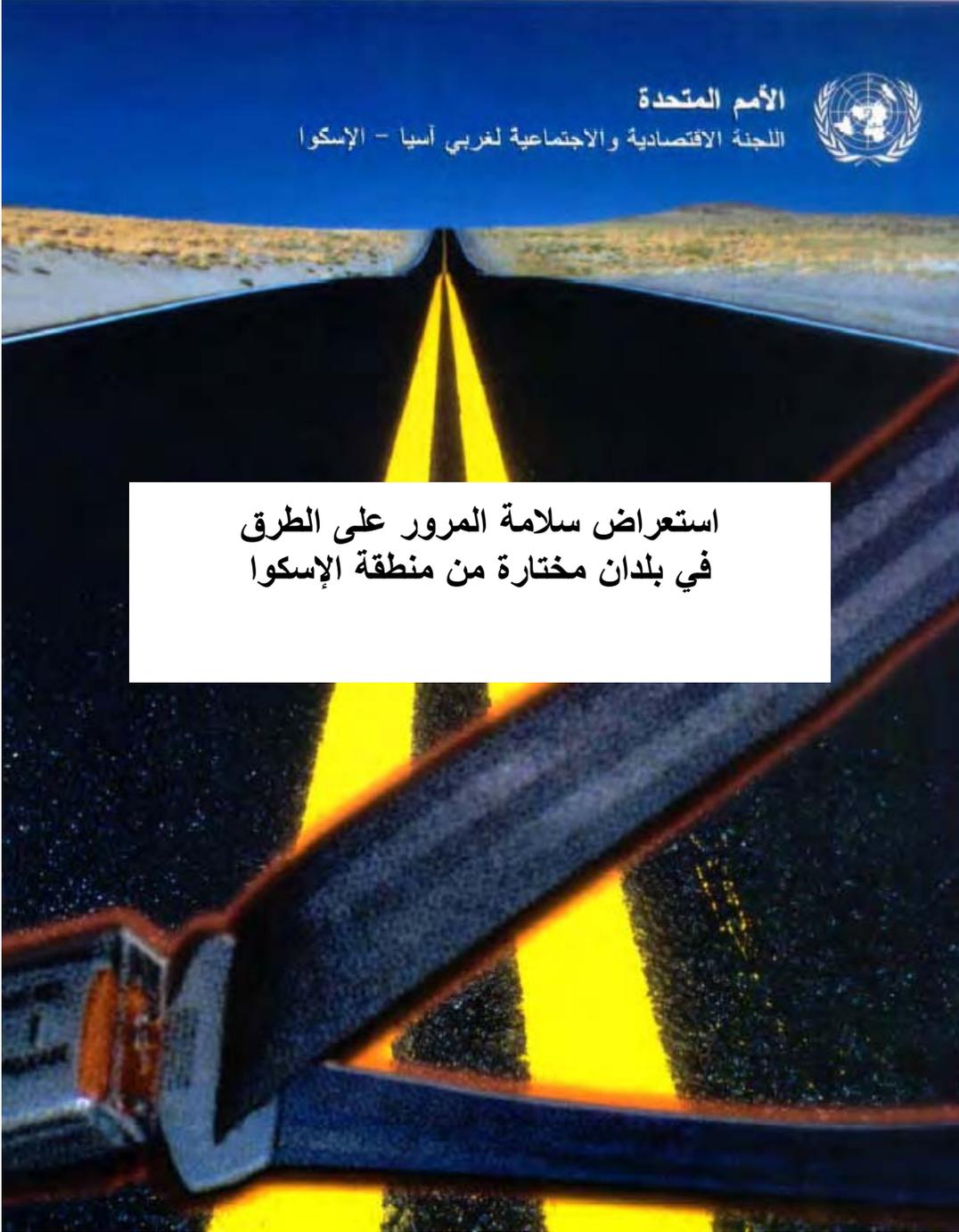


الأمم المتحدة
اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لغربي آسيا - الإسكوا



استعراض سلامة المرور على الطرق
في بلدان مختارة من منطقة الإسكوا



اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لغربي آسيا (الإسكوا)

استعراض سلامة المرور على الطرق
في بلدان مختارة من منطقة الإسكوا

الجزء الثاني

الجمهورية العربية السورية
جمهورية العراق
جمهورية مصر العربية
الجمهورية اليمنية

الأمم المتحدة

Distr.
GENERAL

E/ESCWA/GRID/2007/13
13 November 2007
ORIGINAL: ARABIC

اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لغربي آسيا (الإسكوا)

استعراض سلامة المرور على الطرق
في بلدان مختارة من منطقة الإسكوا

الجزء الثاني(*)

الجمهورية العربية السورية
جمهورية العراق
جمهورية مصر العربية
الجمهورية اليمنية

الأمم المتحدة
نيويورك، 2007

(*) أصدرت الإسكوا الجزء الأول من هذه الدراسة بعنوان "استعراض أوضاع السلامة المرورية في بلدان مختارة من منطقة الإسكوا" في عام 2005، في الوثيقة E/ESCWA/GRID/2005/6.

ملخص تنفيذي

ما زالت حوادث المرور على الطرق تشكل عبئاً كبيراً على دول العالم نظراً لما تتسبب فيه من خسائر فادحة في الأرواح والممتلكات. وقد أدركت الأمم المتحدة ضرورة التنبيه إلى حجم هذه المشكلة وآثارها السلبية على اقتصاد الدول، فدعت الجمعية العامة، في قرارات متتالية بشأن تحسين السلامة على الطرق في العالم، الدول الأعضاء إلى إيلاء هذه المسألة الاهتمام اللازم، وشددت على أهمية التعاون الدولي للقيام بمبادرات في مجال السلامة على الطرق، وطالبت لجان الأمم المتحدة الإقليمية ووكالاتها بوضع الخطط التي تساعد البلدان النامية بشكل خاص على تأمين مستوى أعلى من السلامة على الطرق والتي تشجع تلك البلدان على السعي إلى التقليل من الإصابات والوفيات الناجمة عن حوادث المرور من أجل تحقيق الأهداف الإنمائية للألفية. كما أوكلت الجمعية العامة إلى منظمة الصحة العالمية ولاية العمل كمنسق لمسائل السلامة على الطرق داخل منظومة الأمم المتحدة بتعاون وثيق مع اللجان الإقليمية.

وتستعرض هذه الدراسة جوانب عدة متعلقة بسلامة المرور على الطرق في البلدان الأعضاء في الإسكوا، وقد أعدت في جزأين: الجزء الأول صدر في عام 2005 وتناول حالة سلامة المرور في ثماني بلدان أعضاء في الإسكوا هي المملكة الأردنية الهاشمية، ودولة الإمارات العربية المتحدة، ومملكة البحرين، والمملكة العربية السعودية، وسلطنة عمان، ودولة قطر، ودولة الكويت، والجمهورية اللبنانية. أما الجزء الثاني الذي نحن في صدده فيشمل أربعة بلدان أعضاء في الإسكوا هي الجمهورية العربية السورية، وجمهورية العراق، وجمهورية مصر العربية، والجمهورية اليمنية. وبذلك يكون استعراض سلامة المرور على الطرق قد شمل كل بلدان منطقة الإسكوا ما عدا فلسطين بسبب ظروفها الأمنية والسياسية المعروفة، بالرغم من مثابرة حكومة السلطة الفلسطينية على المشاركة في معظم الأنشطة والاجتماعات التي أقيمت في مجال سلامة المرور حتى تاريخ إعداد هذه الدراسة.

في الفصل الأول من هذا الجزء من الدراسة عرض للتشريعات الخاصة بسلامة المرور وأنواعها وأنواع العقوبات التي ينص عليها القانون والطرق المتبعة في ضبط المخالفات، بما في ذلك اللوائح الخاصة بتطبيق نظام نقاط مخالفات المرور.

وفي الفصل الثاني عرض لرخص قيادة المركبات والإجراءات الخاصة بفحص القيادة، والشروط الواجب توفرها في مدارس تعليم القيادة.

وفي الفصل الثالث جرى عرض جانب هام ورئيسي من موضوع سلامة المرور يتعلق بإحصاءات حوادث المرور على الطرق والوسائل المتبعة في جمع البيانات وتبويبها وتحليلها، والجهات المعنية بجمع هذه المعلومات الهامة.

ويتناول الفصل الرابع موضوع التربية والتوعية بمسألة سلامة المرور على الطرق ودور الجمعيات الأهلية في هذا المجال.

أما الفصل الخامس فيقدم ملخصاً عاماً لأهم ما ورد في فصول الدراسة وتوصيات من أجل تحسين مستوى سلامة المرور على الطرق في بلدان المنطقة.

وقد تبين من خلال هذه الدراسة أن هناك حاجة إلى تحسين الطرق المتبعة في إعداد السائقين واختبارهم، ونقصاً كبيراً في جمع البيانات وتحليلها وفي إعداد الإحصاءات اللازمة للإحاطة بالتفاصيل المتعلقة بمشاكل المرور على الطرق. كما أظهرت الدراسة أن مؤشر عدد الوفيات سواء بالنسبة إلى عدد السكان أو عدد المركبات المسجلة قد سجل ارتفاعاً ملحوظاً في البلدان الأربعة المشمولة في الدراسة مقارنة بالبلدان المتقدمة في العالم، وأن هناك قصوراً واضحاً في برامج التوعية والتربية بشأن سلامة المرور ودور الجمعيات الأهلية في هذا المجال في البلدان المشمولة بالدراسة.

وتضمنت الدراسة تحليلاً للجوانب الإيجابية والسلبية لجميع النقاط التي تم استعراضها بالإضافة إلى مقترحات لمعالجة الجوانب السلبية، وتوصلت إلى وضع عدد من التوصيات الموجهة إلى البلدان الأربعة بشأن تحسين مستوى السلامة على الطرق وخاصة فيما يتعلق بتعميم الممارسات السليمة التي ظهرت عند استعراض الوضع الراهن في كل بلد، وبشأن الدور الذي يمكن أن تقوم به الإسكوا مستقبلاً في مجال سلامة المرور على الطرق.

المحتويات

الصفحة

ج	ملخص تنفيذي.....
1	مقدمة.....
	<u>الفصل</u>
4	أولاً- التشريعات الخاصة بسلامة المرور على الطرق.....
4	ألف- لمحة عامة.....
5	باء- مخالفات المرور والإجراءات والعقوبات.....
15	ثانياً- رخص قيادة المركبات ومدارس تعليم القيادة.....
15	ألف- الجمهورية العربية السورية.....
15	باء- جمهورية العراق.....
18	جيم- جمهورية مصر العربية.....
20	دال- الجمهورية اليمنية.....
21	ثالثاً- إحصاءات حوادث المرور على الطرق.....
21	ألف- الجمهورية العربية السورية.....
25	باء- جمهورية العراق.....
28	جيم- جمهورية مصر العربية.....
30	دال- الجمهورية اليمنية.....
33	رابعاً- التوعية والتربية بشأن سلامة المرور على الطرق.....
33	ألف- الجمهورية العربية السورية.....
35	باء- جمهورية العراق.....
37	جيم- جمهورية مصر العربية.....
38	دال- الجمهورية اليمنية.....
39	خامساً- تحليل للوضع الراهن لسلامة المرور في البلدان المشمولة بالدراسة.....
39	ألف- ملاحظات عامة.....
40	باء- التشريعات الحالية فيما يتعلق بمخالفات المرور والإجراءات والعقوبات.....
41	جيم- ترخيص المركبات والسائقين.....
42	دال- إحصاءات حوادث المرور.....
45	هاء- التوعية والتربية بشأن سلامة المرور.....

سادساً- التوصيات 47
المحتويات (تابع)

الصفحة

قائمة الجداول

- 1- قوانين المرور في بلدان الدراسة الأربعة 4
- 2- أنواع الدورات التدريبية بمدرسة تعليم القيادة في اليمن 20
- 3- مؤشرات حوادث السير للسنوات 1975-2006 في الجمهورية العربية السورية 23
- 4- مؤشرات وفيات حوادث الطرق لعام 2005 في بلدان مختارة 24
- 5- مقارنة حوادث المرور بين عامي 2003 و2004 في الجمهورية العربية السورية 24
- 6- المخالفات الخطرة التي تم ضبطها خلال عامي 2003 و2004 في الجمهورية العربية السورية 25
- 7- قتلى حوادث المرور المسجلون وفقاً للفئات العمرية للسنوات 1992-2001 في العراق... 26
- 8- حوادث المرور المسجلة وفقاً لنوع الحادث وخطورته للسنوات 1992-2001 في العراق 27
- 9- المؤشرات الرئيسية لحوادث المرور المسجلة للسنوات 1992-2001 في العراق 27
- 10- حوادث المرور على بعض طرق الهيئة العامة للطرق والكباري والنقل البري للسنوات 1997-2002 في مصر 30
- 11- حوادث المرور ونتائجها البشرية والمادية والمخالفات للسنوات 1996-2006 في اليمن .. 31
- 12- وفيات حوادث المرور للسنوات 2000-2006 والمتوسط اليومي لعدد الوفيات في اليمن . 31
- 13- إجمالي الخسائر المادية للسنوات 2000-2006 ونسبتها من الناتج المحلي الإجمالي في اليمن 32
- 14- الأهداف المقررة لخفض عدد ضحايا حوادث المرور في بلدان مختارة من العالم 40
- 15- بعض الممارسات السلمية التي تطبق في بعض البلدان الأعضاء في الإسكوا..... 47

قائمة الأشكال

- 1- حوادث المرور المسجلة للسنوات 1992-2001 في العراق 26
- 2- حوادث المرور المسجلة وفقاً للإنارة للسنوات 1992-2001 في العراق 28
- 3- مؤشر عدد الوفيات لكل 100 ألف نسمة في بلدان الدراسة الأربعة وبعض البلدان

43 غير العربية	
	مؤشر عدد الوفيات لكل 10 آلاف مركبة في بلدان الدراسة الأربعة وبعض البلدان	-4
44 غير العربية	

مقدمة

إن حوادث المرور على الطرق، بالإضافة إلى ما تسببه من قتلى وجرحى وأضرار في الممتلكات العامة والخاصة، تؤثر على الإنسان المسبب للحوادث كما على الذي أصابه الضرر من جرائه حيث تنعكس النتائج تعظيماً في طاقات الفرد وعائلته وخلقاً اجتماعياً واقتصادياً وهدراً للموارد. ومن المعلوم أن معظم بلدان الشرق الأوسط يعاني من مشكلة حوادث الطرق التي تسجل معدلات وفيات وإصابات عالية مقارنة بالبلدان المتقدمة.

وتقدر التكلفة الاقتصادية لحوادث الاصطدام أثناء المرور على الطرق والإصابات الناجمة عنها بما نسبته 1 في المائة من الناتج القومي الإجمالي في البلدان المنخفضة الدخل، و1.5 في المائة في البلدان المتوسطة الدخل، و2 في المائة في البلدان المرتفعة الدخل⁽¹⁾.

ومن أصل التكلفة العالمية التي تقدر بما قيمته 518 مليار دولار أمريكي سنوياً تبلغ خسائر البلدان المنخفضة الدخل والبلدان المتوسطة الدخل 65 مليار دولار أمريكي، أي أكثر مما تتلقاه هذه البلدان من المساعدات الإنمائية.

وقد اتضح من دراسة أجراها مختبر أبحاث النقل البريطاني في المملكة المتحدة (Transport Research Laboratory of the United Kingdom) المتخصص في دراسة سلامة المرور على الطرق، أنه بالرغم من أن بلدان الشرق الأوسط وشمال أفريقيا تمتلك فقط 2 في المائة من عدد السيارات في العالم وفيها 4 في المائة فقط من عدد سكان العالم، إلا أنها تسجل 6 في المائة من مجموع وفيات حوادث المرور على الطرق في العالم. وقد استند مختبر أبحاث النقل البريطاني في هذا التحليل إلى البيانات المنشورة والتقارير الواردة من تلك البلدان، كما أوضح في دراسته أن الوفيات الناتجة عن حوادث المرور على الطرق في الشرق الأوسط قد زادت بنسبة 20 في المائة خلال السنوات العشر الأخيرة، في حين أن هذه الوفيات قد انخفضت بالفعل في بلدان السوق الأوروبية المشتركة وأستراليا واليابان بنسبة لا تقل عن 10 في المائة لنفس الفترة⁽²⁾.

وفي عام 2002 قدر عدد من قضاوا نحبهم في العالم بسبب حوادث المرور على الطرق بنحو 1.18 مليون نسمة، أي بمتوسط بلغ 3 242 حالة وفاة يومياً، وبلغت نسبة الوفيات الناجمة عن إصابات حوادث المرور على الطرق 2.1 في المائة من مجموع الوفيات في العالم، مما يجعل هذه الإصابات تحتل المرتبة الحادية عشرة بين الأسباب الرئيسية للوفاة في العالم⁽³⁾. وعليه، فقد أصدرت الجمعية العامة للأمم المتحدة قرارات متتالية في هذا المجال كان آخرها القرار 5/60 المؤرخ 26 تشرين الأول/أكتوبر 2005 بعنوان "تحسين السلامة على الطرق في العالم" والذي دعا للجان الإقليمية للأمم المتحدة ومنظمة الصحة العالمية إلى

(1) منظمة الصحة العالمية والبنك الدولي، التقرير العالمي عن الوقاية من الإصابات الناجمة عن حوادث المرور: موجز، 2004، ص 2.

(2) G.D. Jacobs and Amy Aeron-Thomas, *A Review of Global Road Accident Facilities*, 65th Road Safety Congress, 1-8 March 2000, p. 12.

(3) منظمة الصحة العالمية والبنك الدولي، التقرير العالمي عن الوقاية من الإصابات الناجمة عن حوادث المرور: موجز، 2004، ص 11.

الإشتراك معاً في تنظيم أسبوع الأمم المتحدة العالمي الأول للسلامة على الطرق، كما دعا الدول الأعضاء إلى إنشاء وكالة رائدة (لجنة وطنية) على الصعيد الوطني معنية بالسلامة على الطرق. وفي إطار تنفيذ توصيات الجمعية العامة المتصلة بدور اللجان الإقليمية في مجال السلامة على الطرق، اتخذت اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لغربي آسيا (الإسكوا) قرارين بهذا الشأن، ونظمت سلسلة من الأنشطة وأصدرت مجموعة من المنشورات المخصصة لموضوع السلامة على الطرق في منطقة الإسكوا.

ففي دورتها الثالثة والعشرين التي عقدت في دمشق في الفترة من 9 إلى 12 أيار/مايو 2005 اتخذت الإسكوا القرار 265(د-23) بعنوان "التعاون الإقليمي في مجال سلامة المرور على الطرق" الذي دعا البلدان الأعضاء إلى المساهمة في الأنشطة التي تنظمها الإسكوا في هذا المجال، بما في ذلك ورش العمل المتعلقة بتطبيق الممارسات السليمة. ثم اتخذت الإسكوا في دورتها الرابعة والعشرين التي عقدت في بيروت في الفترة من 8 إلى 11 أيار/مايو 2006 القرار 279 (د-24) بعنوان "متابعة تنفيذ مكونات نظام النقل المتكامل في المشرق العربي" الذي أكد الدور الريادي الذي ينبغي أن تضطلع به الإسكوا في نشر موضوع سلامة المرور على الطرق في المنطقة، بما في ذلك بناء القدرات ونشر الوعي.

وعقدت الإسكوا ورشة عمل حول الممارسات السليمة في المرور على الطرق، في مسقط يومي 28 و29 تشرين الثاني/نوفمبر 2005 حضرها ممثلون من 12 بلداً من منطقة الإسكوا وشارك فيها ممثلون عن القطاع الخاص والهيئات الأهلية. وهدفت الورشة، من خلال المحاضرات والكتيبات التي وزعت على المشاركين، إلى التعريف ببعض الممارسات السليمة المطبقة عالمياً في مجال سلامة المرور، وجرى فيها تبادل للآراء والمقترحات حول تطوير تطبيق تلك الممارسات وإيجاد السبل للحد من الممارسات الضارة. وخرجت الورشة بمجموعة من التوصيات كان أبرزها دعوة الإسكوا إلى تشجيع التعاون في المنطقة في مجال تطبيق وتبادل الممارسات السليمة في مجال سلامة المرور على الطرق ومساعدة البلدان الأعضاء في إنشاء وتفعيل اللجان الوطنية المعنية بسلامة المرور على الطرق.

وعقدت الإسكوا أيضاً، بالتعاون مع منظمة الصحة العالمية والشراكة العالمية للسلامة على الطرق، ورشة عمل لاحقة حول بناء القدرات الوطنية للتحضير لأسبوع الأمم المتحدة العالمي الأول للسلامة على الطرق، في القاهرة يومي 20 و21 كانون الأول/ديسمبر 2006 حضرها ممثلون من 13 بلداً من منطقة الإسكوا، وشارك فيها ممثلون عن القطاع الخاص والهيئات الأهلية. وهدفت الورشة إلى تعزيز قدرات المشاركين على استخدام وتطبيق كتيب الإرشاد المتعلق بالأنشطة التي يشهدها أسبوع الأمم المتحدة العالمي الأول للسلامة على الطرق المزمع عقده في نيسان/أبريل 2007، والتعريف بالدليل الإرشادي بشأن تشكيل اللجان الوطنية المعنية بسلامة المرور على الطرق. ودعا المجتمعون في ورشة العمل البلدان الأعضاء إلى وضع اتفاق حول الأنشطة المشتركة المطلوب تنفيذها خلال الأسبوع العالمي للسلامة على الطرق والاستعانة بالتجارب الناجحة في المنطقة في هذا المجال والاستفادة من مجموعة النشرات والكتيبات الإرشادية المتعلقة بالممارسات السليمة والاسترشاد بالكتيبات الصادرة عن منظمة الصحة العالمية وتطبيق القرارات ذات الصلة الصادرة عن الجمعية العامة للأمم المتحدة، وخاصة القرار 5/60.

وخلال أسبوع الأمم المتحدة العالمي الأول للسلامة على الطرق الذي عقد في جنيف في الفترة من 23 إلى 29 نيسان/أبريل 2007، شاركت بلدان أعضاء في الإسكوا في عدة أنشطة وطنية وإقليمية وعالمية هادفة إلى التوعية في مجال سلامة المرور على الطرق، مثل الحملات الإعلانية عن الأسبوع وأهدافه في الإعلام المرئي والمسموع والمقروء، بالإضافة إلى الندوات التثقيفية في المدارس والجامعات. ومن

التظاهرات الرئيسية التي طبعت الأسبوع العالمي، انعقاد جمعية الشباب العالمية في جنيف يومي 23 و24 نيسان/أبريل 2007 التي شارك فيها شباب من 100 بلد تتراوح أعمارهم بين 18 و25 سنة حيث تبادلوا خبراتهم وناقشوا المشاكل المتعلقة بالمرور على الطرق في بلدانهم وطرحوا أفكاراً لأنشطة مميزة في مجال سلامة المرور على الطرق وأصدروا بياناً دعوا فيه البلدان الأعضاء إلى العمل على تعزيز الوعي لدى فئة الشباب بضرورة مراعاة شروط ومتطلبات السلامة في المرور على الطرق، وطلبوا إلى اللجان الإقليمية متابعة تنفيذ توصيات جمعية الشباب العالمية وإلى كافة البلدان العمل من أجل تطبيق القرارات الدولية في مجال سلامة المرور على الطرق.

وقد استعانت الإسكوا من أجل إعداد هذه الدراسة بخبرات استشاري من العراق وآخر من مصر، وذلك من أجل توفير المعلومات التي تتطلبها الدراسة عن هذين البلدين، غير أن المعلومات المقدمة لم تكن مكتملة وقد يعود السبب في ذلك إلى عدم توفرها أو عدم تمكن الاستشاريين من الحصول عليها.

أولاً- التشريعات الخاصة بسلامة المرور على الطرق

ألف- لمحة عامة

تمثل التشريعات المتعلقة بسلامة المرور على الطرق أحد أهم العناصر التي تحدد مستوى سلامة المرور على الطرق في أي بلد، وتشمل مخالفات المرور والعقوبات والغرامات المصاحبة لها، وفحص سائقي المركبات، وإنشاء وإدارة المدارس التي تقوم بتدريب وإعداد السائقين. وسيتم التطرق في هذا الفصل إلى التشريعات المختلفة والعقوبات المصاحبة لها في البلدان الأربعة موضوع الدراسة: الجمهورية العربية السورية، وجمهورية العراق، وجمهورية مصر العربية، والجمهورية اليمنية. ويبين الجدول 1 القوانين المتعلقة بالمرور في هذه البلدان.

الجدول 1- قوانين المرور في بلدان الدراسة الأربعة

البلد	القانون	تاريخ إصداره	عدد أبوابه/ فصوله	عدد مواد	عدد الصفحات الشارحة له	الجهة التي أصدرته
الجمهورية العربية السورية	القانون رقم 31 لعام 2004 المتعلق بشؤون السير والمركبات	11 تموز/يوليو 2004	12 باب	222	111	إدارة التوجيه المعنوي في وزارة الداخلية وصدر في الجريدة الرسمية بتاريخ 11 تموز/يوليو 2004
العراق	قانون المرور رقم 86 لسنة 2004	2004				ضمن الفقرة (ب) من قانون إدارة الدولة العراقية للمرحلة الانتقالية
مصر	قانون المرور رقم 66 لسنة 1973 المعدل بالقانون رقم 155 لسنة 1999 ولائحته التنفيذية الصادرة سنة 2000	1973	7 أبواب	84	45	رئاسة الجمهورية وصدر في الجريدة الرسمية العدد 34 في 23 آب/أغسطس 1973
اليمن	القانون رقم 46 لسنة 1991 بشأن المرور، المعدل سنة 2000، وآخر تعديل سنة 2002	1991 2000 18 آذار/مارس 2002	8 فصول	78	79	رئاسة الجمهورية

المصادر: الجمهورية العربية السورية، وزارة الداخلية. معلومات متوفرة على موقع الإنترنت: www.syriamoi.gov.sy.

- دراسة عن سلامة المرور في العراق، 2007، أعدها للإسكوا الاستشاري عصام كاظم البلداوي، رئيس الدائرة الفنية في مديرية المرور العامة بوزارة الداخلية.
- دراسة عن سلامة المرور في مصر، 2007، أعدها للإسكوا الاستشاري أسامة عقيل، أستاذ الطرق والمرور والمطارات في جامعة عين شمس.
- عبد الله علي النويرة، قواعد وآداب المرور، 2004، اليمن.

باء - مخالفات المرور والإجراءات والعقوبات

تشكل مخالفات المرور ركناً هاماً في تحديد النواحي المسببة لفقدان السلامة على الطرق، وقد يكون ارتكاب المخالفة من قبل السائق سبباً في وقوع حوادث المرور. وتختلف قيمة العقوبة المصاحبة للمخالفة وفقاً لدرجة خطورة المخالفة ومدى تسببها بوقوع الحادث. ومن التدابير المصاحبة لمخالفات المرور توقيف السائق أو حجز المركبة أو الإثنان معاً، وهناك مخالفات يصاحبها سحب رخصة سير المركبة أو سحب رخصة القيادة. وفي أي من البلدان الأربعة المشمولة في هذه الدراسة لا يتم اعتماد نظام النقاط للمخالفات التي يرتكبها السائق، بعكس ما هو عليه الحال في بعض البلدان الأخرى في المنطقة مثل الإمارات العربية المتحدة (راجع الجزء الأول من الدراسة). وإضافة إلى ذلك، لا يوجد في تلك البلدان أي استخدام للمواقع الإلكترونية للتعريف بالتشريعات الخاصة بالمرور والعقوبات المستحقة فيما يتعلق بالمخالفات، ما عدا بعض الاستخدام في الجمهورية العربية السورية.

1 - الجمهورية العربية السورية

يحدد قانون السير في الجمهورية العربية السورية أنواع المخالفات التي تستوجب العقوبة والعقوبات المطبقة وفقاً لنوع المخالفة، وفيما يلي عرض لأهم أنواع المخالفات والعقوبة المصاحبة لكل منها:

(أ) المخالفات التي تستوجب توقيف السائق وحجز المركبة

نوع المخالفة	التدبير الوقائي الذي تتخذه الشرطة المختصة بحق المخالف	العقوبة (ل. س = ليرة سورية)
سوق مركبة بلوحات مشوهة قصداً	تقديم المخالف للقضاء حجز المركبة حتى إزالة المخالفة	الحبس من 10 أيام إلى شهر والغرامة 2 000 ل. س أو إحدى هاتين العقوبتين
سوق مركبة دون لوحات أو حجبها عن الرؤية	تقديم المخالف للقضاء حجز المركبة حتى إزالة المخالفة	الحبس التكميري والغرامة 1 000 ل. س أو إحدى هاتين العقوبتين
الامتناع عن تقديم الوثائق الخاصة بالمركبة أو السائق إلى السلطة المختصة	تقديم المخالف للقضاء حجز المركبة حتى إزالة المخالفة	الحبس التكميري والغرامة 1 000 ل. س

(ب) المخالفات التي تستوجب توقيف السائق

نوع المخالفة	التدبير الوقائي الذي تتخذه الشرطة المختصة بحق المخالف	العقوبة (ل. س = ليرة سورية)	التدبير الاحترازي
عدم الوقوف في حالة ارتكاب حادث أدى إلى وقوع أضرار جسيمة ولم يسعف المصاب إذا لم يكن هناك خطر يهدد حياة المخالف	تقديم المخالف للقضاء سحب إجازة السوق	الحبس من شهر إلى ثلاثة أشهر والغرامة 2 000 ل. س	سحب إجازة السوق من ثلاثة أشهر إلى سنة
سوق مركبة قبل الحصول على إجازة سوق	تقديم المخالف للقضاء	الحبس من شهر إلى ثلاثة أشهر والغرامة 2 000 ل. س	

نوع المخالفة	التدبير الوقائي الذي تتخذه الشرطة المختصة بحق المخالف	العقوبة (ل. س = ليرة سورية)	التدبير الاحترازي
سوق مركبة في حالة السكر البين أو تجاوز نسبة الكحول في الدم للنسبة المحددة في التعليمات النافذة	تقديم المخالف للقضاء سحب إجازة السوق	الحبس التكميلي والغرامة 2 000 ل. س	سحب إجازة السوق من شهر إلى ثلاثة أشهر
القيادة الرعناء مما يخل بالطمأنينة وبسلامة مستعملي الطريق كالإقلاع المفاجئ والتشحيط والدوران المتكرر	تقديم المخالف للقضاء سحب إجازة السوق	الحبس من 10 أيام إلى شهر والغرامة 2 000 ل. س	سحب إجازة السوق من شهر إلى ثلاثة أشهر
مخالفة تعرفه أجور النقل	تقديم المخالف للقضاء سحب إجازة السوق	الغرامة 5 000 ل. س	سحب إجازة السوق من شهر إلى ثلاثة أشهر

(ج) المخالفات التي تستوجب حجز المركبة

نوع المخالفة	التدبير الوقائي الذي تتخذه الشرطة المختصة بحق المخالف	العقوبة (بالليرة السورية)	التدبير الاحترازي
استخدام وقود غير المخصص باستخدامه للمركبة	حجز المركبة حتى إزالة المخالفة سحب إجازة السوق	1 500	مصادرة جهاز التحويل وحجز المركبة حتى شهر وسحب إجازة السوق من شهر إلى ثلاثة أشهر
تسيير المركبة من دون مكابح أو إذا كانت المكابح غير ذات فعالية	حجز المركبة حتى إزالة المخالفة	1 500	
تغيير أحد أوصاف المركبة أو إجراء تعديل جوهري عليها قبل الحصول على ترخيص بذلك	حجز المركبة حتى إزالة المخالفة	1 500	
وضع لوحات تسجيل على المركبة مخالفة للنماذج النظامية	حجز المركبة حتى إزالة المخالفة	1 500	
تركيب أجزاء إضافية على المركبة (عوارض وغيرها) تتجاوز أبعادها الأساسية	حجز المركبة حتى إزالة المخالفة	1 500	
إلحاق الضرر بالطرق العامة سواء حدث هذا الضرر من المركبة أو من حمولتها (نظاير مواد، تساقط أشياء، إلخ)	حجز المركبة حتى إزالة المخالفة سحب إجازة السوق	1 500	سحب إجازة السوق من شهر إلى ثلاثة أشهر
تجاوز وزن الحمولة أو ارتفاعها أو طولها أو عرضها للحدود المسموح بها في المركبات	حجز المركبة حتى إزالة المخالفة	1 500	

التدبير الاحترازي	العقوبة (بالليرة السورية)	التدبير الوقائي الذي تتخذه الشرطة المختصة بحق المخالف	نوع المخالفة
	1 500	حجز المركبة حتى إزالة المخالفة	تسيير مركبة قبل الترخيص لها بالسير
	1 000	حجز المركبة حتى إزالة المخالفة	استعمال الأبواق ذات الأصوات المتعددة والصارخات والصفارات
	1 000	حجز المركبة حتى إزالة المخالفة	تسيير مركبة برخصة سبر انتهى مفعولها
سحب إجازة السوق لمدة 15 يوماً	1 000	حجز المركبة حتى إزالة المخالفة سحب إجازة السوق	تسيير المركبة ليلاً وأنوارها الأمامية أو الخلفية أو الجانبية (بعضها أو كلها) معطلة أو غير مضاءة بما فيها أنوار اللوحة والمثلث العاكس أو عدم وجود المثلث العاكس
	1 000	حجز المركبة حتى إزالة المخالفة	تجهيز أو إضافة أو وضع ما يحجب الرؤية من داخل المركبة إلى خارجها أو بالعكس
	1 000	حجز المركبة حتى إزالة المخالفة	عدم مراعاة الميزات الفنية الواجب توفرها في سيارات البولمان
سحب إجازة السوق لمدة 15 يوماً	2 000	حجز المركبة حتى إزالة المخالفة سحب إجازة السوق	عدم تغطية الحمولة القابلة للتناثر أثناء سير المركبة بغطاء محكم
	500	حجز المركبة حتى إزالة المخالفة	عدم تجهيز المركبة بجهاز إطفاء حريق
	500	حجز المركبة حتى إزالة المخالفة	تجهيز المركبة بمشعاع إضافي (برجكتور)

(د) المخالفات التي تستوجب سحب رخصة السير للمركبة

العقوبة (بالليرة السورية)	التدبير الوقائي الذي تتخذه الشرطة المختصة بحق المخالف	نوع المخالفة
1 000	سحب رخصة السير لحين إزالة المخالفة	عدم تركيب عادم أو تركيبه بصورة غير نظامية أو خروج أصوات أو ضوضاء أو دخان مضر بالصحة العامة
500	سحب رخصة السير لحين إزالة المخالفة	زيادة عدد المقاعد عن العدد المحدد في رخصة السير
200	سحب رخصة السير لحين إزالة المخالفة	تركيب أكثر من هوائي واحد للمذياع على السيارة

(٠) المخالفات التي تستوجب سحب إجازة السوق

نوع المخالفة	التدبير الوقائي الذي تتخذه الشرطة المختصة بحق المخالف	العقوبة (بالليرة السورية)	التدبير الاحترازي
مخالفة سيارة الركوب الكبيرة والمتوسطة العمومية لخطوط السير المحددة لها في رخصة سيرها	سحب إجازة السوق	1 500	سحب إجازة السوق لمدة 15 يوماً
عدم تقييد سائق المركبة بإشارات المرور الضوئية أو عدم إطاعة الإشارات المعطاة من قبل منظم المرور	سحب إجازة السوق	1 500	سحب إجازة السوق من شهر إلى ثلاثة أشهر
قيادة المركبة في اتجاه ممنوع بدلالة الشاحصة أو في اتجاه معاكس لحركة المرور	سحب إجازة السوق	1 500	سحب إجازة السوق من شهر إلى ثلاثة أشهر
تجاوز السرعة القصوى أو المحددة للمناطق المأهولة أو على الطرقات العامة	سحب إجازة السوق	1 500	سحب إجازة السوق من شهر إلى ثلاثة أشهر
إجراء سباق على الطرقات دون ترخيص أو مخالفة شروط السباق	سحب إجازة السوق	8 000 لمنظم السباق 3 000 لكل متسابق 3 000 لمنظم السباق	سحب إجازة السوق من شهر إلى ثلاثة أشهر
عدم وضع الإشارات العاكسة للنور عند وقوف المركبة على الطريق العام أو عدم اتخاذ الاحتياطات لتسهيل المرور عند سقوط حمولتها أو وضع ما يعيق حركة المرور على الطريق كالأحجار وغيرها	سحب إجازة السوق	1 000	سحب إجازة السوق لمدة 15 يوماً
وقوف المركبات العامة في غير المواقع المخصصة لها أو أخذ الركاب من غير المواقع أو إنزالهم في غيرها	سحب إجازة السوق	1 000	سحب إجازة السوق لمدة 15 يوماً
تجاوز وسائل نقل الركاب العامة للمسرب المخصص لها (الخط الأصفر المتصل)	سحب إجازة السوق	1 000	سحب إجازة السوق لمدة 15 يوماً
عدم الوقوف في حالة ارتكاب حادث أدى إلى وقوع أضرار مادية	سحب إجازة السوق	1 000	سحب إجازة السوق لمدة شهر
التجاوز في حالة توقف رتل من السيارات بسبب عرقلة السير	سحب إجازة السوق	500	سحب إجازة السوق لمدة 15 يوماً
ترك المركبة واقفة على الخطوط الحديدية أو في حرمها أو اجتيازها من الممرات غير المسموح بها	إزالة المخالفة وسحب إجازة السوق	1 000	سحب إجازة السوق من شهر إلى ثلاثة أشهر

ومن الملاحظ هنا أنه تم تحديد أنواع المخالفات التي يمكن للسائق ارتكابها أثناء القيادة أو المخالفات المتعلقة بالمركبة من حيث تجهيزاتها لتكون صالحة للقيادة، وأن العديد من المخالفات يستوجب اتخاذ تدابير وقائية ومتابعة من رجال السير للتأكد من إزالة المخالفة. ولكن لم تحدد الفترة الزمنية لإزالة المخالفة إضافة إلى صعوبة متابعتها بسبب استخدام الطريقة اليدوية في تسجيل الحوادث وليس الأساليب الإلكترونية.

2- جمهورية العراق

صدر أول قانون للمرور في العراق تحت اسم قانون وسائط النقل البرية رقم (50) لسنة 1935 وقد شكل صدوره قفزة نوعية متطورة في تشريعات المرور ودليلاً على الاهتمام في تلك الحقبة من الزمن بمعالجة مشكلات المرور وتيسير إجراءات المعاملات المتعلقة بمنح إجازات السوق وتسجيل المركبات. وكانت تجرى على هذا القانون بين الحين والآخر تعديلات تفرضها ضرورات الحرص على الوقاية من حوادث المرور وزيادة التبسيط في إجراءات المرور. ونظراً إلى كثرة التعديلات التي صدرت في فترات متقاربة، أصبحت الحاجة ملحة لإصدار قانون جديد يواكب التطورات المتحققة فصدر قانون المرور رقم (48) لسنة 1971. وقد واكب تطبيق أحكام هذا القانون صدور عدة تعديلات وقرارات وبيانات بشأن المرور على الطرق مما استدعى دراسة إصدار قانون جديد كتبت مسودته في عام 1989 ولم تسنح الفرصة لإصداره إلا بعد عام 2003 حين ألغيت كافة القوانين ومنها قانون المرور واستمر الوضع على هذا الحال لحين إصدار قانون مرور يتماشى مع الظروف الراهنة. واستناداً إلى أحكام الفقرة (ب) من المادة 30 من قانون إدارة الدولة العراقية للمرحلة الانتقالية تم إصدار القانون رقم (86) لسنة 2004 المتعلق بالمرور وهو النافذ حالياً.

لقد شملت الأحكام الواردة في قانون المرور عدداً من المحاور التي تضمن تحقيق السلامة العامة وإدارة وتنظيم المرور وكذلك تحديد الصلاحيات القانونية والتعليمات التي تصدر عن وزير الداخلية ومدير المرور العام ومديري مرور المحافظات حسب الظرف أو الحاجة إلى تنظيم المرور والإجراءات المتعلقة به. وركزت مواد قانون المرور على عنصر الإلزام من خلال جسامة العقوبات التي أقرها تجاه الجرائم المتعلقة بالمرور وحجم العقوبات المقررة عند ارتكاب المخالفات، وهي كآلاتي:

(أ) يعاقب من ارتكب إحدى المخالفات الآتية بغرامة مقدارها ثلاثون ألف دينار:

- (1) عدم امتثال السائق لإشارات المرور الضوئية أو إشارات رجل المرور؛
- (2) قيادة مركبة بصورة معاكسة لوجهة المرور المقررة من سلطات المرور؛
- (3) قيادة مركبة دون أضواء أمامية وخلفية ليلاً؛
- (4) قيادة مركبة خالية من لوحة تسجيل؛
- (5) قيادة المركبة بإهمال ورعونة؛
- (6) قيادة المركبة بسرعة تزيد على السرعة المقررة قانوناً؛
- (7) مضي مدة ثلاثين يوماً على كتاب بيع المركبة وعدم مراجعة دائرة التسجيل المختصة لغرض تسجيلها أو تثبيت موقوفها؛
- (8) مخالفة قواعد السير والمرور على الطريق السريع؛

(9) مخالفة البيانات والتعليمات الصادرة عن مديرية المرور العامة.

(ب) يعاقب من ارتكب إحدى المخالفات الآتية بغرامة مقدارها عشرون ألف دينار:

- (1) عدم تغطية حمولة مركبات الحمل بصورة محكمة بشكل يؤمن عدم تطاير أو تناثر أو تساقط الحمولة أثناء سيرها أو ارتجاجها؛
- (2) وقف المركبة في مكان يمنع فيه الوقوف؛
- (3) استخدام الزجاج المضلل في نوافذ المركبات أو وضع الستائر النسيجية أو المعدنية الحاجبة للرؤيا على الزجاج الخلفي والجانبية؛
- (4) الاستدارة في الأماكن غير المسموح بالاستدارة فيها؛
- (5) عدم إعطاء الأسبقية للمشاة الذين وطئوا منطقة العبور.

(ج) يعاقب من ارتكب إحدى المخالفات الآتية بغرامة مقدارها خمسة عشر ألف دينار:

- (1) ترك أو مبيت مركبات الحمل الكبيرة والإنشائية والزراعية والحافلات في الأزقة والشوارع الداخلية من المناطق السكنية، ولا يشمل ذلك إيقافها ضمن المدة المنتظمة للتفريغ أو التحميل؛
- (2) تجاوز الارتفاع المقرر للمواد المحملة في سيارة الحمل وفق ما تحدده شرطة المرور؛
- (3) قيادة مركبة ذات لوحة تسجيل غير واضحة أو تالفة؛
- (4) عدم استعمال حزام الأمان في المركبات التي تتوفر فيها أحزمة الأمان أثناء سيرها في الطرق العامة؛
- (5) استعمال جهاز التنبيه الهوائي أو المتعدد النغمات أو وضع سماعات كبيرة خارجية أو استعمال المنبهات بصوت عال أو على شكل أصوات الحيوانات غير التي تكون في المركبة أصلاً من المنشأ؛

(6) اجتياز السائق سيارة أخرى من الجهة اليمنى أو الاجتياز الخاطئ.

(د) يعاقب من ارتكب إحدى المخالفات الآتية بغرامة مقدارها عشرة آلاف دينار:

- (1) استعمال الضوء العالي بالشكل الذي يؤثر على سائقي المركبات الأخرى؛

- (2) قيادة مركبة لا يتوفر فيها الحد الأدنى من شروط المتانة والأمان المنصوص عليها في القسم (13) من قانون المرور؛
- (3) وضع ملصقات الزينة والإعلان والكتابة والرسم على زجاج السيارة الأمامي أو الخلفي بشكل يؤثر على الرؤية؛
- (4) مخالفة قواعد السير الآمن؛
- (5) مخالفة علامات المرور الشاخصة أو الأرضية؛
- (6) نقل الركاب على جوانب السيارة أو على جزء خارجي منها؛
- (7) فتح باب السيارة من جهة اليسار قبل التأكد من خلو جهة المرور من المركبات.

(•) يعاقب من ارتكب إحدى المخالفات الآتية بغرامة مقدارها خمسة آلاف دينار:

- (1) عدم التنبيه بالإشارة قبل مسافة كافية عند الاستدارة أو الوقوف؛
- (2) تحريك المركبة قبل التأكد من خلو جهة المرور من المركبات؛
- (3) الامتناع عن إعطاء إجازة السوق أو إجازة التسجيل لرجل المرور عند طلبها.

لقد نظم القسم (19) والقسم (20) من قانون المرور صلاحيات شرطة المرور وحق الاستئناف بالنسبة إلى الغرامات الخاصة بمخالفات المرور. فليس من حق أي ضابط شرطة، بما في ذلك ضابط شرطة المرور، طلب أو قبول النقود أو الدفع لأي نوع من مخالفات المرور، وتدفع جميع مبالغ الغرامات إلى ضابط الحسابات في مقر القاطع خلال ثلاثين يوماً من تاريخ فرض الغرامة.

وفي حالة عدم دفع الغرامة المفروضة خلال المدة المنصوص عليها يتم مضاعفة مبلغ الغرامة ولمرة واحدة ويتم تأشيرها على قيد المركبة في الحاسبة. كما أتاح القانون للسائق المخالف حق الاعتراض على قرار الحكم بالمخالفة المفروضة لدى لجنة الاعتراض المشكّلة في دائرة المرور المختصة بعد دفع مبلغ قدره خمسة آلاف دينار كرسوم ويتم تعيين أعضاء لجنة الاعتراض من قبل وزير الداخلية أو من يخوله قانوناً وهم:

- (أ) ضابط من الشؤون الداخلية؛
- (ب) ممثل عن المجلس الاستشاري؛
- (ج) ممثل عن المجتمع.

ويسقط حق المخالف في الاعتراض بعد مدة أسبوعين من تاريخ فرض الغرامة.

تتم عملية فرض الغرامات تجاه تلك المخالفات بموجب الصلاحيات القانونية التي منحت لضابط المرور سلطة قاضي الجرح في فرض العقوبات عن المخالفات التي تقع أمامه، وبموجب قرار حكم يصدره بحق المخالف، ويتم وضع قرار الحكم على الزجاج الأمامي للسيارة في حالة عدم وجود السائق ويبلغ السائق المخالف بقرار الحكم واستلامه نسخة منه عند وجوده، وفي حالة امتناعه أو تهريبه عن التبليغ واستلام قرار الحكم يعتبر مبلغاً به.

ويلاحظ هنا عدم الإشارة إلى نظام احتساب النقاط للمخالفات، كما أن اقتصار العقوبة على الغرامة المالية وعدم إدراج أنواع العقوبات الأخرى، مثل حجز المركبة أو رخصة السوق، أمر غير متداول في البلدان الأخرى الأعضاء في الإسكوا، مما يتيح للسيارة المخالفة لشروط السلامة أو للسائق الذي يكرر المخالفة أن يستمر في استخدام الطريق. ولا شك أنه بسبب الظروف الطارئة التي يمر بها العراق قد لا تعطى الأولوية لفرض العقوبات على مخالفتي قانون المرور.

3- جمهورية مصر العربية

ينص القانون رقم 66 لسنة 1973 والمعدل بالقانون رقم 155 لسنة 1999 ولائحته التنفيذية على التشريعات الخاصة بتأمين المرور في مصر، ويتم تحصيل قيمة الغرامة المالية بأساليب تختلف باختلاف أنواع المخالفات كما يلي:

(أ) المخالفات التي يسجلها رجال المرور أو وحدات مراقبة السرعة بالرادارات بناء على أرقام اللوحات المعدنية: يتم تحصيل قيمة الغرامة المالية عند موعد تجديد الرخصة سواء سنوياً أو كل ثلاث سنوات أو عندما يطلب مالك السيارة بيعها وإنهاء ملكيتها؛ □

(ب) المخالفات التي تخص تأخر مالك المركبة عن سداد الضرائب والرسوم المستحقة على المركبة أو تسيير مركبة في الطريق بدون ترخيص: يتم تحصيل قيمة الغرامة فوراً وقبل الترخيص لمالك السيارة باستخدامها، وفي حالة عدم الوفاء بقيمة الغرامة يتم الحجز الإداري على المركبة إلى حين دفع الغرامة. □

4- الجمهورية اليمنية

صدر القانون رقم (46) لسنة 1991 بقرار جمهوري في 13 نيسان/أبريل 1991 وكان أول قانون مرور يصدر في اليمن ويتضمن ثمانية فصول مؤلفة من ثمانية وسبعين مادة. وأجري أول تعديل عليه في سنة 2000 بصدور القانون رقم (31) لسنة 2000 وهو عبارة عن إضافة إلى المادة 70 من القرار السابق. وفي 18 آذار/مارس 2002 صدر القانون رقم (12) لسنة 2002 الخاص بتعديل بعض أحكام القانون رقم (31) لسنة 2000 بشأن المرور⁽⁴⁾. وفيما يلي مخالفات المرور وعقوباتها وفقاً لما نص عليه قانون المرور وتعديلاته⁽⁵⁾:

(أ) المخالفات التي تقتضي الحبس أو الغرامة

المخالفة	العقوبة
تسبب شخص في وفاة شخص آخر على الطريق أثناء قيادة مركبة آلية بصورة طائشة أو رعونة وتفريط، أو عن عدم انتباه أو بسرعة تتجاوز الحد الأقصى للسرعة المقررة	الحبس مدة لا تقل عن 4 أشهر ولا تزيد على سنتين أو غرامة لا تقل عن 20 ألف ريال ولا تزيد على 60 ألف ريال

(4) عبد الله علي النويرة، قواعد وآداب المرور، 2004، اليمن الصفحات 118 إلى 197.

(5) المركز اليمني للتوثيق والتوعية، الدليل الإرشادي للسائقين، 2005، إعداد أحمد عبد الرقيب العامري.

المخالفة	العقوبة
قيادة المركبة تحت تأثير المسكرات أو المخدرات	الحبس مدة لا تقل عن 3 أشهر ولا تزيد على سنتين أو غرامة لا تقل عن 10 آلاف ريال ولا تزيد على 30 ألف ريال
إلحاق أضرار مادية بأعمدة الكهرباء أو الهاتف أو إشارات المرور أو المباني أثناء قيادة المركبة	الحبس مدة لا تزيد على شهر أو غرامة لا تزيد على 20 ألف ريال
التسبب أثناء قيادة المركبة بإصابة شخص وكان من المتعذر على السائق الوقوف لإسعافه لأسباب تتعلق بسلامته ولم يتم بإبلاغ أقرب مركز شرطة بذلك	الحبس مدة لا تزيد على شهر أو غرامة لا تزيد على 20 ألف ريال
قيادة مركبة محملة بمواد سامة أو قابلة للانفجار داخل المناطق السكنية، وفي غير الأماكن والأوقات المسموح بها	الحبس مدة لا تزيد على شهر أو غرامة لا تزيد على 20 ألف ريال
استعمال لوحة أرقام مزورة على المركبة	الحبس مدة لا تزيد على شهر أو غرامة لا تزيد على 20 ألف ريال
قيادة مركبة لا تتوفر فيها الشروط والتجهيزات والمواصفات الميكانيكية أو الكهربائية	الحبس مدة لا تزيد على شهر أو غرامة لا تزيد على 20 ألف ريال
السماح للأحداث بقيادة المركبة	الحبس مدة لا تزيد على شهر أو غرامة لا تزيد على 20 ألف ريال
إصابة شخص على الطريق أثناء قيادة مركبة ومحاولة الهرب	الحبس مدة لا تزيد على شهر أو غرامة لا تزيد على 20 ألف ريال
قيادة المركبة دون حمل اللوحات المخصصة لها أو استعمال لوحات مركبة أخرى	الحبس مدة لا تزيد على شهر أو غرامة لا تزيد على 20 ألف ريال
تغيير لون أو شكل المركبة أو تعديل هيكلها أو أرقام المحرك أو القاعدة أو تغيير المحرك دون إذن مسبق بذلك من الجهة المختصة	الحبس مدة لا تزيد على شهر أو غرامة لا تزيد على 20 ألف ريال
قيادة المركبة بسرعة وطيش أو عدم انتباه	الحبس مدة لا تزيد على أسبوعين أو غرامة لا تزيد على 10 آلاف ريال
قيادة المركبة بدون رخصة قيادة أو برخصة لا تؤهل السائق لقيادتها أو رغم صدور حكم قضائي بحق السائق بسحب الرخصة منه أو وقف سريانها	الحبس مدة لا تزيد على أسبوعين أو غرامة لا تزيد على 10 آلاف ريال
قيادة المركبة دون أن تكون مسجلة لدى جهة الترخيص المختصة	الحبس مدة لا تزيد على أسبوعين أو غرامة لا تزيد على 10 آلاف ريال

(ب) المخالفات التي تقتضي عقوبتها، إضافة إلى حجز المركبة من قبل المرور، الحبس أو الغرامة أو الأثنين معاً

المخالفة	العقوبة
قيادة المركبة بعكس اتجاه السير المقرر للسير على الطرق الرئيسية المفصولة بالاتجاهات	الحبس مدة لا تقل عن 7 أيام ولا تزيد على 14 يوماً أو غرامة لا تقل عن 5 آلاف ريال ولا تزيد على 15 ألف ريال
السير بسرعة تزيد عن الحد الأقصى المصرح به في المناطق المأهولة بالسكان	الحبس مدة لا تقل عن 7 أيام ولا تزيد على 14 يوماً أو غرامة لا تقل عن 5 آلاف ريال ولا تزيد على 15 ألف ريال
إيقاف محرك السيارة عن الدوران بقصد تسببها في المنحدرات بقوة اندفاعها	الحبس مدة لا تقل عن 7 أيام ولا تزيد على 14 يوماً أو غرامة لا تقل عن 5 آلاف ريال ولا تزيد على 15 ألف ريال
قيادة المركبة بعجلات حديدية دون غطاء مطاطي على الطريق المعبد	الحبس مدة لا تقل عن 7 أيام ولا تزيد على 14 يوماً أو غرامة لا تقل عن 5 آلاف ريال ولا تزيد على 15 ألف ريال

الحبس مدة لا تقل عن 7 أيام ولا تزيد على 14 يوماً أو غرامة لا تقل عن 5 آلاف ريال ولا تزيد على 15 ألف ريال	تسيير المعدات والجرارات المجهزة بالسلاسل المعدنية على الطريق المعبد
الحبس مدة لا تقل عن 7 أيام ولا تزيد على 14 يوماً أو غرامة لا تقل عن 5 آلاف ريال ولا تزيد على 15 ألف ريال	وضع أو إلقاء أي مواد كالأحجار والزيوت والنفائيات على الطريق سواء أثناء قيادة المركبة أو أثناء وقوفها
الحبس مدة لا تقل عن 7 أيام ولا تزيد على 14 يوماً أو غرامة لا تقل عن 5 آلاف ريال ولا تزيد على 15 ألف ريال	عدم الوقوف في حال وقوع حادث أدى إلى أضرار مادية

(ج) المخالفات التي تقتضي عقوبتها الحبس أو الغرامة أو العقوبتين معاً

العقوبة	المخالفة
الحبس مدة لا تزيد عن 6 أشهر أو غرامة لا تزيد على 5 آلاف ريال أو العقوبتان معاً	معرفة مالك المركبة أو من يقوم مقامه بأن سائقها قد ارتكب حادث مرور وتخلفه عن إعطاء المعلومات التي باستطاعته إعطاؤها ويكون من شأنها أن تؤدي إلى التعرف على هوية السائق مرتكب الحادثة والقبض عليه (ويعتبر في حكم التخلف كل من امتنع عن الإدلاء بالمعلومات)
الحبس مدة لا تزيد عن 6 أشهر أو غرامة لا تزيد على 5 آلاف ريال أو العقوبتان معاً	الإدلاء ببيانات أو تقديم أدلة حول أية وقائع مطلوبة بصورة قانونية مع العلم بأنها غير صحيحة

(د) ملاحظات عامة

- (1) الحكم بالعقوبات المنصوص عليها في قانون المرور لا يخل بحق المجني عليه في التعويض عن الإصابة أو الدية لورثته؛
- (2) تكون المحاضر المحررة من قبل رجال الشرطة أو المرور في الحوادث والمخالفات الواردة في أحكام قانون المرور أو القرارات النافذة، ذات حجة بالنسبة إلى ما ورد فيها من وقائع إلى أن يثبت العكس؛
- (3) يجوز للمخالف دفع الحد الأدنى للغرامة المحددة عند تنظيم الضبط أو خلال سبعة أيام من تاريخ توقيع المخالفة، وللمتضرر اللجوء إلى المحكمة المختصة للمطالبة بتعويض الضرر الذي لحق به من المخالفة؛
- (4) في حال عدم تسديد الغرامة خلال سبعة أيام من تاريخ توقيع المخالفة يحال محضر ضبط المخالفة إلى النيابة المختصة.

إن تعدد أنواع المخالفات وتعقيد العقوبات المصاحبة لها يتطلب تدريباً واسعاً وجهداً كبيراً من رجال المرور يؤدي في معظم الأحيان إلى عدم تحرير المخالفات ولا تطبيق العقوبات وهو الأمر الذي يطرح التساؤل حول جدوى القانون برمته.

ثانياً - رخص قيادة المركبات ومدارس تعليم القيادة

يعتبر السائق الحلقة الأهم في عملية السير، ومن الضروري أن يكون مؤهلاً لقيادة المركبة، وذلك بموجب شهادة تعطى له من الدوائر المختصة، وينبغي من أجل الحصول على شهادة القيادة أن يكون السائق قد خضع لتدريب نظري وعملي، واجتاز امتحان القيادة بشقيه النظري والعملي. ومن أجل تلافي العديد من حوادث المرور تبرز أهمية سن تشريعات واضحة في هذا الخصوص، ووضع شروط صارمة لمنح رخصة القيادة. وتتفاوت الأنظمة والقوانين فيما يتعلق بالشروط الواجب توفرها للحصول على رخص قيادة المركبات بأنواعها المختلفة. وفيما يلي استعراض للشروط التي نصت عليها قوانين الحصول على رخص القيادة وترخيص المركبات في البلدان موضوع هذه الدراسة حسب المعلومات المتوفرة عنها عند إعداد الدراسة.

ألف - الجمهورية العربية السورية

الحصول على رخصة سوق⁽⁶⁾

تختلف الأوراق الثبوتية المطلوبة لإصدار رخص السوق وفقاً لفئة الرخصة، ويمكن للمتقدم بعد استيفاء هذه الأوراق أن يتبع دورة لتعليم قيادة السيارات، وبعد نجاحه يخضع للفحص الطبي ثم يراجع قسم إجازات السوق مع الأوراق الثبوتية ووثيقة حسن القيادة للحصول على الإجازة المطلوبة.

وهناك عدة فئات لرخصة السوق تعتمد على نوع المركبة وحجمها. كما أن هناك شروطاً وأوراقاً ثبوتية خاصة مطلوب توافرها للحصول على رخصة السوق لغير السوريين.

باء - جمهورية العراق

1 - إجازة السوق

على أي شخص يقود مركبة أن يحمل إجازة سوق صادرة باسمه ويقدمها عند الطلب إلى سلطات المرور. أما المؤهلات المطلوبة لمنح إجازة السوق فهي التالية:

(أ) أن يكون قد أكمل السادسة عشرة من العمر لسائق الدراجة النارية، والعشرين من العمر لسائق سيارات الحمل أو السيارات العامة، والثامنة عشرة لسائقي السيارات الأخرى؛

(ب) أن لا يكون قد صدر حكم قضائي بمنعه من قيادة المركبات؛

(ج) أن تؤكد لياقته الصحية من قبل لجنة طبية متخصصة تعينها وزارة الصحة؛

(د) أن يجتاز اختباراً فنياً في قيادة المركبة وقوانين المرور وفقاً لنوع الإجازة التي يروم الحصول عليها.

(6) الجمهورية العربية السورية، وزارة الداخلية. موقع إنترنت www.syriamoi.gov.sy.

وقد حدد قانون المرور في العراق مدة نفاذية إجازة السوق بخمس سنوات، يتم تجديدها بموجب فحص طبي جديد يجرى كل خمس سنوات متتالية، وتضمن عقوبة رادعة بحق من يقود سيارة بدون إجازة سوق حيث ينص في القسم (21) منه على أن يعاقب بالحبس مدة لا تقل عن شهر واحد ولا تزيد على ستة أشهر كل من قاد مركبة من دون إجازة سوق أو بإجازة سوق مسحوبة أو ملغاة أو غير مختصة بنوع المركبة، كما يعاقب واضع اليد على المركبة (مالكاً أو حائزاً) بالحبس مدة لا تقل عن شهر واحد ولا تزيد على ستة أشهر أو بغرامة لا تقل عن مائة ألف دينار ولا تزيد عن مائة وخمسين ألف دينار أو بكلتي العقوبتين إذا سمح لشخص غير مجاز بالسوق بقيادة تلك المركبة.

2- ترخيص المركبات

ينص قانون المرور على تسجيل كافة المركبات في الدوائر المختصة ما عدا تلك التي يستثنىها القانون ضمن أحكامه أو بموجب قانون خاص. ولا تمنح إجازة تسجيل المركبة إلا بعد أن يتم إجراء الفحص الفني للتأكد من توفر شروط المتانة والأمان.

ويقصد بشروط المتانة والأمان بالنسبة إلى السيارة توفر الأجهزة الآتية، على أن تكون صالحة للعمل من دون خلل فني:

- (أ) محرك؛
- (ب) عجلة الاستدارة ويجب أن تكون في الجانب الأيسر؛
- (ج) مصابيح أمامية وخلفية وإشارات ضوئية؛
- (د) جهاز تنبيه مماثل للموجود في السيارة من المنشأ؛
- (هـ) جهاز كاتم للصوت؛
- (و) جهاز موقف؛
- (ز) ماسحات مطرية؛
- (ح) مصباح خاص لقراءة لوحة التسجيل ليلاً.

وتخضع المركبات لفحص فني من قبل دوائر المرور للتأكد من توفر شروط المتانة والأمان ابتداءً من التسجيل لأول مرة وعند انتقال ملكيتها وبعد انتهاء فترة نفاذية تسجيلها لأول مرة البالغة خمس سنوات وبعدها كل ثلاث سنوات لتجديد تسجيلها. وأناط القانون لوزير الداخلية بصلاحيته إصدار التعليمات بشأن تنظيم عمل الكراجات الأهلية المخصصة لفحص المركبات بموجب القرار (955) الصادر في عام 1987 والذي اشترط لمنح شخص ما إجازة إجراء فحص مواصفات المتانة والأمان ما يأتي:

- (أ) أن يكون عراقي الجنسية؛
- (ب) ألا يقل عمره عن 25 سنة؛
- (ج) أن يكون حسن السيرة والسلوك بتأييد من دوائر الشرطة؛
- (د) أن يحسن القراءة والكتابة.

كما استوجب القانون توافر الشروط التالية في المرآب (الكراج) الذي تفحص فيه المركبات:

- (أ) وجود بوابة لدخول المركبات إلى المرآب وأخرى للخروج منه؛
- (ب) وجود موقف للمركبات يستوعب عشر سيارات على الأقل؛

- (ج) وجود غرفة للإدارة وأخرى للمراجعين مع مرافق صحية؛
(د) وجود مكان لفحص المركبة من الأسفل (منخفض أرضي)؛
(•) عدم تأثير موقع المرآب على حركة السير والمرور؛
(و) وجود المعدات الخاصة بفحص المحرك والدورة الكهربائية والموقف والعام.

إن إشراك القطاع الخاص في هذه العملية، بعد وضع الضوابط المحددة لضمان نجاح عمله ومصداقيته، هو من الأمور التي يجب تشجيعها لأن من شأن ذلك أن يخفف كثيراً من الأعباء الملقاة على دائرة السير، كما أنه يضمن إنجاز فحص المركبات بسرعة ويحول دون تكديس العمل في حال وجود أماكن قليلة لدائرة السير، وقد أثبتت تجربة المملكة العربية السعودية نجاحاً ملحوظاً في هذا المجال.

3- شروط فتح مكاتب تعليم قيادة السيارات

تنص المادة الرابعة من القرار رقم (2) لسنة 1982 على وجوب أن تتوفر الشروط التالية لفتح مكتب تعليم قيادة السيارات:

- (أ) هيئة تعليم تتكون من مدير ومعلمين ومدربين؛
(ب) أن يقع المكتب في بناية جيدة وأن يتكون كحد أدنى من غرفة للإدارة وغرفة للهيئة التعليمية وغرفة مناسبة للتدريس ومرافق صحية كاملة؛
(ج) توفر ثلاث سيارات تدريب على الأقل حديثة الصنع يكتب عليها عبارة للتدريب في مكان بارز منها وتكون مواصفاتها كما يلي:

- (1) أن تتوفر فيها شروط المتانة والأمان المنصوص عليها في قانون المرور؛
- (2) أن تتوفر فيها الأجهزة الإضافية الآتية:
- (3) عتلة موقف قدمي إضافية في الجهة التي يجلس فيها المدرب؛
- (4) عتلة ناقل قدمي إضافية في الجهة التي يجلس فيها المدرب؛
- (5) مرآة أمامية إضافية أمام المدرب؛
- (6) مرآة جانبية إضافية بجوار المدرب؛

(د) وسائل إيضاح عامة حديثة؛

(•) اسم خاص يميزه عن غيره من المكاتب الأخرى.

ووضعت شروط محددة يسمح فيها للشخص بمزاولة مهنة مدرب قيادة المركبات وتشمل ما يلي:

(أ) أن يكون عراقي الجنسية أو عربياً مقيماً في العراق؛

(ب) أن لا يقل عمره عن 25 سنة؛

(ج) أن يكون حاصلاً على إجازة سوق عمومية مضى عليها مدة لا تقل عن خمس سنوات؛

(د) أن يكون حسن السلوك والسمعة؛

(•) أن يكون سليماً من الأمراض السارية والعاهات التي تمنعه من ممارسة المهنة؛

(و) أن يكون قد اجتاز بنجاح دورة المدربين التي تقيمها إدارة المرور أو جمعية السيارات والسياحة.

يتم تحديد الأجر الذي يدفعه المتدرب للمكتب بقرار من لجنة تؤلف من ممثلين عن وزارة الداخلية وجمعية السيارات والسياحة ومديرية المرور المختصة، وتتولى مديرية المرور العامة تبليغ إدارات المكاتب لتنفيذه، على أن تكون مدة إجازة المكتب سنة واحدة تبدأ من تاريخ إصدارها وتنتهي بانتهاء المدة. وتجدد الإجازة سنوياً إلا إذا تبين عدم توفر شروط منحها المنصوص عليها، كما تقوم مديرية المرور بتفتيش مكاتب تعليم قيادة السيارات بشكل دوري للتأكد من تنفيذ الشروط والأحكام الواردة في القرار بكل دقة.

وفقاً لأحكام هذا القرار يتحمل المكتب المسؤولية الناجمة عن الحوادث التي تقع أثناء قيام المدربين بأعمال التدريب وله حق الرجوع (أي المكتب) إلى المدرب أو المتدرب إذا ثبت تقصيرهما أو تعمدهما في وقوع الحادث، كما يشترط القانون قيام المكتب بالتأمين الشامل ضد الحوادث على سيارات التدريب العائدة له.

وقد وصل عدد مكاتب تعليم قيادة السيارات في العراق الى حوالي 30 مكتباً في بغداد وإلى معدل 3 إلى 5 مكاتب في كل من المحافظات الأخرى، إلا أن تلك المكاتب قد جمد نشاطها بسبب توقف عملية منح إجازات السوق منذ عام 2003 ولتاريخه، وهذا يعني أن معظم السائقين الجدد لم يتلقوا تعليماً في مدارس قيادة السيارات، الأمر الذي أسفر عن تدن في مستوى السائقين وبالتالي زيادة ملحوظة في عدد حوادث السير.

جيم - جمهورية مصر العربية

ينظم القانون رقم 66 لسنة 1972 والمعدل بالقانون رقم 155 لسنة 1999 ولائحته التنفيذية جميع التشريعات الخاصة بالمرور ومنها قواعد منح الرخص للسائقين والعقوبات والغرامات المطبقة على المخالفات وقواعد ترخيص المركبات.

1- رخصة القيادة

يشمل قانون المرور عشر مواد تنظم الترخيص بقيادة المركبات، من المادة 34 إلى المادة 43، وتنص على أنواع الرخص التالية:

(أ) رخصة قيادة خاصة للسيارات الخاصة أو سيارات الأجرة أو سيارات النقل الخفيف؛ □

- (ب) رخصة قيادة درجة ثالثة لأصحاب مهنة قيادة السيارة الخاصة وقيادة الأوتوبيس الصغير؛ □
(ج) رخصة قيادة درجة ثانية لقيادة سيارة أوتوبيس متوسط؛ □
(د) رخصة قيادة درجة أولى لقيادة جميع أنواع السيارات؛ □
(•) رخص متخصصة لقيادة جرار زراعي أو مترو أو ترام أو دراجة نارية خاصة أو سيارة عسكرية أو سيارة شرطة أو القيادة المؤقتة للتعليم. □

ويشترط أيضاً لمنح رخص القيادة سن معينة لكل نوع من أنواع الرخص، بالإضافة إلى اللياقة الصحية ومستوى التعليم واجتياز اختبارات القيادة، وألا يكون قد عوقب سابقاً في قضية قتل أو إصابة عن طريق الخطأ أثناء القيادة. وقد تم تحديد مدة سريان الرخص بفترة 10 سنوات لرخصة القيادة الخاصة و 5 سنوات لرخصة الدراجة النارية. كما تم تحديد قواعد المعاقبة للمخالفات التي تتسبب في سحب رخصة القيادة لمدة محددة والمخالفات التي تتسبب في مضاعفة مدة السحب أو إيقاف الرخصة. □

2 - رخصة تسيير المركبة □

ينص قانون المرور على قواعد ترخيص المركبات في 24 مادة، من المادة 10 إلى المادة 33، تتلخص فيما يلي: □

(أ) إجراءات طلب الرخصة واشتراطات منحها والنطاق المكاني لسريانها وقواعد استخدام اللوحات المعدنية وإلغائها أو سحبها أو فقدها أو تلفها؛ □

(ب) إجراءات وقواعد ملكية المركبة ونقل الملكية أو التغيير في الأجزاء الجوهرية للمركبة أو إدارة المركبة بواسطة الغير والمسؤولية القانونية للمالك أو المسؤول عن إدارة المركبة؛ □

(ج) قواعد تنظيم وضع المركبة تحت الحراسة القضائية أو في حالة وفاة مالكيها؛ □

(د) قواعد التجديد وقواعد منح الرخصة التجارية والرخص المؤقتة؛ □

(•) نظم الترخيص لتسيير المركبات المملوكة لأجهزة الدولة؛ □

(و) نظم الترخيص لسيارات الأجرة ونقل الركاب والمركبات المستخدمة آلات زراعية أو صناعية؛ □

(ز) قواعد إيقاف المركبات وسحب التراخيص بواسطة ضباط الشرطة ورجال المرور. □

3 - الترخيص لمكاتب ومدارس تعليم قيادة السيارات □

ينص قانون المرور الحالي من المادة 287 إلى المادة 308 على قواعد الترخيص بممارسة مهنة تعليم قيادة السيارات وإنشاء مدارس لتعليم قيادة السيارات وإجراءات الترخيص ونماذجه ومدته وتجديده ونظم التعليم والامتحان شرط موافقة مدير الإدارة العامة للمرور بناء على عرض قسم المرور المختص. وفي حالة المخالفة تغلق المدرسة إدارياً إلى أن يستوفي مالك المدرسة إجراءات الترخيص ونماذجه ومدة الترخيص وتجديده ونظم التعليم والامتحان. □

دال - الجمهورية اليمنية

يوجد حالياً في اليمن 21 مدرسة لتعليم قيادة السيارات، وفي حين أن هذه المدارس موزعة على 18 محافظة، ويوجد 3 منها في صنعاء، فإن محافظتي مأرب والجوفاء فقط تخلوان من مدارس تعليم القيادة. ويتم إعطاء الدورات التعليمية لمن جاوز الـ 18 سنة، ويطلب إلى المتقدم تقديم 4 صور شخصية مع صورة عن البطاقة الشخصية، أو العائلية أو العسكرية أو جواز السفر. وتختلف الرسوم ومدة التدريب وفقاً لمؤهلات السائق. ويبين الجدول 2 أنواع الدورات المقدمة في مدرسة صنعاء لتعليم قيادة السيارات.

الجدول 2- أنواع الدورات التدريبية بمدرسة تعليم القيادة في اليمن

نوع الدورة	المدة	الرسوم (ريال يمني)	شروط الالتحاق
الطويلة	أسبوعان	25 000	1- من لا يجيد القيادة ولا يقل سنه عن 18 سنة. 2- أن يكون لائقاً من الناحية الصحية.
المكثفة	3-4 أيام	5 000	كل من يجيد القيادة ولا يحمل رخصة قيادة من أي نوع ولا يقل سنه عن 18 سنة
القصيرة	2-3 أيام	2 000	كل من يجيد القيادة ويحمل رخصة قيادة يمنية أو غير يمنية ويرغب في تجديدها
التكميلية	5 ساعات	7 500	تعطى فقط للشخص الذي لم يستوعب التدريب العملي في الدورة الطويلة

وبالنسبة إلى المتدربين الذين ليست لهم دراية سابقة في قيادة المركبات فإنه يتم إعطاؤهم دورة تحضيرية لمدة أسبوع تشمل قواعد وأداب المرور وإشارات، وأصول قيادة السيارات ومبادئ ميكانيك السيارات والإسعافات الأولية، ويستمر التدريب العملي لمدة أسبوع واحد وتعطى نفس الدورة العملية بغض النظر عن فئة الرخصة التي يتقدم لها المتدرب. ومن الملاحظ أن نسبة النجاح للمتقدمين للمرة الأولى تفوق 85 في المائة وهي نسبة عالية وقد يعود السبب في ذلك إلى أن الامتحان العملي يتم في ميدان محدود ولا يستغرق سوى بضع دقائق.

ثالثاً - إحصاءات حوادث المرور على الطرق

أصبحت حوادث المرور مشكلة مطروحة على مستوى العالم أجمع لأنها في الواقع مشكلة صحية واجتماعية وسلوكية واقتصادية، بل مشكلة إنسانية معاصرة ولا بد من التحرك على جميع المستويات للتصدي لها عن طريق الدراسات والبحوث العلمية المبنية على الإحصاءات الدقيقة حتى يمكن التعرف على مسبباتها واتجاهاتها ووضع الحلول المناسبة لها. ومن هذا المنطلق، لا بد لكل دولة أن تنشئ إدارة مخصصة لجمع الإحصاءات بشأن كل ما يتعلق بالمرور على الطرق وأن توفر له جميع الإمكانيات اللازمة لتوفير مثل هذه الإحصاءات من تجهيزات حديثة وحواسيب وكادر مدرب ومتخصص. ويجب على الإدارة العامة للمرور أو الجهة المعنية في كل بلد أن تقوم برصد كافة الظواهر المتعلقة بالمرور من خلال إحصاءات دقيقة تساعد على تشخيص الأسباب المتعددة لمشاكل المرور. فتخزين الإحصاءات بشأن حوادث المرور بأنواعها وأسبابها وظروفها ومكانها ولحظة وقوعها والأضرار والإصابات والوفيات والعوامل التي أدت إليها ووضع هذه الإحصاءات في تصرف الباحثين والدارسين يسمح بإعداد الدراسات التي تقضي بتحليل تلك الإحصاءات بغية التوصل إلى وضع مؤشرات لظاهرة حوادث المرور، وبالتالي صياغة الحلول أو وصف العلاج لها بهدف التقليل من أسباب الحوادث. كذلك فإن توفر إحصاءات موثوق فيها وشاملة يفيد صانعي القرار في وضع السياسات أو اتخاذ التدابير اللازمة للحد من حوادث المرور، كما يفيد في تحديد النقاط السوداء (التي تعرف بتكرار حوادث المرور عليها) الذي يستلزم أيضاً استخدام نظام المعلومات الجغرافية لتحديد أماكن الحوادث بدقة.

وقد تختلف المفاهيم من بلد لآخر في تحديد حالات القتل والإصابة التي تتسبب بها حوادث المرور، إلا أن الأمم المتحدة عرفت القتل في حادث مرور بأنه "أي شخص قتل بسبب وقوع حادث مرور لحظة وقوع الحادث أو خلال الثلاثين يوماً التي تلي وقوع الحادث"، والجريح في حادث مرور بأنه "أي شخص لم يقتل وإنما جرح جرحاً واحداً أو أكثر سواء كان الجرح عميقاً أو بسيطاً وذلك بسبب وقوع حادث مرور". وقد تبين في البلدان الأربعة التي شملتها هذه الدراسة أن تعريف الوفاة بسبب حوادث المرور يقتصر على الوفاة التي تحصل في موقع الحادث فقط، وعليه فمن الصعوبة بمكان إجراء أي مقارنة مع إحصاءات الوفاة العالمية التي تأخذ في الحسبان الوفاة خلال ثلاثين يوماً من وقوع الحادث. وإذا ما تم تطبيق التعريف العالمي للقتل والجريح في حادث مرور فإن عدد الوفيات الناتجة عن حوادث المرور سوف يصل إلى معدلات أعلى بكثير من تلك التي تشير إليها الإحصاءات في تلك البلدان الأربعة.

وفيما يلي استعراض للطرق المتبعة في جمع المعلومات وكيفية نشرها وللإحصاءات المتعلقة بالمرور والواردة من كل من البلدان المشمولة بهذه الدراسة.

ألف - الجمهورية العربية السورية

1 - الطرق المتبعة في جمع المعلومات

تعتبر قيادة قوى الأمن الداخلي ضمن إدارة المرور هي الجهة المختصة بتنظيم جميع مخططات حوادث المرور وتطبيق إجراءاتها وفقاً لنوع الحادث (أضرار مادية أو إصابات بشرية) ويشترط بجميع العاملين في مجال تنظيم مخططات حوادث المرور أن يكونوا مدربين ومؤهلين ضمن الدورات المطلوبة لذلك.

2- الوسائل المتبعة في تبويب ومعالجة البيانات وطرق نشرها

يتم تبويب البيانات بعد إدخالها على أجهزة الحاسوب من خلال أنظمة وبرامج معدة لهذه الغاية حيث تتم معالجة جميع المعلومات المدخلة والتي تتضمن: نوع الحادث، نتائج الحادث، ساعة ويوم وتاريخ وقوع الحادث، الموقع، معلومات الطريق، حدود السرعة المقررة، الاختصاص الجغرافي، معلومات كاملة عن السائق والمركبة، عيوب المركبة والطريق، وأخطاء السائقين.

3- طرق نشر الإحصاءات

تنشر قوى الأمن الداخلي إحصاءات أسبوعية وشهرية وسنوية لنتائج تحليل البيانات المتعلقة بحوادث المرور ويتم توفيرها لجميع الجهات المختصة (الإعلام، المؤسسات الرسمية والأهلية، الجامعات، المعاهد). ويصار إلى تحليل الإحصاءات السنوية لحوادث المرور من قبل إدارة السير. يضاف إلى ذلك الدراسات العلمية التي تجريها إدارة المرور من خلال استخدام برامج إحصائية لتحليل حوادث المرور واستخراج المواقع التي تتكرر عليها هذه الحوادث. وتصدر تلك الدراسات سنوياً من أجل تركيز الرقابة الميدانية ضمن خطط معدة لهذه الغاية والتنسيق مع الجهات المعنية بالتنفيذ للنواحي الفنية والهندسية.

4- إحصاءات حوادث المرور

يمكن القول إن إحصاءات حوادث المرور في الجمهورية العربية السورية مفصلة وشاملة بحيث يمكن الاستفادة منها بشكل مباشر في وضع التحليلات ورسم الاستراتيجيات لتشخيص أهم اتجاهات ومعالم المشكلة. ويلخص الجدول 3 حوادث المرور في الفترة من عام 1975 إلى عام 2006 حيث يلاحظ أن مؤشر عدد الوفيات (وفاة لكل 100 ألف نسمة) قد تراوح ما بين 7.47 في عام 1984 و 15.3 في عام 1979، وأن هذا المؤشر لا يتبع منحى ثابتاً بل يتأرجح من عام لآخر، وقد يكون السبب في هذا التآرجح عدم الدقة في جمع البيانات في الفترة من عام 1975 إلى عام 2000. ويلاحظ أنه بدءاً من عام 2001 وحتى عام 2003 أخذ المؤشر يستقر حول الرقم 11، وهذا بعد ذاته يتجاوز بكثير المؤشر المسجل في العديد من البلدان المتقدمة كما هو مبين في الجدول 4، الأمر الذي يستدعي الإسراع في وضع الخطط الاستراتيجية للعمل على خفض هذا المؤشر. ومن الملاحظ أيضاً أنه منذ عام 2005 بدأ عدد الوفيات المسجلة يشهد ارتفاعاً ملحوظاً فارتفع بنسبة 32 في المائة من عام 2004 إلى عام 2005 وبنسبة 26 في المائة في عام 2006. أما المؤشر الثاني (عدد الوفيات لكل 10 آلاف مركبة) فيبدو أفضل بكثير من الأول حيث سجل انخفاضاً ملحوظاً بنسبة 80 في المائة من عام 1975 إلى عام 2003. وهذا يدل على أن نسبة الزيادة في عدد المركبات في نفس الفترة والتي بلغت 887 في المائة فاقت بنسبة الزيادة في عدد الوفيات للفترة نفسها والتي بلغت 94.8 في المائة.

يظهر الجدول 4 الفرق الشاسع في مؤشر عدد الوفيات بالنسبة إلى عدد السكان بين البلدان المتقدمة والبلدان النامية، وقد استخدم مؤشر الوفيات لكل 1 مليار سيارة/كلم الذي يعطي دلالة أفضل لأنه يتعلق مباشرة بحجم المرور الحقيقي على الطرق حيث إن ارتفاع عدد السكان لا يعني بالضرورة ارتفاع حجم حركة المرور على الطرق.

**الجدول 3 - مؤشرات حوادث السير للسنوات 1975-2006
في الجمهورية العربية السورية**

السنة	عدد السكان (مليون)	عدد الوفيات	عدد الحوادث	عدد الجرحي	عدد المركبات المسجلة	عدد الحوادث لكل 10 آلاف مركبة	عدد الوفيات لكل 10 آلاف مركبة	عدد الحوادث لكل 100 ألف نسمة	عدد الوفيات لكل 100 ألف نسمة
2006	19.408 ^(*)	2 756	21 840	13 202	1 211 721	180.24	22.74	112.53	14.2
2005	18.894 ^(*)	2 197	20 134	12 841	1 067 057	188.69	20.59	106.56	11.62
2004	18.389 ^(*)	1 653	20 134	9 809	956 099	210.58	17.29	109.48	8.98
2003	17.870	1 485	14 545	8 885	878 096	171.1	19.3	78.82	11.31
2002	17.870	1 653	14 009	8 353	853 399	180.8	21.3	78.39	11.79
2001	17.300	1 621	14 235	8 474	779 562	180.7	20.5	83.73	11.38
2000	16.836	1 215	14 261	8 475	709 504	200.1	17.1	84.7	8.54
1999	16.158	1 423	13 145	7 575	675 352	194.6	21.0	81.35	10.82
1998	15.597	1 439	12 737	7 689	554 630	229.6	25.9	81.66	11.29
1997	15.102	1 256	14 694	8 337	539 104	272.5	23.2	97.29	8.54
1996	14.620	1 386	14 297	8 425	520 547	274.6	26.6	97.79	9.69
1995	14.153	1 524	15 649	7 897	486 776	321.4	31.3	110.57	9.73
1994	13.782	1 297	16 692	6 365	440 976	378.5	29.4	121.1	7.77
1993	13.393	1 198	17 407	6 106	399 131	436.1	30.0	129.97	6.88
1992	12.958	1 131	14 978	5 297	356 148	420.5	31.7	115.6	7.55
1991	12.529	1 129	11 534	5 231	336 621	382.6	33.5	92.12	9.78
1990	12.116	1 195	12 711	5 650	329 410	385.8	36.2	104.91	9.40
1989	12.341	1 047	10 525	4 448	---	---	---	85.28	8.48
1985	10.267	993	11 815	3 818	246 448	479.4	40.3	115.07	8.40
1984	10.036	1 040	13 915	4 722	245 350	567.1	42.4	138.65	7.47
1983	9.810	1 119	12 895	4 728	243 406	529.8	45.9	131.44	8.68
1982	9.426	1 047	12 173	5 047	199 645	609.7	52.4	129.14	8.6
1981	9.054	1 047	14 391	5 964	185 511	775.7	56.4	159.10	7.28
1980	8.704	1 270	11 124	3 958	174 616	637	72.7	127.80	11.42
1979	8.410	1 613	10 543	3 462	166 120	633.7	97	125.36	15.30
1978	7.925	1 411	10 068	3 074	155 823	646.1	90.5	127.04	14.00
1977	7.630	1 332	9 546	3 335	150 311	635	88.6	125.11	13.95
1976	7.380	1 369	8 925	3 714	124 040	714.5	110	122.93	11.0
1975	6.305	865	7 522	3 261	88 942	86.82	9.72	122.47	9.72

المصادر: الجمهورية العربية السورية، وزارة الداخلية، إدارة المرور: جداول الإحصاءات.

ورقة عمل مقدمة من العميد فاروق الموصلي، مدير إدارة المرور في الجمهورية العربية السورية، لورشة عمل حول بناء القدرات الوطنية للتخصير لأسبوع الامم المتحدة العالمي الأول للسلامة على الطرق، القاهرة، 20-21 كانون الأول/ديسمبر 2006.

(*) استناداً إلى إحصاءات شعبة السكان في الأمم المتحدة. متوفرة على الموقع: www.unpopulation.org.

الجدول 4 - مؤشرات وفيات حوادث الطرق لعام 2005 في بلدان مختارة

البلد	الوفيات لكل 100 ألف نسمة	الوفيات لكل 1 مليار سيارة/كلم
بريطانيا	5.5	6.4
السويد	4.9	5.9
فرنسا	8.8	9.6
الولايات المتحدة الأمريكية	14.7	9
إسبانيا	10.2	---
الدانمرك	6.1	7.7(*)
إيطاليا	9.7(*)	---
البحرين	9.9(*)	---
عمان	22(*)	---

المصدر: إحصاءات المجموعة الدولية للبيانات والتحليلات المتعلقة بسلامة المرور على الطرق (IRTAD). متوفرة على الموقع: <http://www.cemr.org/irtad/IRTADPUBLIC/we2.html>

(*) البيانات عن عام 2004.

ويتضح من الجدول 5 الذي يجري مقارنة في عدد حوادث المرور التي سجلت في المحافظات السورية بين عامي 2003 و2006، أن هنالك ارتفاعاً ملحوظاً في عدد الحوادث المسجلة في كافة المحافظات، حيث بلغت نسبة الزيادة في عدد الوفيات 11.3 في المائة (في محافظة دمشق 32.7 في المائة بينما في محافظة اللاذقية 0.71 في المائة). وبلغت نسبة الزيادة في مجموع الحوادث في الفترة نفسها حوالي 17 في المائة (محافظة دمشق 25.6 في المائة، و0.00 في المائة في محافظة اللاذقية). وهذا التفاوت الواضح في الزيادة التي سجلتها نسبة الوفيات ونسبة الحوادث ما بين المحافظات يستوجب المراجعة لدراسة الأسباب التي ساهمت في الزيادة الملحوظة في عدد الحوادث في بعض المحافظات واستقرار عدد الحوادث في محافظات أخرى.

الجدول 5 - مقارنة حوادث المرور بين عامي 2003 و2004 في الجمهورية العربية السورية

المحافظة	حوادث المرور لعام 2004					حوادث المرور لعام 2003				
	مجموع الحوادث	اضرار مادية	إصابة جسدية	وفاة	قيمة الأضرار (ليرة سورية)	مجموع الحوادث	اضرار مادية	إصابة جسدية	وفاة	قيمة الأضرار (ليرة سورية)
دمشق	4 397	2 634	1 763	77	لم تقدر	3 502	2 641	861	58	لم تقدر
ريف دمشق	660	113	547	109	لم تقدر	586	81	505	86	لم تقدر
حلب	3 451	2 067	1 384	242	89 168 260	3 308	2 066	1 242	201	48 507 469
حمص	1 382	810	572	101	لم تقدر	816	322	494	98	33 000 000
حمّاه	835	194	641	279	27 228 900	783	158	625	234	62 764 550
إدلب	885	466	419	104	لم تقدر	836	436	400	99	6 223 000
اللاذقية	1 047	595	452	142	11 306 350	1 047	523	524	141	13 277 630
طرطوس	1 038	350	688	106	37 575 000	923	258	665	107	22 805 000
دير الزور	449	14	435	170	لم تقدر	437	47	390	132	6 424 000
الرقّة	344	118	226	32	9 394 550	288	82	206	30	2 620 239
الحسكة	1 033	260	773	141	49 357 080	982	210	772	141	2 788 848
درعا	1 034	237	797	117	21 612 500	671	187	484	117	1 266 700
السويداء	430	166	264	33	13 293 932	368	147	221	41	9 345 500
المجموع	16 985	8 024	8 961	1 653		14 547	7 158	7 389	1 485	

المصدر: الجمهورية العربية السورية، وزارة الداخلية، إدارة المرور، بيان الإحصاءات رقم 166/ص، 9 آذار/مارس 2005، الجدول رقم 1.

ويتبين من الجدول 6 أن هناك ارتفاعاً ملحوظاً في عدد المخالفات التي سجلت في عام 2004 مقارنة بعام 2003، وخاصة المخالفات المتعلقة بالمرور الممنوع والوقوف الممنوع، وربما يعود ذلك إلى زيادة التشدد في تطبيق القانون وتسجيل المخالفات. غير أن من الملفت ارتفاع عدد الأشخاص الذين ضبطوا بسبب عدم حيازتهم رخصة سوق، بالرغم من عدم تسجيل زيادة ملحوظة في نسبة المخالفات المتعلقة بتجاوز الإشارة الضوئية (فقط 0.43 في المائة)، إلا أن ارتفاع عدد هذا النوع من المخالفات التي فاقت ربع المليون مخالفة يدل على عدم تقيد السائقين بالإشارة الضوئية، وهو أمر يستدعي الانتباه نظراً لخطورة الحوادث الناجمة عن ذلك وضرورة وضع الإجراءات الكفيلة بالحد من هذه المخالفة وتطبيق العقوبات المنصوص عليها بحق المخالفين.

الجدول 6 - المخالفات الخطرة التي تم ضبطها خلال عامي 2003 و 2004 في الجمهورية العربية السورية

نوع المخالفة	2003	2004	مقدار الزيادة والنقصان	النسبة المئوية
السرعة الزائدة	200 530	218 533	18 003+	8.98+
تجاوز الإشارة الضوئية	253 745	254 834	1 089+	0.43+
مرور ممنوع	66 293	108 260	41 967+	63.3+
وقوف ممنوع	383 664	596 129	212 465+	55.38+
مخالفات ممرات المشاة	37 999	33 534	4 465-	11.75-
قيادة قبل الحصول على إجازة سوق	1 366	1 664	298+	21.82+
مخالفات التشفيط	9 215	7 051	2 164-	23.48-

المصدر: الجمهورية العربية السورية، وزارة الداخلية، إدارة المرور، بيان الإحصاءات رقم 166/ص، 9 آذار/مارس 2005، الجدول رقم 1.

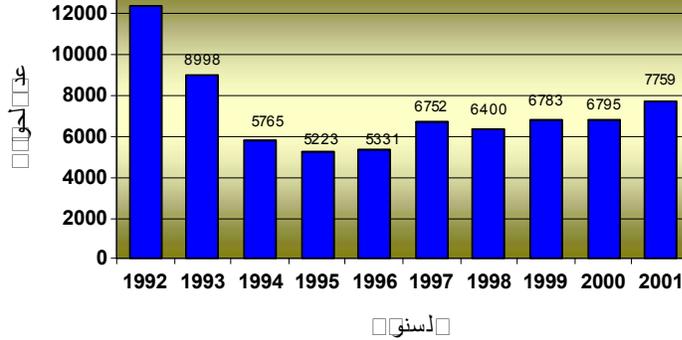
باء - جمهورية العراق

بادرت وزارة التخطيط والتعاون الإنمائي في العراق منذ السبعينيات من القرن الماضي إلى إعداد استمارة إحصائية لتشمل حوادث المرور المسجلة في مراكز الشرطة في محافظات العراق، وقد تضمنت مجموعة البيانات التي تصف طبيعة الحادث وهي حالة الطريق، والوقت، وحالة الجو، وحالة السائق، والجنس، والفئة العمرية، والأضرار وغيرها من المعلومات التي يمكن من خلالها إعداد المؤشرات لحوادث المرور بموجب النشرة الإحصائية للحوادث التي يصدرها الجهاز المركزي للإحصاء وتكنولوجيا المعلومات في وزارة التخطيط سنوياً.

ومن الجدير بالذكر أن طبيعة حوادث المرور لم تكن متوافقة مع التنبؤات الإحصائية بموجب المعادلات والحسابات التي أجرتها دراسات وأبحاث عديدة، وذلك بسبب الظروف التي تعاقبت في البلد وتأثيراتها على بنيته الاجتماعية والاقتصادية والسياسية. كما أن حوادث المرور التي تم استقاء بياناتها بصورة عامة من النشرات الإحصائية للحوادث تشمل فقط الحوادث التي تم تسجيلها فعلاً علماً بأن هنالك العديد من الحوادث التي ربما لم تسجل ولم تنظم بشأنها استمارة إحصائية لأسباب منها إجراء الصلح بين الطرفين أو كون الإصابات طفيفة جداً أو غيرها.

ولأجل تشخيص الخصائص العامة لحوادث المرور تُعرض في هذه الدراسة جداول ورسومات لبعض النماذج من المؤشرات.

الشكل 1 - حوادث المرور المسجلة للسنوات 1992-2001 في العراق



المصدر: العراق، وزارة التخطيط، النشرة الإحصائية لحوادث المرور 1992-2002.

ويبين الجدول 7 أن الفئات العمرية الأكثر عرضة للوفاة بسبب حوادث المرور هي الفئات التي تتجاوز الـ 50 عاماً، وهذا لا يتطابق تماماً مع الإحصاءات التي تدل على أن أكبر نسبة من الحوادث تصيب عادة الفئة العمرية ما بين 15 و24 عاماً، وتشكل عادة ما نسبته 40 في المائة من مجموع الوفيات.

الجدول 7 - قتلى حوادث المرور المسجلون وفقاً للفئات العمرية للسنوات 1992-2001 في العراق

الفئات العمرية (بالسنة)													
السنة	أقل من 5	6-9	10-14	15-19	20-24	25-29	30-34	35-39	40-44	45-49	50 وما فوق	مجهول الهوية ^(*)	المجموع
1992	214	275	235	184	199	213	193	151	126	121	395	2	306
1993	156	248	198	176	158	186	185	156	137	104	286	1	990
1994	208	133	156	109	132	144	181	114	125	75	240	1	617
1995	198	135	149	123	129	175	153	131	119	81	248	1	641
1996	187	126	136	104	129	111	165	139	99	68	249	1	513
1997	130	154	130	107	84	126	146	94	102	63	237	1	373
1998	127	160	118	111	86	127	112	123	67	90	201	1	322
1999	129	158	122	79	94	167	106	150	65	104	221	1	395
2000	175	117	105	91	103	140	145	105	72	82	200	1	335
2001	113	127	132	108	120	152	166	135	108	74	253	51	539

المصدر: العراق، وزارة التخطيط، النشرة الإحصائية لحوادث المرور 1992-2002.

(*) مجموع القتلى وفقاً للفئات العمرية لا يتضمن فئة مجهول الهوية للسنوات 1992-2000 لعدم توفرها.

ويتضح من الجدول 8 أن الوفيات التي تسببها حوادث الدهس تحتل النسبة الأعلى من الوفيات التي تسببها الحوادث الأخرى حيث بلغت وفيات حوادث الدهس أضعاف تلك التي نتجت من حوادث الاصطدام. كما يلاحظ أن نسبة حوادث الدهس التي تتسبب في الوفاة تتراوح ما بين 20 و 25 في المائة من مجموع حوادث الدهس وهذه النسبة المتدنية للوفيات الناتجة عن حوادث الدهس تدل على أن نسبة عالية من هذه الحوادث تقع في مناطق لا تكون فيها سرعة المركبات عالية أو لا تتعدى سرعتها 60 كم في الساعة على أحسن تقدير، مما يؤشر على وقوعها ضمن المناطق الحضرية داخل المدن، الأمر الذي يستدعي تحسين سبل مرور المشاة وخاصة بإنشاء جسر لعبور المشاة في المناطق المزدهمة.

الجدول 8- حوادث المرور المسجلة وفقاً لنوع الحادث وخطورته للسنوات 1992-2001 في العراق

2001	2000	1999	1998	1997	1996	1995	1994	1993	1992	التفاصيل	
219	203	170	181	163	72	160	105	278	329	مميتة	الاصطدام
2 391	1 786	1 794	1 630	1 750	1 266	1 219	1 692	2 949	4 485	غير مميتة	
2 610	1 989	1 964	1 811	1 913	1 338	1 379	1 797	3 227	4 814	مجموع	
134	116	70	78	69	53	92	81	159	238	مميتة	الانقلاب
293	242	205	158	150	196	140	241	307	501	غير مميتة	
427	358	275	236	219	249	232	322	466	739	مجموع	
1 048	970	1 045	994	1 078	1 113	1 262	1 160	1 426	1 586	مميتة	الدهس
3 674	3 469	3 498	3 355	3 540	2 631	2 348	2 484	3 873	5 230	غير مميتة	
4 722	4 439	4 543	4 349	4 618	3 744	3 610	3 644	5 299	6 816	مجموع	
0	3	0	2	0	0	2	0	3	3	مميتة	أخرى
0	6	1	2	2	0	0	2	3	9	غير مميتة	
0	9	1	4	2	0	2	2	6	12	مجموع	
1 401	1 292	1 285	1 255	1 310	1 238	1 516	1 349	1 866	2 156	مميتة	المجموع العام
6 358	5 503	5 498	5 145	5 442	4 093	3 707	4 419	7 132	10 225	غير مميتة	
7 759	6 795	6 783	6 400	6 752	5 331	5 223	5 765	8 998	12 382	مجموع	

المصدر: العراق، وزارة التخطيط، النشرة الإحصائية لحوادث المرور 1992-2002.

الجدول 9- المؤشرات الرئيسية لحوادث المرور المسجلة للسنوات 1992-2001 في العراق

السنة	عدد السكان (مليون)	عدد القتلى	عدد الوفيات لكل ألف نسمة	عدد الجرحى	عدد الحوادث لكل 1000 مركبة
1992	19 666.27	2 416	12.28	9 672	12
1993	20 300.65	2 080	10.24	6 668	8
1994	20 959.32	1 712	8.16	4 259	5
1995	21 631.87	1 717	7.93	4 232	5
1996	22 316.96	1 573	7.04	4 264	5
1997	23 013.09	1 441	6.26	5 366	6
1998	23 709.20	1 400	5.9	5 204	6
1999	24 391.93	1 459	5.98	5 488	6

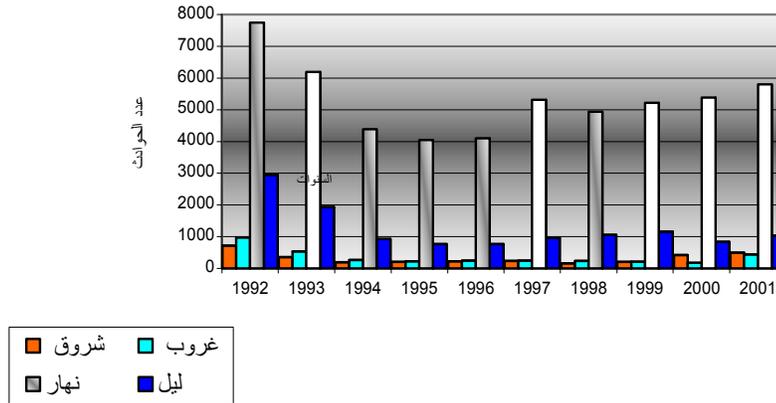
6	5 688	5.77	1 447	25 051.54	2000
7	6 429	5.99	1 539	25 687.33	2001

المصدر: العراق، وزارة التخطيط، النشرة الإحصائية لحوادث المرور 1992-2002.

ويبين الجدول 9 الذي يعرض المؤشرات الرئيسية لحوادث المرور أن هناك تحسناً ملحوظاً في مؤشر عدد الوفيات لكل 100 ألف نسمة الذي تراجع بنسبة 52 في المائة بين عامي 1992 و2001، ولا بد من دراسة الأسباب التي أدت إلى هذا الانخفاض الملحوظ علماً بأن ذلك قد يعزى إلى عدم الإبلاغ بالحوادث أو عدم تسجيلها إلا بنسبة ضئيلة نظراً للأوضاع الأمنية السائدة.

يبين الشكل 2 حوادث المرور المسجلة وفقاً للإنارة الموجودة في الشوارع، فبالرغم من أن الحوادث التي تقع في فترات الليل محدودة لأن الرحلات في تلك الفترات محدودة، إلا أن قلة الإنارة بل انعدامها في الطرق الداخلية على وجه الخصوص والخارجية أيضاً تؤدي إلى زيادة فرص وقوع تلك الحوادث. ومن المهم حصر المواقع التي تكثر فيها الحوادث ليلاً حتى يمكن تحديد الأسباب التي أدت إلى ارتفاع عدد تلك الحوادث ومعالجتها، خاصة فيما يتعلق بنقص الإنارة ليلاً عند الأماكن الحساسة كالمنعطفات.

الشكل 2- حوادث المرور المسجلة وفقاً للإنارة للسنوات 1992-2001 في العراق



المصدر: العراق، وزارة التخطيط، النشرة الإحصائية لحوادث المرور 1992-2002.

جيم- جمهورية مصر العربية

1- مصادر البيانات بشأن حوادث المرور على الطرق

تتوفر البيانات والإحصاءات بشأن حوادث المرور على الطرق في مصر من ثلاثة مصادر رئيسية هي مركز بحوث الحوادث في الإدارة العامة للمرور التابعة لوزارة الداخلية، والهيئة العامة للطرق والكباري والنقل البري التابعة لوزارة النقل، ووزارة الصحة والسكان. ولا يوجد نظام آلي موحد لتسجيل هذه الحوادث

وتحليلها وفقاً لقواعد موضوعة مسبقاً، بل يعتمد تسجيل البيانات وتحليلها على العنصر البشري إلى حد كبير. وهناك اتجاه في وزارة الداخلية إلى وضع نظام آلي لتسجيل بيانات الحوادث وتحليلها في الإدارة العامة للمرور، وإلى تطوير نظام للمراقبة بالاعتماد على الرادارات والكاميرات الثابتة والمتحركة على الطرق السريعة والطرق الرئيسية لمراقبة تجاوز السرعات المحددة. وقد قامت مجموعة من الخبراء بتصميم استمارة لتسجيل الحوادث وتم تدريب رجال المرور عليها وهم يستخدمونها بكفاءة. ووضعت تليفونات ثابتة على الطرق الرئيسية السريعة لكي تُستخدم للإبلاغ أو لاستدعاء الخدمات المطلوبة في حالة وقوع حادث، ولكن أطراف الحوادث ورجال المرور باتوا يعتمدون حالياً على التليفونات النقالة (المحمول) ويوجد أرقام تليفون ساخنة للاتصال بإدارة المرور.

كذلك لدى وزارة الصحة والسكان سجلات بأعداد الحوادث والإصابات والقتلى حصلت عليها بواسطة مسؤولي الإحصاء في مرافق الإسعاف بالمحافظات، ومديري مراكز التحكم المحلية والرئيسية، ومركز معلومات الإدارة المركزية للرعاية الحرجة العاجلة، بحيث يتم تسجيل البيانات في سجلات سيارة الإسعاف ومرفق الإسعاف والمستشفى ثم إدخال هذه البيانات إلى الحاسوب. وتُجمع البيانات وفقاً لكل حادث ولكل فترة زمنية (يومي - شهري - سنوي) حيث تسجل كل حادث في وقتها بمعرفة طاقم سيارة الإسعاف ثم تُجمع البيانات في نهاية اليوم بمعرفة مسؤولي الإحصاء في فروع الإسعاف المختلفة وترسل بعد ذلك شهرياً من الفروع إلى مرفق الإسعاف الرئيسي في كل محافظة الذي يقوم بتجميع تلك البيانات وإرسالها إلى مركز المعلومات في الإدارة المركزية للرعاية الحرجة والعاجلة والذي يقوم بدوره شهرياً ثم سنوياً بجمع البيانات الواردة من جميع المحافظات. ويشوب بيانات وزارة الصحة والسكان في مصر نقص متمثل في أن المصابين الذين يغادرون موقع الحادث دون أن تنقلهم سيارة الإسعاف لا يتم تسجيلهم وهذه الحالات تشكل نسبة عالية، كما أن المصابين الذين يعالجون من أثر الحادث ويغادرون المستشفى ثم تتطور حالتهم إلى الوفاة لا يتم تسجيلهم كضحايا حوادث المرور على الطرق، علماً بأنه لا يوجد حالياً نظام يضمن التسجيل الحقيقي والحصري لجميع ضحايا حوادث المرور على الطرق من خلال الإسعاف والمستشفيات⁽⁸⁾.

2- الأعداد والمؤشرات الرسمية لحوادث المرور على الطرق ومدى دقة البيانات

لا تتوفر بيانات إحصائية دقيقة عن حوادث المرور على الطرق في مصر ولكن بيانات وسائل الإعلام تشير إلى أن عدد الوفيات الناتجة عن تلك الحوادث يبلغ أكثر من 8 آلاف وفاة وعدد الحوادث يتعدى 30 ألف حادثاً وعدد المصابين يتعدى 29 ألف مصاب سنوياً، وتقدر التكلفة الاقتصادية لحوادث الطرق بحوالى 9 600 مليون جنيه سنوياً وقد شكلت هذه التكلفة في عام 2006 ما يعادل 1.5 في المائة تقريباً من الناتج القومي الإجمالي مما يعتبر خسارة كبيرة للاقتصاد الوطني.

وبيين الجدول 10 حوادث المرور التي وقعت على عدد من طرق الهيئة العامة للطرق والكباري والنقل البري في السنوات من 1997 إلى 2002، ولكن هذه البيانات تشمل نسبة ضئيلة من الطرق وليس مجمل شبكة الطرق المصرية سواء التابعة للهيئة أو للمحليات أو لجهات أخرى. كما أن هذه البيانات التي تسجلها الهيئة العامة للطرق والكباري والنقل البري هي فقط عن الحوادث التي يتم إبلاغ أقسام الشرطة عنها

(8) المعلومات مستقاة من صحيفة الأهرام الأسبوعية التي تصدر باللغة الإنكليزية في مصر، وهي متوفرة على الموقع:

<http://weekly.ahram.org.eg/print/2007/843/feature.htm>

حيث تحصل الهيئة العامة على تلك البلاغات. ولا يشمل الإحصاء الحوادث التي لا يبلغ أصحابها عنها وهي تشكل نسبة عالية.

وبحسب الإدارة العامة للمرور فإن العناصر الرئيسية المتسببة في حوادث المرور على الطرق هي كالتالي:

العنصر البشري	76.4 في المائة
المركبة	20.7 في المائة
الطريق	1 في المائة
الظروف الجوية	1.9 في المائة

الجدول 10 - حوادث المرور على بعض طرق الهيئة العامة للطرق والكباري والنقل البري للسنوات 1997-2002 في مصر

السنة	طول الطرق محل الرصد (كلم)	مواقع الحوادث (كلم)	عدد الحوادث	عدد الوفيات	عدد المصابين	عدد المركبات المشتركة في الحوادث
1997	2 187	119	140	113	330	231
1998	4 876	665	1 027	636	2 144	1 456
1999	6 404	1 181	2 085	1 280	4 533	2 991
2000	5 668	1 016	1 666	1 438	4 009	2 564
2001	10 017	1 292	2 508	1 899	7 349	3 748
2002	6 240	624	890	730	2 681	1 394
الإجمالي	---	---	8 316	6 096	21 044	12 384

المصدر: بيانات حصل عليها مستشار الإسكوا مباشرة من الهيئة العامة للطرق والكباري والنقل البري في مصر.

لقد أوضح توزيع الحوادث وفقاً لنوع المركبات المشتركة في الحادث من عام 1997 إلى عام 2002 أنه بالرغم من أن حركة النقل بالشاحنات نسبة إلى إجمالي الحركة على الطرق في مصر تقل عن 50 في المائة، إلا أنها تسجل أعلى نسبة مشاركة في الحوادث تصل إلى 36 في المائة مقارنة بنسبة 30 في المائة لمركبات نقل الركاب (الحافلات والأجرة والميكروباص) وإن كانت إحدى دراسات الإدارة العامة للمرور قد أثبتت أن 48 في المائة من حوادث الطرق يكون أحد طرفيها شاحنة وأن 25 في المائة من حوادث الطرق يكون كل من الطرفين شاحنة. أما الأسباب التفصيلية في حوادث المرور فهي: السرعة الزائدة (60 في المائة) يليها تنازلياً انفجار إطار (15 في المائة)، عدم يقظة السائق (8 في المائة)، الأحوال الجوية (8 في المائة)، تجاوز خاطئ (8 في المائة)، توقف مفاجئ (2 في المائة)، اصطدام بعائق (2 في المائة)، عيوب في السيارة (1 في المائة). كما تبين أن نسبة الوفيات من الذكور في حوادث المرور هي 83.5 في المائة ومن الإناث 16.5 في المائة⁽⁹⁾.

(9) بيانات حصل عليها مستشار الإسكوا من وزارة الداخلية في مصر.

دال - الجمهورية اليمنية

على الرغم من وجود استمارة لحوادث المرور على الطرق في اليمن إلا أنه تبين من خلال الزيارة الميدانية أنه في معظم الأحيان لا يتم تعبئة الاستمارة بشكل واضح لأن أطراف الحادث يتفقون على التسوية دون تسجيل الحادث. ومن الواضح أن هناك أسباباً اجتماعية تحول دون تعبئة استمارة حوادث المرور، إضافة إلى عدم تدريب رجال المرور على تعبئة الاستمارة وعدم تبيان مدى أهمية تجميع البيانات الكاملة للحوادث. كذلك لا يوجد توثيق إلكتروني لحوادث المرور بل يتم ذلك بالطرق اليدوية. كما أن عدد الوفيات المسجلة في التقارير يشمل فقط الوفيات التي تقع عند حصول حادث المرور وليس بعده، ولذلك، فإن البيانات التي تظهر في الجدول 11 بشأن عدد الحوادث والوفيات هي أقل بكثير من الواقع، ولا يمكن الاعتماد عليها في تحديد حقيقة حجم المشكلة.

الجدول 11 - حوادث المرور ونتائجها البشرية والمادية والمخالفات للسنوات 1996-2006 في اليمن

السنة	عدد السكان (مليون)	عدد الحوادث	متوسط عدد الحوادث في اليوم	الوفيات	الوفيات لكل 100 ألف نسمة	الإصابات	الخسائر المادية (ريال يمني)
1996	16 099	6 223	17.29	1 267	7.87	6 740	257 038 800
1997	16 635	8 032	22.31	1 233	7.41	8 106	597 222 796
1998	17 145	8 145	22.63	1 460	8.51	8 651	415 394 868
1999	17 655	9 207	22.58	1 243	7.04	9 786	541 110 010
2000	18 182	9 985	27.65	1 527	8.39	10 998	635 105 515
2001	18 730	9 792	27.2	1 779	9.49	11 343	645 817 719
2002	19 295	10 523	29.2	2 101	10.88	12 544	1 289 707 704
2003	19 878	10 749	29.9	2 447	12.31	14 545	2 301 315 796
2004	20 478	12 343	34.3	2 204	10.76	14 292	2 459 169 155
2005	21 096	12 869	35.7	2 510	11.89	16 038	2 651 905 219
2006	21 732	13 343	37.01	2 816	12.95	17 147	2 158 126 040

ويتبين من الجدول 12 أن المتوسط اليومي لعدد الوفيات في السنوات 2000 إلى 2006 كان حوالي 6 وفيات، وفقاً لسجل حوادث المرور المتوفرة. وفي تقرير حديث صدر في 24 تموز/يوليو 2007⁽¹⁰⁾، تبين أن عدد الوفيات التي تسببت بها حوادث المرور خلال فترة ثلاثة أشهر قد بلغ 3.427 وفاة، أي حوالي 38 وفاةً يومياً. وبالمقارنة مع المعدل اليومي المذكور في الجدول 12، يتبين أن هناك قصوراً واضحاً في تسجيل حوادث المرور على الطرق وبالتالي لا يمكن الاستناد إليها عند وضع أي من الاستنتاجات في هذا الشأن.

الجدول 12 - وفيات حوادث المرور للسنوات 2000-2006 والمتوسط اليومي لعدد الوفيات في اليمن

(10) المعلومات مستقاة من مجلة Yemen Observer اليمنية الصادرة باللغة الإنكليزية، وهي متوفرة على الموقع:

<http://www.yobserver.com/reports/10012641.html>

السنة	عدد الوفيات	متوسط عدد الوفيات في اليوم
2000	1 527	4.2
2001	1 779	4.9
2002	2 101	5.8
2003	2 447	6.7
2004	2 204	6.1
2005	2 510	6.9
2006	2 816	7.8

وقد تم تقدير الخسائر المادية من عام 2000 إلى عام 2006 كما هو موضح في الجدول 13. وعند حساب النسبة المئوية لهذه الخسائر إلى الناتج المحلي الإجمالي (مقدراً بالأسعار الجارية) يتبين أنها فاقت 1 في المائة في عام 2003 وهي النسبة التي قدرت للدول المنخفضة الدخل كما أشير إليه سابقاً.

الجدول 13 - إجمالي الخسائر المادية للسنوات 2006-2000 ونسبتها من الناتج المحلي الإجمالي في اليمن

السنة	الخسائر المادية (ريال يمني)	الناتج المحلي الإجمالي (مليون ريال يمني)	النسبة المئوية للخسائر من الناتج المحلي الإجمالي
2000	635 105 515		
2001	645 817 719	1 662 101	0.38
2002	1 289 707 704	1 878 007	0.69
2003	2 301 315 796	2 160 608	1.07
2004	2 459 169 155	2 563 490	0.96
2005	2 651 905 219	3 206 976	0.83
2006	2 158 126 040		

المصدر: اليمن، وزارة التخطيط والتعاون الدولي، الجهاز المركزي للإحصاء، كتاب الإحصاء السنوي 2005. متوفر على الموقع: www.cso-yemen.org

ملاحظة: يقدر متوسط الخسائر المادية في اليوم الواحد من عام 2000 إلى عام 2006 بنحو 5 013 286 ريال يمني.

رابعاً - التوعية والتربية بشأن سلامة المرور على الطرق

يقصد بالتوعية بشأن سلامة المرور على الطرق جعل مستعملي الطرق من سائقين ومشاة على علم واقتناع بقواعد المرور وتعاليمه وأصوله وآدابه التي تكفل لهم السلامة إذا تصرفوا واستعملوا الطرق وفقاً لهذه القواعد والأصول والآداب. ومن المهم أن يترجم ذلك عملياً في مسلكهم عند استعمال الطرق سواء عند قيادة المركبات أو عبور الشوارع كمشاة. ويهدف نشر الوعي بشأن سلامة المرور على الطرق إلى تحقيق أمرين: الأول أن يصبح مستعملو الطريق على علم بقواعد وآداب السير والمرور، والثاني أن يقتنع الجمهور بأن هذه القواعد والتعليمات تكفل له السلامة والأمان ويقوم بتنفيذها. ويمكن تحقيق هذين الهدفين عن طريق أجهزة الإعلام المختلفة، وأيضاً حملات التوعية التي عادة ما تقوم بها أجهزة الدولة المختصة مثل دوائر المرور والأمن العام ووزارة الصحة، خاصة فيما يتعلق بإجراءات الإسعاف الأولي للمصابين، أو الجمعيات الأهلية المتخصصة التي تعمل على نشر الوعي بسلامة المرور على الطرق بشكل مباشر أو غير مباشر.

أما التربية بشأن سلامة المرور على الطرق فهي تتعلق بشكل خاص بالمناهج التربوية التي تضعها وزارات التربية والتعليم كمسار محدد ضمن المناهج الدراسية في المدارس أو في الجامعات أو كتخصص مستقل في هندسة المرور. ويمكن أن تعطى التربية بشأن سلامة المرور على الطرق مباشرة على شكل فصول في المناهج المدرسية أو الجامعية، أو بشكل غير مباشر كما هو الحال في حدائق المرور التي صممت على شكل ميدان حقيقي وتضم كافة إشارات المرور من إرشادية أو تحذيرية أو توجيهية، ويتم التعريف فيها بكامل القوانين المتعلقة بالمرور بشكل مبسط، وهذه الطريقة تتسم بالفعالية خاصة إذا أشرف على تلك الحدائق وبشكل مباشر المختصون في إدارات المرور أو الأشخاص المؤهلون للقيام بمثل هذا العمل.

وسيتّم في هذا الفصل استعراض بعض الأنشطة التي تقوم بها البلدان المشمولة بالدراسة في مجال التوعية والتربية بشأن سلامة المرور على الطرق.

ألف - الجمهورية العربية السورية

تقوم الجمهورية العربية السورية بعدة خطوات من أجل رفع مستوى التوعية بشأن سلامة المرور على الطرق، وذلك إما عن طريق الجهات الحكومية أو الجمعيات الأهلية التي تعنى بموضوع سلامة المرور على الطرق⁽¹¹⁾.

1 - قسم التوعية بشأن سلامة المرور في مديرية الأمن العام

مهمة هذا القسم إعداد البرامج الخاصة بتوعية المواطنين عن طريق النشرات الإعلامية والإشراف على البرامج الخاصة بأيام وأسابيع المرور وإلقاء المحاضرات في المدارس والجامعات.

(11) الجمهورية العربية السورية، وزارة الداخلية، إدارة المرور؛ ومقابلات شخصية.

2- الجمعيات الأهلية

(أ) الجمعية السورية للوقاية من حوادث الطرق

تأسست هذه الجمعية في 12 أيلول/سبتمبر 2004 وهي غير ربحية ذات دوافع إنسانية هدفها السامي حماية أرواح المواطنين وممتلكاتهم عبر السعي الحثيث إلى التخفيف من حوادث السير وما ينجم عنها من أذيات جسدية أو خسائر مادية. يقع مقرها في دمشق ويتناول نشاطها المدينة وريفها وبقية المحافظات بحيث يحق لها فتح فروع في المدن السورية، وهي تعمل تحت شعار "التنقل والسفر الآمن في بيئة مرور آمنة". وأهم أهداف الجمعية هي:

- (1) حملة تربية وتوعية شاملة بشأن سلامة المرور على الطرق؛
- (2) تطوير وتحسين الخدمة الإسعافية للمصابين على الطرق؛
- (3) تطوير شبكة الطرق؛
- (4) تفعيل وتطوير أنظمة السير؛
- (5) التأهيل الجيد للسائقين؛
- (6) جاهزية المركبة من الناحية الفنية وتوفير مستلزمات الأمان فيها؛
- (7) التوعية بشأن سلامة المرور على الطرق للقائنين في الأرياف؛
- (8) التعاون والتنسيق الفعال مع الوزارات والاتحادات والمنظمات المعنية بحوادث المرور على الطرق؛
- (9) التعاون مع الجمعيات العربية والمنظمات الدولية المهمة بحوادث المرور على الطرق؛
- (10) السعي إلى وضع إحصائات دقيقة (قاعدة بيانات) وأبحاث لحوادث المرور على الطرق؛
- (11) تقديم المساعدات الإنسانية للمصابين في حوادث المرور على الطرق؛
- (12) الانفتاح والتعاون مع المواطنين.

(ب) تجمع الشباب للتوعية الاجتماعية (اليازرا)

أنشئ فرع لتجمع الشباب للتوعية الاجتماعية (اليازرا) في دمشق بموجب مذكرة تفاهم وقعت ما بين مجموعة اليازرا للسلامة العامة في لبنان ووزارة النقل في الجمهورية العربية السورية بتاريخ 14 تشرين الثاني/نوفمبر 2006 بهدف التعاون في مجال سلامة المرور على الطرق. ومن المعلوم أن جمعية اليازرا أنشئت أولاً في لبنان في عام 1996 نتيجة لوفاة طالب هندسة بحادث سير مفجع، وذلك من أجل الوقاية من كافة أنواع الحوادث عبر جميع وسائل التوعية والتنظيف. ومنذ ذلك الحين شاركت اليازرا في أكثر من 6001 نشاط وقامت بأكثر من 25 حملة إعلامية للتوعية بمواضيع الوقاية من حوادث المرور على الطرق، وكذلك شاركت في إصدار العديد من الكتيبات والمناشير الخاصة بهذا الموضوع، ونظمت أكثر من خمس وأربعين مناورة بهدف نشر المبادئ المتعلقة بالإنقاذ والإسعاف من حوادث السير. وفي مجال التوعية والتربية بشأن

سلامة المرور على الطرق، قامت اليازبا بنشاطات عدة ونجحت في تطوير برامجها داخل المدارس والجامعات.

ويقوم فرع اليازبا في الجمهورية العربية السورية حالياً بإعداد كتاب دليل إرشادي للسائق يرمي إلى رفع مستوى القيادة لدى المتقدمين لامتحانات فحص المركبات، ومن المتوقع إنجازه قبل نهاية عام 2008. يتضمن الدليل كل المعلومات المتعلقة بالطرق وتعريفاً بإشارات المرور والمركبة وشرحاً مفصلاً عن القيادة وآدابها وقوانينها. كما تقوم اليازبا بإعداد ومضات تلفزيونية عن حوادث المرور وإشارات عامة تهدف إلى رفع الوعي بسلامة المرور. كما أعدت حزمًا من المواد العلمية والتدريبية تضمنت كتب توعية إرشادية مدعمة بأبحاث وإحصائيات دولية وكذلك مطبوعات لوصفات إرشادية وأفلاماً مصورة. وستقوم اليازبا بالتعاون مع وزارة النقل في الجمهورية العربية السورية بعقد ورش عمل تدريبية حول مدارس تعليم قيادة المركبات. وفي إطار أسبوع الأمم المتحدة العالمي الأول للسلامة على الطرق أعدت اليازبا أكثر من 300 ألف منشور دعائي توجيهي عن سلامة المرور.

3- برامج التربية بشأن سلامة المرور على الطرق

لا يوجد حالياً في المدارس في الجمهورية العربية السورية مادة مخصصة بالكامل لتعليم مبادئ سلامة المرور، ولكن هناك العديد من الفقرات التي تتناول جانباً أو أكثر من الموضوع ضمن المنهج المقرر لبعض المواد الأخرى مثل التربية الاجتماعية أو دروس القراءة للصفوف الدنيا، ولا يوجد تخصص منفرد في الجامعات السورية حول سلامة المرور، ولكن هذا الموضوع مشمول ضمن بعض التخصصات في فرع الهندسة المدنية في معظم الجامعات. وقد تم مؤخراً البدء بتدريس سلامة المرور على الطرق كإحدى المواد الاختيارية في بعض الجامعات.

باء- جمهورية العراق

1- دور المؤسسات الأهلية في سلامة المرور على الطرق

توجد في العراق جمعيتان معنيتان بسلامة المرور على الطرق والوقاية من الحوادث، ففي عام 1932 تأسست الجمعية العراقية للسيارات والسياحة على غرار جمعيات ونوادي السيارات في مختلف بلدان العالم وكان عملها يقتصر على إصدار دفاتر المرور الدولية وإجازات السوق الدولية وشهادات ملكية السيارات. وتأسست في عام 1975 جمعية الوقاية من حوادث الطرق، وحينها صدر قانون باعتبار الجمعيات الخدمية جمعيات ذات نفع عام لما تقدمه من خدمات للمواطنين بعيداً عن الربح أو الاستغلال. وفي عام 1980 تم دمج الجمعية العراقية للسيارات والسياحة وجمعية الوقاية من حوادث الطرق في جمعية واحدة تحت اسم الجمعية العراقية للسيارات والسياحة والوقاية من حوادث الطرق، ومقرها في بغداد ولها أن تنشئ فروعاً في المحافظات وفقاً لأحكام قانون الجمعيات.

ومن أهم الأهداف التي تسعى الجمعية إلى تحقيقها ما يلي:

(أ) المجال الخدمي

- (1) تزويد المسافرين بوثائق إجازات السوق الدولية ودفاتر المرور الدولية وشهادات ملكية السيارات، وتقديم الإرشادات التي يطلبها المواطن أو السائح حول الطرق العامة وتسهيل الاتصال بالنوادي والجمعيات المماثلة في الخارج؛
- (2) مساعدة المواطنين في رفع سياراتهم العاطلة بواسطة عدد من الرافعات المخصصة لهذه الغاية والتي تمتلكها الجمعية؛
- (3) تقديم الإسناد والعون إلى الإدارة العامة للمرور من خلال نشاطاتها في توفير الخدمات والوسائل للأفراد الذين يرغبون في الحصول على إجازات السوق في ساحات الاختبار؛
- (4) نشر المعلومات والإرشادات التي تهتم أصحاب السيارات وعقد الندوات العامة وعرض الأفلام ونشر المقالات التوجيهية في وسائل الإعلام وكذلك إصدار الكتب والنشرات والملصقات مع إصدار مجلة متخصصة تعنى بسلامة المرور على الطرق والوقاية من حوادث الطرق؛
- (5) إقامة التجمعات السياحية وإنشاء محطات الاستراحة والمطاعم على الطرق العامة وتنظيم برامج خاصة لطلاب المدارس في مواضيع السلامة العامة وذلك بالتعاون مع الجهات المختصة؛
- (6) تسيير مفارز فنية وإنشاء ورشات تصليح ثابتة على الطرق العامة وتأمين وسائل اتصال سريعة بين مركز الجمعية والمفارز والورشات المذكورة وذلك لمساعدة أصحاب السيارات بالتنسيق مع الجهات المعنية.

(ب) المجال المهني

- (1) إعداد طالبي رخص السوق بشكل جيد ولهذا الهدف أسست الجمعية مكتباً لتعليم القيادة في عام 1987 وهيأت له كافة متطلبات النجاح من مدربين مختصين بالتدريبات العملية ومحاضرين مختصين بالتدريبات النظرية، ويخرج المكتب حوالي 1 500 متدرب سنوياً يزودون بشهادات ويمنحون إجازات السوق بعد أدائهم امتحانات عملية لدى مديرية المرور؛
- (2) إعداد ملاك من المدربين لرفد مكاتب تعليم القيادة بعناصر متخصصة في تعليم القيادة، وذلك من خلال إقامة دورتين سنوياً لإعداد المدربين مدة كل منهما ثلاثة أشهر، ويلتزم المشاركون في هذه الدورات بإكمال برامج عملية ونظرية مقررة ويتوجب عليهم اجتياز الاختبارات المطلوبة لغرض منحهم شهادات مدربين أو معلمين لممارسة مهنة تعليم القيادة.

(ج) العلاقات الخارجية

تمثل الجمعية العراقية للسيارات والسياحة والوقاية من حوادث الطرق في عدد من المنظمات الدولية، فهي عضو في كل من منظمة السياحة الدولية في جنيف، والاتحاد الدولي للسياحة في باريس، والاتحاد العربي للسياحة والسفر ونوادي وجمعيات السيارات والسياحة في القاهرة. وقد شاركت في العديد من المؤتمرات التي تعقدها هذه المنظمات وهي تتمتع بسمعة دولية بفضل إسهاماتها الكثيرة في مجال النفع العام والإيفاء بالتزاماتها تجاه هذه المنظمات في إطار الاتفاقيات الدولية التي تنظم أعمالها.

(د) برامج التعليم والإعلام

يلعب الإعلام الموجه دوراً مهماً في رفع مستوى الوعي بسلامة المرور على الطرق وزيادة الإدراك بالواجبات والقوانين والأنظمة وبوسائل السيطرة على المرور، مما يقود إلى الحد من حوادث المرور والإصابات والتقليل من فداحتها. وقد خصص قانون المرور ضمن القسم 35 لمجال التوعية بسلامة المرور على الطرق الفقرتين التاليتين:

(1) تقوم مديريات المرور بالمحافظات بتنظيم أسبوع في كل عام لغرض توعية المواطنين بقصد تنظيم المرور وخفض نسبة الحوادث؛

(2) تقوم مديريات المرور في المحافظات بالاشتراك مع الدوائر ذات العلاقة بتهيئة شارات تقدير تمنح للسائقين الذين لم يرتكبوا مخالفة خلال عشرين سنة من ممارستهم مهنة القيادة العمومية.

(•) المؤسسات العامة

أخذت المدارس الابتدائية والثانوية على عاتقها القيام ببعض النشاطات في مجالات سلامة المرور وذلك من خلال تنظيم الفرق الكشفية وفرق المرشحات في مدارس البنات وإعداد مجاميع أصدقاء المرور وهم فرق من اليافعين من كلا الجنسين يحملون العلامات اليدوية ومجهزين بملابس وباجات مميزة. وتؤدي مجاميع أصدقاء المرور خدمات في مساعدة الطلبة في العبور الآمن عند الوصول إلى مدارسهم أو مغادرتها ويساهمون مع شرطي المرور في أداء واجبه في مناطق العبور القريبة من مدارسهم. وكان لهذه التجربة التي دأبت المؤسسات التربوية على تطبيقها أثر كبير. ومنذ بداية السبعينيات من القرن الماضي بدأت مديريات المرور في بغداد وبقية المحافظات بوضع شروط لمنح إجازة سوق عمومية تقضي بأن يقوم طالب إجازة السوق العمومية بتنظيم المرور في الطرق والتقاطعات من خلال مساعدة شرطي المرور أثناء أداء واجباته لمدة 15 يوماً، والقصد من ذلك أن يطلع طالب إجازة السوق العمومية تحت التدريب على المهمات المطلوبة من شرطي المرور من جهة، ومن جهة ثانية أن يكتسب، من خلال معاشته للعمل المباشر في الإشراف على المرور، الخبرات والقدرات المهنية التي تؤهله لقيادة السيارة العامة على أفضل وجه. ومن الجدير بالذكر أن هذه الممارسات السليمة تواجه حالياً بعض المعوقات نتيجة للوضع الراهن وما ينطوي عليه من مخاطر محدقة تحول دون مواصلتها.

أما على مستوى المعاهد والكليات ودوائر الدولة ومؤسساتها الأخرى العامة والخاصة، فإن مديرية العلاقات في دوائر المرور تكلف مجموعات من ضباط المرور القيام بزيارات ميدانية وعقد ندوات ثقافية لإطلاع أكبر عدد ممكن من المنتسبين إلى تلك المؤسسات على سبل توخي السلامة في المرور على الطرق والممارسات السليمة التي من شأنها تجنبهم الحوادث مع عرض نشرات إحصائية وأفلام تلفزيونية مسجلة أو أشرطة سينمائية لفقرات إرشادية حول خطورة الحوادث وضرورة تفاديها. وعلى صعيد الإعلام الموجه كان البرنامج التلفزيوني الذي يحمل عنوان "السلامة العامة" ويعرض في حلقات أسبوعية متسلسلة يحظى بشعبية لدى المشاهدين. أما حالياً وبسبب ظهور المحطات الفضائية المتعددة وغياب وسائل الإعلام المرئية والمسموعة الموجهة من قبل المؤسسات الحكومية، فقد اقتصر الدور الإعلامي الموجه على عرض بعض الندوات واللقاءات المنفردة مع بعض مسؤولي المرور بقصد التوعية والتنقيف.

جيم - جمهورية مصر العربية

يقوم الإعلام والجمعيات غير الحكومية في مصر بدور بارز، ولكن هذا الدور في مجال سلامة المرور على الطرق محدود وتقليدي وغير فعال كما هو غير موجه وغير مخطط له وليس له استراتيجية محددة الإطار والأهداف. ويعود السبب في ذلك إلى نقص التمويل اللازم للحملات الإعلامية. ومن المهم في هذا الإطار، أن يكون هناك تنسيق بين الجمعيات الأهلية بحيث تلعب كل منها دوراً مكملًا للآخرى دون تضارب أو تدخل، وأن تعطي هذه الجمعيات أولوية لمشكلة حوادث الطرق في اهتماماتها وأن تستخدم الإعلام لتحقيق أهداف نشر الوعي بشأن سلامة المرور على الطرق. ومن الملاحظ أن هناك مشاركة خجولة للقطاع الخاص مثل شركات السيارات والإطارات، ولكن لا بد من العمل على زيادة مشاركة الجهات القادرة على تقديم الدعم المالي لبرامج لها صلة برفع مستوى الأمان على الطرق، كما لا بد من العمل مع المدارس والهيئات التعليمية من أجل أن تدرج في مناهجها برامج التوعية بشأن آداب القيادة وسلامة المرور على الطرق. □

ويمكن تلخيص الأهداف التي لا بد أن يعمل الإعلام في مصر على تحقيقها في التالي: رفع وعي سائقي المركبات بآداب القيادة وضرورة الالتزام بقواعد المرور وعدم استخدام المواد المحظورة؛ رفع الوعي العام بالمركبات والمرور واستخدام الطريق؛ تنظيم حملات إعلامية مكثفة من خلال التلفزيون والإذاعة والصحافة بشكل متزامن ومتكرر لتحقيق فعالية في نشر الوعي بشأن سلامة المرور على الطرق؛ إعداد برامج إعلامية لتوعية الأطفال بآداب المرور؛ وتوعية المواطن بالخسائر التي يتكبدها الاقتصاد القومي نتيجة حوادث المرور على الطرق.

دال - الجمهورية اليمنية

□

1- دور الجمعيات الأهلية

لا توجد حتى الآن أي جمعيات أهلية تعنى بالشؤون المتعلقة بالمرور على الطرق في اليمن، شأنه في ذلك شأن العديد من البلدان العربية والبلدان الأخرى، ولكن جرى التأكيد من قبل الجهات المعنية في الدولة على ضرورة إقامة مثل هذه الجمعيات وتفعيلها. ويقوم النادي اليمني للسياسة والسيارات بحملات لزيادة الوعي بسلامة المرور على الطرق، منها حملة "فكر قبل القيادة" بالتعاون مع الاتحاد الدولي للسيارات، التي تضمنت ندوات وورش عمل حول التوعية بشأن سلامة المرور، خاصة فيما يتعلق بالالتزام بربط حزام الأمان وسلامة الأطفال في المركبات إضافة إلى التركيز على فحص المركبات والتأكد من سلامة الإطارات.

2- البرامج التعليمية والإعلامية

طرح مشروع إدخال المادة المتعلقة بالمرور على الطرق في المناهج التعليمية للمرحلة الأساسية، ونوقش المشروع في إطار اجتماعات المجلس الأعلى للمرور في عام 2006 وما زال قيد الدراسة. أما وسائل الإعلام المختلفة المرئية والمسموعة والمقروءة والتي يمكن أن يكون لها دور إيجابي ومهم في التوعية بشأن سلامة المرور على الطرق، بما فيها وسائل الإعلام الأمنية المتوفرة، فدورها في هذا المجال محدود جداً ويكاد يقتصر على المناسبات أو عند وقوع حوادث كبيرة أو ملفنة لانتباه الرأي العام أو أثناء الاحتفال بأسبوع المرور العربي الذي يقام في شهر أيار/مايو من كل عام. ويقتصر دور الأجهزة الأمنية

الأخرى على المساعدة في تنظيم وضبط المرور أثناء بعض الأنشطة، كالمسيرات والمهرجانات والمواكب وغيرها من الأنشطة الطارئة. وتقوم مديرية مرور العاصمة في اليمن بإصدار دورية شهرية متخصصة بعنوان "الوعي المروري" وتتناول العديد من القضايا المتعلقة بسلامة المرور إضافة إلى نشر الإحصاءات والتقارير عن حوادث المرور ومقابلات مع بعض ضحايا هذه الحوادث ومع السائقين المتسببين في الحوادث لاستخلاص العبر.

خامساً - تحليل للوضع الراهن لسلامة المرور في البلدان المشمولة بالدراسة

ألف - ملاحظات عامة

شهدت البلدان الأربعة التي تتناولها الدراسة ارتفاعاً كبيراً في عدد المركبات المسجلة في السنوات الأخيرة بسبب التوسع العمراني الذي شهدته هذه البلدان ولأن السيارة تمثل واسطة النقل الأهم في مدن المنطقة في ظل تزايد الرغبة في التنقل وغياب وسائل النقل الجماعي. وقد تسبب ذلك في زيادة مطردة في عدد مخالفات المرور ترافقت مع زيادة في عدد حوادث المرور على الطرق وفي عدد الإصابات والوفيات، مما ألقى بأعباء ثقيلة ليس فقط على موارد الأسر المنكوبة بل أيضاً على الاقتصاد الوطني. إن النقص الواضح في مخصصات تلك البلدان للبرامج الهادفة إلى معالجة مسببات حوادث المرور على الطرق ونتائجها والكشف عن النقاط السوداء على شبكة طرقها يفسر الارتفاع في معدلات الوفاة إذا ما قورنت بالبلدان المتقدمة، وهذا يعني أن هناك حاجة ماسة إلى رصد الجهود والإمكانات لمواجهة هذا الوضع ومعالجة مسبباته.

لقد اتبعت البلدان المتقدمة استراتيجيات واضحة وثابتة من أجل الحد من كوارث المرور على الطرق، وتدل الإحصاءات على أن عدد القتلى في حوادث المرور على الطرق في هولندا بلغ 3 264 قتيلاً في عام 1974، وانخفض إلى 1 160 قتيلاً فقط في عام 2000. ولا شك في أن ذلك كان نتيجة استراتيجية محددة وبعيدة المدى، ويعطي دلالة واضحة على قدرة تلك البلدان على وضع استراتيجية واضحة وحشد جهود كبيرة للتصدي لمشكلة حوادث المرور ورفع مستوى سلامة المرور على الطرق. ويبين الجدول 14 أمثلة على الأهداف التي وضعتها بعض البلدان في العالم وترمي إلى خفض عدد ضحايا حوادث المرور بنسبة تصل إلى 50 في المائة في فترة لا تتجاوز 5 سنوات في فرنسا. وفي هذا السياق، وضعت المملكة العربية السعودية هدفاً لخفض ضحايا حوادث المرور بنسبة تصل إلى 30 في المائة في فترة 15 سنة، علماً بأن إجمالي الخسائر السنوية في المملكة من جراء حوادث المرور قدر بحوالي 21 مليار ريال سعودي (ما يقارب 4.2 مليار دولار).

وينبغي الإشارة إلى أن بعض هذه النسب المستهدفة تتضمن أيضاً تحقيق انخفاض في الإصابات الجسيمة، كما تستكملها أرقام مستهدفة أخرى، على سبيل المثال، لخفض عدد الوفيات والإصابات بين الأطفال.

ولعل أكثر الأمور تعقيداً في موضوع سلامة المرور هو أن طريقة قيادة السيارة تعكس طبيعة الإنسان وطريقة نشأته وتربيته. وهذه ظاهرة عامة، فالسائق في اليمن لا يميل إلى الالتزام بالإشارات الضوئية وتعاليم رجال المرور خاصة في أوقات بعد الظهر. كما أن الأوضاع السائدة حالياً في العراق وغياب الرقابة الصارمة على المرور على الطرق من الأسباب الرئيسية لوقوع حوادث المرور.

وسيتيم استعراض أبواب هذه الدراسة وإظهار الجوانب الإيجابية والسلبية متى وجدت، وبعدها وضع التوصيات اللازمة تحت كل من هذه الأبواب. ومن المهم التوضيح هنا أن هذه الدراسة قد تناولت العديد من الأمور التي تؤثر في سلامة المرور لكنها لم تغط حصراً كامل الجوانب التي يجب التطرق إليها عند البحث في هذا الموضوع، وبعضها يصعب توثيقه خاصة مدى الرقابة المطبقة على المرور على الطرق ومدى

متابعة تطبيق قانون السير بكامل بنوده. وهذا الأمر هو غاية في الأهمية ويمثل جانباً أساسياً يؤثر سلباً على مستوى السلامة على الطرق.

الجدول 14 - الأهداف المقررة لخفض عدد ضحايا حوادث المرور في بلدان مختارة من العالم

البلد	عام الانطلاق لتحقيق الهدف	العام الذي يتعين فيه تحقيق الهدف	الهدف المنشود لخفض عدد الوفيات في حوادث المرور على الطرق
أستراليا	1997	2005	10- في المائة
النمسا	2000-1998	2010	50- في المائة
كندا	1996-1991	2010-2008	30- في المائة
الدانمرك	1998	2012	40- في المائة
الاتحاد الأوروبي	2000	2010	50- في المائة
فنلندا	2000	2010	37- في المائة
فرنسا	1997	2002	75- في المائة
اليونان	2000	2005	50- في المائة
أيرلندا	1997	2015	40- في المائة
إيطاليا	2000-1998	2002	20- في المائة
ماليزيا	2001	2010	40- في المائة
هولندا	1998	2010	أقل من 3 وفيات لكل 10 آلاف سيارة
نيوزيلندا	1999	2010	30- في المائة
بولندا	1999-1997	2010	42- في المائة
المملكة العربية السعودية	2000	2010	43- في المائة
السويد	1996	2015	30- في المائة
المملكة المتحدة	1998-1994	2007	50- في المائة
الولايات المتحدة الأمريكية	1996	2010	40- في المائة
		2008	20- في المائة

المصدر: منظمة الصحة العالمية والبنك الدولي، التقرير العالمي عن الوقاية من الإصابات الناجمة عن حوادث المرور، موجز، 2004، ص 9.

باء - التشريعات الحالية فيما يتعلق بمخالفات المرور والإجراءات والعقوبات

هناك العديد من النقاط الإيجابية والسلبية في تشريعات البلدان الأربعة المشمولة بالدراسة فيما يتعلق بمخالفات المرور والإجراءات والعقوبات، ويمكن تلخيصها بالتالي:

1 - النقاط الإيجابية

لقد تناولت قوانين المرور في البلدان الأربعة المشمولة في الدراسة بإسهاب ووضوح كل متطلبات الطريق والسائق، وعرضت بشكل مفصل أنواع المخالفات والعقوبات التي يتوجب فرضها في حالة كل مخالفة.

2 - النقاط السلبية

(أ) عدم إشارة القوانين بشكل واضح إلى التقنية المستخدمة لضبط المخالفات، يضاف إلى ذلك أن نسبة تحصيل المخالفات في اليمن مثلاً، دون المطلوب ولا تنص القوانين بشكل واضح على الإجراءات التي تتخذ بحق الأشخاص الذين لا يسددون مخالفاتهم.

(ب) عدم ضبط العديد من المخالفات التي وضعت لها عقوبات، مثل عدم إعطاء الإشارة عند الدوران واستخدام الضوء العالي، مما يفقد قانون السير الكثير من مصداقيته؛

(ج) عدم قيام أي من البلدان الأربعة بوضع نظام لاحتساب النقاط في مخالفات المرور؛

(د) عدم استخدام الموقع الإلكتروني سواء لنشر المعلومات عن قانون السير أو لاحتساب المخالفات بعكس ما يطبق في بعض البلدان الأخرى الأعضاء في الإسكوا مثل الأردن والإمارات العربية المتحدة؛

(•) عدم تسجيل المخالفات على سائق المركبة بل على المركبة، كما يحصل في اليمن، وقد تتراكم المخالفات بشكل كبير دون اتخاذ أي إجراء بحيث يمكن أن يصل عدد المخالفات المتجمعة على المركبة الواحدة إلى ما يزيد عن 260 مخالفة⁽¹²⁾؛

(و) القوانين بنظر العديد من السائقين لا تشكل عبئاً لأنها لا تتفد، ويعود السبب في ذلك كما هو الحال في اليمن والجمهورية العربية السورية إلى عدم حصول رجال المرور على التدريب اللازم ولعدم توافر العدد الكافي من رجال المرور المخولين بملاحقة المخالفين للقوانين.

3- المقترحات

(أ) تطبيق نظام احتساب النقاط في مخالفات المرور لتكوين سجل للمخالفات التي يرتكبها السائق يسمح بتحديد ما إذا كان الأمر يستوجب سحب رخصة القيادة منه مؤقتاً أو إخضاعه لبرنامج تدريب خاصة، وفي حال تكرار المخالفات بشكل يجعل من السائق خطراً على سلامة المرور، سحب الرخصة منه نهائياً؛

(ب) تخصيص العدد الكافي من رجال المرور المدربين على ضبط السلامة على الطرق وتعزيز تطبيق القوانين مع تشديد العقوبات، وتسهيل استنفاد رجال المرور من التقنيات الحديثة لتحسين مستوى التطبيق والالتزام؛

(ج) أن تركز البلدان المعنية جهودها كأولوية لإيجاد آلية لتنفيذ القوانين السارية وليس لتحديثها.

جيم - ترخيص المركبات والسائقين

1- النقاط الإيجابية

(أ) هناك بعض المدارس الخاصة المزودة بوسائل حديثة للتدريب، والتي توفر كتيبات خاصة للتدريب النظري، وسيارات مجهزة ومعدة خصيصاً للتدريب عليها علامات تميزها لتنبية السائقين الآخرين لأخذ الحذر؛

(12) مجلة الوعي المروري، مديرية مرور العاصمة، اليمن، العدد 30، نيسان/أبريل 2006.

(ب) يستخدم القطاع الخاص في تدريب المتدربين على قيادة المركبات مما يخفف من الأعباء الملقاة على دوائر السير الحكومية.

2- النقاط السلبية

(أ) لا يوجد برنامج واضح لتدريب المدربين بحيث تتوفر فيهم المؤهلات اللازمة للتدريب، وقد ظهر من خلال الزيارات الميدانية أن الكثير من المدربين لا يعيرون اهتماماً لأبسط قواعد السلامة مثل ربط حزام الأمان أو استخدام الهاتف النقال أثناء تعليم القيادة؛

(ب) لا يمكن اعتبار الامتحان العملي مقياساً لمدى تمكن السائق مستقبلاً من القيادة، ولا يتم مثلاً تقييم الشخص طالب رخصة القيادة وفقاً للمهارات الأساسية وسلوكه أثناء القيادة. ففي الجمهورية العربية السورية يتم الامتحان العملي خلال دقائق معدودة، ولا تسجل في الامتحان نقاط لكل جانب من القيادة كاتباع إشارات المرور أو أخذ المسرب الصحيح عند الدوران وغيره. وهذا يعني أنه من الصعب تقييم المهارات الحسية عند طالب الرخصة وذلك لضيق وقت الامتحان؛

(ج) الرسوم المحددة لتعليم القيادة تعتبر ضئيلة كما هو الحال في الجمهورية العربية السورية واليمن بغض النظر عن مدى المعرفة المسبقة للمتدرب بالقيادة فنجم عن ذلك أن مدارس التدريب اختصرت ساعات التدريب العملي فلا يتلقى المتقدمون لرخص القيادة التدريب على نحو كاف.

3- المقترحات

(أ) تحديث قوانين ترخيص مكاتب القيادة بحيث يتم التحقق من مستوى المدربين ووضع معايير محددة لتعيينهم، والتحقق من مستوى أدائهم عن طريق مراقبة نجاح متدربيهم والتأكد من إلمامهم بفحص السيارات وإصلاحها وطرق التدريب الحديثة. ويمكن الاستفادة من خبرة الأردن في تدريب المدربين في معهد المرور الأردني لهذه الغاية؛

(ب) لضمان مصداقية وشمول الامتحان النظري لا بد من أن يتم هذا الامتحان باستخدام الكمبيوتر، كما هي الحال الآن في المملكة العربية السعودية؛

(ج) نظراً للزيادة الكبيرة في عدد المتقدمين لرخص القيادة وما نتج عنه من تقصير الوقت المحدد لكل ممتحن مما يعني عدم قياس قدراته للقيادة بشكل سليم، يجب أن ينظر جدياً في استخدام أجهزة محاكاة متقدمة لاختبار السائقين كما هي الحال في بعض البلدان المتقدمة؛

(د) إعطاء تدريب خاص لسائقي المركبات الثقيلة ووسائل النقل العام والتشديد على متطلبات امتحان القيادة للمركبات الثقيلة ووسائل النقل العام والتأكد من الفحوصات الطبية للمتقدمين، بما في ذلك الفحوص الطبية الخاصة للحالة النفسية والعصبية، والتأكد من إلمامهم بميكانيك السيارات وبطرق فحص المركبات للتحقق من صلاحيتها.

دال- إحصاءات حوادث المرور

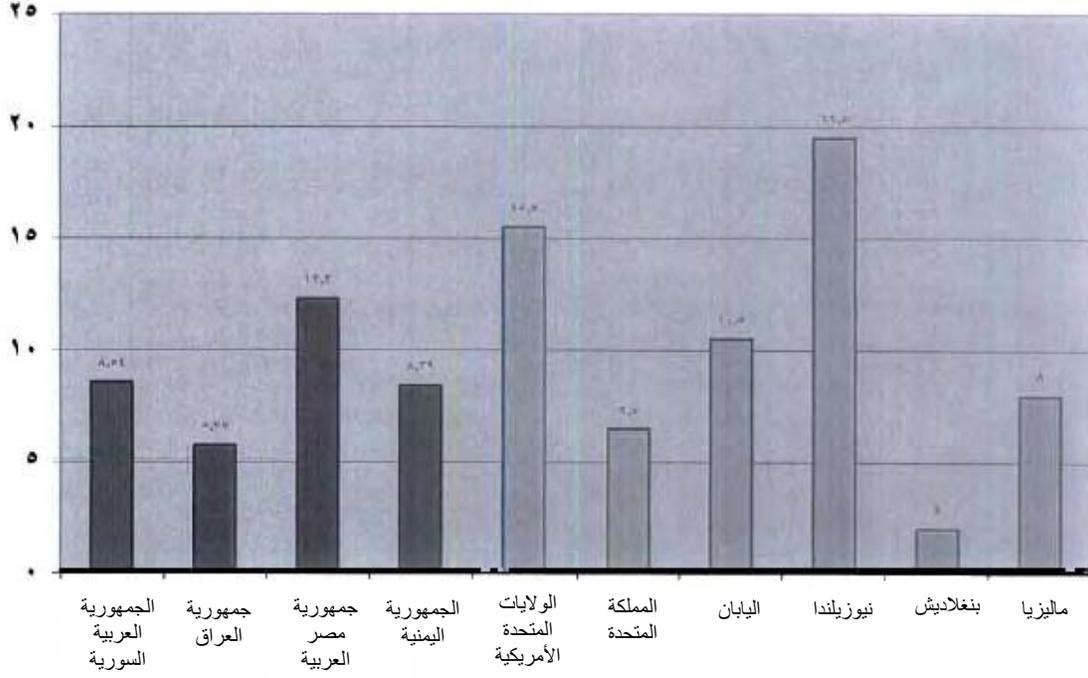
تعتبر إحصاءات المرور الأساس لأي تشخيص للخلل الحاصل بسبب حوادث المرور وتوجيه الأنظار نحو النواحي التي هي في حاجة إلى معالجة سريعة. وقد تبين من خلال هذه الدراسة صعوبة

الحصول على الإحصاءات اللازمة واختلاف قيمها باختلاف مصادر جمعها، كما هو الحال في مصر، وكذلك الافتقار إلى التحليلات. ويمكن القول إن عدم وجود نموذج واضح وشامل في تحقيقات حوادث المرور وعدم وضوح التعريفات لأسباب الحوادث يجعل الاستفادة منها في كثير من الأحيان أمراً بالغ الصعوبة.

وفي مقارنة لإحصاءات حوادث المرور التي تم عرضها في الفصل الثالث، مع تلك المسجلة في بعض بلدان العالم الأخرى⁽¹²⁾، خاصة فيما يتعلق بمؤشر الوفيات لكل 100 ألف نسمة كما هو موضح في الشكل 3، يتبين أن مصر تسجل أعلى نسبة. وبالتحقيق في الشكل 3 يتبين أن لدى بنغلاديش أفضل الإحصاءات مما قد يوحي بأنها من أحسن بلدان العالم من ناحية سلامة المرور على الطرق وأنها تتمتع بوضع متميز في هذا المجال، إلا أنه من المعلوم أن هذا الاستنتاج غير صحيح ويعزى بشكل رئيسي إلى أن عدد المركبات في بنغلاديش قليل جداً بالنسبة إلى عدد السكان مقارنة بالبلدان الأخرى مما يجعل مؤشر عدد حوادث المرور بالنسبة إلى عدد السكان منخفضاً.

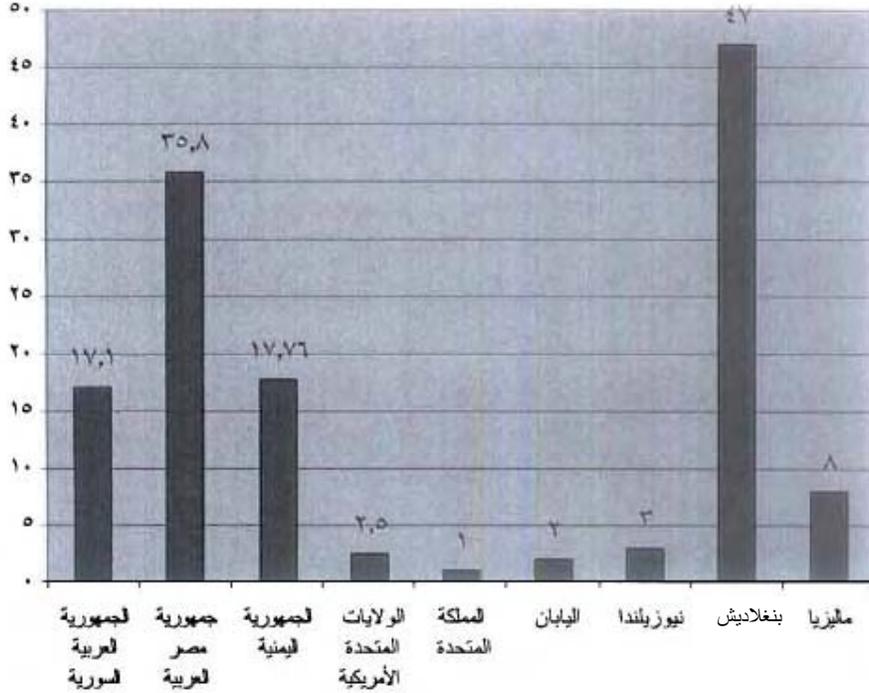
وبالنظر إلى الشكل 4 الذي يتناول مؤشر عدد الوفيات بسبب الحوادث المرورية لكل 10 آلاف مركبة، فإن الاستنتاجات التي تم طرحها أعلاه تبدو معاكسة تماماً، فبنغلاديش في الشكل 4 تبدو هي في المستوى الأسوأ بين البلدان المستعرضة، بينما اليابان والمملكة المتحدة ونيوزيلندا والولايات المتحدة الأمريكية هي الأفضل.

الشكل 3 - مؤشر عدد الوفيات لكل 100 ألف نسمة في بلدان الدراسة الأربعة وبعض البلدان غير العربية



المصدر: SWEROAD. Road Accident Statistics, Draft 04-02-13, Technical Report, December 2003

الشكل 4 - مؤشر عدد الوفيات لكل 10 آلاف مركبة في بلدان الدراسة الأربعة وبعض البلدان غير العربية



المصدر: SWEROAD. Road Accident Statistics, Draft 04-02-13, Technical Report, December 2003

بالنسبة إلى مؤشر عدد الوفيات لكل 100 ألف نسمة يتبين أن العراق هو الأفضل، وتأتي الجمهورية العربية السورية في المرتبة الثانية. ولكن من المهم أن ينظر إلى مؤشر عدد الوفيات لكل 10 آلاف مركبة، وبسبب عدم توفر إحصاءات عن عدد المركبات في العراق فإنه لا يمكن إجراء المقارنة بين البلدان الأربعة. ويلاحظ أن هناك ارتفاعاً في مؤشر حوادث المرور بغض النظر عن أي المؤشرين يتم اعتماده، ويمكن القول إنه قد يكون من المستحسن وضع مؤشر آخر يحسب عدد المركبات، وكذلك معدل المسافة التي تقطعها كل مركبة بالكيلومترات. وهذا المؤشر يدل على عدد الوفيات بالنسبة إلى المعدل السنوي للمسافة التي تجتازها المركبة الآلية قياساً بملايين الكيلومترات، ويأخذ في الاعتبار ليس فقط عدد المركبات المسجلة ولكن معدل المسافة التي تقطعها المركبة في السنة، بيد أنه من الضروري توفر البيانات الخاصة في كل بلد لوضع هذا المؤشر.

1- النقاط الإيجابية

هنالك عرض وتحليل جيد للبيانات المرورية في الجمهورية العربية السورية بالرغم من عدم شمول هذه البيانات كافة الحوادث المرورية.

2- النقاط السلبية

(أ) هناك نقص واضح في البيانات الإحصائية عن حوادث المرور ولا يوجد مركز إحصاء متخصص بالمرور لتبويب وتحليل هذه البيانات كما هو الحال في معهد المرور في الأردن؛

(ب) عدم وجود عدد كاف من محققي الحوادث مما يجعل من تجميع البيانات عن الحوادث أمراً غير ممكن، وبالتالي فإن عدد الحوادث والإصابات المسجلة لا يشكل إحصاءات دقيقة وشاملة ولا بد من إيجاد البيئة المناسبة لجمع وتحليل البيانات بشأن المرور على الطرق؛

(ج) عدم استخدام التعريف الدولي للوفاة الناتجة عن حادث مرور بعد مرور ثلاثين يوماً من وقوع الحادث مما يعني أن كثيراً من الأرقام المسجلة لحالات الوفاة هي أقل من الواقع وبالتالي لا تعكس الصورة الحقيقية لمشكلة المرور؛

(د) عدم وجود تفاصيل لموقع الحادث في قاعدة بيانات الحوادث مما يحول دون تحديد أماكنها بدقة ويجعل من الصعب تحديد النقاط السوداء التي تسمح بوضع الحلول لمعالجة مشاكل المرور.

3- المقترحات

(أ) وضع استراتيجية لتوحيد قاعدة البيانات عن حوادث المرور في هذه البلدان بغية مقارنتها على أسس صحيحة، والتأكد من فعالية الاستراتيجيات المقترحة الهادفة إلى خفض ضحايا حوادث المرور بنسب معينة؛

(ب) تطوير وتحسين نظام معلومات بشأن حوادث المرور عن طريق إدخال الطرق الحديثة لتحديد الموقع الجغرافي للحادث مثل النظام العالمي لتحديد المواقع (GPS).

هاء- التوعية والتربية بشأن سلامة المرور

أظهرت الدراسة أن جانب التوعية والتربية بشأن سلامة المرور في البلدان المشمولة يسير عشوائياً ودونما تخطيط واضح، وقد يعزى السبب في ذلك إلى غياب البرامج الواضحة في هذه البلدان وضعف نشاطات المجتمع المدني واهتماماته في موضوع سلامة المرور على الطرق، بالإضافة إلى تدني المخصصات الثابتة لتلك البرامج.

1- النقاط الإيجابية

من الصعب إظهار أي نقاط إيجابية في الممارسات الحالية المتعلقة بالتوعية والتربية بشأن سلامة المرور على الطرق في البلدان الأربعة المشمولة بالدراسة.

2- النقاط السلبية

(أ) عدم وجود منهجية واضحة تضمن رفع مستوى التربية بشأن المرور في مراحل العمر المختلفة؛

(ب) لا يوجد تقييم لمدى فعالية البرامج والنشاطات المقدمة في أيام وأسابيع المرور، ولا دراسة لمدى الحاجة إلى تغيير المنهج التقليدي المتبع في عرض برامج تلفزيونية مختصرة وإلقاء المحاضرات عن سلامة المرور على الطرق، وجوانب التمويل اللازم لها.

3- المقترحات

(أ) إدخال التقنيات الحديثة في موضوع التربية بشأن سلامة المرور وخاصة التعليم الإلكتروني في المدارس، مع التأكيد على توفير الكادر التدريبي المؤهل للقيام بهذه المهمة؛

(ب) مشاركة القطاع الخاص، مثل شركات السيارات والإطارات، في تمويل وتشجيع حملات التوعية بشأن سلامة المرور على الطرق في البلدان الأربعة ووضع برامج محددة ومستدامة في هذا الخصوص.

سادساً - التوصيات

بينت الدراسة في جزئها الأول والثاني أن هنالك تفاوتاً كبيراً بين البلدان الأعضاء في الإسكوا في معالجة قضايا السلامة على الطرق. وفيما يلي توصيات موجهة إلى البلدان الأعضاء في الإسكوا بشأن تحسين سلامة المرور على الطرق:

1- هنالك بعض الممارسات السليمة في معالجة المشاكل المتعلقة بالمرور على الطرق في بعض البلدان التي جرت فيها دراسة لسلامة المرور، ومن المفيد ان تعمم الفائدة على باقي البلدان التي لم تجر فيها مثل هذه الدراسة. ويبين الجدول 15 بعض الممارسات السليمة وزمن إدخالها وطرق متابعة تطبيقها، ولا بد من وضع المعايير لقياس درجة نجاح تطبيق هذه الممارسات ودراسة مدى تأثيرها المباشر على تحسين حالة المرور على الطرق وخفض حوادث المرور.

الجدول 15- بعض الممارسات السليمة التي تطبق في بعض البلدان الأعضاء في الإسكوا

البلد	الممارسة السليمة	تاريخ إدخالها	الفئة المعنية	طريقة متابعة تطبيقها	ملاحظات
الأردن	إنشاء معهد المرور الأردني	1996	- رجال المرور؛ - مدارس التدريب على القيادة؛ - السائقون؛ - فئات أخرى مختلفة	يتم تقييم برامج التدريب في معهد المرور، عن طريق توزيع استبيان في نهاية كل دورة	يبيء المعهد ميداناً مخصصاً لتدريب السائقين وبرامج مخصصة لمدرسي القيادة إضافة إلى جهاز منطور لمتابعة إحصاءات الحوادث وتحليلها
البحرين	1- تدريب مدرسي التوعية المرورية في جميع المدارس الابتدائية	4 دورات عملية مدة كل واحدة 4 أيام ابتداء من 2004	الأساتذة المشرفون على الأطفال بين 6 و12 عاماً	دورات عملية يقدمها مركز دراسات المواصلات والطرق بجامعة البحرين ويتم متابعتها عن طريق الإدارة العامة للمرور	التعاون بين وزارة الداخلية ومركز دراسات المواصلات والطرق ووزارة التربية والتعليم بدعم من شركة كالتكس للبتترول
	2- مشروع التوعية المرورية المستمر لطلبة الثانوية العامة	معدل 3 محاضرات سنوياً في كل مدرسة ثانوية ابتداء من شباط/فبراير 1999 حتى 2005 وهو مستمر	الشباب والمراهقون من 14 إلى 18 عاماً	محاضرات توعية وسلوك يرتب لها قسم العلاقات العامة بالإدارة العامة للمرور ويقدمها رجال المرور المدعون لذلك	التعاون بين وزارة الداخلية ووزارة التربية والتعليم
	3- مشروع الرياض للتوعية المرورية في المدارس الابتدائية وعددها 54 روضة ويتم زيادة أعدادها بشكل مستمر	ابتداء من تشرين الأول/أكتوبر 1994 وحتى عام 2005 وهو مستمر	الأطفال من 6 إلى 12 عاماً	أساتذة التوعية بشأن سلامة المرور ورجال المرور	بتمويل عدد من المؤسسات في المملكة والتنسيق بين اللجنة العليا للسلامة المرورية في الرياض ووزارة الداخلية
الإمارات العربية المتحدة	4- استخدام الصندوق الذكي في السيارة	تحت التجربة	السائقون	يتم تسجيل مخالقات السرعة إلكترونياً	يتطلب تطبيق هذه الممارسة موافقة إدارة ترخيص الأليات والسائقين
المملكة العربية السعودية	5- خريطة حوادث المرور	2004	الجهات المختصة لجمع بيانات حوادث المرور	يتم إصدار خرائط تشمل كافة المعلومات عن سلامة المرور على الطرق	يتطلب وجود وتطبيق نظام GPS

المصدر: معلومات جمعت بشكل شخصي من البلدان المذكورة في الجدول.

2- من الواضح أن برامج تحسين سلامة المرور على الطرق في بلدان منطقة الإسكوا يتم معالجتها بشكل وطني، ولا تبذل جهود من أجل إقامة تعاون إقليمي في هذا المجال. وقد ساهمت بعض التجارب مثل أسابيع المرور في بلدان منطقة الخليج بشكل أولي في الإعداد المشترك لحملة التوعية، إلا أن هناك حاجة إلى المزيد من عمليات التخطيط وجمع المعلومات وتوحيد برامج التوعية والتربية بشأن سلامة المرور بين بلدان منطقة الإسكوا.

3- لا يزال التعامل مع مشكلة سلامة المرور يقوم على أساس أنها مشكلة محدودة، ولا بد من تضافر الجهود ورصد المخصصات اللازمة من أجل وضع الحلول وزيادة الرقابة في مجال المرور على الطرق ووسائل ملاحقة المخالفين وتمويل الدراسات العملية وإدخال التكنولوجيا الحديثة سواء في برامج التربية والتوعية بشأن سلامة المرور أو في مدارس تدريب القيادة وتأهيل الجهاز المختص بسلامة المرور على الطرق.

4- إن تعدد الجهات التي تتناول موضوع سلامة المرور على الطرق يتطلب أن تكون هناك لجنة وطنية للسلامة كذلك التي أنشئت في الأردن والبحرين والمملكة العربية السعودية، تتولى التنسيق بين الجهات المختلفة وتُعطي صلاحية إعداد البرامج والمراقبة والمتابعة ووضع استراتيجيات واضحة تهدف إلى خفض الحوادث والإصابات الناتجة عن حوادث المرور على الطرق.

5- تم طرح العديد من المقترحات لكل بلد على حدة في الجزئين الأول والثاني من الدراسة، ويمكن لكل بلد النظر في الجانب الذي يعنيه من أجل معالجة المشكلات التي تخصه بغية تحسين وضع سلامة المرور على طرقه.

6- يشكل نقص الإحصاءات عن حوادث المرور مشكلة هامة في البلدان الأربعة. ولا يمكن وضع استراتيجية وطنية لرفع مستوى سلامة المرور وقياس مدى نجاحها في غياب رصد دقيق لحوادث المرور، لذا يجب العمل على إحداث مركز متخصص في هذه البلدان للإشراف على كافة الجوانب المتعلقة بإحصاءات حوادث المرور من حيث جمعها وتسجيلها وتحليلها.

7- لا بد من إجراء دراسات تفصيلية لتحديد حجم الخسائر الناجمة عن حوادث المرور في كل من البلدان الأربعة تشمل الخسائر المالية المباشرة وغير المباشرة والخسائر الاجتماعية وغير المنظورة.