



المسؤولية القانونية عن الأضرار الناجمة عن حوادث المطبات الصناعية

د. عامر عاشور عبدالله

amerashoer77@gmail.com

أستاذ القانون المدني / رئاسة جامعة الحمدانية

د. مريم محمد أحمد

Maryammohammed1978@gmail.com

مدرس القانون الإداري / جامعة كركوك / كلية القانون والعلوم السياسية

Legal Responsibility for Damages Caused by Industrial Bumps Accidents

Dr. Amer Ashor Abdullah

Professor of Civil Law/Presidency of Al Hamdania University

Dr. Maryam Mohammed Ahmed

Lecturer of Administrative Law / University of Kirkuk / College of Law and Political Sciences

المُلخَص

المطبات الصناعية هي وسيلة تلجأ إليها الإدارة للحد من سرعة المركبات؛ بهدف حماية المواطنين خاصة في المناطق التي تكون ذات كثافة سكانية، وتختص جهة إدارية معينة بوضعها في الطرق وفقاً لمواصفات وشروط هندسية، إلا أنه رغم أهمية هذه المطبات في حماية أرواح المواطنين إلا أنها لا تخلو من خطورة؛ خاصة عند عدم مراعاة المواصفات والشروط عند وضعها، أو عند قيام المواطنين بوضعها دون استحصل الموافقات الأصولية في ذلك، وعندئذ تصبح أضرار هذه المطبات أكثر من نفعها، كما وتثور مسؤولية المخطئ عن الأضرار التي تسبب بها للغير جراء خطئه، وتختلف طبيعة هذه المسؤولية حسب الجهة التي قامت بوضع هذه المطبات، ويتولد عنها آثاراً تتحملها الجهة التي قامت بوضعها.

الكلمات المفتاحية: المطبات الصناعية، صاحب المركبة، المسؤولية القانونية، التعويض، سائق المركبة، الجهة الحكومية.

Abstract

Speed bumps are a method used by the administration to limit the speed of vehicles; for protecting citizens, especially in densely populated areas, and a certain administrative authority specializes in placing them on the roads according to engineering specifications and conditions. However, despite the importance of these bumps in protecting the lives of citizens, they are not without danger; Especially when the specifications and conditions are not observed when setting them, or when citizens set them without obtaining the fundamental approvals in that, and then the damages of these pitfalls become more than their benefits, and the responsibility of the wrongdoer arises for the damages he caused to others as a result of his mistake, and the nature of this responsibility varies according to the party who She placed these bumps, and they generate traces that are borne by the party who placed them.

Keywords: industrial bumps, vehicle owner, legal liability, compensation, vehicle driver, government agency.

المقدمة

أولاً: التعريف بالموضوع:

إن ظاهراً إنشاء المطبات الصناعية بشكل عشوائي بدأت تنتشر اليوم بشكل غير طبيعي في الشوارع، والطرق، والأحياء سواء من قبل الإدارة أم الأفراد، وسواء تم إنشاء هذه المطبات بعد استحصل الموافقات الرسمية أم بدونها، وإذا كانت الغاية من وراء إنشاء هذه المطبات هي تخفيض سرعة المركبات؛ للحفاظ على أرواح الناس كتلك التي يتم إنشاؤها أمام المدارس، ورياض الأطفال، والجامعات، والمستشفيات، إلا أن ما يلاحظ أن أضرار المطبات الصناعية باتت أكثر من نفعها؛ بسبب عدم مراعاة المواصفات والمعايير الهندسية عند إنشائها؛ الأمر الذي أدى إلى وقوع الكثير من الحوادث التي خلفت خسائر بشرية ومادية جسيمة، وكان لها تأثيراً على حياة الكثير من الناس خاصة كبار السن، والأطفال، والنساء الحوامل فضلاً عن الخسائر المادية التي لحقت بأصحاب المركبات؛ بسبب عدم وجود علامات تحذيرية دالة على وجود المطبات، أو علامات محددة للارتفاع ودرجة الميل.

ثانياً: أهمية البحث وأسباب اختياره:

تبرز أهمية وأسباب اختيار هذا البحث من خلال ما يأتي:

- 1- القصور التشريعي في معالجة الموضوع.
- 2- الحوادث الكثيرة والأضرار الناجمة عن المطبات الصناعية سواء في الأرواح أو الأموال.
- 3- عدم مراعاة المواصفات والمقاييس الهندسية المعتمدة عند إنشاء المطبات الصناعية.
- 4- تشييد المطبات الصناعية بشكل عشوائي من قبل المواطنين ودون استحصال الموافقات الرسمية.

ثالثاً: أهداف البحث:

يهدف البحث إلى معالجة القصور التشريعي بخصوص الموضوع فضلاً عن محاولة إيجاد الحلول للمشاكل الناجمة عنه وتأطيره قانونياً.

رابعاً: فرضيات البحث:

يتضمن البحث إجابات عن مجموعة من الفرضيات والتساؤلات منها:

- 1- ماهي أنواع المطبات الصناعية، وماهي المواصفات المعتمدة في إنشائها؟
- 2- ماهي الأضرار الناجمة عن المطبات الصناعية؟
- 3- ماهو الأساس القانوني للمسؤولية عن الأضرار الناجمة عن المطبات الصناعية؟
- 4- ماهي آثار المسؤولية الناجمة عن أضرار المطبات الصناعية؟
- 5- هل هنالك وسائل حديثة يمكن الاعتماد عليها كبديل عن المطبات الصناعية؟

خامساً: منهجية البحث:

سنتناول بحثنا وفق المنهج التحليلي والمقارن من خلال تحليل الآراء الفقهية، والنصوص القانونية، وتأييد الراجح منها، وبيان مواطن القوة والضعف فيها، ومقارنة موقف المشرع العراقي مع التشريعات الأخرى.

سادساً: هيكلية البحث:

سنتناول موضوع البحث من خلال مقدمة وثلاثة مباحث، نتناول في المبحث الأول بيان ماهية المطبات الصناعية، ونخصص المبحث الثاني للحديث عن الطبيعة القانونية للمسؤولية القانونية الناجمة عن أضرار المطبات الصناعية، ونتكلم في المبحث الثالث عن الآثار القانونية للمسؤولية القانونية الناجمة عن أضرار المطبات الصناعية، ونشير في الخاتمة إلى أهم النتائج والتوصيات التي تم التوصل إليها.

المبحث الأول

ماهية المطبات الصناعية

البحث في ماهية المطبات الصناعية يقتضي بيان تعريفها وأنواعها؛ وعليه سنقسم هذا المبحث إلى مطلبين نخصص الأول منه لتعريف المطبات الصناعية، ونبين في الثاني أنواعها والشروط الواجب أن تتوفر فيها.

المطلب الأول

تعريف المطبات الصناعية

المطبات الصناعية هي إحدى وسائل الإدارة لضبط السرعات على الطرق، والمطبات مزلق منخفض ممتد بعرض الطريق لإجبار سائقي المركبات على تخفيض سرعة مركباتهم بما يناسب السرعة المحددة للسير على الشارع^(١)، ويعد المطب أو كما يعرف بالمطب الصناعي من الابتكارات التي أحدثتها الإنسان لغرض الحد من سرعة مرور المركبات، ووضعها في الطرق من اختصاص مديرية البلدية، وتحديد من قبل قسم هندسة المرور الذي يتولى^(٢) تطوير الأجهزة الإدارية، وتنظيم النقل، وإعداد التصاميم المرورية والهندسية للمقاطع وشبكة الشوارع ومواقف السيارات، ونصب وتشغيل وصيانة أجهزة أضوية المرور في التقاطعات، والتخطيط الأرضي، وتأثير الشوارع بمواد السلامة المرورية، ونصب العلامات المرورية القياسية والإرشادية والمطبات وتخطيط الشوارع والمجسرات^(٣)، وعمل هذا القسم يكون بالتنسيق مع مديرية المرور العامة، ويديره موظف بعنوان رئيس مهندسين من ذوي الخبرة والاختصاص في مجالات عمل القسم وتكون (وحدة هندسة المرور) المستحدثة في مراكز المحافظات عدا محافظة بغداد بمستوى شعبة يديرها موظف بعنوان مهندس من ذوي الخبرة والاختصاص^(٤).

إن عمل المطبات الصناعية يجب أن يكون بشكل منظم ومن قبل الجهات المختصة المخولة بذلك، إذ تتوفر فيها عناصر السلامة وتقوم على أسس هندسية صحيحة، وليست عشوائية ومعقدة، وبعبارة أخرى إن المطبات الصناعية يجب انشاءها وفقاً للمواصفات الهندسية والقياسية الدولية بما يحقق الهدف المرجو منه والمتمثل في التقليل من سرعة المركبات للحد من الحوادث المرورية والمحافظة على أرواح الناس، وتوفير مناطق عبور آمنة في الشوارع ذات الكثافة السكانية كالمدارس، والجامعات، والمستشفيات، والمحال التجارية، والحدائق، والمتنزهات العامة، والمساجد خاصة في ظل التزايد القوي لأعداد المركبات بعد عام ٢٠٠٣، ورغم أهمية هذه المطبات إلا أنها لا تخلو من أضرار خاصة عند عدم مراعاة المواصفات الفنية والاسس الهندسية الصحيحة مثل المكان، والارتفاع، ودرجة الميل، وانحدار المطب، وعدم توفير اللوحات والعلامات الارشادية والتحذيرية الدالة على وجود هذه المطبات؛ الأمر الذي يسبب عدم انتباه السائق إليها والاصطدام بها، أو التوقف المفاجئ مما يسبب اصطدام السيارات وإلحاق الضرر المادي بها، وأحياناً يلحق الضرر الأرواح، إضافة إلى الآثار البيئية المتمثلة بالتلوث الضوضائي البيئي الناتج عن المكابح، وتلوث الهواء بسبب عوادم السيارات^(٥).

(١) د.لمى عبد المنافع رحيم، الملائمة البيئية للمطبات في شوارع مدينة الكوت، بحث منشور في مجلة كلية التربية، جامعة واسط، العدد ٣٩، ج٢، أيار، ٢٠٢٠، ص ٢٥١.

(٢) تعليمات قسم هندسة المرور في مديرية البلديات العامة رقم ٧ لسنة ٢٠٠٢.

(٣) المادة (١) من تعليمات قسم هندسة المرور في مديرية البلديات العامة رقم ٧ لسنة ٢٠٠٢.

(٤) المادة (٢) من تعليمات قسم هندسة المرور في مديرية البلديات العامة رقم ٧ لسنة ٢٠٠٢.

(٥) د. لمى منافع رحيم، مصدر سابق، ص ٢٥٦ وما بعدها.

المطلب الثاني

أنواع المطبات وشروطها

- تختلف أنواع المطبات الصناعية حسب الغرض المراد انشاء المطب من اجله ويمكن ايجاز أنواعها بالاتي:
- ١- **المطبات الدائمة:** وهي المطبات التي تكون من الاسمنت أو الاسفلت، وتكون مناسبة للطرق السريعة بحيث تكون منحدره وانسيابية لكي لا تضر بالمركبة إذا لم يتجاوز السائق السرعة المقررة للطريق، وكذلك يضعها الأهالي عادة امام مساكنهم لتقليل سرعة المركبات، وهذا النوع يعد من اكثر أنواع المطبات از عاجاً.
 - ٢- **المطبات المؤقتة:** وهي المطبات التي توضع بصورة مؤقتة، وتكون مصنوعة من المطاط أو الحديد أو البلاستيك، وتتميز بسهولة تركيبها وإمكانية تغيير مواقعها، وثبات ألوانها، وتكون بارتفاع (٧,٥) سم وعرض (٣٠) سم، وتستخدم في الشوارع المحلية والفرعية^(١).

كما أنه يجب ان تتوفر جملة شروط في المطبات الصناعية ومنها:

- ١- ان يتم وضع المطبات في المواقع ذات الخطورة العالية.
 - ٢- ان تزود بوسائل وعلامات ارشادية وتحذيرية تلفت انتباه السائق.
 - ٣- ان تكون المسافة بصورة توفر الوقت الكافي لتخفيف السرعة قبل الوصول الى المطب.
 - ٤- الا تسبب في اية اضرار على الركاب اذا لم يتم الالتزام بالسرعة المقررة في الطريق.
 - ٥- ان يحتوي الشارع المراد وضع مطب صناعي فيه على حركة مشاة حفاظا على ارواحهم^(٢).
- وإذا كانت المطبات الصناعية ضرورية للحد من سرعة المركبات، ولا يمكن الاستغناء عنها، إلا أن هنالك دول لجأت إلى وسائل حديثة لتقليل سرعة المركبات، مثل تراك احمر والذي يسبب احتكاك خفيف في السيارات يسبب بطئ حركتها، أو رسومات ثلاثية الأبعاد لأطفال مرسومين على الطريق، أو الطرق الموسيقية والتي تصدر أصوات موسيقية عند المرور عليها لتنبيه السائق لتخفيف السرعة أو الرادرات لمراقبة سرعة السيارات والمركبات^(٣) والمطبة في إقليم كردستان، ونأمل من الحكومة الاتحادية اتباع النظام ذاته بدلا من المطبات الصناعية التقليدية لتلافي الأضرار الناجمة عنها.

المبحث الثاني

الطبيعة القانونية للمسؤولية القانونية الناجمة عن أضرار المطبات الصناعية

تختلف الطبيعة القانونية للمسؤولية القانونية الناجمة عن أضرار المطبات الصناعية حسب الجهة التي قامت بوضعها فيما إذا كانت الجهة الحكومية المختصة بوضعها أم جهة غير حكومية (الأفراد)، وهذا يتطلب تقسم المبحث إلى مطلبين وعلى النحو الآتي:

المطلب الأول

الطبيعة القانونية للمسؤولية القانونية الناجمة عن أضرار المطبات الصناعية عند وضعها من قبل الجهة الحكومية

عند قيام الجهة الحكومية المختصة (قسم هندسة المرور في مديرية البلديات) بوضع المطبات الصناعية من دون مراعاة المواصفات الفنية والأسس الهندسية الصحيحة مثل المكان المناسب، والارتفاع، ودرجة الميل، والانحدار، وافتقارها إلى العلامات واللوحات الإرشادية والتحذيرية، عندئذ تصبح مضار هذه المطبات أكثر من نفعها، وتصبح مصدر للحوادث وإلحاق الضرر بالمركبات؛ فتثور المسؤولية القانونية للجهة المختصة بوضعها^(٤)، كما ويثار التساؤل عن الطبيعة القانونية لهذه المسؤولية؟

تنص المادة (٢١٩) من (القانون المدني العراقي رقم ٤٠ لسنة ١٩٥١) على أنه: "الحكومة والبلديات والمؤسسات الأخرى التي تقدم خدمة عامة، وكل شخص يستغل أحد المؤسسات الصناعية أو التجارية مسؤولون عن الضرر الذي يحدثه مستخدمهم إذا كان الضرر ناشئاً عن تعدد وقع منهم أثناء قيامهم بخدماتهم"^(٥).

من خلال ما تقدم يتضح لنا أنه بإمكان سائق المركبة الرجوع على مديرية البلديات ومطالبتها بالتعويض عن الأضرار التي لحقت بمركبته بسبب المطبات الصناعية إذا ما توافرت شروط مسؤولية المتبوع عن أعمال التابع والمتمثلة بما يأتي:

أولاً: قيام العلاقة التبعية بين من يراد الرجوع عليه بالتعويض وبين محدث الضرر:

إن العلاقة التبعية من المسائل التي ثار بشأنها جدل فقهي كبير؛ وذلك في صدد تحديد معيار التبعية، والفقهاء القانونيون يكاد يجمع على عناصر هذه الرابطة التبعية، وهي عناصر السلطة الفعلية وعنصر الرقابة والتوجيه، فمن الفقه من ركز على عنصر الرقابة والتوجيه وتناول العنصر الآخر من خلاله^(٦)، ومنهم من قال أن قوام الرابطة التبعية هو عنصرين تتمثل بالسلطة الفعلية، والرقابة والتوجيه^(٧)، أما بخصوص العنصر الأول (السلطة الفعلية) فيكون محل هذه السلطة العمل الذي يؤديه التابع لحساب المتبوع، فالعبرة في بالسلطة

(١) احمد الفضل، اقتراح قانون في شأن المطبات المستخدمة في الطرق، مقالة منشورة على الموقع الالكتروني www.alanba.com.kw تاريخ الزيارة ٢٠٢٢/٧/٢.

(٢) أنواع المطبات الصناعية، مقالة منشورة على الموقع الالكتروني <https://elmagdsafetyroads.com> تاريخ الزيارة ٢٠٢٢/٧/٢.

(٣) احدث أنواع المطبات الصناعية في العالم، مقالة منشورة على الموقع الالكتروني <https://cars.sayidaty.uet> تاريخ الزيارة ٢٠٢٢/٧/٢.

(٤) تنص المادة (١١/خامسا) من قانون الطرق العامة رقم (٣٥) لسنة ٢٠٠٢ على أنه: "يعاقب بالحبس مدة لا تزيد على ٣ أشهر وبغرامة لا تقل عن ٢٥٠,٠٠٠ مائتان وخمسون ألف دينار ولا تزيد على ٥٠٠,٠٠٠ خمسمائة ألف دينار أو بإحدى هاتين العقوبتين كل من... خامساً: قام بعمل مطبات معرقة للسير دون اخذ موافقة دائرة الطرق والجيور والجهات المسؤولة" وأن أحكام هذا القانون تسري فقط على الطرق العامة الكائنة خارج حدود أمانة بغداد والبلديات بالنسبة للمحافظات أما الطرق الكائنة ضمن حدود أمانة بغداد وحدود البلدية في المحافظات فهي من مسؤوليات الدوائر البلدية.

(٥) تقابلها المادة (١٧٤) من القانون المدني المصري رقم (١٣١) لسنة ١٩٤٨.

(٦) د. محمد كامل مرسي، شرح القانون المدني الجديد، مصادر الالتزام، ج٢، دار الجامعة الجديد، القاهرة، ١٩٥٥، ص ٢٣٩.

(٧) د. عبد المنعم فرج الصدة، مصادر الالتزام، دار النهضة العربية، بيروت، ١٩٧٤، ص ٩١٢.

الموجودة، ولا أهمية لمصدر السلطة الفعلية، فقد يكون القانون وقد يكون مجرد الواقع الفعلي، وبعبارة أخرى إن المسؤولية لا تستلزم إلا سلطة المتبوع على التابع، فإذا تحققت هذه السلطة وجبت المسؤولية سواء أكان المسؤول قد اختار من تسبب في المسؤولية أم لم يمتدح باختياره.

أما بخصوص العنصر الثاني (الرقابة والتوجيه) فينبغي لتوافر العلاقة التبعية أن يكون للمتبوع سلطة رقابة وتوجيه تابعه، وهذا يتحقق من خلال إصدار أوامر إلى التابع لتوجيهه، وأن يكون له حق محاسبته إذا خرج على أوامره، ومما يجب ملاحظته أن كلاً من التوجيه والرقابة ينبغي أن يرد على عمل معين يقوم به التابع لحساب متبوعه^(١)، إلا أن الخلاف قد ثار حول ماهية وطبيعة سلطة الإشراف والتوجيه، فهناك من يرى أنها تتعلق بكيفية إنجاز العمل المعهود إلى التابع^(٢) إلا أن فريقاً آخر لا يرى في ذلك توضيحاً لتلك العلاقة وإنما تتمثل تلك العلاقة في السلطة التي يملكها المتبوع من خلال التبعية الاقتصادية وليس فقط من خلال الرقابة الإدارية.

ثانياً: صدور خطأ من التابع أثناء قيامه بخدمة المتبوع:

إن خطأ التابع هو أساس مسؤولية المتبوع؛ لذلك يجب لقيام مسؤولية المتبوع تحقق مسؤولية التابع، وهذه الأخيرة لا تتحقق إلا عند توافر أركانها وفي مقدمتها ركن الخطأ، إذ يجب أن يصدر خطأ من التابع حتى يسأل عنه، فلا تقوم مسؤولية المتبوع غلا إذا تحققت مسؤولية التابع، وحتى تقوم مسؤولية التابع لا بد من توافر أركان المسؤولية التقصيرية الثلاثة: الخطأ، والضرر، وعلاقة السببية بينهما، فيجب على المضرور حتى في رجوعه على المتبوع أن يثبت خطأ التابع^(٣)، والخطأ في القانون المدني العراقي هو خطأ مفترض قابل لإثبات العكس، أما إذا ارتكب التابع فعلاً ضاراً يفي عنه القانون وصف الخطأ كمل لو كان في حالة دفاع شرعي عندئذ ينتفي عنه الخطأ، وترفع المسؤولية عنه وعن المتبوع.

وكذلك حتى يتم مساءلة المتبوع عن الأضرار التي تصيب الغير بسبب أفعال تابعه غير المشروعة فإنه يجب أن يرتكب الخطأ في حالة تأدية الوظيفة، وبعبارة أخرى أن يرتبط الفعل الضار غير المشروع بالوظيفة، وهذا ما عبرت عنه المادة (٢١٩) من القانون المدني العراقي بقولها: "أن يكون الضرر الذي يحدثه المستخدمون ناشئاً عن تعدد وقع منهم أثناء قيامهم بخدماتهم"^(٤)، وبعبارة أخرى أن يقوم التابع بعمل من أعمال الوظيفة يرتبط بالوظيفة برابطة سببية مباشرة، وفي ذلك منطق سليم؛ لأن هذه المسؤولية استثنائية؛ لأن الأصل هو أن لا يسأل الشخص إلا عن عمل يصدر عنه، ونحن هنا نسأله عن عمل صادر من الغير.

المطلب الثاني

الطبيعة القانونية للمسؤولية القانونية الناجمة عن أضرار المصانع الصناعية عند وضعها من قبل الأفراد

نجد اليوم انتشار المصانع الصناعية بشكل عشوائي؛ إذ يلجأ الكثير من أصحاب المساكن، والمحلات إلى وضع المصانع الصناعية على الطرق المارة أمام مساكنهم، ومحلاتهم، ومن دون استحصل الجهات المختصة، ومن دون مراعاة المواصفات القياسية والأسس الهندسية عند وضعها؛ الأمر الذي يكون مصدر ضرر للآخرين؛ وعليه يجوز لصاحب المركبة المتضرر من هذه المصانع استناداً إلى أحكام المسؤولية التقصيرية إذا توافرت أركانها والتمثلة بما يأتي:

أولاً/ الخطأ: ويعرف بأنه الإخلال بواجب سابق كان بالإمكان معرفته ومراعاته^(٥)، وهناك من عرفه^(٦) بأنه: "عمل غير مشروع يرتكب بإرادة واعية مدركة"، إلا أنه ليس كل الأفعال الضارة تكون غير مشروعة، وعليه إذا كان الفعل ضاراً ولكنه مشروع فإنه لا يعد خطأ ولا تترتب عليه مسؤولية حتى لو تسبب في الإضرار بالغير.

نستخلص مما تقدم بأن الخطأ يقوم على عنصرين هما العنصر المادي، والذي يتحقق بمجاوزة الحدود التي يجب الالتزام بها في سلوكه، أو الانحراف في السلوك، ويقع الانحراف إذا تعدد الشخص الإضرار بالغير، أو كانت نتيجة إهمال وتقصير^(٧)؛ لذلك يجب على الإنسان أن يسلك في تصرفاته مسلك الشخص المعتاد من أوساط الناس.

ثانياً/ الضرر: ويعرف بأنه الأذى الذي يصيب حق أو مصلحة مشروعة للإنسان سواء تعلق هذا الضرر بجسده أو ماله أو شعوره أو عاطفته أو شرفه أو اعتباره^(٨)، ويشترط لتحقق الضرر توافر عدة شروط هي:

١- أن يكون الضرر محققاً، لكي تتعدد المسؤولية المدنية لا بد أن يكون الضرر الذي يدعي به المضرور محقق الوقع حتى يمكن التعويض عنه، ويكون ذلك بإثبات المضرور أن الضرر الذي لحق به في مركبته، أو جسده كان فعلاً بسبب هذه المصانع الصناعية، ولكن هناك من يذهب إلى القول^(٩) إلى أنه وإن لم يكن الضرر محققاً في الحال فيكفي أن يكون وقوعه مؤكداً، ولو تراخى وتأجل إلى المستقبل، أما الضرر المحتمل، وهو الضرر غير المتوقع وقوعه فلا يتناول التعويض عنه.

٢- أن يكون الضرر ناجماً عن المصانع الصناعية مباشرة، ويقصد بالضرر المباشر هو ما كان محصلة طبيعية للخطأ الذي أحدثه الشخص الذي وضع هذه المصانع الصناعية^(١٠). ويقع على عاتق صاحب المركبة المضرور اثبات علاقة السببية بين الضرر

(١) د. عبد المجيد الحكيم، الوسيط في نظرية العقد، شركة الطبع والنشر الأهلية، بغداد، ١٩٧٦، ص ٢٦١.

(٢) ساكار صباح ياسين، المسؤولية المدنية للكليات الأهلية، أطروحة دكتوراه مقدمة إلى كلية الحقوق، جامعة الموصل، ٢٠٢١، ص ٧٧.

(٣) د. عبدالرزاق السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني الجديد، ج ١، ط ٣، دار النهضة العربية، القاهرة، ٢٠١١، ص ١٠٢٣.

(٤) تقابلها المادة (١٧٤) من القانون المدني المصري رقم (١٣١) لسنة ١٩٤٨.

(٥) د. عبد السلام التونسي، المسؤولية الطبية في القانون السوري والمصري والفرنسي، مكتبة جامعة مؤتة، ١٩٩١، ص ٣٦.

(٦) د. عبدالرزاق السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني الجديد، ج ١، مصادر الالتزام، المجلد الثاني، ط ٣، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، لبنان، ٢٠٠٠، ص ٨٧٩.

(٧) القاضي عواد حسين ياسين، المسؤولية المدنية لشركات النفط عن الأضرار بالأراضي الزراعية، مكتبة القانون المقارن، ٢٠٢٠، ص ٦٤-٦٥.

(٨) د. منذر الفضل، الوسيط في شرح القانون المدني، ط ١، مطبعة اراس، أربيل، العراق، ٢٠٠٦، ص ٢٣١.

(٩) د. عبد الحميد عمر وشاحي، نظرية الالتزامات في القانون المدني، مطبعة نقيض الأهلية، بغداد، ١٩٤٠، ص ٢٢٧.

(١٠) وهو ماجاء بنص المادة (١/٢٠٧) من القانون المدني العراقي: "تقدر المحكمة التعويض في جميع الأحوال بقدر مالق المتضرر من ضرر ومافاته من كسب بشرط ان يكون نتيجة طبيعية للعمل غير المشروع".

وخطأ الشخص واضع المطبة، أما بالنسبة للأضرار غير المباشرة فهي لا تكون نتيجة طبيعية لخطأ محدث الضرر وبالتالي لا يكون مسؤولاً عنها لعدم وجود علاقة سببية بين الفعل الضار والضرر^(١).

٣- أن يصيب الضرر الناجم عن المطبات الصناعية حقاً مكتسباً أو مصلحة مشروعة للمتضرر، فالضرر يجب أن يصيب حقاً للمضرور أو مجرد مصلحة مالية مشروعة له، وأن هذه المصالح والحقوق المشروعة تعد ميزة قانونية مصاحبة للكيان البشري سواء كانت هذه الحقوق والمصالح المالية أو غير مالية، ولكن يجب أن تكون مشروعة، وقانونية وتستوجب التعويض^(٢)، أما إذا كانت المصلحة أو الحق المطالب به غير مشروع لكونها نتجت عن علاقة غير مشروعة مخالفة للنظام العام والآداب العامة؛ فلا يحق للمضرور المطالبة بالتعويض عنها^(٣).

٤- أن يكون الضرر الناجم عن المطبات الصناعية ماساً بالمتضرر شخصياً، ويكون كذلك إذا كان الضرر الطالب به مس مصلحة شخصية للمتضرر، بعبارة أخرى أن يكون هذا الضرر قد أصابه شخصياً لارتباط دعوى المطالبة بشرط صفة الدعوى وهي المصلحة، أما إذا كان طالب التعويض لم يتضرر شخصياً من المطب فتنفي تلك المصلحة وترد الدعوى.

ثالثاً/ علاقة السببية: وهي الصلة التي تربط ما بين الفعل والنتيجة، وتثبت أن ارتكاب الفعل هو الذي أدى إلى حدوث النتيجة^(٤)، إن وجود هذه العلاقة بين الخطأ والضرر أمر يفرضه أبسط قواعد العقل والمنطق، فلا يكفي لقيام المسؤولية أن يوجد خطأ وضرر كل منهما منفصل عن الآخر، بل يجب لقيام المسؤولية أن ينتج الضرر عن الخطأ، فلا يكفي إلزام المخطئ إلا بتعويض الأضرار التي تنتج عما ارتكبه من خطأ^(٥)، أي بعبارة أخرى أن يكون الضرر نتيجة مباشرة للخطأ، كون روح التشريع والعدالة تأبى أن يتحمل شخص نتائج عمل لم يصدر عنه، أو حدث نتيجة أسباب مستقلة عن فعله^(٦).

المبحث الثالث

الآثار القانونية للمسؤولية القانونية الناجمة عن أضرار المطبات الصناعية

متى ما توافرت أركان المسؤولية القانونية الناجمة عن أضرار المطبات الصناعية؛ تولد أثر لهذه المسؤولية، وهذا الأثر يتمثل بالتعويض؛ فالمسؤول عن وضع هذه المطبات يكون ملزماً بالتعويض عن جميع الأضرار التي لحقت بالمركبة، وبيان ذلك يقتضي تقسيم هذا المبحث إلى مطلبين، نخصص المطلب الأول منه للحديث عن ماهية التعويض عن الأضرار الناجمة عن المطبات الصناعية، أما الثاني سنخصصه لبيان الجهة المسؤولة عن تعويض الأضرار الناجمة عن المطبات الصناعية.

المطلب الأول

ماهية التعويض عن الأضرار الناجمة عن المطبات الصناعية

لم تتعمق التشريعات المدنية في إيراد تعريف دقيق للتعويض، بل بينت صورته^(٧)، وعدم إيراد المشرع تعريفاً اتجاه سليم؛ لأن إيراد التعريف ليس من مهمة المشرع بل من مهمة الفقه والقضاء، فمن الفقه^(٨) من عرف التعويض بأنه: "مبلغ من النقود أو أية ترضية من جنس الضرر يلتزم به من أحدث الضرر بدفعه إلى المتضرر، تعادل ما لحق المتضرر من خسارة وما فاتته من كسب نتيجة للفعل الضار"، في حين عرفه آخر^(٩) بأنه: "وسيلة المحكمة لإزالة الضرر أو التخفيف من وطأته إذا لم يكن محوه ممكناً"، كما وعرف^(١٠) بأنه: "جبر الضرر الذي لحق المصاب"، ومن هذه التعاريف يمكننا أن نعرف التعويض عن أضرار المطبات الصناعية بأنه المال الذي يلزم من قام بوضع المطبات الصناعية بدفعه إلى المتضرر من هذه المطبات، وذلك بهدف إعادة التوازن الذي أختل نتيجة الأضرار التي تسببت بها هذه المطبات.

وبطبيعة الحال فإن المحكمة تحكم بتعويض عادل ومتكافئ مع الضرر الذي وقع بسبب هذه المطبات لصاحب المركبة، فلا يزيد عن حجم الضرر ولا ينقص عنه، ومهمة القضاء في تحقيق هذا التكافؤ تكون سهلة إذا كان الضرر الناجم أضراراً مادية لحقت بالمركبة، ولكنها تكون شاقة في حالة الأضرار التي تلحق الأرواح أو التي تلحق بالبيئة؛ فقد يكون التعويض عينياً متمثلاً بإعادة الحال إلى ما كان عليه قبل أن يرتكب المسؤول الخطأ الذي أدى إلى وقوع الضرر^(١١)، وهذه الطريقة يمثل العلاج الأكثر ملاءمة؛ لأن هدف التعويض هنا محاولة إزالة الضرر، وإعادة المضرور كما لو كان الضرر لم يقع من قبل^(١٢)، إلا أنه أحياناً قد يصعب إزالة الضرر الذي تسببت به المطبات الصناعية وإعادة الحال إلى ما كان عليه قبل حدوث الضرر عن طريق التعويض العيني، وهنا لا يمكن إلا اللجوء إلى طريقة التعويض بمقابل، والذي يقصد به إلزام المسؤول عن الضرر بأداء مبلغ من النقود أو أية ترضية من جنس الضرر تعادل مقدار ما خسره المتضرر، وهو إما أن يكون تعويضاً غير نقدياً أو نقدياً، وفي اعتقادنا بأن التعويض غير النقدي لا يتناسب مع طبيعة الأضرار الناجمة عن هذه المطبات، وما يتناسب هو التعويض النقدي؛ لأن النقود هي وسيلة تقويم، فالنقد له خاصية إصلاح جميع أنواع الأضرار الناجمة عن

(١) د. سليمان مرقس، تعليقات على أحكام المسؤولية المدنية، دار الاسراء للنشر والتوزيع، عمان، الأردن، ١٩٩٨، ص ٢٧.

(٢) صلاح حسن علي، تعويض الضرر الادبي في المسؤولية المدنية، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، ٢٠١٤، ص ٨٠.

(٣) د. سعدون العامري، التعويض أصول الضرر في المسؤولية التقصيرية، ط ١، دار اراس للطباعة والنشر، أربيل، العراق، ص ٥٠.

(٤) د. محمود نجيب حسني، علاقة السببية في قانون العقوبات، دار النهضة العربية، مصر، ١٩٨٢، ص ٢٩٣.

(٥) د. حسام الدين كامل الأهواني، النظرية العامة للالتزام، المجلد الثاني، المصادر غير الارادية، ١٩٩٧، ص ١٤.

(٦) د. مصطفى العوجي، القانون المدني، ج ١، مؤسسة بحسون للنشر والتوزيع، بيروت، لبنان، ١٩٩٦، ص ١٢٥.

(٧) نصت المادة (١/٢٠٩) من القانون المدني العراقي على أنه: "تعين المحكمة طريقاً للتعويض تبعاً للظروف ويصح أن يكون التعويض أقساطاً أو إيراداً مرتباً، ويجوز في هذه الحالة إلزام المدين بأن يقدم تأميناً".

(٨) د. عبد المجيد الحكيم وآخرون، الوجيز في نظرية الالتزام، ج ١، مصادر الالتزام، العاتك لصناعة الكتب، القاهرة، ص ٢٤٤.

(٩) د. مصطفى مرعي، المسؤولية المدنية في القانون المصري، ط ٢، مطبعة الاعتماد، القاهرة، ١٩٩٤، ص ٣١٤.

(١٠) د. احمد حشمت أبو سنيت، نظرية الالتزام، ط ٢، بدون مكان نشر، ١٩٥٤، ص ٤٥٨.

(١١) د. سعدون العامري، مصدر سابق، ص ١٤٩.

(١٢) المادة (٢/٢٠٩) من القانون المدني العراقي.

المطبات الصناعية سواء كانت أضراراً مالية أم جسدية أم بيئية، والقود هي الأصل في التعويض، وحسب التشريعات المدنية فإن المحكمة هي التي تتولى تقدير التعويض وهو ما يطلق عليه بـ (التعويض القضائي) إذ تكمن المهمة الأساسية للمحكمة هنا في البحث عن مدى تحقق أركان المسؤولية المدنية من خطأ وضرر، ورابطة السببية بينهما، فإذا ثبت للمحكمة توافر الأركان جميعها حكمت على من قام بوضع المطبات بدفع التعويض المستحق لصاحب المركبة "المتضرر"، وهذا التعويض يعادل و ما لحق المتضرر من خسارة و ما فاتته من كسب محقق^(١)، وتعد مسألة تقدير التعويض من مسائل الواقع التي يستقل بها قاضي الموضوع دون أن يخضع لرقابة محكمة التمييز^(٢).

المطلب الثاني

الجهة المسؤولة عن تعويض الأضرار الناجمة عن المطبات الصناعية

تختلف الجهة المسؤولة عن تعويض الأضرار الناجمة عن المطبات الصناعية بحسب الجهة التي قامت بوضعها، فإذا قام الأفراد بوضع هذه المطبات أمام دورهم ومحلاتهم، وبدون أخذ الموافقات الأصولية من الجهات الرسمية، أو بدون مراعاة الأصول الهندسية والفنية من حيث درجة ارتفاع المطبة، أو درجة ميلان وانحدار المطب، أو دون اللوحات والعلامات الإرشادية والتحذيرية الدالة على وجودها مما يسبب عدم انتباه السائق والاصطدام بها، وبالتالي إلحاق أضرار مادية به، فيحق في هذه الحالة للمتضرر الرجوع على من قام بوضعها، ومطالبته بالتعويض عن الضرر الذي أصابه، ويكون التعويض في هذه الحالة كما بينا سابقاً. ما لحق صاحب المركبة من ضرر وما فاتته من كسب^(٣) كما ويكون على أساس المسؤولية التقصيرية الشخصية بعد توافر أركانها، أما إذا كانت الجهة التي قامت بوضع هذه المطبات هي الجهة المختصة بالدولة، ودون أن تراعي الأصول الهندسية والفنية، فيكون للمتضرر في هذه الحالة الرجوع إليها ومطالبته بالتعويض، وذلك على أساس مسؤولية المتبوع عن أعمال التابع متى توافرت شروطها^(٤) والتي تمت الإشارة إليها سابقاً.

الخاتمة

بعد الانتهاء من كتابة بحثنا لابد من الإشارة على أهم النتائج والتوصيات التي توصلنا إليها:

أولاً/ النتائج:

- ١- المطبات الصناعية هي إحدى وسائل الإدارة لضبط سرعة المركبات للمحافظة على أرواح الناس والحد من حوادث الدهس.
- ٢- الغاية من هذه المطبات هي الحد من سرعة المركبات وإجبار صاحبها على تخفيف السرعة؛ لذلك توضع أمام المستشفيات، والمدارس، والجامعات، والحدائق، والمتنزهات العامة، والمساجد ذات الكثافة السكانية العالية.
- ٣- انتشرت المطبات بشكل عشوائي وتزايدت أعدادها بشكل غير طبيعي من خلال وضعها من قبل الأهالي دون استحصال الموافقات الرسمية من الجهات المختصة المتمثلة بوحدة هندسة المرور التابعة لمديرية البلديات ودون مراعاة الأصول الهندسية والفنية عند وضعها.
- ٤- المطبات على نوعين، دائمة، وهي التي تكون من الإسفلت أو الاسمنت، والمؤقتة والتي تكون مصنوعة من المطاط أو الحديد أو البلاستيك.
- ٥- يجب مراعاة جملة من الشروط عند وضع المطب، منها ان توضع في المواقع ذات الخطورة العالية، وان تزود بوسائل وعلامات ارشادية وتحذيرية تلفت انتباه السائق.
- ٦- استغنت بعض الدول عن المطبات الصناعية التقليدية ولجأت إلى الطرق الحديثة للحد من سرعة المركبات.
- ٧- تختلف الطبيعة القانونية للمسؤولية القانونية الناجمة عن اضرار هذه المطبات حسب الجهة التي قامت بوضعها، كما وتختلف اثارها حسب تلك الجهة.
- ٨- الأضرار الناجمة عن المطبات الصناعية قد تكون مادية، أو جسدية، أو أضراراً بيئية.
- ٩- إذا كانت الجهة التي وضعت هذه المطبات هي الدولة عندئذ تثار مسؤوليتها على أساس مسؤولية المتبوع عن اعمال التابع متى توفرت شروطها، أما إذا كانت الجهة التي وضعت المطبات هم الافراد فتثار مسؤوليتهم التقصيرية الشخصية متى توافرت شروطها.
- ١٠- تتولى الجهة المسؤولة تعويض الاضرار التي نجمت عن وضع هذه المطبات بدون مراعاة الشروط والمواصفات الفنية عند وضعها.

ثانياً/ التوصيات:

- ١- نقترح على المشرع العراقي تطبيق العقوبة الواردة في المادة (١١/١١٠) من قانون الطرق العامة رقم ٣٥ لسنة ٢٠٠٢ على كل من قام بوضع المطبات على الطرق داخل المحافظات دون استحصال الموافقات الرسمية؛ وذلك للقضاء على ظاهرة انتشار هذه المطبات بشكل عشوائي، وإن كان احكام هذا القانون تسري فقط على الطرق العامة الكائنة خارج حدود امانة بغداد والبلديات بالنسبة للمحافظات.
- ٢- نقترح على الحكومة الاتحادية اتباع الطرق الحديثة للحد من سرعة المركبات والاستغناء عن المطبات الصناعية التقليدية، ومراقبة سرعة المركبات عن طريق الرادارات كما هو الحال في إقليم كردستان العراق بدلا من المطبات الصناعية التقليدية وما يترتب عليها من اضرار مادية، او جسدية، او بيئية.

(١) المادة (١٢٠٧) من القانون المدني العراقي والتي جاء فيها: "تقدر المحكمة التعويض في جميع الأحوال بقدر ما لحق المتضرر من ضرر و مافاته من كسب بشرط أن يكون هذا نتيجة طبيعية للعمل غير المشروع".

(٢) د. رمضان أبو السعود، أحكام الالتزام، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، ٢٠٠٤، ص ٨٠.

(٣) المادة (١/١٨٦) من القانون المدني العراقي والتي نصت على: "إذا تلف احد مال غيره او انقص قيمته مباشرة او تسبب يكون ضامناً إذا كان في احداثه هذا الضرر قد تعتمد او تعدى"، وكذلك المادة (٢٠٤) والتي جاء فيها: "كل تعد يصيب الغير بأي ضرر غير ما ذكر في المواد السابقة يستوجب التعويض"، والمادة (١/١٦٣) من القانون المدني المصري.

(٤) المادة (٢١٩) من القانون المدني العراقي.

المصادر

أولاً: الكتب القانونية

١. د. احمد حشمت أبو ستيت، نظرية الالتزام، ط٢، بدون مكان نشر، ١٩٥٤.
٢. د. حسام الدين كامل الأهواني، النظرية العامة للالتزام، المجلد الثاني، المصادر غير الارادية، ١٩٩٧.
٣. د. سعدون العامري، التعويض أصول الضرر في المسؤولية التقصيرية، ط١، دار اراس للطباعة والنشر، أربيل، العراق.
٤. د. رمضان أبو السعود، أحكام الالتزام، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، ٢٠٠٤.
٥. د. سليمان مرقس، تعليقات على احكام المسؤولية المدنية، دار الاسراء للنشر والتوزيع، عمان، الأردن، ١٩٩٨.
٦. صلاح حسن علي، تعويض الضرر الادبي في المسؤولية المدنية، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، ٢٠١٤.
٧. د. عبد الحميد عمر وشاحي، نظرية الالتزامات في القانون المدني، مطبعة نقيض الاهلية، بغداد، ١٩٤٠.
٨. د. عبدالرزاق السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني الجديد، ج١، ط٣، دار النهضة العربية، القاهرة، ٢٠١١.
٩. د. عبد الرزاق السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني الجديد، ج١، مصادر الالتزام، المجلد الثاني، ط٣، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، لبنان، ٢٠٠٠. د. عبد المجيد الحكيم، الوسيط في نظرية العقد، شركة الطبع والنشر الأهلية، بغداد، ١٩٧٦.
١٠. د. عبد السلام التونجي، المسؤولية الطبية في القانون السوري والمصري والفرنسي، مكتبة جامعة مؤتة، ١٩٩١.
١١. د. عبد المجيد الحكيم واخرون، الوجيز في نظرية الالتزام، ج١، مصادر الالتزام، العاتك لصناعة الكتب، القاهرة.
١٢. د. عبد المنعم فرج الصدة، مصادر الالتزام، دار النهضة العربية، بيروت، ١٩٧٤.
١٣. د. عواد حسين ياسين، المسؤولية المدنية لشركات النفط عن الاضرار بالأراضي الزراعية، مكتبة القانون المقارن، ٢٠٢٠.
١٤. د. مصطفى العوجي، القانون المدني، ج١، مؤسسة بحسون للنشر والتوزيع، بيروت، لبنان، ١٩٩٦.
١٥. د. محمد كامل مرسي، شرح القانون المدني الجديد، مصادر الالتزام، ج٢، دار الجامعة الجديد، القاهرة، ١٩٥٥.
١٦. د. محمود نجيب حسني، علاقة السببية في قانون العقوبات، دار النهضة العربية، مصر، ١٩٨٢.
١٧. د. مصطفى مرعي، المسؤولية المدنية في القانون المصري، ط٢، مطبعة الاعتماد، القاهرة، ١٩٩٤.
١٨. د. منذر الفضل، الوسيط في شرح القانون المدني، ط١، مطبعة اراس، أربيل، العراق، ٢٠٠٦.

ثانياً: الرسائل الجامعية

١. ساكار صباح ياسين، المسؤولية المدنية للكليات الأهلية، أطروحة دكتوراه مقدمة إلى كلية الحقوق، جامعة الموصل، ٢٠٢١.

ثالثاً: البحوث العلمية

١. د.لمى عبد المناف رحيم، الملائمة البيئية للمطبات في شوارع مدينة الكوت، بحث منشور في مجلة كلية التربية، جامعة واسط، العدد ٣٩، ج٢، أيار، ٢٠٢٠.

رابعاً: القوانين والتعليمات

- ١- القانون المدني المصري رقم (١٣١) لسنة ١٩٤٨.
- ٢- القانون المدني العراقي رقم (٤٠) لسنة ١٩٥١.
- ٣- قانون الطرق العامة رقم (٣٥) لسنة ٢٠٠٢.
- ٤- تعليمات قسم هندسة المرور في مديرية البلديات العامة رقم ٧ لسنة ٢٠٠٢.

خامساً: المواقع الإلكترونية:

- www.alanba.com.kw
- <https://:elmagdsafetyroads.com>
- <https:cars.sayidaty.uet>