة مركبة حديثة نظراً لارتفاع تكاليف المعيشة ومحدودية الرواتب. وهذا يدفعهم إلى شراء سيارات رخيصة الثمن، ما يزيد من احتمالية وقوع الحوادث بسبب افتقارها لمتطلبات الأمان. (٤١)

٣. تقلبات أسعار العملات الأجنبية: يشكل الارتفاع المستمر في أسعار صرف العملات الأجنبية، وخاصة الدولار الأمريكي، عاملاً اقتصادياً ضاعطاً، إذ يؤدي إلى زيادة مضاعفة في أسعار المركبات المستوردة، كون معظم عمليات الشراء تتم بالعملة الأجنبية. وعليه، يُوصى بتفعيل آليات تتيح للمواطن شراء المركبات بالعملة المحلية، مما يسهم في خفض الكلفة وتقليل الاعتماد على السوق الأجنبية.

٤. الانفتاح الاقتصادي غير المنظم: شهد العراق في السنوات الأخيرة انفتاحاً اقتصادياً على شركات تصنيع سيارات عديدة، غير أن معظم هذه الشركات غير معتمدة أو لا تتمتع بسمعة صناعية جيدة، الأمر الذي أدى إلى دخول مركبات رديئة الجودة وغير آمنة، تسببت في العديد من الحوادث. لذا، ينبغي فرض رقابة مشددة على عملية الاستيراد، وقصر التعاقد مع شركات عالمية رصينة ومعروفة بجودة منتجاتها مثل الشركات اليابانية والأمريكية، إلى جانب تفعيل دور جهاز التقييس والسيطرة النوعية لضمان دخول مركبات تستوفي المواصفات القياسية العالمية. (٤٢)

٥. نظام البيع بالتقسيط غير المنظم: يلجأ عدد كبير من المواطنين إلى شراء المركبات بنظام التقسيط من خلال مكاتب وشركات متخصصة، غير أن هذا النظام في العراق يفنقر إلى التنظيم والمراقبة الحكومية، مما أدى إلى رفع الأسعار إلى مستويات غير منطقية، وأجبر المواطن على اقتناء مركبات رخيصة ورديئة الجودة. ولذلك، من الضروري أن تقوم الجهات المعنية بوضع ضوابط قانونية لهذا النظام، وضمان ألا تتجاوز الفوائد المترتبة على البيع حدوداً معقولة، بما يكفل حماية المستهلك وتشجيعه على شراء مركبات آمنة. (٤٣)

ختاماً، يتضح أن الأسباب الاقتصادية تمثل عنصراً فاعلاً في تصاعد الحوادث المرورية، وهو ما ينعكس سلباً على البنية التحتية للخدمات الصحية نتيجة ازدياد الإصابات وضغط العمل على المؤسسات الطبية. ومن ثم، فإن معالجة هذه الأسباب تشريعياً واقتصادياً بات أمراً ملحاً من أجل الحد من حوادث المرور والآثار السلبية المترتبة عليها.

من جانب آخر يرى القانون الإداري أن ضعف البنية التحتية، وقلة الاستثمار في صيانة الطرق، وعدم تمويل برامج السلامة المرورية، هي من الأسباب الاقتصادية الرئيسة لحوادث المرور. ويتحمل الجهاز الإداري مسؤولية التخطيط والإنفاق الوقائي، ويلزم الجهات المختصة بوضع ميزانيات مناسبة لتأمين السلامة العامة.

المطلب الثالث: المشكلة الصحية الناتجة عن حوادث المرور وسبل معالجتها

تمثل حوادث المرور أحد أبرز التحديات الصحية في جمهورية العراق، لما تسببه من ضغط متزايد على المؤسسات الصحية والكوادر الطبية. فازدياد أعداد الحوادث يؤدي إلى ارتفاع ملحوظ في الحالات المرضية والإصابات الخطيرة التي تتطلب تدخلاً طبياً فورياً، مما يشغل طواقم الطوارئ ويستهلك موارد المستشفيات، سواء من أجهزة أو مستلزمات طبية، وغالباً ما تستغرق معالجة هذه الحالات فترات طويلة، خاصة في الحوادث التي تشمل أكثر من مصاب في آن واحد.

ومن أبرز الآثار السلبية لهذا الضغط هو انشغال سيارات الإسعاف بنقل الإصابات الحرجة من مواقع الحوادث، لا سيما على الطرق الخارجية، مما يحدّ من فاعلية القطاع الصحي في التعامل مع الحالات الطارئة الأخرى، ويؤثر على أداء قسم الطوارئ في المستشفيات الحكومية نتيجة ازدحام الحالات وقلة الموارد. ولمعالجة هذه الإشكالية الصحية، (٤٤) يمكن اقتراح الإجراءات التالية:

١. نشر الوعي الصحي المجتمعي: على دائرة صحة محافظات جمهورية العراق تنفيذ حملات توعوية موسعة تهدف إلى تعريف المواطنين بالآثار الصحية الخطيرة الناجمة عن حوادث المرور، ويكون ذلك من خلال نشر ملصقات توعوية (بوسترات) تحتوي على صور وإحصائيات للحالات التي تعالج في المستشفيات نتيجة الحوادث، وتوزيعها في المؤسسات الصحية والمدارس والدوائر الحكومية، فضلاً عن تنسيق الجهود مع مديرية المرور ومديرية البلديات لنشر هذه المواد التوعوية في الطرقات العامة. كما يُقترح إقامة ندوات وورش عمل تثقيفية منتظمة لرفع مستوى الوعي المجتمعي.



٢. إشراك المستشفيات الأهلية: ضرورة إلزام المستشفيات الأهلية في محافظة البصرة بفتح أقسام طوارئ مخصصة لاستقبال ضحايا حوادث المرور أو أي حالات طارئة أخرى، مع تقديم هذه الخدمة إما مجاناً أو مقابل أجور رمزية. من شأن هذا الإجراء أن يخفف الضغط الحاصل على مستشفيات الدولة، ويوزع عبء العلاج بشكل متوازن.

٣. دعم الموارد الصحية والبشرية: ينبغي على دائرة الصحة تعزيز أقسام الطوارئ من خلال تزويدها بالأجهزة الحديثة لمعالجة الإصابات الحرجة، وزيادة عدد الكوادر الصحية المؤهلة للعمل في هذه الأقسام. كما يجب زيادة عدد سيارات الإسعاف وتوزيعها جغرافياً بطريقة استراتيجية لتقليل زمن الاستجابة للحوادث.

وفي الختام لابد من معرفة مكانة القانون الإداري ودوره في هذا البحث:

القانون الإداري لا يُنظم فقط العلاقة بين الأفراد والإدارة، بل يشمل أيضاً تنظيم أداء المرافق العامة، ومن ضمنها إدارة المرور، دوائر الجمارك، الرقابة الفنية على المركبات، وجهات الاستيراد. وبالتالي، القانون الإداري يُعتبر الوعاء التنظيمي والتنفيذي الذي تتحقق من خلاله الأهداف التي يضعها قانون المرور، عبر اللوائح، القرارات الإدارية، والرقابة على تطبيقها.

الخاتمة

يتبين من خلال هذه الدراسة أن حوادث المرور لا تُعد مجرد إشكالية أمنية أو تقنية، بل هي أزمة متعددة الأبعاد تتقاطع فيها الجوانب القانونية، الإدارية، الاقتصادية، والصحية. وقد كشفت المقارنة بين النظم القانونية المدروسة عن وجود قصور واضح في التشريعات الإدارية، سواء من حيث الوقاية أو الردع، مما يؤدي إلى تفاقم حجم الحوادث وتزايد الكلفة الاقتصادية والصحية المترتبة عليها.

فالعديد من الدول، لا سيما النامية، لا تزال تنظر إلى أنظمة قانونية مرورية متكاملة، سواء في الجانب التشريعي أو في آليات التطبيق العملي، وهو ما ينعكس سلباً على كفاءة مؤسسات الدولة في الحد من الخطر المروري.

كما أوضحت الدراسة أن الإصلاح القانوني، وحده، لا يكفي إذا لم يُرافقه إصلاح إداري وهيكلي في المؤسسات المرورية، وتفعيل نظم التوعية المرورية، وربطها بالتحول الرقمي والحوكمة الرشيدة. أما من الناحية الاقتصادية والصحية، فقد ثبت أن الاستثمار في السلامة المرورية يُعد أكثر جدوى من تحمل تبعات الحوادث. وبناءً على ذلك، توصي الدراسة بضرورة مراجعة التشريعات المرورية والإدارية، ومواءمتها مع المعايير الدولية، وتطوير نظم المساءلة القانونية والإدارية، لضمان حماية الأرواح والممتلكات، وتحقيق التوازن بين الردع القانوني والوقاية المجتمعية.

الاستنتاجات

قصور القانون الإداري في معالجة حوادث المرور: تبين أن العديد من التشريعات الإدارية في الدول العربية تعاني من غموض أو ضعف في معالجة الأبعاد التنظيمية لحوادث المرور، مما يقلل من فعاليتها في الوقاية والمساءلة.

١. غياب التكامل بين القانون الإداري والقانون الجنائي والمروري: هناك انفصال نسبي بين المسؤوليات الإدارية (كإصدار الرخص، تنظيم السير، صيانة الطرق) والعقوبات الجنائية، مما يؤدي إلى ضعف التنسيق في التصدي للحوادث قبل وقوعها.
 ٢. الانعكاسات الاقتصادية للحوادث أكبر من التقديرات الرسمية: أظهرت البيانات أن الخسائر الاقتصادية الناتجة عن حوادث المرور (كلفت العلاج، التعويض، فقدان الإنتاجية، أضرار البنى التحتية) تُشكل عبئاً كبيراً على موازنات الدول، ولا يقابلها جهد وقائي كافٍ.
 ٣. الآثار الصحية لحوادث المرور لا تقتصر على الإصابات البدنية: بل تمتد إلى آثار نفسية واجتماعية طويلة الأمد، لا سيما في الحالات التي تنطوي على إعاقات دائمة أو فقدان معيل، في ظل غياب دعم إداري منظم للضحايا.
 ٤. الدول التي طورت أطرها الإدارية حققت نتائج أفضل: المقارنة مع بعض الدول ذات التشريعات الحديثة والمتكاملة (مثل فرنسا أو بعض الدول) أثبتت أن وجود بنية قانونية إدارية واضحة ومحدثة يؤدي إلى انخفاض ملحوظ في نسب الحوادث والوفيات.
 ٥. ضعف في تفعيل القوانين القائمة: حتى في حال وجود تشريعات مرورية جيدة، فإن القصور الإداري في التنفيذ، وضعف الرقابة، والفساد في بعض الحالات، يُفقد هذه التشريعات فعاليتها على الأرض.
 ٦. الحاجة إلى مقارنة شاملة ومتكاملة: لا يمكن للجانب القانوني وحده أن يعالج أزمة المرور. بل يجب أن يتكامل مع التربية المرورية، البنى التحتية الذكية، أنظمة النقل الحديثة، والتوعية المستمرة.
- المقترحات**
١. إعادة صياغة وتحديث التشريعات المرورية والإدارية: ضرورة مراجعة القوانين النافذة لتكون أكثر وضوحاً وصرامة، مع تضمين مواد صريحة تتعلق بمسؤوليات الجهات الإدارية في الوقاية من حوادث المرور، وتحديد آليات الرقابة والمساءلة المؤسسية.
 ٢. إنشاء هيئة وطنية عليا للسلامة المرورية: تُشرف هذه الهيئة على التنسيق بين الوزارات والمؤسسات المختلفة (الداخلية، الصحة، النقل، البلديات)، وتتابع تنفيذ الاستراتيجيات الوقائية بشكل فعال.
 ٣. إدماج التربية المرورية في المناهج التعليمية: إدخال مقررات مرورية تربوية في المراحل الدراسية المختلفة، لتعزيز وعي الأجيال منذ الصغر حول السلوكيات الآمنة على الطرق.
 ٤. رقمته إدارة المرور وتفعيل أنظمة الإنذار المبكر: توظيف التكنولوجيا في مراقبة الطرق، وتطبيق العقوبات إلكترونياً، وربط قواعد بيانات المخالفات والتأمينات والجهات القضائية لتقليل التلاعب والتأخير الإداري.
 ٥. تخصيص موازنات واضحة للوقاية وليس فقط للعلاج: إعادة توزيع الإنفاق الحكومي ليشمل برامج الوقاية والتوعية وتطوير البنى التحتية، وليس فقط معالجة نتائج الحوادث.
 ٦. إنشاء صندوق وطني لتعويض ضحايا الحوادث المرورية: لضمان حق المتضررين في العلاج والتأهيل، لا سيما في الحالات التي يكون فيها الجاني غير معروف أو غير قادر على التعويض.



٧. تفعيل نظم الحوافز والعقوبات للمؤسسات الإدارية المعنية: مكافأة المؤسسات التي تحقق انخفاضاً في معدلات الحوادث، ومساءلة تلك التي تُظهر تهاوياً أو تقصيراً في أداء واجباتها الإدارية.
٨. الاستفادة من التجارب الدولية الناجحة: دعوة لتبني نماذج دول مثل فرنسا، التي نجحت في تقليص نسب الحوادث عبر تشريعات متقدمة، أنظمة نقل ذكية، واستثمار في التوعية والبنية التحتية.

الهوامش:

- (١) ستيوارت راسل، الذكاء الاصطناعي المتوافق مع البشر، ترجمة: مصطفى محمد فؤاد وأسامة إسماعيل عبد العليم، مؤسسة هنداوي، المملكة المتحدة، ٢٠١٢، ص. ٢٨.
- (٢) ينظر، صبيحة نعمة. (دراسة استطلاعية حول حوادث المرور في محافظة ذي قار - الأسباب والحلول. مجلة كلية التربية للعلوم التربوية والإنسانية - جامعة بابل، العدد ٢٠، ٢٠١٥، ص ٦٤٦.
- (٣) ينظر، كرار ماجد كريم، التحليل المكاني للحوادث المرورية في محافظة المثنى للمدة (٢٠٠٥-٢٠١٧). رسالة ماجستير غير منشورة، قسم الجغرافيا، العراق - الناصرية، ٢٠١٨، ص ٥٢ وما بعدها.
- (٤) ينظر، محمد حسني المسؤولية عن حوادث السيارات. الإسكندرية، دار الجامعة الجديدة، ٢٠٠٧، ص ١٢٢.
- (٥) وتطبيقاً لهذا الاستثناء، قضت محكمة التمييز الاتحادية في قرارها المرقم (٤٨٤) والمؤرخ في ٢٠١٧/٢/٢٦ بما يلي:

(٦) "بعد إمعان النظر في الدعوى، تبين أن المتهم قد أُحيل من قبل محكمة تحقيق الكرخ إلى محكمة جنح الكرخ بموجب المادة (٤٤٧) من قانون العقوبات، وذلك لتسببه بحادث اصطدام أثناء قيادته لقطار في منطقة القادسية / بغداد. وقد قررت المحكمة الأخيرة إحالة الدعوى إلى محكمة جنح المرور، على اعتبار أن الحادث يُعدّ حادثاً مرورياً. غير أن هذه المحكمة ترى أن الحوادث التي تقع أثناء سير القطارات على سكك الحديد لا تُعدّ من الحوادث المرورية، ولا يُعتبر القطار من أنواع المركبات المشمولة بأحكام قانون المرور، وبالتالي فإن محكمة جنح المرور غير مختصة نوعياً بنظر الدعوى، إذ أن اختصاصها ينحصر بالجرائم المرورية المنصوص عليها في قانون إدارة المرور رقم ٨٦ لسنة ٢٠٠٤. وعليه، قررت المحكمة إعادة الدعوى إلى محكمة جنح الكرخ للنظر فيها حسب الاختصاص النوعي، مع إشعار محكمة جنح المرور بذلك." وقد نُشر القرار على الموقع الرسمي لمجلس القضاء الأعلى في العراق، على الرابط:

(٧) <http://iraqja.iq/qanoun/view/2345> - تاريخ الزيارة: ٢٠٢٥/٥/٢٤

- (٨) ينظر، د. جلال الدين محمد صالح، السياسة الإسلامية في الوقاية من الجريمة، مكتبة القانون والاقتصاد، الرياض، المملكة العربية السعودية، ٢٠١٩، ص ١٢٦.
- (٩) زينب هادي حميد، "الالتزام بضمان السلامة في نطاق المسؤولية عن حوادث السيارات"، بحث منشور في مجلة كلية الحقوق، جامعة النهرين، المجلد ١٦، العدد ١، سنة ٢٠١٩، ص ١.

(١٠) القانون الأساسي: Code de la Route (قانون الطرق)، وهو شامل ويُحدث باستمرار لمواكبة التحديات الحديثة، ينظر، قانون المرور الفرنسي يُعرف باسم "Code de la Route" (قانون الطرق)، وهو ليس قانوناً برقم واحد فقط مثل بعض القوانين الوطنية الأخرى، بل هو مجموعة شاملة من النصوص القانونية المنظمة لحركة المرور على الطرق. ومع ذلك، يُعتبر "المرسوم رقم ٢٠١٥-٨٠٨ الصادر في ٢ يوليو ٢٠١٥" من القوانين المهمة التي تنظم جوانب محددة من قانون المرور الفرنسي، إلى جانب قوانين فرعية وأوامر وزارية متعددة. ويعتبر Code de la Route القانون الأساسي الذي ينظم حركة المرور على الطرق في فرنسا. تم إقرار أول نسخة من هذا القانون في عام ١٩٢١، ومنذ ذلك الحين، خضع للعديد من التعديلات والتحديثات لمواكبة التطورات في مجال السلامة المرورية والتكنولوجيا. يتضمن القانون مجموعة من القواعد واللوائح التي تنظم سير المركبات، السائقين، والمشاة، بالإضافة إلى تحديد المخالفات والعقوبات المترتبة عليها. ينظر: د. محمد حسين منصور، المسؤولية عن حوادث السيارات والتأمين الإجباري منها، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، ٢٠٠٧، ص ١٢٦.

(١١) ينظر: د. محمد حسين منصور المصدر السابق، ص ١٢٦.

(١٢) ينظر، محمد نصار الدين منصور، ضمان تعويض المتضررين بين قواعد المسؤولية الفردية واعتبارات التضامن الاجتماعي، دار النهضة العربية، القاهرة، ٢٠٠١، ص. ١٥.

(١٣) ينظر، حياة بوتقنوشات وفاطمة مسائي، أهمية التربية المرورية في التقليل من حوادث المرور، بحث منشور في مجلة جامعة بابل للعلوم الإنسانية، المجلد ١٨، العدد ١٠، سنة ٢٠١٠، ص ٣١.

(١٤) ينظر، د. سمير عبد السيد تناعوا، مصادر الالتزام، مكتبة الوفاء القانونية، الإسكندرية، مصر، ٢٠٠٥، ص ١٢٥.

(١٥) ينظر، عبد الله مرقس ميخوراني، حوادث المرور وأسبابها الاجتماعية والنفسية، رسالة ماجستير، كلية القانون والسياسة، جامعة بغداد، ١٩٨٣، ص. ٣٣.

(١٦) ينظر، د. مدحت محمد محمود عبد العال، المسؤولية المدنية عن حوادث السيارات، القاهرة: المركز القومي للإصدارات، ٢٠١٠، ص ٦٥.

(١٧) ينظر، د. مدحت محمد محمود عبد العال، المصدر السابق، ص ١٢٠.

(١٨) ينظر، د. محمد إبراهيم دسوقي أبو الليل، تعويض الوفاة والإصابة وتلف الممتلكات الناتجة عن حوادث مركبات النقل السريع، دار النهضة العربية، القاهرة، ٢٠٠٨، ص. ٢٣٣.

(١٩) ينظر، قيس نصيف جاسم، الإنسان المركبة الطريق وحوادث المرور، مطبعة الفراهيدي، بغداد، ١٢٢٠، ص ١١٠.

(٢٠) ينظر، غازي حنون خلف الدراجي، استظهار القصد الجنائي في جريمة القصد العمد، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت - لبنان، ٢٠١٢، ص ٩٣.

(٢١) ينظر، توفيق المجالي، شرح قانون العقوبات - القسم العام: دراسة تحليلية في النظرية العامة للجريمة والمسؤولية الجزائية، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، الطبعة الأولى، ٢٠٠٥، ص ٣٤.



- (٢٢) ينظر، منار جلال عبد الله، السياسة الجنائية في قانون المرور رقم (٨) لسنة ٢٠١٢، بحث منشور في مجلة جامعة تكريت للحقوق، المجلد السادس، العدد ١/٣، ٢٠١١، ص. ٩١٠ وما بعدها.
- (٢٣) د. بسيوني محمد الخولي، رؤية الإسلام للذكاء الاصطناعي، دار الوفاء للنشر، الإسكندرية، مصر، ٢٠١٩، ص ١٧٠.
- (٢٤) ينظر، إحسان طالب، سبل ووسائل الوقاية من الحوادث المرورية، بحث منشور في المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق، الجزائر، العدد (٢)، بدون سنة نشر، ص. ٣٠.
- (٢٥) ينظر، راضي عبد المعطي علي، تكاليف حوادث المرور والفوائد الاقتصادية من إجراءات السلامة المرورية، ورقة بحثية مقدمة في مؤتمر السلامة المرورية، عمان، المملكة الأردنية الهاشمية، ٢٠٠٥.
- (٢٦) ينظر، حميد، زينب هادي (٢٠٠٣). الالتزام بضمان السلامة في عقد العلاج الطبي (رسالة ماجستير مقدمة إلى كلية الحقوق، جامعة النهرين)، ص ٨.
- (٢٧) ينظر محمد العلمي، المسؤولية والتعويض عن حوادث السير بين حماية المضرور والمصالح الاقتصادية، (٢٠١٢) ص ٧٠.
- (٢٨) ينظر، أسماء جبر علوان، المسؤولية المدنية لطبيب الأسنان، رسالة ماجستير مقدمة إلى كلية القانون، جامعة النهرين، ٢٠٠٠، ص ٣٢.
- (٢٩) ينظر، محمد عقيل حميد المطيري، دور الإجراءات الوقائية للقوات الخاصة لأمن الطرق في الحد من الحوادث المرورية في الطرقات الخارجية (رسالة ماجستير، كلية العدالة الجنائية، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، الرياض، المملكة العربية السعودية)، ص. ١١٢.
- (٣٠) القانون الفرنسي المتعلق بإجازة السوق يُعرف باسم "Code de la route"، وهو يشمل مجموعة من القوانين واللوائح التي تنظم قواعد المرور، شروط الحصول على رخص القيادة، والتزامات السائقين.
- (٣١) ينظر، مدحت محمد أبو الصكر، مشكلة تعاطي وإدمان المخدرات وأضرارها الاجتماعية والطرق الفعالة لمواجهتها، الدار العالمية للنشر والتوزيع بالقاهرة، ٢٠٠٨، ١٧٩ وما بعدها.
- (٣٢) ينظر، سعدة دريالاً، تعاطي المخدرات في الجزائر استراتيجيات الوقاية، رسالة دكتوراه، كلية العلوم الإنسانية والاجتماعية بالجزائر، ٢٠١١، ص ١٧.
- (٣٣) د. بسيوني محمد الخولي، المصدر السابق، ص ١٧١.
- (٣٤) د. مجدي عبد الله شراره، "السلامة والصحة المهنية وتأمين بيئة العمل"، مؤسسة فريدريش إيبيرت - مكتب مصر، ٢٠١٦، ص ٣٧.
- (٣٥) ينظر، لؤي ماجد أبو الهيجاء، التأمين ضد حوادث السيارات، دار الثقافة، عمان، ٢٠٠٩، ص ١٢ وما بعدها.
- (٣٦) ينظر، محمد عقيل حميد المطيري، دور الإجراءات الوقائية للقوات الخاصة لأمن الطرق في الحد من الحوادث المرورية في الطرقات الخارجية، رسالة ماجستير، كلية العدالة الجنائية، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، الرياض، المملكة العربية السعودية، ٢٠٠٧، ص ١٢٢.

- (٣٧) ينظر، راضي عبد المعطي علي، تكاليف حوادث المرور والفوائد الاقتصادية من إجراءات السلامة المرورية، بحث مقدم في: مؤتمر السلامة المرورية، عمان، المملكة الأردنية الهاشمية، ٢٠٠٥.
- (٣٨) ينظر، شاكر محمد أمين، دور المؤسسات التعليمية في منع الحوادث المرورية. بغداد: مطبعة الأديب البغدادي، المعهد العالي لضباط قوى الأمن الداخلي - قسم الدراسات والبحوث، سلسلة بحوث قوى الأمن الداخلي، ١٩٨٢، ص. ٢٦.
- (٣٩) المادة ١٤ من قانون المرور رقم ٨ لسنة ٢٠١٩ بانه "أن تكون المركبة مصممة ومصنعة وفقاً للأصول الفنية والمعايير الصناعية المعتمدة، وبما يتوافق مع المواصفات القياسية الرسمية، وأن تكون جميع أجزائها متينة وسليمة وصالحة للاستخدام، بما يضمن إمكانية سيرها على الطرق العامة دون أن تشكل خطراً على السائق أو الركاب أو مستخدمي الطريق الآخرين".
- (٤٠) ينظر، د. ضياء عبد الله عبود الأسدي، ورأفت سالم هادي. الضمانات القانونية لتوقيع الغرامة المرورية في العراق. بحث منشور في مجلة المعهد، العدد (١٢)، ٢٠٢٣، ص ٢٥٥ وما بعدها.
- (٤١) ينظر، شيراز محمد خضر، جودة التسويق العالمي، ط١، لندن، المملكة المتحدة، دار الأكاديمية، ٢٠٢٢، ص ١٢١.
- (٤٢) ينظر، محمد شلال حبيب، المفهوم الحديث للوقاية من حوادث المرور، بحث منشور في مجلة قوى الأمن الداخلي، العدد (٦٢)، بغداد، ١٩٨٩، ص ٢٣.
- (٤٣) ينظر، د. أكرم فاضل سعيد قصير، النظام القانوني لمؤسسات وأنشطة منظمة التجارة العالمية (الجزء الأول)، القاهرة، مصر: المركز العربي للنشر والتوزيع، ٢٠١٧، ص. ١٠١ وما يليها.
- (٤٤) ينظر، موفق محمد نقشبدي، الإصابات والوفيات من حوادث الطرق في دهوك - العراق. بحث منشور في مجلة دهوك الطبية، المجلد ١، العدد ١، ٢٠٠٧، ص. ٢٠.
- (٤٥) ينظر علي مشيب القحطاني، أحكام الحوادث المرورية في الشريعة الإسلامية، رسالة ماجستير، جامعة أم القرى، المملكة العربية السعودية، ١٩٨٨ ص. ٢١٦.
- (٤٦) حياة بوتقنوشات، وفاطمة مسائي. (٢٠١٠). أهمية التربية المرورية في التقليل من حوادث المرور. بحث منشور في مجلة جامعة بابل للعلوم الإنسانية، المجلد ٢٨، العدد ١٠، ٢٠٢٢ ص ٢٣.

المصادر

- (١) إحسان طالب، سبل ووسائل الوقاية من الحوادث المرورية، بحث منشور في المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق، الجزائر، العدد (٢)، بدون سنة نشر.
- (٢) د. أكرم فاضل سعيد قصير، النظام القانوني لمؤسسات وأنشطة منظمة التجارة العالمية (الجزء الأول)، القاهرة، مصر: المركز العربي للنشر والتوزيع، ٢٠١٧.
- (٣) د. بسيوني محمد الخولي، رؤية الإسلام للذكاء الاصطناعي، دار الوفاء للنشر، الإسكندرية، مصر، ٢٠١٩.



- ٤) توفيق المجالي، شرح قانون العقوبات - القسم العام: دراسة تحليلية في النظرية العامة للجريمة والمسؤولية الجزائية، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، الطبعة الأولى، ٢٠٠٥.
- ٥) د. جلال الدين محمد صالح، السياسة الإسلامية في الوقاية من الجريمة، مكتبة القانون والاقتصاد، الرياض، المملكة العربية السعودية، ٢٠١٩.
- ٦) د. سمير عبد السيد تناغوا، مصادر الالتزام، مكتبة الوفاء القانونية، الإسكندرية، مصر، ٢٠٠٥.
- ٧) ستيوارت راسل، الذكاء الاصطناعي المتوافق مع البشر، ترجمة: مصطفى محمد فؤاد وأسامة إسماعيل عبد العليم، مؤسسة هنداي، المملكة المتحدة، ٢٠١٢.
- ٨) شاكر محمد أمين، دور المؤسسات التعليمية في منع الحوادث المرورية. بغداد: مطبعة الأديب البغدادي، المعهد العالي لضباط قوى الأمن الداخلي - قسم الدراسات والبحوث، سلسلة بحوث قوى الأمن الداخلي، ١٩٨٢.
- ٩) شيراز محمد خضر، جودة التسويق العالمي، ط١، لندن، المملكة المتحدة، دار الأكاديمية، ٢٠٢٢.
- ١٠) غازي حنون خلف الدراجي، استظهار القصد الجنائي في جريمة القصد العمد، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت - لبنان، ٢٠١٢.
- ١١) قيس نصيف جاسم، الانسان المركبة الطريق وحوادث المرور، مطبعة الفراهيدي، بغداد، ١٢٢٠.
- ١٢) كرار ماجد كريم، التحليل المكاني للحوادث المرورية في محافظة المثنى للمدة (٢٠١٧-٢٠٠٥). رسالة ماجستير غير منشورة، قسم الجغرافيا، العراق - الناصرية، ٢٠١٨.
- ١٣) لؤي ماجد أبو الهيجاء، التأمين ضد حوادث السيارات، دار الثقافة، عمان، ٢٠٠٩.
- ١٤) محمد حسني المسؤولية عن حوادث السيارات. الإسكندرية، دار الجامعة الجديدة، ٢٠٠٧.
- ١٥) د. محمد حسين منصور، المسؤولية عن حوادث السيارات والتأمين الإجباري منها، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، ٢٠٠٧.
- ١٦) محمد نصار الدين منصور، ضمان تعويض المتضررين بين قواعد المسؤولية الفردية واعتبارات التضامن الاجتماعي، دار النهضة العربية، القاهرة، ٢٠٠١.
- ١٧) د. محمد إبراهيم دسوقي أبو الليل، تعويض الوفاة والإصابة وتلف الممتلكات الناتجة عن حوادث مركبات النقل السريع، دار النهضة العربية، القاهرة، ٢٠٠٨.
- ١٨) محمد العلمي، المسؤولية والتعويض عن حوادث السير بين حماية المضرور والمصالح الاقتصادية، (٢٠١٢).
- ١٩) د. مدحت محمد محمود عبد العال، المسؤولية المدنية عن حوادث السيارات، القاهرة: المركز القومي للإصدارات، ٢٠١٠.
- ٢٠) مدحت محمد أبو الصكر، مشكلة تعاطي وإدمان المخدرات وأضرارها الاجتماعية والطرق الفعالة لمواجهتها، الدار العالمية للنشر والتوزيع بالقاهرة، ٢٠٠٨.
- ٢١) د. مجدي عبد الله شراره، "السلامة والصحة المهنية وتأمين بيئة العمل"، مؤسسة فريدريش إيبيرت - مكتب مصر، ٢٠١٦.

الرسائل والأطاريح

- (١) أسماء جبر علوان، المسؤولية المدنية لطبيب الأسنان، رسالة ماجستير مقدمة إلى كلية القانون، جامعة النهرين، ٢٠٠٠.
- (٢) حميد، زينب هادي (٢٠٠٣). الالتزام بضمان السلامة في عقد العلاج الطبي (رسالة ماجستير مقدمة إلى كلية الحقوق، جامعة النهرين).
- (٣) سعدة دريلاً، تعاطي المخدرات في الجزائر استراتيجيات الوقاية، رسالة دكتوراه، كلية العلوم الإنسانية والاجتماعية، ٢٠١١.
- (٤) عبد الله مرقس ميخوراني، حوادث المرور وأسبابها الاجتماعية والنفسية، رسالة ماجستير، كلية القانون والسياسة، جامعة بغداد، ١٩٨٣.
- (٥) علي مشيب القحطاني، أحكام الحوادث المرورية في الشريعة الإسلامية، رسالة ماجستير، جامعة أم القرى، المملكة العربية السعودية، ١٩٨٨.
- (٦) محمد عقيل حميد المطيري، دور الإجراءات الوقائية للقوات الخاصة لأمن الطرق في الحد من الحوادث المرورية في الطرقات الخارجية، رسالة ماجستير، كلية العدالة الجنائية، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، الرياض، المملكة العربية السعودية، ٢٠٠٧.

البحوث والمجلات

- (١) حياة بوتقنوشات، وفاطمة مسائي. (٢٠١٠). أهمية التربية المرورية في التقليل من حوادث المرور. بحث منشور في مجلة جامعة بابل للعلوم الإنسانية، المجلد ٢٨، العدد ١٠، ٢٠٢٢.
- (٢) راضي عبد المعطي علي، تكاليف حوادث المرور والفوائد الاقتصادية من إجراءات السلامة المرورية، بحث مقدم في: مؤتمر السلامة المرورية، عمان، المملكة الأردنية الهاشمية، ٢٠٠٠.
- (٣) زينب هادي حميد، "الالتزام بضمان السلامة في نطاق المسؤولية عن حوادث السيارات"، بحث منشور في مجلة كلية الحقوق، جامعة النهرين، المجلد ١٦، العدد ١، سنة ٢٠١٩.
- (٤) صبيحة نعمة. (دراسة استطلاعية حول حوادث المرور في محافظة ذي قار - الأسباب والحلول. مجلة كلية التربية للعلوم التربوية والإنسانية - جامعة بابل، العدد ٢٠، ٢٠١٥.
- (٥) د. ضياء عبد الله عبود الأسدي، ورأفت سالم هادي. الضمانات القانونية لتوقيع الغرامة المرورية في العراق. بحث منشور في مجلة المعهد، العدد (١٢)، ٢٠٢٣.
- (٦) منار جلال عبد الله، السياسة الجنائية في قانون المرور رقم (٨) لسنة ٢٠١٢، بحث منشور في مجلة جامعة تكريت للحقوق، المجلد السادس، العدد ١/٣، ٢٠١١.
- (٧) موفق محمد نقشبندي، الإصابات والوفيات من حوادث الطرق في دهوك - العراق. بحث منشور في مجلة دهوك الطبية، المجلد ١، العدد ١، ٢٠٠٧.
- (٨) محمد شلال حبيب، المفهوم الحديث للوقاية من حوادث المرور، بحث منشور في مجلة قوى الأمن الداخلي، العدد (٦٢)، بغداد، ١٩٨٩.



- 1) <http://iraqja.iq/qanoun/view/2345> تاريخ الزيارة: ٢٠٢٥/٥/٢٤

القوانين

- (١) قانون المرور العراقي رقم ٨ لسنة ٢٠١٩
- (٢) قانون المدني العراقي رقم ٤٠ لسنة ١٩٥١
- (٣) قانون المرور الفرنسي الصادر في ٥ يوليو ١٩٨٥
- (٤) قانون المرور الأردني رقم (٤٩) لسنة ٢٠٠٨ المعدل
- (٥) قانون المرور القطري رقم ١٩ لسنة ٢٠٠٧

Sources

- 1) Ihsan Taleb, Ways and Means of Preventing Traffic Accidents, a study published in the National Center for Road Safety and Security, Algeria, Issue (2), no publication year.
- 2) Dr. Akram Fadel Saeed Qasir, The Legal System of the Institutions and Activities of the World Trade Organization (Part One), Cairo, Egypt: Arab Center for Publishing and Distribution, 2017 .
- 3) Dr. Basyouni Muhammad Al-Kholi, The Islamic View of Artificial Intelligence, Dar Al-Wafa Publishing, Alexandria, Egypt, 2019.
- 4) Tawfiq Al-Majali, Explanation of the Penal Code - General Section: An Analytical Study of the General Theory of Crime and Criminal Responsibility, Dar Al-Thaqafa Publishing and Distribution, Amman, First Edition, 2005.
- 5) Dr. Jalal al-Din Muhammad Salih, Islamic Policy in Crime Prevention, Law and Economics Library, Riyadh, Saudi Arabia, 2019.
- 6) Radhi Abdul-Muati Ali, The Costs of Traffic Accidents and the Economic Benefits of Traffic Safety Measures, a research paper presented at the Traffic Safety Conference, Amman, Hashemite Kingdom of Jordan, 2005.
- 7) Dr. Samir Abdul-Sayed Tanaghwa, Sources of Obligation, Al-Wafa Legal Library, Alexandria, Egypt, 2005.
- 8) Stuart Russell, Artificial Intelligence Compatible with Humans, translated by Mustafa Muhammad Fuad and Osama Ismail Abdul-Aleem, Hindawi Foundation, United Kingdom, 2012.
- 9) Shaker Muhammad Amin, The Role of Educational Institutions in Preventing Traffic Accidents. Baghdad: Al-Adeeb al-Baghdadi Press, Higher Institute for Internal Security Forces Officers - Studies and Research Department, Internal Security Forces Research Series, 1982.
- 10) Shiraz Muhammad Khader, Global Marketing Quality, 1st ed., London, UK, Dar Al-Akademia, 2022.
- 11) Ghazi Hanoun Khalaf Al-Daraji, Demonstrating Criminal Intent in the Crime of Premeditated Murder, Al-Halabi Legal Publications, Beirut, Lebanon, 2012.



- 12) Qais Nassif Jassim, Humans, Vehicles, Roads, and Traffic Accidents, Al-Farahidi Press, Baghdad, 2012.
- 13) Karar Majid Karim, Spatial Analysis of Traffic Accidents in Al-Muthanna Governorate for the Period (2005-2017). Unpublished Master's Thesis, Department of Geography, Iraq - Nasiriyah, 2018.
- 14) Louay Majed Abu Al-Haija, Insurance Against Car Accidents, Dar Al-Thaqafa, Amman, 2009.
- 15) Muhammad Husni, Liability for Car Accidents, Alexandria, Dar Al-Jami'a Al-Jadida, 2007.
- 16) Dr. Muhammad Hussein Mansour, Liability for Car Accidents and Compulsory Insurance, Dar Al-Jami'a Al-Jadida, Alexandria, 2007.
- 17) Muhammad Nassar Al-Din Mansour, Guaranteeing Compensation for Victims Between the Rules of Individual Liability and Considerations of Social Solidarity, Dar Al-Nahda Al-Arabiya, Cairo, 2001.
- 18) Dr. Muhammad Ibrahim Dasouki Abu Al-Layl, Compensation for Death, Injury, and Property Damage Resulting from Rapid Transport Vehicle Accidents, Dar Al-Nahda Al-Arabiya, Cairo, 2008.
- 19) Muhammad Al-Alami, Liability and Compensation for Traffic Accidents: Between Protecting the Injured and Economic Interests, (2012).
- 20) Dr. Medhat Muhammad Mahmoud Abdel Aal, Civil Liability for Car Accidents, Cairo: National Center for Publications, 2010.
- 21) Medhat Muhammad Abu Al-Sakr, The Problem of Drug Abuse and Addiction, Its Social Harms, and Effective Ways to Confront It, International House for Publishing and Distribution, Cairo, 2008.
- 22) Dr. Magdy Abdullah Sharara, "Occupational Safety and Health and Securing the Work Environment," Friedrich Ebert Foundation - Egypt Office, 2016.

Theses and Dissertations

- 1) Asmaa Jabr Alwan, "Civil Liability of the Dentist," Master's Thesis submitted to the College of Law, Al-Nahrain University, 2000.
- 2) Hamid, Zainab Hadi (2003). "The Obligation to Ensure Safety in the Medical Treatment Contract" (Master's Thesis submitted to the College of Law, Al-Nahrain University).
- 3) Saada Daryaala, "Drug Abuse in Algeria: Prevention Strategies," a PhD thesis, College of Humanities and Social Sciences, 2011.
- 4) Abdullah Marcus Mikhourani, Traffic Accidents and Their Social and Psychological Causes, Master's Thesis, College of Law and Politics, University of Baghdad, 1983.
- 5) Ali Mishib Al-Qahtani, Traffic Accident Provisions in Islamic Sharia, Master's Thesis, Umm Al-Qura University, Kingdom of Saudi Arabia, 1988.
- 6) Muhammad Aqil Hamid Al-Mutairi, The Role of Preventive Measures of Special Forces for Road Security in Reducing Traffic Accidents on External Roads, Master's Thesis, College of Criminal Justice, Naif Arab University for Security Sciences, Riyadh, Kingdom of Saudi Arabia, 2007.



Research and Journals

- 1) Yanzar, Hayat Boutfnoushat, and Fatima Masa'i. (2010). The Importance of Traffic Education in Reducing Traffic Accidents. A study published in the Journal of the University of Babylon for Humanities, Volume 28, Issue 10, 2022.
- 2) Yanzar, Radhi Abdul-Mutti Ali, The Costs of Traffic Accidents and the Economic Benefits of Traffic Safety Measures, a study presented at the Traffic Safety Conference, Amman, Hashemite Kingdom of Jordan, 200
- 3) Zainab Hadi Hamid, "The Commitment to Ensuring Safety within the Liability of Car Accidents," a study published in the Journal of the College of Law, Nahrain University, Volume 16, Issue 1, 2019.
- 4) Yanzar, Sabiha Nimah. (A survey study on traffic accidents in Dhi Qar Governorate - causes and solutions. Journal of the College of Education for Educational and Human Sciences - University of Babylon, Issue 20, 2015.
- 5) Dr. Diao Abdullah Abboud Al-Asadi, and Raafat Salem Hadi. Legal Guarantees for Imposing Traffic Fines in Iraq. A study published in the Institute's Journal, Issue (12), 2023.
- 6) Manar Jalal Abdullah, Criminal Policy in Traffic Law No. (8) of 2012, a study published in Tikrit University Journal of Law, Volume 6, Issue 3/1, 2011.
- 7) Muwaffaq Muhammad Naqshbandi, Injuries and Deaths from Road Accidents in Duhok, Iraq. A study published in the Duhok Medical Journal, Volume 1, Issue 1, 2007.
- 8) Muhammad Shalal Habib, The Modern Concept of Accident Prevention Traffic, a research published in the Internal Security Forces Magazine, Issue (62), Baghdad, 1989.

Laws

- 1) Iraqi Traffic Law No. 8 of 2019
- 2) Iraqi Civil Code No. 40 of 1951
- 3) French Traffic Law issued on July 5, 1985
- 4) Jordanian Traffic Law No. (49) of 2008, as amended
- 5) Qatari Traffic Law No. 19 of 2007