

أساس المسؤولية المدنية للجهات الحكومية عن أضرار عيوب وقود المركبات

عدنان عمى ميرزا، جامعة دهوك التقنية، إقليم كردستان العراق
أ.م.د. عبدالله فاضل حامد، جامعة دهوك، إقليم كردستان العراق

مخلص

يهدف هذا البحث إلى بيان أساس المسؤولية المدنية للجهات الحكومية المختصة بالرقابة على جودة وقود المركبات عن الأضرار التي تصيب اصحاب المركبات بسبب الوقود الرديء، فمجرد تدفق الوقود الرديء إلى محطات التعبئة يشير إلى وجود إهمال بواجب الرقابة والاشراف من قبل الجهات الحكومية المختصة بالرقابة على جودة وقود المركبات، وأن مثل هذا الوقود يعد معيباً لخلوه من شروط السلامة والأمان حسب المفهوم الحديث لعيوب المنتجات، وهو ما يعني بالتبعية توفر أركان المسؤولية المدنية التي تتيح للمتضرر من رفع دعوى المسؤولية المدنية على الجهات الحكومية المختصة بالرقابة على جودة وقود المركبات وهي تتمثل في إقليم كردستان-العراق بوزارة الثروات الطبيعية والجهاز المركزي للتقييس والسيطرة النوعية. وقد انتهى البحث إلى جملة من الإستنتاجات والتوصيات منها ضرورة إسراع حكومة إقليم كردستان في غلق المصافي الغير الرسمية في الإقليم لمنع تدفق الوقود الرديء في محطات التعبئة لأن الوقاية خير من العلاج.

الكلمات البالة: جودة وقود المركبات، عيوب وقود المركبات، الخطأ المفترض، التعويض عن الضرر.

المقدمة

أولاً: مدخل تعريفى بموضوع البحث

منذ اختراع المركبات في العصر الحديث وهي تسير على الوقود المستخرج من مادة النفط، رغم توجه منتجي المركبات الحديثة الى صناعة مركبات صديقة للبيئة تسير بالطاقة الكهربائية، وذلك لما في استخدام المنتجات النفطية، ومنها وقود المركبات، من أضرار خطيرة على سلامة الانسان والبيئة، ولكن في دولة مثل العراق واقليم كردستان-العراق، فإن جميع المركبات فيها لا زالت تعمل على المشتقات النفطية، كالبزين والكاراويل، وأحياناً الغاز الطبيعي، وتتولى جهات حكومية رسمية مهمة الرقابة على إنتاج واستيراد مادة وقود المركبات، ويفترض في هذه الجهات أنها تمارس رقابة شديدة ومكثفة على كل مادة وقود تدخل في محطات التعبئة قبل تزود المستهلكين وتعبئة خزانات مركباتهم من الوقود، والرقابة الشديدة على جودة الوقود يفرضه الخطر الكامن في الوقود الرديء، أو الذي لا تتوافر فيه معايير الجودة والسلامة، وهو خطر كبير يهدد صحة المستهلك، كما أنه مصدر محتمل لحصول الضرر في الممتلكات، وتحديد الأضرار التي تصيب المركبة ذاتها نتيجة استخدام الوقود الرديء، ولا شك أن مسؤولية الجهات الحكومية عن جودة وقود المركبات تزداد، إذا علمنا أن عملية التزود بالوقود أصبحت حاجة يومية، بحيث تزود محطات التعبئة المركبات بالوقود على مدار اليوم.

ثانياً: أهمية موضوع البحث

تكمن أهمية الموضوع من الناحية النظرية في دراسة أساس المسؤولية المدنية للجهات الحكومية المختصة بالرقابة على جودة الوقود عن أضرار عيوب وقود المركبات، كل ذلك في ضوء أحكام القانون العراقي والمقارن، إضافة إلى الاتجاهات الفقهية والقضائية في هذا الشأن. أما عملياً، فإن أهمية الموضوع تكمن في تبصير المتضررين ورجال القانون بأساس مسؤولية الجهات الحكومية الرقابية عن تواجدهم بالوقود المعيب في محطات التعبئة في العراق عموماً واقليم كردستان على وجه الخصوص، سواء كان الوقود قد أنتج محلياً أو تم إستيراده من الخارج.

ثالثاً: أسباب اختيار موضوع البحث

أن السبب في اختيار هذا الموضوع هو تكرار أزمات الوقود في إقليم كردستان-العراق، مصاحبة بدخول الوقود الرديء والمعيب إلى محطات التعبئة ومن ثم في خزانات وقود مركبات المقيمين في الإقليم، وتكون النتيجة أضرار متنوعة ومختلفة في درجة خطورتها، وهي تبدأ بأحداث أعطال ميكانيكية في المركبة واحتراقها والحاق الضرر بصاحب المركبة والغير، وتنتهي بزيادة وجود مادة الرصاص في البيئة، وهي مادة يتم التحذير منها كونها مادة مسرطنة، وإذا ما تم تشخيص كل هذه الأضرار الناشئة عن استخدام الوقود المعيب، فإن لنا أن نتساءل عن دور الجهات الرقابية المختصة ومدى وجود متابعة حقيقية من قبلها في إنتاج واستيراد مادة وقود المركبات في إقليم كردستان، وإذا ما ثبت مسؤولية هذه الجهات عن أضرار وقود المركبات فإن التساؤل الآخر يتعلق بأساس مسؤولية الجهات المذكورة عن تلك الأضرار.

رابعاً: فرضيات البحث

يقوم البحث على عدة فرضيات أهمها:

1. ترجع عيوب وقود المركبات إلى إهمال الجهات الحكومية المختصة في الرقابة على إنتاج وإستيراد مادة وقود المركبات.

2. يشكل إهمال الجهات الحكومية المختصة خطأً يوجب المسؤولية المدنية تجاه المتضررين من إستعمال الوقود الرديء.

خامساً: نطاق البحث

يقصر البحث على دراسة المسؤولية التصيرية للجهات الحكومية عن أضرار عيوب وقود المركبات، باعتبار ان المستهلك يتعاقد مع موزع مادة الوقود وليس له علاقة مباشرة مع الجهات الحكومية، وبالتالي فإن حق المستهلك في رفع دعوى المسؤولية التعاقدية بسبب أضرار عيوب وقود المركبات يتقيد رفعها على موزع مادة الوقود، وهي تخرج من نطاق البحث.

سادساً: منهجية البحث

سنعتمد في كتابة هذا البحث على المنهج التحليلي، وذلك من خلال تحليل النصوص القانونية إضافة إلى تناول وتحليل آراء الفقه القانوني في هذا الصدد، كما سنتبع المنهج المقارن، من خلال المقارنة بين القانون العراقي والقانون المصري والقانون الإماراتي.

سابعاً: هيكلية البحث

من أجل الإلمام بتفاصيل موضوع البحث وجدنا من المناسب أن نقوم بتقسيمه إلى ثلاث مباحث، سنتناول في المبحث الأول تحديد الجهات الحكومية ومسؤوليتها عن أضرار عيوب وقود المركبات، وفي المبحث الثاني سنبحث في الخطأ التصيري الواجب الإثبات كأساس للمسؤولية المدنية للجهات الحكومية عن أضرار عيوب وقود المركبات، أما المبحث الثالث والأخير فسنخصصه لدراسة الخطأ المفترض كأساس للمسؤولية المدنية للجهات الحكومية عن أضرار عيوب وقود المركبات.

المبحث الأول

تحديد الجهات الحكومية ومسؤوليتها عن أضرار عيوب وقود المركبات

سنوزع هذا المبحث على مطلبين، في المطلب الأول سنبين تحديد الجهات الحكومية المختصة بالرقابة على جودة وقود المركبات، أما في المطلب الثاني فسنتناول فيه مفهوم عيوب وقود المركبات.

المطلب الاول

تحديد الجهات الحكومية المختصة بالرقابة على جودة وقود المركبات

سنقوم بتقسيم هذا المطلب الى فرعين، في الفرع الأول سنبين تحديد الجهات الحكومية المختصة بالرقابة على جودة وقود المركبات، أما الفرع الثاني فسنتناول فيه مفهوم وقود المركبات.

الفرع الاول

تحديد الجهات الحكومية المختصة بالرقابة على جودة وقود المركبات

أن الجهات الحكومية المختصة بواجب الرقابة والاشراف في إقليم كردستان-العراق هي وزارة الثروات الطبيعية و وزارة النفط في العراق، إضافة إلى الجهاز المركزي للتقييس والسيطرة النوعية لذلك سنبين مفهوم هاتين الجهتين.

أولاً- وزارة الثروات الطبيعية في إقليم كردستان-العراق ووزارة النفط في العراق

لم يذكر المشرع الكردستاني تعريف لوزارة الثروات الطبيعية في قانون النفط والغاز لإقليم كردستان العراق رقم (22) لسنة (2007)، حيث اقتصر على ذكر أن المقصود بمصطلح الوزارة هي (وزارة الثروات الطبيعية للإقليم)⁰، ومع ذلك، حدد هذا القانون مهام الوزارة والوزير في الفصل الرابع حيث نص في المادة (6/أولاً) بأنه تتولى الوزارة أو من تخوله (التنظيم والاشراف على العمليات النفطية، وتشمل مسؤوليات الوزارة الصياغة والتنظيم ومراقبة سياسات العمليات النفطية، بالإضافة إلى التنظيم والتخطيط والتطبيق والاشراف والتفتيش والتدقيق لتنفيذ جميع العمليات النفطية التي تنجز من قبل كافة الاشخاص وكذلك كل النشاطات التي تتعلق بها....)، كما نص هذا القانون أنه من مهام الوزارة التفاوض وإبرام الاتفاقيات وتنفيذ جميع الاجازات⁰، وتتولى الوزارة في الإقليم التنظيم والاشراف على جميع العمليات النفطية الخاصة بالتكرير وتوابعها متضمناً التصفية والتخزين والنقل وتوزيع وجميع المنتجات البتروكيماوية⁰، ويفهم من هذا أن إنتاج وقود المركبات في الداخل أو إستيراده من الخارج يكون بإجازة وترخيص من الوزارة المذكورة، ولا بد قبل منح التراخيص أن تقوم الوزارة بالتأكد من مؤهلات المنتج أو المستورد في توفير وقود عالي الجودة، فإذا حصل إهمال في منح التراخيص لأشخاص غير مؤهلين تحملت الوزارة تجاه المواطنين المسؤولية عن أضرار الوقود الرديء على أساس وجود إهمال في جانب الوزارة عند منح تلك التراخيص، وهو إهمال يؤسس للمسؤولية المدنية في مواجهة المتضررين من استعمال الوقود قليل الجودة أو الرديء.

وفي المقابل، ورغم أن المشرع العراقي لم يذكر في قانون تنظيم وزارة النفط رقم (101) لسنة (1967) تعريف لوزارة النفط، إلا أن هذا القانون ذكر مهام الوزارة بأنها تتمثل في إدارة قطاع النفط، وتحتص بممارسة عمليات استكشاف وحفر واستخراج النفط والغاز، وعمليات التصفية وصناعة الغاز، بالإضافة الى نقل وتسويق النفط الخام والغاز ومنتجاتها، وتشبيد المشاريع النفطية، واستيراد المستلزمات المتخصصة بالقطاع النفطي⁰، ومن الجهات المرتبطة بوزارة النفط هي شركة النفط الوطنية⁰، ومن احد مكونات هذه الشركة هي المؤسسة العامة لتصفية النفط وصناعة الغاز⁰، وتتألف هذه المؤسسة الأخيرة بدورها من عدد من المنشآت العامة لتصفية النفط موزعة على المناطق الوسطى والجنوبية والشالية من البلاد⁰، وقد حصر هذا القانون مهمة تصفية النفط وصناعة الغاز وتوزيع منتجاتها المعدة للتوزيع المحلي في العراق، وكذلك استيراد المنتجات النفطية والغازية التي تعين بيانات يصدرها الوزير، بالمؤسسات والمنشآت المنصوص عليها في هذا القانون، وبأي من دوائر الدولة ومؤسسات ومنشآت القطاع العام التي تنص قوانينها الخاصة على ذلك⁰، وعاقب هذا القانون كل من استورد أو باع منتجات نفطية أو غازية خلافا للإحكام أعلاه بالحس مدة لا تتجاوز سنة واحدة، أو بغرامة لا تتجاوز ضعف ثمن ما استورده أو باعه، أو بكتلتا العقوبتين، وتصادر المنتجات التي ارتكب الجرم بشأنها⁰، وبهذا يظهر لنا أن تشكيلات وزارة النفط العراقية، وتحديد المؤسسة العامة لتصفية النفط وصناعة الغاز، تتولى بنفسها مهمة إنتاج وقود المركبات باعتباره أحد المنتجات النفطية بعد التصفية، وبهذا تتجاوز مهمة وزارة النفط العراقية الرقابة والإشراف على إنتاج وقود المركبات إلى إنتاجه واستيراده مباشرة عبر تشكيلات الوزارة المشار إليها آفاً، ومن ثم تتحمل الوزارة وتشكيلاتها المسؤولية المدنية عن الأضرار التي يسببها الوقود الرديء أو المنتج أو المستورد خلاف المعايير والموصفات القياسية.

أما فيما يتعلق بالقانون المصري، فلم يعرف المشرع المصري المقصود بالوزارة في قانون الهيئة المصرية العامة للبتترول رقم (20) لسنة (1976) والتي كانت قبل ذلك تحت اسم (المؤسسة المصرية العامة للبتترول)، وقد نص المشرع المصري في المادة (1) من هذا القانون على أن (الهيئة المصرية العامة للبتترول هيئة عامة لها شخصية إعتبارية مستقلة تعمل على تنمية الثروات البترولية وحسن استغلالها وتوفيق احتياجات البلاد من المنتجات البترولية المختلفة...) كما نصت المادة (2) من نفس القانون على أنه (تتبع الهيئة وزير البترول ويكون مركزها الرئيسي مدينة القاهرة...)، وصدر في مصر القانون رقم (167) في سنة (1958) القاضي بإنشاء الهيئة العامة لشؤون البترول المعدل التي تختص بوضع التخطيط العام للسياسة البترولية والعمل على تنمية الثروة البترولية وسد حاجة البلاد من المواد البترولية ولها على الاخص إنشاء وإدارة المنشآت العامة للبتترول والقيام بعمليات البحث عن البترول واستغلاله و تكريره و شراء وبيع ونقل وتخزين وتوزيع المواد البترولية داخل الجمهورية واستيراد احتياجات البلاد من البترول الخام ومنتجاته وتصدير الفائض منه⁰، وبحسب هذا القانون يكون للهيئة مجلس إدارة يصدر بتعيين رئيسه قرار من رئيس الجمهورية ويصدر بتعيين باقي أعضائه قرار من رئيس مجلس الوزراء بناء على اقتراح وزير البترول⁰، وبذلك يتضح لنا أن وزارة البترول في مصر هي المسؤولة مديناً عن أضرار عيوب وقود المركبات التي تصيب المستهلكين لأن هذه الهيئة العامة لشؤون البترول تكون تابعة لوزير البترول، وان الجهات التي تقوم بالرقابة على جودة ونوعية وقود المركبات في مصر هي هيئة البترول وتكون الرقابة على الجودة من خلال فرق التفتيش التابعة لها حيث يتم سحب عينات عشوائية للتأكد من سلامة البنزين بأنواعه.

وفي القانون الإماراتي تعد وزارة الطاقة الجهة الحكومية المختصة بمنح اجازة إنتاج أو استيراد وقود المركبات، ولم يعرف المشرع الاماراتي المقصود بالوزارة، حيث نصت المادة (1) من قانون رقم (14) لسنة (2017) بشأن تداول المواد البترولية على أنه يقصد بالكلمات والعبارات التالية الوزارة (وزارة الطاقة)، وقد بين القانون الإماراتي بأنه لا يجوز لأي شخص طبيعي أو اعتباري تداول المواد البترولية في إقليم الدولة إلا إذا كان مرخصاً له بذلك، ولا يصدر الترخيص إلا بناء على تصريح التداول⁰، ويصدر الوزير بالتنسيق مع السلطة المختصة الشروط والاجراءات الموحدة لإصدار تصريح التداول والشروط والاجراءات الموحدة لإصدار تصريح النقل بين الامارات⁰، وينص هذا القانون على إنشاء سجل لدى الوزارة تفيد فيه البيانات الخاصة بالمرشح لهم⁰.

ثانياً- الجهاز المركزي للتقييس والسيطرة النوعية

يرجع تاريخ نشأة الجهاز المركزي للتقييس والسيطرة النوعية في العراق إلى عام (1979)، ويعد هذا الجهاز أحد تشكيلات وزارة التخطيط العراقية يؤدي مهامه وفق قانون الجهاز المركزي للتقييس والسيطرة النوعية رقم (54) لسنة (1979). ويستهدف هذا الجهاز إيجاد مراجع عراقية معتمدة لمعايير القياس واصدار المواصفات القياسية العراقية لمختلف المنتجات المصنعة، بحث يسهم في تطوير ورفع الكفاءة الانتاجية ومستوى الجودة الوطنية للمنتجات عبر ضوابط ومعايير الجودة مما يضمن الحد من تدفق السلع ذات الجودة المنخفضة إلى العراق عبر فحص البضائع المستوردة من الخارج لحماية المستهلك العراقي ومن ضمنها وقود المركبات⁰.

ويجدر بالذكر أن إقليم كردستان العراق شهد بعد العام (2003) انفتاحاً مميزاً على بلدان العالم وصاحب هذا الانفتاح تسهيلات كبيرة وفرتها حكومة الاقليم للمستثمرين والمستوردين تخض عنه صدور قانون الاستثمار في الاقليم رقم (4) لسنة (2006) مما استدعى ضبط جودة البضائع وحماية المستهلك وسلامته وكانت هذه الهيئة لا تملك في تشكيلاته المختبرات الكاملة لفحص جميع السلع. وقد دفع هذا الواقع إلى تأسيس هيئة التقييس والسيطرة النوعية في إقليم كردستان-العراق عام (2007)، وتعد إحدى تشكيلات وزارة التخطيط في الإقليم استناداً إلى المادة (3/7) من قانون وزارة التخطيط رقم (7) لسنة (2006) الذي ينص على أنه (تتألف الوزارة من التشكيلات الاتية: هيئة التقييس والسيطرة النوعية في الاقليم...ترتبط بها مديريات التقييس والسيطرة النوعية في محافظات الاقليم)، ولذلك فقد شكلت مديريتان احدهما في محافظة (السليمانية) والاخرى في محافظة (دهوك) بالإضافة إلى الجهاز المركزي في محافظة (أربيل)⁰.

أما في مصر، فإن الجهة المسؤولة على رقابة جودة دخول البضائع والسلع المصدرة أو المستوردة هي الهيئة المصرية العامة للمواصفات والجودة، إذ تعد الجهة الرسمية الوحيدة في مصر المنوط بها القيام بجميع الأنشطة وإصدار المواصفات القياسية المصرية إذ تختص بمنح التراخيص المتعلقة بعلامات الجودة وشهادة المطابقة للمنتجات المصرية ولها صلاحية في أداء المشورة الفنية في مجالات الجودة والمواصفات والقيام بالفحوصات المتعلقة بالعمليات الانتاجية مع توفير المعلومات اللازمة في مجال التقييس والسيطرة النوعية للجهات ذات العلاقة^٥. أما فيما يتعلق بدولة الامارات العربية المتحدة فقد صدر القانون الاتحادي رقم (28) لسنة (2001) بشأن إنشاء هيئة الامارات للمواصفات والمقاييس، ومن أهداف هذه الهيئة بحسب ما نصت عليه المادة الرابعة هو توفير السلامة والحماية الصحية والاقتصادية والبيئية والمواد الاخرى ذات جودة ومطابقة للمواصفات القياسية المعتمدة ودعم الاقتصاد الوطني وخطة التنمية الاقتصادية من خلال ضمان الجودة بالمستويات المناسبة للصناعات الوطنية ومواكبة التطور العلمي في مجالات أنشطة المواصفات والمقاييس وضبط الجودة وانظمة إدارتها^٥.

الفرع الثاني

مفهوم وقود المركبات

من أجل الإحاطة بمفهوم وقود المركبات يلزم تعريف وقود المركبات أولاً، ومن ثم بيان أنواع وقود المركبات على النحو الآتي:

أولاً- تعريف وقود المركبات

يستخرج الوقود كمنتج نفعي من مادة البترول، والأخير عبارة عن سائل يتكون من الهيدروكربونات وكذلك على نسبة من الكبريت والاكسجين والنيروجين، ويوجد في الطبيعة إما في حالة صلبة أو سائلة كخام البترول أو في حالة غازية كالغازات الطبيعية، وان أساس عملية تكرير البترول هو لفصل مركباته عن طريق التسخين والتقطير على هيئة قطرات للمركبات الغازية ثم السائلة ثم الصلبة حيث يتبخر كل مركب بترولي عند مستوى معين من درجات الحرارة المنوية، وبذلك يتكون خام البترول من خليط من المشتقات البترولية كالاسفلت وزيت الوقود والكيروسين والبنزين. و يختلف خام البترول من حيث اللون من الاسود إلى البني وإلى الاخضر وهناك عدة أنواع من المشتقات البترولية السائلة واغلبها خطيرة على صحة الإنسان إذا زادت عن تركيز الحد المسموح به، وللبترول مشتقات كثيرة منها وقود المركبات كالبنزين والديزل والغاز الطبيعي^٥.

لعله من المعروف، ان الحصول على وقود المركبات يتم من خلال عملية التقطير الجزئي للبترول (النفط الخام)، كما يتم خلطه بمجموعة متنوعة من المواد المضافة، وهناك خاصية مزج "جازولين" معين لمقاومة الاشتعال مبكراً من خلال رقم الاوكتان الخاص به وان محركات الاحتراق الداخلي في المركبات عبارة عن نظام يتم فيه تحول الطاقة الكيميائية الكامنة في الوقود إلى طاقة حرارية تنتج عن اشتعال الوقود ثم إلى طاقة ميكانيكية تردديه بواسطة المكبس (piston) وان وحدة الاشتعال والاحتراق المتكون داخل المحرك يتم من خلال الوقود مع الاوكسجين^٥، ولذلك يقصد بوقود المركبات بأنه عبارة عن (خليط سائل صاف قابل للاشتعال مشتق من النفط يتكون في الاساس من الهيدروكربونات يستخدم بشكل اساسي كوقود في معظم محركات الاحتراق الداخلي التي تشتغل بالشرر، يتكون في الغالب من مركبات عضوية يتم الحصول عليها عن طريق التقطير الجزئي للبترول ومعزز بمجموعة متنوعة من المواد المضافة)^٥.

ثانياً- أنواع وقود المركبات

الوقود مادة قابلة للاشتعال تتفاعل مع الاوكسجين فتحول الطاقة الكيميائية المختزنة إلى طاقة حرارية من خلال تفاعل طارد للحرارة. وكما نعلم فإن المركبات تتكون من المئات من القطع المختلفة ولكن يظل المحرك له الأهمية الكبرى، فهو المسؤول الأول عن حركة المركبة من خلال حرق الوقود لإنتاج الطاقة، ويعد البنزين المصدر الأساسي المستخدم في تسيير المركبات، إلا أنه ليس المصدر الوحيد، حيث توجد أنواع أخرى من وقود المركبات مثل "الديزل" و "الغاز الطبيعي"، وفيما يأتي نتناول هذه الأنواع من وقود المركبات:

أولاً- البنزين أو (الكازولين)

أن البنزين أو ما يعرف (بالكازولين) عبارة عن مزيج معقد يضم أكثر من (500) مركب هيدروكربون، ويتم فصل البنزين عن الغاز إما بواسطة الانضغاط أو الامتصاص ويتم الحصول عليه عن طريق تقطير النفط الخام^٥، ويميز البنزين عن الديزل بأنه يتطاير أكثر من الديزل بسبب الإضافات التي تضاف اليه، ونظراً لكون البنزين متطاير بطبيعته فإن ذلك يستلزم أن تكون مستودعات التخزين والصهاريج التي تقوم بعملية النقل محكمة الغلق، ويعتبر البنزين من الغازات الملوثة للبيئة حيث يحتوي على مركبات الكبريت والرصاص وهو ينتج ثاني أكسيد الكبريت عند احتراقه، ولهذا ينبغي على الجهات الحكومية ممارسة رقابة فعالة على تداول هذا النوع من الوقود، فهناك معايير دولية معتمدة في إنتاج البنزين ينبغي مراعاتها، والا سيتم إنتاج أو استيراد أنواع رديئة من البنزين، لا تتوافر فيها معايير السلامة البيئية وسلامة مكائن المركبات، وهو ما يعني في النهاية حصول الاضرار بجاعة المستهلكين، وافراد المجتمع عموماً إذا ما كانت الاضرار بيئية. أما مزاي البنزين فهو يتصف بأنه يحترق بدون رماد، وان التحكم في الإحتراق سهل والنقل يكون اسهل عبر الاتاييب وكذلك تخزينها إلى أجل غير مسمى دون خسارته، ومع ذلك له مخاطر حدوث حريق بسبب سهولة اشتعاله^٥.

ثانياً- الديزل

وقود الديزل عبارة عن خليط من المركبات الهيدروكربونية الذي تتراوح عدد ذرات الكربون فيه من (10) ذرات إلى (22) ذرة، ويتم الحصول عليه عن طريق التقطير التجزيئي للبتترول الخام ويختلف تركيبة وقود الديزل عن تركيبة وقود الكازولين ولذلك تختلف خواصه من حيث درجة الغليان ومعيار الجودة ويستخدم الديزل في تشغيل محطات الكهرباء التي تعمل بوقود الديزل، وكذلك يستخدم في تشغيل محركات شاحنات نقل البضائع والنقل العام الكبيرة والثقيلة ويستخدم أيضاً في تشغيل محركات السفن بحيث يتم استخراج الديزل من زيت البترول عن طريق التقطير الجزئي⁰.

ويتم تحديد نوع وقود الديزل حسب رقم السيتان (Cetane Number) وهو عبارة عن وحدات تستخدم لمعرفة جودة ونوع الاشتعال في وقود الديزل ويعادل رقم السيتان رقم الاوكتان في وقود البنزين، وفي حال الانضغاط تعمل محركات الديزل بصورة جيدة بوقود له رقم سيتان ما بين (40) إلى (50)، عليه كلما كان رقم السيتان مرتفع كلما كانت خاصية نوع الاشتعال لوقود الديزل أفضل⁰.

ثالثاً- الغاز الطبيعي

الغاز الطبيعي هو غاز عديم اللون يتكون من مواد عضوية هيدروكربونية، ويمتلك خصائص كيميائية وفيزيائية مختلفة التطاير، ويستخدم لأغراض الطبخ والتدفئة لأنه سهل التوزيع كما يعد أبرز أنواع وقود للسيارات بعد البنزين⁰.

المطلب الثاني

مفهوم عيوب وقود المركبات

سنقوم بتقسيم هذا المطلب إلى فرعين، سنتناول في الفرع الأول تعريف عيوب وقود المركبات وفي الفرع الثاني سوف نبين واقع عيوب وقود المركبات في إقليم كردستان-العراق.

الفرع الأول

تعريف عيوب وقود المركبات

بما أن وقود المركبات يعد من المنتجات التي يتم تداولها عن طريق عقد البيع، فإن عيوبها تدخل في نطاق عيوب المنتجات سواء كانت ظاهرة أو خفية⁰، وبما أن العيب الموجب للضمان هو العيب الخفي⁰، فإن مصطلح العيوب عموماً لم يرد له تعريف في القانون العراقي وإنما ورد مفهوم للعيب بالمعنى التقليدي في المادة (558) من القانون المدني العراقي، والتي قضت بأن (العيب هو ما ينقص ثمن المبيع عند التجار وأرباب الخبرة أو ما يفوت به غرض صحيح إن كان الغالب في أمثال المبيع عدمه ويكون قديماً إذا كان موجوداً في المبيع وقت العقد أو حدث بعده وهو في يد البائع قبل التسليم)⁰، ولا شك أن الوقود المعيب بعيب بالمفهوم التقليدي يفوت به غرض صحيح وهو عمل محرك المركبة دون أضرار، كما إن العيب يؤدي إلى نقص ثمن الوقود عند التجار وأرباب الخبرة. وعلى هذا النحو، لم يحدد القانون المدني العراقي مفهوم العيب صراحة، غير أن محكمة النقض المصرية في قراراً لها عرفت العيب الخفي بأنه (الآفة الطارئة التي تخلو منها الفطرة السليمة للمبيع)، ويبدو أن المحكمة المذكورة قد أخذت هذا التعريف من (حاشية ابن عابدين) في الفقه الحنفي فقد ورد فيها (أن العيب ما يخلو عنه أصل الفطرة السليمة عن الآفات العارضة لها)⁰.

كما لا يوجد تحديد لمفهوم العيب في القوانين الخاصة التي تتناول المنتجات النفطية كما في قانون إستيراد وبيع المنتجات النفطية العراقي رقم (9) لسنة (2006)، وقانون حماية المنتجات العراقية رقم (11) لسنة (2010) الذي لم يعرف العيب وإنما عرف المنتجات والمنتج المماثل⁰، وكذلك لم يذكر تعريف العيب في قانون حماية المستهلك العراقي رقم (1) لسنة (2010)، حيث إكتفى بتعريف السلعة وحماية المستهلك⁰.

ولم يحدد القانون المدني المصري هو الآخر معنى العيب، ومع ذلك جاء في قانون حماية المستهلك المصري رقم (181) لسنة (2018) تعريف العيب بأنه (كل نقص في قيمة أو منفعة أي من المنتجات بحسب الغاية المقصودة منها، يؤدي بالضرورة إلى حرمان المستهلك كلياً أو جزئياً من الاستفادة بها فيما أعدت من أجله، بما في ذلك النقص الذي ينتج من خطأ في مناولة السلعة أو تخزينها، وذلك كله ما لم يكن المستهلك قد تسبب في وقوع هذا النقص)⁰. أما بالنسبة لموقف قانون المعاملات المدنية الاماراتي فلم يحدد هو الآخر معنى العيب، ولكن جاء في قانون حماية المستهلك الاماراتي رقم (24) لسنة (2006) حكم وجود العيب في المنتج، فقضى بأنه (على مزود السلع فور اكتشافه عيباً في السلعة أو الخدمة من شأنه الاضرار بالمستهلك لدى استعمال السلعة أن يبلغ إدارة حماية المستهلك في وزاره الاقتصاد والجهات المعنية والمستهلك بالاضرار المحتملة وكيفية

الوقاية منها^١، وهذا يسري على مزود مادة وقود المركبات، بحيث إذا كشف عيباً في الوقود المورد وجب عليه تبليغ إدارة حماية المستهلك والجهات المعنية بالأضرار المحتملة وكيفية الوقاية منها.

ومن الجدير بالذكر أن عيوب المنتجات الموجبة للضمان أصابها تطور من ناحية المفهوم، ففي الموقف التقليدي وخاصة في نطاق عقد البيع يؤدي العيب -كما ذكرنا آنفاً- إلى نقص في قيمة الشيء أو تفويت غرض صحيح منه، أما العيب بالمفهوم الحديث في نطاق مسؤولية المنتج فهو ما يفقد المنتج السلامة والأمان. فعلى سبيل المثال، يعتبر عيباً في السلامة والأمان في المركبات الحديثة عدم احتوائها على أكياس الهواء المضادة للصدمات أو عدم احتواء الكراسي الخلفية للسيارة على أحزمة الأمان. وعلى هذا الأساس، العيب بمفهومه الحديث هو ذلك العيب الذي يجعل من منتج ما بسبب طبيعة تصنيعه أو تركيبه أو الخصائص الذاتية أو الظروف المحيطة به أو باستخدامه قابلاً لإحداث الضرر بمستخدمه أو الأشخاص المحيطين به أو بممتلكاتهم، فالشخص الذي يضع منتجاً ما في التداول ويكون لهذا المنتج القابلية الذاتية في إحداث الضرر بسبب عيب فيه يكون قد أقرت خطأً يوجب مسؤوليته القانونية عن تعويض جميع الأضرار الناتجة عنه^٢. وإن زيادة المخاطر التي يتعرض لها المستهلك عند اقتنائه المنتجات ومنها وقود المركبات مع تطور التكنولوجيا في إنتاج المنتجات أدى بالتشريعات إلى إقرار أحكام تلزم فيها المنتج بضمان سلامة المستهلك من الأضرار التي يتعرض لها المستهلك نتيجة لاستعماله هذه المنتجات المعيبة استقلاً عن الالتزامات الأخرى لاسيما الالتزام بضمان العيوب الخفية، وهذا ما فعله المشرع الفرنسي بإصداره لإحكام جديدة للقانون المدني التي أنشأتها القانون رقم (131) لسنة (2016) مؤرخ في (10) فيفري (2016)، حيث اعتمد المشرع الفرنسي الاتجاه الموضوعي لمسؤولية المنتج وقرر الالتزام بالسلامة سواء ضمن الإطار التعاقدية أو غير التعاقدية في المواد (1245 الى 1245-17). حيث نصت المادة (1245) على أن المنتج هو المسؤول عن الأضرار الناجمة عن عيوب منتجاته، فالمشرع الفرنسي قد توسع في تحديد المنتج في قانون الاستهلاك باعتباره مسؤولاً عن سلامة المستهلك من أضرار منتجاته، إذا وفقاً للقانون الفرنسي المنتج هو المسؤول عن الضرر الذي يصيب مستهلك وقود المركبات والغير بسبب الوقود الرديء، ولكن المشرع الفرنسي في المادة (10/1245) نص على حالات يمكن للمنتج دفع المسؤولية عنه وهي (1- إذا ثبت أن المنتج لم يكن مطروحاً للتداول، 2- إذا ثبت أن المنتج لم يكن معيب وقت طرحه في التداول، 3- إذا ثبت المنتج أن المنتج لم يكن مخصص للبيع)، ومنها أن تثبت الجهة الحكومية مثلاً أن الوقود كان ذي جودة وقت طرحه في الأسواق ومحطات تعبئة الوقود.

ولا شك، أن وقود المركبات يعد من أهم المنتجات التي يشترط خلوها من العيب بالمفهوم الحديث، بعبارة أخرى يلزم ان لا يشكل إستعمال الوقود من قبل المستهلك خطراً على سلامة جسده وأمواله، وبذلك يمكننا أن نعرف عيب وقود المركبات بأنه كل عيب أو خلل في معايير سلامة وجودة إنتاج وإستيراد وتوزيع وقود المركبات على نحو يكون استعماله خطراً على المركبات وعلى حياة المستهلكين في أنفسهم أو في أموالهم أو على الغير والبيئة.

الفرع الثاني

واقع عيوب وقود المركبات في إقليم كردستان

يشير واقع إقليم كردستان-العراق إلى معاناة أصحاب المركبات في الإقليم من أزمة وقود المركبات وعدم كفاية المعروض منه للطلب المتزايد عليه، وكل ذلك أدى إلى زيادة نسبة الوقود الرديء في الإقليم قياساً على الوقود عالي الجودة، إضافة إلى الأضرار الناجمة عن إستخدام الوقود الرديء، وهذا ما عد سبباً في أن نبعث في هذا الموضوع ونبين مسؤولية الجهات الحكومية المختصة عن الأضرار التي تصيب المستهلكين والغير وكذلك البيئة، ولعل أن أكثر الأضرار التي يتسبب بها الوقود الرديء في إقليم كردستان-العراق هو إحتراق المركبة أثناء سيرها وهي مأهولة بقائدها وأشخاص آخرين، فتقريباً في كل صيف تقع حوادث إحتراق المركبات، وبحسب إحصاءات مديرية الدفاع المدني في محافظة اربيل لعام (2021) فإن (289) مركبة احتترقت بسبب الوقود الرديء، وفي الستة أشهر الأولى من العام (2022) إحترقت أكثر من (100) مركبة في محافظة اربيل. وفي محافظة دهوك، وبحسب إحصاءات مديرية الدفاع المدني لعام (2021) إحترقت (34) مركبة، وفي الستة أشهر الأولى من العام (2022) إحترقت (20) مركبة، ويعود سبب إحتراق معظم هذه المركبات إلى إستخدام الوقود الرديء^٣.

ومن خلال زيارة الباحث إلى صناعة قضاء عقرة بهدف إجراء مقابلة مع بعض المختصين من ميكانيكي المركبات للتعرف على عدد المركبات التي يقومون بإصلاحها يومياً ومعرفة سبب الأعطال، تبين بأن مركبات الاجرة تتعطل منها يومياً من (10 إلى 15) مركبة بسبب مضخة الوقود (Fuel Pump) أو إحتراق الكاسكيت (Gasket) بسبب ارتفاع حرارة المحرك، وكذلك بالنسبة للمركبات الخصوصية، وخاصة الكورية الصنع، التي تتعطل منها يومياً بما يزيد عن (10) والسبب يعود لرداء الوقود وعدم احتوائه على نسبة اوكتان عالية حسب ما حددتها وزارة الثروات الطبيعية في الإقليم^٤.

كما اطلع الباحث على بعض محاضر الكشف عن إخماد حريق المركبات من خلال زيارته إلى مديرية الدفاع المدني في (قضاء عقرة) ومركز (كولان)، وفي أحد المحاضر جاء فيها أنه في يوم الخميس المصادف (2021/7/29) وقع حادث إحتراق في قضاء عقرة وفي قرية (درين) مركبة من نوع (شيرو كوين) بشكل كامل ومن خلال محضر الكشف والمعاينة تبين بأن سبب الاحتراق كان بسبب الـ (Fuel Pump)، وفي محضر كشف آخر في يوم الاحد المصادف (2022/3/27) وقع حادث إحتراق كامل في ناحية (قسروك) التابعة لقضاء عقرة لمركبة نوع (توبل)، وبعد التحقيق والمعاينة تبين بأن سبب إحتراق المركبة أيضاً يعود إلى عمل (Fuel Pump)^٥.

ويمكننا أن نستنتج من خلال محاضر الكشف المذكورة والمعلومات المتحصلة من الزيارة الميدانية أن سبب تعطل واحتراق المركبات المشار إليها في الاحصائيات ومحاضر الكشف العائدة لمديريات الدفاع المدني يعود إلى استخدام الوقود الرديء من قبل المستهلكين، لذلك فإن الجهات الحكومية المختصة مطالبة بتعزيز الاشراف والرقابة على عملية إنتاج الوقود واستيراده وتوزيعه على محطات التعبئة، وينبغي أن تكون الرقابة بشكل دوري على محطات تعبئة الوقود للتأكد من مدى مطابقة الوقود الذي يتزود به أصحاب المركبات للمواصفات القياسية وأن لا تقل نسبة الاوكتان عن النسبة التي حددتها وزارة الثروات الطبيعية في الإقليم، وبخلاف ذلك فإن هذه الجهات الحكومية تتحمل المسؤولية المدنية أمام المتضررين من جراء استخدام الوقود الرديء، لان مجرد توفر هذا النوع من الوقود في محطات التعبئة يعني وجود تقصير من جانب الجهات الحكومية في أداء واجباتها في الرقابة والإشراف على جودة الوقود، كما أن قلة المعروض من الوقود أمام الطلب المتزايد لا يبرر التراخي في الرقابة على الجودة وتسهيل دخول الوقود منخفض الجودة، لأن عدم الحصول على الوقود خير من الحصول على نوعية منخفضة الجودة تسبب الأضرار الجسيمة وتهدد حياة الأشخاص وممتلكاتهم.

المبحث الثاني

الخطأ التصريحي الواجب الإثبات كأساس للمسؤولية المدنية للجهات الحكومية عن أضرار عيوب وقود المركبات

عادة ما يمارس الشخص في حياته مختلف أنواع النشاطات لإشباع حاجاته ورغباته، وهو من خلال هذا النشاط قد يلحق بغيره ضرراً ينشأ عن فعل يباشره أو يتسبب فيه أو يصدر عنهم تحت رقابته أو عن اشياء تحت حراسته، وقد ينشأ الضرر عن امتناع الشخص عن فعل يوجب القانون، عندئذ يتدخل القانون ليرتب جزاء على من الحق بغيره ضرراً. وفي نطاق القانون المدني يتمثل الجزاء في جبر الضرر عبر تعويض المتضرر، كل ذلك بعد ثبوت اركان المسؤولية، وفي مقدمتها الخطأ. من أجل دراسة مسؤولية الجهات الحكومية عن أضرار عيوب وقود المركبات على اساس الخطأ الواجب الإثبات سنقوم بتقسيم هذا المبحث إلى مطلبين، في المطلب الأول سوف نبين مفهوم الخطأ التصريحي الواجب الإثبات، وفي المطلب الثاني سوف نبين اثبات الخطأ ونفيه.

المطلب الأول

مفهوم الخطأ التصريحي الواجب الإثبات

سوف نقسم هذا المطلب إلى فرعين، في الفرع الأول سوف نبين تعريف الخطأ التصريحي وفي الفرع الثاني سوف نبين صور الخطأ التصريحي في مجال عيوب وقود المركبات.

الفرع الأول

تعريف الخطأ التصريحي الواجب الإثبات

أن أغلب القوانين التي أخذت بفكرة الخطأ لم تقم بتعريفه، وإنما تركت الأمر إلى الفقه والقضاء، وقد اختلفت الآراء بشأن تحديد معنى الخطأ ووضعت له تعريفات مختلفة، ولكن التعريف الأكثر دقة وأستقراراً في الفقه والقضاء المعاصرين للخطأ هو أنه عبارة عن (اخلال بالتزام قانوني سابق يصدر عن إدراك)⁰ وينصرف مفهوم الخطأ الثابت في نطاق المسؤولية المدنية إلى ذلك الخطأ الذي يلزم المتضرر بإثباته، وهي القاعدة العامة التي نص عليها المشرع العراقي في القانون المدني، حيث تقضي المادة (1/186) بأنه (إذا أتلّف أحد مال غيره أو انقص قيمته مباشرة أو تسببا يكون ضامنا إذا كان في أحداثه هذا الضرر قد تعمد أو تعدى)، وفي الفقرة الثانية من ذات المادة نص المشرع على أنه (إذا أجمع المباشر والمتسبب ضمن المتعمد أو المتعدي منها فلو ضمنا معا كانا متكافلين في الضمان). وينطبق هذا النص على المسؤولية عن عيوب وقود مركبات، تكون الجهات الحكومية المختصة متسببة بإهمالها في الرقابة على إنتاج واستيراد الوقود بإحداث الضرر، مما يجعلها مسؤولة مع المباشر -وهو المنتج أو المستورد، في تحمل المسؤولية عن الضرر.

ومن أجل مساءلة الجهات الحكومية عن أضرار عيوب وقود المركبات يقع على عاتق المتضرر الذي أصابه ضرر أن يثبت بالأدلة المقنعة والمقبولة قضائياً بأن الجهات الحكومية قد قصرت في واجباتها بمراقبة إنتاج واستيراد وقود المركبات المستوفي لشروط السلامة في الاسواق المحلية، وفي ما يتعلق بإثبات الخطأ من الحوادث التي تتعلق بالإنتاج الحديث ذي التقية العالمية والطبيعة الخطرة وسلسلة التوزيع الطويلة فإنه يصعب الاهتداء مباشرة إلى المنتج النهائي للمنتج، وإذا ما تم الوصول إليه فقد يصعب إثبات الخطأ من جانبه؛ لكونه الطرف القوي والمسلح بالوسائل الفنية والكوادر الاستشارية التي ترد ادعاءات المتضرر أو الوسائل الثبوتية، أما المتضرر فهو الطرف الضعيف الذي راح ضحية الحادث الذي سببه المنتج، وهو ليس لديه من الوسائل ما يستطيع محاسبة المنتج والجهات الحكومية، كما لا يملك المال ولا الوسائل الفنية التي يستطيع بها إثبات الخطأ، بل لا يملك الوقت الذي يستطيع في مقاضاة المنتج ومتابعة دعواه⁰.

استناداً إلى ما ذكر آنفاً، وعلى الرغم من أستقرار نظرية الخطأ والاحذ بها مدة من الزمن في نطاق المسؤولية المدنية، إلا أنها اصبحت عاجزة عن توفير الحماية الكافية للمتضررين في العديد من المجالات والانشطة الانسانية، ومنها مجال وقود المركبات، ونتيجة لذلك ظهر قصور التشريع تدريجياً عن تحقيق العدالة في الكثير من الحالات وبسبب عجز المتضررين عن إثبات الخطأ في جانب من تسبب في أحداث الضرر إنعكس ذلك على القضاء الذي وقف عاجزاً عن تعويض المتضررين.

صور الخطأ التصريحي في مجال عيوب وقود المركبات

عادة يحصل الإهمال بواجبات الوظيفة العامة نتيجة إخلال الموظف العام بالواجبات الوظيفية المترتبة عليه كالإشراف والرقابة، ومنها إهمال الجهات الحكومية في الرقابة والإشراف على إنتاج واستيراد وتوزيع وقود المركبات، وذلك بسبب تفضيل المصلحة الخاصة أحياناً على المصلحة العامة. ولا شك أن إخلال الموظف العام بواجبات وظيفته بذاته يعد من أشكال إساءة استعمال السلطة، وفي أحيان كثيرة يتم التحقيق بها من قبل هيئة النزاهة ومكافحة الفساد، لذلك سوف نبين الإهمال وقلة كفاءة موظفي الجهات الحكومية المختصة بالرقابة والإشراف على إنتاج واستيراد وقود المركبات، وسنبين المحسوبية والفساد لدى هذه الجهات الحكومية.

أولاً- الإهمال وقلة كفاءة موظفي الجهات الحكومية المختصة بالرقابة والإشراف على إنتاج واستيراد وقود المركبات

يحصل الإهمال بواجبات الوظيفة العامة نتيجة إخلال الموظف العام بالواجبات الوظيفية المترتبة عليه؛ وقد يرجع السبب إلى تفضيل المصلحة الخاصة على المصلحة العامة وإخلال الموظف العام بواجبات وظيفته هو بذاته شكل من أشكال إساءة استعمال السلطة، وإساءة الامانة أو التزوير ويتم التحقق بها من قبل هيئة النزاهة ومكافحة الفساد، وينسحب هذا الإهمال الصادر عن الموظف العام إلى الشخص المعنوي الذي يعمل ضمن تشكيلاته فتكون المسؤولية ومسؤولية الجهة الحكومية (الشخص المعنوي العام). ولم يضع المشرع العراقي وكذلك التشريعات المقارنة تعريفاً محدداً للإهمال، وإنما اكتفت بالنص عليه بوصفه صورة من صور الخطأ، تاركة مهمة تعريفه للفقه، والذي أورد تعريف للإهمال بأنه (اتخاذ الفاعل سلوكاً منطوياً على خطر وقوع أمر يحظره القانون وحمل إرادته في منع هذا الخطر من الإفضاء إلى ذلك الأمر)⁰، وبتطبيق هذا المفهوم على إهمال الجهات الحكومية يعني أن هذه الجهات لا تعبر إهتماماً لجودة الوقود المتدفق إلى محطات تعبئة الوقود، وبالتالي يحصل أن يتزود الأفراد بوقود رديء الجودة ومسبب لإضرار متعددة من بينها احتراق المركبة أثناء الإستعمال.

ويعد مبدأ (الكفاءة) في عملية التوظيف من أهم المبادئ العامة الأساسية التي يتعين على الإدارة مراعاتها اليوم، والتقييد إزاءها بالقوانين والاليات التي وضعها المشرع، للتمكن من جعل المبدأ أكثر فعالية، على نحو يعود نفعها على المؤسسة أو الإدارة العامة و للمجتمع ككل، إذا أن مبدأ الكفاءة في التوظيف يعني أن يكون اختيار الموظف والاحتفاظ بهم في الوظيفة على أساس الصلاحية والكفاءة بعيداً عن المحاباة، ويجب على السلطة المختصة أن تتخذ مبدأ الكفاءة كعيار أساسي للتعيين وان تتقيد به عندما تريد شغل وظيفة ما وتستبعد أي أساس آخر للاختيار في الوظائف العامة⁰، وهذا المبدأ يفرض نفسه على الجهات الحكومية التي تتولى مهمة الرقابة على جودة السلع والمنتجات كما في موظفي الجهاز المركزي للتقييس والسيطرة النوعية وغيره من الجهات الحكومية.

ومن خلال زيارة الباحث الميدانية إلى قائم مقامية قضاء عقرة وإجراء مقابلة مع لجنة المحروقات عن نوع الوقود المتواجد في محطات تعبئة الوقود، ومدى مراقبة وإشراف هذه اللجنة على هذه المحطات، بينت اللجنة أنه عندما يتم إيصال الوقود إلى محطة التعبئة لا توزع حتى يتم حضور لجنة المحروقات التابعة لقائم مقامية قضاء عقرة، إضافة إلى حضور ممثل (مديرية النفط والمعادن) في محافظة دهوك، وعادة يجري إرسال عينة إلى مختبر مديرية النفط والمعادن في محافظة دهوك، وينتظر نتيجة الفحص، وبينت اللجنة أنه إذا كان نوع الوقود مطابق للمواصفات القياسية التي حددتها وزارة الثروات الطبيعية يسمح بتوزيعه على المستهلكين، أما إذا لم يكن مطابقاً للمواصفات التي حددتها الوزارة يتم رفضه في هذه الحالة، ومن خلال المقابلة مع أصحاب محطات التعبئة تبين لنا أنه في كثير من الأحيان يتم رفض صهرج الوقود، والسبب يعود بأن العينة المرسله إلى مختبر مديرية النفط والمعادن في محافظة دهوك غير مطابقة للمواصفات التي حددتها وزارة الثروات الطبيعية لذلك يتم رفضها، كما بينت لجنة المحروقات في قضاء عقرة أنه في حالة وجود مخالفة من قبل محطات التعبئة يتم معاقبتها بغرامة مالية، إضافة إلى غلق المحطة لمدة أسبوع، وفي حال تكرار المخالفة يتم سحب الإجازة من المحطة، وفي الواقع تم معاقبة بعض محطات التعبئة بسبب بيعها للوقود الرديء. ومن ناحية أخرى، تتابع اللجنة في قضاء عقرة (الكيل) أي قياس كمية اللتر، أما فحص نوعية وجودة البنزين تكون تابعة لمختبر مديرية النفط والمعادن في محافظة دهوك⁰، عليه، يرى الباحث بأن عدم وجود مختبر لفحص وقود المركبات في قضاء عقرة، لحين ارسال عينة من الوقود إلى محافظة دهوك ولحين خروج نتائج المختبر يؤدي إلى فوات مدة من الزمن وقد يؤدي إلى الإهمال بواجب الرقابة والإشراف من قبل الموظف، لذلك يجب على الجهات الحكومية أن تضع موظفين متخصصين في مجال الإشراف والرقابة بشكل مستمر على عملية توزيع وقود المركبات من قبل محطات تعبئة الوقود تحسباً لمنع قيام أصحاب محطات تعبئة الوقود بخلط مواد أخرى مع وقود المركبات والاضرار بهم.

أما في مصر فقد حذرت رابطة مصنعي السيارات الأوروبية، الحكومة المصرية، من بيع مادة البنزين غير مطابق للمواصفات الفنية، لأنها تدمر السيارات وبخاصة الحديثة منها، ووجهت الرابطة التي تضم أكبر مصنعي السيارات في أوروبا، واليابان والولايات المتحدة، خطاباً لوزير البترول المصري ووزيرة التعاون الدولي ورئيس جهاز حماية المستهلك، تطالب فيه بسرعة وقف توزيع (البنزين الرديء) الذي أدى إلى مشاكل فنية خطيرة للسيارات ويثير مخاوف صناع السيارات الخفيفة والمركبات التجارية والثقيلة، والحافلات والمدربين، وذكرت الرابطة في رسالتها، أن خبراءها تأكدوا أن البنزين الذي يباع في مصر رديء الجودة ويؤدي إلى توقف محركات السيارات فجأة، ويحول دون اشتعال الوقود،

وحدوث اهتزازات خطيرة للمحرك، قد تؤدي إلى احتراقه، وكشف التقرير الفني الذي أجرته الرابطة ميدانياً، على مئات المركبات الحديثة المعطلة عام 2021 بعد سيرها (10) الاف كيلومتر فقط، لاستهلاكها هذه النوعية الرديئة من البنزين⁰.

أما بخصوص دولة الامارات العربية المتحدة، فلم يحصل الباحث على تقارير أو إحصائيات تتحدث عن توافر الوقود الرديء في دولة الامارات، وتشير التقارير والوثائق إن أنواع البنزين المتواجدة في دولة الامارات ثلاث أنواع منها البنزين رقم (98%) اوكتان ويسمى بالبنزين الممتاز، وبنزين (95%) اوكتان ويسمى بالبنزين الحصوصي، وبنزين (91%) اوكتان ويسمى بالبنزين (اي بلس) بحيث يتم استخدام هذا النوع من البنزين في المركبات القديمة⁰. وهذا يدل على أن الجهات الحكومية الإماراتية المختصة بالرقابة على جودة الوقود تؤدي مهامها بشكل صحيح بحيث تمنع وصول الوقود الرديء إلى محطات التعبئة وبالتالي تحسين المستهلكين من أضرار الوقود الرديء.

ثانياً- المحسوبية والفساد لدى الجهات الحكومية المختصة بالرقابة والإشراف على إنتاج وإستيراد وقود المركبات

للفساد الاداري مفهوم واسع، فقد يحصل الفساد من خلال إنتشار الرشوة أو المحسوبية أو التزوير أو تعيين الاقارب والأصدقاء في مناصب إدارية لا تتناسب مع مؤهلاتهم العلمية، أو يكون ذلك بعدم مواكبة التطوير وتحجيم الإدارة بحجة التوفير والإقتصاد في النفقات، مما يعني ثقل كاهل الموظفين في الإدارات الاخرى واستغلال ذلك في الرشوة، والفساد الاداري مفهوم واسع لا يمكن أن يحويه تعريف واحد؛ ولذلك ينظر إلى الفساد من خلال المفهوم الواسع وهو الاخلال بشرف الوظيفة ومهنتها والمعتقدات التي يؤمن بها الشخص⁰.

وقد وضع البنك الدولي في تقريره الصادر عام 1996 تعريفاً للأنشطة التي تندرج تحت تعريف الفساد على النحو التالي (إساءة استعمال الوظيفة العامة للكسب الخاص)⁰، وقد جاءت التشريعات العراقية خالية من تحديد مفهوم الفساد، فالفساد يحدث عادةً عندما يقوم موظف بقبول طلب أو ابتزاز رشوة لتسهيل عقد أو إجراء عقد لمناقصة عامة كما في عملية إنتاج وإستيراد وتوزيع وقود المركبات، كما يتم عندما يقوم بالاستفادة من سياسات أو إجراءات عامة للتغلب على منافسين، وتحقيق أرباح خارج إطار القوانين المرعية، كما ويمكن للفساد أن يحدث عن طريق استغلال الوظيفة العامة دون اللجوء إلى الرشوة، وذلك بتعيين الأقارب أو سرقة أموال الدولة مباشرة⁰، ويشهد الواقع الذي نعيشه في الوقت الحاضر كثرة الأضرار التي تصيب المركبات وكثرت أنتشار الوقود الرديء في الإقليم، وهذا يعتبر أحد مظاهر الفساد من قبل الجهات الحكومية المختصة.

ويوجد في إقليم كردستان-العراق مجموعة من المصافي غير الرسمية وان الجهات الحكومية تسكت عن نشاطها ولا تقوم بإغلاقها، وان معظم الوقود الرديء يأتي من هذه المصافي غير الرسمية، وان اصحابها هم أشخاص متنفذون ليس من السهل محاسبتهم، و في إقليم كردستان توجد نحو (214) مصفات تراول أعمالها بصورة غير قانونية، وقد بين أحد أعضاء لجنة الطاقة والثروات الطبيعية في برلمان كردستان⁰، أن الأجهزة الأمنية أغلقت (55) مصفاة من إجمالي (130) مصفاة في محافظة اربيل وحدها، وإشارة إلى أن السلطات الحكومية عازمة على إغلاق ما تبقى من تلك المصافي، وقد بين العضو بأن السلطات المحلية في محافظة السليمانية لم تتخذ إجراءات صارمة لإنهاء عمل تلك المصافي على الرغم من الدعوات المتكررة من قبل البرلمان الكردستاني، وفي محافظة دهوك اتخذت سلطات المحافظة إجراءات مشددة وأغلقت (30) منشأة غير قانونية في أواخر عام (2019) بأمر من رئيس حكومة إقليم كردستان العراق⁰. ونستطيع أن نقول بأن كثرة وجود المصافي الغير الرسمية في الإقليم يعد سبباً لانتعاش الفساد وتسريب الوقود الرديء إلى محطات تعبئة الوقود، وهو ما يلقي بالمسؤولية على الجهات الحكومية المختصة بالرقابة على إنتاج وتداول مادة وقود المركبات.

المطلب الثاني

أثبت الخطأ وبقية

سوف نقسم هذا المطلب إلى فرعين ففي الفرع الأول سوف نبين أثبت الخطأ التصريحي في مجال عيوب وقود المركبات وفي الفرع الثاني سوف نبين نفي الخطأ في مجال عيوب وقود المركبات.

الفرع الاول

أثبت الخطأ التصريحي في مجال عيوب وقود المركبات

تنضي القاعدة العامة في الاثبات بأن البينة على (المدعي)، وأن ما أثبتته المدعي يكون من حق (المدعي عليه) أن يهدره بالدليل المعاكس، وهذه القاعدة منصوص عليها في المادة (1/7) من قانون الاثبات العراقي رقم (107) لسنة (1979) والتي قضت بأن (البينة على من ادعى واليمين على من أنكر)، وقضت الفقرة الثانية من نفس المادة بأن (المدعي هو من يتمسك بخلاف الظاهر، والمنكر هو من يتمسك بإبقاء الأصل)، وعلى هذا الأساس يقع عبء إثبات العلاقة السببية على من أصابه الضرر من خطأ واهمال الجهات الحكومية⁰، وتعد العلاقة السببية قائمة متى تبين أن خطأ الجهات الحكومية هو علة الضرر، بحيث يمكن القول أن الضرر ما كان ليقع إذا لم ترتكب الجهات الحكومية ذلك الخطأ، فمتى ما أثبت المتضرر الخطأ والضرر وكان من شأن ذلك الخطأ أن يحدث عادة هذا الضرر تنهض القرينة على قيام الرابطة السببية لصالح المتضرر⁰.

ولكن قد يصعب في بعض الاحيان اثبات بأن احتراق المركبة كان بسبب الوقود الرديء؛ لأن المركبة هي مجموعة معقدة من الآلات بحيث يمكن أن يحدث بسبب عطل ميكانيكي يؤدي إلى احتراق المركبة أو الأضرار بها بسبب إهمال صاحب المركبة في صيانتها أو تصليحها، ففي مثل هذه الحالات يصعب بيان السبب هل أن الوقود الرديء كان سبب هذا الاحتراق أم كان سببا اخر؟

أن المدعي بالضرر في المسؤولية محل البحث مطالب بأن يثبت دعواه وأن يقيم الأدلة على صحتها وتوافر أركانها، لأن أركان دعوى التعويض من الخطأ وضرر ورابطة تربط الخطأ بالضرر ليست الا أفعالا مادية يمكن اثباتها بكافة الطرق الجائزة من (إقرار وكتابة وبينة وبمين وقرائن) وليس أيسر على مدعي التعويض من أن يثبت الضرر الذي أصابه، ووسائله إلى ذلك متعددة، لأن الضرر أما أن يصيب جسمه أو ماله أو عاطفته واعتباره، فإن أصاب الضرر شخص المدعي فأدلته عليه يمكن أن تستمد من المشاهدة التي يجربها القضاء بنفسه أو يعول فيها على ما يثبته الأطباء أو الخبير أو المحققون في محاضر التحقيق. وفي الحالة التي يصيب فيها الضرر مالا، مثال على ذلك كان يقوم أحد المستهلكين بتعبئة مركبة بالوقود من إحدى محطات التعبئة بعد نفاذها وبعد السير عليها بعدة كيلومترات يحدث ارتجاج للمركبة وعدم سيرها بشكل العادي المألوف وبعد فترة قصيرة من السير عليها أدى ذلك إلى احتراق خزان الوقود مما أدى إلى احتراقها بالكامل، فالأدلة عليه تستفاد من المعاينة التي يتولاها القضاء أو يتدب لها من يرى ندبه من أهل الخبرة كما تستفاد من التحقيق الذي تقوم به المحكمة أو تعتمد إذا لم تكن هي التي قامت به، أما الضرر الذي يصيب العاطفة أو الاعتبار فالمرجع في اثباته إلى العرف والظروف المحيطة بالدعوى سواء فيها ما يتصل بشخص المدعي ومركزه في الجماعة وما يتصل بشخص المدعي عليه والعوامل التي دفعته إلى اتیان ما أتى⁰.

ومن هنا يتضح لنا بأنه يقع على عاتق المتضرر الذي أصابه ضرر نتيجة استخدام الوقود الرديء أن يثبت بالأدلة المقنعة والمقبولة قضائيا بأن الجهات الحكومية قد قصرت في واجباتها بمراقبة إنتاج وإستيراد وقود المركبات المستوفي لشروط السلامة في الاسواق المحلية، وفي ما يتعلق بإثبات الخطأ في الحوادث التي تتعلق بالإنتاج الحديث ذي التقنية العالمية والطبيعة الخطرة وسلسلة التوزيع الطويلة فإنه يصعب الاهتداء مباشرة إلى المنتج النهائي للمنتوج وإذا ما تم الوصول إليه فقد يصعب إثبات الخطأ من جانبه؛ لكونه الطرف القوي والمسلح بالوسائل الفنية والكوادر الاستشارية التي ترد ادعاءات المتضرر أو وسائله الثبوتية، أما المتضرر فهو الطرف الضعيف الذي راح ضحية الحادث الذي سببه المنتوج، وهو ليس لديه من الوسائل ما يستطيع بها مخاصمة المنتج والجهات الحكومية، كما لا يملك المال ولا الوسائل الفنية التي يستطيع بها إثبات الخطأ، بل لا يملك الوقت الذي يستطيع فيه مقاضاه المنتج ومتابعه دعواه⁰.

استنادا إلى ما ذكر آنفاً، وعلى الرغم من استقرار نظرية الخطأ الثابت والاحذ بها مدة من الزمن في نطاق المسؤولية المدنية، إلا أنها أصبحت عاجزة عن توفير الحماية الكافية للمتضررين في العديد من المجالات والأنشطة الانسانية، ومنها مجال وقود المركبات، ونتيجة لذلك ظهر قصور التشريع تدريجيا عن تحقيق العدالة في الكثير من الحالات، وبسبب عجز المتضررين عن إثبات الخطأ في جانب من تسبب في أحداث الضرر انعكس كل ذلك على القضاء الذي وقف عاجزاً عن تعويض المتضررين.

الفرع الثاني

فني الخطأ في مجال عيوب وقود المركبات

بحسب القواعد العامة يمكن للمدعي عليه فني مسؤوليته عن الضرر وذلك من خلال فني العلاقة السببية بين الفعل والضرر، وعادة ما يتم فني الرابطة السببية من خلال إثبات السبب الأجنبي، سواء كان ممثلاً بالقوة القاهرة أم خطأ المتضرر أم فعل الغير، وكأي مدعي عليه يمكن للجهات الحكومية فني مسؤوليتها عن الأضرار التي أصيب بها المدعي نتيجة استخدام وقود المركبات، ويتم ذلك بإثبات السبب الأجنبي في صورة من الصور المشار إليها آنفاً، لذلك فإن المشرع العراقي في المادة (211) من القانون المدني نص على أنه (إذا أثبت الشخص أن الضرر قد نشأ عن سبب أجنبي لا يد له كافة مساوية أو حادث فجائي أو قوة القاهرة أو فعل الغير أو خطأ المتضرر كان غير ملزم بالضمان ما لم يوجد نص أو اتفاق على غير ذلك)، فهذا النص يشير إلى صور السبب الأجنبي وهي الآفة المساوية والحادث الفجائي والقوة القاهرة وهي مصطلحات متغيرة من حيث اللفظ ومترادفة من حيث المعنى⁰.

المبحث الثالث

الخطأ المفترض كأساس للمسؤولية المدنية للجهات الحكومية عن أضرار عيوب وقود المركبات

سوف نقوم بتقسيم هذا المبحث إلى ثلاث مطالب فني المطلب الأول سوف نبين مفهوم الخطأ المفترض وفي المطلب الثاني سوف نبين طبيعة الخطأ المفترض في مجال عيوب وقود المركبات (المسؤولية الموضوعية وتحمل التبعة) وفي المطلب الثالث سوف نبين عبء الإثبات وفي المسؤولية القائمة على الخطأ المفترض.

المطلب الأول

مفهوم الخطأ المفترض

بعد ثبوت العجز والتصور في نظرية الخطأ الثابت عن تعويض أغلب الأضرار، ومنها أضرار عيوب وقود المركبات بسبب الصعوبات الكبيرة التي يواجهها المتضرر في إثبات الخطأ في صناعة المنتجات، توجه الفكر القانوني للبحث في نظرية الخطأ المفترض بنص القانون.

ويقصد بالخطأ المفترض الخطأ الذي لا يكلف المتضرر إثباته، وإنما يفترض المشرع وجوده استناداً إلى قرينة يفترضها، ويعتقد أنها كافية لإقامة المسؤولية،^٥ والسؤال الذي يطرح نفسه في هذا الشأن هو كيف يمكن تطبيق نظرية الخطأ المفترض على موضوع المسؤولية المدنية للجهات الحكومية المختصة عن أضرار عيوب وقود المركبات، فمن المعلوم أن الخطأ المفترض ليس بالقاعدة العامة في المسؤولية المدنية وإنما عبارة عن نصوص خاصة جاءت في حالات محددة؟ وللإجابة على هذا السؤال نقول أن وقود المركبات كالبزين أو (الكازولين) والديزل والغاز الطبيعي تعتبر من المواد السامة والخطرة التي تحتاج إلى عناية خاصة في حراستها وحفظها، والتي تسبب تلوثاً في الهواء، وبالتالي فإن هذا الوصف القانوني يمكننا من تطبيق النصوص الخاصة بالمسؤولية عن الأشياء والاستفادة من أحكامها في هذا المجال.

ويجدر بالذكر، أن الخطأ قد يكون صادرة من شخص مستخدم لدى الجهة الحكومية أو أحد موظفيها، وهو ما يعرف بمسؤولية المتبوع عن تابعه، فهل تتحمل الجهة الحكومية أخطاء مستخدمها؟، وللإجابة على هكذا تساؤل نقول أن القانون المدني العراقي نظم هذه المسؤولية في المادة (219) والتي نصت في الفقرة الأولى منها على أن (الحكومة والبلديات والمؤسسات الأخرى التي تقوم بخدمه عامة وكل شخص يستغل إحدى المؤسسات الصناعية أو التجارية مسؤولون عن الضرر الذي يحدثه مستخدمهم إذا كان الضرر ناشئاً عن تعدد وقع منهم اثناء قيامهم بخدمتهم)، كما نصت الفقرة الثانية من نفس المادة على أنه (يستطيع المخدم أن يتخلص من المسؤولية إذا اثبت أنه بذل ما ينبغي من العناية لمنع وقوع الضرر أو أن الضرر كان لا بد واقعاً حتى لو بذل هذه العناية)، وتستند مسؤولية المتبوع عن أعمال تابعه في القانون المدني العراقي على أساس فكرة الخطأ المفترض فرضاً بسيطاً قابلاً لإثبات العكس^٥. وهذا ما نصت عليه المادة (1/174) من القانون المدني المصري التي قضت بأنه (يكون المتبوع مسؤولاً عن الضرر الذي يحدثه تابعه بعمله غير المشروع، متى كان واقعاً منه في حال تأدية وظيفته أو بسببها). وكذلك نصت المادة (313) فقرة (1/ب) من القانون المدني الإماراتي على أنه (لا يسأل أحد عن فعل غيره ومع ذلك فللقاضي بناء على طلب المضرور إذا رأى مبرراً أن يلزم أياً من الآتي ذكرهم حسب الأحوال بأداء الضمان المحكوم على من أوقع الضرر. ب- من كانت له على من وقع منه الأضرار سلطة فعلية في رقبته وتوجيهه ولو لم يكن حراً في اختياره إذا كان الفعل الضار قد صدر من التابع في حال تأدية وظيفته أو بسببها).

المطلب الثاني

طبيعة الخطأ المفترض في مجال عيوب وقود المركبات

إن قرينة الخطأ المفترض إما أن تكون قاطعة لا تقبل إثبات العكس أو أن تكون غير قاطعة تقبل إثبات العكس، ومن ثم فإن الخطأ المفترض إما يكون مفترض افتراضاً قابلاً لإثبات العكس أو مفترض افتراضاً غير قابل لإثبات العكس، ويمكن لمن نسب إليه الخطأ المفترض القابل لإثبات العكس نفيه بطريقتين: الأولى بإثبات أنه قام بما يجب عليه من الحيلة وبذل ما ينبغي من العناية، والثاني هو إثبات السبب الأجنبي، بينما لا يمكن نفي الخطأ المفترض غير القابل لإثبات العكس إلا بإثبات السبب الأجنبي^٥.

أن مسؤولية المتبوع عن افعال تابعيه مسؤولية مبنية على فكرة الخطأ من الرقابة والتوجيه، وتذهب معظم القوانين الحديثة إلى أن قرينة الخطأ المفترض هنا قرينة قاطعة غير قابلة للدليل العكسي من ما حدا ببعض الفقهاء إلى تأصيلها على فكرة (الضمان) أو فكرة (تحمل التبعية) أو قاعدة (الغرم بالغنم) وعلى هذا لا يستطيع المتبوع التخلص من المسؤولية إلا إذا اثبت أن الضرر كان نتيجة (سبب أجنبي)- أي قوة قاهرة أو حادث لحائي أو خطأ المضرور أو خطأ الغير، ولا يمكن الأخذ بهذا الرأي في التشريع العراقي حيث جعل قرينة الخطأ من جانب المتبوع قائمة على (افتراض بسيط) قابل لإثبات العكس، فيستطيع المتبوع، الجهات الحكومية المختصة- عندنا- التخلص من المسؤولية بأحد طريقتين: أولها السبب الأجنبي، وثانيها نفي هذه القرينة البسيطة بأن يقيم المتبوع الدليل على أنه بذل من العناية لمنع وقوع الضرر ما كان عليه بدله منها، ويقدر قاضي الموضوع القدر الذي بذل له المتبوع من هذه العناية^٥.

وان موقف القانون المدني العراقي المتساهل حيال هذه المسؤولية أمر فرضه واقع العراق الاقتصادي والصناعي والفكري يوم وضعه، وبالنظر إلى تغير واقعنا الاقتصادي والفكري بعد التقدم الصناعي الذي قطعته العراق، فإنه ينبغي إعادة النظر في أساس هذه المسؤولية وأحكامها، وقد استجاب قانون إصلاح النظام القانوني العراقي رقم (35) لسنة (1977) إلى ذلك بما يأتي: (إقامة المسؤولية غير العقدية في حفل الإنتاج والخدمات الإنتاجية، وفي حالة الضرر الناشئ عن الأشياء الخطرة بطبيعتها، كالات الميكانيكية والقوى الكهربائية والمائية، على عنصر الضرر وحده واستبعاد عنصر الخطأ من أسس المسؤولية، أي أساس تحمل التبعية)، وهذه التوصية تلتزم مشروع القانون المدني العراقي بإقامة المسؤولية عن الآلات الميكانيكية وغيرها من الأشياء الخطرة بطبيعتها ومن ضمنها أضرار عيوب وقود المركبات والتي تقضي عناية خاصة للوقاية من ضررها على أساس مبدأ تحمل التبعية، الذي لا يمكن للمسؤول من الإفلات من المسؤولية إلا بإثبات السبب الأجنبي، ولا يابأه إطلاقاً بعنصر الخطأ سواء كان ثابتاً أو مفروضاً^٥.

عبء الإثبات ونفي المسؤولية القائمة على الخطأ المفترض

نصت الفقرة الثانية من المادة (219) من القانون المدني العراقي على أنه (يستطيع المخدم أن يتخلص من المسؤولية إذا اثبت أنه بذل ما ينبغي من العناية لمنع وقوع الضرر أو أن الضرر كان لا بد واقعاً حتى لو بذل هذه العناية).

فالخطأ المفترض في جانب متولي الرقابة هو إذن خطأ مفترض افتراضاً قابلاً لإثبات العكس، ويستطيع متولي الرقابة- وهو الذي يحمل عبء الإثبات ما دام الخطأ مفترضاً في جانبه، أن ينفي هذا الخطأ عنه بأن يثبت أنه قام بواجب الرقابة بما ينبغي من العناية، وأنه اتخذ الاحتياطات المعقولة لمنع من انبط به رقابته من الإضرار بالغير، فأن فعل ذلك، انتفى الخطأ المفترض في جانبه، وارتفعت عنه المسؤولية، وليس الخطأ في جانب متولي الرقابة هو وحده المفترض، بل تفترض معه أيضاً العلاقة السببية ما بين هذا الخطأ المفترض وبين العمل غير المشروع الذي صدر ممن هو تحت الرقابة، فعلاقة السببية إذن مفترضة لا يكلف المضرور إثباتها، ومتولي الرقابة هو الذي يكلف بنفيها والنص الصريح في هذه المعنى ما نصت عليه الفقرة الثانية من المادة (219) في عبارتها الأخيرة إن المكلف بالرقابة يستطيع أن يتخلص من المسؤولية ويكفي في ذلك أن يثبت أن هذا الضرر قد وقع دون أن يكون لوقوعه أية علاقة بالخطأ المفترض في جانبه. فوقوعه، بالنسبة إلى متولي الرقابة لا بالنسبة إلى من هو تحت الرقابة، كان بسبب أجنبي بأن قامت قوة قاهرة أو حادث مفاجئ أو خطأ من المضرور أو خطأ من الغير، وكان من شأن هذا أن قطع الصلة ما بين التصير المفترض في جانب متولي الرقابة وبين الضرر الذي أصاب المضرور، بأن كان هذا الضرر يقع حتى لو اتخذ متولي الرقابة كل الاحتياطات المعقولة لمنعه فلم يكن الخطأ المفترض في جانب متولي الرقابة هو السبب في حدوث الضرر^٥. وعلى هذا الأساس، لو قلنا بأن أساس المسؤولية المدنية عن أضرار عيوب وقود المركبات تقوم على الخطأ المفترض القابل لإثبات العكس فهنا يستطيع المتبوع (الجهات الحكومية) التخلص من المسؤولية بإثبات أنها قامت بما يجب عليه من الحيلة وبذلت ما ينبغي من العناية، ففي هذه الحالة يبقى المتضرر بلا تعويض، لذلك نستطيع أن نقول بأن إقامة المسؤولية على الضرر هي الأساس الذي يتلاءم وينسجم مع خصوصية الأضرار التي تلحق بالمركبات وأصحابها إضافة إلى الغير والبيئة، وأن هذه النظرية تواءم التطورات الحاصلة في المجتمع وتضمن للمتضرر سهولة وسرعة الحصول على التعويض، وأن الاخذ بنظرية الضمان أو تحمل التبعية يجعل الجهات الحكومية المختصة عن أضرار عيوب وقود المركبات أكثر حرصاً في القيام بعملية الأشراف والرقابة على عملية إنتاج واستيراد وتوزيع وقود المركبات ومن قبل محطات التعبئة.

الخاتمة

أولاً / النتائج: توصل البحث إلى النتائج الآتية

1. إن مجرد تزود أصحاب المركبات بوقود رديء (منخفض الجودة) دليل على تراخي الجهات الحكومية المسؤولة عن جودة الوقود وهي في إقليم كردستان-العراقي تتمثل في وزارة الثروات الطبيعية والجهاز المركزي للتنظيم والسيطرة النوعية، وهو تراخي يعبر عن إهمال يوجب المسؤولية المدنية تجاه المتضررين من عيوب وقود المركبات.
2. وقود المركبات كأبي منتج صناعي يلزم فيه توفر شروط السلامة والأمانة، وبخلاف ذلك يعد خطراً على حياة صاحب المركبة الغير إضافة إلى البيئة بوجه عام، وإن مجرد عدم توفر شروط السلامة والأمان يعني أن الوقود معيب حسب المفهوم الحديث لعيوب المنتجات الخطرة.
3. أن إقامة المسؤولية المدنية على أساس الخطأ المفترض القابل لإثبات العكس لا يتلاءم مع أضرار عيوب وقود المركبات، وإن موقف القانون المدني العراقي المتساهل حيال هذه المسؤولية أمر فرضه واقع العراق الاقتصادي والصناعي والفكري يوم وضعه، وبالنظر إلى تغير واقعنا الاقتصادي والفكري بعد التقدم الصناعي وشيوع المنتجات الخطرة بطبيعتها ومن ضمنها وقود المركبات، فإنه ينبغي إعادة النظر في أساس هذه المسؤولية وأحكامها، وإن إقامة المسؤولية المدنية عن أضرار عيوب وقود المركبات على أساس تحمل تبعة المخاطر (المسؤولية الموضوعية) هو الذي ينسجم ويتلاءم مع هذه طبيعة المسؤولية ويعتبر أساسها القانوني.
4. أن مبدأ (الكفاءة) في عملية توظيف الموظفين والإشراف على عملية إنتاج واستيراد وتوزيع الوقود من قبل محطات التعبئة، تعتبر من أهم المبادئ العامة الأساسية التي يتعين على الإدارة مراعاتها اليوم، إذا أن مبدأ الكفاءة في التوظيف يعني أن يكون اختيار الموظف والاحتفاظ بهم في الوظيفة على أساس الصلاحية والكفاءة بعيداً عن المحاباة، على نحو يعود نفعها على المؤسسة أو الإدارة العامة وللمجتمع ككل.
5. يحصل الإهمال بواجبات الوظيفة العامة نتيجة إخلال الموظف العام بالواجبات الوظيفية المترتبة عليه، وتطبيق هذا المفهوم على إهمال الجهات الحكومية يعني أن هذه الجهات لا تعير إهتماماً لجودة الوقود المتدفق إلى محطات تعبئة الوقود وبشكل إهمال الجهات الحكومية المختصة خطأً يوجب المسؤولية المدنية تجاه المتضررين، وبالتالي يحصل أن يتزود الأفراد بوقود رديء الجودة ومسبب لإضرار متعددة من بينها إحتراق المركبة أثناء الإستعمال.

6. أن وجود المصافي غير الرسمية وسكوت الجهات الحكومية عن نشاطها وعدم الأمر بإغلاقها، يؤدي إلى تدفق معظم الوقود الرديء من هذه المصافي غير الرسمية، وان اصحابها هم أشخاص متنفذين ليس من السهل محاسبتهم، ونستطيع أن نقول بأن كثرة وجود المصافي الغير الرسمية في الإقليم يعد سبباً لانتعاش الفساد وتسريب الوقود الرديء إلى محطات تعبئة الوقود، وهو ما يلقي بالمسؤولية على الجهات الحكومية المختصة بالرقابة على انتاج وتداول مادة وقود المركبات.

ثانياً / التوصيات

1. نوصي الجهات الادارية ذات العلاقة بفتح مختبرات فحص جودة ونوعية الوقود في الاقضية والنواحي بدلاً من انتظار ارسال عينة إلى (مديرية النفط والمعادن) في مركز المحافظة لحين اصدار نتيجة الفحص، لأن ذلك يؤدي إلى فوات مدة من الزمن وقد يؤدي إلى الإهمال بواجب الرقابة والاشراف من قبل الموظف، وكذلك تحسباً لمنع قيام اصحاب محطات تعبئة الوقود بخلط مواد اخرى مع وقود المركبات والإضرار بالمستهلك.
2. نوصي وزارة الثروات الطبيعية في الإقليم عند منح ترخيص الإنتاج والاستيراد التأكد من مدى كفاءة وملائمة الشركة التي تقوم بعملية الإنتاج والاستيراد وقود المركبات وعند مخالفة هذه الشركات للمواصفات التي حددتها وزارة الثروات الطبيعية في الإقليم معاقبتهم وسحب الإجازة منهم.
3. نوصي حكومة إقليم كردستان الاسراع في غلق المصافي الغير الرسمية في الإقليم لمنع تدفق الوقود الرديء في الاسواق المحلية.
4. نوصي المديرية العامة للكمارك في محافظة أربيل وكذلك وزارة التخطيط في الإقليم الذي يعد الجهاز المركزي للتقييس والسيطرة النوعية من أحد تشكيلاتها، بتزويد منافذ الحدود بمختبرات حديثة عصرية وتزويدهم بكوادر متخصصة لمنع دخول الوقود الرديء.

قائمة المصادر

أولاً / الكتب

1. احسان محمد علي، محمد حسين علي، منصور صاحب مالك، "محرقات الاحتراق الداخلي" (جامعة الكوفة-ب-س ش).
2. احمد سالم فرحات، "عمليات تكرير النفط (عملي)" (المعهد العالي للعلوم والتقنية الزاوية-قسم الهندسة كيمياء)(ب-س ش).
3. بيوار خنسي، "البتول أهميته -مخاطره-تحدياته" (أربيل-كردستان العراق شارع-كولان دار ناراس للطباعة والنشر 2006).
4. حامد بن عودة المقرن، "وقود الديزل" (مدينة الملك عبد العزيز للعلوم والتقنية KACST معهد بحوث البترو كيمياويات المملكة العربية السعودية 2011).
5. حسن عل النون، د. محمد سعيد الرحو، "الوجيز في نظرية العامة للالتزام الجزء الاول مصادر الالتزام" (دار وائل للنشر الطبعة الاولى 2002).
6. سالم محمد رديعان العزاوي، "المسؤولية المنتج في القوانين المدنية والاتفاقيات الدولية" (العراق جامعة بغداد-دار الثقافة للنشر والتوزيع لسنة 2008).
7. سالم محمد رديعان العزاوي، "مسؤولية المنتج في القوانين المدنية والاتفاقيات الدولية" (العراق جامعة بغداد-دار الثقافة للنشر والتوزيع لسنة 2008).
8. سمير عبدالسيد تناوخ، "مصادر الالتزام" (النشر منشآت المعارف بالإسكندرية 2005).
9. عباس العبودي، "شرح احكام قانون الاثبات العراقي" (وزارة التعليم العلي والبحث العلمي جامعة الموصل-الطبعة الثانية لسنة 1997).
10. عبد الرزاق أحمد السنهوري، "الوسيط في شرح القانون المدني الجديد-المجلد الثاني- نظرية الالتزام بوجه عام مصادر الالتزام" (بيروت-لبنان منشورات الحلبي الحقوقية 2000).
11. عبد المجيد الحكيم وعبد الباقي البكري ومحمد طه البشير، "الوجيز في نظرية الالتزام في القانون المدني العراقي-الجزء الأول - في مصادر الالتزام" (توزيع المكتبة القانونية بغداد -الناشر العاتك لصناعة الكتاب بيروت 2018).
12. مازن ليلو راضي، حمزة حسن خضر الطائي، "الفساد الإداري في الوظيفة العامة" (الأردن- عمان مركز الكتاب الأكاديمي الطبعة الاولى لسنة 2015).
13. ماهر صالح علاوي الجبوري، "مبادئ القانون الإداري" (جامعة بغداد-كلية القانون لسنة 2009).
14. محمد شفيق الكفاني، م. سعود عبد العزيز البريس، "وقود الجازولين" (مدينة الملك عبد العزيز للعلوم والتقنية KACST-معهد بحوث البترو كيمياويات 2011).
15. مصطفى مرعي، "المسؤولية المدنية في القانون المصري" (جامعة المنوفية-كلية الحقوق - الطبعة الأولى - مطبعة نوري لسنة 1936).
16. نبيل إبراهيم سعد، "النظرية العامة للالتزام- الجزء الاول- مصادر الالتزام" (كلية الحقوق جامعة الاسكندرية-دار الجامعة الجديد 2004).

ثانياً / الرسائل الأكاديمية

1. حيدر علي عبد الله، "مشكلة الفساد في العراق واليات هيئة النزاهة في مكافحته" (رسالة ماجستير-جامعة النهرين كلية العلوم السياسية لسنة 2013).
2. سلمان سفر شريف، "مسؤولية الجهاز المركزي للتقييس والسيطرة النوعية لحماية المستهلك في القانون العراقي" (رسالة ماجستير- جامعة سوران- فاكليتي القانون والعلوم السياسية والادارة قسم القانون- سنة 2017).
3. شكر محمد جاسم، "صناعة الغاز الطبيعي في العراق الواقع وافاق المستقبل" (رسالة ماجستير- جامعة البصرة كلية الادارة والاقتصاد - سنة 2004).
4. فاطمة خالد شنيشل، "المسؤولية المدنية الناشئة عن نقل الامراض المعدية" (رسالة ماجستير- الجامعة العراقية-كلية القانون والعلوم السياسية قسم القانون الخاص- سنة 2018).
5. نبيل عبد شعيب المياحي، "المسؤولية المدنية للقنوات الفضائية" (رسالة ماجستير- جامعة النهرين سنة 2009).

ثالثاً / المجلات الأكاديمية

1. خالد عبد الله إبراهيم، د. باسم فيصل عبد نايف، مصطفى عبد الواحد صالح، " دور الحاكمة المؤسسية في القضاء على الفساد الاداري دراسة استطلاعية لآراء عينة من العاملين في الجهاز المركزي للتقييس والسيطرة النوعية " العدد (2) ج [1]مجلة اقتصاديات الأعمال للبحوث التطبيقية [2021].
2. دلال تفكير مراد العارضي، " ضمان عيوب البيع الحفية " العدد (16) [مجلة الكلية الإسلامية الجامعة-كلية القانون جامعة الكوفة] [2012].
3. ظافر حبيب جبارة، " المفهوم الحديث للعب في ظل الانظمة الحاكمة لمسؤولية المنتج " العدد (8) [مجلة القانون للبحوث والدراسات-جامعة ذي قار] [2014].
4. عبد الله فاضل حامد، روزان عمر خالد، " تنازع القوانين في المسؤولية المدنية الناجمة عن المنتجات المعيبة " العدد (98) مجلد [2022] [مجلة الشريعة والقانون-دولة الامارات] [2020].
5. نوال طارق إبراهيم، " المظاهر القانونية للفساد واستراتيجية مكافحته في تعزيز قيم النزاهة " بدون عدد [مجلة مركز حكم القانون ومكافحة الفساد-دار جامعة حمد بن خليفة للنشر 2QSCIENCE [2019].
6. يونس صلاح الدين علي، " المسؤولية المدنية الناجمة عن اساءة استعمال وسائل الاعلام الاجتماعي وفقا للقانون العراقي " العدد (3) [مجلة جامعة جيان- اربيل العلمية] [2017].

رابعاً / القوانين

1. قانون تنظيم وزارة النفط العراقية رقم (101) لسنة (1967).
2. قانون الهيئة المصرية العامة للبترول رقم (20) لسنة (1976).
3. قانون الجهاز المركزي للتقييس والسيطرة النوعية العراقي رقم (54) لسنة (1979).
4. قانون مرسوم اتحادي رقم (28) لسنة (2001) الخاص بإنشاء هيئة الامارات للمواصفات والمقاييس.
5. القرار الجمهوري رقم (83) لسنة (2005) بتعديل مسمى الهيئة إلى الهيئة المصرية العامة للمواصفات والجودة.
6. قانون حماية المستهلك الاماراتي رقم (24) لسنة (2006).
7. قانون النفط والغاز لإقليم كردستان العراق رقم (22) لسنة (2007).
8. قانون حماية المستهلك العراقي رقم (1) لسنة (2010).
9. قانون حماية المنتجات العراقي رقم (11) لسنة (2010).
10. قانون رقم (14) لسنة (2017) بشأن تداول المواد البترولية في دولة الإمارات.
11. قانون حماية المستهلك المصري رقم (181) لسنة (2018).

خامساً / المواقع الالكترونية

1. وقود السيارات، ويكيبيديا، انه متوفر على الرابط الالكتروني الآتي: <https://2u.pw/V9EaD> تاريخ الزيارة 5 كانون الثاني 2022
2. الهام فريجات، تركيبة البنزين، أنه متوفر على الرابط الالكتروني الآتي: <https://2u.pw/51B4I> تاريخ الزيارة 7 كانون الثاني 2022
3. كوردسات (24) قناة إخبارية مقال منشور بتاريخ 2022/8/12، "ماهية سبب إحترق الميكات في إقليم كردستان العراق"، متوفر على الرابط الالكتروني الآتي في تاريخ كوردسات (24) قناة إخبارية مقال منشور بتاريخ 2022/8/12 https://www.facebook.com/watch/?v=1592155211182773&extid=CL-UNK-UNK-AN_GKoT-GK1C-GK2C&ref=sharing تاريخ الزيارة 2022/8/12
4. عادل صبري، "بنزين قاتل على الطرقات المصرية يسم السكان" 22 مارس 2022 أنه متوفر على الرابط الالكتروني > <https://2u.pw/ljPfk> < تاريخ الزيارة 2022-7-25
5. إبراهيم الديب، "ماهي أسعار الوقود في دولة الإمارات لعام 2022" متوفر على الرابط الالكتروني الآتي > <https://2u.pw/V4pEm> < تاريخ الزيارة 2022/9/12
6. كوردسات (24) قناة إخبارية مقال منشور بتاريخ 2021/8/7، "حكومة إقليم كردستان تتحرك لإغلاق المزيد من مصافي النفط غير القانونية" أنه متوفر على الرابط الالكتروني > <https://2u.pw/hQ1ya> < تاريخ الزيارة 2022/9/20

7. خامساً / المواقع الالكترونية

1. 1- المادة (1/تاسعا) من قانون النفط والغاز لإقليم كردستان العراق رقم (22) لسنة (2007)
2. 1- المادة (6) الفقرة (اولا-ثانيا) من قانون النفط والغاز لإقليم كردستان العراق
3. 1- المادة (8) الفقرة (ثانيا) من قانون النفط والغاز لإقليم كردستان العراق
4. 1- المادة (5) من قانون تنظيم وزارة النفط العراقية.
5. 1- الماد(1/ثانيا/أ) من قانون تنظيم وزارة النفط العراقية.
6. 1- الماد(1/ثانيا/ب/1) من قانون تنظيم وزارة النفط العراقية.
7. 1- ينظر المادة (4) من قانون تنظيم وزارة النفط العراقية.
8. 1- المادة (33) من قانون تنظيم وزارة النفط العراقية.
9. 1- المادة (34) من قانون تنظيم وزارة النفط العراقية.
10. 1- المادة (2) من قانون رقم (167) في سنة (1958) بإنشاء الهيئة العامة لشؤون البترول المعدل
11. 1- المادة (8) قانون رقم (20) لسنة (1976) في شأن الهيئة المصرية العامة للبترول
12. 1- المادة (4) من قانون رقم (14) لسنة (2017) بشأن تداول المواد البترولية في دولة الامارات
13. 1- المادة (5) (1/أ-ب) بشأن تداول المواد البترولية في دولة الامارات.
14. 1- المادة (6) بشأن تداول المواد البترولية في دولة الامارات.
15. 1- المادة (2) من قانون الجهاز المركزي للتقييس والسيطرة النوعية العراقي رقم (54) لسنة (1979)
16. 1- سلدان سفر شريف، "مسؤولية الجهاز المركزي للتقييس والسيطرة النوعية لحماية المستهلك في القانون العراقي" (رسالة ماجستير، جامعة سوران- فاكلي القانون والعلوم السياسية والادارة قسم القانون- سنة 2017) 14
17. 1- المادة (4) من قرار رئيس الجمهورية المصري رقم (392) لسنة (1979) الخاص بإنشاء مركز ضبط الجودة وكذلك ينظر الى القرار الجمهوري رقم (83) لسنة (2005) الخاص بتعديل مسمى الهيئة العامة للتوحيد والقياس وجودة الانتاج الى الهيئة العامة للمواصفات والجودة.
18. 1- المادة (2) والمادة (4) من قانون مرسوم اتحادي رقم (28) لسنة (2001) الخاص بإنشاء هيئة الامارات للمواصفات والمقاييس المنشور في الجريدة الرسمية (31) 2001/11/21
19. 1- د. بيوار خنسي، "البترول أهميته -مخاطره-تحدياته" (أربيل-كردستان العراق -شارع گولان -دار ثاراس للطباعة والنشر 2006) 9-11
20. 1- احسان محمد علي، محمد حسين علي، منصور صاحب مالك، "محركات الاحتراق الداخلي" (جامعة الكوفة-ب-س ش) 2-3
21. 1- وقود السيارات، ويكيبيديا، متوفر على الرابط الالكتروني الآتي
22. <https://2u.pw/V9EaD> تاريخ الزيارة 5 كانون الثاني لسنة 2022
23. 1- د. محمد شفيق الكنافي، م. سعود عبد العزيز الدريس، "وقود الجازولين" (مدينة الملك عبد العزيز للعلوم والتقنية KACST معهد بحوث البتر و كياويات 2011) 4-5.
24. 1- الهام فريجات، تركيبة البنزين، متوفر على الرابط الالكتروني الآتي
25. <https://2u.pw/51B4I> تاريخ الزيارة 7 كانون الثاني لسنة 2022
26. 1- د. حامد بن عودة المقرن، "وقود النيزل" (مدينة الملك عبد العزيز للعلوم والتقنية KACST معهد بحوث البتر و كياويات المملكة العربية السعودية 2011) 3-4.
27. 1- م. احمد سالم فرحات، "عمليات تكرير النفط (عملي)" (المعهد العالي للعلوم والتقنية الزاوية-قسم الهندسة كيمياء) (ب-س ش) 17

28. 1 - شكر محمد جاسم، "صناعة الغاز الطبيعي في العراق الواقع وفاق المستقبل" (رسالة ماجستير، جامعة البصرة كلية الادارة والاقتصاد - سنة 2004). 57
29. 1 - والعيوب أما أن يكون ظاهراً وأما أن يكون خفي، ويعتبر العيب ظاهراً إذا كان بادياً للعيان أو كان غير بائن ولكن يسهل على المشتري اكتشافه إذا فحص المبيع بما ينبغي من العناية المعتادة في فحص المبيع عند تسلمه، والعناية المعتادة في فحص المبيع قد تتطلب أحياناً الاستعانة بخبير مثال على ذلك إذا كان المشتري شخصياً ليست له خبرة في أمور المباني فعليه الاستعانة بخبير من المهندسين لفحص المبيع، فإذا اكتفى بفضه شخصياً امتنع عليه الرجوع على البائع بضمان ما قد يظهر من عيوب فيه؛ لأن هذه العيوب تعتبر ظاهرة في هذه الحالة طالما كان بالإمكان اكتشافها ببذل عناية الرجل المعتاد، ألا أن هناك من العيوب التي يستعصي كشفها سواء على المشتري العادي أو الخبير، لان ذلك لا يحصل إلا بعد استعمال المبيع لمدة طويلة خاصة بالنسبة إلى عيوب وقود المركبات التي لا يمكن معرفة هذه العيوب الا بعد قطع مسافة عدة كيلومترات ولذا تعتبر عيوباً خفية. م.م. دلال تفكير مراد العارضي، "ضمان عيوب البيع الخفية" العدد (16) مجلة الكلية الإسلامية الجامعة-كلية القانون جامعة الكوفة [2012] 511-519-520
30. 1 - ومن أجل أن يضمن البائع العيب الذي يظهر في المبيع لابد أن تتوفر في العيب شروط معينة، فالتقانون المصري إشتراط لقيام التزام البائع بضمان عيوب المنتج الخفية في المواد (447 إلى 455) من القانون المدني أن يكون العيب مؤثراً وخفياً وقديماً والا يكون معلوم المشتري، وقد نظم قانون المعاملات المدنية الاماراتي العيوب الخفية من المواد (543 إلى 555)، ويمقتضى نص المادتين (558) و (559) من القانون المدني العراقي يجب أن تتوافر في العيب الشروط الاتية أولاً- أن يكون العيب خفياً ثانياً- أن يكون العيب قديماً ثالثاً- أن يكون العيب مؤثراً.
31. 1 - المادة (558) الفقرة (الثانية) من قانون المدني العراقي رقم (40) لسنة (1951)
32. 1 - محكمة النقض المصرية في (948/4/8) مجموعة القواعد الجزاء الاول ص 36 نقلا عن د. جعفر الفضلي، "الوجيز في العقود المدنية البيع-الايجار-المقولة" (توزيع المكتبة القانونية بغداد -الناشر العاتك لصناعة الكتاب القاهرة 2007) 123
33. 1 - يقصد بالمنتجات ((مجموعة السلع الصناعية والزراعية (عدا المحاصيل الزراعية) والتي تنتج من القطاع الصناعي في العراق))، أما المنتج المائل فيقصد به ((المنتج المحلي المائل من جميع الوجوه المنتج المستورد الى العراق أو الذي يشابهه إلى حد كبير في مواصفاته أو استخداماته)، المادة (1) الفقرة (أولاً-ثانياً) من قانون حماية المنتجات العراقي رقم (11) لسنة (2010).
34. 1 - يقصد بالسلعة (كل منتج صناعي أو زراعي أو تحويلي أو نصف مصنع أو مادة أولية أو أي منتج آخر ويمكن حسابه أو تقديره بالعدد أو الوزن أو الكيل أو القياس يكون معدل الاستهلاك))، أما حماية المستهلك فهي ((الحفاظ على حقوق المستهلكين ومنع الضرر عنهم))، المادة (1) الفقرة (أولاً-ثانياً) من قانون حماية المستهلك العراقي رقم (1) لسنة (2010)
35. 1 - المادة (1) فقرة (سابعاً) قانون حماية المستهلك المصري.
36. 1 - المادة (5) من قانون حماية المستهلك الاماراتي رقم (24) لسنة (2006).
37. 1 - د. ظافر حبيب جبار، "المفهوم الحديث للعيب في ظل الانظمة الحاكمة لمسؤولية المنتج" العدد (8) مجلة القانون للبحوث والدراسات-جامعة ذي قار [2014] 5
38. 1 - كورسات (24) قناة إخبارية مقال منشور بتاريخ 2022/8/12، "ماهية سبب إحتراق المركبات في إقليم كردستان العراق"، متوفر على الرابط الإلكتروني الاتي في تاريخ 2022/8/12
39. 1 - https://www.facebook.com/watch/?v=1592155211182773&extid=CL-UNK-UNK-UNK-AN_GK0T-GK1C-GK2C&ref=sharing تاريخ الزيارة 2022/8/12
40. 1 - هذه المعلومات حصل عليه الباحث من خلال الزيارة إلى صناعة قضاء عقرة والحديث مع مجموعة من المختصين، تاريخ الزيارة 2022/7/17
41. 1 - هذه المعلومات حصل عليها الباحث من خلا الزيارة إلى (مديرية الدفاع المدني في قضاء عقرة) في تاريخ (2022/5/10).
42. 1 - د. عبد المجيد الحكيم وعبد الباقي البكري ومحمد طه البشير، "الوجيز في نظرية الالتزام في القانون المدني العراقي الجزء الأول - في مصادر الالتزام" (توزيع المكتبة القانونية بغداد -الناشر العاتك لصناعة الكتاب بيروت 2018) 287
43. 1 - د. سالم محمد رديعان العزاوي، "مسؤولية المنتج في القوانين المدنية والاتفاقيات الدولية" (العراق جامعة بغداد -دار الثقافة للنشر والتوزيع لسنة 2008) 218
44. 1 - د. مازن ليلو راضي، حمزة حسن خضر الطائي، "الفساد الإداري في الوظيفة العامة" (الاردن- عمان مركز الكتاب الأكاديمي الطبعة الاولى لسنة (2015)) 85
45. 1 - ولقد عرف قانون الخدمة المدنية العراقي رقم (24) لسنة (1960) وفي نص المادة (2) الموظف بأنه (كل شخص عهدت اليه وظيفة دائمة داخلية في الملاك الخاص بالموظف). وكما نص كذلك قانون انضباط موظفي الدولة والقطاع العام رقم (14) لسنة (1991) في المادة (1) الفقرة (ثالثاً) على أن الموظف هو (كل شخص عهدت اليه وظيفة داخل ملاك الوزارة أو الجهة غير المرتبط بوزارة)
46. 1 - د. ماهر صالح علاوي الجبوري، "مبادئ القانون الاداري" (جامعة بغداد-كلية القانون لسنة 2009) 109-111
47. 1 - هذه المعلومات حصل عليه الباحث من خلال الزيارة إلى قائم مقامية قضاء عقرة واجراء مقابلة مع لجنة المحروقات، تاريخ الزيارة 2022/5/30
48. 1 - عادل صبري، "بنين قاتل على الطرقات المصرية يسم السكان" 22 مارس 2022 أنه متوفر على الرابط الإلكتروني <<https://2u.pw/ljPfk>> تاريخ الزيارة 2022-7-25
49. 1 - إبراهيم الديب، "ماهي أسعار الوقود في دولة الإمارات لعام 2022" متوفر على الرابط الإلكتروني الاتي <<https://2u.pw/V4pEm>> تاريخ الزيارة 2022/9/12
50. 1 - د. خالد عبد الله إبراهيم، د. باسم فيصل عبد نايف، مصطفى عبد الواحد صالح، "دور الحاكمية المؤسسية في القضاء على الفساد الاداري دراسة استطلاعية لأراء عينة من العاملين في الجهاز المركزي للتقييس والسيطرة النوعية" العدد (2) ج 1 [مجلة اقتصاديات الأعمال للبحوث التطبيقية] (2021) 29-34
51. 1 - حيدر علي عبد الله، "مشكلة الفساد في العراق واليات هيئة النزاهة في مكافحته" (رسالة ماجستير-جامعة النهرين كلية العلوم السياسية لسنة 2013) 16-17
52. 1 - ذكر قانون العقوبات العراقي رقم (111) لسنة (1969) وكذلك قانون النزاهة رقم (30) لسنة (2011) الحالات التي تتعلق بالفساد ومنها الجرائم المخلة بالوظيفة وهي الرشوة والاختلاس وتجاوز الموظفين حدود وظائفهم ونص عليها بالمواد من (307) الى (341) في قانون العقوبات العراقي)، أما قانون هيئة النزاهة فقد نص في المادة (18) منه على الكسب غير المشروع بأنه (كل زيادة في أموال المكلف بتقديم تقرير الكشف عن النعمة المالية أو أموال زوجته أو أولادي التابعين له لا يتناسب مع مواردهم العادية بعد كسبها غير مشروع ما لم يثبت المكلف انه قد تم كسبه من مصادر مشروعة)، ومن خلال الجمع بين مواد قانون العقوبات وقانون هيئة النزاهة يتحدد الفساد في التعسف في استعمال السلطة، الرشوة، واستخدام السلطة بشكل غير قانوني بشكل يتعارض مع المصالح المشروعة للمجتمع والدولة للحصول على فوائد مادية (الكسب غير المشروع)، د. نوال طارق إبراهيم، "المظاهر القانونية للفساد واستراتيجية مكافحته في تعزيز قيم النزاهة" بدون عدد [مجلة مركز حكم القانون ومكافحة الفساد-دار جامعة محمد بن خليفة للنشر (2019) 2 [QSCIENCE]
53. 1 - شيروكو جودت، أحد أعضاء لجنة الطاقة والثروات الطبيعية في برلمان إقليم كردستان
54. 1 - كوردستان (24) قناة إخبارية مقال منشور بتاريخ 2021/8/7، "حكومة إقليم كردستان تتحرك لإغلاق المزيد من مصافي النفط غير القانونية" أنه متوفر على الرابط الإلكتروني <<https://2u.pw/hQ1ya>> تاريخ الزيارة 2022/9/20

55. 1- د. عباس العبودي، "شرح احكام قانون الاثبات العراقي" (وزارة التعليم العلي والبحث العلمي جامعة الموصل-الطبعة الثانية لسنة 1997) 22
56. 1- نبيل عبد شعيث المياحي، "المسؤولية المدنية للفتوات القضائية" (رسالة ماجستير- جامعة النهرين سنة 2009) 226
57. 1- مصطفى مرعي، "المسؤولية المدنية في القانون المصري" (جامعة المنوفية كلية الحقوق- الطبعة الأولى - مطبعة نوري لسنة 1936) 375-374
58. 1- د. سالم محمد رديعان الغزوي، "المسؤولية المنج في القوانين المدنية والاتفاقيات الدولية" (العراق جامعة بغداد-دار الثقافة للنشر والتوزيع لسنة 2008) 218
59. 1- د. نبيل إبراهيم سعد، "النظرية العامة للالتزام- الجزء الاول- مصادر الالتزام" (كلية الحقوق-جامعة الاسكندرية-دار الجامعة الجديد 2004) 455، والمادة (211) من القانون المدني العراقي، ويقابله المادة (165) من القانون المدني المصري، والمادة (287) من قانون المعاملات المدني الاماراتي
60. 1- فاطمة خالد شنيشل، "المسؤولية المدنية الناشئة عن قتل الامراض المعدية" (رسالة ماجستير، الجامعة العراقية-كلية القانون والعلوم السياسية قسم القانون الخاص- سنة 2018). 92-91
61. 1- يونس صلاح الدين علي، "المسؤولية المدنية الناجمة عن اساءة استعمال وسائل الاعلام الاجتماعي وفقا للقانون العراقي" العدد (3) [مجلة جامعة جيهان- اربيل العلمية] (2017) 707-717، وهذا ما نص عليه المشرع العراقي في المادة (211) من القانون المدني نص على أنه (إذا أثبت الشخص أن الضرر قد نشأ عن سبب أجنبي لا يد له كافة مساوية أو حادث فجائي أو قوة قاهرة أو فعل الغير أو خطأ المتضرر كان غير ملزم بالضمان ما لم يوجد نص أو اتفاق على غير ذلك)، وكذلك المشرع المصري في المادة (165) على أنه (إذا أثبت الشخص أن الضرر قد نشأ عن سبب أجنبي لا يد له فيه كحادث مفاجئ أو قوة قاهرة أو خطأ من المضرور أو خطأ من الغير كان غير ملزم بتعويض هذا الضرر ما لم يوجد نص أو اتفاق على غير ذلك)، والمشرع الاماراتي في المادة (287) من قانون المعاملات المدنية الاماراتي على أنه (إذا اثبت الشخص أن الضرر قد نشأ عن سبب أجنبي لا يد له فيه كافة مساوية أو حادث فجائي أو قوة قاهرة أو فعل الغير أو فعل المتضرر كان غير ملزم بالضمان ما لم يقض القانون أو الاتفاق بغير ذلك)
62. 1- د. سمير عبدالسيد تناغو، "مصادر الالتزام" (النشر منشآت المعارف بالإسكندرية 2005) 285
63. 1- د. حسن عل الذنون، د. محمد سعيد الرحو، "الوجيز في نظرية العامة للالتزام الجزء الاول مصادر الالتزام" (دار وائل للنشر الطبعة الاولى 2002) 335-334
64. 1- د. عبدالمجيد الحكيم، عبدالباقي البكري، محمد طه البشير، (هـ 43) 381-382
65. 1- د. عبد الرزاق أحمد السنهوري، "الوسيط في شرح القانون المدني الجديد- المجلد الثاني- نظرية الالتزام بوجه عام مصادر الالتزام" (بيروت-لبنان منشورات الحلبي الحقوقية 2000) 1137-1138