

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، ٢٠٠٧

(*) أصدرت الإسكوا الجزء الأول من هذه الدراسة بعنوان "استعراض أوضاع السلامة المرورية في بلدان مختارة من منطقة الإسكوا" في عام ٢٠٠٥، 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 بالتعاون 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 ٢٠٠٥ وتناول حالة سلامة المرور في ثماني بلدان أعضاء في الإسكوا هي المملكة الأردنية الهاشمية، ودولة الإمارات العربية المتحدة، ومملكة البحرين، والمملكة العربية السعودية، وسلطنة عُمان، 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.....
١	مقدمة.....

الفصل

٤	أولاً- التشريعات الخاصة بسلامة المرور على الطرق.....
٤	ألف- لمحة عامة
٥	باء- مخالفات المرور والإجراءات والعقوبات
١٥	ثانياً- رخص قيادة المركبات ومدارس تعليم القيادة
١٥	ألف- الجمهورية العربية السورية.....
١٥	باء- جمهورية العراق
١٨	جيم- جمهورية مصر العربية
٢٠	دال- الجمهورية اليمنية
٢١	ثالثاً- إحصاءات حوادث المرور على الطرق
٢١	ألف- الجمهورية العربية السورية.....
٢٥	باء- جمهورية العراق
٢٨	جيم- جمهورية مصر العربية
٣٠	دال- الجمهورية اليمنية
٣٣	رابعاً- التوعية والتربية بشأن سلامة المرور على الطرق
٣٣	ألف- الجمهورية العربية السورية.....
٣٥	باء- جمهورية العراق
٣٧	جيم- جمهورية مصر العربية
٣٨	دال-الجمهورية اليمنية.....
٣٩	خامساً- تحليل للوضع الراهن لسلامة المرور في البلدان المشمولة بالدراسة.....
٣٩	ألف- ملاحظات عامة
٤٠	باء- التشريعات الحالية فيما يتعلق بمخالفات المرور والإجراءات والعقوبات
٤١	جيم- ترخيص المركبات والسائقين
٤٢	دال- إحصاءات حوادث المرور
٤٥	هاء- التوعية والتربية بشأن سلامة المرور
٤٧	سادساً- التوصيات

المحتويات (تابع)

الصفحة

قائمة الجداول

٤	قوانين المرور في بلدان الدراسة الأربعة.....	١-
٢٠	أنواع الدورات التدريبية بمدرسة تعليم القيادة في اليمن.....	٢-
٢٣	مؤشرات حوادث السير للسنوات ١٩٧٥-٢٠٠٦ في الجمهورية العربية السورية.....	٣-
٢٤	مؤشرات وفيات حوادث الطرق لعام ٢٠٠٥ في بلدان مختارة.....	٤-
٢٤	مقارنة حوادث المرور بين عامي ٢٠٠٣ و ٢٠٠٤ في الجمهورية العربية السورية.....	٥-
٢٥	المخالفات الخطرة التي تم ضبطها خلال عامي ٢٠٠٣ و ٢٠٠٤ في الجمهورية العربية السورية.....	٦-
٢٦	قتلى حوادث المرور المسجلون وفقاً للفئات العمرية للسنوات ١٩٩٢-٢٠٠١ في العراق.....	٧-
٢٦	حوادث المرور المسجلة وفقاً لنوع الحادث وخطورته للسنوات ١٩٩٢-٢٠٠١ في العراق.....	٨-
٢٧	المؤشرات الرئيسية لحوادث المرور المسجلة للسنوات ١٩٩٢-٢٠٠١ في العراق.....	٩-
٢٧	حوادث المرور على بعض طرق الهيئة العامة للطرق والكباري والنقل البري للسنوات ١٩٩٧-٢٠٠٢ في مصر.....	١٠-
٣٠	حوادث المرور ونتائجها البشرية والمادية والمخالفات للسنوات ١٩٩٦-٢٠٠٦ في اليمن.....	١١-
٣١	وفيات حوادث المرور للسنوات ٢٠٠٠-٢٠٠٦ والمتوسط اليومي لعدد الوفيات في اليمن.....	١٢-
٣١	إجمالي الخسائر المادية للسنوات ٢٠٠٠-٢٠٠٦ ونسبتها من الناتج المحلي الإجمالي في اليمن.....	١٣-
٣٢	الأهداف المقررة لخفض عدد ضحايا حوادث المرور في بلدان مختارة من العالم.....	١٤-
٤٠	بعض الممارسات السليمة التي تطبق في بعض البلدان الأعضاء في الإسكوا.....	١٥-

قائمة الأشكال

٢٦	حوادث المرور المسجلة للسنوات ١٩٩٢-٢٠٠١ في العراق.....	١-
٢٨	حوادث المرور المسجلة وفقاً للإنارة للسنوات ١٩٩٢-٢٠٠١ في العراق.....	٢-
٤٣	مؤشر عدد الوفيات لكل ١٠٠ ألف نسمة في بلدان الدراسة الأربعة وبعض البلدان غير العربية.....	٣-
٤٤	مؤشر عدد الوفيات لكل ١٠ آلاف مركبة في بلدان الدراسة الأربعة وبعض البلدان غير العربية.....	٤-

مقدمة

إن حوادث المرور على الطرق، بالإضافة إلى ما تسببه من قتلى وجرحى وأضرار في الممتلكات العامة والخاصة، تؤثر على الإنسان المسبب للحدث كما على الذي أصابه الضرر من جرائه حيث تنعكس النتائج تعطيلاً 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 ١ في المائة من الناتج القومي الإجمالي في البلدان المنخفضة الدخل، و١,٥ في المائة في البلدان المتوسطة الدخل، و٢ في المائة في البلدان المرتفعة الدخل^(١).

ومن أصل التكلفة العالمية التي تقدر بما قيمته ٥١٨ مليار دولار أمريكي سنوياً تبلغ خسائر البلدان المنخفضة الدخل والبلدان المتوسطة الدخل ٦٥ 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 ٢ في المائة من عدد السيارات في العالم وفيها ٤ في المائة فقط من عدد سكان العالم، إلا أنها تسجل ٦ 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 ٢٠ 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 ١٠ في المائة لنفس الفترة^(٢).

وفي عام ٢٠٠٢ قدر عدد من قضوا نحبتهم في العالم بسبب حوادث المرور على الطرق بنحو ١,١٨ مليون نسمة، أي بمتوسط بلغ ٢٤٢ ٣ حالة وفاة يومياً، وبلغت نسبة الوفيات الناجمة عن إصابات حوادث المرور على الطرق ٢,١ في المائة من مجموع الوفيات في العالم، مما يجعل هذه الإصابات تحتل المرتبة الحادية عشرة بين الأسباب الرئيسية للوفاة في العالم^(٣). وعليه، فقد أصدرت الجمعية العامة للأمم المتحدة قرارات متتالية في هذا المجال كان آخرها القرار ٥/٦٠ المؤرخ ٢٦ تشرين الأول/أكتوبر ٢٠٠٥ بعنوان "تحسين السلامة على الطرق في العالم" والذي دعا اللجان الإقليمية للأمم المتحدة ومنظمة الصحة العالمية إلى الاشتراك 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.

(١) منظمة الصحة العالمية والبنك الدولي، التقرير العالمي عن الوقاية من الإصابات الناجمة عن حوادث المرور: موجز، ٢٠٠٤، ص ٢.

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

(٣) منظمة الصحة العالمية والبنك الدولي، التقرير العالمي عن الوقاية من الإصابات الناجمة عن حوادث المرور: موجز، ٢٠٠٤، ص ١١.

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 ٩ إلى ١٢ أيار/مايو ٢٠٠٥ اتخذت الإسكوا القرار ٢٦٥ (د-٢٣) 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 ٨ إلى ١١ أيار/مايو ٢٠٠٦ القرار ٢٧٩ (د-٢٤) 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 ٢٨ و ٢٩ تشرين الثاني/نوفمبر ٢٠٠٥ حضرها ممثلون من ١٢ 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 والشراسة العالمية للسلامة على الطرق، ورشة عمل لاحقة حول بناء القدرات الوطنية للتخصيص لأسبوع الأمم المتحدة العالمي الأول للسلامة على الطرق، في القاهرة يومي ٢٠ و ٢١ كانون الأول/ديسمبر ٢٠٠٦ حضرها ممثلون من ١٣ 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 ٢٠٠٧، 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 ٥/٦٠.

وخلال أسبوع الأمم المتحدة العالمي الأول للسلامة على الطرق الذي عقد في جنيف في الفترة من ٢٣ إلى ٢٩ نيسان/أبريل ٢٠٠٧، 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 ٢٣ و ٢٤ نيسان/أبريل ٢٠٠٧ التي شارك فيها شباب من ١٠٠ بلد تتراوح أعمارهم بين ١٨ و ٢٥ 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 ١ القوانين المتعلقة بالمرور في هذه البلدان.

الجدول ١- 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 ٣١ لعام ٢٠٠٤ المتعلق بشؤون السير والمركبات	١١ تموز/يوليو ٢٠٠٤	١٢ باب	٢٢٢	١١١	إدارة التوجيه المعنوي في وزارة الداخلية وصدر في الجريدة الرسمية بتاريخ ١١ تموز/يوليو ٢٠٠٤
العراق	قانون المرور رقم ٨٦ لسنة ٢٠٠٤	٢٠٠٤				ضمن الفقرة (ب) من قانون إدارة الدولة العراقية للمرحلة الانتقالية
مصر	قانون المرور رقم ٦٦ لسنة ١٩٧٣ المعدل بالقانون رقم ١٥٥ لسنة ١٩٩٩ ولائحته التنفيذية الصادرة سنة ٢٠٠٠	١٩٧٣	٧ أبواب	٨٤	٤٥	رئاسة الجمهورية وصدر في الجريدة الرسمية العدد ٣٤ في ٢٣ آب/أغسطس ١٩٧٣
اليمن	القانون رقم ٤٦ لسنة ١٩٩١ بشأن المرور، المعدل سنة ٢٠٠٠، وآخر تعديل سنة ٢٠٠٢	١٩٩١ ٢٠٠٠ ١٨ آذار/مارس ٢٠٠٢	٨ فصول	٧٨	٧٩	رئاسة الجمهورية

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

- دراسة عن سلامة المرور في العراق، ٢٠٠٧، أعدها للإسكوا الاستشاري عصام كاظم البلداوي، رئيس الدائرة الفنية في مديرية المرور العامة بوزارة الداخلية.
- دراسة عن سلامة المرور في مصر، ٢٠٠٧، أعدها للإسكوا الاستشاري أسامة عقيل، أستاذ الطرق والمرور والمطارات في جامعة عين شمس.
- عبد الله علي النويرة، قواعد وآداب المرور، ٢٠٠٤، 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 الاتئان 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.

١- 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 ١٠ أيام إلى شهر والغرامة ٢٠٠٠ 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 ١٠٠٠ 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 ١٠٠٠ 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 ٢٠٠٠ 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 ٢٠٠٠ 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 ٢٠٠٠ 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 ١٠ أيام إلى شهر والغرامة ٢٠٠٠ ل. س	سحب إجازة السوق من شهر إلى ثلاثة أشهر
مخالفة تعرفه أجور النقل	تقديم المخالف للقضاء سحب إجازة السوق	الغرامة ٥٠٠٠ 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 الموقود المرخص باستخدامه للمركبة	حجز المركبة حتى إزالة المخالفة سحب إجازة السوق	١٥٠٠	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	١٥٠٠	
تغيير أحد أوصاف المركبة أو إجراء تعديل جوهري عليها قبل الحصول على ترخيص بذلك	حجز المركبة حتى إزالة المخالفة	١٥٠٠	
وضع لوحات تسجيل على المركبة مخالفة للنماذج النظامية	حجز المركبة حتى إزالة المخالفة	١٥٠٠	
تركيب أجزاء إضافية على المركبة (عوارض وغيرها) تتجاوز أبعادها الأساسية	حجز المركبة حتى إزالة المخالفة	١٥٠٠	
إلحاق الضرر بالطرق العامة سواء حدث هذا الضرر من المركبة أو من حمولتها (تطاير مواد، تساقط أشياء، إلخ)	حجز المركبة حتى إزالة المخالفة سحب إجازة السوق	١٥٠٠	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	١٥٠٠	

نوع المخالفة	التدبير الوقائي الذي تتخذه الشرطة المختصة بحق المخالف	العقوبة (بالليرة السورية)	التدبير الاحترازي
تسيير مركبة قبل الترخيص لها بالسير	حجز المركبة حتى إزالة المخالفة	١ ٥٠٠	
استعمال الأبواق ذات الأصوات المتعددة والصارخات والصفارات	حجز المركبة حتى إزالة المخالفة	١ ٠٠٠	
تسيير مركبة برخصة سير انتهى مفعولها	حجز المركبة حتى إزالة المخالفة	١ ٠٠٠	
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	حجز المركبة حتى إزالة المخالفة سحب إجازة السوق	١ ٠٠٠	سحب إجازة السوق لمدة ١٥ يوماً
تجهيز أو إضافة أو وضع ما يحجب الرؤية من داخل المركبة إلى خارجها أو بالعكس	حجز المركبة حتى إزالة المخالفة	١ ٠٠٠	
عدم مراعاة الميزات الفنية الواجب توفرها في سيارات البولمان	حجز المركبة حتى إزالة المخالفة	١ ٠٠٠	
عدم تغطية الحمولة القابلة للتناثر أثناء سير المركبة بغطاء محكم	حجز المركبة حتى إزالة المخالفة سحب إجازة السوق	٢ ٠٠٠	سحب إجازة السوق لمدة ١٥ يوماً
عدم تجهيز المركبة بجهاز إطفاء حريق	حجز المركبة حتى إزالة المخالفة	٥٠٠	
تجهيز المركبة بمشعاع إضافي (برجكتور)	حجز المركبة حتى إزالة المخالفة	٥٠٠	

(د) المخالفات التي تستوجب سحب رخصة السير للمركبة

نوع المخالفة	التدبير الوقائي الذي تتخذه الشرطة المختصة بحق المخالف	العقوبة (بالليرة السورية)
عدم تركيب عادم أو تركيبه بصورة غير نظامية أو خروج أصوات أو ضوضاء أو دخان مضر بالصحة العامة	سحب رخصة السير لحين إزالة المخالفة	١ ٠٠٠
زيادة عدد المقاعد عن العدد المحدد في رخصة السير	سحب رخصة السير لحين إزالة المخالفة	٥٠٠
تركيب أكثر من هوائي واحد للمذياع على السيارة	سحب رخصة السير لحين إزالة المخالفة	٢٠٠

(هـ) 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	١ ٥٠٠	سحب إجازة السوق لمدة ١٥ يوماً
عدم تقيد سائق المركبة بإشارات المرور الضوئية أو عدم إطاعة الإشارات المعطاة من قبل منظم المرور	سحب إجازة السوق	١ ٥٠٠	سحب إجازة السوق من شهر إلى ثلاثة أشهر
قيادة المركبة في اتجاه ممنوع بدلالة الشاحصة أو في اتجاه معاكس لحركة المرور	سحب إجازة السوق	١ ٥٠٠	سحب إجازة السوق من شهر إلى ثلاثة أشهر
تجاوز السرعة القصوى أو المحددة للمناطق المأهولة أو على الطرقات العامة	سحب إجازة السوق	١ ٥٠٠	سحب إجازة السوق من شهر إلى ثلاثة أشهر
إجراء سباق على الطرقات دون ترخيص أو مخالفة شروط السباق	سحب إجازة السوق	٨ ٠٠٠ لمنظم السباق ٣ ٠٠٠ لكل متسابق ٣ ٠٠٠ 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	١ ٠٠٠	سحب إجازة السوق لمدة ١٥ يوماً
وقوف المركبات العامة في غير المواقف المخصصة لها أو أخذ الركاب من غير المواقف أو إنزالهم في غيرها	سحب إجازة السوق	١ ٠٠٠	سحب إجازة السوق لمدة ١٥ يوماً
تجاوز وسائل نقل الركاب العامة للمسرب المخصص لها (الخط الأصفر المتصل)	سحب إجازة السوق	١ ٠٠٠	سحب إجازة السوق لمدة ١٥ يوماً
عدم الوقوف في حالة ارتكاب حادث أدى إلى وقوع أضرار مادية	سحب إجازة السوق	١ ٠٠٠	سحب إجازة السوق لمدة شهر
التجاوز في حالة توقف رتل من السيارات بسبب عرقلة السير	سحب إجازة السوق	٥٠٠	سحب إجازة السوق لمدة ١٥ يوماً
ترك المركبة واقفة على الخطوط الحديدية أو في حرمها أو اجتيازها من الممرات غير المسموح بها	إزالة المخالفة وسحب إجازة السوق	١ ٠٠٠	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.

٢- جمهورية العراق

صدر أول قانون للمرور في العراق تحت اسم قانون وسائط النقل البرية رقم (٥٠) لسنة ١٩٣٥ 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 متفاوتة، أصبحت الحاجة ملحة لإصدار قانون جديد يواكب التطورات المتحققة فصدر قانون المرور رقم (٤٨) لسنة ١٩٧١. 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 ١٩٨٩ ولم تسنح الفرصة لإصداره إلا بعد عام ٢٠٠٣ 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 ٣٠ من قانون إدارة الدولة العراقية للمرحلة الانتقالية تم إصدار القانون رقم (٨٦) لسنة ٢٠٠٤ 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:

- (١) عدم امتثال السائق لإشارات المرور الضوئية أو إشارات رجل المرور؛
- (٢) قيادة مركبة بصورة معاكسة لوجهة المرور المقررة من سلطات المرور؛
- (٣) قيادة مركبة دون أضواء أمامية وخلفية ليلاً؛
- (٤) قيادة مركبة خالية من لوحة تسجيل؛
- (٥) قيادة المركبة بإهمال ورعونة؛
- (٦) قيادة المركبة بسرعة تزيد على السرعة المقررة قانوناً؛
- (٧) مضي مدة ثلاثين يوماً على كتاب بيع المركبة وعدم مراجعة دائرة التسجيل المختصة لغرض تسجيلها أو تثبيت موقفها؛
- (٨) مخالفة قواعد السير والمرور على الطريق السريع؛
- (٩) مخالفة البيانات والتعليمات الصادرة عن مديرية المرور العامة.

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

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

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

- (١) 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؛
- (٢) تجاوز الارتفاع المقرر للمواد المحملة في سيارة الحمل وفق ما تحدده شرطة المرور؛
- (٣) قيادة مركبة ذات لوحة تسجيل غير واضحة أو تالفة؛
- (٤) عدم استعمال حزام الأمان في المركبات التي تتوفر فيها أحزمة الأمان أثناء سيرها في الطرق العامة؛
- (٥) 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؛
- (٦) اجتياز السائق سيارة أخرى من الجهة اليمنى أو الاجتياز الخاطئ.

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

- (١) استعمال الضوء العالي بالشكل الذي يؤثر على سائقي المركبات الأخرى؛
- (٢) قيادة مركبة لا يتوفر فيها الحد الأدنى من شروط المتانة والأمان المنصوص عليها في القسم (١٣) من قانون المرور؛
- (٣) وضع ملصقات الزينة والإعلان والكتابة والرسم على زجاج السيارة الأمامي أو الخلفي بشكل يؤثر على الرؤية؛

- (٤) مخالفة قواعد السير الآمن؛
(٥) مخالفة علامات المرور الشاخصة أو الأرضية؛
(٦) نقل الركاب على جوانب السيارة أو على جزء خارجي منها؛
(٧) فتح باب السيارة من جهة اليسار قبل التأكد من خلو جهة المرور من المركبات.
(هـ) يعاقب من ارتكب إحدى المخالفات الآتية بغرامة مقدارها خمسة آلاف دينار:

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

لقد نظم القسم (١٩) والقسم (٢٠) 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 الجench 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.

٣- جمهورية مصر العربية

ينص القانون رقم ٦٦ لسنة ١٩٧٣ والمعدل بالقانون رقم ١٥٥ لسنة ١٩٩٩ 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.

٤- الجمهورية اليمنية

صدر القانون رقم (٤٦) لسنة ١٩٩١ بقرار جمهوري في ١٣ نيسان/أبريل ١٩٩١ وكان أول قانون مرور يصدر في اليمن ويتضمن ثمانية فصول مؤلفة من ثمانية وسبعين مادة. وأجري أول تعديل عليه في سنة ٢٠٠٠ بصدر القانون رقم (٣١) لسنة ٢٠٠٠ وهو عبارة عن إضافة إلى المادة ٧٠ من القرار السابق. وفي ١٨ آذار/مارس ٢٠٠٢ صدر القانون رقم (١٢) لسنة ٢٠٠٢ الخاص بتعديل بعض أحكام القانون رقم (٣١) لسنة ٢٠٠٠ بشأن المرور^(٤). وفيما يلي مخالفات المرور وعقوباتها وفقاً لما نص عليه قانون المرور وتعديلاته^(٥):

(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 ٤ أشهر ولا تزيد على سنتين أو غرامة لا تقل عن ٢٠ ألف ريال ولا تزيد على ٦٠ ألف ريال
قيادة المركبة تحت تأثير المسكرات أو المخدرات	الحبس مدة لا تقل عن ٣ أشهر ولا تزيد على سنتين أو غرامة لا تقل عن ١٠ آلاف ريال ولا تزيد على ٣٠ 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 ٢٠ ألف ريال

(٤) عبد الله علي النويرة، قواعد وأداب المرور، ٢٠٠٤، اليمن الصفحات ١١٨ إلى ١٩٧.

(٥) المركز اليمني للتوثيق والتوعية، الدليل الإرشادي للسائقين، ٢٠٠٥، إعداد أحمد عبد الرقيب العامري.

المخالفة	العقوبة
التسبب أثناء قيادة المركبة بإصابة شخص وكان من المتعذر على السائق الوقوف لإسعافه لأسباب تتعلق بسلامته ولم يتم إبلاغ أقرب مركز شرطة بذلك	الحبس مدة لا تزيد على شهر أو غرامة لا تزيد على ٢٠ 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 ٢٠ ألف ريال
استعمال لوحة أرقام مزورة على المركبة	الحبس مدة لا تزيد على شهر أو غرامة لا تزيد على ٢٠ ألف ريال
قيادة مركبة لا تتوفر فيها الشروط والتجهيزات والمواصفات الميكانيكية أو الكهربائية	الحبس مدة لا تزيد على شهر أو غرامة لا تزيد على ٢٠ ألف ريال
السماح للأحداث بقيادة المركبة	الحبس مدة لا تزيد على شهر أو غرامة لا تزيد على ٢٠ ألف ريال
إصابة شخص على الطريق أثناء قيادة مركبة ومحاولة الهرب	الحبس مدة لا تزيد على شهر أو غرامة لا تزيد على ٢٠ 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 ٢٠ 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 ٢٠ ألف ريال
قيادة المركبة بسرعة وطيش أو عدم انتباه	الحبس مدة لا تزيد على أسبوعين أو غرامة لا تزيد على ١٠ 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 ١٠ آلاف ريال
قيادة المركبة دون أن تكون مسجلة لدى جهة الترخيص المختصة	الحبس مدة لا تزيد على أسبوعين أو غرامة لا تزيد على ١٠ آلاف ريال

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

المخالفة	العقوبة
قيادة المركبة بعكس اتجاه السير المقرر للسير على الطرق الرئيسية المفصولة بالاتجاهات	الحبس مدة لا تقل عن ٧ أيام ولا تزيد على ١٤ يوماً أو غرامة لا تقل عن ٥ آلاف ريال ولا تزيد على ١٥ ألف ريال
السير بسرعة تزيد عن الحد الأقصى المصرح به في المناطق المأهولة بالسكان	الحبس مدة لا تقل عن ٧ أيام ولا تزيد على ١٤ يوماً أو غرامة لا تقل عن ٥ آلاف ريال ولا تزيد على ١٥ ألف ريال
إيقاف محرك السيارة عن الدوران بقصد تسييرها في المنحدرات بقوة اندفاعها	الحبس مدة لا تقل عن ٧ أيام ولا تزيد على ١٤ يوماً أو غرامة لا تقل عن ٥ آلاف ريال ولا تزيد على ١٥ ألف ريال
قيادة المركبة بعجلات حديدية دون غطاء مطاطي على الطريق المعبد	الحبس مدة لا تقل عن ٧ أيام ولا تزيد على ١٤ يوماً أو غرامة لا تقل عن ٥ آلاف ريال ولا تزيد على ١٥ ألف ريال
تسيير المعدات والجرارات المجهزة بالسلاسل المعدنية على الطريق المعبد	الحبس مدة لا تقل عن ٧ أيام ولا تزيد على ١٤ يوماً أو غرامة لا تقل عن ٥ آلاف ريال ولا تزيد على ١٥ ألف ريال
وضع أو إلقاء أي مواد كالأحجار والزيوت والنفايات على الطريق سواء أثناء قيادة المركبة أو أثناء وقوفها	الحبس مدة لا تقل عن ٧ أيام ولا تزيد على ١٤ يوماً أو غرامة لا تقل عن ٥ آلاف ريال ولا تزيد على ١٥ ألف ريال
عدم الوقوف في حال وقوع حادث أدى إلى أضرار مادية	الحبس مدة لا تقل عن ٧ أيام ولا تزيد على ١٤ يوماً أو غرامة لا تقل عن ٥ آلاف ريال ولا تزيد على ١٥ ألف ريال

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

المخالفة	العقوبة
معرفة مالك المركبة أو من يقوم مقامه بأن سائقها قد ارتكب حادث مرور وتخلّفه عن إعطاء المعلومات التي باستطاعته إعطاؤها ويكون من شأنها أن تؤدي إلى التعرف على هوية السائق مرتكب الحادثة والقبض عليه (ويعتبر في حكم التخلّف كل من امتنع عن الإدلاء بالمعلومات)	الحبس مدة لا تزيد عن ٦ أشهر أو غرامة لا تزيد على ٥ آلاف ريال أو العقوبتان معاً
الإدلاء ببيانات أو تقديم أدلة حول أية وقائع مطلوبة بصورة قانونية مع العلم بأنها غير صحيحة	الحبس مدة لا تزيد عن ٦ أشهر أو غرامة لا تزيد على ٥ آلاف ريال أو العقوبتان معاً

(د) ملاحظات عامة

(١) الحكم بالعقوبات المنصوص عليها في قانون المرور لا يخل بحق المجني عليه في التعويض عن الإصابة أو الدية لورثته؛

(٢) 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؛

(٣) 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؛

(٤) في حال عدم تسديد الغرامة خلال سبعة أيام من تاريخ توقيع المخالفة يُحال 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^(٦)

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

١ - 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.

(٦) 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 (٢١) 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 بكليتي العقوبتين إذا سمح لشخص غير مجاز بالسوق بقيادة تلك المركبة.

٢- 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 لوزارة الداخلية بصلاحية إصدار التعليمات بشأن تنظيم عمل الكراجات الأهلية المخصصة لفحص المركبات بموجب القرار (٩٥٥) الصادر في عام ١٩٨٧ والذي اشترط لمنح شخص ما إجازة إجراء فحص مواصفات المتانة والأمان ما يأتي:

- (أ) أن يكون عراقي الجنسية؛
- (ب) ألا يقل عمره عن ٢٥ 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)؛
- (هـ) 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 وبحول دون تكديس العمل في حال وجود أماكن قليلة لدائرة السير، وقد أثبتت تجربة المملكة العربية السعودية نجاحاً ملحوظاً في هذا المجال.

٣- شروط فتح مكاتب تعليم قيادة السيارات

تنص المادة الرابعة من القرار رقم (٢) لسنة ١٩٨٢ على وجوب أن تتوفر الشروط التالية لفتح مكتب تعليم قيادة السيارات:

- (أ) هيئة تعليم تتكون من مدير ومعلمين ومدرسين؛
- (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:

- (١) أن تتوفر فيها شروط المتانة والأمان المنصوص عليها في قانون المرور؛
- (٢) أن تتوفر فيها الأجهزة الإضافية الآتية:
- (٣) عتلة موقف قدمي إضافية في الجهة التي يجلس فيها المدرب؛
- (٤) عتلة ناقل قدمي إضافية في الجهة التي يجلس فيها المدرب؛
- (٥) مرآة أمامية إضافية أمام المدرب؛
- (٦) مرآة جانبية إضافية بجوار المدرب؛

(د) وسائل إيضاح عامة حديثة؛

(هـ) 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 ٢٥ سنة؛

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

(د) أن يكون حسن السلوك والسمعة؛

(هـ) 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 والسياسة.

يتم تحديد الأجر الذي يدفعه المتدرب للمكتب بقرار من لجنة تؤلف من ممثلين عن وزارة الداخلية وجمعية السيارات والسياسة 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 ٣٠ مكتباً في بغداد وإلى معدل ٣ إلى ٥ مكاتب في كل من المحافظات الأخرى، إلا أن تلك المكاتب قد جمد نشاطها بسبب توقف عملية منح إجازات السوق منذ عام ٢٠٠٣ ولتاريخه، وهذا يعني أن معظم السائقين الجدد لم يتلقوا تعليمًا 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 ٦٦ لسنة ١٩٧٢ والمعدل بالقانون رقم ١٥٥ لسنة ١٩٩٩ ولائحته التنفيذية جميع التشريعات الخاصة بالمرور ومنها قواعد منح الرخص للسائقين والعقوبات والغرامات المطبقة على المخالفات وقواعد ترخيص المركبات.

١- رخصة القيادة

يشمل قانون المرور عشر مواد تنظم الترخيص بقيادة المركبات، من المادة ٣٤ إلى المادة ٤٣، 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 ولقيادة الأوتوبيس الصغير؛

(ج) رخصة قيادة درجة ثانية لقيادة سيارة أوتوبيس متوسط؛

(د) رخصة قيادة درجة أولى لقيادة جميع أنواع السيارات؛

(هـ) رخص متخصصة لقيادة جرار زراعي أو مترو أو ترام أو دراجة نارية خاصة أو سيارة عسكرية أو سيارة شرطة أو القيادة المؤقتة للتعليم.

ويُشترط 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 ١٠ سنوات لرخصة القيادة الخاصة و ٥ 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.

٢- رخصة تسيير المركبة

ينص قانون المرور على قواعد ترخيص المركبات في ٢٤ مادة، من المادة ١٠ إلى المادة ٣٣، تتلخص فيما يلي:

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

(هـ) 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.

٣- الترخيص لمكاتب ومدارس تعليم قيادة السيارات

ينص قانون المرور الحالي من المادة ٢٨٧ إلى المادة ٣٠٨ على قواعد الترخيص بممارسة مهنة تعليم قيادة السيارات وإنشاء مدارس لتعليم قيادة السيارات وإجراءات الترخيص ونماذج 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 ٢١ مدرسة لتعليم قيادة السيارات، وفي حين أن هذه المدارس موزعة على ١٨ محافظة، ويوجد ٣ منها في صنعاء، فإن محافظتي مأرب والجوفاء فقط تخلوان من مدارس تعليم القيادة. ويتم إعطاء الدورات التعليمية لمن جاوز الـ ١٨ سنة، ويطلب إلى المتقدم تقديم ٤ صور شخصية مع صورة عن البطاقة الشخصية، أو العائلية أو العسكرية أو جواز السفر. وتختلف الرسوم ومدة التدريب وفقاً لمؤهلات السائق. ويبين الجدول ٢ أنواع الدورات المقدمة في مدرسة صنعاء لتعليم قيادة السيارات.

الجدول ٢ - أنواع الدورات التدريبية بمدرسة تعليم القيادة في اليمن

نوع الدورة	المدة	الرسوم (ريال يمني)	شروط الالتحاق
الطويلة	أسبوعان	٢٥ ٠٠٠	١- من لا يجيد القيادة ولا يقل سنه عن ١٨ سنة. ٢- أن يكون لائقاً من الناحية الصحية.
المكثفة	٣-٤ أيام	٥ ٠٠٠	كل من يجيد القيادة ولا يحمل رخصة قيادة من أي نوع ولا يقل سنه عن ١٨ سنة
القصيرة	٢-٣ أيام	٢ ٠٠٠	كل من يجيد القيادة ويحمل رخصة قيادة يمنية أو غير يمنية ويرغب في تجديدها
التكميلية	٥ ساعات	٧ ٥٠٠	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 وآداب المرور وإشاراته، 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 ٨٥ 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 تنتسب 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 والجرح 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

١ - 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.

٢- 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.

٣- طرق نشر الإحصاءات

تنتشر قوى الأمن الداخلي إحصاءات أسبوعية وشهرية وسنوية لنتائج تحليل البيانات المتعلقة بحوادث المرور ويتم توفيرها لجميع الجهات المختصة (الإعلام، المؤسسات الرسمية والأهلية، الجامعات، المعاهد). ويُنصَر 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.

٤- 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 ٣ حوادث المرور في الفترة من عام ١٩٧٥ إلى عام ٢٠٠٦ حيث يلاحظ أن مؤشر عدد الوفيات (وفاة لكل ١٠٠ ألف نسمة) قد تراوح ما بين ٧,٤٧ في عام ١٩٨٤ و ١٥,٣ في عام ١٩٧٩، 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 ١٩٧٥ إلى عام ٢٠٠٠. ويلاحظ أنه بدءاً من عام ٢٠٠١ وحتى عام ٢٠٠٣ أخذ المؤشر يستقر حول الرقم ١١، وهذا بعد ذاته يتجاوز بكثير المؤشر المسجل في العديد من البلدان المتقدمة كما هو مبين في الجدول ٤، الأمر الذي يستدعي الإسراع في وضع الخطط الاستراتيجية للعمل على خفض هذا المؤشر. ومن الملاحظ أيضاً أنه منذ عام ٢٠٠٥ بدأ عدد الوفيات المسجلة يشهد ارتفاعاً ملحوظاً فارتفع بنسبة ٣٢ في المائة من عام ٢٠٠٤ إلى عام ٢٠٠٥ وبنسبة ٢٦ في المائة في عام ٢٠٠٦. أما المؤشر الثاني (عدد الوفيات لكل ١٠ آلاف مركبة) فيبدو أفضل بكثير من الأول حيث سجل انخفاضاً ملحوظاً بنسبة ٨٠ في المائة من عام ١٩٧٥ إلى عام ٢٠٠٣. وهذا يدل على أن نسبة الزيادة في عدد المركبات في نفس الفترة والتي بلغت ٨٨٧ في المائة فاقت بكثير نسبة الزيادة في عدد الوفيات للفترة نفسها والتي بلغت ٩٤,٨ في المائة.

يظهر الجدول ٤ الفرق الشاسع في مؤشر عدد الوفيات بالنسبة إلى عدد السكان بين البلدان المتقدمة والبلدان النامية، وقد استخدم مؤشر الوفيات لكل ١ 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 ٣ - مؤشرات حوادث السير للسنوات ١٩٧٥-٢٠٠٦
في الجمهورية العربية السورية

السنة	عدد السكان (مليون)	عدد الوفيات	عدد الحوادث	عدد الجرحي	عدد المركبات المسجلة	عدد الحوادث لكل ١٠ آلاف مركبة	عدد الوفيات لكل ١٠ آلاف مركبة	عدد الحوادث لكل ١٠ آلاف نسمة	عدد الوفيات لكل ١٠ آلاف نسمة
٢٠٠٦	١٩,٤٠٨ ^(*)	٢ ٧٥٦	٢١ ٨٤٠	١٣ ٢٠٢	١ ٢١١ ٧٢١	١٨٠,٢٤	٢٢,٧٤	١١٢,٥٣	١٤,٢
٢٠٠٥	١٨,٨٩٤ ^(*)	٢ ١٩٧	٢٠ ١٣٤	١٢ ٨٤١	١ ٠٦٧ ٠٥٧	١٨٨,٦٩	٢٠,٥٩	١٠٦,٥٦	١١,٦٢
٢٠٠٤	١٨,٣٨٩ ^(*)	١ ٦٥٣	٢٠ ١٣٤	٩ ٨٠٩	٩٥٦ ٠٩٩	٢١٠,٥٨	١٧,٢٩	١٠٩,٤٨	٨,٩٨
٢٠٠٣	١٧,٨٧٠	١ ٤٨٥	١٤ ٥٤٥	٨ ٨٨٥	٨٧٨ ٠٩٦	١٧١,١	١٩,٣	٧٨,٨٢	١١,٣١
٢٠٠٢	١٧,٨٧٠	١ ٦٥٣	١٤ ٠٠٩	٨ ٣٥٣	٨٥٣ ٣٩٩	١٨٠,٨	٢١,٣	٧٨,٣٩	١١,٧٩
٢٠٠١	١٧,٣٠٠	١ ٦٢١	١٤ ٢٣٥	٨ ٤٧٤	٧٧٩ ٥٦٢	١٨٠,٧	٢٠,٥	٨٣,٧٣	١١,٣٨
٢٠٠٠	١٦,٨٣٦	١ ٢١٥	١٤ ٢٦١	٨ ٤٧٥	٧٠٩ ٥٠٤	٢٠٠,١	١٧,١	٨٤,٧	٨,٥٤
١٩٩٩	١٦,١٥٨	١ ٤٢٣	١٣ ١٤٥	٧ ٥٧٥	٦٧٥ ٣٥٢	١٩٤,٦	٢١,٠	٨١,٣٥	١٠,٨٢
١٩٩٨	١٥,٥٩٧	١ ٤٣٩	١٢ ٧٣٧	٧ ٦٨٩	٥٥٤ ٦٣٠	٢٢٩,٦	٢٥,٩	٨١,٦٦	١١,٢٩
١٩٩٧	١٥,١٠٢	١ ٢٥٦	١٤ ٦٩٤	٨ ٣٣٧	٥٣٩ ١٠٤	٢٧٢,٥	٢٣,٢	٩٧,٢٩	٨,٥٤
١٩٩٦	١٤,٦٢٠	١ ٣٨٦	١٤ ٢٩٧	٨ ٤٢٥	٥٢٠ ٥٤٧	٢٧٤,٦	٢٦,٦	٩٧,٧٩	٩,٦٩
١٩٩٥	١٤,١٥٣	١ ٥٢٤	١٥ ٦٤٩	٧ ٨٩٧	٤٨٦ ٧٧٦	٣٢١,٤	٣١,٣	١١٠,٥٧	٩,٧٣
١٩٩٤	١٣,٧٨٢	١ ٢٩٧	١٦ ٦٩٢	٦ ٣٦٥	٤٤٠ ٩٧٦	٣٧٨,٥	٢٩,٤	١٢١,١	٧,٧٧
١٩٩٣	١٣,٣٩٣	١ ١٩٨	١٧ ٤٠٧	٦ ١٠٦	٣٩٩ ١٣١	٤٣٦,١	٣٠,٠	١٢٩,٩٧	٦,٨٨
١٩٩٢	١٢,٩٥٨	١ ١٣١	١٤ ٩٧٨	٥ ٢٩٧	٣٥٦ ١٤٨	٤٢٠,٥	٣١,٧	١١٥,٦	٧,٥٥
١٩٩١	١٢,٥٢٩	١ ١٢٩	١١ ٥٣٤	٥ ٢٣١	٣٣٦ ٦٢١	٣٨٢,٦	٣٣,٥	٩٢,١٢	٩,٧٨
١٩٩٠	١٢,١١٦	١ ١٩٥	١٢ ٧١١	٥ ٦٥٠	٣٢٩ ٤١٠	٣٨٥,٨	٣٦,٢	١٠٤,٩١	٩,٤٠
١٩٨٩	١٢,٣٤١	١ ٠٤٧	١٠ ٥٢٥	٤ ٤٤٨	-----	-----	-----	٨٥,٢٨	٨,٤٨
١٩٨٥	١٠,٢٦٧	٩٩٣	١١ ٨١٥	٣ ٨١٨	٢٤٦ ٤٤٨	٤٧٩,٤	٤٠,٣	١١٥,٠٧	٨,٤٠
١٩٨٤	١٠,٠٣٦	١ ٠٤٠	١٣ ٩١٥	٤ ٧٢٢	٢٤٥ ٣٥٠	٥٦٧,١	٤٢,٤	١٣٨,٦٥	٧,٤٧
١٩٨٣	٩,٨١٠	١ ١١٩	١٢ ٨٩٥	٤ ٧٢٨	٢٤٣ ٤٠٦	٥٢٩,٨	٤٥,٩	١٣١,٤٤	٨,٦٨
١٩٨٢	٩,٤٢٦	١ ٠٤٧	١٢ ١٧٣	٥ ٠٤٧	١٩٩ ٦٤٥	٦٠٩,٧	٥٢,٤	١٢٩,١٤	٨,٦
١٩٨١	٩,٠٥٤	١ ٠٤٧	١٤ ٣٩١	٥ ٩٦٤	١٨٥ ٥١١	٧٧٥,٧	٥٦,٤	١٥٩,١٠	٧,٢٨
١٩٨٠	٨,٧٠٤	١ ٢٧٠	١١ ١٢٤	٣ ٩٥٨	١٧٤ ٦١٦	٦٣٧	٧٢,٧	١٢٧,٨٠	١١,٤٢
١٩٧٩	٨,٤١٠	١ ٦١٣	١٠ ٥٤٣	٣ ٤٦٢	١٦٦ ١٢٠	٦٣٣,٧	٩٧	١٢٥,٣٦	١٥,٣٠
١٩٧٨	٧,٩٢٥	١ ٤١١	١٠ ٠٦٨	٣ ٠٧٤	١٥٥ ٨٢٣	٦٤٦,١	٩٠,٥	١٢٧,٠٤	١٤,٠٠
١٩٧٧	٧,٦٣٠	١ ٣٣٢	٩ ٥٤٦	٣ ٣٣٥	١٥٠ ٣١١	٦٣٥	٨٨,٦	١٢٥,١١	١٣,٩٥
١٩٧٦	٧,٣٨٠	١ ٣٦٩	٨ ٩٢٥	٣ ٧١٤	١٢٤ ٠٤٠	٧١٤,٥	١١٠	١٢٢,٩٣	١١,٠
١٩٧٥	٦,٣٠٥	٨٦٥	٧ ٥٢٢	٣ ٢٦١	٨٨ ٩٤٢	٨٦,٨٢	٩,٧٢	١٢٢,٤٧	٩,٧٢

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 للتخصيص لأسبوع الأمم المتحدة العالمي الأول للسلامة على الطرق، القاهرة، ٢٠-٢١ كانون الأول/ديسمبر ٢٠٠٦.

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

الجدول ٤ - مؤشرات وفيات حوادث الطرق لعام ٢٠٠٥ في بلدان مختارة

البلد	الوفيات لكل ١٠٠ ألف نسمة	الوفيات لكل ١ مليار سيارة/كلم
بريطانيا	٥,٥	٦,٤
السويد	٤,٩	٥,٩
فرنسا	٨,٨	٩,٦
الولايات المتحدة الأمريكية	١٤,٧	٩
إسبانيا	١٠,٢	---
الدانمرك	٦,١	٧,٧ (*)
إيطاليا	٩,٧ (*)	---
البحرين	٩,٩ (*)	---
عمان	٢٢ (*)	---

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

(*) البيانات عن عام ٢٠٠٤.

ويتضح من الجدول ٥ الذي يجري مقارنة في عدد حوادث المرور التي سُجلت في المحافظات السورية بين عامي ٢٠٠٣ و ٢٠٠٦، أن هنالك ارتفاعاً ملحوظاً في عدد الحوادث المسجلة في كافة المحافظات، حيث بلغت نسبة الزيادة في عدد الوفيات ١١,٣ في المائة (في محافظة دمشق ٣٢,٧ في المائة بينما في محافظة اللاذقية ٠,٧١ في المائة). وبلغت نسبة الزيادة في مجموع الحوادث في الفترة نفسها حوالي ١٧ في المائة (محافظة دمشق ٢٥,٦ في المائة، و ٠,٠٠ 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 ٥ - مقارنة حوادث المرور بين عامي ٢٠٠٣ و ٢٠٠٤ في الجمهورية العربية السورية

المحافظة	حوادث المرور لعام ٢٠٠٤					حوادث المرور لعام ٢٠٠٣				
	مجموع الحوادث	أضرار مادية	إصابة جسيمة	وفاة	قيمة الأضرار (ليرة سورية)	المحافظة	مجموع الحوادث	أضرار مادية	إصابة جسيمة	وفاة
دمشق	٤ ٣٩٧	٢ ٦٣٤	١ ٧٦٣	٧٧	لم تقدر	دمشق	٣ ٥٠٢	٢ ٦٤١	٨٦١	٥٨
ريف دمشق	٦٦٠	١١٣	٥٤٧	١٠٩	لم تقدر	ريف دمشق	٥٨٦	٨١	٥٠٥	٨٦
حلب	٣ ٤٥١	٢ ٠٦٧	١ ٣٨٤	٢٤٢	٨٩ ١٦٨ ٢٦٠	حلب	٣ ٣٠٨	٢ ٠٦٦	١ ٢٤٢	٢٠١
حمص	١ ٣٨٢	٨١٠	٥٧٢	١٠١	لم تقدر	حمص	٨١٦	٣٢٢	٤٩٤	٩٨
حماه	٨٣٥	١٩٤	٦٤١	٢٧٩	٢٧ ٢٢٨ ٩٠٠	حماه	٧٨٣	١٥٨	٦٢٥	٢٣٤
إدلب	٨٨٥	٤٦٦	٤١٩	١٠٤	لم تقدر	إدلب	٨٣٦	٤٣٦	٤٠٠	٩٩
اللاذقية	١ ٠٤٧	٥٩٥	٤٥٢	١٤٢	١١ ٣٠٦ ٣٥٠	اللاذقية	١ ٠٤٧	٥٢٣	٥٢٤	١٤١
طرطوس	١ ٠٣٨	٣٥٠	٦٨٨	١٠٦	٣٧ ٥٧٥ ٠٠٠	طرطوس	٩٢٣	٢٥٨	٦٦٥	١٠٧
دير الزور	٤٤٩	١٤	٤٣٥	١٧٠	لم تقدر	دير الزور	٤٣٧	٤٧	٣٩٠	١٣٢
الرقعة	٣٤٤	١١٨	٢٢٦	٣٢	٩ ٣٩٤ ٥٥٠	الرقعة	٢٨٨	٨٢	٢٠٦	٣٠
الحسكة	١ ٠٣٣	٢٦٠	٧٧٣	١٤١	٤٩ ٣٥٧ ٠٨٠	الحسكة	٩٨٢	٢١٠	٧٧٢	١٤١
درعا	١ ٠٣٤	٢٣٧	٧٩٧	١١٧	٢١ ٦١٢ ٥٠٠	درعا	٦٧١	١٨٧	٤٨٤	١١٧
السويداء	٤٣٠	١٦٦	٢٦٤	٣٣	١٣ ٢٩٣ ٩٣٢	السويداء	٣٦٨	١٤٧	٢٢١	٤١
المجموع	١٦ ٩٨٥	٨ ٠٢٤	٨ ٩٦١	١ ٦٥٣		المجموع	١٤ ٥٤٧	٧ ١٥٨	٧ ٣٨٩	١ ٤٨٥

المصدر: الجمهورية العربية السورية، وزارة الداخلية، إدارة المرور، بيان الإحصاءات رقم ١٦٦/ص، ٩ آذار/مارس ٢٠٠٥، الجدول رقم ١.

ويتبين من الجدول ٦ أن هناك ارتفاعاً ملحوظاً في عدد المخالفات التي سجلت في عام ٢٠٠٤ مقارنة بعام ٢٠٠٣، 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 ٠,٤٣ 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 ٦ - المخالفات الخطرة التي تم ضبطها خلال عامي ٢٠٠٣ و ٢٠٠٤ في الجمهورية العربية السورية

نوع المخالفة	٢٠٠٣	٢٠٠٤	مقدار الزيادة والنقصان	النسبة المئوية
السرعة الزائدة	٢٠٠ ٥٣٠	٢١٨ ٥٣٣	١٨ ٠٠٣+	٨,٩٨+
تجاوز الإشارة الضوئية	٢٥٣ ٧٤٥	٢٥٤ ٨٣٤	١ ٠٨٩+	٠,٤٣+
مرور ممنوع	٦٦ ٢٩٣	١٠٨ ٢٦٠	٤١ ٩٦٧+	٦٣,٣+
وقوف ممنوع	٣٨٣ ٦٦٤	٥٩٦ ١٢٩	٢١٢ ٤٦٥+	٥٥,٣٨+
مخالفات ممرات المشاة	٣٧ ٩٩٩	٣٣ ٥٣٤	٤ ٤٦٥-	١١,٧٥-
قيادة قبل الحصول على إجازة سوق	١ ٣٦٦	١ ٦٦٤	٢٩٨+	٢١,٨٢+
مخالفات التشفيط	٩ ٢١٥	٧ ٠٥١	٢ ١٦٤-	٢٣,٤٨-

المصدر: الجمهورية العربية السورية، وزارة الداخلية، إدارة المرور، بيان الإحصاءات رقم ١٦٦/ص، ٩ آذار/مارس ٢٠٠٥، الجدول رقم ١.

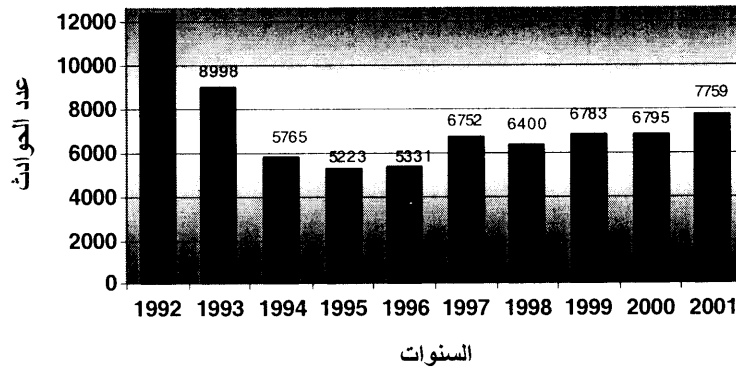
باء - جمهورية العراق

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 ١ - حوادث المرور المسجلة للسنوات ١٩٩٢-٢٠٠١ في العراق



المصدر: العراق، وزارة التخطيط، النشرة الإحصائية لحوادث المرور ١٩٩٢-٢٠٠٢.

وبين الجدول ٧ أن الفئات العمرية الأكثر عرضة للوفاة بسبب حوادث المرور هي الفئات التي تتجاوز الـ ٥٠ عاماً، وهذا لا يتطابق تماماً مع الإحصاءات التي تدل على أن أكبر نسبة من الحوادث تصيب عادة الفئة العمرية ما بين ١٥ و ٢٤ عاماً، وتشكل عادة ما نسبته ٤٠ في المائة من مجموع الوفيات.

الجدول ٧ - قتلى حوادث المرور المسجلون وفقاً للفئات العمرية للسنوات ١٩٩٢-٢٠٠١ في العراق

الفئات العمرية (بالسنة)												
السنة	من ٥ أقل	٦-٩	١٠-١٤	١٥-١٩	٢٠-٢٤	٢٥-٢٩	٣٠-٣٤	٣٥-٣٩	٤٠-٤٤	٤٥-٤٩	٥٠ وما فوق	مجهول الهوية (*)
١٩٩٢	٢١٤	٢٧٥	٢٣٥	١٨٤	١٩٩	٢١٣	١٩٣	١٥١	١٢٦	١٢١	٣٩٥	٢٣٠٦
١٩٩٣	١٥٦	٢٤٨	١٩٨	١٧٦	١٥٨	١٨٦	١٨٥	١٥٦	١٣٧	١٠٤	٢٨٦	١٩٩٠
١٩٩٤	٢٠٨	١٣٣	١٥٦	١٠٩	١٣٢	١٤٤	١٨١	١١٤	١٢٥	٧٥	٢٤٠	١٦١٧
١٩٩٥	١٩٨	١٣٥	١٤٩	١٢٣	١٢٩	١٧٥	١٥٣	١٣١	١١٩	٨١	٢٤٨	١٦٤١
١٩٩٦	١٨٧	١٢٦	١٣٦	١٠٤	١٢٩	١١١	١٦٥	١٣٩	٩٩	٦٨	٢٤٩	١٥١٣
١٩٩٧	١٣٠	١٥٤	١٣٠	١٠٧	٨٤	١٢٦	١٤٦	٩٤	١٠٢	٩٠	٢٣٧	١٣٧٣
١٩٩٨	١٢٧	١٦٠	١١٨	١١١	٨٦	١٢٧	١١٢	١٢٣	٦٧	٩٠	٢٠١	١٣٢٢
١٩٩٩	١٢٩	١٥٨	١٢٢	٧٩	٩٤	١٦٧	١٠٦	١٥٠	٦٥	١٠٤	٢٢١	١٣٩٥
٢٠٠٠	١٧٥	١١٧	١٠٥	٩١	١٠٣	١٤٠	١٤٥	١٠٥	٧٢	٨٢	٢٠٠	١٣٣٥
٢٠٠١	١١٣	١٢٧	١٣٢	١٠٨	١٢٠	١٥٢	١٦٦	١٣٥	١٠٨	٧٤	٢٥٣	١٥٣٩

المصدر: العراق، وزارة التخطيط، النشرة الإحصائية لحوادث المرور ١٩٩٢-٢٠٠٢.

(*) مجموع القتلى وفقاً للفئات العمرية لا يتضمن فئة مجهول الهوية للسنوات ١٩٩٢-٢٠٠٠ لعدم توفرها.

ويتضح من الجدول ٨ 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 يُلاحظ أن نسبة حوادث الدهس التي تتسبب في الوفاة تتراوح ما بين ٢٠ و ٢٥ 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 ٦٠ كم في الساعة على أحسن تقدير، مما يؤثر على وقوعها ضمن المناطق الحضرية داخل المدن، الأمر الذي يستدعي تحسين سبل مرور المشاة وخاصة بإنشاء جسور لعبور المشاة في المناطق المزدهمة.

**الجدول ٨ - حوادث المرور المسجلة وفقاً لنوع الحادث وخطورته
للسنوات ١٩٩٢-٢٠٠١ في العراق**

التفاصيل	١٩٩٢	١٩٩٣	١٩٩٤	١٩٩٥	١٩٩٦	١٩٩٧	١٩٩٨	١٩٩٩	٢٠٠٠	٢٠٠١
الاصطدام	مميّنة	٣٢٩	٢٧٨	١٠٥	١٦٠	٧٢	١٦٣	١٨١	١٧٠	٢١٩
	غير مميّنة	٤٤٨٥	٢٩٤٩	١٦٩٢	١٢١٩	١٢٦٦	١٧٥٠	١٦٣٠	١٧٩٤	٢٣٩١
	مجموع	٤٨١٤	٣٢٢٧	١٧٩٧	١٣٧٩	١٣٣٨	١٩١٣	١٨١١	١٩٦٤	٢٦١٠
الانقلاب	مميّنة	٢٣٨	١٥٩	٨١	٩٢	٥٣	٦٩	٧٨	٧٠	١٣٤
	غير مميّنة	٥٠١	٣٠٧	٢٤١	١٤٠	١٩٦	١٥٠	١٥٨	٢٠٥	٢٩٣
	مجموع	٧٣٩	٤٦٦	٣٢٢	٢٣٢	٢٤٩	٢١٩	٢٣٦	٢٧٥	٤٢٧
الدوس	مميّنة	١٥٨٦	١٤٢٦	١١٦٠	١٢٦٢	١١١٣	١٠٧٨	٩٩٤	١٠٤٥	١٠٤٨
	غير مميّنة	٥٢٣٠	٣٨٧٣	٢٤٨٤	٢٣٤٨	٢٦٣١	٣٥٤٠	٣٣٥٥	٣٤٩٨	٣٦٧٤
	مجموع	٦٨١٦	٥٢٩٩	٣٦٤٤	٣٦١٠	٣٧٤٤	٤٦١٨	٤٣٤٩	٤٥٤٣	٤٧٢٢
أخرى	مميّنة	٣	٣	٠	٢	٠	٠	٢	٠	٠
	غير مميّنة	٩	٣	٢	٠	٠	٢	٢	١	٦
	مجموع	١٢	٦	٢	٢	٠	٢	٤	١	٩
المجموع العام	مميّنة	٢١٥٦	١٨٦٦	١٣٤٩	١٥١٦	١٢٣٨	١٣١٠	١٢٥٥	١٢٨٥	١٢٩٢
	غير مميّنة	١٠٢٢٥	٧١٣٢	٤٤١٩	٣٧٠٧	٤٠٩٣	٥٤٤٢	٥١٤٥	٥٤٩٨	٥٥٠٣
	مجموع	١٢٣٨٢	٨٩٩٨	٥٧٦٥	٥٢٢٣	٥٣٣١	٦٧٥٢	٦٤٠٠	٦٧٨٣	٦٧٥٩

المصدر: العراق، وزارة التخطيط، النشرة الإحصائية لحوادث المرور ١٩٩٢-٢٠٠٢.

**الجدول ٩ - المؤشرات الرئيسية لحوادث المرور المسجلة للسنوات
١٩٩٢-٢٠٠١ في العراق**

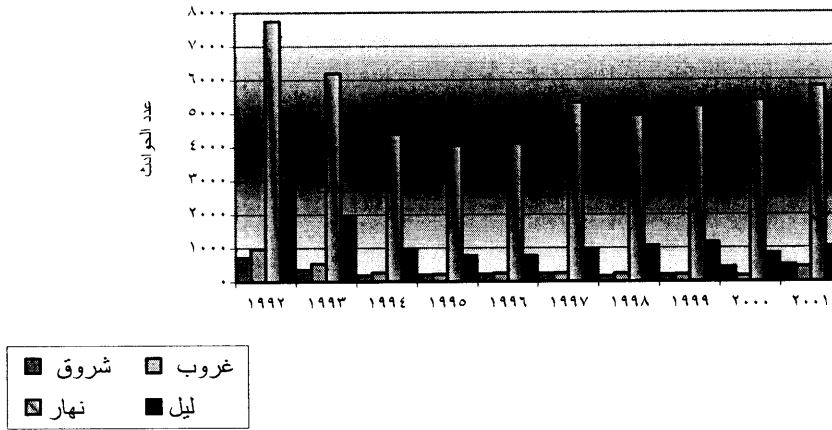
السنة	عدد السكان (مليون)	عدد القتلى	عدد الوفيات لكل ألف نسمة	عدد الجرحى	عدد الحوادث لكل ١٠٠٠ مركبة
١٩٩٢	١٩٦٦٦,٢٧	٢٤١٦	١٢,٢٨	٩٦٧٢	١٢
١٩٩٣	٢٠٣٠٠,٦٥	٢٠٨٠	١٠,٢٤	٦٦٦٨	٨
١٩٩٤	٢٠٩٥٩,٣٢	١٧١٢	٨,١٦	٤٢٥٩	٥
١٩٩٥	٢١٦٣١,٨٧	١٧١٧	٧,٩٣	٤٢٣٢	٥
١٩٩٦	٢٢٣١٦,٩٦	١٥٧٣	٧,٠٤	٤٢٦٤	٥
١٩٩٧	٢٣٠١٣,٠٩	١٤٤١	٦,٢٦	٥٣٦٦	٦
١٩٩٨	٢٣٧٠٩,٢٠	١٤٠٠	٥,٩	٥٢٠٤	٦
١٩٩٩	٢٤٣٩١,٩٣	١٤٥٩	٥,٩٨	٥٤٨٨	٦
٢٠٠٠	٢٥٠٥١,٥٤	١٤٤٧	٥,٧٧	٥٦٨٨	٦
٢٠٠١	٢٥٦٨٧,٣٣	١٥٣٩	٥,٩٩	٦٤٢٩	٧

المصدر: العراق، وزارة التخطيط، النشرة الإحصائية لحوادث المرور ١٩٩٢-٢٠٠٢.

ويبين الجدول ٩ الذي يعرض المؤشرات الرئيسية لحوادث المرور أن هناك تحسناً ملحوظاً في مؤشر عدد الوفيات لكل ١٠٠ ألف نسمة الذي تراجع بنسبة ٥٢ في المائة بين عامي ١٩٩٢ و ٢٠٠١، ولا بد من دراسة الأسباب التي أدت إلى هذا الانخفاض الملحوظ علماً بأن ذلك قد يُعزى إلى عدم الإبلاغ بالحوادث أو عدم تسجيلها إلا بنسبة ضئيلة نظراً للأوضاع الأمنية السائدة.

يبين الشكل ٢ حوادث المرور المسجلة وفقاً للإنارة الموجودة في الشوارع، فبالرغم من أن الحوادث التي تقع في فترات الليل محدودة لأن الرحلات في تلك الفترات محدودة، ألا 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 ٢ - حوادث المرور المسجلة وفقاً للإنارة للسنوات ١٩٩٢-٢٠٠١ في العراق



المصدر: العراق، وزارة التخطيط، النشرة الإحصائية لحوادث المرور ١٩٩٢-٢٠٠٢.

جيم - جمهورية مصر العربية

١ - 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 موضوعية 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 العاجلة، بحيث يتم تسجيل البيانات في سجلات سيارة الإسعاف ومرفق الإسعاف والمستشفى ثم إدخال هذه البيانات إلى الحاسوب. وتُجمع البيانات وفقاً لكل حادثة ولكل فترة زمنية (يومي - شهري - سنوي) حيث تسجل كل حادثة 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 العاجلة 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 تتقلهم 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^(٨).

٢- 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 ٨ آلاف وفاة وعدد الحوادث يتعدى ٣٠ ألف حادثة وعدد المصابين يتعدى ٢٩ ألف مصاب سنوياً، وتقدر التكلفة الاقتصادية لحوادث الطرق بحوالى ٦٠٠ ٩ مليون جنيه سنوياً وقد شكلت هذه التكلفة في عام ٢٠٠٦ ما يعادل ١,٥ في المائة تقريباً من الناتج القومي الإجمالي مما يعتبر خسارة كبيرة للاقتصاد الوطني.

ويبين الجدول ١٠ حوادث المرور التي وقعت على عدد من طرق الهيئة العامة للطرق والكباري والنقل البري في السنوات من ١٩٩٧ إلى ٢٠٠٢، 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 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 المتمثلة في حوادث المرور على الطرق هي كالتالي:

العنصر البشري	٧٦,٤ في المائة
المركبة	٢٠,٧ في المائة
الطريق	١ في المائة
الظروف الجوية	١,٩ في المائة

(٨) 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>

الجدول ١٠ - حوادث المرور على بعض طرق الهيئة العامة للطرق والكباري والنقل البري للسنوات ١٩٩٧-٢٠٠٢ في مصر

السنة	طول الطرق محل الرصد (كلم)	مواقع الحوادث (كلم)	عدد الحوادث	عدد الوفيات	عدد المصابين	عدد المركبات المشتركة في الحوادث
١٩٩٧	٢ ١٨٧	١١٩	١٤٠	١١٣	٣٣٠	٢٣١
١٩٩٨	٤ ٨٧٦	٦٦٥	١٠٢٧	٦٣٦	٢ ١٤٤	١ ٤٥٦
١٩٩٩	٦ ٤٠٤	١ ١٨١	٢ ٠٨٥	١ ٢٨٠	٤ ٥٣٣	٢ ٩٩١
٢٠٠٠	٥ ٦٦٨	١ ٠١٦	١ ٦٦٦	١ ٤٣٨	٤ ٠٠٩	٢ ٥٦٤
٢٠٠١	١٠ ٠١٧	١ ٢٩٢	٢ ٥٠٨	١ ٨٩٩	٧ ٣٤٩	٣ ٧٤٨
٢٠٠٢	٦ ٢٤٠	٦٢٤	٨٩٠	٧٣٠	٢ ٦٨١	١ ٣٩٤
الإجمالي	---	---	٨ ٣١٦	٦ ٠٩٦	٢١ ٠٤٤	١٢ ٣٨٤

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 ١٩٩٧ إلى عام ٢٠٠٢ أنه بالرغم من أن حركة النقل بالشاحنات نسبة إلى إجمالي الحركة على الطرق في مصر تقل عن ٥٠ في المائة، إلا أنها تسجل أعلى نسبة مشاركة في الحوادث تصل إلى ٣٦ في المائة مقارنة بنسبة ٣٠ في المائة لمركبات نقل الركاب (الحافلات والأجرة والميكروباص) وإن كانت إحدى دراسات الإدارة العامة للمرور قد أثبتت أن ٤٨ في المائة من حوادث الطرق يكون أحد طرفيها شاحنة وأن ٢٥ في المائة من حوادث الطرق يكون كل من الطرفين شاحنة. أما الأسباب التفصيلية في حوادث المرور فهي: السرعة الزائدة (٦٠ في المائة) يليها تنازلياً انفجار إطار (١٥ في المائة)، عدم يقظة السائق (٨ في المائة)، الأحوال الجوية (٨ في المائة)، تجاوز خاطئ (٨ في المائة)، توقف مفاجئ (٢ في المائة)، اصطدام بعائق (٢ في المائة)، عيوب في السيارة (١ في المائة). كما تبين أن نسبة الوفيات من الذكور في حوادث المرور هي ٨٣,٥ في المائة ومن الإناث ١٦,٥ في المائة^(٩).

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 ١١ بشأن عدد الحوادث والوفيات هي أقل بكثير من الواقع، ولا يمكن الاعتماد عليها في تحديد حقيقة حجم المشكلة.

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

**الجدول ١١ - حوادث المرور ونتائجها البشرية والمادية والمخالفات
للسنوات ١٩٩٦-٢٠٠٦ في اليمن**

السنة	عدد السكان (مليون)	عدد الحوادث	متوسط عدد الحوادث في اليوم	الوفيات	الوفيات لكل الف نسمة	الإصابات	الخسائر المادية (ريال يمني)
١٩٩٦	١٦.٩٩	٦ ٢٢٣	١٧,٢٩	١ ٢٦٧	٧,٨٧	٦ ٧٤٠	٢٥٧ ٠٣٨ ٨٠٠
١٩٩٧	١٦ ٦٣٥	٨ ٠٣٢	٢٢,٣١	١ ٢٣٣	٧,٤١	٨ ١٠٦	٥٩٧ ٢٢٢ ٧٩٦
١٩٩٨	١٧ ١٤٥	٨ ١٤٥	٢٢,٦٣	١ ٤٦٠	٨,٥١	٨ ٦٥١	٤١٥ ٣٩٤ ٨٦٨
١٩٩٩	١٧ ٦٥٥	٩ ٢٠٧	٢٢,٥٨	١ ٢٤٣	٧,٠٤	٩ ٧٨٦	٥٤١ ١١٠ ٠١٠
٢٠٠٠	١٨ ١٨٢	٩ ٩٨٥	٢٧,٦٥	١ ٥٢٧	٨,٣٩	١٠ ٩٩٨	٦٣٥ ١٠٥ ٥١٥
٢٠٠١	١٨ ٧٣٠	٩ ٧٩٢	٢٧,٢	١ ٧٧٩	٩,٤٩	١١ ٣٤٣	٦٤٥ ٨١٧ ٧١٩
٢٠٠٢	١٩ ٢٩٥	١٠ ٥٢٣	٢٩,٢	٢ ١٠١	١٠,٨٨	١٢ ٥٤٤	١ ٢٨٩ ٧٠٧ ٧٠٤
٢٠٠٣	١٩ ٨٧٨	١٠ ٧٤٩	٢٩,٩	٢ ٤٤٧	١٢,٣١	١٤ ٥٤٥	٢ ٣٠١ ٣١٥ ٧٩٦
٢٠٠٤	٢٠ ٤٧٨	١٢ ٣٤٣	٣٤,٣	٢ ٢٠٤	١٠,٧٦	١٤ ٢٩٢	٢ ٤٥٩ ١٦٩ ١٥٥
٢٠٠٥	٢١ ٠٩٦	١٢ ٨٦٩	٣٥,٧	٢ ٥١٠	١١,٨٩	١٦ ٠٣٨	٢ ٦٥١ ٩٠٥ ٢١٩
٢٠٠٦	٢١ ٧٣٢	١٣ ٣٤٣	٣٧,٠١	٢ ٨١٦	١٢,٩٥	١٧ ١٤٧	٢ ١٥٨ ١٢٦ ٠٤٠

ويتبين من الجدول ١٢ أن المتوسط اليومي لعدد الوفيات في السنوات ٢٠٠٠ إلى ٢٠٠٦ كان حوالي ٦ وفيات، وفقاً لسجل حوادث المرور المتوفرة. وفي تقرير حديث صدر في ٢٤ تموز/يوليو ٢٠٠٧^(١٠)، تبين أن عدد الوفيات التي تسببت بها حوادث المرور خلال فترة ثلاثة أشهر قد بلغ ٣,٤٢٧ وفاة، أي حوالي ٣٨ وفاةً يومياً. وبالمقارنة مع المعدل اليومي المذكور في الجدول ١٢، 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 ١٢ - وفيات حوادث المرور للسنوات ٢٠٠٠-٢٠٠٦
والمتوسط اليومي لعدد الوفيات في اليمن**

السنة	عدد الوفيات	متوسط عدد الوفيات في اليوم
٢٠٠٠	١ ٥٢٧	٤,٢
٢٠٠١	١ ٧٧٩	٤,٩
٢٠٠٢	٢ ١٠١	٥,٨
٢٠٠٣	٢ ٤٤٧	٦,٧
٢٠٠٤	٢ ٢٠٤	٦,١
٢٠٠٥	٢ ٥١٠	٦,٩
٢٠٠٦	٢ ٨١٦	٧,٨

وقد تم تقدير الخسائر المادية من عام ٢٠٠٠ إلى عام ٢٠٠٦ كما هو موضح في الجدول ١٣. وعند حساب النسبة المئوية لهذه الخسائر إلى الناتج المحلي الإجمالي (مقدراً بالأسعار الجارية) يتبين أنها فاقت ١ في المائة في عام ٢٠٠٣ وهي النسبة التي قدرت للدول المنخفضة الدخل كما أشير إليه سابقاً.

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

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

الجدول ١٣ - إجمالي الخسائر المادية للسنوات ٢٠٠٠-٢٠٠٦ 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
٢٠٠٠	٦٣٥ ١٠٥ ٥١٥		
٢٠٠١	٦٤٥ ٨١٧ ٧١٩	١ ٦٦٢ ١٠١	٠,٣٨
٢٠٠٢	١ ٢٨٩ ٧٠٧ ٧٠٤	١ ٨٧٨ ٠٠٧	٠,٦٩
٢٠٠٣	٢ ٣٠١ ٣١٥ ٧٩٦	٢ ١٦٠ ٦٠٨	١,٠٧
٢٠٠٤	٢ ٤٥٩ ١٦٩ ١٥٥	٢ ٥٦٣ ٤٩٠	٠,٩٦
٢٠٠٥	٢ ٦٥١ ٩٠٥ ٢١٩	٣ ٢٠٦ ٩٧٦	٠,٨٣
٢٠٠٦	٢ ١٥٨ ١٢٦ ٠٤٠		

المصدر: اليمن، وزارة التخطيط والتعاون الدولي، الجهاز المركزي للإحصاء، كتاب الإحصاء السنوي ٢٠٠٥. متوفر على الموقع: www.cso-yemen.org

ملاحظة: يقدر متوسط الخسائر المادية في اليوم الواحد من عام ٢٠٠٠ إلى عام ٢٠٠٦ بنحو ٢٨٦ ٠١٣ ٥ 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 الشارع 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 تعطي 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^(١١).

١ - قسم التوعية بشأن سلامة المرور في مديرية الأمن العام

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

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

٢- الجمعيات الأهلية

(أ) الجمعية السورية للوقاية من حوادث الطرق

تأسست هذه الجمعية في ١٢ أيلول/سبتمبر ٢٠٠٤ وهي غير ربحية ذات دوافع إنسانية هدفها السامي حماية أرواح المواطنين وممتلكاتهم عبر السعي الحثيث إلى التخفيف من حوادث السير وما ينجم عنها من أضرار 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 "النتقل والسفر الآمن في بيئة مرور آمنة". وأهم أهداف الجمعية هي:

- (١) حملة تربية وتوعية شاملة بشأن سلامة المرور على الطرق؛
- (٢) تطوير وتحسين الخدمة الإسعافية للمصابين على الطرق؛
- (٣) تطوير شبكة الطرق؛
- (٤) تفعيل وتطوير أنظمة السير؛
- (٥) التأهيل الجيد للسائقين؛
- (٦) جاهزية المركبة من الناحية الفنية وتوفير مستلزمات الأمان فيها؛
- (٧) التوعية بشأن سلامة المرور على الطرق للقائمين في الأرياف؛
- (٨) التعاون والتنسيق الفعال مع الوزارات والاتحادات والمنظمات المعنية بحوادث المرور على الطرق؛
- (٩) التعاون مع الجمعيات العربية والمنظمات الدولية المهتمة بحوادث المرور على الطرق؛
- (١٠) السعي إلى وضع إحصائات دقيقة (قاعدة بيانات) وأبحاث لحوادث المرور على الطرق؛
- (١١) تقديم المساعدات الإنسانية للمصابين في حوادث المرور على الطرق؛
- (١٢) 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 ١٤ تشرين الثاني/نوفمبر ٢٠٠٦ بهدف التعاون في مجال سلامة المرور على الطرق. ومن المعلوم أن جمعية اليازرا أنشئت أولاً في لبنان في عام ١٩٩٦ نتيجة لوفاة طالب هندسة بحادث سير مفاجئ، وذلك من أجل الوقاية من كافة أنواع الحوادث عبر جميع وسائل التوعية والتثقيف. ومنذ ذلك الحين شاركت اليازرا في أكثر من ٦٠٠١ نشاط وقامت بأكثر من ٢٥ حملة إعلامية للتوعية بمواضيع الوقاية من حوادث المرور على الطرق، وكذلك شاركت في إصدار العديد من الكتيبات والمنشورات 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 اليازرا بنشاطات عدة ونجحت في تطوير برامجها داخل المدارس والجامعات.

ويقوم فرع اليازرا 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 ٢٠٠٨. يتضمن الدليل كل المعلومات المتعلقة بالطرق وتعريفاً بإشارات المرور والمركبة وشرحاً مفصلاً عن القيادة وآدابها وقوانينها. كما تقوم اليازرا 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 اليازرا 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 اليازرا أكثر من ٣٠٠ ألف منشور دعائي توجيهي عن سلامة المرور.

٣- 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 كأحد المواد الاختيارية في بعض الجامعات.

باء- جمهورية العراق

١- دور المؤسسات الأهلية في سلامة المرور على الطرق

توجد في العراق جمعيتان معنيتان بسلامة المرور على الطرق والوقاية من الحوادث، ففي عام ١٩٣٢ 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 ١٩٧٥ 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 ١٩٨٠ 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:

(١) المجال الخدمي

(١) 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؛

- (٢) مساعدة المواطنين في رفع سياراتهم العاطلة بواسطة عدد من الرافعات المخصصة لهذه الغاية والتي تمتلكها الجمعية؛
- (٣) 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؛
- (٤) نشر المعلومات والإرشادات التي تهم 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؛
- (٥) إقامة التجمعات السياحية وإنشاء محطات الاستراحة والمطاعم على الطرق العامة وتنظيم برامج خاصة لطلاب المدارس في مواضيع السلامة العامة وذلك بالتعاون مع الجهات المختصة؛
- (٦) 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

- (١) إعداد طالبي رخص السوق بشكل جيد ولهذا الهدف أسست الجمعية مكتباً لتعليم القيادة في عام ١٩٨٧ وهيأت له كافة متطلبات النجاح من مدربين مختصين بالتدريبات العملية ومحاضرين مختصين بالتدريبات النظرية، ويخرج المكتب حوالي ١ ٥٠٠ متدرب سنوياً يزودون بشهادات ويمنحون إجازات السوق بعد أدائهم امتحانات عملية لدى مديرية المرور؛
- (٢) إعداد ملاك من المدربين لرصد مكاتب تعليم القيادة بعناصر متخصصة في تعليم القيادة، وذلك من خلال إقامة دورتين سنوياً لإعداد المدربين مدة كل منهما ثلاثة أشهر، ويلزم 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 ٣٥ لمجال التوعية بسلامة المرور على الطرق الفقرتين التاليتين:

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

(٢) 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.

(هـ) المؤسسات العامة

أخذت المدارس الابتدائية والثانوية على عاتقها القيام ببعض النشاطات في مجالات سلامة المرور وذلك من خلال تنظيم الفرق الكشفية وفرق المرشدات 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 ١٥ 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 والتثقيف.

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

١ - 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.

٢ - 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 ٢٠٠٦ 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 ملفتة 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 والإمكانيات 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 ٢٦٤ ٣ قتيلاً في عام ١٩٧٤، وانخفض إلى ١٦٠ قتيلاً فقط في عام ٢٠٠٠. 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 ١٤ أمثلة على الأهداف التي وضعتها بعض البلدان في العالم وترمي إلى خفض عدد ضحايا حوادث المرور بنسبة تصل إلى ٥٠ في المائة في فترة لا تتجاوز ٥ سنوات في فرنسا. وفي هذا السياق، وضعت المملكة العربية السعودية هدفاً لخفض ضحايا حوادث المرور بنسبة تصل إلى ٣٠ في المائة في فترة ١٥ سنة، علماً بأن إجمالي الخسائر السنوية في المملكة من جراء حوادث المرور قدر بحوالي ٢١ مليار ريال سعودي (ما يقارب ٤,٢ 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.

وسيتّم 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 ١٤ - 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	١٩٩٧	٢٠٠٥	١٠- في المائة
النمسا	١٩٩٨-٢٠٠٠	٢٠١٠	٥٠- في المائة
كندا	١٩٩١-١٩٩٦	٢٠٠٨-٢٠١٠	٣٠- في المائة
الدانمرك	١٩٩٨	٢٠١٢	٤٠- في المائة
الاتحاد الأوروبي	٢٠٠٠	٢٠١٠	٥٠- في المائة
فنلندا	٢٠٠٠	٢٠١٠	٣٧- في المائة
فرنسا	١٩٩٧	٢٠٢٥	٧٥- في المائة
اليونان	٢٠٠٠	٢٠٠٢	٥٠- في المائة
أيرلندا	١٩٩٧	٢٠٠٥	٢٠- في المائة
إيطاليا	١٩٩٨-٢٠٠٠	٢٠١٥	٤٠- في المائة
ماليزيا	٢٠٠١	٢٠٠٢	٢٠- في المائة
هولندا	١٩٩٨	٢٠١٠	٤٠- في المائة
نيوزيلندا	١٩٩٩	٢٠١٠	٣٠- في المائة
بولندا	١٩٩٧-١٩٩٩	٢٠١٠	٤٢- في المائة
المملكة العربية السعودية	٢٠٠٠	٢٠١٠	٤٣- في المائة
السويد	١٩٩٦	٢٠١٥	٣٠- في المائة
المملكة المتحدة	١٩٩٤-١٩٩٨	٢٠٠٧	٥٠- في المائة
الولايات المتحدة الأمريكية	١٩٩٦	٢٠١٠	٤٠- في المائة
		٢٠٠٨	٢٠- في المائة

المصدر: منظمة الصحة العالمية والبنك الدولي، التقرير العالمي عن الوقاية من الإصابات الناجمة عن حوادث المرور، موجز، ٢٠٠٤، ص ٩.

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:

١- 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.

٢- 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؛

(هـ) 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 ٢٦٠ مخالفة^(١٢)؛

(و) القوانين بنظر العديد من السائقين لا تشكل عبئاً لأنها لا تتقّد، 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.

٣- 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 استفادة 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

١- 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 لتبنيه السائقين الآخرين لأخذ الحذر؛

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

(١٢) مجلة الوعي المروري، مديرية مرور العاصمة، اليمن، العدد ٣٠، نيسان/أبريل ٢٠٠٦.

٢- 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 يغيرون 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 ولسلوكه 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.

٣- 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 متدريهم 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.

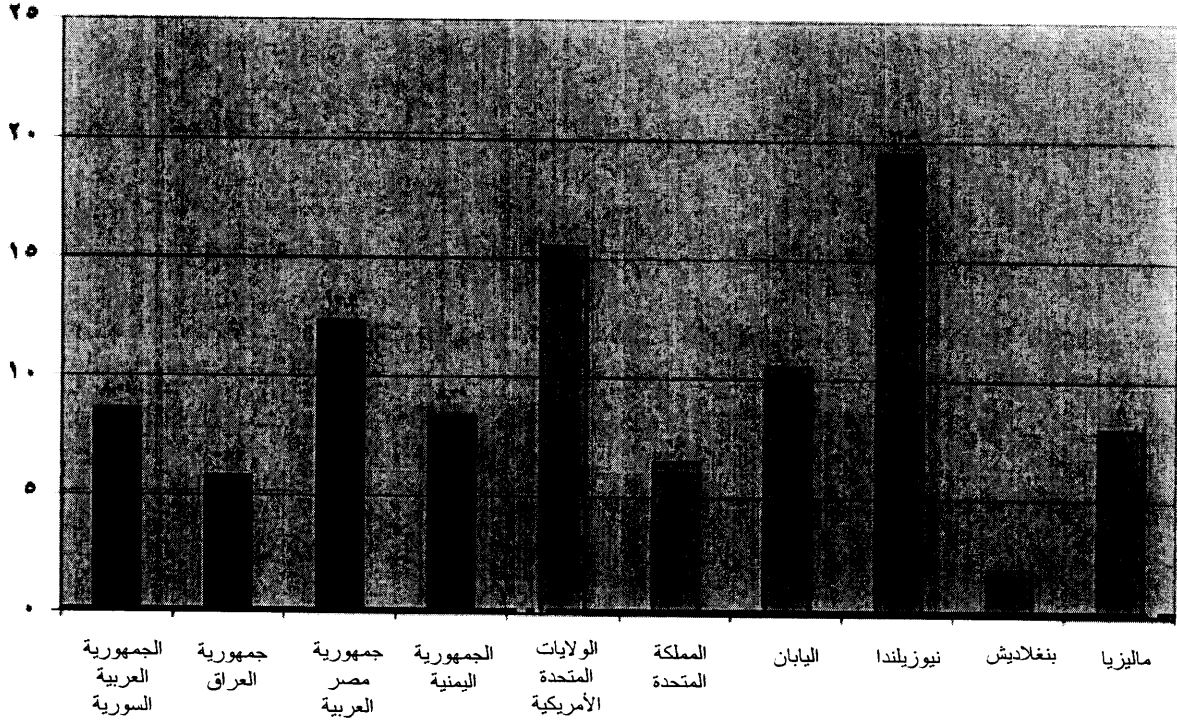
دال- إحصاءات حوادث المرور

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^(١٢)، خاصة فيما يتعلق بمؤشر الوفيات لكل ١٠٠ ألف نسمة كما هو موضح في الشكل ٣، يتبين أن مصر تسجل أعلى نسبة. وبالتحقيق في الشكل ٣ 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.

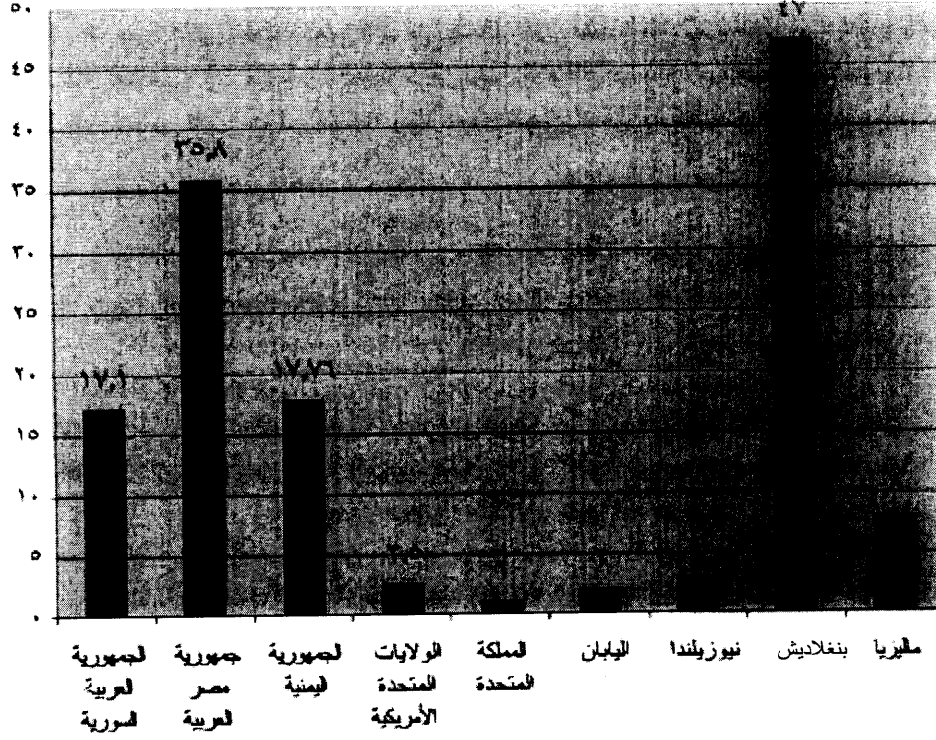
وبالنظر إلى الشكل ٤ الذي يتناول مؤشر عدد الوفيات بسبب الحوادث المرورية لكل ١٠ آلاف مركبة، فإن الاستنتاجات التي تم طرحها أعلاه تبدو معاكسة تماماً، فبنغلاديش في الشكل ٤ تبدو هي في المستوى الأسوأ بين البلدان المستعرضة، بينما اليابان والمملكة المتحدة ونيوزيلندا والولايات المتحدة الأمريكية هي الأفضل.

الشكل ٣ - مؤشر عدد الوفيات لكل ١٠٠ ألف نسمة في بلدان الدراسة الأربعة وبعض البلدان غير العربية



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

الشكل ٤ - مؤشر عدد الوفيات لكل ١٠ 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 ١٠٠ ألف نسمة يتبين أن العراق هو الأفضل، وتأتي الجمهورية العربية السورية في المرتبة الثانية. ولكن من المهم أن يُنظر إلى مؤشر عدد الوفيات لكل ١٠ آلاف مركبة، وبسبب عدم توفر إحصاءات عن عدد المركبات في العراق فإنه لا يمكن إجراء المقارنة بين البلدان الأربعة. ويُلاحظ 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.

١- النقاط الإيجابية

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

٢- 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.

٣- 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.

١- النقاط الإيجابية

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

٢- 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.

٣- 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:

١- هنالك بعض الممارسات السليمة في معالجة المشاكل المتعلقة بالمرور على الطرق في بعض البلدان التي جرت فيها دراسة لسلامة المرور، ومن المفيد أن تعمم الفائدة على باقي البلدان التي لم تجر فيها مثل هذه الدراسة. ويبين الجدول ١٥ 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 ١٥ - 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	١٩٩٦	- 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	يهيئ المعهد ميداناً مخصصاً لتدريب السائقين وبرامج مخصصة لمدرسي القيادة إضافة إلى جهاز متطور لمتابعة إحصاءات الحوادث وتحليلها
البحرين	١- تدريب مدرسي التوعية المرورية في جميع المدارس الابتدائية	٤ دورات عملية مدة كل واحدة ٤ أيام ابتداء من ٢٠٠٤	الأساتذة المشرفون على الأطفال بين ٦ و ١٢ 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
	٢- مشروع التوعية المرورية المستمر لطلبة الثانوية العامة	معدل ٣ محاضرات سنوياً في كل مدرسة ثانوية ابتداء من شباط/فبراير ١٩٩٩ حتى ٢٠٠٥ وهو مستمر	الشباب والمراهقون من ١٤ إلى ١٨ عاماً	محاضرات توعية وسلوك يرتب لها قسم العلاقات العامة بالإدارة العامة للمرور ويقدمها رجال المرور المدعون لذلك	التعاون بين وزارة الداخلية ووزارة التربية والتعليم
	٣- مشروع الرياضة للتوعية المرورية في المدارس الابتدائية وعددها ٥٤ روضة ويتم زيادة أعدادها بشكل مستمر	ابتداء من تشرين الأول/أكتوبر ١٩٩٤ وحتى عام ٢٠٠٥ وهو مستمر	الأطفال من ٦ إلى ١٢ 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	٤- استخدام الصندوق النكي في السيارة	تحت التجربة	السائقون	يتم تسجيل مخالفات السرعة إلكترونياً	يتطلب تطبيق هذه الممارسة موافقة إدارة ترخيص الآليات والسائقين
المملكة العربية السعودية	٥- خريطة حوادث المرور	٢٠٠٤	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.

٢- 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 لحملات التوعية، إلا أن هناك حاجة إلى المزيد من عمليات التخطيط وجمع المعلومات وتوحيد برامج التوعية والتربية بشأن سلامة المرور بين بلدان منطقة الإسكوا.

٣- 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.

٤- 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.

٥- تم طرح العديد من المقترحات لكل بلد على حدة في الجزأين 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.

٦- 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.

٧- 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.