اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لغربي آسيا

استعراض أوضاع السلامة المرورية في بلدان مختارة من منطقة الإسكوا

الأمم المتحدة

Distr.
GENERAL

E/ESCWA/GRID/2005/6
5 October 2005
ORIGINAL: ARABIC

اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لغربي آسيا

استعراض أوضاع السلامة المرورية في بلدان مختارة من منطقة الإسكوا

الأمم المتحدة
نيويورك، ٢٠٠٥

05-0529

ملخص تنفيذي

أخذت الحوادث المرورية تشكل عبئا كبيرا على دول العالم نظرا لما تتسبب فيه من خسائر فادحة في الأرواح والممتلكات، وبالرغم من بعض الجهود التي قامت بها بعض دول المنطقة بشكل منفرد في معظم الأحيان، إلا أنه لم تتضافر الجهود لمعالجة هذه الأزمة بشكل منظم وإقليمي. وقد أدركت منظمة الأمم المتحدة ضرورة التنبه إلى حجم هذه المشكلة فأصدرت ثلاثة قرارات تتعلق بالسلامة المرورية ودعت دول العالم والمنظمات المختصة إلى أن تولي هذا الموضوع الأهمية المطلوبة. وبناء عليه قامت، اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لغربي آسيا (الإسكوا) بإدراج هذا الموضوع في خطة عملها، وتعد هذه أول دراسة تقوم بها الإسكوا في هذا المجال.

تتناول هذه الدراسة بشكل عام استعراض بعض الجوانب المتعلقة بالسلامة المرورية في كل من دول الخليج العربي والجمهورية اللبنانية والمملكة الأردنية الهاشمية حيث تقدم الدراسة استعراضا سريعا لقوانين السير خاصة فيما يتعلق بتشريعات السلامة المرورية والعقوبات التي تنص عليها، وتركز بشكل خاص على الجانب المتعلق بنظام النقاط المرورية المتبعة في هذه البلدان والفروقات فيما بينها، كما تتطرق إلى وسائل ترخيص قيادة المركبات ومدارس تعليم القيادة، حيث تتناول أهم التشريعات المتعلقة بترخيص السائقين والشروط الواجب توفرها لنيل رخص القيادة، كذلك إلى البرامج النظرية والعملية التي يتم استخدامها في مدارس تعليم القيادة والشروط الواجب توفرها لترخيص هذه المدارس والشروط المطلوبة في مدربي القيادة. كما تتناول طرق جمع إحصاءات حوادث المرور وتحليلها، حيث أوضحت أن هناك فروقا في طرق جمع الإحصاءات وتفصيلها خاصة فيما يتعلق بتعريف الوفيات الناتجة عن الحوادث المرورية. وأظهرت الدراسة أن مؤشر عدد الوفيات سواء بالنسبة لعدد السكان أو عدد المركبات المسجلة يظهر ارتفاعا مما يدل على ضرورة معالجة الوضع المروري للتخفيف من ارتفاع معدل الحوادث المرورية في البلدان التي تناولتها الدراسة. كما تتطرق الدراسة إلى استعراض برامج التوعية والتربية المرورية في هذه البلدان، حيث تبين أن هناك ضرورة للتركيز على برامج التوعية المرورية في بلدان الإسكوا وتقوية الدور الذي تلعبه المنظمات الأهلية في نشر التوعية المرورية.

وتقدم الدراسة تحليلا للجوانب الإيجابية والسلبية لجميع الجوانب التي تم استعراضها في الدراسة وتضع المقترحات الخاصة لمعالجة المشاكل السلبية. كما تقدم الدراسة التوصيات المتعلقة برفع وتحسين مستوى السلامة المرورية في بلدان الإسكوا وخاصة فيما يتعلق بنشر بعض الممارسات الحسنة التي ظهرت عند استعراض الوضع الراهن في كل بلد، وكذلك دور الإسكوا الذي من الممكن أن تقوم به مستقبلا في مجال السلامة المرورية.

المحتويات

الصفحة

ملخص تنفيذي ..... ج
مقدمة ١

الفصل

أولا- التشريعات الخاصة بالسلامة المرورية ٤

ألف- لمحة عامة ٤
باء- الإجراءات والمخالفات المرورية والعقوبات ٥

ثانيا- رخص قيادة المركبات ومدارس تعليم القيادة ٢٥

ألف- إجراءات رخص قيادة المركبات ٢٥
باء- مدارس تعليم قيادة المركبات ٣٣

ثالثا- إحصاءات حوادث المرور على الطرق ٣٩

رابعا- التوعية والتربية المرورية ٦٠

خامسا- تحليل للوضع الراهن للسلامة المرورية ٧٤

ألف- نظرة عامة ٧٤
باء- التشريعات الحالية فيما يتعلق بالإجراءات والمخالفات المرورية والعقوبات ٧٥
جيم- ترخيص مدارس تعليم القيادة والسائقين ٧٧
دال- إحصاءات حوادث المرور ٧٩
هاء- التوعية والتربية المرورية ٨١

سادسا- التوصيات ٨٣

قائمة الجداول

١- القوانين المتعلقة بالمرور وتاريخ إصداره وعدد فصوله ومواده والجهة الصادرة للقوانين في بعض بلدان الإسكوا ٤
٢- تعليمات النقاط لمكرري المخالفات المرورية في المملكة الأردنية الهاشمية ٨
٣- لائحة المخالفات والغرامات المتبعة في دولة الإمارات العربية المتحدة ٩

المحتويات (تابع)

الصفحة

٤- لائحة المخالفات التي تسبب حجز المركبة في دولة الإمارات العربية المتحدة ١٢

٥- المخالفات المرورية والنقاط في المملكة العربية السعودية ١٦

٦- تفصيل المخالفات والجزاءات المالية والنقاط المحسوبة على الرخصة لمختلف المخالفات المرورية في سلطنة عمان..... ١٨

٧- تفصيل المخالفات والنقاط المحسوبة على الرخصة في دولة الكويت ٢٢

٨- ملخص لحوادث السير في المملكة الأردنية الهاشمية للعام ٢٠٠٣ ..... ٤١

٩- الحوادث والمصابون بالحوادث المرورية وأخطاء السائقين في المملكة الأردنية الهاشمية للعام ٢٠٠٣..... ٤١

١٠- السائقون المشتركون في الحوادث المرورية والفئة العمرية والجنس في المملكة الأردنية الهاشمية للعام ٢٠٠٣..... ٤٢

١١- توزيع الحوادث المرورية حسب الجنس وفئة العمر في الإمارات العربية المتحدة للعام ٢٠٠٣ ..... ٤٤

١٢- إحصاءات الحوادث المرورية في الإمارات العربية المتحدة للسنوات ١٩٩٥-٢٠٠٣..... ٤٥

١٣- ملخص معدلات الحوادث في مملكة البحرين، ١٩٩٩-٢٠٠٤ ..... ٤٧

١٤- إصابات السائقين من الحوادث المرورية وعلاقتها بأعمارهم في مملكة البحرين للسنوات ١٩٩٩-٢٠٠٤ ..... ٤٨

١٥- إصابات الحوادث المرورية وعلاقتها بالجنس في مملكة البحرين للسنوات ١٩٩٩-٢٠٠٤..... ٤٩

١٦- حوادث الإصابات وعلاقتها بالأسباب الرئيسية في مملكة البحرين للعام ٢٠٠٣ ..... ٤٩

١٧ إحصاءات الحوادث المرورية في المملكة العربية السعودية للسنوات ١٩٨٨-٢٠٠٣..... ٥١

١٨- ملخص لحوادث السير في سلطنة عمان للعام ٢٠٠٤ ..... ٥٢

١٩- أنواع المخالفات وعددها في سلطنة عمان للعام ٢٠٠٣ ..... ٥٣

٢٠- إحصاءات الحوادث المرورية لدولة قطر في الفترة ١٩٩٤-٢٠٠٤ ..... ٥٥

٢١- ملخص لحوادث السير في دولة الكويت للسنوات ١٩٩٤-٢٠٠٤ ..... ٥٧

٢٢- ملخص لمعدل الحوادث في الجمهورية اللبنانية، ١٩٩٦-٢٠٠٢ ..... ٥٩

٢٣- كشف بأسماء أسابيع المرور لدول مجلس التعاون الخليجي منذ العام ١٩٨٤ وحتى العام ٢٠٠٤ ..... ٧٣

المحتويات (تابع)

الصفحة

٢٤- أمثلة على الأهداف المقررة حاليا لخفض عدد ضحايا حوادث المرور في مختلف بلدان العالم ٧٤

٢٥- مقارنة في عدد النقاط المحتسبة لبعض أنواع المخالفات في بلدان عربية مختارة ٧٦

٢٦- بعض الممارسات الحسنة التي تطبق في بعض بلدان الإسكوا ٨٣

قائمة الأشكال

١- مؤشرات الحوادث المرورية لعام ٢٠٠٤ في المملكة الأردنية الهاشمية ٤٠

٢- الوفيات الناتجة عن الحوادث المرورية حسب فئات العمر وفئات المتوفين لعام ٢٠٠٣ في قطر..... ٥٥

٣- عدد الوفيات بسبب الحوادث المرورية منذ عام ١٩٧٣ ولغاية عام ٢٠٠٣..... ٥٧

٤- أسباب الحوادث المرورية في لبنان، ٢٠٠١-٢٠٠٣ ..... ٥٩

٥- مؤشر عدد الوفيات لكل ١٠٠ ألف نسمة في بعض الدول العربية وغير العربية ٧٩

٦- مؤشر عدد الوفيات لكل ١٠ آلاف مركبة في بعض الدول العربية وغير العربية ٨٠

مقدمة

تعتبر مشكلة السلامة المرورية على الطرق من أهم المشاكل التي تواجه دول العالم على كافة مستوياتها في الوقت الحاضر، وخاصة بعد التزايد الكبير في أعداد السكان والمركبات، وكذلك الرغبة عند الكثير في الحركة والتنقل بين مكان وآخر سواء داخل المدن أو خارجها. ومن المؤسف أنه بالرغم من أن هذه المشكلة تمس كافة شرائح المجتمع، إلا أن موضوع السلامة على الطرق لم يلق حتى الآن اهتماما كافيا على الصعيدين الدولي والوطني[1]، ويقدر حاليا عدد الأشخاص الذين توفوا نتيجة للإصابات الناجمة عن حركة المرور على الطرق في العالم بأسره بـ ١,٢٦ مليون شخص في عام ٢٠٠٠. وتمثل الإصابات الناجمة عن حركة المرور على الطرق ٢،٢ في المائة من الوفيات في العالم وهي مسؤولة عن ٢٥ في المائة من مجموع الوفيات الناجمة عن الإصابات. وعلى نطاق عالمي، تعد هذه الإصابات السبب الرئيسي لوفاة الأشخاص الذين تتراوح أعمارهم بين ٢٥ و٤٤ سنة.

وكان أول قرار اتخذته الجمعية العامة للأمم المتحدة في مجال السلامة على الطرق هو القرار ٣٠٩/٥٧ في دورتها السابعة والخمسين التي عقدت في عام ٢٠٠٣ وشاركت في تقديمه العديد من دول العالم منها ١٠ دول من منطقة الإسكوا وهي الإمارات العربية المتحدة، ومملكة البحرين، والجمهورية العربية السورية، وسلطنة عمان، ودولة قطر، ودولة الكويت، والجمهورية اللبنانية، والمملكة العربية السعودية، والجمهورية اليمنية. وحث القرار جميع الحكومات على إصدار قوانين جديدة للمرور، وطلب إعداد تقرير عن الأزمة العالمية للسلامة على الطرق.

وقد أصدرت الأمم المتحدة تقريرها[2] استجابة لهذا القرار، والذي يتحدث عن الأزمة العالمية للسلامة على الطرق. وقد أشار التقرير إلى فداحة هذه المشكلة مبينا أنه بينما كانت تحتل الإصابات الناجمة عن حوادث المرور في عام ١٩٩٠ المرتبة التاسعة عالميا، إلا أنه من المتوقع وبحلول عام ٢٠٢٠ ان تحتل الإصابات الناجمة عن حوادث المرور المرتبة الثالثة عالميا. ويزيد المشكلة تعقيدا أن معظم إحصاءات حوادث الطرق تدل على أن ما يزيد عن ٥٠ في المائة من الوفيات التي تقع بسبب الحوادث المرورية هي من فئة الشباب، وهذا يعني أن هناك خسارة كبيرة في صفوف الشريحة العمرية التي يعول عليها في قطاع الإنتاج ودفع عجلة الاقتصاد والتنمية في بلدانها إلى الأمام.

واستنادا إلى التقرير الذي قدمه الأمين العام للأمم المتحدة عن الأزمة العالمية للسلامة على الطرق، أصدرت الجمعية العامة قرارها رقم ٩/٥٨ المؤرخ ١٩ تشرين الثاني/نوفمبر ٢٠٠٣ بهذا الشأن. ودعا القرار المجلس الاقتصادي والاجتماعي إلى القيام، بالتنسيق مع مؤسسات منظومة الأمم المتحدة وهيئاتها الأخرى ذات الصلة ومن خلال لجانه الإقليمية، بتقديم كافة المعلومات عن أفضل الممارسات المتعلقة بالسلامة على الطرق وطلب إلى الأمين العام تقديم تقرير إلى الجمعية العامة في دورتها الستين عن التقدم المحرز في تعزيز السلامة على الطرق على الصعيد العالمي.

وتلا القرار ٩/٥٨، وبناء على جهود مكثفة من سفير سلطنة عمان في الأمم المتحدة، إصدار قرار الجمعية العامة ٢٨٩/٥٨ والذي دعا منظمة الصحة العالمية إلى أن تؤدي، داخل منظومة الأمم المتحدة

---

(١) منظمة الصحة العالمية، منشورات مارجي بيدين وآخرون، التقرير العالمي عن الوقاية من الإصابات الناجمة عن حوادث المرور، جنيف، ٢٠٠٤.

(٢) مذكرة الأمين العام، الأزمة العالمية للسلامة على الطرق، الدورة الثامنة والخمسون للجمعية العامة، ٢٠٠٣.

وبالتعاون الوثيق مع اللجان الإقليمية التابعة لها، دور منسق المسائل المتعلقة بالسلامة على الطرق؛ كما طلب إلى الأمين العام أن يقوم، لدى تقديم تقريره إلى الجمعية العامة في دورتها الستين، وفقا للقرار ٩/٥٨، أن يفيد من خبرات اللجان الإقليمية التابعة للأمم المتحدة ومنظمة الصحة العالمية والبنك الدولي؛ كما شدد على ضرورة المضي في تعزيز التعاون الدولي لمعالجة مسائل السلامة على الطرق، مع أخذ احتياجات البلدان النامية في الاعتبار.

وفي التقرير[٣] الذي قدم في الدورة الستين للأمم المتحدة بناء على القرار ٢٨٩/٥٨ والذي قامت بإعداده منظمة الصحة العالمية بالتشاور مع عدد من الشركاء، أشير إلى إنشاء فريق تعاون الأمم المتحدة للسلامة على الطرق، وهو فريق عمل يتكون من ٤٢ وكالة ملتزمة بمعالجة السلامة على الطرق ومنها اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لغربي آسيا (الإسكوا).

ومن المعلوم أن معظم دول الشرق الأوسط تعاني من مشكلة حوادث الطرق، حيث تعد معدلات وفيات وإصابات حوادث الطرق عالية بالمقارنة مع الدول المتقدمة. وتقدر التكلفة الاقتصادية للتصادمات على الطرق والإصابات الناجمة عنها بـ 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. وتقدر التكلفة العالمية بما قيمته ٥١٨ مليار دولار أمريكي سنويا. ومن أصل هذا المبلغ تبلغ خسائر البلدان المنخفضة الدخل والبلدان المتوسطة الدخل ٦٥ مليار دولار أمريكي، أي أكثر مما تتلقاه هذه البلدان من المساعدات الإنمائية، وقد أتضح من دراسة حديثة قام بها مختبر أبحاث النقل البريطاني في المملكة المتحدة (Transport Research Laboratory of the United Kingdom) المتخصص في دراسات السلامة المرورية، أنه بالرغم من أن بلدان الشرق الأوسط وشمال أفريقيا تمتلك فقط ٢ في المائة من عدد السيارات وتضم ٤ في المائة فقط من عدد السكان في العالم، إلا أنها تشهد ٦ في المائة من مجموع وفيات حوادث الطرق في العالم. وقد بني هذا التحليل على البيانات المنشورة والتقارير الواردة من تلك البلدان، كما أوضحت الدراسة أيضا أن الوفيات الناتجة عن حوادث الطرق في الشرق الأوسط قد زادت بنسبة ٢٠ في المائة خلال العشر سنوات الأخيرة. وبالمقابل، انخفضت هذه الوفيات بالفعل في دول السوق الأوروبية المشتركة وأستراليا واليابان بنسبة لا تقل عن ١٠ في المائة لنفس الفترة[٤].

وبالرغم من أن منطقة الإسكوا تعد من المناطق التي تعاني بشكل مرتفع من مشكلة الحوادث المرورية حيث ترتفع نسبة الحوادث وما تمثله هذه الحوادث من أضرار اجتماعية واقتصادية على دول المنطقة، إلا أن اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لغربي آسيا (الإسكوا) لم تول هذا الموضوع اهتماما خاصا في السابق باعتبار أن مشكلة السلامة المرورية هي مشكلة وطنية ولا تحتاج إلى تعاون إقليمي أو عالمي لوضع الحلول اللازمة لها. إلا أنه وبعد صدور قرارات الجمعية العامة المتعاقبة بهذا الخصوص أصبح ينظر إلى مشكلة الحوادث المرورية على أنها أزمة عالمية، وأن حوادث الطرق ليست صدفة وإنما هي حوادث قتل متعمدة في كثير من الأحيان، وكان لا بد من التصدي لهذه المشكلة بشكل جاد. وأدركت اللجان الإقليمية في الأمم المتحدة أن عليها دورا هاما يجب أن تلعبه في التعريف ووضع الحلول المناسبة للحد من آثارها السلبية. وقد استجابت الإسكوا لهذا المطلب وأدخلت في برنامج عملها للسنتين ٢٠٠٤-

---

(٣) مذكرة الأمين العام، الأزمة العالمية للسلامة على الطرق: التقدم المحرز في تنفيذ قرار الجمعية العامة ٢٨٩/٥٨، الـ دورة الستون للجمعية العامة، ٢٠٠٤.

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

٢٠٠٥ إعداد دراسة عن استعراض أوضاع السلامة المرورية في بعض بلدان الإسكوا، وهي الدراسة التي نحن بصددها.

وإدراكا من اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لغربي آسيا (الإسكوا) أنه لا بد من تعاون جميع الدول في الإسكوا في هذا المجال، فقد أصدرت الدورة الثالثة والعشرون للإسكوا قرارها رقم ٢٦٥ (د-٢٣) المؤرخ ١٢ أيار/مايو ٢٠٠٥ بشأن التعاون الإقليمي في مجال سلامة المرور على الطرق، ودعت فيه الدول الأعضاء إلى المساهمة في الأنشطة التي ستضطلع بها اللجنة سواء في إعداد الدراسات المتخصصة أم في المساهمة في أعمال الورشة الإقليمية حول الممارسات الجيدة في سلامة المرور أو في التحضير لأسبوع المرور العالمي المزمع عقده في عام ٢٠٠٧؛ وأملت فيه من الدول الأعضاء تقديم الدعم المادي والمعنوي للأمانة التنفيذية، ما أمكن، لتنفيذ الأنشطة التي تساند الجهود الوطنية في تحقيق مقومات سلامة المرور على الطرق؛ كما ناشد القرار الدول الأعضاء المشاركة الفاعلة في مناقشات الجمعية العامة بشأن هذا الموضوع.

وهذه الدراسة تمثل الخطوة الأولى من سلسلة دراسات ستقوم بها الإسكوا في مجال السلامة المرورية، وتعطي بشكل سريع تقييما عاما لوضع السلامة المرورية في الجمهورية اللبنانية والمملكة الأردنية الهاشمية ودول الخليج العربي وخاصة فيما يتعلق بتحديد أهم الجوانب التي تؤثر على السلامة المرورية والمشاكل التي تعاني منها، وكذلك وضع المقترحات الخاصة بحلها. وقد اقتصرت الدراسة على هذه البلدان نظرا لتوفر البيانات المنشورة عنها وإمكانية الحصول على بعض البيانات الأخرى من خلال المقابلات الشخصية، وعدم توفر الموارد الكافية والمخصصة لهذه الدراسة للفترة ٢٠٠٤-٢٠٠٥ لتغطية باقي الدول، على أن تشملها المرحلة القادمة. واستعانت الإسكوا بهذا الخصوص بخبرات الاستشاري السيد هاشم المدني لإعداد الجزء المتعلق بدول الخليج العربي. وستقوم الإسكوا في برامج عملها للفترة ٢٠٠٦-٢٠٠٧ بإعداد دراسة عن متابعة تطورات الجهود التي تقوم بها كل دولة من أجل تحسين وضع السلامة المرورية فيها.

وتتناول الدراسة في الفصل الأول استعراض التشريعات الحالية فيما يتعلق بالسلامة المرورية، ويتم التركيز فيها على التشريعات المتعلقة بالسلامة المرورية وأنواعها وأنواع العقوبات التي نص القانون عليها والطرق المتبعة في ضبط المخالفات، بما في ذلك اللوائح الخاصة بتطبيق نقاط المخالفات المرورية إن وجدت. ويتطرق الفصل الثاني من الدراسة إلى رخص قيادة المركبات والإجراءات الخاصة بفحص القيادة، كذلك إلى مدارس تعليم قيادة المركبات والشروط الواجب توفرها في هذه المدارس. وفي الفصل الثالث من الدراسة يتم تناول جانب هام ورئيسي في موضوع السلامة المرورية ويتعلق بإحصاءات حوادث المرور على الطرق ويناقش الطرق المتبعة في جمع البيانات وتبويبها وتحليلها كذلك الجهات المعنية بجمع هذه المعلومات الهامة، ويقدم موجزا عن البيانات المتوفرة فيما يخص الحوادث المرورية في البلدان المعنية في الدراسة. ويتناول الفصل الرابع من الدراسة موضوع التربية المرورية وكذلك التوعية المرورية ودور الجمعيات الأهلية في هذا المجال. أما الفصل الخامس من الدراسة، فيقدم ملخصا عاما ومناقشة لأهم ما ورد في فصول الدراسة، وأخيرا التوصيات من أجل تحسين مستوى السلامة المرورية في بلدان المنطقة.

أولا- التشريعات الخاصة بالسلامة المرورية

ألف- لمحة عامة

تمثل التشريعات المتعلقة بسلامة المرور على الطرق إحدى أهم العناصر التي تؤثر على مستوى السلامة المرورية في أي بلد، والتشريعات عديدة منها ما يتعلق بالمخالفات المرورية والعقوبات والغرامات المصاحبة لها أو ما يختص بالتشريعات المتعلقة بفحص سائقي المركبات، أو كذلك التشريعات الخاصة بإنشاء وإدارة المدارس التي تقوم بالتدريب وإعداد السائقين. ومما يجدر ذكره هنا أنه لا بد أن يصاحب هذه التشريعات الجانب الأهم منها وهو مراقبة تنفيذها وفرض العقوبات على المخالفين وكذلك سبل المتابعة والتطبيق. وسيتم التطرق في هذا الفصل إلى التشريعات المختلفة في بعض دول الإسكوا فيما يتعلق بالمخالفات المرورية والعقوبات المصاحبة بها وخاصة في الجمهورية اللبنانية والمملكة الأردنية الهاشمية وكذلك دول الخليج العربي، حيث يتبين أن لكل دولة من دول الخليج قانونها الخاص المتعلق بالمرور، وهي في مضمونها بشكل عام متقاربة جدا إلا أن موادها التفصيلية تختلف من دولة إلى أخرى. وحيث تجد مواد ذلك القانون مقتضبة في سلطنة عمان، تراها كثيرة التفصيل في مملكة البحرين والمملكة العربية السعودية والكويت. ويبين (الجدول ١) القوانين المتعلقة بالمرور في الدول التي تشملها هذه الدراسة.

الجدول ١- القوانين المتعلقة بالمرور وتاريخ إصداره وعدد فصوله ومواده والجهة الصادرة للقوانين في بعض بلدان الإسكوا

الدولة	القانون	تاريخ إصداره	عدد فصوله	عدد مواده	عدد الصفات الشارحة له	الجهة التي أصدرته
المملكة الأردنية الهاشمية	- قانون النقل على الطرق صدر عام ١٩٥٨ - آخر قانون سير صدر رقم ٤٧ عام ٢٠٠١	١٩٥٨		٧١		الجريدة الرسمية (ص ٨) عدد ٤٦٣٩ بتاريخ ١٥ كانون الثاني/يناير ٢٠٠٤
مملكة البحرين	قانون المرور رقم (٩) لعام ١٩٧٩ واللائحة التنفيذية والقرارات المنفذة	١٩٧٩	١٣	٣٤٦	٢٥٣	مطبوعات العلاقات العامة د-ع ع/تموز/يوليو ١٩٩٢
دولة الإمارات العربية المتحدة	قانون المرور الاتحادي رقم (٢١) لسنة ١٩٩٥ واللائحة التنفيذية في شأن السير والمرور (صادر عن وزير الداخلية)	١٩٩٥	٤	١٩١	٧٢	وزارة الداخلية - إدارة المرور
المملكة العربية السعودية	- نظام المرور رقم م/٤٩/١٣٩١• صادر بمرسوم ملكي - واللائحة المنفذة لنظام المرور الصادر بقرار من وزير الداخلية رقم ٣٩٧٤-١٣٩٥	١٩٧١ ١٩٧٥	٨ ٦	٢١٠ ٩١	٥٢ ٣٣	وزارة الداخلية - الأمن العام - وزارة الداخلية
سلطنة عمان	قانون السير الصادر بقانون من السلطان	١٩٧٣	٦	٥٤	١٩	الجريدة الرسمية

الجدول ١ (تابع)

الدولة	القانون	تاريخ إصداره	عدد فصوله	عدد مواده	عدد الصفات الشارحة له	الجهة التي أصدرته
دولة قطر	- قانون المرور رقم (١٠) (صادر عن الأمير) - واللائحة التنفيذية (صادرة عن وزير الداخلية)	١٩٧٩ ١٩٧٩	٦ ٨	٧٤ ١٢٤	٣٨ ٥٤	وزارة الداخلية
دولة الكويت	- قانون المرور (الصادر بمرسوم من الأمير) ٦٧ لسنة ٧٦ - واللائحة التنفيذية لقانون المرور (قرار وزير الداخلية رقم (٨١) لسنة ١٩٧٦)	١٩٧٦ ١٩٧٦	٦ ٧	٥٠ ٢١٤	٣٧ ١١٦	وزارة الداخلية - الإدارة القانونية وزارة الداخلية
الجمهورية اللبنانية	- قانون شامل ومنظم لمرفق المرور - إدخال تعديلات جديدة (١٩٩٥)	١٩٦٨				
الأمانة العامة لدول مجلس التعاون لدول الخليج العربية	نظام (القانون) المرور الموحد الاسترشادي لدول مجلس التعاون لدول الخليج العربية		٥	٤٥	١٥	الأمانة العامة

المصادر: (١) دولة قطر، وزارة الداخلية، موقع الإنترنت www.moi.gov.qa.
(٢) قوانين وأنظمة السير والمرور لدول مجلس التعاون الخليجي.

إن من العوامل المهمة لإيجاد سلوك مروري منضبط وجود نظام مرور فاعل ومرن في ضبط السلوك المخالف، وبمثل هذا النظام يمكن الحد من المخالفات المرورية وخاصة تلك المتعلقة بالسرعة الزائدة، وإتباع المركبات بدون ترك مسافة وقطع الإشارة الحمراء، ويكون دور ومهمة إدارات المرور هو ضمان التطبيق الصارم لقواعد ولوائح المرور. إن تقديم نظام عقوبات فعال أمر ضروري نظرا لأنه يقدم آلية مستمرة وطويلة المدى تضمن ملاحقة وردع المخالفين للتعليمات، حيث أن دفع الغرامة لا يكفي لردعهم على المدى الطويل إن لم ينضم إليه نظام يضمن ملاحقة السائق في حال تكرار المخالفات مثل نظام حساب النقاط المنفذ في المملكة الأردنية الهاشمية ومعظم دول الخليج العربية. وسيتم في هذا الفصل استعراض أنواع العقوبات وحجم الجزاءات المالية المتعلقة بمختلف أنواع المخالفات المرورية في الدول التي تتناولها الدراسة.

باء- الإجراءات والمخالفات المرورية والعقوبات

١- المملكة الأردنية الهاشمية

صدر أول قانون للسير في المملكة الأردنية الهاشمية في عام ١٩٥٨ وعرف بـ "قانون النقل على الطرق"، ولقد صدر نظام قواعد السير والمرور على الطرق رقم ٣ لعام ٢٠٠٤ المنشور على الصفحة ٨ من

عدد الجريدة الرسمية رقم ٤٦٣٩ بتاريخ ١٥ كانون الثاني/يناير ٢٠٠٤[٥] استنادا إلى آخر قانون سير أصدر رقم ٤٧ لعام ٢٠٠١. ويسمى هذا النظام "نظام قواعد السير والمرور على الطريق لسنة ٢٠٠٤" وبموجب هذا النظام تم إلغاء نظام قواعد السير والمرور على الطرق رقم (٣١) لسنة ١٩٨٣. وبحسب قانون السير الأردني الساري المفعول، فإن أنواع العقوبات هي:

(أ) الحبس أسبوعين ولغاية ستة أشهر مع الغرامة (٥٠-٢٠٠ دينارا أي ما يعادل ٧٠-٢٨٠ دولارا أميركيا)، وهذه العقوبة للمخالفات التي تشكل خطورة على مستوى السلامة المرورية ومستخدمي الطرق؛

(ب) الغرامة المالية (٥-٢٠٠ دينارا) (٧,٥-٢٨٠ دولارا أميركيا)، وهذه الغرامات حسب فئات المخالفات ومدى خطورتها وحسب تصنيفها في القانون؛

(ج) سحب رخص القيادة:

(١) من ستة أشهر ولغاية سنة، من اختصاص المحاكم وفي الحالات التي يرتكب فيها السائق حادث سير أدى إلى وفاة أو عاهة؛

(٢) من ثلاثة أشهر ولغاية ستة شهور، من اختصاص المحاكم في مخالفة استخدام المركبة في غير الأغراض المسجلة والمخصصة وفق أحكام القانون؛

(٣) من شهرين ولغاية سنة وحسب عدد النقاط المسجلة على السائق.

(د) الحجز: تتخذ إجراءات إدارية وحسب القانون والأنظمة والتعليمات كعقوبة على مرتكبي ومكرري المخالفات المرورية وهي:

(١) حجز الرخصة، حيث يتم إعادة الرخص بعد تسديد القيمة المادية المترتبة على المخالفة؛

(٢) حجز المركبة، حيث تحجز المركبات في الحالات التي نص عليها القانون ويتم تسليمها للمالك بعد تصويب سبب الحجز.

(•) وقف العمل برخصة القيادة: يحق لوزير الداخلية بتنسيب من مدير الأمن العام بوقف العمل بأي رخصة قيادة في حال ثبوت فقدان الأهلية وكذلك للسائقين غير حسني السير والسلوك لفئات الرخص.

كما أن نظام قواعد السير والمرور على الطريق لسنة ٢٠٠٤ متشعب وقد تناول العديد من البنود الهامة التي ينبغي تسليط الضوء عليها، وأهمها:

(أ) عدم استعمال جهاز التنبيه الصوتي (الزامور) في المركبة ضمن المناطق المأهولة بالسكان إلا عند الضرورة وبصورة خفيفة متقطعة؛

---

(٥) المملكة الأردنية الهاشمية أوراق مقدمة شخصيا من مدير السير.

(ب) يحظر استعمال أجهزة التنبيه المزعجة أو متعددة الأصوات أو غير المألوفة أو الخاصة بمركبات الطوارئ أو المخالفة للمواصفات التي تحددها تعليمات تجهيز المركبات؛

(ج) يحظر استعمال أي نوع من الأجهزة التي تخرج صوتا على ماسورة البخار أو الهواء أو على عادم المركبة؛

(د) يحظر استعمال أجهزة التنبيه الصوتية بين غروب الشمس وشروقها وعلى السائق الاكتفاء خلال تلك المدة باستعمال أجهزة التنبيه الضوئية. ويحظر على السائق استعمال أجهزة التنبيه الصوتية في أي مما يلي:

(١) أثناء وقوف المركبة؛

(٢) بالقرب من المستشفيات والمدارس وأماكن العبادة؛

(٣) بصفة مستمرة وبدون مبرر وبطريقة تزعج المشاة أو تقلق راحة الآخرين؛

(٤) في الأوقات والأماكن الممنوع استعمال أجهزة التنبيه الصوتي فيها بموجب شواخص مرورية.

(•) يمنع مرور سيارات الشحن التي يزيد وزنها الإجمالي على سبعة أطنان ونصف الطن داخل حدود المجالس البلدية من الساعة السادسة صباحا وحتى الحادية عشرة ليلا وفقا للشواخص المرورية التي تنظم ذلك. ويجوز في حالات استثنائية دخول السيارات بموجب تصريح تمنحه إدارة السير وفقا للشروط التي تحددها لهذه لغاية، كما لا يسمح للسيارات المنصوص عليها تحت هذا البند بالمبيت داخل الأراضي السكنية. إلا أنه يسمح بدخول سيارات الشحن التي يبلغ وزنها الإجمالي سبعة أطنان ونصف الطن فما دون على أن يكون ذلك بهدف التحميل والتفريغ؛

(و) يتوجب على السائق الذي ارتكب حادثا مروريا وتسبب في إلحاق الضرر بمركبة أو جسم آخر التبليغ عن هذا الحادث وإعطاء المعلومات المتعلقة باسمه وعنوانه ورقم رخصة القيادة ورقم المركبة التي يقودها واسم مالكها وعنوانه ورقم شهادة التأمين واسم شركة التأمين ورخصة سير المركبة لأقرب مركز أمني أو لسائق المركبة الأخرى أو مالك الجسم المتضرر؛

(ز) إذا كان سائق المركبة المتضررة أو مالك الجسم المتضرر غير موجود في مكان الحادث فيتوجب على السائق مرتكب الحادث القيام بما يلي:

(١) ترك إشعار خطي في مكان ظاهر للعيان من المركبة المتضررة أو الجسم المتضرر؛

(٢) تبليغ المركز الأمني خلال ٤٨ ساعة من وقوع الحادث وتقديم المعلومات الضرورية واللازمة لذلك.

(ح) لا يجوز لسائق مركبة الطوارئ مخالفة قواعد السير والمرور على الطرق إلا بالقدر الذي تقتضيه تأدية المهمة الرسمية أو الواجب الرسمي المكلف به من اتخاذ وسائل الحذر اللازمة لتجنيب أي خطر أو المساس بالمشاة أو إلحاق الضرر بالأموال العامة والخاصة؛

(ط) لا يجوز لسائق مركبة الطوارئ أو لكل راكب فيها أن يبث نورا متقطعا (اللواح) أو أن يطلق صوتا بواسطة أجهزة التنبيه الصوتية إلا إذا كان ذلك ضروريا لتأدية المهمة المكلف بها وفي أثناء تأديتها؛

(ي) كما حدد النظام أمورا عديدة تتعلق بالمشاة حفظا لسلامتهم الخاصة ولما تتسببه حوادث المرور في الأردن من حوادث مرورية لهذه الفئة؛

(ك) تعليمات النقاط لمكرري المخالفات المرورية.

صدرت آخر تعليمات النقاط لمكرري المخالفات المرورية بموجب البند ٣ من المادة ٦٢ من قانون السير المؤقت لعام ٢٠٠١. أما فيما يختص بتعليمات النقاط لمكرري المخالفات المرورية في المملكة الأردنية الهاشمية، تسجل النقاط للمخالفات وفق (الجدول ٢) حيث تسري أحكام هذه التعليمات على السائقين حاملي الرخص الأردنية ويتم تثبيت النقاط في السجل الخاص بالسائق من تاريخ تحرير المخالفة.

الجدول ٢- تعليمات النقاط لمكرري المخالفات المرورية في المملكة الأردنية الهاشمية

	وصف المخالفة	عدد النقط
١	قيادة مركبة أثناء فترة حجز الرخصة أو وقف العمل بها إداريا أو قانونيا.	٤
٢	قيادة مركبة بعكس الاتجاه المقرر للسير على الطرق والشوارع ومفصولة الاتجاهات بجزر وسطية.	٤
٣	تجاوز إشارة المرور الضوئية الحمراء أثناء قيادة المركبة.	٤
٤	قيادة المركبة ليلا دون توافر أو استخدام أنوار الطرق الأمامية أو أنوار القياس الخلفية المقررة بطريق غير مضاء.	٣
٥	قيادة المركبة بسرعة تزيد عن الحد المقرر للسرعة بأكثر من ٤٠ كلم بالساعة.	٣
٦	استعمال السيارة الخصوصية مقابل أجر.	٢
٧	قيادة مركبة تحمل حمولة بارزة بصورة خطرة خلافا لأحكام قانون السير والأنظمة والتعليمات الصادرة بموجبه.	٢
٨	التجاوز الخاطئ في الحالات والأماكن التي يمنع التجاوز فيها.	٢
٩	عدم التقيد بشاخصة قف.	٢
١٠	عدم الالتزام بالمسرب أو تغيير المسرب بشكل مفاجئ.	٢
١١	قيادة المركبة برخصة قيادة لا تخوله فئتها حق قيادتها.	٢
١٢	عدم اتخاذ الاحتياطات اللازمة لتثبيت الحمولة أو إحكام تغطيتها.	٢
١٣	تحميل ركاب زيادة عن الحد المقرر بما يزيد عن عشرة ركاب في الحافلات وخمسة ركاب في سيارات الركوب المتوسطة.	٢
١٤	طرح أو سكب أو تسرب حمولات المركبات كالحجارة والزيوت والأتربة والنفايات والمياه العادمة أو أي مواد أخرى على الطريق.	٢
١٥	إلقاء أي مواد أو فضلات من نوافذ المركبات.	١
١٦	قيادة المركبة بسرعة تزيد على الحد المقرر بأكثر من ٣٠ كم/ساعة ولا تتجاوز ٤٠ كم/ساعة.	١
١٧	عدم استعمال الغماز عند التحول لليسار أو لليمين.	١
١٨	عدم إعطاء أولويات المرور للمشاة على الممرات المخصصة لعبورهم.	١

المصدر: الجريدة الرسمية الصادرة بموجب البند (٣) من الفقرة (أ) من المادة ٦٢ من قانون السير المؤقت رقم (٤٧) لسنة ٢٠٠١.

وبموجب المادة (٥) من هذا النظام يحق للسائق الذي وصل مجموع نقاطه في السجل أكثر من ٦ نقاط وأقل من ١٦ نقطة حضور دورة تأهيلية في المعهد المروري أو في المراكز التي يعتمدها المعهد لهذه الغاية، وفي هذه الحالة يتم شطب ٦ نقاط من مجموع نقاطه على أن يستعمل حقه هذا مرة واحدة في السنة ويتحمل السائق نفقات هذه الدورة.

وبموجب المادة (٦) من هذا النظام يتم سحب رخص القيادة إداريا في الحالات التالية:

(أ) إذا وصل مجموع نقاط السائق في السجل ١٦ نقطة وأقل من ٢٠ نقطة لمدة شهرين؛
(ب) إذا وصل مجموع نقاط السائق في السجل ٢٠ نقطة وأقل من ٢٤ نقطة لمدة ثلاثة أشهر؛
(ج) إذا وصل مجموع نقاط السائق في السجل ٢٤ نقطة وأقل من ٢٨ نقطة أربعة أشهر؛
(د) إذا وصل مجموع نقاط السائق في السجل ٢٨ نقطة وأقل من ٣٢ نقطة لمدة ستة أشهر؛
(●) إذا وصل مجموع نقاط السائق في السجل أكثر من ٣٢ نقطة لمدة سنة واحدة.

ونصت المادة (٩) من هذا النظام بأن يتضاعف عدد النقاط المحددة للمخالفة التي يرتكبها السائق التي تؤدي إلى حادث مروري نتج عنه وفاة شريطة صدور قرار نهائي من المحكمة بإدانته.

٢- الإمارات العربية المتحدة

(أ) لائحة المخالفات والغرامات

صدر في عام ١٩٩٥ قانون المرور الاتحادي رقم (٢١) لسنة ١٩٩٥، واللائحة التنفيذية في شأن السير والمرور من وزارة الداخلية. ويبين (الجدول ٣) لائحة المخالفات والغرامات المتبعة في دولة الإمارات العربية المتحدة وكذلك عدد النقاط المحتسبة عند كل مخالفة، ويتم ضبط المخالفات المرورية بواسطة الدوريات أو الكاميرات أو أجهزة الرادار. ومن الملاحظ أنه يتم احتساب نقط لكل مخالفة تقريبا يرتكبها السائق، وتعتبر مخالفة تجاوز الإشارة الضوئية الجزء الأكثر خطرا حيث يسجل لمرتكبها ٥ نقاط، كما تم التشديد على مخالفات سائقي الشاحنات نظرا لما قد تسبب حوادثهم الجسيمة من إصابات وخسائر تفوق نظيراتها في السيارة الصغيرة.

الجدول ٣- لائحة المخالفات والغرامات المتبعة في دولة الإمارات العربية المتحدة

وصف المخالفة	الغرامة المالية (درهم إماراتي = ٠,٢٧٢ دولار أمريكي)	عدد النقاط
قيادة مركبة غير مرخصة	٢٠٠	٣
قيادة مركبة برخصة قيادة منتهية	١٠٠	١
القيادة بخلاف الرخصة الممنوحة	٢٠٠	٣
القيادة برخصه أجنبية بدون أذن من سلطة الترخيص	١٥٠	٠
القيادة بملكية منتهية	١٠٠	١
عدم إبراز رخصة القيادة عند الطلب	١٠٠	١
عدم إبراز الملكية عند الطلب	١٠٠	١
قيادة سيارة أجرة بدون تصريح	١٠٠	٢
السرعة الزائدة - الضبط بواسطة الرادار	٢٠٠	١
قيادة المركبة بتهور أو بصورة تشكل خطرا على الجمهور	٢٠٠	٣
تجاوز الإشارة الضوئية الحمراء	٥٠٠	٥

الجدول ٣ (تابع)

وصف المخالفة	الغرامة المالية (درهم إماراتي = ٠,٢٧٢ دولار أمريكي)	عدد النقاط
عدم اتباع إرشادات شرطي المرور	٢٠٠	١
الهروب من شرطي المرور	٢٠٠	٢
الامتناع عن إعطاء الاسم والعنوان لشرطي المرور	٢٠٠	٢
عدم الالتزام بعلامات وإرشادات المرور	١٠٠	٢
عرقلة حركة السير	١٠٠	١
عدم إعطاء أفضلية الطريق لمركبات الطوارئ والشرطة	٢٠٠	٢
عدم إفساح الطريق للقادم من اليسار	١٠٠	١
الدوران بالمركبة من غير المكان المخصص لذلك	١٠٠	٢
التجاوز من اليمين أو بصورة خطرة	١٥٠	٣
عدم استعمال الإشارات عند تغيير اتجاه المركبة أو الدوران	١٥٠	١
الرجوع إلى الخلف بصورة خطرة	١٠٠	١
الدخول في مكان ممنوع	٢٠٠	٢
إيقاف المركبة على ممر عبور المشاة أو دون مراعاة البعد	١٠٠	٢
عدم ترك مسافة كافية خلف المركبات الأمامية	١٠٠	١
الوقوف بمكان ممنوع	١٥٠	١
الوقوف على الرصيف	١٥٠	١
الوقوف خلف المركبات مما يعوق تحركها	١٥٠	٢
إيقاف المركبة على الجانب الأيسر من الطريق	١٥٠	٢
إيقاف المركبة مما يسبب وقوع خطر للمارة أو عرقلة لحركة المشاة	١٠٠	٢
عدم اتخاذ اللازم لسلامة حركة السير عند تعطل المركبة	١٠٠	٢
عدم تأمين ثبات المركبة عند وقوفها	١٥٠	١
عمل تغييرات جوهرية في محرك أو شاصي أو لون دون علم	٤٠٠	٣
استعمال المركبة في غير الغرض المخصصة له	١٠٠	١
عدم صلاحية المركبة للسير	١٥٠	١
قيادة مركبة لا تتوافر فيها شروط الأمن والسلامة	١٥٠	٢
جمع الركاب بالمناداة مع وجود لافتات	٥٠	١
رفض نقل ركاب بسيارة أجرة	١٠٠	١
نقل ركاب زيادة عن المقرر	٥٠	٢
عدم وضع تعريفة الأجور في المركبة العمومية	١٥٠	١
عدم تقيد بالتعريفة المقررة	١٠٠	١
الحمولة الزائدة أو بروز الحمولة عما هو مقرر دون ترخيص	٢٠٠	٢
تحميل المركبة بصورة تشكل خطرا على الغير أو الطريق	١٠٠	٢
القيادة بدون لوحات أرقام أو بلوحة واحدة	٢٠٠	٣
عدم وضوح أرقام اللوحات	١٥٠	١
استعمال آلة التنبيه في أماكن محظورة أو بصورة مزعجة	١٠٠	١
القيادة بدون استعمال النظارة الطبية أو العدسات	١٠٠	١
عدم ربط حزام الأمان أثناء القيادة	١٠٠	٣
عدم ارتداء الخوذة أثناء قيادة الدراجة	٢٠٠	٢
قيادة مركبة تسبب ضجيجا	١٠٠	١
السير ليلا أو في أوقات الضباب دون استعمال الأنوار	١٥٠	٢

الجدول ٣ (تابع)

وصف المخالفة	الغرامة المالية (درهم إماراتي = ٠,٢٧٢ دولار أمريكي)	عدد النقاط
عدم وضع مصابيح خلفية للمقطورة	١٥٠	٢
وضع علامات على الطريق تضر به أو تعطل حركة السير	١٠٠	٢
القيادة بسرعة تقل عن الحد الأدنى للسرعة المحددة	١٠٠	٠
تعليم القيادة دون تصريح تعليم	٢٠٠	٣
تعليم القيادة بمركبة تعليم لا تحمل لوحة تعليم	١٠٠	٣
عدم الالتزام بخط السير الإلزامي	١٠٠	٢
دخول الشارع دون التأكد من خلوه	٢٠٠	١
الانحراف المفاجئ بالمركبة	١٥٠	١
اختلاف لوحات الأرقام بين القاطرة والمقطورة	١٠٠	١
القيادة بعكس اتجاه السير	٢٠٠	٣
عدم إفساح المسار للقادم من الخلف بالمرور من اليسار	١٠٠	٢
قيام سائقي الشاحنات بالتجاوز بصورة خطرة	٤٠٠	٤
التجاوز في مكان ممنوع فيه التجاوز	٤٠٠	٤
الانتقال إلى الطريق بصورة خطرة للشاحنات أو أي مركبة	٤٠٠	٤
قطر مركبة أو زورق بسيارة أو عربة بطريقة غير مجهزة	١٠٠	٢
تسرب أو تساقط أشياء من المركبة	١٠٠	٢
إلقاء المخلفات من المركبات بالطريق العام	١٠٠	٢
استعمال أنوار دوارة متعددة الألوان	١٠٠	٢
إدخال إضافات على المركبة غير مرخص بها من السلطة	١٠٠	١
عدم استخدام الإضاءة الداخلية في الحافلات ليلا	١٠٠	١
عدم حمل رخصة القيادة أو ملكية المركبة	١٠٠	١
قيادة سيارة أجرة منتهية الكفالة	١٠٠	٢
تحميل ركاب في مركبة تعليم	١٠٠	٢
استخدام مركبات التعليم في غير الأوقات أو الأماكن المحددة	١٠٠	٢
مخالفة قواعد استعمال لوحات الأرقام التجارية	١٠٠	٢
تعليم القيادة بمركبة غير مخصصة للتعليم دون إذن من سلطة	١٠٠	٣
عدم صلاحية إطارات المركبة أثناء السير	١٠٠	٢
عدم صلاحية إشارات تغيير الاتجاه أو أنوار الإضاءة	١٠٠	١
عدم وجود نور احمر بمؤخرة المركبة	١٠٠	١
قيادة مركبة تحدث تلوثا للبيئة أو تطلق غازات وأبخرة	٣٠٠	٢
عدم معاينة المركبة بعد إجراء أي تعديل جوهري في محركها	١٠٠	٢
ترك المركبة في الطريق ومحركها دائر	١٠٠	٣
إساءة استعمال الموقف	١٠٠	٢
عدم تثبيت ملصقات عاكسة بالمؤخرة للشاحنات وسيارات نقل	١٠٠	٣
كتابة أو وضع ملصقات على السيارة منافية للحياء العام	١٠٠	٣
عدم كتابة حمولة الشاحنة على جانبيها	١٠٠	١
عدم تعليق ما يشير إلى الحمولة الزائدة المرخص بها	١٠٠	١
عدم تثبيت علامة الأجرة في الأماكن المخصصة لها	١٠٠	١
عدم الالتزام باللون المقرر لسيارات الأجرة أو التدريب	١٠٠	١
عدم الالتزام بنظام التحميل أو التفريغ في المواقف	١٠٠	١

الجدول ٣ (تابع)

وصف المخالفة	الغرامة المالية (درهم إماراتي = ٠,٢٧٢ دولار أمريكي)	عدد النقاط
فتح الباب الأيسر لسيارة الأجرة	١٠٠	٢
عدم ارتداء الزي المقرر لسائقي الأجرة أو عدم الاعتناء به	١٠٠	١
عدم رفع جهاز العادم في الشاحنات	٢٠٠	٢
عدم تغطية الحمولة في الشاحنة	١٠٠	٢
عبور المشاة الطريق في غير الأماكن المخصصة لعبورهم	٥٠	٠
مرور الشاحنات في الطرق والأماكن الممنوعة	١٠٠	٢
عدم إعطاء الأولوية لعبور المشاة	١٠٠	١
عدم الوقوف عند التسبب في حادث أو إحداث ضرر للغير	١٠٠	١
الوقوف أمام فوهات الحريق أو مواقف المعاقين	١٠٠	١

المصدر: موقع الإنترنت www.q8office.com.

كما ان هناك مجموعة من المخالفات المرورية التي تسبب بحجز المركبة كما هو مبين في (الجدول ٤).

الجدول ٤- لائحة المخالفات التي تسبب حجز المركبة في دولة الإمارات العربية المتحدة

وصف المخالفة	الحجز
الوقوف في مكان ممنوع - مواقف التحميل والتفريغ	حجز المركبة لمدة أسبوعين أو غرامة ٥٠٠ درهم
قيادة المركبة بتهور أو بصورة تشكل خطرا على الجمهور - سباق وفوضى	حجز المركبة لمدة شهرين
إدخال إضافات على المركبة بدون ترخيص – تلوين زجاج	حجز المركبة لمدة شهرين أو غرامة ١٠ ٠٠٠ درهم
عدم الالتزام بنظام التحميل أو التفريغ في المواقف – تهريب ركاب	المرة الأولى: حجز المركبة لمدة شهر أو غرامة ١ ٠٠٠ درهم المرة الثانية: حجز المركبة لمدة شهرين أو غرامة ٢ ٠٠٠ درهم المرة الثالثة: حجز المركبة لمدة ٣ أشهر أو غرامة ٣ ٠٠٠ درهم
نقل ركاب زيادة عن المقرر	المرة الأولى: حجز المركبة لمدة أسبوع أو غرامة ١ ٠٠٠ درهم المرة الثانية: حجز المركبة لمدة شهر أو غرامة ١ ٠٠٠ درهم المرة الثالثة: حجز المركبة لمدة شهر

المصدر: موقع الإنترنت www.q8office.com.

(ب) برنامج الرقابة المرورية عن بعد

طورت جامعة الإمارات العربية المتحدة بالتعاون مع شركة "آي بي ام" برنامجا للرقابة المرورية عن بعد يسمح لشرطة المرور بتحذير وضبط السائقين الذين يتجاوزون السرعة أو الإشارات المرورية. وحسب آلية عمل البرنامج، الذي عرض في معرض البيئة في أبو ظبي، يتم تركيب ما يعرف بـ "الصندوق الذكي" في السيارة أو المركبة حيث يرسل الصندوق إشارات من السيارة عبر القمر الصناعي إلى مركز شرطة المرور التي تقوم بتحذير السائق أولا من انه يتجاوز السرعة أو يخالف إشارات المرور، ثم تقوم الشرطة بإرسال مخالفة إلكترونية للسيارة في حال عدم استجابة السائق للتحذير. ويتطلب نجاح تطبيق هذا النظام اعتماده من قبل إدارة

ترخيص المركبات بحيث يصبح تركيب الجهاز في السيارة شرطا إلزاميا وجزءا من متطلبات الترخيص لأي مركبة.

(ج) تعديل الغرامات في قانون المرور

تم مؤخرا وبقرار من وزير الداخلية رفع قيمة غرامات عدد من المخالفات الخطرة التي لا يحسب بعض الناس أهمية لارتكابها على الرغم من الآثار الخطيرة الناجمة عنها، والذي بدأ تنفيذه في شهر نيسان/أبريل ٢٠٠٥. وعلى سبيل المثال، فقد تم رفع قيمة الغرامة المقررة للمخالفة الواردة في البند (٩٧) من اللائحة التنفيذية بشأن وقوف المركبات أمام فوهات الحريق والأماكن المخصصة لذوي الاحتياجات الخاصة، من ١٠٠ درهم (٢٧,٢٣ دولار أمريكي) إلى ٥٠٠ درهم (١٣٦,١٧ دولار أمريكي).

(د) الاستفسار عن المخالفات عن طريق الإنترنت

يمكن الاستفسار في الإمارات العربية المتحدة عن المخالفات المرورية عن طريق دخول الموقع (www.dxbtraffic.gov.ae).

٣- مملكة البحرين

صدر قانون المرور في مملكة البحرين في ٤ نيسان/أبريل عام ١٩٧٩، ويضم القانون تسعة أبواب مقسمة إلى فصول، وقد ركز كل فصل على تحديد اللوائح النظامية التي يجب اتباعها في إجراءات المرور وإصدار الرخص وما يتعلق بها. ولا يمكن تعديل هذا القانون إلا بقرار من السلطة التشريعية ويوجد تفصيل لكل قانون في اللائحة التنفيذية التابعة له التي يمكن تعديلها بقرار من وزير الداخلية.

أما العقوبات المرورية في مملكة البحرين فتتكون من عدة أنواع وتشمل الغرامات، الحبس، غلق المكتب، سحب شهادة التسجيل واللوحات المعدنية، إلغاء شهادة التسجيل، الامتناع عن إصدار تراخيص القيادة، إلغاء أو سحب رخصة قائد المركبة، وغيرها.

(أ) الإجراءات المتبعة في المخالفات[٦]

اتضح من خلال المقابلات الشخصية مع العاملين في قطاع المخالفات المرورية أن الإجراءات المتبعة لاستلام وإدخال المخالفات اليومية متشعبة وتوضح لكل نوع من المخالفات الإجراءات التي يجب أن تتبع والطرق التي يتم اتباعها لتعقب الأشخاص المخالفين.

(ب) إحالة الحوادث المرورية إلى المحاكم

يختلف مكان إتمام تلك الإجراءات بحسب الحالة، إذا كان بسيطا فتتم معالجته في وحدة شؤون المخالفات المرورية. وفي بعض الأحيان يتوجب إحالة الحوادث المرورية إلى المحاكم كما يلي:

---

(٦) انظر موقع الإنترنت: www.traffic.gov.hh/traffic/traffic-main3htm.

(١) يتم استلام القضايا من فرع شؤون الحوادث المرورية بعد تدوين المواد القانونية عليها وهناك تحديد من فرع الحوادث بطلب توقيف المتهم أو الإفراج عنه بكفالة مالية أو حكم مستعجل؛

(٢) يتم تدوين هذه القضايا في سجل خاص بذلك ثم توقع من قبل الضابط المسؤول أو من ينوب عنه بعد التأكد من صحة المواد وتطابقها مع الواقعة؛

(٣) يتم إرسال هذه القضايا إلى الادعاء العام للتصديق عليها ومن ثم إلى المحاكم لتأخذ رقما لديها يسمى رقم التوقيف، ثم تعرض على قاضي التحقيق ليقرر ما إذا كان المطلوب إطلاق سراح المتهم بكفالة أو توقيفه؛

(٤) تعاد القضايا إلى إدارة المرور بعد القرار وتدون النتائج في السجل المذكور في البند (ب) مع رقم الرصيد إذا دفعت الكفالة؛

(٥) تحال هذه القضايا إلى الطباعة لتشكيل لوائح الاتهام وطباعتها ثم توقع من قبل المسؤول؛

(٦) يتم تدوينها في سجل التهم للحوادث حيث تأخذ رقما يسمى رقم الادعاء ومن ثم تحال إلى الادعاء العام للتصديق على لوائح الاتهام والتأكد من صياغتها وإعادتها إلى إدارة المرور؛

(٧) ترسل نسختين من كل لائحة اتهام إلى المحاكم حيث يتم تصنيف القضايا في المكتب القانوني بوزارة العدل إلى قضايا للمحاكم المتوسطة الأولى والمتوسطة الثانية والمتوسطة الثالثة ثم تحدد لها جلسات وتشعر إدارة المرور بالحضور مع المتهم. وقد تنتهي القضية في الجلسة الأولى باعتراف المتهم بما نسب إليه في لائحة الاتهام وقد تؤجل إذا أنكر المتهم صحة ما نسب إليه ليتمكن ممثل الادعاء من إحضار بياناته ضد المتهم. وإذا حسمت أي قضية تدون نتائجها في سجل المتهم المذكور ثم تحال إلى الحاسب الآلي ليتم ملء استمارة ورصد الأسبقية ومن ثم تحال إلى الميكروفيلم ليتم تصويرها.

٤- المملكة العربية السعودية

لا يوجد تاريخ محدد يمكن الرجوع إليه كأساس لبداية وجود نظام في المملكة العربية السعودية، إلا أن الظروف التي دعت إلى التفكير الجاد في إيجاد نظام للمرور كانت بدايته الحقيقية في عام ١٩٢٥، وهو العام الذي شهد وصول أول سيارة إلى المملكة العربية السعودية، وبعد ذلك ظهور تنظيم للسيارات عن مديرية الأمن العام أطلق عليه "قانون السيارات" وذلك في عام ١٣٤٥ هجري. وتعدل هذا النظام بتنظيم آخر صدر بموجب الأمر السامي رقم ٣١٢٥ بتاريخ ١٣٦١/١١/١٠ هجري وكان عنوانه "تعديل نظام السيارات وتعليمات سائقي السيارات الحكومية" وتكون هذا النظام من ٨٤ مادة. وبعد مرور ٣٠ عاما على إصدار هذا النظام صدر نظام معدل بمرسوم ملكي رقم م/٤٩ بتاريخ ١٣٩١/١١/٦ هجري وتضمن ٢١٠ مادة[٧].

ويتكون النظام من ثمانية أبواب مقسمة إلى فصول، وقد ركز كل فصل على تحديد اللوائح النظامية التي يجب إتباعها في إجراءات المرور وإصدار الرخص وما يتعلق بها.

---

(٧) انظر موقع الإنترنت www.shura.gov.sa/arabicsite/mai/ah/40-1.htm.

(أ) الطرق المتبعة في ضبط المخالفات المرورية[٨]

هناك عدة طرق يمكن بواسطتها ضبط المخالفات في المملكة العربية السعودية وتشمل:

(١) دوريات المرور: حيث يتم وضع نقاط تفتيش السلامة المرورية (بحيث تركز على مخالفات ربط حزام الأمان وصيانة المركبة) على مواقع مناسبة من أجل الحصول علي نتائج ملموسة وبارزة، ويتم توزيع على الأقل سيارتي مرور ظاهرتين للعيان، كما تستخدم علامات قبل الوصول إلى نقطة التفتيش وهذه العلامات تبين للسائق أن أمامه نقطة تفتيش. ويتم إيقاف كافة المركبات أثناء التفتيش، ويتم اختيار المواقع بحيث لا تتمكن المركبات بالانعطاف أو الاستدارة لتفادي نقطة التفتيش. ومثل هذه الطريقة يمكن أن تكون فعالة في التأثير على سلوك السائق؛

(٢) المرور السري؛

(٣) الرادار؛

(٤) كاميرات مخالفة السرعة وقطع الإشارة الحمراء الموجودة في مواقع ثابتة ومتحركة حيث يوجد في مدينة الرياض حوالي ١٥ كاميرا للسرعة ١٠ منها متنقلة و٥ ثابتة، بالإضافة إلى ذلك هنالك موقع تجريبي حيث يتم تقييم كاميرا "ذكية". ويوجد في السعودية بكاملها حوالي ١٩٠ كاميرا؛

(٥) حاليا، ينظر جهاز المرور في استعمال نظام التعرف الآلي للوحات السيارة ولكن لم يتم إدخال هذا النظام حتى الآن، وهو عبارة عن تقنية تقدم منافع هامة للتطبيق خاصة عندما يتم تشغيلها داخل السيارة. وهنالك فائدة إضافية للعمليات الأمنية عندما يتم تشغيل هذه التقنية من مواقع ثابتة، علي سبيل المثال في نقاط الحدود عند الدخول إلى المملكة.

(ب) اللائحة الخاصة بتطبيق نقاط المخالفات المرورية[٩]

إن اللائحة الخاصة بتطبيق نظام النقاط المرورية في المملكة العربية السعودية مفصلة وتبين القواعد التي يتم بموجبها تحديد عدد معين من النقاط لكل مخالفة مرورية ترتكب من قبل قائد المركبة بحيث يتناسب عدد هذه النقاط مع خطورة المخالفة، وعندما يصل مجموع هذه النقاط إلى ثماني عشرة نقطة خلال مدة سنة هجرية يتم اتخاذ إجراء معين حيال المخالف. وقد روعي في هذه اللائحة تصنيف المخالفات المرورية في مجموعات متجانسة من حيث درجة خطورتها على السلامة العامة، ويحدد لكل مجموعة عدد من النقاط والتي يتوقف وزنها التناسبي على قدر خطورة كل مخالفة. كما تم تحديد معايير للعقوبات التي يجب تطبيقها بحق مخالفي أنظمة المرور على ضوء سجل المخالفات التي يرتكبها كل سائق مركبة، بما في ذلك السحب المؤقت أو النهائي لرخصة القيادة. إضافة إلى ذلك، فقد تم تحديد معايير لإلزام السائقين لحضور دورات تدريبية أو تأهيلية على ضوء سجل النقاط لكل سائق مركبة. وقد أدى هذا إلى زيادة حرص كل مخالف على عدم ارتفاع عدد النقاط إلى الحد الأعلى مما يؤدي إلى عدم ارتكاب مخالفات إضافية حتى لا تتخذ حياله الإجراءات المقررة. هذا ويتم تزويد كل مخالف ببيان عن سجله يوضح رصيده من النقاط حين يراجع لتسديد ما عليه من مخالفات. وقد تم برمجة الحاسب الآلي بحيث يتم تعليق رخصة القيادة للمرة الأولى

---

(٨) انظر موقع الإنترنت www.rt.gov.sa.

(٩) انظر موقع الإنترنت www.a-t.gov./sa/tickets.htm.

لمدة ثلاثة أشهر عند وصول سجل السائق المخالف لأنظمة المرور إلى ١٨ نقطة خلال سنة هجرية وللمرة الثانية ستة أشهر وللمرة الثالثة سنة هجرية كاملة وللمرة الرابعة سحب الرخصة نهائيا. ومن أجل تشجيع السائق على القيادة الآمنة تلغى النقاط المسجلة على السائق بعد مرور سنة هجرية على آخر مخالفة تم ارتكابها، كذلك يحصل كل شخص يحمل رخصة قيادة سعودية على نقطتين للقيادة الآمنة إذا ما مضى سنة هجرية كاملة ولم يرتكب مخالفة مرورية خلال تلك السنة. وعند قيام سائق مركبة سبق وتم سحب رخصة قيادته بقيادة مركبة خلال مدة سحب الرخصة يطبق بحقه الآتي:

(١) من تم سحب رخصة قيادته لمدة ثلاثة أشهر وتم ضبطه يقود مركبة تطبق بحقه غرامة مالية وقدرها ٩٠٠ ريال وحبسه لمدة أسبوع؛

(٢) من تم سحب رخصة قيادته لمدة ستة أشهر وتم ضبطه يقود مركبة تطبق بحقه غرامة مالية وقدرها ١ ٨٠٠ ريال وحبسه لمدة أسبوعين وحضور برنامج تأهيلي للقيادة لمدة أسبوع في مدارس القيادة؛

(٣) من تم سحب رخصة قيادته لمدة سنة وتم ضبطه يقود مركبة تطبق بحقه غرامة مالية وقدرها ٣ ٦٠٠ ريال وحبسه لمدة ثلاثة أسابيع وحضور برنامج تأهيلي للقيادة لمدة أسبوعين في مدارس القيادة؛

(٤) من تم سحب رخصة قيادته نهائيا وتم ضبطه يقود مركبة تطبق بحقه غرامة مالية وقدرها ٧ ٢٠٠ ريال وحبسه لمدة أربعة أسابيع؛

(٥) بعد موافقة مساعد وزير الداخلية للشؤون الأمنية يمكن لمن تم سحب رخصته نهائيا أن يسترجعها بعد مضي مدة لا تقل عن سنتين وحضور برنامج تأهيلي للقيادة لمدة شهر في مدارس القيادة.

ويبين (الجدول ٥) عدد النقاط التي يتم احتسابها حسب نوع المخالفة التي يرتكبها السائق.

الجدول ٥- المخالفات المرورية والنقاط في المملكة العربية السعودية

نوع المخالفة	النقاط
عدم مراعاة العمل وفق الإشارة الضوئية أو علامة التوقف	٦
عدم مراعاة علامة التوقف	٦
تجاوز حدود السرعة	٦
القيادة من غير إنارة أثناء الليل أو أثناء أوضاع جوية متقلبة	٤
الخروج من تقاطع فرعي دون أخذ الحيطة والحذر	٤
الحمولة الزائدة أو تغيير مواصفات المركبة	٤
حمل عدد زائد من الركاب بالنسبة للتاكسي والحافلات الصغيرة	٤
اعتراض المواكب الرسمية	٢
عدم إعطاء الأولوية للمشاة في التقاطع أو التوقف عند مكان المشاة	٢
عدم مراعاة إعطاء حق الطريق في التقاطعات	٢

الجدول ٥ (تابع)

نوع المخالفة	النقاط
الاستعراض بالسيارة "التفحيط"	٦
عدم مراعاة خط الطريق المزدوج الأصفر أو التجاوز غير القانوني	٦
القيادة في الاتجاه المعاكس "الاتجاه الواحد"	٦
القيادة في حالة سكر	٦
عدم مراعاة الأولوية عند التقاطعات والأنفاق وتقاطع السكك الحديدية	٢
استعمال فرامل معطوبة	٢
عدم استعمال فرامل اليد في حالة التوقف الكامل	٢
عدم وجود إنارة في الدراجة النارية	٢
عدم إعطاء الأفضلية للمعاقين	٢
استخدام مركبة شحن والباب الخلفي مفتوح أو شحن زائد	٢
الفشل في إحضار المركبة للفحص الدوري	٢

المصدر: موقع الإنترنت www.rt.gov.sa.

٥- سلطنة عمان

صدر أول تشريع مروري في سلطنة عمان تحت اسم "قانون السير" في ٦ كانون الأول/ديسمبر ١٩٧٣ وقد استمر العمل بهذا القانون زهاء عشرين عاما. وبعد أن اتسعت شبكة الطرق وتزايدت أعداد المركبات ورافق ذلك تطورات عديدة استوجبت تعديل التشريع، صدر بتاريخ ٢٣ أيار/مايو ١٩٩٣ قانون المرور بالمرسوم السلطاني رقم ٩٣/٢٨ وقد فوض هذا القانون المفتش العام إصدار اللوائح والقرارات اللازمة لتطوير وتنظيم المرور، وصدرت أول لائحة تنفيذية لقانون المرور في أوائل عام ١٩٩٨.

لقد جربت شرطة عمان السلطانية وسائل ردع مختلفة إزاء مرتكبي المخالفات الخطيرة، غير أن الحرص على الحياة البشرية فرض السعي نحو تشديد العقوبات على قادة المركبات الذين يستخفون بالقانون ويتسببون بالأضرار الجسيمة لسواهم، وكان ذلك منطلق التعديل الأخير لقانون المرور الذى صدر بالمرسوم السلطاني السامي ٢٠٠١/٩١ وقد بدأ تطبيق النظام الجديد في ١ تشرين الثاني/نوفمبر ٢٠٠١[١٠].

(أ) الجزاءات المالية والقانونية للمخالفة المرورية

يتضمن القانون الذي أعد حول الجزاءات المالية والقانونية لمختلف المخالفات المرورية في سلطنة عمان لجميع المخالفات (الوقوف، اتجاهات المرور، السرعة، السجلات الرسمية، التجاوز، النقل، أولويات المرور، الإضافات، الإشارات والإنارة، القيادة، جهاز التنبيه، الشركات والورش، إجراءات السلامة، مخالفات أخرى) وصفا للمخالفة في كل نوع، وحدود الغرامة، وعدد النقاط التي يتم فرضها حسب (الجدول ٦) علما بأنه لا تسجل أية نقاط للمخالفات الأخرى وإنما يكتفي بالغرامة المالية.

الجدول ٦- تفصيل المخالفات والجزاءات المالية والنقاط المحسوبة على الرخصة

(١٠) انظر موقع الإنترنت http://www.alwatan.com/graphics/2001/oct/21.10/heads/1t12.htm.

لمختلف المخالفات المرورية في سلطنة عمان

الفئة	وصف المخالفة	حدود الغرامة (ريال عماني = ٦,٢ دولار أمريكي)	عدد النقاط
الثانية	الوقوف في منتصف الطريق للتحدث مع شخص آخر	٣٥-٥٠	١
الثانية	القيادة بعكس اتجاه السير على طريق رئيسي مفصول الاتجاهات	٣٠-٥٠	٣
الثانية	عدم الالتزام بالاتجاه الصحيح على الطريق	٣٥-٥٠	٢
الثانية	عدم لزوم المسرب الأيمن (للشاحنات والرافعات والمركبات الإنشائية)	٣٥-٥٠	١
الثانية	إشغال أكثر من نصف طريق ذي اتجاهين	٣٥-٥٠	٢
الثالثة	عدم الالتزام بإشارة ممنوع الدخول	١٥-٣٠	١
الثالثة	عدم الالتزام بأقصى اليمين عند منعطف	١٥-٣٠	١
الأولى	تجاوز الحد الأقصى للسرعة بأكثر من ٨٠ كم في الساعة	٥٠-٧٥	٣
الثانية	تجاوز الحد الأقصى للسرعة بأكثر من ٥٠-٨٠ كم في الساعة	٣٥-٥٠	٢
الثالثة	عدم تهدئة السرعة بالقرب من مدرسة	١٥-٣٠	١
الثالثة	عدم تهدئة السرعة بالقرب من مستشفى	١٥-٣٠	١
الثالثة	عدم تهدئة السرعة بالقرب من القيادة	١٥-٣٠	١
الثالثة	عدم تهدئة السرعة بالقرب من مكان مزدحم بالمارة	١٥-٣٠	١
الثالثة	عدم تهدئة السرعة بالقرب من أشغال محددة بترخيص	١٥-٣٠	١
الأولى	استعمال لوحة رقم مزورة على المركبة	٥٠-٧٥	٣
الأولى	التجاوز الخطر بين مركبات ملتزمة بخط سيرها	٥٠-٧٥	٢
الثانية	التجاوز في حالة وجود مركبة قريبة جدا قادمة من الجهة المقابلة	٣٥-٥٠	٢
الثانية	التجاوز في منعطف	٣٥-٥٠	١
الثانية	تجاوز رتل من المركبات المتوقفة لأي سبب على طريق ذي اتجاهين	٣٥-٥٠	١
الثانية	تجاوز مركبة أخرى شرعت بالتجاوز	٣٥-٥٠	١
الثانية	التجاوز في مكان زلق	٣٥-٥٠	١
الثانية	التجاوز عند أماكن عبور المشاة	٣٥-٥٠	١
الثانية	التجاوز عند تقاطع رباعي	٣٥-٥٠	١
الثانية	التجاور من كتف الطريق	٣٥-٥٠	١
الثانية	التجاوز في حالة قدوم مركبة مسرعة من الجهة المقابلة	٣٥-٥٠	١
الثانية	التجاوز في رأس منحدر	٣٥-٥٠	١
الثالثة	عدم إفساح المجال لمركبة متجاوزة من العودة إلى المسار الصحيح من الطريق	١٥-٣٠	١
الثالثة	التجاوز عند ملتقى طرق	١٥-٣٠	١
الثالثة	تجاوز مركبة متقدمة أثناء شروع مركبة أخرى في تجاوزها	١٥-٣٠	١
الثالثة	التجاوز عند مفرق طرق	١٥-٣٠	١
الثالثة	التجاوز من الرصيف	١٥-٣٠	١
الثانية	قيادة مركبة تسرب مواد خطرة	٣٥-٥٠	٣
الثالثة	عدم صلاحية المكبح - الفرامل	١٥-٣٠	١
الثانية	تساقط مواد من الحمولة لعدم ربطها بشكل آمن	٣٥-٥٠	٢
الأولى	عدم إفساح المجال لمرور موكب رسمي	٥٠-٧٥	١
الأولى	مضايقة مرور موكب رسمي	٥٠-٧٥	١
الثانية	عدم التقيد بإشارة شرطي المرور	٣٥-٥٠	١
الثانية	دخول شارع رئيسي بدون انتباه	٣٥-٥٠	١

الجدول ٦ (تابع)

الفئة	وصف المخالفة	حدود الغرامة (ريال عماني = ٦,٢ دولار أمريكي)	عدد النقاط
الثالثة	عدم إعطاء أولوية المرور للمركبات داخل الدوار	١٥-٣٠	١
الثالثة	عدم التقيد بإشارة قف	١٥-٣٠	١
الثالثة	عدم التوقف عند أماكن عبور المشاة للسماح لهم بالعبور	١٥-٣٠	١
الثالثة	السير بدون إنارة أثناء تدني مدى الرؤية بسبب الضباب	١٥-٣٠	١
الثالثة	استعمال كشافات الضوء الإضافية رغم وضوح الرؤية	١٥-٣٠	١
الثالثة	استعمال الضوء العالي عند التقابل	١٥-٣٠	١
الأولى	قيادة مركبة تحت تأثير المؤثرات العقلية	٥٠-٧٥	٣
الأولى	قيادة مركبة بسرعة ورعونة تشكل خطرا على مستخدمي الطرق	٥٠-٧٥	٣
الأولى	إجراء السباق على الطريق دون الحصول على ترخيص مسبق	٥٠-٧٥	٣
الأولى	هروب قائد المركبة من مكان حادث أدى إلى إصابات	٥٠-٧٥	٣
الأولى	تبادل قيادة المركبة أثناء سيرها	٥٠-٧٥	٣
الثانية	إساءة استعمال المركبة بتعمد إصدار صوت من إطاراتها للفت الانتباه	٣٥-٥٠	١
الثانية	عدم الالتزام بالإشارات الضوئية	١٥-٣٠	١
الثانية	تسيير آلية مجنزرة على الطريق	٣٥-٥٠	٥
الثالثة	قيادة دراجة آلية دون لبس خوذة	١٥-٣٠	١
الثانية	تعمد تعطيل حركة المرور	٢٥-٥٠	٢
الثانية	التستر على مخالف قانون المرور	٣٥-٥٠	٢

المصدر: موقع الإنترنت http://www.traffic .gov.om/traffic/traf2.htm.

(ب) تنظيم السرعة في تشريعات المرور العمانية

تضمنت تشريعات المرور عدة قواعد لتنظيم وضبط السرعة على الطريق كما لم يقف التشريع العماني عند الجوانب الوقائية والتنظيمية للسرعة وغيرها من قواعد المرور، وإنما تضمن شقا جزائيا لمخالفات أحكامه بما في ذلك مخالفات السرعة. وينص في هذا الصدد على نوعين من الجزاءات: التدابير والعقوبات الإدارية، والتدابير والعقوبات الجزائية.

(ج) الاستفسار عن المخالفات عن طريق الإنترنت

يمكن الاستفسار في سلطنة عمان عن المخالفات المرورية عن طريق دخول الموقع www.rob.gov.om/arabic/trafficfine.asp.

٦- دولة قطر

بدأ تنظيم المرور في دولة قطر في عام ١٩٦٨ حيث تم إصدار قانون المرور رقم (١٧) وذلك بشأن تنظيم قواعد وآداب المرور لمواجهة تلك المرحلة التي بدأت فيها ملامح التطور في الدولة وزيادة في عدد المركبات والرخص الصادرة وكذلك الكثافة السكانية في الدولة.

وبسبب التطور العمراني والإمدادات السكنية والزيادة الكبيرة في طول الطرق وعدد المركبات وزيادة العمالة الوافدة، كل هذا أدى إلى تجنيد العديد من رجال شرطة المرور وكذلك المتخصصين في المجالات المرورية للعمل على الارتقاء بمستوى الأداء المروري وتطويره بما يتوافق مع تلك الفترة، وحيث أن القانون رقم (١٧) لسنة ١٩٦٨ بشأن تنظيم قواعد وآداب المرور لم يغط كل الجوانب المرورية لمواكبة النهضة الحضارية في تلك الفترة فقد تم إصدار قانون المرور رقم (١٠) لسنة ١٩٧٩ ولائحته التنفيذية، وقد صدر مؤخرا القانون الجديد رقم (١٣) لسنة ١٩٩٨ لمواكبة التقدم والازدهار.

(أ) قانون الجزاءات المالية للمخالفات المرورية

يظهر قانون الجزاءات المالية حسب نوع المخالفات المرورية بأن هناك تفاوتا في حجم الغرامة بحيث تتراوح ما بين ١٠٠ ريال قطري (بما يعادل ٢٧ دولارا أمريكيا) مثل مخالفة عدم حمل الرخصة أثناء القيادة إلى ١ ٠٠٠ ريال قطري (بما يعادل ٢٧٠ دولارا أمريكيا) مثل مخالفة عدم الامتثال لإشارة شرطي المرور الموجه باليد أو مخالفة قيادة مركبة بدون رخصة قيادة أو برخصة سحبت قضائيا أو إداريا. ولا يوجد حاليا في قطر نظام النقاط التي تسجل في رخصة قيادة السائق المخالف. إضافة إلى ذلك فإن هنالك مخالفات مرورية يتم إحالتها إلى المحاكم في دولة قطر.

(ب) الاستعلام عن المخالفات المرورية عن طريق الإنترنت

انطلاقا من مبدأ تطوير الخدمات وتسهيلها على الجمهور قامت إدارة نظم المعلومات وإدارة المرور بوزارة الداخلية بطرح خدمة إلكترونية جديدة وذلك في موقع وزارة الداخلية على شبكة الإنترنت. وتمكن الخدمة الإلكترونية الجديدة الجمهور من الاستعلام عن المخالفات المرورية المسجلة على مركباتهم.

(ج) كيفية عمل الخدمة

تعتمد هذه الخدمة على إظهار المخالفات التي ارتكبتها المركبة وذلك عن طريق إدخال رقم المركبة ونوعها بالدخول إلى الموقع www.e.gov.qa كما أن هذه الخدمة تعتمد على السرية، فلا تقوم بإظهار أي معلومات عن صاحب المركبة علما بأن هذه الخدمة باللغتين العربية والإنكليزية.

٧- دولة الكويت

صدر قانون المرور في دولة الكويت في عام ١٩٧٦ وكذلك اللائحة التنفيذية لقانون المرور، وقد حدد القانون لائحة بالجزاءات والمخالفات التي يتم ضبط مخالفة عليها، وتتراوح الغرامات المفروضة حسب نوع المخالفة. فبينما نجد إن الغرامة تصل إلى ٥٠٠ دينار كويتي (ما يعادل تقريبا ١ ٧١٠ دولارات أمريكية) وكذلك الحبس لمدة سنة في حالة قيادة مركبة آلية تحت تأثير مشروبات مسكرة أو مخدرات أو تحت تأثير المؤثرات العقلية. فعلى سبيل المثال، نجد ان الغرامة المفروضة تصل إلى ٣٠٠ دينار كويتي (١ ٠١٦ دولارا أمريكيا) والحبس لمدة ٣ اشهر في مخالفة تجاوز الإشارة الضوئية الحمراء. وحدد القانون مخالفة قدرها ١٠٠ دينار كويتي (حوالي ٣١١ دولارا أمريكيا) والحبس لمدة ٣ اشهر لمخالفات عدة منها تجاوز الحد الأقصى للسرعة المقررة بما يزيد عن ٢٠ كيلومترا وكذلك قيادة مركبة آلية عكس اتجاه السير في الطرق السريعة أو عكس اتجاه السير في الطرق الدائرية، وهنالك مخالفات مرورية تتراوح غرامتها ما بين ١٥ و٢٥ دينارا كويتيا (٥١,٣ إلى ٨٥,٥ دولارا أمريكيا) في العديد من المخالفات مثل الامتناع عن تقديم

رخصة قيادة أو وضع ملصقات على علامات المرور وغيرها. ويتبين من دراسة مواد القانون أنه قد تناول كافة أنواع المخالفات الممكن وقوعها وحدد غرامتها، ومن المهم بيانه أنه يتم ضبط المخالفات إما عن طريق الدوريات أو بواسطة الكاميرات، علما بأنه يمكن اللجوء إلى الصلح في معظم حالات المخالفة إلا في حالات استثنائية منها. وقد حدد القانون شروطا للحجز على المركبة في حال ارتكابها لواحدة من المخالفات، أما هذه الشروط فهي:

إذا ضبطت سيارة تسير في الطريق بغير لوحات أو تحمل لوحات غير صادرة عن الإدارة العامة للمرور؛ وإذا ضبطت سيارة تسير في الطريق بعد سحب إجازة تسييرها أو سحب لوحاتها؛ وإذا ضبطت سيارة تسير في الطريق بغير إجازة تسيير أو من غير تأمين ساري المفعول؛ وإذا ضبطت سيارة وكان قائدها غير حاصل على رخصة قيادة، أو إذا كانت رخصة القيادة غير صالحة لقيادتها؛ وإذا ضبطت سيارة أثناء قيادتها برعونة أو تفريط أو إهمال يعرض قائدها أو الركاب أو الغير للخطر؛ وإذا ضبطت سيارة تسير في الطريق وهي خالية من المكابح (الفرامل) أو كانت فراملها غير صالحة أو فيها خلل؛ وإذا ضبطت سيارة أثناء إجراء سباق على الطريق العام بغير تصريح أو بالمخالفة للتصريح؛ وإذا ارتكب فيها فعل مخالف للآداب؛ وإذا تعمد قائدها تعطيل حركة المرور في الطريق العام أو عرقلتها؛ وإذا ضبطت سيارة متجاوزة حدود السرعة عن الحد الأعلى المقرر للطريق بثلاثين كيلومترا؛ وإذا تجاوز قائدها الإشارة الضوئية؛ وإذا ضبط قائد المركبة وهو تحت تأثير المسكرات أو المخدرات أو المؤثرات العقلية؛ وإذا استعملت سيارة في غير الغرض المبين بترخيص تسييرها؛ وإذا وجدت منتظرة في مكان من الأماكن الممنوع الانتظار أو الوقوف فيها أو في الأماكن التي من شأن تواجدها فيها إعاقة حركة المرور أو تعريضها للخطر أو كانت منتظرة فوق الأرصفة أو إذا تركت أو تركت أجزاء منها مهملة في أي مكان في الطرق العامة؛ وقيادة المركبة عكس اتجاه السير والانعطاف والدوران عكس اتجاه السير بالطرق السريعة أو الرئيسية؛ وقيادة مركبة ينبعث منها دخان كثيف أو تصدر منها أصوات مزعجة.

نظام النقاط في المخالفات المرورية

نص قانون دولة الكويت على العمل بنظام النقاط في المخالفات المرورية حيث تم العمل بنظام النقاط ابتداء من ١ تشرين الثاني/نوفمبر ٢٠٠١. ويقصد بنظام النقاط تحديد عدد من النقاط مقابل كل مخالفة مرورية وذلك على النحو الوارد في (الجدول ٧)، وعند تجمع عدد معين من النقاط تتخذ الإجراءات التالية:

(١) سحب رخصة القيادة لمدة ٣ أشهر إذا وصل مجموع النقاط إلى ١٤ نقطة للمرة الأولى؛

(٢) سحب رخصة القيادة لمدة ٦ أشهر إذا وصل مجموع النقاط إلى ١٢ نقطة للمرة الثانية؛

(٣) سحب رخصة القيادة لمدة ٩ أشهر إذا وصل مجموع النقاط إلى ١٠ نقاط للمرة الثالثة؛

(٤) سحب رخصة القيادة لمدة سنة إذا وصل مجموع النقاط إلى ٨ نقاط للمرة الرابعة؛

(٥) سحب رخصة القيادة نهائيا إذا وصل مجموع النقاط إلى ٦ نقاط للمرة الخامسة، وفي هذه الحالة لا يتم منح رخصة قيادة جديدة إلا بعد اجتياز امتحان القيادة. ويبين (الجدول ٧) نظام النقاط المعمول به في دولة الكويت.

الجدول ٧- تفصيل المخالفات والنقاط المحسوبة على الرخصة في دولة الكويت

وصف المخالفة	النقاط
تجاوز على الإشارة الضوئية الحمراء	٤
تجاوز الحد الأقصى للسرعة المقررة	٤
قيادة مركبة عكس اتجاه السير على الطرق السريعة والدائرية	٤
قيادة مركبة آلية برخصة قيادة لا تجيز قيادة مثل هذه المركبة	٣
قيادة مركبة آلية برخصة تقرر سحبها أو وقف سريانها	٣
إجراء سباق للمركبة الآلية على الطرق من دون تصريح أو بالمخالفة للتصريح	٣
قيادة المركبة الآلية برعونة أو تفريط أو إهمال أو عدم انتباه	٤
ارتكاب فعل مخالف للآداب العامة في المركبة أو السماح به	٣
قيادة مركبة آلية غير مرخص بها	٣
قيادة مركبة آلية بدون لوحاتها المعدنية	٣
قيادة مركبة آلية بلوحاتها الصادرة عن الإدارة العامة للمرور مع تغيير بعض أو كل الأرقام أو بلوحاتها غير الصادرة عن الإدارة	٣
تعمد إثبات بيانات مخالفة للحقيقة في أحد النماذج أو الطلبات الرسمية بقصد الحصول على إجازة تسيير المركبة أو رخصة قيادة أو تصريح تعليم أو استخراج صورة أو بدل ضائع لأي منها	١
استعمال السيارة الخاصة في نقل الركاب بالأجرة	١
تعمد تعطيل حركة المرور في الطرقات العامة	١
قيادة مركبة آلية خالية من الفرامل أو فراملها غير صالحة للاستعمال	١
تسليم المركبة الآلية أو الرخصة باسم حائزها لمن ليس لديه رخصة أو غير صالحة لقيادة مثل هذه المركبة أو بدون رخصة قيادة أو أي تصريح يستلزمه القانون	١
قيادة مركبة آلية تكون لوحاتها المعدنية غير واضحة أو مقروءة	١
قيادة مركبة آلية بلوحة معدنية واحدة أو تغيير مكان أو شكل أو لون اللوحة المصروفة من الإدارة العامة للمرور	١
قيادة مركبة آلية بدون تصريح أو منتهية مدة سريانها أو مخالفة شروط التصريح في الحالات التي يوجب القانون الحصول على تصريح فيها	١
الامتناع عن تقديم رخصة القيادة أو إجازة تسيير المركبة أو أي تصريح آخر	١
مخالفة مركبات النقل لشروط الحمولة	١
مخالفة مركبات النقل لأبعاد ووزن المركبة من طول وعرض وارتفاع ووزن	١
قيادة مركبة تصدر منها أصوات مزعجة	١
قيادة مركبة ينبعث منها دخان كثيف ورائحة كريهة	١
قيادة مركبة يتطاير من حمولتها أو يسيل منها مواد قابلة للاشتعال أو مضرة بالصحة أو مؤثرة على صلاحية الطريق	١
قيادة مركبة يتساقط من حمولتها ما يشكل خطرا على مستعملي الطريق	١
قيادة مركبة بها حادث يؤثر على توازنها أو إطاراتها غير صالحة	١
استعمال مصابيح أو مكبرات صوت أو آلات تنبيه خلاف المصرح به قانونا	١
إلحاق أضرار أو إتلاف علامات المرور والإشارات الضوئية وأجهزة الضبط والمراقبة أو تغيير معالمها أو أماكنها أو وضع ملصقات عليها	١
عدم التقيد بمدلول الخطوط الأرضية	١
السير على كتف الطريق	١
الانعطاف أو الدوران أو الدخول أو الرجوع عكس اتجاه السير	١
قيادة مركبة آلية بدون وثيقة تأمين سارية المفعول	١
استبدال جزء جوهري من المركبة	١

المصدر: موقع الإنترنت www.moi.gov.kw.

وتقوم الإدارة العامة للمرور بتسجيل النقاط عن المخالفات المرورية التي صدر فيها حكم نهائي بلا إدانة أو التصالح فيها مع المخالف، وتسجيل مرات السحب وذلك بسجلات تعد لذلك وبالحاسب الآلي.

ويتم محو النقاط تلقائيا إذا لم يرتكب السائق أية مخالفة أخرى خلال سنة كاملة من تاريخ آخر مخالفة، وفي جميع الأحوال تظل مرات السحب مسجلة للرجوع إليها عند الاقتضاء.

٨- الجمهورية اللبنانية

تم وضع أول قانون شامل منظم لمرفق المرور في لبنان تحت رقم ٦٧/٧٦ في ١٣ نيسان/أبريل ١٩٦٨، أي منذ ما يزيد على ٣٨ عاما، بيد أنه تم إدخال تعديلات جديدة على هذا القانون في عام ١٩٩٥ نظرا لتطور الظروف، خاصة فيما يتعلق بالمخالفات من الدرجات الأولى والثانية والثالثة. وقد خصص الباب الحادي عشر من قانون السير للعقوبات المطبقة على المخالفات للمواد القانونية.

(أ) الفئات الرئيسية للمخالفات المرورية

قسمت هذه المخالفات، وبالتالي العقوبات التي تفرض عليها، إلى ثلاث فئات رئيسية. الفئة الأولى تضم أخطر أنواع التعديات، لذلك ارتفعت غراماتها المالية كحد أقصى حتى ٢٥٠ ٠٠٠ ليرة لبنانية (ما يعادل ١٦٦ دولارا أمريكيا)، مع حد أدنى لا يجب أن ينخفض عن الـ ١٢٥ ٠٠٠ ليرة لبنانية (ما يعادل ٨٣ دولارا أمريكيا). تضم هذه الفئة مخالفات قواعد التجاوز والاجتياز، القيادة عكس الاتجاه المحدد قانونا، القيادة بحالة السكر والتحدث على الهاتف الخليوي، عدم احترام إشارات السير وتعليمات رجال الأمن، بالإضافة إلى مخالفات أخرى. والفئة الثانية تشمل مخالفات قواعد الحمولة والأوزان، التمهل لاستجلاب الركاب، عدم ارتداء الخوذة من قبل راكبي الدراجات النارية، عدم وجود الأحزمة الأمامية أو عدم استعمالها من قبل الجالسين في المقاعد الأمامية للسيارات، عدم إخضاع المركبة للفحص السنوي، كذلك السرعة الزائدة ورمي النفايات على الطرقات من نوافذ المركبات. تتراوح الغرامات النقدية على هذه المخالفات من ٧٥ ٠٠٠ (ما يعادل ٥٠ دولارا أمريكيا) إلى ٢٠٠ ٠٠٠ ليرة لبنانية. (ما يعادل ١٣٣ دولارا أمريكيا). أما إذا تكررت مخالفة الفئة الثانية أكثر من مرة خلال السنة الواحدة، يعاقب المخالف في المرة الثانية وكأنه ارتكب مخالفة من الفئة الأولى. أما الفئة الثالثة فتضم مخالفات إبطاء السرعة المفاجئ وغير المبرر، الوقوف في أماكن ممنوعة، قيادة الدراجات في غير الممرات والجهات المخصصة لها، مرور المشاة في الممرات المخصصة لغيرهم من المنتفعين، عدم وجود لوحة تسجيل أو تزويد السيارات بلوحة تسجيل مزورة، والغرامة عليها تتراوح حسب القانون، من ٢٥ ٠٠٠ إلى ١٠٠ ٠٠٠ ليرة لبنانية (ما يعادل ١٧-٦٧ دولارا أمريكيا). وفي حال تكرار المخالفة أكثر من مرة خلال السنة الواحدة، يعاقب المخالف وكأنه ارتكب مخالفة من الفئة الثانية. ويطبق على بعض هذه المخالفات ما يعرف بالغرامات الفورية، وهي غرامات مخفضة يجب أن تدفع إما فورا من قبل المخالف، أو خلال عشرة أيام من تاريخ تبليغه محضر الضبط. وتحدد قيمة هذه الغرامات على أساس فئة المخالفة التي نسبت إليها. فلمخالفات الفئة الأولى، حددت قيمة الغرامة الفورية بـ ٥٠ ألف ليرة لبنانية (ما يعادل ٣٤ دولارا أمريكيا). وغرامات الفئة الثانية ٣٥ ألف ليرة لبنانية (ما يعادل ٢٤ دولارا أمريكيا)، وغرامات الفئة الثالثة ٢٠ ألف ليرة لبنانية (ما يعادل ١٤ دولارا أمريكيا)، أما المخالفات التي تستوجب تدابير إدارية مثل احتجاز أو حجز للمركبة، سحب رخصة السير، بالإضافة للغرامات النقدية، فلا يمكن إن تستفيد من الغرامات المخفضة.

والملفت بالنسبة للغرامات النقدية أنها، بالرغم من توزيعها إلى ثلاث فئات حسب نوع المخالفة، لم تحدد أيضا تباعا لدرجة خطورة المخالفة، حيث أغفل القانون هذه الناحية نهائيا. لذلك تأتي الغرامات النقدية على مخالفات أحكام الحمولة أو السرعة أو القيادة بحالة السكر متطابقة، دون الأخذ بعين الاعتبار درجة الخطورة وقت تحديدها.

(ب) تدابير احتجاز المركبات ورخص القيادة

يعتبر تدبير احتجاز المركبة مرافقا في بعض الأحيان للغرامات النقدية. ومن المخالفات المؤدية إليه عدم تزويد المركبة بفرامل أو بإضاءة مناسبة، نقل حمولة ذات وزن أثقل من المسموح به قانونا، عدم وجود لوحة تسجيل في مقدمة أو مؤخرة المركبة أو تزويد السيارة بلوحة تسجيل مزورة، علما بأن المركبة المحتجزة تعاد إلى صاحبها إذا ما بادر هذا الأخير إلى إزالة الأسباب التي أدت إلى الاحتجاز خلال أسبوع واحد من تاريخ تنظيم المحضر وإلا يصبح الاحتجاز حجزا. أما المخالفات التي تؤدي مباشرة إلى حجز المركبة فتشمل التسابق على الطرقات العامة دون الترخيص المسبق، استعمال المركبة لغير الغاية المرخص بها، وتتراوح مدة الحجز هنا من شهر إلى ثلاثة أشهر. ومن المخالفات التي تؤدي إلى حجز المركبة من ١٠ أيام إلى ثلاثة اشهر القيادة في الظلام أو في الضباب دون استعمال الإضاءة المناسبة، وعدم إخضاع المركبة للمعاينة الميكانيكية.

بالنسبة لحجز رخصة القيادة، فإن مخالفة قواعد التجاوز والاجتياز، والقيادة عكس اتجاه السير المحدد، وعدم الالتزام بإشارات السير الضوئية وتوجيهات رجال الأمن، تؤدي كلها إلى حجز الرخصة لمدة ٢٤ ساعة. كذلك، إن عدم وجود أحزمة أمان أمامية أو عدم استعمالها يؤدي إلى حجز الرخصة لمدة أقصاها سبعة أيام. ويتم إلغاء الرخصة نهائيا في حال تم الحصول عليها بطريقة غير شرعية. كذلك يمكن للقاضي أن يحكم بسحب الرخصة نهائيا في حال ارتكاب الأخطاء الفادحة المتكررة.

ثانيا- رخص قيادة المركبات ومدارس تعليم القيادة

ألف- إجراءات رخص قيادة المركبات

يعتبر السائق الحلقة الأهم في عملية السير، ومن الضروري أن يكون السائق مؤهلا لقيادة المركبة، وذلك بموجب شهادة تعطى له من الدوائر المختصة، ولا بد للحصول على شهادة القيادة أن يكون السائق قد خضع لتدريب نظري وعملي، وأن يجتاز امتحان القيادة بشقيه النظري والعملي. ومن هنا نرى أهمية أن توضع التشريعات الواضحة في هذا الخصوص، حيث أنه بوضع الشروط الصارمة لمنح رخصة القيادة، يمكن تلافى العديد من الحوادث المرورية مستقبلا. وتتفاوت الأنظمة والقوانين التي تنص على الشروط اللازم توفرها للحصول على رخص قيادة المركبات بأنواعها المختلفة، وفيما يتعلق برخص قيادة المركبات العمومية فإنه يلزم توفر شروط معينة لضمان سلامة الركاب، وكذلك نظرا لما تتسبب فيه الحوادث المرورية التي يكون أحد أطرافها مركبة ثقيلة أو حافلة ركاب. وسيتم استعراض الشروط التي نصت عليها قوانين البلدان المختلفة في هذه الدراسة للحصول على رخص القيادة.

١- المملكة الأردنية الهاشمية

على الراغب في الحصول على رخص قيادة في المملكة الأردنية الهاشمية[١١] أن يقدم الوثائق المطلوبة ويتبع الإجراءات المحددة لذلك.

(أ) الوثائق المطلوبة

على المتقدم أن يحضر هوية الأحوال المدنية أو جواز سفر ساري المفعول، وشهادة تعيين للعسكريين وصورة عن دفتر العائلة لبيان الاسم الرباعي والرقم الوطني، وصورتين شمسيتين حديثتين وملونتين، وموافقة أمنية من إدارة الأمن الوقائي وإدارة المعلومات الجنائية تقدم لدى القسم المراد إنجاز المعاملة فيه، وتعهد خطي بأنه غير موظف حكومي أو إحضار كتاب رسمي من مؤسسة تفيد بأنه يعمل لديها، وإثبات خدمة العلم للذكور من مواليد ١٩٥٨ وما بعد، وشهادة كفاءة من أحد مراكز التدريب المرخصة بعشرين درس نظري إذا لم يكن حاصلا على رخصة قيادة من الفئة الثالثة كحد أدنى. ويعتمد للعسكريين الشهادة الصادرة عن مدرسة الصيانة والقيادة التي تشهد باجتيازه الدورة لهذه الفئة بنجاح، وأن عمره لا يقل عن ٢٥ سنة عند التقدم بالطلب.

(ب) الحصول على رخصة القيادة

إن الإجراءات المتوجبة على الراغب بالحصول على رخصة القيادة فهي على النحو التالي:

الحصول على النموذج من مكتب خدمة الجمهور وبعد تعبئته يرفق بالوثائق ويسلم إلى موظف الاستقبال. أما الفحص الطبي فهو أساسي وكذلك على مندوب البلدية أو الأمانة ختم المعاملة للتأكد من عدم وجود مخالفات. ويتم تدقيق المعاملة من قبل المدقق وإدخالها على برامج الحاسب الآلي وتحدد الرسوم آليا، ويتم استيفاء الرسوم المالية المقررة. كذلك فإن الامتحان النظري أساسي وفي حال اجتيازه بنجاح

(١١) المملكة الأردنية الهاشمية دائرة السير، إدارة ترخيص السواقين والمركبات، (أوراق مقدمة من مديرية الأمن العام في الأردن).

على الراغب بالحصول على الرخصة مراجعة موظف المواعيد لأخذ موعد للامتحان العملي حسب دور المركز وفئة الرخصة؛ أما في حال إخفاقه، فيتم التقدم للامتحان النظري بعد أسبوع على الأقل بعد دفع الرسوم المقررة. ومن ثم يتقدم الراغب بالحصول على الرخصة لاجتياز الامتحان العملي وفي حال الرسوب يعطى المتقدم إشعارا بالأخطاء التي ارتكبها أثناء الامتحان من قبل رئيس لجنة الامتحان العملي ومن ثم يراجع موظف المواعيد ويحق له التقدم للامتحان مرة أخرى بعد مرور فترة لا تقل عن ١٤ يوما وبعد دفع الرسوم المقررة؛ ولكن إذا نجح تسلم المعاملة من قبل رئيس وعضو اللجنة لموظف الاستقبال الذي يقوم بتدقيق المعاملة وحفظها في ملف خاص. وعلى المتقدم مراجعة موظف الاستقبال لغاية إصدار الرخصة حيث يقوم الموظف بتدقيق المعاملة والتأكد من أن جميع الوثائق سارية المفعول، ومن ثم تسلم الرخصة إلى طالبها لكي يختم مخالفات البلدية واشتراك نقابة السواقين لهذه الفئة. وبعد ذلك تسلم المعاملة لموظف الاستقبال حيث يقوم بإصدار رقم لرخصة القيادة حسب التسلسل وفئة الرخصة وتحديد الرسوم آليا. وبعد ذلك يدفع صاحب العلاقة الرسوم المقررة ويتم إصدار الرخصة لمدة عشر سنوات وتسلم إليه.

٢- الإمارات العربية المتحدة

في الإمارات العربية المتحدة هناك العديد من الشروط للحصول على رخصة قيادة المركبات ومنها:

(أ) شروط الحصول على رخصة القيادة

(١) إكمال السن القانوني المحدد بـ ١٧ عاما لفئة الدراجة النارية و١٨ عاما لفئة المركبة الخفيفة؛

(٢) إحضار نتيجة فحص النظر من أي مستشفى حكومي أو أي من المستشفيات الخاصة والعيادات ومحلات البصريات؛

(٣) تعبئة بيانات طلب الرخصة بالآلة الكاتبة أو تعبئتها يدويا بخط واضح ومقروء؛

(٤) إحضار الجواز الأصلي (للإطلاع) + صورة عنه (إذا كانت الكفالة شخصية)؛

(٥) إحضار صورة جواز الكفيل. (إذا كانت الكفالة شخصية)؛

(٦) ختم وتوقيع جهة العمل أو ولي الأمر على طلب الرخصة؛

(٧) ختم المؤسسة أو الشركة على صورة الجواز؛

(٨) صورة شمسية عدد ٢ مقاس ٤×٤ سنتيمتر.

ويشترط بالنسبة لرخصة قيادة المركبة الثقيلة ألا يقل عمر طالبها عن ٢٠ عاما، وبالنسبة لرخصة قيادة الحافلة الخفيفة ألا يقل عمر طالبها عن ٢١ عاما، وبالنسبة لرخصة قيادة الحافلة الثقيلة يشترط ألا يقل عمر طالبها عن ٢٠ عاما، وبالنسبة لرخصة قيادة الجرار أو الجهاز الميكانيكي ألا يقل عمر طالبها عن ٢٠ عاما.

(ب) إجراءات امتحان القيادة

عند استخراج طلب حصول على رخصة قيادة يتم تحديد موعد للامتحان وإعطاء إيصال بذلك لأخذه إلى مدرسة تعليم القيادة لحضور محاضرات باللغة العربية أو الإنكليزية لقاء ٢٥٠ درهم (ما يعادل ٦٨,٣٤ دولارا أمريكيا)، ومن ثم الامتحان الشفهي. وبعد اجتياز الامتحان الشفهي يتم التقديم إلى دروس في القيادة ويمكن متابعة دروس التعليم العملي في مدارس خاصة، وعند الانتهاء من الدروس حسب المدة المحددة من قبل جهة الاختصاص يتم التقديم لتحديد موعد للامتحان النهائي.

٣- مملكة البحرين

في مملكة البحرين لا يجوز لأي شخص أن يقود أية مركبة إلا بعد الحصول على رخصة قيادة تجيز له قيادة تلك المركبة، وأنواع رخص القيادة خمسة أنواع كما هو منصوص عليها في قانون المرور رقم (٩) لعام ١٩٧٩ وأنواع رخص القيادة هي:

(أ) رخصة قيادة سيارة خاصة

تجيز لحاملها قيادة السيارات الخفيفة الخاصة وصلاحية هذه الرخصة ٥ سنوات قابلة للتجديد لمثل مدتها أكثر من مرة وقد بين النظام شروط الحصول على رخصة قيادة سيارة خاصة (للمواطنين) وكذلك شروط الحصول على رخصة قيادة سيارة خاصة (للأجانب)، وحدد كذلك إجراءات إصدار رخصة قيادة سيارة خاصة.

(ب) رخصة قيادة وسائل النقل العامة

هذه الرخصة تجيز لحاملها قيادة مركبة تستخدم لخدمة عامة الناس سواء لنقل البضائع أو الركاب وذلك مقابل أجرة وصلاحية هذه الرخصة سنة واحدة قابلة للتجديد لمثل مدتها أكثر من مرة، وحدد القانون شروط الحصول على رخصة قيادة وسائل النقل العامة وكذلك إجراءات إصدار رخصة قيادة وسائل النقل العامة.

(ج) رخصة قيادة وسائل النقل الخاصة

تجيز هذه الرخصة لحاملها قيادة وسائل النقل الخاصة للركاب أو الحمولة أو الجرارات وصلاحية هذه الرخصة خمس سنوات من تاريخ إصدارها ويمكن تجديدها لمثل مدتها أكثر من مرة ويمكن بها قيادة الأنواع التالية من وسائل النقل مثل: سيارة نقل خاصة للركاب (أكثر من ١٦ راكبا)؛ وسيارة نقل خاصة (للحمولة) أكثر من ٣ ٠٠٠ كيلو غراما؛ الجرار (وهى القاطرة لكافة أنواع المقطورات ونصف المقطورات).

ويجب على المتقدم للحصول على رخصة قيادة وسائل النقل الخاصة استخراج ترخيص قيادة مؤقت للتعلم صلاحيته لفترة سنة واحدة. وقد أوضح القانون شروط وإجراءات الحصول على ترخيص قيادة مؤقت لتعلم قيادة وسائل النقل الخاصة.

(د) رخصة قيادة سيارة ذات استعمال خاص

تنقسم السيارات ذات الاستعمال الخاص إلى ست فئات وهى كالآتي: الفئة الأولى وتشمل سيارات الطوارئ (الحريق - الإسعاف)؛ الفئة الثانية وتشمل سيارة تصوير سينمائي، سيارة تنظيف الطرق، سيارة نقل المخلفات، سيارة بيع المثلجات؛ الفئة الثالثة وتشمل سيارة صيانة مصابيح الطرق، سيارة نقل وخلط الإسمنت، سيارة الصهاريج ونقل السوائل، سيارة نزح المجاري؛ الفئة الرابعة وتشمل آلة فرش الطرق، آلة رصف

الطرق، آلة تنعيم الطرق، آلة تخطيط الطرق، آلة تعبيد الطرق، آلة حمل الأتربة؛ الفئة الخامسة وتشمل الحفارة الثقيلة، الحفارة الخفيفة، الحفارة الغرافة، المحراث، الجرار الأرضي؛ وأخيرا الفئة السادسة وتشمل الرافعة الثقيلة، الرافعة الخفيفة، الرافعة المجنزرة، الرافعة الشوكية، رافعة سحب السيارات والمركبات الثقيلة، مركبات الحفر والتنقيب.

(•) رخصة قيادة الدراجات النارية

تجيز هذه الرخصة لحاملها قيادة الدراجات النارية العامة أو الخاصة عدا الدراجات العسكرية ودراجات الأمن العام بعد إتمام الشروط والإجراءات المطلوبة.

٤- المملكة العربية السعودية

(أ) شروط الحصول على رخصة قيادة

تتضمن إجراءات شروط الحصول على رخصة القيادة إصدار رخصة قيادة خاصة (للمواطنين) تشترط أن يكون المتقدم قد أتم ١٨ عاما، وأن يجتاز الكشف الطبي. ويطلب من المتقدم إحضار صورة بطاقة الأحوال و٦ صور شمسية. ويتم عمل كشف للنظر عند بداية التقديم، كذلك يحصل السائق على كتيب شامل للقيادة مع بعض الأوراق الخاصة بالقيادة الآمنة.

وفيما يخص إجراءات إصدار رخصة قيادة عمومية (للمواطنين)، فهي تشترط أن يكون المتقدم قد أتم ٢١ عاما وأن يكون راغبا في الانتساب إلى مهنة سائق عمومي أو موظف أهلي أو موظف حكومي ممن تستلزم وظائفهم الحصول على رخصة قيادة عامة. ويجب إجراء الكشف الطبي وإحضار ٦ صور شمسية وكذلك صورة عن دفتر العائلة أو تقرير من الأحوال المدنية يوضح المهنة إذا كان المتقدم عازبا، وكذلك إحضار شهادة خلو سوابق، وإذا كان المتقدم موظفا حكوميا فيتطلب ذلك إحضار إفادة من المرجع.

(ب) إجراءات تخص القيادة

عززت الإدارة العامة للمرور إجراءاتها التنظيمية للحصول على رخصة القيادة وذلك بإدخال تقنية حديثة ومتطورة ستساهم في ضبط ورفع مستوى الوعي لدى السائقين، حيث اتخذت الإدارة العامة للمرور نهجا جديدا في إجراءات امتحانات الحصول على رخص القيادة بنوعيها "الخصوصي والعمومي" من خلال إجراء امتحان كتابي ضمن الإجراءات المتبعة لإصدار هذه الرخص. وجميع هذه الامتحانات تتم بواسطة أجهزة كمبيوتر تتضمن أسئلة موضوعية محددة وتحدد للدارس نتيجة الامتحان وذلك من خلال تعامله مع الجهاز. وتجرى الامتحانات باستخدام اللغات الأكثر إقبالا مثل العربية والإنكليزية والإندونيسية والفلبينية والسيرلانكية والبنغلادشية وتوجد هناك لغات إضافية سيتم أضافتها قريبا تشمل لغات تستخدمها جاليات كثيرة داخل المملكة العربية السعودية. وقد تم تطوير هذا النظام في أستراليا، ويضم الامتحان ٤٠٠ سؤالا إجباريا ومعدل النجاح فيه ٧٥ في المائة وعند اعتماده سيتم تقييم بعض الأسئلة الفردية وتحذف الأسئلة التي تكون إما صعبة جدا أو سهلة جدا.

يخضع المبتدئون لبرنامج يستمر ٩٠ أو أحيانا ١٢٠ ساعة (٦٠ ساعة منها برنامج عملي و٣٠ ساعة محاضرات ودروس). ويمر المتدربون على القيادة بمراحل تشمل التدريب على مجسم محاكي للسيارة لمعرفة

كيفية التحكم في السيارة ومن ثم يتم أخذ دروس حول علامات الطرق والقوانين واللوائح وصيانة المركبة، بعدها يتم استخدام سيارة ذات تحكم ثنائي في الامتحان بعيدا عن مسار الطريق وذلك للتدرب على التحكم في السيارة وعند نهاية فترة التدريب يتم أخذ السائق إلى الطرق السريعة.

٥- سلطنة عمان

(أ) شروط الحصول على رخصة القيادة

يشترط على طالب الرخصة في سلطنة عمان أن يكون قد أكمل ١٧ عاما بالنسبة للرخصة الخفيفة ورخص الدراجات و٢١ عاما للرخصة الثقيلة والمعدات، كذلك أن يكون سليما من العاهات والأمراض التي تمنع من القيادة (ويمكن لبعض الأشخاص المصابين بعاهات معينة إخضاعهم للفحص الطبي لتقدير مدى مقدرتهم على القيادة)، وأن يجتاز فحص النظر. ويتطلب تقديم صورتين شمسيتين مع استمارة طلب الرخصة وكذلك صورة عن البطاقة الشخصية أو صورة عن جواز السفر، والأهم من ذلك اجتياز امتحان القيادة بنجاح.

وبالنسبة للإناث، يشترط حضور ولي الأمر شخصيا أو من يقوم مقامه مع رسالة عدم الممانعة موجهة إلى مدير الترخيص وإحضار صورة عن عقد الزواج بالنسبة للمتزوجات أو شهادة ميلاد أحد الأولاد وصورة عن جواز السفر. وبالنسبة لغير العمانيات، يشترط عليهن أيضا إحضار رسالة عدم ممانعة الكفيل وبيان لفصيلة الدم وكذلك إحضار صورة عن بطاقة العمل مع صورة جواز السفر ورسالة من مقر عمل الزوج في حالة كون المرأة لا تعمل تفيد أنها برفقته وصورة عن بطاقة عمل الزوج. وقد حددت مدة صلاحية رخص القيادة على النحو التالي: رخصة قيادة المركبات الخفيفة ١٠ سنوات قابلة للتجديد، وبالنسبة لرخصة قيادة المركبات الثقيلة فهي ٦ سنوات قابلة للتجديد، ولرخصة قيادة المعدات الثقيلة ٦ سنوات قابلة للتجديد، أما رخصة قيادة الدراجات الآلية فهي ١٠ سنوات.

وقد حدد القانون شروط الحصول على رخصة قيادة دائمة بأن يكون طالب الرخصة عمانيا لا يمتهن قيادة المركبات، وأن يكون قد مضى على حصوله على رخصة القيادة فترة لا تقل عن عشر سنوات، وأن يكون خاليا من أي قيد طبي (الحالات الخاصة بالإعاقة) باستثناء العدسات أو النظارات الطبية، وكذلك أن يكون سجله المروري خاليا من أي فعل من الأفعال المنصوص عليها في المادة (٥٠) من قانون المرور.

(ب) إجراءات امتحان القيادة

حددت إجراءات امتحان القيادة بالتالي:

(١) يحدد موعد لإجراء الامتحان بعد دفع الرسم المقرر؛

(٢) يسبق الامتحان العملي في القيادة امتحان نظري تحريري باللغة العربية في قواعد وآداب المرور وعلاماته وإشاراته ويجوز فحص من لا يتحدث اللغة العربية أو لا يجيد قراءتها أو العاجز عن النطق شفهيا أو بالإشارة التي تعطي نفس المعنى ويمكن إعادة الامتحان النظري لمن لا ينجح فيه دون استيفاء أي رسوم جديدة؛

(٣) تتم مراحل الامتحان العملي على النحو التالي:

أ- الانطلاق بالمركبة إلى الأمام والخلف فيما بين الحواجز المعدة لذلك من جهتين؛

ب- الصعود على مرتفع والوقوف عليه ثم الانطلاق منه إلى الأمام بدون الرجوع للخلف؛

ج- القيادة في الطريق للتأكد من إجادة وصحة تطبيق قواعد المرور وآدابه والتقيد بإشاراته وعلاماته؛

(٤) يحدد لمن يرسب في أي من مراحل الامتحان موعد آخر لأداء الامتحان بعد دفع الرسوم ولا يشمل الامتحان اللاحق أي مرحلة نجاح طالب الرخصة في اجتيازها؛

(٥) يتم الامتحان على مركبة من الصنف المطلوب الحصول على رخصة قيادتها؛

(٦) يحرر تقرير لكل راسب يتضمن أسباب الرسوب؛

(٧) تعطى لمن ينجح في الامتحان شهادة كفاءة ويراجع الإدارة خلال أسبوع لاستكمال إجراءات استخراج رخصة القيادة.

٦- دولة قطر

(أ) يشترط لمنح رخصة القيادة في دولة قطر أن يكون:

(١) قد بلغ السن القانونية وهي ١٨ سنة ميلادية لرخصة القيادة الخاصة الخفيفة، أو رخصة الدراجة النارية؛

(٢) قد بلغ السن القانونية وهي ٢١ سنة ميلادية لرخصة القيادة العامة الثقيلة، أو رخصة المعدات الإنشائية والزراعية، وأن يكون لائقا صحيا وأن يجتاز بنجاح امتحان القيادة.

(ب) يشترط من غير القطريين وأبناء مجلس التعاون الخليجي الحصول على إقامة قانونية بالبلاد؛

(ج) يشترط من طالب الحصول على رخصة قيادة عامة لقيادة سيارات الأجرة أو سيارات نقل الركاب ما يلي:

(١) أن يكون قطري الجنسية؛

(٢) بلوغ ٢١ سنة ميلادية على الأقل؛

(٣) أن يكون حائزا على رخصة قيادة سارية المفعول منذ مدة لا تقل مدتها عن سنتين طبقا لنوع التصريح؛

(٤) أن يكون حسن السيرة والسلوك؛

(٥) أن يكون ملما بتعليمات المرور وجغرافية البلاد؛

(٦) أن يكون سليم البنية والنظر بصفة عامة وخاليا من العاهات.

يجوز منح تصريح قيادة سيارات الأجرة أو سيارات نقل الركاب أو النقل العام أو تجديده لغير القطريين بشرط أن يكونوا متفرغين لهذه المهنة وبناء على موافقة السلطة المرخصة بالشروط والأوضاع التي تحددها.

وقد حددت بالفعل الإجراءات للحصول على رخصة القيادة من أي نوع للقطريين وكذلك إجراءات الحصول على رخصة القيادة من أي نوع لغير القطريين، كما يتم تحويل الأشخاص المعاقين وأصحاب الحاجات الخاصة بموجب كتاب مرفوع من إدارة المرور إلى إدارة الخدمات الطبية بعد تحديد نوع الإعاقة إذا كانت ظاهرة وبموجب التقرير الطبي يتم منحهم الرخصة المطلوبة بالشروط المحددة في التقرير، ووضع علامة مميزة ظاهرة على رخصة القيادة، ونوع السيارة المسموح بقيادتها ووضع علامة مميزة على السيارة، الخ.

٧- دولة الكويت

أنواع رخص القيادة

في دولة الكويت هناك ثلاثة أنواع من الرخص التي يمكن الحصول عليها وتشمل رخصة قيادة سيارة خاصة وتسري لمدة عشر سنوات من تاريخ صدورها قابلة للتجديد وتصلح لقيادة سيارات الركاب التي لا يزيد عدد ركابها عن عشرة ركاب وسيارات النقل التي لا تزيد حمولتها عن طنين، ورخصة قيادة سيارة عامة وتسري لمدة ثلاث سنوات من تاريخ صدورها قابلة للتجديد وتصلح لقيادة جميع أنواع السيارات، وأخيرا رخصة قيادة دراجة وتسري لمدة خمس سنوات من تاريخ صدورها قابلة للتجديد وتصلح لقيادة جميع أنواع الدرجات الآلية. وقد حددت إجراءات الحصول على رخصة القيادة أنواعها بشكل واضح.

٨- الجمهورية اللبنانية

(أ) إجراءات امتحان القيادة[١٢]

يعتمد حاليا الشق النظري لامتحان القيادة على مدى اطلاع ومعرفة طالب الرخصة بقانون السير، ويقتصر الاستجواب على بعض إشارات السير، وهذا الأمر لا يجبر طالب الرخصة على تعلم القانون بكل أبوابه.

أما الشق العملي، فهو يتم في بيئة معزولة عن حركة السير العادية، ويقتصر أولا على صف المركبة بين خطين مرسومين في الأسفلت دون السير عليهما، ثم القيادة لنحو ١٥ مترا والانعطاف إلى الجهة اليمنى دون أن يتوقف محرك السيارة. وعند اجتياز الممتحن كل هذه الاختبارات، لا يعني ذلك بتاتا أنه يستطيع القيادة وسط حركة سير عادية.

(ب) فئات رخص القيادة

هناك ست فئات لرخص القيادة على النحو التالي:

(١) الفئة الأولى: رخص قيادة الدراجات الآلية؛

(٢) الفئة الثانية: رخص قيادة السيارات السياحية أو سيارات النقل التي لا يزيد وزنها الإجمالي على ٣ ٥٠٠ كيلو غراما؛

---

(١٢) انظر موقع الإنترنت http://www.isf.gov.lb/isf.asp.

(٤) الفئة الثالثة: رخص قيادة سيارات النقل التي يزيد وزنها الإجمالي على ٥٠٠ ٣ كيلو غراما ولا يتجاوز ٠٠٠ ١٠ كيلو غراما، وسيارات الأوتوبيس التي لا يزيد عدد مقاعدها عن ٢٠ مقعدا؛

(٥) الفئة الرابعة: رخص قيادة سيارات النقل التي يزيد وزنها الإجمالي على ٠٠٠ ١٠ كيلو غراما، وسيارات الأوتوبيس التي يزيد عدد مقاعدها عن ٢٠ مقعدا؛

(٦) الفئة الخامسة: رخص قيادة المركبات والمعدات الزراعية ومركبات الأشغال العامة ومعداتها؛

(٧) الفئة السادسة: رخص قيادة السيارات السياحية الخصوصية والدراجات الآلية المعدة لنقل الأشخاص أو التي يقودها أصحاب العاهات الجسدية، على أن تكون السيارة أو الدراجة الآلية معدة خصيصا لهم.

(ج) <u>شروط منح رخص القيادة</u>

(١) تقديم الطلب إلى الدائرة المختصة، ويتضمن الطلب اسم طالب الرخصة وشهرته، ومحل إقامته وتاريخ ولادته، وفئة الرخصة التي يريد الحصول عليها ونوعها أخصوصية أم عمومية؛

(٢) شرط العمر: يحدد العمر الأدنى لطالبي رخص قيادة السيارات: ثمانية عشر عاما لطالبي رخص القيادة من الفئات الأولى والثانية والخامسة والسادسة. وواحد وعشرون عاما لطالبي رخص القيادة السياحية والعمومية والسيارات من الفئتين الثالثة والرابعة؛

(٣) لا تعطى رخصة قيادة من الفئة الرابعة إلا لمن كان حائزا على رخصة قيادة من الفئة الثالثة مضى على حيازتها مدة ستة أشهر على الأقل؛

(٤) اجتياز امتحان فني أمام لجنة يعينها وزير الداخلية؛

(٥) ألا يكون محكوما بأي حكم يمنعه من حيازة رخصة قيادة؛
(٦) أن يكون بوضع صحي يسمح له قيادة نوع المركبة التي يطلب لها رخصة القيادة.

(د) <u>شروط حرمان رخص القيادة</u>

لا تعطى رخصة القيادة مهما كان نوعها للأشخاص التاليين:

(١) من ليس له إقامة فعلية في لبنان؛

(٢) حكم عليه بالسجن مدة تزيد عن ثلاثة اشهر لارتكابه حوادث قيادة هامة دون أن يكون لديه رخصة قيادة، إلا بعد انقضاء سنتين على تاريخ الانتهاء من تنفيذ الحكم؛

(٣) لمن كان مدمنا على المسكرات؛

(٤) لمن يتعاطى المخدرات ويستعملها أو يصنعها أو يصدرها أو يحوزها أو ينقلها أو يتاجر بها، أو أي عمل كان يتعلق بالمخدرات.

لا تعطى رخصة قيادة عمومية إلا للبنانيين وبعد إعادة اعتبار من كان محكوما عليه من أجل جناية أو أي جرم من الجرائم الشائنة.

يمكن سحب إجازة القيادة مهما كان نوعها أو فئتها بعد صدور حكم قضائي بحق صاحبها بجرم من الجرائم التي لا تخول الشخص حيازة رخصة قيادة، وذلك بصورة دائمة أو مؤقتة.

عند بلوغ السائق سن الخمسين عليه التقدم لتجديد إجازة القيادة ومعه المستندات المطلوبة ولاحقا كل ٥ سنوات.

كذلك فإن القانون اللبناني لا يشترط الخضوع للتدريب الإلزامي، إذ ليس من شروط طلب الحصول على رخص القيادة أن يكون طالبها قد سبق وتدرب في مكتب لتعليم القيادة. وفي أكثر الأحيان، فإن تعلم القيادة يتم إما فرديا بمراقبة طريقة قيادة الآخرين وإما أن يتولى فرد من العائلة مهمة التعليم، علما بأن هذا التدريب يكون ناقصا وغير كاف.

باء- مدارس تعليم قيادة المركبات

١- المملكة الأردنية الهاشمية

مراكز التدريب

يبلغ مجموع مراكز التدريب العاملة في الأردن ١٣٨ مركزا[١٣]، اثنان منها مصنف بالدرجة الأولى، والباقي مصنف بالدرجة الثانية، وهذه المراكز موزعة على كافة محافظات المملكة؛ وتصنف مراكز التدريب على النحو التالي:

(١) مراكز الدرجة الأولى ويشترط في تجهيزها ما يلي:

أ- وجود مكتب لاستقبال المتدربين؛

ب- وجود قاعة للمعدات الفنية مجهزة بكافة الأجهزة الميكانيكية والكهربائية والقطع الرئيسية للسيارة؛

ج- وجود قاعة للتدريب النظري مجهزة بالأثاث اللازم وآلة عرض الشرائح وجهاز فيديو وتلفزيون؛

د- وجود ميدان للتدريب العملي مزفت ومجهز بكافة الشواخص والإشارات المرورية اللازمة للتدريب؛

(١٣) المملكة الأردنية الهاشمية مديرية ترخيص المركبات، أوراق مقدمة من الرائد عمر شرعب.

- أن يسجل باسم المركز ١٠ سيارات تدريب من الصفة العمومية كحد أدنى على أن لا يقل عدد السيارات المخصصة لتدريب الفئة الثالثة عن ٥ سيارات وسيارة مجهزة لتدريب الفئة الرابعة وسيارة مجهزة لتدريب الفئة السابعة؛

و- وجود مدربين مؤهلين حاصلين على تصاريح تدريب تتلاءم مع فئات السيارات المسجلة باسم المركز وأن لا يقل مجموع المدربين عن ١٠ مدربين في المركز؛

ز- أن يكون مدير المركز أردني الجنسية ولا يقل عمره عن ٢٥ عاما ومستواه العلمي لا يقل عن الشهادة الجامعية، وأن يكون حسن السيرة والسلوك ويثبت ذلك سنويا بشهادة خطية من الجهات المختصة وأن يكون متفرغا، ويكون مسؤولا عن إدارة المركز أمام الجهات المختصة؛

ح- وجود مشرف متفرغ أردني الجنسية مهمته تنظيم شؤون المركز لا يقل مستواه التعليمي عن مستوى الدبلوم ولا يقل عمره عن ٢١ عاما.

(٢) مراكز الدرجة الثانية:

ضمن هذه الفئة نجد ثلاثة أنواع من المراكز حددت شروط تجهيزها بالتفصيل وهي، أولا: مراكز التدريب النظري والعملي؛ ثانيا: مراكز التدريب النظري فقط؛ وثالثا: مراكز التدريب العملي فقط.

أما سيارات التدريب العاملة في المراكز فهي ١ ٣٦٨ سيارة مجهزة لهذه الغاية، وهي موزعة للتدريب لغاية الحصول على رخص قيادة لجميع الفئات. ولكن هناك العديد من الشروط الواجب توفيرها في سيارات التدريب، حيث أنه لا يجوز تعلم قيادة المركبات إلا في مركبات مرخص لها بذلك من إدارة المرور والترخيص، كما لا يجوز لأحد ممارسة مهنة معلم قيادة المركبات إلا بعد الحصول على ترخيص بذلك من إدارة المرور والترخيص وطبقا لأجور التعليم التي يصدر تحديدها بقرار من وزير الداخلية.

٢- مملكة البحرين

(أ) شروط الحصول على ترخيص لمزاولة المهنة

هناك شروط عدة وضعت لمن يريد الحصول على ترخيص لمزاولة مهنة تعليم قيادة المركبات في مملكة البحرين وتشمل[١٤]:

(١) شهادة الفحص والملكية الخاصة بالمركبة؛
(٢) ما يفيد أن مالك المركبة بحريني بدليل مقبول في حكم هذه اللائحة؛
(٣) أن لا يتجاوز عمره عن ٤٠ عاما ولا يقل عن ٢٥ عاما؛
(٤) أن لا يعمل في قطاع حكومي أو خاص وليس لديه أي معاش تقاعدي أو نشاط تجاري؛
(٥) اجتياز الامتحان النظري والعملي؛

---

(١٤) انظر موقع الإنترنت www.traffic.gov.bh/1-frame-3.htm.

(٦) أن يكون لديه شهادة ثانوية؛
(٧) أن لا تكون عليه أية أسبقيات جنائية أو مرورية أو سلوكيات مخالفة؛
(٨) أن تكون لديه خبرة ٥ سنوات.

(ب) الشروط الواجب توافرها في مركبة تعليم القيادة

يشترط في المركبة المطلوب الترخيص لها أن تكون صالحة من جميع الوجوه للعمل الذي ستخصص له وان تكون مزودة بما يأتي:

(١) جهاز خاص للمعلم يمكنه من السيطرة على المركبة أثناء التعليم؛
(٢) جهاز فرامل خاص بالمعلم؛
(٣) إشارات خاصة بالمعلم؛
(٤) أن لا تقل عن ٣ سنوات.

ويجب أن تحمل مركبة التعليم لافتتين إحداهما في المقدمة والأخرى في المؤخرة يكتب عليهما بخط كبير وواضح عبارة (إحذر مركبة تعليم) وتتولى إدارة المرور والترخيص إعدادهما وتسليمهما لصاحب الشأن بعد دفع الرسم المقرر وبعد الحصول على الترخيص.

(ج) كيفية اختيار مدربي القيادة

تقوم إدارة المرور والترخيص بفرز الطلبات المستوفية الشروط واستدعاء أصحابها لتقديم الامتحان النظري في قواعد السير والمرور وبعد ذلك يتم إخضاع الأشخاص الناجحين إلى دورة كاملة لمدة ٨ أسابيع.

٣- المملكة العربية السعودية

في المملكة العربية السعودية يتم تدريب السائق بمدينة الرياض في مدرسة دلة، وتوجد حاليا مدرستان إحداهما في شمال مدينة الرياض والأخرى في جنوبها. ويعمل لدي مدرسة دلة بشمال مدينة الرياض ٣٦ مدربا ويوجد في السعودية: ٢٨ مدرسة حديثة لقيادة السيارات.

معظم المدربين في مدرسة دلة لديهم نفس درجة التأهيل وهنالك فرص قليلة لرفع مستوى العاملين. ويتم اختيار مدربي المدرسة لوضعهم في الأدوار التي تتناسب مع قدراتهم (مثل التدريس النظري، وإدارة أجهزة التدريب أو التدريب على الطرق). كما يتم مراجعة معدل النجاح للمدربين سنويا ويتم تحفيزهم بالهدايا والجوائز.

يعمل المدربون في مدرسة دلة وفقا لمنهج معتمد من إدارة مرور منطقة الرياض ولديهم برامج مختلفة تناسب السائقين:

بالنسبة للسعوديين الذين يستطيعون القيادة مثلا والذين تلقوا تدريبا من قبل آبائهم ولكنهم يجهلون علامات الطريق يتم إعطاؤهم دروسا لمدة ثلاث ساعات لمساعدتهم على النجاح في الامتحان النظري ومن ثم يحصلون على الشهادة المطلوبة قبل أخذهم الامتحان العملي.

ويتم إعطاء السائقين الأجانب الذين لديهم رخصة قيادة في معظم الأحيان برنامجا مستعجلا، وإذا كانت الرخصة من دول معينة أو برهن السائق على مهارته فسوف يكون البرنامج معجلا في الحصول على الرخصة. أما الذين قدموا من دول أخرى والذين لم تنطبق عليهم مقاييس ومعايير المملكة فعليهم أن يأخذوا برنامجا مكثفا يستمر لمدة ٣٠ ساعة (٧٠ في المائة من البرنامج عملي). وفي معظم الأحيان تحدد المدرسة مستوى القيادة بالنسبة للمتقدم وتعين طريقة تدريب مناسبة له.

ويمكن أن يكون البرنامج مكثفا (مكمل مباشرة) أو يعطي على نظام الساعات المتقطعة، حيث تعتمد المدة على مستوى مهارة المتدرب ومدى التقدم الذي يحرزه السائق.

يعطي المتدرب الذي يسجل لأول مرة في مدرسة دلة كتابا يحتوي على ١٩٠ صفحة وهو عبارة عن دليل تدريب السائق لأول مرة لعام ٢٠٠١، وهو مصمم بصورة جيدة ومزود بالأشكال والصور. يغطي الكتاب مواضيع تتعلق بصيانة المركبة ومهارات الإسعافات الأولية وإجراءات الامتحان، ويركز على تقديم مادة تساعد المتدرب على النجاح أكثر من تركيزه على جوانب المهارة والخبرة والسلوك.

يحتوي البرنامج المنهج التعليمي لمدرسة دلة ويستمر ستة أسابيع ويغطي محتويات المنهج للسائقين الذين ليس لديهم خبرة سابقة في القيادة، ويصف المنهج ما يجب القيام به يوميا. ومن الملاحظ أن القيادة على الطرق تتم لأول مرة في الأسبوع الخامس من المنهاج.

٤- سلطنة عمان

(أ) شروط فتح مدرسة تعليم لقيادة المركبات[١٥]

وضعت شروط للسماح بفتح مدرسة تعليم القيادة عند تقديم الطلب إلى الإدارة العامة للمرور ويجب أن يكون مقدم الطلب عماني الجنسية، حسن السيرة والسلوك لم يسبق الحكم عليه في جريمة مخلة بالشرف أو الأمانة. وفيما يلي الشروط:

(١) توفير مبنى مناسب للمدرسة؛

(٢) توفير مركبات ووسائل تعليم القيادة طبقا للشروط المحددة في اللائحة التنفيذية لقانون المرور؛

---

(١٥) انظر موقع الإنترنت http:/www.traffic.gov.om/traffic/traffic 3.htm.

(٣) أن يكون المدير المسؤول عماني الجنسية حسن السيرة والسلوك ولم يسبق الحكم عليه في جريمة مخلة بالشرف أو الأمانة؛

(٤) تعيين عدد من مدربي القيادة العمانيين المرخصين؛

(٥) تعيين فني عماني مرخص لتعليم ميكانيك المركبات؛

(٦) تعيين معلم عماني يتولى شرح قانون وقواعد وآداب المرور وتعليم الإسعافات الأولية؛

(٧) توفير منهج تعليمي مفصل تلتزم به المدرسة في تعليم قيادة المركبات على أن يتضمن مبادئ قانون المرور ولائحته التنفيذية الإسعافات الأولية وأية قرارات أخرى تصدر في هذا الشأن.

(ب) <u>طلب ترخيص فتح مدرسة</u>

يقدم طلب ترخيص فتح مدرسة تعليم القيادة إلى الإدارة العامة للمرور مرفقا به ما يلي:

(١) صورة البطاقة الشخصية لطالب الترخيص وشهادة حسن سيرة وسلوك؛
(٢) صورة عن السجل التجاري يتضمن نشاط تعليم قيادة المركبات؛
(٣) موافقة البلدية المختصة وقيادة شرطة المحافظة أو المنطقة والدفاع المدني؛
(٤) بيان بعدد أنواع المركبات والأجهزة والآلات التي ستستخدم في التعليم؛
(٥) رسم تخطيطي لمبنى المدرسة ومرفقاتها؛
(٦) بيان بأسماء مدربي القيادة ومدرب الميكانيك وأرقام رخصهم؛
(٧) البيانات الشخصية للمدير المسؤول والمعلم.

٥- <u>الجمهورية اللبنانية</u>

حدد المرسوم رقم ١٣٦٧٠ والصادر بتاريخ ٢٣ آب/أغسطس ١٩٦٣ تنظيم مهنة تعليم سوق السيارات وسائر المركبات الآلية والذي وضع شروطا بسيطة لفتح مكاتب تعليم القيادة، ومن الجدير بالذكر أنه تم تجديد ٢١٢ رخصة لفتح مراكز تعليم للراغبين بذلك عام ٢٠٠٥. كما ينص القانون المذكور أن مهام هذه المراكز ليس منح رخص فقط بل تحضير الراغبين بالحصول على الرخص وتأمين وإكمال كل الأوراق المطلوبة وتعليمهم كيفية اجتياز امتحان القيادة بنجاح.

ويجب أن لا يقل عدد سيارات التعليم عن اثنين لكل مركز، أما بالنسبة للمدربين فهم مرخصون من قبل المراكز التي يعملون فيها، كما أن هناك مدربا واحدا لكل متدرب لكن المراكز التي تحتوي على عدة سيارات تعليم وبالتالي هناك مدرب واحد لأكثر من متدرب. أما تكلفة فحص القيادة وشهادة السوق فهي حوالي مائتي دولار أميركي بالإضافة إلى رسوم التعليم (التي يتفق عليها حسب ساعات التدريب)، لكن المراكز لا تعلم الشق النظري من الفحص لأن المعلومات النظرية مذكورة في كتيب التعليم.

ثالثا- إحصاءات حوادث المرور على الطرق

من الواضح أن الحوادث المرورية أصبحت من أكثر المشاكل على مستوى العالم أجمع. فهي في حقيقتها وواقعها الحالي مشكلة صحية واجتماعية وسلوكية واقتصادية، بل هي مشكلة إنسانية معاصرة ولا بد من التحرك على جميع المستويات للتصدي لها عن طريق الدراسات والبحوث العلمية والأساليب والإحصاءات الدقيقة حتى يمكن التعرف على مسبباتها واتجاهاتها ليتسنى وضع الحلول المناسبة لها. ومن هذا المنطلق لا بد لكل دولة أن تنشئ قسما متخصصا للإحصاء المروري وأن توفر له الإمكانيات والتجهيزات الحديثة من حاسب آلي وكادر مدرب ومتخصص بالإضافة إلى جميع الإمكانيات اللازمة لتوفير وتيسير مثل هذه الإحصاءات. والإدارة العامة للمرور في كل بلد أو الجهة المعنية يجب أن تقوم برصد كافة الظواهر المرورية من خلال إحصاءات دقيقة تساهم في تشخيص العديد من أسباب المشكلة المرورية. فتخزين المعلومات المرورية كالحوادث بأنواعها وأسبابها وظروفها ومكانها ولحظة وقوعها والأضرار والإصابات والوفيات والعوامل التي أدت إليها تسهم بإعداد الدراسات التي تعتمد على تحليل هذه المعلومات والوصول إلى مؤشرات أو عوامل تسببت عنها وبالتالي يصبح بالإمكان وصف العلاج الناجح لأسباب هذه المشكلات. ويجب أن توضع هذه الإحصاءات والمعلومات تحت تصرف الباحثين والدارسين، حتى تمكنهم من القيام بالأبحاث والدراسات للتوصل إلى الظواهر المرورية المختلفة، ووضع التصورات التي تؤدي إلى الحلول الناجحة لبعض مشكلات المرور والتقليل من أسباب الحوادث. وسيتم هنا استعراض سريع في كل دولة للطرق المتبعة في جمع المعلومات وكيفية نشرها، وأخيرا يجري استعراض سريع للإحصاءات المرورية الواردة من كل بلد. ولا شك أن توفر إحصاءات موثوقة وشاملة تفيد صانعي القرار في مراقبة أي تغيير يحصل في الحوادث المرورية ودراسته لأخذ التدابير الفعالة لمعالجة الأسباب التي تؤدي إلي مثل هذا التغيير، كما أن توفر الإحصاءات يساعد في تحديد النقاط السوداء، أو إن كان هذا يستلزم وجود نظام معلومات جغرافية لتستخدم في تحديد أماكن الحوادث بدقة وغيرها.

١- المملكة الأردنية الهاشمية

(أ) الطرق المتبعة في جمع المعلومات

تعتبر مديرية الأمن العام من خلال إدارة السير هي الجهة المختصة بتنظيم جميع مخططات الحوادث المرورية وتتم إجراءاتها حسب نوع الحادث (أضرار مادية أو إصابات بشرية) ومن المهم الإشارة هنا إلى أن جميع العاملين في مجال تنظيم مخططات الحوادث المرورية مدربون ومؤهلون ضمن الدورات المطلوبة لذلك.

(ب) الوسائل المتبعة في تبويب ومعالجة البيانات وطرق نشرها

يتم تبويب البيانات بعد إدخالها على أجهزة الحاسب الآلي 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.

(ج) طرق نشر الإحصاءات

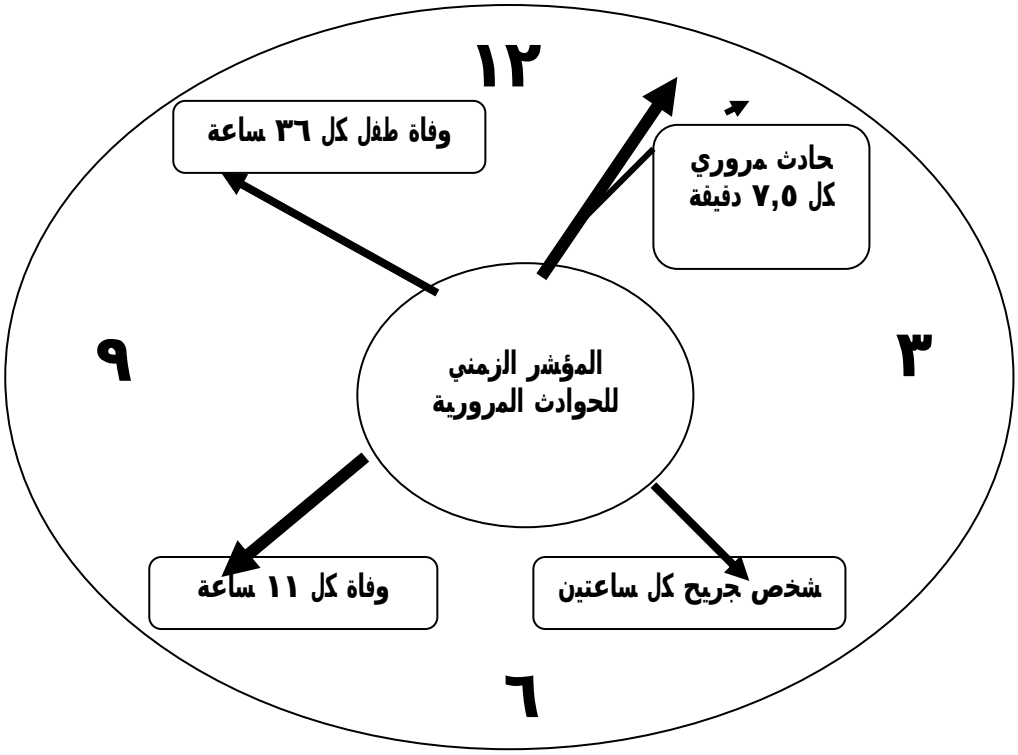
تنشر إحصاءات أسبوعية وشهرية وسنوية لجميع نتائج تحليل بيانات الحوادث المرورية من مديرية الأمن العام ويتم توفيرها لجميع الجهات المختصة (الإعلام، المؤسسات الرسمية والأهلية، الجامعات، المعاهد). يتم تحليل الإحصائية السنوية للحوادث المرورية والتي تتضمن جميع المعلومات اللازمة والتي تم ذكرها من خلال إدارة السير. وكذلك هناك كتاب سنوي يتضمن تحليلا ومقارنة مع الدول الأخرى يصدر عن المعهد المروري الأردني مع الإشارة إلى أن البيانات المتوفرة تشمل جميع المعلومات المتعلقة بالموقع والسائق والمركبة وأخطاء السائقين والنتائج والأضرار. ومديرية الأمن العام بصدد استخدام نظام GPS بالاعتماد على الخرائط الرقمية لغاية الدقة في تحديد موقع الحادث للمساهمة في تحديد المواقع الخطرة بشكل دقيق بناء على الملاحظات الميدانية من ضباط المفارز والحوادث، وملاحظات المواطنين. والأهم من ذلك الدراسات العلمية التي تتم خاصة في إدارة السير من خلال استخدام برامج إحصائية لتحليل الحوادث المرورية واستخراج المواقع التي تتكرر عليها هذه الحوادث. وهذه الدراسة يتم إصدارها سنويا لغاية تركيز الرقابة الميدانية ضمن خطط معدة لهذه الغاية والتنسيق مع الجهات المعنية بالتنفيذ للنواحي الفنية والهندسية.

(د) إحصاءات الحوادث المرورية

يمكن القول إن إحصاءات حوادث المرور في الأردن مفصلة وشاملة بحيث يمكن الاستفادة منها بشكل مباشر في وضع التحليلات ورسم استراتيجيات لتشخيص أهم اتجاهات ومعالم المشكلة المرورية.

وبالنظر بداية إلى (الشكل ١) المستمد مباشرة من الإحصاءات المرورية لعام ٢٠٠٤، فإنه يمكن وضع مؤشرات واضحة يمكن الاستفادة منها في البرامج الإعلامية للتعريف بحجم المشكلة المرورية.

الشكل ١- مؤشرات الحوادث المرورية لعام ٢٠٠٤ في المملكة الأردنية الهاشمية



المصدر: موقع الإنترنت www.jti.jo/trafficaccidents2004.

ويبين (الجدول ٨) أن هناك تفاوتا تدريجيا في عدد الوفيات والإصابات؛ فبينما كان يبلغ عدد الوفيات لكل ١٠ ٠٠٠ مركبة ١٠,٦ لعام ١٩٩٤ فإنه قد ارتفع في عام ٢٠٠٣ ليصل إلى ١٥,٢ (أي بزيادة لا تقل عن ٤٣,٤ في المائة)، وفي مؤشر عدد الوفيات لكل ١٠٠ ٠٠٠ نسمة نجد تزايدا ملحوظا حتى عام ٢٠٠١ حيث بلغ هذا المؤشر ١٠,٥ عام ١٩٩٤ غير أنه ارتفع إلى ١٥,١ في عام ٢٠٠١ (أي بزيادة قدرها حوالي ٤٣,٨ في المائة).

الجدول ٨- ملخص لحوادث السير في المملكة الأردنية الهاشمية للعام ٢٠٠٣

السنة	عدد السكان (مليون)	عدد الوفيات	عدد الحوادث	عدد الجرحى	عدد المركبات المسجلة	عدد الحوادث/ ١٠ ٠٠٠ مركبة	عدد الوفيات/ ١٠ ٠٠٠ مركبة	عدد الجرحى/ ١٠ ٠٠٠ مركبة	عدد الوفيات/ ١٠٠ ٠٠٠ مركبة	عدد الوفيات لكل ١٠٠ ٠٠٠ نسمة
٢٠٠٤		٨١٨	٧٠ ٢٦٦	١٦ ٧٢٧			١٣,٣	٢٧٢,٦		
٢٠٠٣	٥,٤٨	٨٣٢	٦٢ ١١٥	١٨ ٣٦٨	٥٧١ ٤٩٨	١ ٠٨٦,٩	١٤,٦	٣٢١,٤	١٥,٢	١٥,٢
٢٠٠٢	٥,٣٣	٧٥٨	٥٢ ٩١٣	١٧ ٣٨١	٥٤٢ ٨١٢	٩٧٤,٨	١٤	٣٢٠,٢	١٤,٢	١٤,٢
٢٠٠١	٥,١٨	٧٨٣	٥٢ ٦٦٢	١٨ ٨٣٢	٥٠٩ ٨٣٢	١ ٠٣٢,٩	١٥,٤	٣٦٩,٤	١٥,١	١٥,٢
٢٠٠٠	٥,٠٤	٦٨٦	٥٢ ٧٩٦	١٨ ٨٤٢	٤٧٣ ٣٣٩	١ ١١٥,٤	١٤,٥	٣٩٨,١	١٣,٦	١٣,٦
١٩٩٩	٤,٩٠	٦٨٦	٥٠ ٣٣٠	١٩ ٠١٥	٤١٨ ٤٣٣	١ ٢٠٢,٨	١٦,٢	٤٥٤,٥	١٣,٨	١٤
١٩٩٨	٤,٧٦	٦١٢	٤٣ ٣٤٣	١٧ ١٧٧	٣٨٩ ١٩٦	١ ١١٣,٧	١٥,٧	٤٤١,٣	١٢,٩	١٥,٩
١٩٩٧	٤,٦٠	٥٧٧	٣٩ ٠٠٥	١٦ ٢٥٩	٦٢٥ ٨١١	١ ٠٧٥,١	١٥,٩	٤٤٨,١	١٢,٥	١٢,٥
١٩٩٦	٤,٤٤	٥٥٢	٣٣ ٧٨٤	١٥ ٣٧٥	٣٤٢ ٣٣٧	٩٨٦,٩	١٦,١	٤٤٩,١	١٢,٤	١٢,٤
١٩٩٥	٤,٢٩	٤٦٩	٢٨ ٩٧٠	١٣ ١٨٤	٣٢١ ٣٧٣	٩٠١,٤	١٤,٧	٤١٠,٢	١٠,٩	١٠,٩
١٩٩٤		٤٤٣	٦٢ ٨٣٧	١٢ ٥١٦	٣٠٤ ٨٩٣	٨٨٠,٢	١٤,٥	٤١٠,٥	١٠,٦	

المصادر: (١) راجع مصدر (الشكل ١).
(٢) موقع الإنترنت http.//www.dos.gov.jo/jo%20statistical.html.

وبالنظر إلى (الجدول ٩) يتضح أن أخطاء السائقين بسبب عدم السيطرة نتيجة فقدان الكابح لا تشكل إلا نسبة ٠,٠٣ في المائة من أخطاء السائقين، بينما يتضح أن أخطاء السائقين بسبب العوامل البشرية مثل اتخاذ مسلك خاطئ وعدم أخذ الحيطة والحذر والتتابع القريب قد بلغت نسبتها حوالي ٥٨,٥ في المائة مما يستوجب وضع البرامج الخاصة لتدريب السائقين من أجل زيادة الوعي لديهم.

الجدول ٩- الحوادث والمصابون بالحوادث المرورية وأخطاء السائقين في المملكة الأردنية الهاشمية للعام ٢٠٠٣

أخطاء السائقين	عدد الحوادث	وفاة	إصابة بسيطة	إصابة بليغة
المسير بعكس اتجاه السير	٢٥١	٢	٦٠	١٦
التجاوز الخاطئ	٧٠٨	٣١	٣٣٥	٥٦
تجاوز السرعة المقررة	١٧٧١	٤٠	٨٨٣	١٢٥
اتخاذ مسرب خاطئ	١٨ ٠٢٢	٣٤١	٤ ٩٨٦	٨٨٠
انعطاف ودوران خاطئ	١ ٠٦٧	٢٧	٣٥٨	٥٣
القيادة بحالة سكر	١٨	٠	١٣	١
التتابع القريب	١٣ ٢٢٥	٢٠	٨٩٠	٩٢
الوقوف الخاطئ	٢٩٥	٣	٥٩	٩
تجاوز الإشارة الضوئية الحمراء	٦٢٠	٤	٥١٢	١٣٠
عدم إعطاء أولوية المرور للمركبات	٧ ٥١١	١٥	١ ٠٨٧	١٣٠

الجدول ٩ (تابع)

أخطاء السائقين	عدد الحوادث	وفاة	إصابة بسيطة	إصابة بليغة
عدم إعطاء أولوية المرور للمشاة	٢ ٢٧٣	١٤٩	١ ٧٤٧	٤٨٤
خطأ الرجوع إلى الخلف	٥ ٩٨٠	٢٤	٢٤٢	٣١
عدم أخذ الاحتياطات اللازمة أثناء الوقوف	٤ ٨٠٦	٥٠	٨٤٢	١٧٥
عدم أخذ الحيطة والحذر	١١ ٧٤٠	١٣٥	٢ ٣٠٢	٣٨١
عدم السيطرة نتيجة فقدان المكابح	٢٤٤	٣	٨٥	١٣
عدم التقيد بالشواخص الإلزامية	٤ ٨٩٤	٩	١ ٠٣٠	١٠٣
أخطاء أخرى	١ ٣٢٢	١٣	٣٠٦	٣٨

المصدر: راجع (الشكل ١).

(•) السائقون المشتركون في الحوادث المرورية والفئة العمرية

يبين (الجدول ١٠) إحصاء للسائقين المشتركين في الحوادث المرورية والفئة العمرية والجنس لعام ٢٠٠٣، ويلاحظ أن عدد السائقين دون السن القانونية للترخيص (١٨ عاما) قد بلغ ٣٥٠ سائقا (نسبة الإناث أقل من واحد في المائة)، وكانت نسبة الإناث في المجموع الكلي من السائقين المشتركين بالحوادث المرورية هي حوالي ٢,٦ في المائة فقط. وتعزي النسبة المنخفضة للحوادث عند الإناث إلى شدة الحذر وعدم تجاوز السرعة القانونية في أغلب الأحيان، ومن المهم ملاحظة ان نسبة الحوادث لدى الشباب في الفئة ١٨-٢٦ عاما تعادل حوالي ٥٠ في المائة من مجموع الحوادث الكلي. ويجب أن تركز برامج التربية والتوعية المرورية على هذه الفئة، كما يوضح الجدول أن حوالي ١١ في المائة من مجموع السائقين المسجلين قد ارتكبوا حوادث مرورية في عام ٢٠٠٣.

الجدول ١٠- السائقون المشتركون في الحوادث المرورية والفئة العمرية والجنس في المملكة الأردنية الهاشمية للعام ٢٠٠٣

الفئة العمرية	مجموع السائقين المشتركين في الحوادث المرورية	ذكر	أنثى	مجموع السائقين المسجلين	نسبة السائقين المشتركين في الحوادث المرورية إلى المسجلين (بالنسبة المئوية)
١٨<	٣٥٠	٣٤٧	٣	٠	٠,٠
٢٠-١٨	٥ ٨٩٩	٥ ٧٢٩	١٧٠	٢٤ ٧٣٦	٢٣,٨
٢٣-٢١	١٢ ٥٠٧	١٢ ١٥١	٣٥٦	٧٢ ٨٢١	١٧,٢
٢٦-٢٤	١٥ ٧٧١	١٥ ٤٠٧	٣٦٤	١٠٣ ٠٠٠	١٥,٣
٢٩-٢٧	١٥ ١٠٩	١٤ ٧٩٢	٣١٧	١١٥ ٢٢٩	١٣,١
٣٢-٣٠	١٤ ٢٧٥	١٣ ٩٥١	٣٢٤	١١٥ ٦٢٧	١٢,٣
٣٥-٣٣	١٣ ٩٣٩	١٣ ٥٨٤	٣٥٥	١١٦ ٦٢٠	١٢,٠
٣٨-٣٦	١١ ٠٨٥	١٠ ٧٧٣	٣١٢	١٠٩ ٠٠٩	١٠,٢
٤١-٣٩	١٠ ٥٥٤	١٠ ١٦٥	٣٨٩	١٠٠ ٣٧٧	١٠,٥
٤٤-٤٢	٨ ٨٢٥	٨ ٥٥٦	٢٦٩	٨٤ ١٩٣	١٠,٥
٤٧-٤٥	٥ ٧٢٦	٥ ٥٤٣	١٨٣	٦٦ ٧١٠	٨,٦
٥٠-٤٨	٤ ٦١٣	٤ ٤٩٥	١١٨	٦١ ١٩٨	٧,٥
٥٣-٥١	٣ ٤٤٢	٣ ٣٤٧	٩٥	٤٤ ٣٠٠	٧,٨

الجدول ١٠ (تابع)

الفئة العمرية	مجموع السائقين المشتركين في الحوادث المرورية	ذكر	أنثى	مجموع السائقين المسجلين	نسبة السائقين المشتركين في الحوادث المرورية إلى المسجلين (بالنسبة المئوية)
٥٤-٥٦	٢ ٨٣٣	٢ ٧٦١	٧٢	٣٥ ٥٢٩	٨,٠
٥٧-٥٩	٢ ٤٩٧	٢ ٤٤٢	٥٥	٣٣ ٢٠٠	٧,٥
٦٠+	٥ ٨٨٣	٥ ٧٨٨	٩٥	١٣٢ ٠٤٤	٤,٥
المجموع	١٣٣ ٣٠٨	١٢٩ ٨٣١	٣ ٤٧٧	١ ٢١٤ ٥٩٣	١١,٠

المصدر: راجع (الشكل ١).

٢- الإمارات العربية المتحدة

تقوم الإمارات العربية المتحدة بإصدار تقارير داخلية منفصلة، ولكل إمارة قاعدة بيانات خاصة بها كما تقوم الدولة بجمعها وتلخيصها في تقرير واحد. وتقوم إمارتا أبو ظبي ودبي بنشر تقارير تفصيلية عن الحقائق المرورية في هاتين الإمارتين. وتختلف دقة التقارير من إمارة إلى أخرى. علاوة على ذلك، تقوم إمارة دبي بنشر الإحصاءات المتعلقة بالمرور عبر الإنترنت على موقع إدارة المرور بوزارة الداخلية وتقوم بتجديدها بشكل مستمر، إلا أن التفاصيل الدقيقة للحوادث لا تدرج على الموقع بل في تقارير منفصلة. وبالمثل تقوم إمارة أبو ظبي بنشر بعض تفاصيل الحوادث على موقع خاص بإدارة المرور.

(أ) الطرق المتبعة في جمع المعلومات[١٦]

يقوم كل قسم من أقسام الإدارة العامة للمرور الموجودة في كل إمارة بإدخال المعلومات الخاصة به في الحاسب الآلي، وبعد إدخال جميع البيانات يتم استخلاص المعلومات من نظام قواعد بيانات الحوادث التابع للإدارة العامة للمرور، قسم هندسة المرور، وشعبة سلامة الطرق.

(ب) طريقة عرض البيانات

يتم عرض البيانات المتعلقة بالحوادث المرورية في خمسة أبواب كالتالي: الباب الأول: عام؛ الباب الثاني: خصائص الحوادث؛ والباب الثالث يتعلق بخصائص المصابين؛ أما الباب الرابع فيتعلق بخصائص السائقين؛ وأخيرا، فإن الباب الخامس يتناول خصائص المركبات.

(ج) الجهات المختصة بجمع المعلومات

(١) تقوم إدارات المرور في كل إمارة بتولي التحقيق وجمع المعلومات المتعلقة بالمرور والحوادث؛

(٢) تقوم وزارة التخطيط بإصدار المجموعة الإحصائية، وجميع البيانات الموجودة في نظام قواعد بيانات الحوادث تبوب في الأبواب السابقة الذكر وتفرز وتعرض إما في جداول أو أشكال بيانية أو خرائط.

(د) طرق نشر الإحصاءات

(١٦) انظر موقع الإنترنت www.dubaipolice.gov.ae.

(١) الكتيبات الصادرة عن إدارة هندسة المرور وسلامة الطرق التابعة للإدارة العامة للمرور مثل:

أ- كتاب حقائق السلامة المرورية؛
ب- كتيب جداول الإحصاءات السنوية لحوادث المرور؛
ج- كتيب حالة السلامة المرورية.

(٢) كتاب المجموعة الإحصائية الصادر عن وزارة التخطيط؛
(٣) وسائل الأعلام المكتوبة والمسموعة والمرئية؛
(٤) الإنترنت www.dubaipolice.gov.ae.

(•) إحصاءات الحوادث المرورية

يتبين من الاطلاع على توزيع حوادث المرور في الإمارات العربية المتحدة حسب الجنس وفئات العمر، كما هو موضح في (الجدول ١١)، أن عدد الوفيات بسبب حوادث الدهس تدل على أن نسبة هذه الوفيات تعادل حوالي ٢٧,٥ في المائة، وهي نسبة مرتفعة وتتطلب وضع البرامج لحماية المشاة سواء في توفير جسور مشاة على الطريق السريعة وخاصة في الأماكن التي يكثر فيها التنقل على جانبي الطريق. ونتج عن الحوادث المرورية في عام ٢٠٠٣ وفاة ٦٧ أنثى من مجموع ٨٧٣ وفاة، أي بنسبة لا تتعدى ٩ في المائة، بينما بلغت نسبة إصابات الإناث من المجموع الكلي للإصابات حوالي ١١ في المائة.

ومن الملاحظ أيضا أن تركيز الحوادث يقع في فئات السن ١٨-٤٤ سنة حيث بلغ مجموع الوفيات في هذه الفئة العمرية ٥٩٣ من مجموع ٨٧٣ وفاة في عام ٢٠٠٣، أي ما يزيد عن ٦٨ في المائة من مجموع الوفيات.

الجدول ١١- توزيع الحوادث المرورية حسب الجنس وفئة العمر في الإمارات العربية المتحدة للعام ٢٠٠٣

درجة الإصابة	المجموع	الجنس		فئات السن					صفة المصاب		
		ذكر	أنثى	أصغر من ١٨	١٨-٢٩	٣٠-٤٤	٤٥-٥٩	٦٠ فأكثر	سائق	راكب	مشاة
وفاة	٨٧٣	٨٠٦	٦٧	١٠٩	٣٢٥	٢٦٨	١٣٥	٣٦	٤٠٨	٢٤٩	٢١٦
إصابة بليغة	٨٠٠	٧٣٦	٦٤	١٤٤	٣٢٥	٢٤٢	٦٩	٢٠	٣٣٩	٢٥٣	٢٠٨
إصابة متوسطة	٣ ٩٢٠	٣ ٥١٤	٤٠٦	٥٧٤	١ ٦٥١	١ ١٤٤	٤٤٥	١٠٦	١ ٧٨٣	١ ٤٥٠	٦٨٧
إصابة بسيطة	٥ ٨٨٤	٥ ١٥٢	٧٣٢	٨٧٩	٢ ٦٥٦	١ ٦٦٤	٥٨٧	٩٨	٢ ٦٥٤	٢ ٥٤٦	٦٨٤
المجموع	١١ ٤٧٧	١٠ ٢٠٨	١ ٢٦٩	١ ٧٠٦	٤ ٩٥٧	٣ ٣١٨	١ ٢٣٦	٢٦٠	٥ ١٨٤	٤ ٤٩٨	١ ٧٩٥

المصدر: موقع الإنترنت www.uae.gov.ae/mop/groups/st_group03.htm.

ويشير (الجدول ١٢) إلى أن مؤشر الوفاة بلغ ٢١,٦ لكل ١٠٠ ٠٠٠ نسمة في عام ٢٠٠٣ وهي نسبة تقارب مثيلاتها في دول مجلس التعاون الخليجي. ومن الملاحظ أنه لا يوجد بيانات عن السنوات ما قبل العام ٢٠٠٠، مما يشكل صعوبة في الحكم بأن هناك تحسنا في شؤون السلامة المرورية. وبالنظر إلى مؤشر الوفيات

لكل ١٠ ٠٠٠ مركبة نجد أن هناك تحسنا ملحوظا، فقد انخفضت نسبة المؤشر من ٨,١ في عام ٢٠٠١ إلى ٤,١٣ في عام ٢٠٠٣ أي ان تحسنا طرأ بمعدل ٥٠ في المائة، وهذا المؤشر دلالة جيدة على مدى وضع السلامة المرورية.

الجدول ١٢- إحصاءات الحوادث المرورية في الإمارات العربية المتحدة للسنوات ١٩٩٥-٢٠٠٣

العام	عدد السكان (مليون)	عدد المركبات (أشخاص/ مركبة)	عدد الوفيات (عدد الحوادث)	الوفيات لكل ١٠٠ ألف من السكان	الوفيات لكل ١٠ آلاف مركبة	عدد الإصابات (المخالفات)	الإصابات لكل ١٠٠ ألف من السكان	الإصابات لكل ١٠ آلاف مركبة	عدد الوفيات لكل ١٠٠ ألف نسمة
٢٠٠٣	٤,٤١	٩٦١ ٦٥٠	٨٧٣	٢١,٦	٤,١٣	١١ ٤٧٧	٢٦٢	١٦٣	١٩,٨
٢٠٠٢	٣,٧٥	٨٢٠ ٠٠٠	٧٥٥ (٨ ٠١٥)	٢٠,١	٨,١٠	١٠ ٨١٢	٢٦٨	١٤٣	٢٠,٣
٢٠٠١	٣,٤٩	٧٤٤ ٩٥٩	٧٩٩ (٧ ٠٨٢)	٢٣	٨,١٠	١١ ٩٤٩	٣٤٢,٤	١٥٠	٢٢,٩
٢٠٠٠	٢,٣		٦٧٣ (١٠ ٥٨١)	٢٠,٧٧		١١ ١١٦	٣٤٣		٢١
١٩٩٩	٢,٩٤								
١٩٩٨	٢,٧٨								
١٩٩٧	٢,٦٢								
١٩٩٦	٢,٤٤								
١٩٩٥	٢,٤١								

المصادر: (١) مجلس التعاون لدول الخليج العربية-الأمانة العامة، إدارة الإحصاء، مركز المعلومات، النشرة الإحصائية، العدد الحادي عشر ٢٠٠١.

(٢) موقع الإنترنت http://www.uae.gov.ae/mop/A_home.htm.

(٣) موقع الإنترنت http://unstats.un.org/usd/demographic/products/vitstats/seriesa2.htm.

٣- مملكة البحرين

(أ) الطرق المتبعة في جمع المعلومات[١٧]

تخضع جميع حوادث السير في مملكة البحرين إلى نظام دقيق يتطلب الحصول على تقرير منفصل لكل حادث. وتختلف التفاصيل في مثل هذه التقارير بحسب درجة الحادث حيث تكون مقتضبة في الحوادث التي تخلو من الإصابات وكثيرة التفصيل في حوادث الإصابات والوفيات. والفشل في الحصول على التقرير يمنع صاحب المركبة من إصلاح مركبته - حيث تطلب جميع محلات إصلاح المركبات مثل ذلك التقرير - أو الحصول على تعويض مادي من شركة التأمين - حيث أن كل مركبة ملزمة بالتأمين. علاوة على ذلك، فإن الحوادث التي تقع للمشاة (حوادث الدهس) تتطلب ملء تقرير منفصل عن الوضع الاجتماعي والمادي للضحية وذلك من قبل المحقق. ويتم إدخال جميع المعلومات في قاعدة معلومات رئيسة على الحاسب الآلي، ومن ثم يتم إعداد التقارير الدورية المختلفة بناء عليها. ويقوم كل قسم من أقسام إدارة المرور والترخيص بإدخال المعلومات الخاصة به في الحاسب الآلي. فمثلا يقوم قسم الحوادث

(١٧) البحرين، وزارة الداخلية، الأمن العام، الإدارة العامة للمرور، "حقائق عن الحوادث المرورية في البحرين ٢٠٠٣"، ٢٠٠٥.

بإدخال جميع الحوادث وعدد المصابين أو المتوفين في الحاسب الآلي وبعد ذلك يقوم قسم الإحصاء والمعلومات بفرز هذه البيانات في ستة أبواب هي: حالة الحركة المرورية، حوادث الإصابات، السائقون أصحاب الخطأ، المصابون، أماكن وقوع الحوادث والمناطق الموبوءة، والباب الأخير يشمل المقارنات.

(ب) الجهات المختصة بجمع المعلومات

يتم جمع المعلومات المتعلقة بالحوادث المرورية من الجهات التالية:

(١) الإدارة العامة للمرور وهي المختصة بجمع المعلومات من الأقسام والجهات المختلفة؛

(٢) الجهاز المركزي للإحصاء الذي يقوم بجمع ملخص المعلومات لجميع الوزارات على مستوى الدولة ويقوم بإصداره على شكل كتاب يسمى دليل الإحصاء السنوي؛

(٣) وزارة الصحة التي تقوم بإحصاء عدد المتوفين والمصابين ونوعية الإصابات الناتجة عن الحوادث المرورية؛

(٤) وزارة الإسكان والأشغال التي تعمل بالتعاون مع الإدارة العامة للمرور في معالجة المواقع الموبوءة (البقع السوداء)؛

(٥) وزارة العدل التي تقوم بإحصاء القضايا ذات الصلة بالمركبات والحوادث المرورية المرفوعة إلى النيابة العامة.

(ج) طرق نشر الإحصاءات

يتم نشر العديد من الكتيبات الصادرة عن الإدارة العامة للمرور منها:

(١) حقائق عن الحوادث المرورية في البحرين: تصدر الإدارة العامة للمرور - الأمن العام بوزارة الداخلية سنويا، وذلك في النصف الثاني من العام وبشكل منتظم، كتابا من حوالي ١٥٠ صفحة، وهو أكثر التقارير تفصيلا. وتجدر الإشارة أن مثل هذه التقارير تصدر منذ الخمسينات؛

(٢) على شبكة الإنترنت: هناك موقع للإدارة العامة للمرور على شبكة الإنترنت. وتقوم الإدارة بإدراج جل التقرير السابق على هذا الموقع، إلا أن المعلومات لا تستحدث بشكل دوري حيث أن آخر تفاصيل الحوادث موجودة لثلاث سنوات مضت، ويعود السبب إلى عدم تواجد أفراد متفرغين لهذا العمل، والموقع الإلكتروني هو: www.traffic.gov.bh؛

(٣) الكتاب الإحصائي السنوي؛ يصدر الكتاب الإحصائي عن الجهاز المركزي للمعلومات ويحتوي إحصاءات تفصيلية عن كل وزارات الدولة، ويقع في أكثر من ٤٠٠ صفحة. ويختص الفصل الخامس عشر بالنقل والمواصلات إذ يحتوي ملخصا عن المركبات المسجلة والمستخدمة في المملكة والحوادث المرورية على الطرق والإصابات والوفيات والمركبات المتضررة، وذلك لآخر عشر سنوات. وتؤخذ هذه المعلومات من الإدارة العامة للمرور، وهذا الكتاب يصدر سنويا

وبشكل منتظم قبل شهر كانون الأول/ديسمبر من العام الذي يليه أي أن إحصاءات عام ٢٠٠٤ تنشر قبل كانون الأول/ديسمبر ٢٠٠٥. وهناك نسخة إلكترونية من هذا التقرير وبتفصيل أكبر على موقع الجهاز على الإنترنت وعنوانه كالتالي: www.bahrain.gov.bh؛

(٤) التقرير السنوي المنشور بمناسبة أسبوع المرور الخليجي: يحتوي هذا التقرير ملخصا لأهم المعلومات عن الحوادث في البحرين لا سيما تلك المتعلقة بموضوع أسبوع المرور. ويأتي هذا التقرير في حوالي ٢٠ إلى ٢٤ صفحة ويصدر سنويا بشكل منتظم في أسبوع المرور الخليجي؛

(٥) وسائل الأعلام المكتوبة والمسموعة والمرئية.

(د) إحصاءات الحوادث المرورية

يبين (الجدول ١٣) ملخصا لمعدلات حوادث الطرق في مملكة البحرين للأعوام من ١٩٩١ إلى ٢٠٠٤، ويتبين من هذا الجدول أن عدد الوفيات في مملكة البحرين لكل ١٠ آلاف مركبة قد تناقص بمرور الوقت. فبينما نجد أن هذا العدد في عام ١٩٩٤ كان ٣,٨٥، فإنه في عام ٢٠٠٤ قد بلغ ٢,٣٧ أو بنسبة نقصان تعادل ٣٥,٦ في المائة، بينما نجد أن عدد الوفيات أيضا لكل ١٠٠ ألف نسمة قد تناقص من ١١,٥٧ إلى ٩،٩ (نقص بنسبة ١٤,٥ في المائة للفترة نفسها).

الجدول ١٣- ملخص معدلات الحوادث في مملكة البحرين، ١٩٩٩-٢٠٠٤

العام	عدد السكان	عدد المركبات	عدد الوفيات (عدد الحوادث)	الوفيات لكل ١٠٠ ألف من السكان	الوفيات لكل ١٠ آلاف مركبة	عدد الإصابات (المخالفات)	الإصابات لكل ١٠٠ ألف من السكان
٢٠٠٤	٧٠٧ ١٦٠	٢٩٥ ٤٨٤	٧٠ (٥٠ ٩٩١)	٩،٩	٢,٣٧	٣ ١٦٤ (١١٤ ٩٢٠)	٤٤٧
٢٠٠٣	٦٨٩ ٤١٨	٢٧٣ ٢٣٠	٧٧ (٤٠ ٩٩٦)	١١,١٧	٢,٨٢	٣ ٦٥١ (١١٤ ٩٢٠)	٥٣٠
٢٠٠٢	٦٧٢ ١٢٢	٢٥٠ ٩٧٨	٨١ (٤٢ ٠٨٩)	١٢,٠٥	٣,٢٣	٢ ٩٩٠ (١٤٩ ٧٠٤)	٤٤٦
٢٠٠١	٦٥٤ ٦١٩	٢٢٩ ٧٨٠	٧٥ (٣٨ ١٥٣)	١١,٥٣	٣,٢٦	٢ ٩٤٨ (٥٦٢،١٢٦)	٤٥١
٢٠٠٠	٦٣٧ ٥٨٢	٢١٦ ٦٧٩	٥٣ (٣٥ ١٧٩)	٧،٧	٢,٤٥	٢ ٩١٥ (٠٣٩,١١٣)	٤٥٧
١٩٩٩	٦٢٠ ٩٨٢	٢٠٩ ٣٢٦	٦٣ (٣٢ ٣٧٩)	٩,٤٥	٣,٠١	٢ ٩٢٩ (٨٦ ١٦٠)	٤٧١
١٩٩٨	٦٠٤ ٨٤٢	١٩٨ ٦١٧	٦٠ (٣٢ ٦٦٦)	٩,٣٣	٣,٠٢	٣ ١٦٢ (٦١ ٤٤٥)	٥٢٣
١٩٩٧	٥٨٩ ١١٥	١٨٤ ٣٩٠	٧١ (٢٩ ٧٥٣)	١١,٤٤	٣,٨٥	٣ ٠٥٣ (٤٩ ٨٢٢)	٥١٨

الجدول ١٣ (تابع)

العام	عدد السكان	عدد المركبات	عدد الوفيات (عدد الحوادث)	الوفيات لكل ١٠٠ ألف من السكان	الوفيات لكل ١٠ آلاف مركبة	عدد الإصابات (المخالفات)	الإصابات لكل ١٠٠ ألف من السكان
١٩٩٦	٥٧٣ ٧٩٢	١٧٥ ٠١٧	٧٥ (٢٧ ٨٩٩)	٩,٥٢	٣,٢٦	٢ ٦٧٧ (٤٢ ٣٨٥)	٤٦٧
١٩٩٥	٥٥٨ ٨٧٩	١٦٩ ٣١٨	٥٤ (٢٩ ٠٨٣)	٢,٩	٣,٢	٢ ٧٤٧ (٤٠ ٥٥٨)	٤٩١
١٩٩٤	٥٤٤ ٣٦٦	١٦٣ ٥٨٢	٦٣ (٣١ ٠١٨)	١١,٢٢	٣,٨٥	٢ ٦٥٨ (٣٤ ٤٦٠)	٤٨٩

المصادر: (١) مجلس التعاون لدول الخليج العربية-الأمانة العامة، إدارة الإحصاء، مركز المعلومات، النشرة الإحصائية، العدد الحادي عشر ٢٠٠١.

(٢) موقع الإنترنت http://www.bahrain.gov.bh/arabic/index.asp.

وبالنظر إلى (الجدول ١٤)، والذي يبين الإصابات المرورية وعلاقتها بأعمار المصابين، تبين أنه في عام ١٩٩٩ كانت نسبة المصابين في فئة الأعمار ١٥-٣٥ سنة تمثل حوالي ٦٥ في المائة من مجموع المصابين، وهذا يبين ارتفاع نسبة المصابين عند الأشخاص الذين هم في ذروة سن الإنتاج وأنهم أكثر عرضة للإصابات بسبب الحوادث المرورية. وهذه النسبة بلغت في عام ٢٠٠٤ حوالي ٦٦,٥ في المائة، وتكاد تكون متقاربة في جميع السنوات مما يدل على إنها تمثل مشكلة مستمرة ولا توجد هناك دلالة على أنها تظهر تحسنا مع مرور الزمن.

الجدول ١٤- إصابات السائقين من الحوادث المرورية وعلاقتها بأعمارهم في مملكة البحرين للسنوات ١٩٩٩-٢٠٠٤

فئات أعمار السواق	السواق المصابون					
	١٩٩٩	٢٠٠٠	٢٠٠١	٢٠٠٢	٢٠٠٣	٢٠٠٤
٤-٠	٠	٠	١	١	٢	١
٩-٥	١٣	٧	١٣	٩	١٣	١٢
١٤-١٠	٣٠	٤٠	٣٢	٣٠	٢٢	١٩
١٩-١٥	١٢٦	١١٩	١٤٣	١٤٨	١٧٣	١٤١
٢٤-٢٠	٣٠١	٣٠٦	٢٩٥	٣٣٤	٤٢٦	٤٣٩
٢٩-٢٥	٢٢٤	٢١٥	٢٢٨	٢٢٥	٣١٩	٣٣٢
٣٤-٣٠	١٦٣	١٦٤	١٦٥	١٤٤	٢١٨	٢٤٤
٣٩-٣٥	١٢٢	١٤١	١٢١	١٣٢	١٨٤	١٧٦
٤٤-٤٠	١٢١	٩٩	٩١	١٠٥	١٣٩	١٤٣
٤٩-٤٥	٧٠	٦٥	٥٩	٦٢	١٠٧	٩٣
٥٤-٥٠	٣٩	٢٦	٣٧	٣٧	٥٩	٦٥
٥٩-٥٥	٢١	٣١	٢٢	١٤	٢٧	٣٤
٦٤-٦٠	١٣	١٢	١٦	٦	٢٠	١٦
٦٩-٦٥	٣	١٣	٩	٥	١١	٨
٧٤-٧٠	٥	٥	٢	٤	٨	١٠
٧٥+	٧	١	٥	٥		٦
المجموع	١ ٢٥٨	١ ٢٤٤	١ ٢٣٩	١ ٢٦١	١ ٧٣٢	١ ٧٣٩

المصدر: البحرين، وزارة الداخلية، الأمن العام، الإدارة العامة للمرور، "حوادث الطرق في البحرين، حقائق وأرقام"، ٢٠٠٥.

وبالنظر إلى (الجدول ١٥) الذي يعطي عدد الإصابات وعلاقتها بالجنس، نجد أن نسبة الإصابات في عام ١٩٩٩ كانت عند الرجال أكثر بـ ٤ أضعاف الإصابات عند الإناث، ولكن في عام ٢٠٠٤ نقصت هذه النسبة إلى ١,٣. وإذا ما تم قياس نسبة السائقين من الرجال إلى الإناث في البحرين يتضح أن نسبة الحوادث مرتفعة عند الإناث. وظاهرة تزايد الحوادث عند الإناث تستحق المتابعة والدراسة خاصة وإن نسبة الحوادث عند الإناث قد شهدت ارتفاعا غير طبيعي في العام ٢٠٠٤ حيث بلغت ٤٣ في المائة من مجموع الحوادث بينما لم تتجاوز ١٧ في المائة في عام ٢٠٠٠ و٢٠,٨ في المائة في عام ٢٠٠٣ مما يستدعي دراسة أسباب هذه الظاهرة ووضع الحلول المناسبة لها.

الجدول ١٥- إصابات الحوادث المرورية وعلاقتها بالجنس في مملكة البحرين للسنوات ١٩٩٩-٢٠٠٤

الجنس	السواق المصابون					
	١٩٩٩	٢٠٠٠	٢٠٠١	٢٠٠٢	٢٠٠٣	٢٠٠٤
ذكر	١ ٠١٤	١ ٠٣٢	١ ٠٠٤	٩٩١	١ ٣٧٢	٧٦٥
أنثى	٢٢٤	٢١٢	٢٥٤	٣٧٠	٣٦٠	٥٧٦
المجموع	١ ٢٣٨	١ ٢٤٤	١ ٢٥٨	١ ٣٦١	١ ٧٣٢	١ ٣٣٢
الذكور (نسبة مئوية)	٨١,٩	٨٣	٧٩,٨٠	٧٢,٨	٧٩,٢	٥٧
الإناث (نسبة مئوية)	١٨,١	١٧	٢٠,٢	٢٧,٢	٢٠,٨	٤٣

المصدر: البحرين، وزارة الداخلية، الأمن العام، الإدارة العامة للمرور، "حوادث الطرق في البحرين، حقائق وأرقام".

وعند دراسة الأسباب الرئيسية للحوادث في مملكة البحرين، كما هو موضح في (الجدول ١٦)، يتبين أن الحوادث الحاصلة بفعل العنصر البشري تشكل ما يزيد عن ٩٦ في المائة من عدد الحوادث، بينما لم تشكل الحوادث بسبب وجود عطل في المركبة أكثر من ٠,٤ في المائة من عدد الحوادث، وهذا يعطي إشارة واضحة بأن برامج التدريب والتأهيل من أجل تحسين السلامة المرورية في البحرين يجب أن تتركز على السائقين ومستخدمي الطرق. ويتبين كذلك من الجدول أن كل قتيل في حوادث المرور يعادله ٥١ شخص جريح وأن ٢٦ في المائة من إصابات سائقي الدراجات الهوائية أطفال تقل أعمارهم عن ١٥ عاما، وهي نسبة مرتفعة وتستحق وضع البرامج الخاصة للحد من هذه الحوادث.

الجدول ١٦- حوادث الإصابات وعلاقتها بالأسباب الرئيسية في مملكة البحرين للعام ٢٠٠٣

الأسباب الرئيسية	وفاة	إصابات بليغة	إصابات بسيطة	المجموع	(بالنسبة المئوية)
حوادث بسبب السائق	٥٤	٤٠٩	١ ٤٣٨	١ ٩٠١	٩٢,١
حوادث بسبب تحركات المشاة	٥	٢٠	٥٨	٨٣	٤,٠
حوادث بسبب وجود حيوانات على الطريق	٠	٠	١	١	٠,٠
حوادث بسبب موانع على الطريق	٠	٣	٦	٩	٠,٤
حوادث بسبب وجود عطل في المركبة	٠	٢	٧	٩	٠,٤
حوادث بسبب حالة الشارع	٠	١	١	٢	٠,١
حوادث بسبب حالة الطقس	١	٢	٢	٥	٠,٢
حوادث بسبب عوامل لم تدون سابقا	٠	١١	٤٣	٥٤	٢,٦
المجموع	١٠٠,٠	٢ ٠٦٤	١ ٥٥٦	٤٤٨	٦٠

المصدر: البحرين، وزارة الداخلية، الأمن العام، الإدارة العامة للمرور، "الحقائق عن الحوادث المرورية في البحرين ٢٠٠٣"، ٢٠٠٤.

٤- المملكة العربية السعودية

رغم أن الإدارة العامة للمرور بوزارة الداخلية تقوم برصد الحوادث، لا سيما تلك التي ترافقها إصابات أو وفيات، فإن كثيرا من الحوادث التي تخلو من إصابات لا ترصد إما بسبب تصالح الأطراف الضالعة في الحوادث فيما بينها أو لعدم تسجيلها رسميا لدى الجهات المختصة. علاوة على ذلك، فإن الحوادث التي تنتج عنها حالات وفاة متأخرة، أي بعد عدة أيام، لا ترصد في الغالب كحالة وفاة كما يجري في غالب دول العالم بأن تكون الوفاة خلال ٣٠ يوما. وبالرغم من وجود تقارير داخلية لدى إدارات المرور المختلفة في المملكة، فإن التقارير التفصيلية لإحصاءات المرور والحوادث والمخالفات المنشورة بشكل رسمي تكاد تكون غير متوفرة بشكل دوري. ومع ذلك، فإن الدراسات المتعلقة بالسلامة المرورية في المملكة والتي يقوم بها الباحثون والأكاديميون والتي تحمل بعض الإحصاءات متوفرة بشكل جيد.

(أ) الطرق المتبعة في جمع المعلومات

يوجد في المملكة العربية السعودية مشروع لتحليل نظام معلومات الحوادث في مدينة الرياض، وهو نظام حديث أنشأته الهيئة العليا لتطوير مدينة الرياض لجمع وتحليل معلومات الحوادث المرورية، حيث يعتمد على إحداثيات المواقع الجغرافية (GPS) في تحديد مواقع الحوادث. وقد تم بالتعاون مع إدارة مرور منطقة الرياض إدخال أكثر من ١٥٠ ٠٠٠ حادث مروري خلال عام ١٤٢٥ هجري، حيث تم تكوين قاعدة بيانات مرورية دقيقة تحتوي على تفاصيل ومعلومات شاملة تتضمن أسباب الحادث، والموقع، والتاريخ، والحالة الجوية، وتفاصيل الضحايا كالعمر والجنسية ونوع الإصابة وغيرها. وقد تم إنتاج أول خريطة للحوادث المرورية لمدينة الرياض، مما ستمكن الجهات المعنية بالسلامة المرورية في مدينة الرياض من التعرف على المعلومات الضرورية للحوادث المرورية في المدينة من أجل وضع الحلول والمعالجات المناسبة لمكافحة هذه المشكلة.

وتتكون قاعدة معلومات البرنامج من ثلاثة أجزاء رئيسية:

الجزء الأول يتضمن تفاصيل الحادث مثل سبب الحادث، اليوم، الساعة، الحالة الجوية، وإحداثيات المواقع الجغرافية؛ أما الجزء الثاني فيتضمن تفاصيل المركبات، مثل نوع المركبة، رقم اللوحة، اللون، ومكان الإصدار؛ والجزء الثالث يشمل تفاصيل الضحايا، مثل العمر، الجنس، الجنسية، نوع الإصابة.

بيد أن هذه المعلومات بدأت تجمع لمدينة الرياض إلا أنها غير متوفرة حتى الآن في تقارير رسمية لا سيما على مستوى المملكة.

(ب) الجهات المختصة بجمع المعلومات

(١) الإدارة العامة للمرور التابعة لوزارة الداخلية؛
(٢) وزارة التخطيط.

(ج) الإحصاءات المرورية

يبين (الجدول ١٧) ملخصا لأهم مؤشرات الحوادث المرورية وسبب عدم توفر الإحصاءات في عدد المركبات المسجلة في المملكة العربية السعودية أنه لم يتم احتساب مؤشر معدل الوفيات لكل ١٠ ٠٠٠ مركبة. وبالنظر إلى مؤشر معدل الوفيات لكل ١٠٠ ٠٠٠ نسمة يتبين أنه شهد تزايدا ملحوظا منذ عام ١٩٩٥ ولغاية عام ١٩٩٩ حيث بلغ أعلى رقم له ٢٤,٣، لكنه أخذ في التحسن بعد ذلك حتى انخفض إلى ١٨,٩ في عام ٢٠٠٣ مما يعني تحسنا بنسبة ٢٢,٢ في المائة عن عام ١٩٩٩. ولكن عدم وجود مؤشر الوفيات لكل ١٠ ٠٠٠ مركبة، وهو المؤشر الذي يعطي دلالة أفضل عن نسبة الحوادث، يجعل من الصعب الحكم بجزم على هذا التحسن.

الجدول ١٧- إحصاءات الحوادث المرورية في المملكة العربية السعودية للسنوات ١٩٨٨-٢٠٠٣

العام	عدد السكان (مليون)	عدد الوفيات (عدد الحوادث)	الوفيات لكل ١٠٠ ألف من السكان	عدد الإصابات (المخالفات)	الإصابات لكل ١٠٠ ألف من السكان
٢٠٠٣ (•١٤٢٤)	٢٢,٠٢	٤ ٢٩٣ (٢٦١ ٨٧٢)	١٩,٥	٣٠ ٤٣٩	١٣٥
٢٠٠٢	٢١,٤٩	٤ ١٦١ (٢٢٣ ٨١٦)	١٩,٤	٢٨ ٣٧٢	١٣٤,٣
٢٠٠١	٢٠,٩٨	٣ ٩١٣ (٣٠٥ ٦٤٩)	١٨,٦٥	٢٨ ٣٧٩	١٧٩
٢٠٠٠	٢٠,٤٧	٤ ٤١٩ (٢٨٠ ٤٠١)	٢١,٦	٢٩ ٠٠٠	١٣٥,٣
١٩٩٩	١٩,٩٨	٤ ٨٤٨ (٢٦٧ ٧٧٢)	٢٤,٣	٣٢ ٣٦١	١٤٢
١٩٩٨	١٩,٥٠	٤ ٢٩٠ (٢٦٤ ٣٢٦)	٢٢	٣١ ٠٥٩	١٦٢
١٩٩٧	١٩,٠٤	٣ ٤٧٤ (١٥٣ ٧٢٧)	١٨,٢٤	٢٨ ١٤٤	١٦٠
١٩٩٦	١٨,٥٨	٣ ١٣١ (١٣٥ ٧٦٣)	١٦,٨٥	٢٥ ٠٧٨	١٤٨
١٩٩٥	١٨,١٤	٣ ١٢٣ (١٦٧ ٢٦٥)	١٦,٨١	٢٦ ١١٥	١٣٥,٠٢
١٩٩٤		٣ ٧٨٩ (١٢٢ ٣٢٠)		٣١ ٠٣٣	١٤٤
١٩٩٢		(٨٥ ٢٧٧)		٣٤ ٨٠٠	
١٩٩١					٣١٩
١٩٨٨		٢٥٨٥			

المصدر: موقعـــا الإنترنـــت: www.trafficsafety.org.sa/statistics.htm. و http://unstats.un.org.unsd/demograhpic/products/vitstats/seriesa2.htm.

٥- سلطنة عمان

توجد قاعدة بيانات للحوادث المرورية في سلطنة عمان غير إنها لا تشمل كل الحوادث المرورية مثل الحوادث الخفيفة. وتنشر تفاصيل قاعدة البيانات في تقارير داخلية. إلا أن ملخص ذلك يدرج في الفصل الثامن للكتاب الإحصائي السنوي للسلطنة والذي يتولى نشره مركز المعلومات والنشر بوزارة الاقتصاد الوطني.

(أ) الجهات المختصة بجمع المعلومات

(١) الإدارة العامة للمرور التابعة لشرطة عمان السلطانية والتي تتولى التحقيق وجمع المعلومات المتعلقة بالمرور والحوادث؛

(٢) مركز المعلومات والنشر بوزارة الاقتصاد الوطني الذي يتولى إصدار الكتاب الإحصائي السنوي.

(ب) طرق نشر الإحصاءات

(١) كتاب الإحصاء السنوي الصادر عن مركز المعلومات والنشر؛
(٢) وسائل الأعلام المكتوبة والمسموعة والمرئية؛
(٣) الإنترنت www.traffic.gov.om.

(ج) إحصاءات الحوادث المرورية

يبين (الجدول ١٨) أن عدد الوفيات لكل ١٠٠ ألف نسمة في سلطنة عمان هو ٢٦,٨ في عام ١٩٩٨ وقد أظهر تحسنا في السنوات التي تلت ذلك بنسبة قليلة لتصل إلى ٢٢ في المائة في عام ٢٠٠٤، ويظهر التذبذب في هذا المؤشر عدم وجود سياسة واضحة نحو تخفيض هذه النسبة بشكل مستمر. وبالنظر إلى مؤشر الوفيات لكل ١٠ ٠٠٠ مركبة يظهر أنه قد حصلت زيادة ملحوظة في هذا المؤشر منذ عام ١٩٩٩ حيث كانت ٩،٩ ثم ارتفعت لتبلغ ١٣,٠ في عام ٢٠٠٤، أي بزيادة قدرها ٣١,٣ في المائة.

الجدول ١٨- ملخص لحوادث السير في سلطنة عمان للعام ٢٠٠٤

العام	عدد السكان (مليون)	عدد الوفيات	عدد المركبات	الوفيات لكل ١٠٠ ألف من السكان	عدد الإصابات (المخالفات)	الإصابات لكل ١٠٠ ألف من السكان	عدد الوفيات لكل ١٠ آلاف مركبة
٢٠٠٤	٢,٩	٦٣٧		٢٢	٦ ٦٣٦ (٤٥٢ ٢٦٧)	٢٢٩	
٢٠٠٣	٢,٣٤٠ ٨١٥	٥٧٨	٤٤٤,٥٠٠	٢٤,٧	٧٣٥،٦ (٤٠٩ ٠٨١)	٢٨٨	١٣
٢٠٠٢	٢,٥٣٨ ٠٠٠	٥٨٠	٥٦٠,٣٠٢	٢٢,٩			١٠,٤
٢٠٠١	٢,٤٨	٤٩٩		٢٠,١	٩ ٦٢٥ (٥٢٠ ٩٢٦) (٢٨٩ ٧٧٠)	٣٨٨	

الجدول ١٨ (تابع)

العام	عدد السكان (مليون)	عدد الوفيات	عدد المركبات	الوفيات لكل ١٠٠ ألف من السكان	عدد الإصابات (المخالفات)	الإصابات لكل ١٠٠ ألف من السكان	عدد الوفيات لكل ١٠ آلاف مركبة
٢٠٠٠	٢,٤	٤٩٢	٤٩٥,٩١٤	٢٠,٥	٩ ٣٢٣ (٤٧٧ ٩٤٨) (٢١٠ ٨٥٩)	٣٨٨	٩،٩
١٩٩٩	٢,٣٣						
١٩٩٨	٢,٢٩	٦١٤		٢٦,٨			
١٩٩٧	٢,٢٦						
١٩٩٦	٢,٢١						
١٩٩٥	٢,١٣						

المصادر: (١) مواقع الإنترنت: http:///www.moneoman.gov.om/stb_web/main.htm. و http://unstats.un.org.unsd/demograhpic/products/vitstats/seriesa2.htm. و http://www.traffic.gov.om/traffic/traffic54.htm.

(٢) سلطنة عمان، وزارة الاقتصاد الوطني، كتاب الإحصاء السنوي، الإصدار الثاني والثلاثون، ٢٠٠١-٢٠٠٣، تشرين الأول/أكتوبر ٢٠٠٤.

ويبين (الجدول ١٩) أنواع المخالفات التي سجلت في سلطنة عمان في عام ٢٠٠٣، ومن الملاحظ هنا أنواع المخالفات التي تم ضبطها وتسجيل الإحصاءات عن عددها مثل مخالفة عدم استعمال حزام الأمان واستخدام الهاتف الخليوي وكذلك المخالفات التي سجلت لسبب عيوب الإضافات في المركبة؛ ومن الملاحظ أن عدد المخالفات التي سجلت لتجاوز الإشارات الضوئية الحمراء بلغت فقط ٣٠٥ وهذه تمثل أقل من واحد في الألف من مجموع المخالفات مما يدل على درجة عالية من الانضباط في هذا المجال. وتمثل مخالفة السرعة تقريبا نصف عدد المخالفات المسجلة في عمان، كما تدل نسبة انخفاض مخالفة استخدام البوق والتي تقل عن ٠,٠٠١ في المائة من مجموع المخالفات على انضباط في هذا المجال.

الجدول ١٩- أنواع المخالفات وعددها في سلطنة عمان للعام ٢٠٠٣

أنواع المخالفات	العدد
ممنوع الوقوف	٣٨ ٤٩٥
التجاوز الخطر	٥ ٩٥٨
مخالفة قواعد النقل	٢ ٧٩٣
أولويات المرور	٢ ٩٤٩
الإشارات والإضاءة	٨ ٠٤٢
القيادة الخطرة	٦٠ ٤٠٠
اتجاهات المرور	٤ ٤٥٥
استخدام البوق	٣٩
تجاوز السرعة	١٩٢ ٣٩٢
قواعد التدريب	١٧٩
عيوب في المركبة	٥ ٧١١
إضافات في المركبة	٢٠ ٠٦٦
السجلات واللوحات	١ ٩٦٩

الجدول ١٩ (تابع)

أنواع المخالفات	العدد
تعاطي المسكرات	١ ٥٤٦
قيادة بدون رخصة	٢ ٠٩٩
بدون حزام الأمان	٤٤ ٧٩٠
تجاوز الإشارة الضوئية	٣٠٥
الهاتف النقال	٨ ٧١١
مخالفات أخرى	٨ ١٨٢
المجموع	٤٠٩ ٠٨١

المصدر: موقع الإنترنت: www.traffic.gov.om/traffic/traffic59.htm.

٦- دولة قطر

(أ) الجهات المختصة بجمع المعلومات

(١) إدارة المرور التابعة لوزارة الداخلية تقوم بتولي التحقيق وجمع المعلومات المتعلقة بالمرور والحوادث؛

(٢) مجلس التخطيط الذي يقوم بإصدار المجموعة الإحصائية لجميع وزارات الدولة.

(ب) طرق نشر الإحصاءات

(١) كتاب الإحصاء السنوي الصادر عن مجلس التخطيط؛
(٢) وسائل الإعلام المكتوبة والمسموعة والمرئية؛
(٣) موقع الإنترنت www.moi.gov.qa.

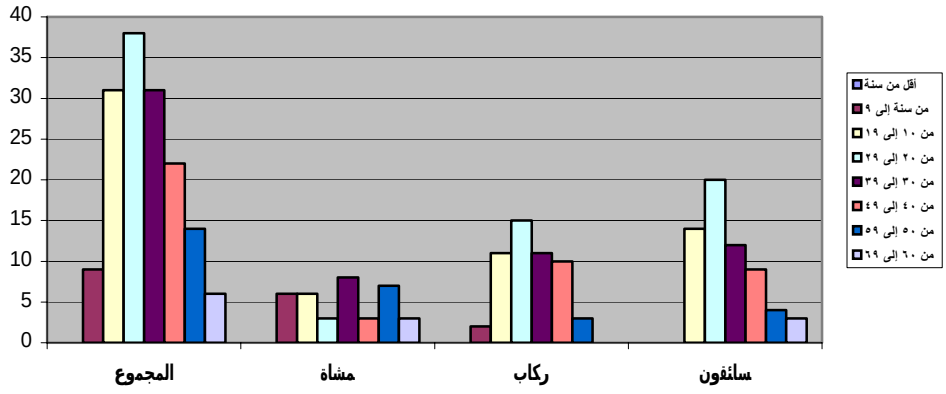
(ج) إحصاءات الحوادث المرورية

يبين (الجدول ٢٠) إحصاءات الحوادث المرورية لدولة قطر ما بين عامي ١٩٩٤ و٢٠٠٤ والذي يبين ان هناك تزايدا في مؤشر عدد الوفيات بعد عام ٢٠٠٢ سواء في مؤشر عدد الوفيات لكل ١٠٠ ٠٠٠ نسمة أو عدد الوفيات لكل ١٠ ٠٠٠ مركبة.

كما يوضح (الشكل ٢) توزيع الوفيات الناتجة عن الحوادث المرورية حسب فئات العمر، ومن الملاحظ أن حوالي ٦٨ في المائة من مجموع الوفيات تقع بين سن ١٩-٣٩، وهي نسبة مرتفعة تقارب النسبة التي ظهرت في الدول التي تم استعراضها (على سبيل المثال في البحرين النسبة ٦١,٥ في المائة، و٦٠ في المائة في الأردن). وشكلت حوادث المشاة أو الدهس حوالي ٢٥ في المائة من مجموع الحوادث، وهي تدل على مدى ارتفاع عدد الحوادث عند المشاة وهذه ظاهرة تستحق الاهتمام خاصة وأن نسبة كبيرة من ضحايا المشاة هم من صغار السن.

الشكل ٢- الوفيات الناتجة عن الحوادث المرورية حسب فئات العمر

وفئات المتوفين لعام ٢٠٠٣ في قطر



المصدر: موقع الإنترنت http://www.planning.gov.qa/AnnAbs/2004/Transportation/TOC.htm.

الجدول ٢٠- إحصاءات الحوادث المرورية لدولة قطر في الفترة ١٩٩٤-٢٠٠٤

العام	عدد السكان	عدد المركبات (أشخاص/ مركبة)	عدد الوفيات (عدد الحوادث)	الوفيات لكل ١٠٠ ألف من السكان	الوفيات لكل ١٠ آلاف مركبة	عدد الإصابات (المخالفات)	الإصابات لكل ١٠٠ ألف من السكان	الإصابات لكل ١٠ آلاف مركبة
٢٠٠٤	٨٤٠ ٢٩٠	(٢،٢)	١٦٤	١٩,٥				
٢٠٠٣	٦٢٩ ٨٠٠	٣٩٨ ٧٥١	١٥٠ (٧٦ ٣١٣)	٢٣,٨	٣,٧	٦٨٥ ٨١٦	١٠٩ ١٢٩	٢١
٢٠٠٢	٦٨٠ ٠٠٠	٣٨ ٢٠٧	١٠٠ (٦٨ ٥٥٠)	١٤,٧	٢,٦	١ ٥٣٢		٤٠
٢٠٠١	٦٥٠ ٠٠٠	٣٤٧ ١٧٢	٩٩ (٥٧ ٨٥١)	١٥,٢٣	٢,٩	٧٢٣		٢١
٢٠٠٠	٦٢٠ ٠٠٠	٣٢٢ ٨٠٠	٧٧ (٥٢ ١٦٠)	١٢,٤١	٢,٤	١ ٢١٥		٣٨
١٩٩٩	٥٩٠ ٠٠٠	٣٠٥ ١٦٨	٨٤ (٥٤ ٣٥٨)	١٥,٢٥	٣,٢	١ ٢٨٥		٤٢
١٩٩٨	٥٦٠ ٠٠٠	٢٩٤ ٥٩٧	٩٧ (٥٣ ٠٦٤)	١٨,١٢	٣,٦	١ ٤٣٣		٤٩
١٩٩٧	٥٣٠ ٠٠٠		٩٦ (٤٨ ٣٤٥)	١٨,١١		١ ٢٧٥		
١٩٩٦	٥١٠ ٠٠٠		٨٩ (٤٢ ٥٤٢)	١٧,٤٥		١ ٣٠٠		
١٩٩٥	٥٠٠ ٠٠٠		٧٩ (٤٠ ٨٩٢)	١٩,٨		١ ٤١٧		
١٩٩٤			١٠١ (٣٨ ٩٠٧)			١ ٣٩٠		

المصـــدر: موقعـــا الإنترنـــت: http://www.planning.gov.qa/AnnAbs/2004/Transportation/TOC.htm. و http://unstats.un.org.unsd/demographic/products/vitstats/seriesa2.htm.

٧- دولة الكويت

تقوم الإدارة العامة للمرور بوزارة الداخلية برصد حوادث المرور وجمعها في قاعدة بيانات خاصة بها. كما تقوم بإعداد ملخص عن إحصاءات المرور وحوادث الطرق ومخالفاتها إلى وزارة التخطيط التي تقوم بدورها بإدراجه ضمن الكتاب الإحصائي السنوي، كما تقوم بوضعه على موقعها على شبكة الإنترنت. علاوة على ذلك، تقوم الإدارة المركزية للإحصاء بوزارة التخطيط بأخذ أهم لمحات من ذلك التقرير وتطبعها في تقرير موجز.

(أ) الجهات المختصة بجمع المعلومات

(١) الإدارة العامة للمرور بوزارة الداخلية تتولى التحقيق وجمع المعلومات المتعلقة بالمرور والحوادث؛

(٢) الإدارة العامة للتخطيط والتطوير تقوم بإصدار المجموعة الإحصائية لجميع وزارات الدولة.

(ب) طرق نشر الإحصاءات

(١) كتاب الإحصاء السنوي الصادر عن الجهاز المركزي للإحصاء؛
(٢) وسائل الإعلام المكتوبة والمسموعة والمرئية؛
(٣) الإنترنت على الموقع التالي: www.moi.gov.kw.

(ج) إحصاءات الحوادث المرورية

يبين (الجدول ٢١) ملخصا لمعدلات الحوادث في دولة الكويت في الفترة ما بين عامي ١٩٩٤ و٢٠٠٤ وتبين أن عدد الوفيات لكل ١٠٠ ألف نسمة تراوح بين حوالي ٣٧,١٣ و١٦ في المائة في الأعوام ما بين ١٩٩٩ و٢٠٠٣، مما يدل على عدم وجود تحسن ملحوظ في هذا المؤشر. ولكن فيما يتعلق بالمؤشر الآخر، وهو عدد الوفيات لكل ١٠ آلاف مركبة، فقد لوحظ أن هناك تحسنا ملحوظا منذ العام ١٩٩٧ حيث كانت ٥،٥ في المائة وتناقصت تدريجيا إلى ٩,٣ في المائة في عام ٢٠٠٣ أي بما يعادل تحسنا بمعدل ٣٠ في المائة، وهذا يعطي دلالة على أن هناك تحسنا في وضع السلامة المرورية.

ومن الملفت للنظر أن عدد المخالفات في عام ٢٠٠٣ بلغ ٢٩٧ ٣٨٤ ٢ مخالفة بمعدل ٢٥ مخالفة لكل مركبة، وبلغ عدد المخالفات من خلال كاميرات الضبط المروري ٧٧٢ ٦٨ مخالفة لتجاوز الإشارة الضوئية الحمراء و٣٥٩ ٢٦٩ مخالفة لتجاوز الحد الأقصى للسرعة، ويشكل العدد المرتفع لتجاوز الإشارات الضوئية الحمراء مؤشرا سلبيا يدل على ضرورة تكثيف الرقابة المرورية وزيادة الوعي لدى السائقين من خطورة هذه المخالفة الجسيمة. ويتضح أنه حصل بعد عام ١٩٨٢ تحسن واضح من حيث النقص في عدد الوفيات، ولا بد من الإشارة هنا إلى أن عدد الوفيات في السبعينات يكاد يماثل عدد الوفيات لعام ٢٠٠٠ وما بعده كما هو موضح في (الشكل ٣)، بالرغم من الزيادة الكبيرة في عدد السيارات والسكان، وهذا مؤشر جيد ويدل على كفاءة برامج السلامة المرورية المطبقة.

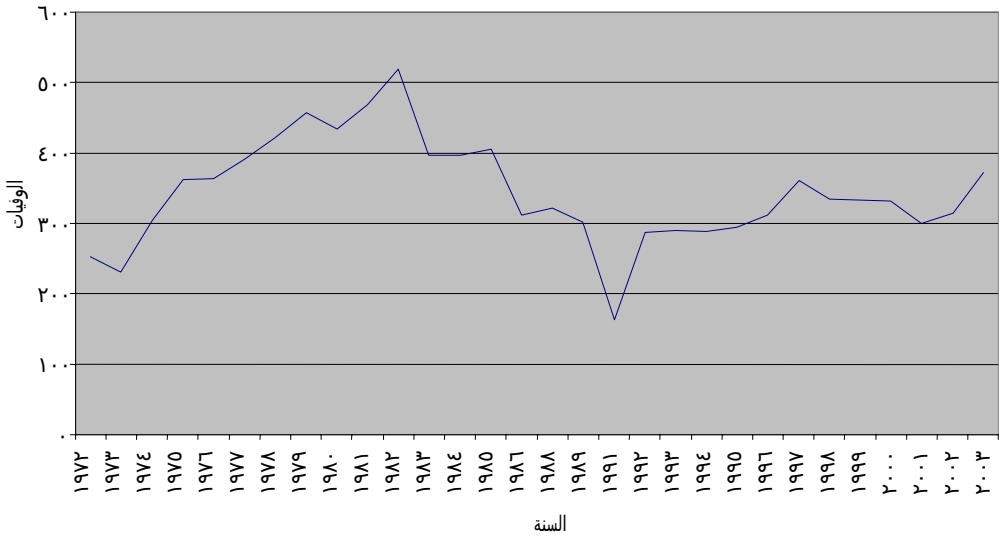
الجدول ٢١- ملخص لحوادث السير في دولة الكويت للسنوات ١٩٩٤-٢٠٠٤

العام	عدد السكان	عدد المركبات (مركبة نسمة)	عدد الوفيات (عدد	الوفيات لكل ١٠٠ ألف من	الوفيات لكل ١٠ آلاف	عدد الإصابات (المخالفات)	الإصابات لكل ١٠٠ ألف من	الإصابات لكل ١٠ آلاف

٢٠٠٤	٣٩٠ ٥٩١,٢							
٢٠٠٣	٢ ٣٢٥ ٤٤٠ ٢ ٤٨٤ ٣٣٤	٩٥٤ ٩٧٨ (٢٧)	٣٧٢ (٤٥ ٣٧٦)	١٦	٣,٩	١ ٣٣٢ (٢ ٣٨٤ ٢٩٧)	٥٧	١٤
٢٠٠٢	٢ ٢٦١ ٩٥٦ ٢ ٣٦٣ ٣٢٥	٩٤٧ ٣٨٢	٣١٥ (٣٧ ٦٥٠)	١٤	٣,٣	(١ ٧٤٠ ٥٢٧)		
٢٠٠١	٢ ٢٤٣ ٠٨٠	٨٧٥ ٦٢٠	٣٠٠ (٣١ ٠٢٨)	١٣,٣٧	٣,٤	١ ٨٦٦ (١ ٤٥٩ ٢٧٧)	٨٣	٢١
٢٠٠٠	٢ ٢٢٨ ٣٦٣	٨٠١ ٥٥٥ ٧٦٧ ٨٠٧	٣٣١ (٢٧ ٦٩٦)	١٤,٨٥	٤,٢ ١,٤	١ ٤٥٦ (٩٨٥ ٣٥٠)	٦٥	١٨
١٩٩٩	٢ ١٠٧ ١٩٥	٧٥٤ ٥٠٠	٣٣٣ (٢٦ ٦٥٣)	١٥,٨	٤،٤	٢ ٠٧٦ (٢ ٧٦٧ ٩٢١)	٩٩	٢٨
١٩٩٨		٧٠٨ ٨٨١	٣٣٤ (٢٧ ٤٥٦)		٤,٧	٢ ٠٢٤		٢٩
١٩٩٧		٦٥٤ ٦٦٧	٣٦٠ (٢٦ ٤٢٦)		٥،٥	٢ ٠٤١		٣١
١٩٩٦			٣١٢ (٢٤ ٩١٥)			٢ ١٩٢		
١٩٩٥			٢٩٤ (٢٤ ٠٤٥)			٢ ٢٦٥		
١٩٩٤			٢٨٨ (٢١ ٦٩٧)			٢ ١١٦		

المصـــدر: موقعـــا الإنترنـــت: http://www.mop.gov.kw/mopwebsite/arabic/startmenu.asp. و http://unstats.un.org.unsd/demograhpic/products/vitstats/seriesa2.htm.

الشكل ٣- عدد الوفيات بسبب الحوادث المرورية منذ عام ١٩٧٣ ولغاية عام ٢٠٠٣



المصدر: موقع الإنترنت www.alahlia.com/ar/facts.asp.

٨- الجمهورية اللبنانية

إن عملية تسجيل معلومات حوادث السير وتضمينها ضمن قاعدة إحصائية لم يبدأ إلا في عام ١٩٩٦، وقد تم تطوير نموذج لبيانات الحوادث عام ٢٠٠٣، لكن ما زال هذا النموذج يعاني من بعض النواقص. وعلى

سبيل المثال، لا يتم التمييز فيه بين الإصابات البليغة أو المتوسطة أو الخفيفة كما أن حالة الوفاة تحتسب عند وقوع الحادث. ولا يطبق حاليا التعريف الدولي المتعارف عليه بأن الوفاة التي تحصل بعد ٣٠ يوما من وقوع الحادث تعتبر وفاة بسبب الحادث المروري، وعليه يمكن اعتبار أن أرقام الوفيات المسجلة في لبنان لا تشكل أكثر من ٧٠ في المائة من مجموع الوفيات الفعلي. إضافة إلى ذلك، لا يتم احتساب الحوادث التي تسببها المركبات العسكرية حيث يشكل هذا سببا رئيسا في أن الإحصاءات المسجلة هي أقل بكثير من الواقع الفعلي.

(أ) الجهات المعنية بجمع الحوادث[١٨]

يمكن القول بأن العديد من الحوادث المرورية التي تتضمن في البيانات لا تتضمن وفيات أو إصابات بليغة وتقوم شركات التأمين بعمل التقارير الخاصة بها. وفي أغلب الأحيان لا يتم حصرها مع التقارير التي تقوم عناصر قوى الأمن الداخلي بجمعها، وعادة تحول هذه التقارير إلى شعبة المعلوماتية في مديرية قوى الأمن الداخلي وليس مباشرة إلى جهة شؤون السير مع العلم بأن هذه الأخيرة هي الجهة المسؤولة عن إعداد وتحليل الإحصاءات الشهرية والسنوية للحوادث المرورية. إضافة إلى ذلك، يقوم الصليب الأحمر اللبناني بجمع المعلومات عن جرحى الحوادث، ومن الملاحظ أن هناك تفاوتا كبيرا بين الإحصاءات المجمعة بمقارنة جرحى الحوادث المعدة من قبل الصليب الأحمر اللبناني وتلك المعدة من قبل لجنة طوارئ السير، حيث يتبين أن هناك تفاوتا كبيرا في الأرقام ليصل إلى أكثر من ١٠٠ في المائة في بعض الأحيان. ومثال على ذلك عدد الجرحى في محافظتي جبل لبنان وبيروت: فبينما عدد الإحصاءات الرسمية لا يتعدى ٩١٧ جريحا، تشير أرقام الصليب الأحمر إلى أكثر من ٧١٠ ٢ جرحى، ولعل السبب في هذه الفروقات يعود إلى عدم اشتمال الإحصاءات الرسمية على عدد الجرحى الذين تكون إصابتهم بسيطة ولا يتم الإبلاغ عنها في وقتها.

(ب) إحصاءات الحوادث المرورية

تشير الإحصاءات المتعلقة بالحوادث المرورية في الجمهورية اللبنانية (انظر الجدول ٢٢ أدناه) إلى انخفاض نسبي في عدد الوفيات لكل مائة ألف من السكان مقارنة مع الدول الأخرى التي تم عرضها، وقد يعود السبب في ذلك إلى أن الوفاة تحتسب فقط عند وقوع الحادث المروري وليس بعد ثلاثين يوما كما هو متعارف عليه عالميا وتتبعه الدول التي تم عرضها. كما أن هناك عاملا مهما وهو أن إحصاءات المرور لا تشمل الحوادث التي تكون طرفا فيها أو الحوادث التي تسبب فيها بشكل كامل المركبات العسكرية، وهذا يعني أن إحصاءات الحوادث المرورية لا تعكس تماما الواقع الحقيقي وهي إحصاءات تقل بكثير عن الأعداد الحقيقية.

الجدول ٢٢- ملخص لمعدل الحوادث في الجمهورية اللبنانية (١٩٩٦-٢٠٠٢)

العام	عدد السكان (مليون)	عدد المركبات	عدد الوفيات (عدد الحوادث)	الوفيات لكل ١٠٠ ألف من السكان	عدد الإصابات (المخالفات)	الإصابات لكل ١٠٠ ألف من السكان
٢٠٠٢	٣,٥٩٦		٣٣٤ (٢ ١٤٥)	٩,٣	٣ ٢٠٦	٨٩,٢
٢٠٠١	٣,٥٥٦		٣٢٣ (٢ ٤٩٩)	٩,١	٣ ٨٦٥	١٠٨,٧
٢٠٠٠	٣,٤٩٦	١,٠٤	٣١٣	٨,٩	٣ ٥٨٢	١٠٢,٥

(١٨) وزارة الداخلية والبلديات مقابلة شخصية مع لجنة طوارئ شؤون السير.

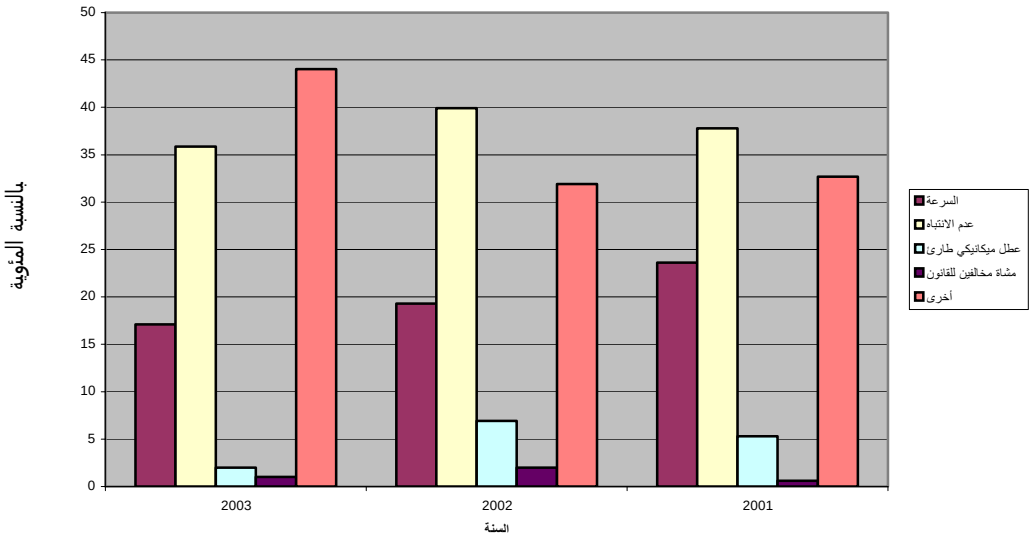
			(٢ ٣٣٦)			
١٩٩٩	٣,٤٣٣		٣٥٨ (٢ ٤١٧)	١٠,٤	٣ ٥٢٩	١٠٢,٨
١٩٩٨	٣,١٩١		٣٤٣ (٢ ٣٣٣)	١٠,٧	٣ ٤٢٤	١٠٧,٣
١٩٩٧	٣,١٤٣		٣٧٧ (٢ ٤٥٢)	١١,٩	٣ ٤٦٢	١١٠,٢
١٩٩٦			٣٤٣ (٢ ١٢٢)		٣ ٢٦٥	

المصادر: (١) الجمهورية اللبنانية، وزارة الداخلية، من جدول محاضر ضبط المخالفات المنظمة من قبل قوى الأمن الداخلي، ٢٠٠٤.

(٢) Road Accident Statistics, Technical Report. May 2004, SWE ROAD, Ministry of Public Works and Transport.

ويتضح من (الشكل ٤) ان عدم الانتباه يشكل حوالي ٤٠ في المائة من مجموع الحوادث المرورية في لبنان، في حين ان السرعة الزائدة تتسبب في حوالي ٢٠ في المائة من الحوادث، ولم تسجل الأعطال الطارئة في المركبات سواء الكوابح أو غيرها سوى نسبة ضئيلة لم تتجاوز ٥ في المائة من مجموع الحوادث، وهذا يدل على أن النسبة العظمى من الحوادث يمكن أن تعزى إلى العوامل البشرية المحضة في لبنان.

الشكل ٤- أسباب الحوادث المرورية في لبنان، ٢٠٠١-٢٠٠٣



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

رابعا- التوعية والتربية المرورية

يقصد بالتوعية المرورية جعل جميع مستعملي الطريق من سائقين ومشاة على علم واقتناع بقواعد وتعاليم وأصول وآداب السير والمرور التي تكفل لهم السلامة إذا تصرفوا واستعملوا الطريق استعمالا سليما وفق هذه القواعد والأصول والآداب. فلا يكفي أن يكون مستعملو الطريق على علم بقواعد وآداب السير والمرور، ولكن المهم أن يقتنعوا بها وأن يستعملوا الطريق على أساسها. وهكذا فإن نشر الوعي المروري يتطلب توافر شرطين: الأول أن يكون مستعملو الطريق على علم بقواعد وآداب السير والمرور، والثاني أن يقتنع الجمهور بأن هذه القواعد والتعليمات تكفل له السلامة والأمان ولذا فإنه يقوم بتنفيذها. ويمكن تحقيق هذين الشرطين عن طريق أجهزة الإعلام المختلفة، كذلك حملات التوعية المرورية والتي عادة ما تقوم بها أجهزة الدولة المختصة من دوائر السير والأمن العام وكذلك وزارة الصحة، خاصة فيما يتعلق بإجراءات الإسعاف الأولي للمصابين، أو الجمعيات الأهلية المتخصصة التي تعمل في نشر الوعي بالسلامة المرورية بشكل مباشر أو غير مباشر.

أما التربية المرورية فهي تشير بشكل خاص إلى المناهج التربوية والتي تقوم وزارات التربية والتعليم المختصة بوضعها ضمن المناهج المدرسية التي تعطى لطلبة المدارس أو تعطى في الجامعات كمسار محدد أو تعطى كتخصص مستقل في الهندسة المرورية. والتربية المرورية يمكن أن تعطى بشكل مباشر على شكل فصول في المناهج المدرسية أو الجامعية، وتغطي كامل جوانب السلامة المرورية، أو أنها تعطى بشكل غير مباشر كما هو الحال في الحدائق المرورية التي صممت على شكل ميدان حقيقي وتضم كافة الإشارات المرورية من إرشادية أو تحذيرية أو توجيهية، ويتم التعريف فيها بكامل القوانين المرورية بشكل مبسط، وتغطى المادة المرورية فيها بشكل غير مباشر ولكن فعال، خاصة إذا تم الأشراف على هذه الحدائق المرورية وبشكل مباشر من قبل المختصين في إدارات المرور أو الأشخاص المؤهلين للقيام بمثل هذا العمل الهام.

وسيتم في هذا الفصل تقديم استعراض سريع لبعض الأنشطة التي تقوم بها الدول في مجال التوعية والتربية المرورية.

١- المملكة الأردنية الهاشمية

خطت المملكة الأردنية الهاشمية خطوات كبيرة في سبيل رفع مستوى التوعية المرورية وذلك إما عن طريق الجهات الحكومية أو الجمعيات الأهلية التي تعنى بموضوع السلامة المرورية[١٩].

(أ) قسم التوعية المرورية بمديرية الأمن العام

يقوم قسم التوعية المرورية بنشاطات عدة منها بناء محطة إذاعة متخصصة للمرور على موجة الـ FM تقوم بإعطاء التوجيه المروري وكذلك نبذة عن أحوال المرور على الطرق في ساعات الذروة، كما أن هناك رسالة يومية في البرنامج الصباحي (يوم جديد) يتضمن رسالة توعية. وفي كثير من الأحيان يتم عرض بعض الحوادث المرورية الكبيرة ويتم تعريف المشاهدين بتحليل مفصل لأسباب الحادث وكيفية تفاديه مستقبلا، وذلك بالاستعانة بتصوير مباشر لهذه الحوادث، كما أن هناك ومضات تلفزيونية يتم عرضها لمدة ٤٠-٥٠ ثانية يتم فيها وبشكل واضح إعطاء رسالة محددة تخص ناحية معينة في السلوك المروري المطلوب تعميمه

(١٩) مديرية الأمن العام، دائرة السير، مقابلات شخصية (انظر الحاشية (٥) أعلاه).

مثل استخدام أحزمة الأمان وصيانة المركبات في فصل الشتاء وغيرها، وقد حازت هذه الومضات على جوائز ذهبية عديدة. وهناك ثلاثة برامج متخصصة للتوعية المرورية عبر الإذاعة وهي: الشرطة في خدمتك، العيون الساهرة وكذلك خلال برنامج البث المباشر. وفي مجال المطبوعات يتم إصدار مطبوعة شهريا تحت عنوان "الشرطي الصغير" موجهة بشكل رئيسي نحو صغار السن، وتشمل هذه المطبوعة العديد من الجوانب المرورية التي تساعد الأطفال على فهم الكثير من المفاهيم المرورية مثل الانتباه للإشارات الضوئية وكيفية عبور الشارع وغيرها، ويتم توزيع ٢٠٠٠ نسخة شهريا منها على المدارس، إضافة إلى مجلة الشرطي التي تتناول العديد من الجوانب المرورية. ويقوم قسم التوعية المرورية بمديرية الأمن العام بجولات عديدة على المدارس لإعطاء محاضرات عن التوعية المرورية، كما يساهم بشكل كبير في إعداد البرامج والمحاضرات في يوم المرور العالمي حيث يعتبر برامج خاصة كل عام ويتم تكثيف البرامج الإعلامية وعرض المنشورات والصور في الأماكن العامة، كما أن هناك العديد من الحدائق المرورية التي صممت خصيصا لصغار السن للتعرف على المبادئ الرئيسية للمرور وذلك عن طريق ممارسة ركوب سيارات صغيرة مجهزة خصيصا للأطفال تمر عبر طرق وضعت عليها إشارات المرور والإشارات الضوئية. لكن تحتاج هذه الحدائق إلى الإشراف المباشر من الجهات المختصة حيث إنها في كثير من الأحيان أصبحت وسيلة لهو بدل أن يتم التركيز فيها على نشر وتعليم مبادئ السلامة المرورية. ويوجد في الأردن برنامج لإعداد مرشدي المرور الذين يقومون بمساعدة رجال السير في تنظيم السير في ساعات الذروة وفي الأوقات والأماكن التي تشهد ازدحامات مرورية.

(ب) المعهد المروري الأردني[٢٠]

يعتبر المعهد المروري الأردني من المراكز الهامة التي تقوم بنشاط جدي سواء من ناحية التدريب أو التأهيل وإعداد برامج التوعية المرورية على المستويين المحلي والعربي، وقد تأسس المعهد عام ١٩٩٦.

ويقوم المعهد بتقديم دورات متخصصة في العديد من النواحي التي تتعلق بالسلامة المرورية، والتحقيق الفني في الحوادث، والفحص الفني للمركبات، وإعادة بناء الحادث وإدارة السلامة المرورية وغيرها. كما يقوم المعهد المروري الأردني بالتركيز على إعداد ممتحني السائقين من حيث تزويدهم بالمعلومات النظرية والعملية والمكثفة حول مهارات فحص السائقين وكيفية التعامل مع المتقدمين للامتحان، كما تقدم دورات فنية خاصة بقيادة الدراجات النارية التأسيسية والمتقدمة. ولا تقتصر خدمات المعهد على مستوى دوائر السير في إعطاء الدورات التي تم ذكرها أعلاه، ولكن يقوم المعهد بإعطاء دورات تدريبية للقطاع الخاص، ومنها الدورات التي تهدف إلى الحد من الحوادث المرورية والتعريف بنظام النقاط لمكرري المخالفات والحوادث المرورية، وكذلك دورات لسائقي مركبات نقل المحروقات ومتطلبات السلامة العامة الخاصة بها لا سيما عند وقوع الحوادث.

وللمعهد نشاطات عديدة في مجال النشاطات الإعلامية، ومن أهم المشاريع التي قام بتنفيذها والتي تعتبر رائدة في المنطقة مشروع التعليم المروري الإلكتروني الذي سيصبح جزءا من السياسة التربوية في مراحل التعليم جميعها. ويهدف المشروع إلى تزويد الأطفال بالمعلومات المرورية اللازمة وتعزيز دور وزارة التربية والتعليم في توفير التعليم الإلكتروني للطلاب في كافة المراحل الدراسية. ويتم المشروع بدعم من الصندوق الكندي للتنمية الدولية وأمانة عمان الكبرى.

(٢٠) مديرية الأمن العام، المعهد المروري الأردني التقرير السنوي السابع للمعهد المروري الأردني لعام ٢٠٠٣.

كذلك تم تنفيذ مشروع تدريب وتأهيل المعلمين والموجهين والمشرفين على التربية المرورية في المدارس وتأهيل سائقي باصات المدارس والمؤسسات التعليمية، وقام المعهد بتشكيل فرق مرشدي المرور في المدارس التي تقع على شوارع رئيسية وكذلك العديد من برامج التوعية المرورية المختلفة.

(ج) الجمعيات الأهلية

يوجد حاليا ثلاث جمعيات أهلية تعنى بشكل مباشر أو غير مباشر بموضوع السلامة المرورية، وهذه الجمعيات هي الجمعية الأردنية للحد من حوادث الطرق، وجمعية المشاة، وجمعية الطرق الأردنية. وقد أنشئت الجمعية الأردنية للحد من حوادث الطرق في عام ١٩٧٥ ويبلغ عدد أعضائها حوالي ٣٠٠٠ عضوا، وتساهم هذه الجمعية في تعريف الجمهور بالنواحي المتعلقة بالسلامة المرورية عن طريق المحاضرات وإجراء المسابقات التنافسية بين طلاب المدارس خاصة في القواعد والإشارات المرورية. وتصدر الجمعية مجلة كل أربعة أشهر كما تعد الكثير من النشرات والكتيبات عن السلامة المرورية. وقد عقدت الجمعية العديد من ورش العمل المتخصصة والندوات المحلية والإقليمية. أما جمعية المشاة فقد أنشئت في عام ٢٠٠٤ من أجل تسليط الضوء على حماية المشاة، وستعمل هذه الجمعية وبالتعاون مع القطاع الخاص والبلديات من أجل وضع البرامج التي تهدف إلى الحد من إصابات المشاة والتعريف بحقوقهم إضافة إلى وضع الإجراءات العملية لتحقيق ذلك.

(د) برامج التربية المرورية

لا يوجد حاليا في المدارس مادة مخصصة بالكامل لتعليم مبادئ السلامة المرورية ولكن هناك العديد من الفقرات التي تتناول جانبا من الموضوع خلال المنهج المقرر لبعض المواد الأخرى مثل التربية الاجتماعية أو دروس القراءة للصفوف الدنيا، ولا يوجد تخصص منفرد في الجامعات الأردنية حول السلامة المرورية ولكنه يغطي ضمن بعض التخصصات في فرع الهندسة المدنية في معظم الجامعات. وقد تم مؤخرا البدء بتدريس مساق السلامة المرورية كأحد المواد الإختيارية في بعض الجامعات.

٢- الإمارات العربية المتحدة[٢١]

تطرح مواصلات الإمارات جائزتها للسلامة المرورية والتي تشارك فيها مدارس الدولة الحكومية والخاصة في تنافس بناء من خلال برامج توعية شاملة لتأصيل المفاهيم التربوية المتعلقة بالسلامة المرورية وإيجاد دور مجتمعي شامل ومتنامي يأخذ الجانب التربوي أساسا لتعليم وتربية الأبناء على الطرق الإيجابية في التعامل مع الحافلة والطريق وقواعد المرور، كما تعبر الجائزة عن رؤية المؤسسة لدورها كجهة مرجعية فنية لتقديم خدمات النقل المدرسي الآمنة على الطريق.

كما أن هذه الجائزة ستؤدي إلى إشاعة جو من الإبداع والتميز في ابتكار مشاريع وطرق توعية مبتكرة من خلال التنافس البناء بين كافة إدارات المدارس بما يعود على الأبناء والمجتمع بالفائدة.
وبهدف إشراك الفئة الأساسية المستهدفة من التوعية المرورية، فإن الجائزة تتضمن فئة خاصة للمشروعات المتميزة التي يقدمها الطلبة في مجال الوعي والسلامة المرورية.

---

(٢١) انظر موقع الإنترنت www.adpolice.gov.ae/traffic/pics/index.htm.

٣- البحرين

(أ) قسم التوعية المرورية في الإدارة العامة للمرور[٢٢]

تقدم الإدارة العامة للمرور برامج ومشاريع كثيرة تخدم السلامة المرورية لجميع المراحل لا سيما ما قبل دخول الجامعة، وهذه البرامج مخصصة لفئات عمرية محددة.

(١) مشروع روضة المرور

أنشئت روضة المرور في ١ كانون الثاني/يناير ١٩٨٠ وذلك بمناسبة مشاركة البحرين في السنة الدولية للطفل لعام ١٩٧٩. وكانت الروضة تقع في قطعة أرض في حديقة عامة احتوت على نماذج ومجسمات مرورية يستفيد منها الزائر. وقد بدأت بشكل مبسط بإلقاء المحاضرات الإرشادية للأطفال عن طريق رجال مرور متخصصين في توعية الأطفال مروريا وذلك بتعريف الأطفال بمواضيع مختلفة عن السلامة المرورية منها التعريف بملابس شرطي المرور وما هو عمله، والأماكن الخطرة للعبور وأماكن الوقوف، وكيفية العبور السليم، وطريقة الوقوف الصحيحة للانتظار والركوب والجلوس والنزول من الباص وغيرها. وقد نقلت الروضة في عام ١٩٨٦ إلى موقع آخر في حديقة عامة وقد روعي فيها جميع احتياجات الروضة المرورية وزودت بالمرافق المرورية اللازمة لتوعية الأطفال كصالة للمحاضرات، وبرج للمراقبة، ومدرج لمشاهدة الطلاب كيفية وقوع الحوادث المرورية، وإشارات مرورية، وساحة لاستخدام الدراجات، ودراجات وسيارات صغيرة للأطفال. ويجري استحداث وإضافة برامج جديدة كل عام، كما يتم تنظيم الزيارات للروضة عن طريق جدول زمني تم وضعه مسبقا حيث يزور الروضة يوميا ما بين ١٥٠ إلى ٢٠٠ طفل. وبعد تفهم إدارات المدارس لدور وقيمة وجود مثل هذه الروضة، بدأت وبالتعاون مع الإدارة العامة للمرور بعمل روضات مرورية في ساحات مدارسها.

(٢) حملات التوعية المرورية لعام ٢٠٠٤

يتم كل عام إعداد نشاطات عديدة تهدف إلى زيادة الوعي لدى الجميع، وفي عام ٢٠٠٤ على سبيل المثال كانت هناك نشاطات عديدة منها:

أ- حملة السلامة المرورية مسؤولية الجميع

استمرت هذه الحملة لمدة ثلاثة أشهر من آذار/مارس حتى أيار/مايو ٢٠٠٤ وقد تم تنفيذها خلال الاحتفالات بأسبوع المرور الخليجي والعربي لعام ٢٠٠٤ الذي حمل نفس شعار الحملة. وقد أعدت الحملة برامج وفعاليات في جميع محافظات المملكة شارك فيها أفراد من قسم التوعية المرورية والعلاقات العامة.

ب- حملة صيانة المركبة

بدأت هذه الحملة في الفترة من حزيران/يونيو لغاية آب/أغسطس ٢٠٠٤ وهدفت إلى الحفاظ على سلامة وصيانة المركبة والتأكد من سلامة الإطارات والاهتمام بالصيانة الدورية للمركبة حيث تم وضع خطة توعية

(٢٢) انظر موقع الإنترنت www.traffic.gov.bh./public.-relation/committees.htm.

خلال الحملات المرورية في جميع محافظات المملكة شاركت فيها عدة جهات رسمية أهلية، وتم توزيع المطبوعات والدوريات وتغطيتها إعلاميا من خلال وسائل الإعلام المختلفة.

ج- حملة العبور السليم

بدأت هذه الحملة في الفترة من شهر أيلول/سبتمبر لغاية شهر تشرين الأول/أكتوبر ٢٠٠٤ وتزامنت مع بدء العام الدراسي الجديد والعودة إلى المدارس، حيث تم ترتيب فرق عمل وبرامج لجميع مدارس المملكة وبالتنسيق مع لجنة التوعية المرورية لطلبة المدارس وزيارات ميدانية لإلقاء محاضرات توعية حول سلامة المشاة والعبور السليم والنقل السليم لطلبة المدارس.

إضافة إلى ذلك، فقد عقدت حملات توعية مرورية خلال عطلة الربيع وكذلك حملات توعية مرورية خلال العطلة الصيفية.

(ب) الجمعيات الأهلية

هناك العديد من الجمعيات الأهلية في مملكة البحرين تعنى بموضوع السلامة المرورية ولها برامج مميزة ومن هذه الجمعيات:

(١) اللجنة العامة للسلامة على الطريق

هذه أهم الجمعيات الأهلية وأكثرها نشاطا، فهي لجنة عامة وطنية تتبع وزارة الداخلية ومقرها في الإدارة العامة للمرور، وقد تم تشكيلها عام ١٩٨٩ بقرار من وزير الداخلية. وتختص اللجنة بالعمل على حماية مستعملي الطريق من حوادث السير والمرور والوقاية منها وذلك بالوسائل التالية: القيام بعمل برامج التوعية المرورية المختلفة من مطبوعات ونشرات وغيرها من وسائل التوعية المختلفة وتنفيذها، إعداد الدراسات والأبحاث الهادفة المتعلقة بشؤون المرور للوقاية من حوادث الطرق أو المشاركة فيها وإقامة وحضور الندوات والمحاضرات التي تعقد على المستوى المحلي أو الخارجي، وكذلك التعاون مع الجهات ذات الاختصاص بالشؤون المرورية في الدولة في سبيل تحقيق السلامة المرورية، كما أنها تمثل البحرين في اللجان والمؤسسات والجمعيات ذات العلاقة بالسلامة المرورية إقليميا وعربيا ودوليا.

وتتكون اللجنة العامة للسلامة على الطريق من لجان متعددة بحيث تتولى كل لجنة جانبا مختصا تركز عليه نشاطاتها المختلفة. وهذه اللجان هي: اللجنة الأهلية للتوعية والسلامة على الطريق، لجنة التوعية المرورية لطلبة المدارس، لجنة الدراسات والبحوث، لجنة أسبوع المرور، لجنة سلامة الطفل، لجنة تلوث الهواء الناتج عن عوادم السيارات، علما بأن لكل لجنة مهامها المحددة والمفصلة.

أ- لجنة التوعية المرورية لطلبة المدارس

كانت هذه اللجنة تسمى سابقا "لجنة الاستخدام السليم للدراجة النارية"، وبعد التطور الكبير الذي شهدته أنشطة اللجنة ارتأى أعضاء هذه اللجنة تغيير تسميتها إلى "لجنة التوعية المرورية لطلبة المدارس"، ويتكون أعضاؤها من وزارة التربية والتعليم وإدارة المرور والترخيص. ومهام اللجنة تشمل إعداد بعض الكتيبات

وملصقات التوعية المرورية وتوزيعها على المدارس والمساهمة بشكل فاعل في أسبوع المرور لدول مجلس التعاون الخليجي.

ب- لجنة العبور السليم

بعد وقوع الحوادث المرورية للأطفال المشاة الذين تتراوح أعمارهم ما بين ٥ إلى ١٢ عاما في المناطق السكنية أو المواقع التي تخلو من وجود شرطي المرور أو عند خطوط المشاة أو عند الإشارات الضوئية، تم تشكيل لجنة منبثقة عن اللجنة العامة للسلامة على الطريق للحد من وقوع حوادث المشاة للأطفال سميت بـ "لجنة العبور السليم". وقد وضعت هذه اللجنة مشروعا للطلبة الصغار يقام في بداية كل عام دراسي جديد. ويتلخص المشروع في ست خطوات على الطفل أن يفهمها ويستوعبها ويلتزم بها عند عبور الطريق. ويتم ترتيب جدول زمني مسبق من قبل إدارات المدارس حيث يقوم شرطي المرور بإلقاء محاضرة نظرية عن العبور السليم على طلبة السنة الأولى. وتستخدم في هذه المحاضرة الصور والمشاهد المرئية وأشرطة الفيديو والشرائح الفوتوغرافية. وبعد أن يستوعب الطالب فكرة العبور السليم يقوم شرطي المرور وبإشراف المدرس أو المدرسة بإخراج مجموعة الطلبة إلى أحد الشوارع القريبة من المدرسة لتعليمهم عمليا على كيفية العبور الصحيح وتجنب الأخطار المرورية أثناء العبور. ومنذ ابتداء هذا المشروع في عام ١٩٩٠ بدأت حوادث الأطفال تتناقص.

(٢) جمعية رعاية الطفل والأمومة

تساهم هذه الجمعية في برامج السلامة المرورية ومن أبرز المشاريع المرورية بين جمعية رعاية الطفل والأمومة وإدارة المرور والترخيص هو مشروع قراءة في رسومات الأطفال وتوظيفها للتوعية. والمشروع قيد البدء، ويعتبر خطوة أولى ضمن الاستراتيجية الجديدة للتوعية المرورية لتحقيق نقلة نوعية للتوعية المرورية إلى آفاق حضارية أكثر عمقا واتصالا بالجماهير نابعة من البيئة التي يعيشها أبناؤنا بكل متغيرات هذا العصر وتأثيره على فكرهم والواقع الذي يعايشونه ومشكلاته المرورية. وهذا المشروع يمنح الأطفال فرصة للتعبير عن واقعهم بالرسم وتوصيل رسائلهم المرسومة للتأثير على كافة قطاعات المجتمع التي تأثر بها الأطفال مباشرة. فالمشروع في مضمونه يعكس فكر الأطفال بحيث يأتي دور العاملين في التوعية لدارسة وتقييم مخرجات كل مرحلة دراسية أو سن معين أو جنس محدد وتأثره بمعطيات العصر، وخطتهم للتوعية مستمدة من الواقع وموجهة إلى نفس البيئة.

(ج) التربية المرورية

تعتبر صلة وزارة التربية والتعليم بالتوعية المرورية قيمة، فمنذ النصف الثاني من الستينات (١٩٦٧) تلعب المناهج الدراسية في مملكة البحرين دورا في التربية المرورية، وهذا الدور متشابه مع شقيقاتها في دول الخليج نتيجة تطبيق استراتيجية تنفيذ الكتب الموحدة والمطورة للأعضاء في دول مجلس التعاون الخليجي، الذي يقوم مكتب التربية العربي لدول الخليج/المركز العربي للبحوث التربوية لدول الخليج بتطبيقها منذ عام ١٩٨٦ بدءا من الصف الأول الابتدائي.

يبدأ إرشاد الطالب مروريا منذ الصف الأول ابتدائي، بل وقبل ذلك في روضات ما قبل المدرسة حيث تتضمن مادة العلوم دروسا خاصة في كيفية ذهاب الطالب إلى المدرسة وكيفية استخدام الشارع كما يحتوي الكتاب على العديد من الإيضاحات والرسومات، الأمر الذي يسهل معرفة أي موضوع يتعلق بالسلامة المرورية. كما تم تأليف كتاب لطلاب المرحلة الثانوية لأنهم يمثلون شريحة هامة في المجتمع نظرا لأن الكثير منهم مقدم على استخدام الطرق كسائقين لأول مرة، وذلك إلى جانب استخدامهم لها كمشاة وراكبي دراجات. وهذا الكتاب يعمل على إثراء الناحية الفكرية وإنماء الإدراك السليم تجاه الوعي المروري من خلال التعرف على القوانين

الإدارية والتعليمات التنظيمية الخاصة بالقيادة والمرور واستخدام الطرق، وكذلك المهارات الأساسية المطلوبة من سائق السيارة من أجل قيادة سليمة ومأمونة واقتصادية في آن واحد، وإعلام الطالب بمدى المسؤولية الملقاة على كاهل السائق ودوره الأساسي في المجتمع وواجبه نحو باقي مستخدمي الطريق من سائقين ومشاة وراكبي الدراجات ومسؤوليته في ذات الوقت تجاه مرافقيه في السيارة.

ويهدف المقرر كذلك إلى استطلاع الأسباب التي تتعلق بكل من السائق والسيارة والطريق التي تؤدي إلى وقوع الحوادث المرورية وكيفية معالجتها والتقليل من آثارها. وقد تم إعداد هذا المقرر بالتعاون مع الإدارة العامة للمرور وسوف يتم تعديل المقرر ليواكب المستجدات وربطه بالتعليم الإلكتروني.

٤- المملكة العربية السعودية

(أ) اللجنة الوطنية لسلامة المرور

تكونت اللجنة الوطنية لسلامة المرور بمدينة الملك عبد العزيز للعلوم والتقنية في ربيع أول عام ١٤٠٢ هجري بناء على توجيهات مجلس الوزراء، وتحددت أهدافها في العناية بدراسة سبل زيادة سلامة المرور وتقليل حوادث السيارات. وحسب التوجيهات السامية، تحددت عضوية هذه اللجنة من مندوبي الدوائر الحكومية ذات العلاقة بالسلامة المرورية، والجامعات السعودية. ومن مهام اللجنة:

(١) تحسين وتطوير الخدمات الطبية والإسعافية الطارئة؛
(٢) تحسين وتطوير خدمات هندسة المرور والطرق والإشارات؛
(٣) تحسين وتطوير السلوك الإنساني للسائقين؛
(٤) تحسين وتطوير النظم المرورية وأجهزة المرور.

وينقسم أعضاء اللجنة إلى أربع مجموعات عمل تختص كل منها بما يندرج تحت نشاطها من بين الأهداف التي حددها قرار مجلس الوزراء، وهي المجالات النفسية والتعليمية والتدريبية والتوعية المرورية ومجالات هندسة المرور ونظم المعلومات ومجالات الخدمات الطبية الطارئة والإسعافية على الطرق ومجالات تطوير أساليب التنظيم والإدارة في مجالات المرور.

(١) عضوية اللجنة

بالإضافة إلى مندوبين عن الجهات الحكومية المعنية، تضم اللجنة أساتذة من جميع جامعات المملكة وكذلك المؤسسات والمعاهد ذات العلاقة. أما الجهات الممثلة بمندوبين في اللجنة فهي أكثر من ١٥ تمثل جهات حكومية وجامعات ومعاهد أبحاث غيرها.

(٢) إنجازات اللجنة

أ- اقتراح نظام بديل لأرقام السيارات وألوان وأشكال لوحات هذه الأرقام؛

ب- وضع برامج تدريبية لرجال الأمن والمسعفين، وإعداد خطة تعبئة عامة لمواجهة الكوارث، ووضع مواصفات قياسية لسيارة الإسعاف؛

ج- تطوير دوريات المرور وتوزيع القوى العاملة في إدارة الدوريات بشكل يزيد من تواجدهم في مواقع التقاطعات والأماكن المحتملة للحوادث؛

د- تخطيط منهج لإعداد معلمين لسلامة المرور في المراحل قبل الجامعة؛

- إعداد دليل للدراسات المرورية لتوحيد إجراءات مثل هذه الدراسات ومعاونة المهندسين على استخدام دليل مبسط في إجراءات هذه الدراسات؛

و- دراسة الخطوط المستخدمة على اللوحات الإرشادية في الطرق السريعة ووضع مواصفات قياسية للخط العربي؛

ز- إجراء ثلاث دراسات استشارية بناء على طلب الإدارة العامة للمرور وهي:

١‘ تحديد السرعات على الشوارع الرئيسية بمدينة الدمام، وتهدف إلى تحديد أنسب سرعة تلائم الشوارع الرئيسية في هذه المدينة؛

٢‘ دراسة العروض المقدمة من الشركات المختلفة لمشروع الفحص الفني الدوري للسيارات وتحديد أي الشركات تستحق التكليف بهذه المهمة؛

٣‘ تنظيم جديد لشعب رخص القيادة وعمل نموذج لشعبة نموذجية، وقد نفذت الإدارة العامة للمرور هذا التنظيم في إدارة مرور الرياض.

ح- وضع المنهج الثاني لتعليم سلامة المرور في كلية التربية بهدف استكمال متطلبات التخصص في هذا البرنامج؛

ط- دراسة الحمولات الزائدة على الطرق واقتراح نظام للتفتيش على السيارات والتأكد من مطابقتها لشروط استخدام الطريق؛

ي- وضع معايير لتقييم رجل المرور من جانب رؤسائه بما يضمن مكافأة المجتهد ومحاسبة المخطئ؛

ك- مسح خدمات هندسة المرور التي تقوم بها الأجهزة المختلفة وإعداد خطة لزيادة التنسيق بين هذه الأجهزة؛

ل- تحديد الخصائص النفسية والاجتماعية لسلوك سائقي السيارات في المملكة وتحديد أي هذه الخصائص له علاقة بالحوادث التي يرتكبها السائقون؛

م- إجراء تدريب فعلي للعاملين في الخدمات الطبية الطارئة لرفع كفاءتهم في أداء العمل؛

ن- إقامة الندوة الوطنية لسلامة المرور والتي تناولت مواضيع مختلفة مثل:

- الحوادث والمخالفات المرورية؛
- الإصابات الناتجة عن حوادث المرور؛
- الإدارة والتنظيم للحركة المرورية على الطريق؛
- التنسيق بين الأجهزة المعنية بتطبيق نتائج الدراسات؛
- التقنية الحديثة ودورها في تحقيق السلامة المرورية؛
- التوعية المرورية وإسهامها في الحد من الحوادث المرورية.

(ب) التربية المرورية

تم إعداد برنامج تعليمي في المملكة العربية السعودية يشمل مادتين دراسيتين أعدت محتوياتهما الدراسية بشكل دقيق، إحداهما تتناول نظام المرور، والثانية تتناول مبدأ السلامة المرورية. يقدم هذان المقرران كجزء من برنامج تربوي يعد الطالب لأن يكون مدرسا لسلامة المرور في المدارس المتوسطة والثانوية. وقد تم تطبيق هذين المقررين في قسم علم النفس بكلية التربية بجامعة الملك سعود ابتداء من العام الدراسي ١٤٠٥-١٤٠٦ هجري، علما بأن هؤلاء المدرسين سوف يقومون بتدريس المواد التخصصية التي أعدوا من أجلها في كلية التربية، أي أن مفاهيم السلامة المرورية سوف تكون إضافة إلى تخصصاتهم الرئيسية.

٥- سلطنة عمان

تم التركيز في سلطنة عمان على المدارس المرورية[٢٣] وقد افتتحت المدرسة المرورية بتاريخ ٢٠ نيسان/أبريل ١٩٩٩، وكانت المرحلة الأولى من المدرسة المرورية في سلطنة عمان وذلك تزامنا مع فعاليات أسبوع مرور مجلس التعاون لدول الخليج العربية والذي حمل شعار "سلامتنا من سلامة بيئتنا المرورية". وتقع هذه المدرسة في منطقة السيب بالإدارة العامة للمرور، ويتم إرشاد زوار المدرسة من الأطفال وتعليمهم كيفية الاستخدام السليم للطرق. كما افتتحت بتاريخ ٣ تشرين الأول/أكتوبر ١٩٩٩ المرحلة الثانية من المدرسة وذلك بمقر الإدارة العامة للمرور بالسيب، ويأتي الهدف من إنشاء هذه المدرسة لتكون قاعدة وأداة فعالة لغرس المفاهيم والقواعد المرورية الصحيحة لدى الأطفال وتثقيفهم مروريا وتوعيتهم بأسلوب علمي حديث يجمع بين التعلم النظري والتطبيق العملي بطريقة تتناسب مع عمر الطفل وقدرته العقلية، وتطبيعهم على احترام قواعد وأنظمة المرور واتخاذ القرار الصحيح عند استخدام الطريق مستقبلا. هذا بالإضافة إلى تدريب وتأهيل زوارها الكبار من المعلمين ومشرفي المدارس ورياض الأطفال في مجال التربية المرورية[٢٤].

وتعتبر المدرسة المرورية نموذجا مصغرا من الواقع حيث أن شبكة الطرق التي أقيمت في المدرسة وما تشمله من إشارات وشواخص مرورية نفذت طبقا لدليل مواصفات الطرق وبوجود الدراجات الهوائية والنارية الصغيرة فإن الفرصة للأطفال متاحة في الاستخدام العلمي للطرق والاستفادة من المرافق النموذجية للمدرسة.

٦- دولة قطر

يقوم قسم التوعية المرورية بإدارة المرور بالتعاون مع الإدارات المعنية بوزارة الداخلية وبالتنسيق المباشر مع مؤسسات المجتمع المدني بتنظيم حملات توعية مرورية بين الفترة والأخرى للتركيز على بعض

---

(٢٣) انظر موقع الإنترنت http://www.traffic.gov.com/images/waee.html.

(٢٤) انظر موقع الإنترنت http://www.traffic.gov.om/traffic/traffic30.htm.

القضايا المرورية التي تهم سلامة المواطن والمقيم والمجتمع. وقد خصص قسم التوعية المرورية سيارة مجهزة وفيها مكبرات الصوت وأفراد من شرطة المرور يجيدون عددا من اللغات الآسيوية والأجنبية لتوجيه النصائح والإرشادات المرورية في الأماكن التي تتجمع فيها أعداد كبيرة من الجاليات الآسيوية داخل الدوحة وخارجها، وذلك يومي الخميس والجمعة خلال العطلات الأسبوعية.

لقد أجريت العديد من الحملات الإعلامية لتوعية الرأي العام ومنها:

(أ) حملة سلامة الإطارات

أقامت إدارة المرور حملة إعلامية لتوعية الرأي العام بأهمية الإطارات الآمنة ودورها في تحقيق السلامة والوقاية من الحوادث المرورية لا سيما مع دخول فصل الصيف الذي يتميز بارتفاع درجة الحرارة وبدء موسم السفر بالسيارات عن طريق البر. واستمرت الحملة ثلاثة أشهر سعت إدارة المرور من خلالها تعليم وإرشاد الجمهور بكل ما يجب عليه معرفته عن الإطارات الآمنة لتفادي الوقوع في حوادث مرورية خطيرة بسبب الإطارات المستهلكة وغير الصالحة.

(ب) حملة لتوعية سائقي الدراجات الهوائية

بعد ازدياد حوادث الدراجات الهوائية وما نجم عنها من وفيات وإعاقات دائمة وإصابات بليغة، أقيمت حملة توعية إعلامية لسائقي الدراجات الهوائية. وتتكون الحملة من قسمين رئيسين: الحملة الأولى: استخدام الدراجة الهوائية كوسيلة نقل للعمال وتهدف إلى توعية العمال لمواصفات الأمن والسلامة الواجب توافرها في الدراجة الهوائية وسائق الدراجة ومن أهم أهداف الحملة توعية سائقي الدراجات بالالتزام بقواعد المرور عند قيادة الدراجة الهوائية؛ والحملة الثانية: استخدام الدراجة الهوائية كوسيلة للعب الأطفال، وهذه الحملة تهدف إلى تعليم صغار السن دون ١٣ عاما مواصفات الأمن والسلامة لتحقيق السلامة المرورية والوقاية من حوادث الطرق وتوجيه صغار السن لاختيار الأماكن والتوقيتات الآمنة عند استخدام الدراجة الهوائية، ومن أهدافها أيضا توضيح شروط استخدام الدراجة الهوائية على الطريق العام للفئات الأكبر سنا من خلال تعليمهم قواعد المرور.

(ج) حملة حزام الأمان

سلطت هذه الحملة على ضرورة استخدام حزام الأمان للتخفيف من نتائج الحوادث بنسبة لا تقل عن ٤٠ في المائة، وقد أوضحت العديد من الأمور الهامة والمتعلقة بحزام الأمان مثل دوره في وقاية العمود الفقري من آثار الجلوس لفترات طويلة أمام مقود السيارة، وركزت على السيدات الحوامل لحماية أنفسهن. فاتباع الطريقة الصحيحة لربط الحزام سيحد من تأثير ضغطها على الأجنة عند وقوع الحادث، وكان شعار الحملة "عزيزي السائق: إن انتظار دقيقة أو دقيقتين في اتخاذ الحيطة بربط الحزام تحسبا لأي طارئ لا يعتبر تأخيرا أو مضيعة لوقتك، فربما تكون هذه الفترة القصيرة ثمن لحظة عندما تلتمس فائدتها إذا ما حدث حادث ما لا سمح الله"[٢٥].

(د) حملة السرعة القاتلة

نبهت الحملة إلى أن زيادة سرعة المركبة تؤدي إلى زيادة خطورة الحادث في حال وقوعه؛ فكلما زادت السرعة زادت احتمالية وفاة الأشخاص الذين اشتركوا في الحادث سواء كانوا سائقين أو راكبين أو مشاة.

---

(٢٥) انظر موقع الإنترنت http://www.moi.gov.qa/arabic/sub42.htm.

ونبهت الحملة إلى أن عدم انتباه السائقين لفترة ثانية واحدة أثناء قيادة المركبة بسرعة ١١٥ كم/ساعة كما لو أنه يقود مركبة وهو مغمض العينين لمسافة ٣٠ مترا. وكانت رسالة الحملة إلى السائق أن زيادة السرعة تؤدي إلى احتمال كبير لوقوع حادث مميت، وزيادة في استهلاك الوقود وأجزاء المحرك والإطارات والفرامل، وانخفاض القدرة في السيطرة على المركبة، وكذلك انخفاض مدى الرؤية للسائق.

٧- دولة الكويت

تم إجراء العديد من الحملات المرورية في دولة الكويت لزيادة الوعي بالسلامة المرورية، وهذه الحملات شملت البنود التالية:

(أ) رسالة إلى الأب والأم وأبنائنا الطلبة ومستخدمي الطريق

شملت الرسالة مجموعة من التقارير المهمة منها ما يلي:

(١) أعط المشاة حقهم في العبور بسلام؛
(٢) لا توقف سيارتك على الخطوط الخاصة بعبور المشاة أو أمام المدارس؛
(٣) خفف سرعتك عند اقترابك من أماكن عبور المشاة وعند عبور الأطفال إلى المدارس؛
(٤) إهمالك في استخدام خطوط عبور المشاة فيه خطر عليك؛
(٥) لا تعبر الطريق إلا من أماكن عبور المشاة؛
(٦) امنح أولادنا فرصه عبور طريق بأمان؛
(٧) عند اقترابك من المدارس خفف سرعتك ليعبر أبناؤنا بسلام؛
(٨) تأكد من خلو مناطق عبور المشاة قبل مواصلة السير؛
(٩) قبل أن تعبر الطريق تأكد من خلوه من السيارات؛
(١٠) لا تعبر الطريق إلا إذا كانت الإشارة الضوئية تسمح لك بذلك[٢٦].

(ب) قواعد استخدام حزام الأمان[٢٧]

(١) إن الركاب الأماميين في السيارة يجب أن يربطوا حزام الأمان مهما كانت الظروف؛

(٢) يجب على كل الأطفال تحت سن ١٠ سنوات في المقاعد الأمامية أو الخلفية أن يربطوا الحزام الخاص بالأطفال أو يكونوا مع من هو مسؤول عنهم؛

(٣) إن كل من يخالف هذه القواعد يمكن أن يدفع غرامة تذكره بالاهتمام بحياته؛

---

(٢٦) انظر موقع الإنترنت http://moi.gov.kw/Arabic/showPage.asp.

(٢٧) انظر موقع الإنترنت http://moi.gov.kw/portal/vArabic/showPage.asp.

(٤) السائقون مسؤولون عن سلامة الركاب لغاية سن ١٥، أما الأشخاص في سن ١٦ أو أكثر فمسؤولون عن أنفسهم؛

(٥) الالتزام باستخدام حزام الأمان ملزم لكل فرد من خارج الكويت كما هو ملزم على المواطنين والمقيمين؛

(٦) إن الشرطي لا يجب أن يلاحظ مخالفات أخرى ليقوم بتحرير مخالفة قانون حزام الأمان، فمن الممكن للشرطي أن يحرر المخالفة في حالة مخالفة قانون حزام الأمان وحدها. كما ركزت الحملة على أن استخدام حزام الأمان مطلوب حتى في سيارات الأجرة وسيارات الرفع أو الحافلات للسيدات الحوامل.

(ج) حزام الأمان/المعايير والمواصفات

وقد تم في هذه الحملة التركيز على أهمية الحزام وأنواعه.

٨- الجمهورية اللبنانية

تجمع الشباب للتوعية الاجتماعية (إليازا)[٢٨]

أنشئت منظمة إليازا في عام ١٩٩٦ نتيجة لوفاة طالب هندسة بحادث سير مفجع، وذلك من أجل الوقاية من كافة أنواع الحوادث عبر جميع وسائل التوعية والتثقيف. ومنذ ذلك الحين شاركت إليازا في أكثر من ٦٠٠ ١ نشاطا وكذلك قامت بأكثر من ٢٥ حملة إعلامية للتوعية حول مواضيع الوقاية من الحوادث، وكذلك شاركت في إصدار العديد من الكتيبات والمناشير الخاصة بالتوعية عن الحوادث. وأكدت ذلك من الجانب التطبيقي، فنظمت أكثر من خمس وأربعين مناورة كانت هادفة إلى نشر المبادئ المتعلقة بالإنقاذ والإسعاف من حوادث السير. وفي مجال التوعية والتربية المرورية، قامت إليازا بنشاطات عدة ونجحت في تطوير برامجها داخل المدارس وشاركت في إدخال مواضيع السلامة المرورية ضمن المنهج التربوي الجديد وبالتحديد قامت إليازا بإعداد:

(أ) مشروع تعليم مبادئ القيادة السليمة عند شباب الغد الذي شارك فيه أكثر من مائة وعشرين ألف مشترك من الطلبة ما بين السادسة والثالثة عشرة من العمر؛

(ب) مشروع الوقاية من الحوادث المنزلية الذي شارك فيه ما يزيد عن عشرة آلاف طالب والذي يتضمن مسابقة تثقيفية تعرف الطالب على أهمية الوقاية من الحوادث المنزلية عبر إثارة الأخطار التي يمكن أن يتعرض لها في المنزل؛

(ج) توزيع ما يزيد عن مليون وربع مليون منشور وبوستر من إصدارات الجمعية داخل المدارس والمطالبة الدائمة للطلبة لإثارة وبحث مضمون المناشير مع أهلهم.

---

(٢٨) تجمع الشباب للتوعية الاجتماعية YASA عشر سنوات في مواجهة الحوادث (١٩٩٤-٢٠٠٤).

كما قامت إليازا ببرامج للشراكة مع الجامعات في لبنان خاصة وكون إليازا تأسست بعد وفاة طالب جامعي في حادث سير مروع، وقد قامت إليازا بالعديد من النشاطات داخل الجامعات اللبنانية ومنها:

(أ) تنظيم حوالي خمسين بحثا سنويا حول كافة الأسباب والحلول المتعلقة بالوقاية من الحوادث في لبنان من مختلف الجوانب العلمية؛

(ب) إدخال السيارات المحطمة نتيجة حوادث السير إلى حرم الجامعات بهدف لفت نظر الطلبة الجامعيين إلى مدى خطورة حوادث السير على المجتمع اللبناني.

٩- أسابيع المرور في دول مجلس التعاون الخليجي

تتنوع الفعاليات والبرامج في كل دولة، ومن أهم الفعاليات تبادل الوفود للتعرف على القوانين والأنظمة المعمول بها في دول مجلس التعاون لدول الخليج العربية والاستفادة من خبرات الآخرين؛ وكذلك إلقاء محاضرات للتوعية وإقامة نقاط للتوعية المرورية.

وتمثل أسابيع المرور بين دول مجلس التعاون أول نشاط شبه إقليمي في منطقة الإسكوا ويعكس جهود التعاون والتكامل فيما بين دولها. إن الدور الذي تلعبه التوعية في المجتمعات يكمن في المقام الأول في الوقاية من المخاطر سعيا نحو تحقيق هدف نبيل وهو المحافظة على الأرواح والممتلكات، وهذا الأمر يلقى الكثير من المسؤوليات والمهام الجسام على عاتق القائمين من أجل رسم وتنفيذ خطط التوعية. ومن هذا المنطلق جاء اهتمام دول مجلس التعاون لدول الخليج العربية بدعم جهود التوعية في مختلف القطاعات لا سيما في قطاع المرور وتفعيل الدور المناط بالأجهزة المعنية بهذا الشأن وتذليل كافة الصعاب التي تعترض طريقها.

إن الأمن المروري يعتبر من الأولويات التي توليها الدول في العصر الحديث أهمية خاصة لما له من انعكاسات مباشرة على النواحي الاجتماعية والاقتصادية وميزان القوى البشرية في أي مجتمع، ولعل تخصيص أسبوع مرور خليجي موحد للأمن المروري هو خير دليل على الوعي المتأصل لدى دول المجلس بأهمية الأمن المروري حتى يكون هذا الأسبوع فرصة لتبادل الخبرات والمعلومات ووضع الأسس اللازمة لتحقيق الأهداف المنشودة على صعيد السلامة المرورية، وقد بدأت أسابيع المرور في دول المجلس قبل عقدين من الزمن تقريبا. وخلال تلك المدة، أخذت حكومات تلك الدول ممثلة في الإدارات العامة للمرور بوضع البرامج والشعارات وذلك من أجل إيجاد نظام موحد بينها يخدم جميع المواطنين والمقيمين في هذه الدول وللحفاظ على السلامة المرورية. ومن الملاحظ خلال هذا الأسبوع أنه يتم تكثيف التوعية، كما أن تنوع شعاره من عام إلى آخر يعكس تنوع المداخل والمجالات التي يتبناها القائمون والمنظمون لهذه الفعالية بهدف الرقي بتفكير المواطن والمقيم ورفع درجة وعيه بالسلامة المرورية. وقد ابتدأ تنظيم أسابيع المرور منذ عام ١٩٨٤ كما هو موضح في (الجدول ٢٣)، ومن الواضح أنه قد تم اختيار شعار محدد لكل عام تتركز حوله النشاطات في مجلس دول التعاون الخليجي.

الجدول ٢٣- كشف بأسماء أسابيع المرور لدول مجلس التعاون الخليجي منذ العام ١٩٨٤ وحتى العام ٢٠٠٤

الشعار	الفترة	الأسبوع
حزام الأمان	٢٨ نيسان/أبريل - ٤ أيار/مايو ١٩٨٤	الأول

المشاة	١٩-٢٢ آذار/مارس ١٩٨٥	الثاني
الحد من السرعة	١٥-٢١ آذار/مارس ١٩٨٦	الثالث
مدلول الخطوط الأرضية	١٤-٢٠ آذار/مارس ١٩٨٧	الرابع
لا تنشغل بغير الطريق	٢٦ آذار/مارس – ١١ نيسان/أبريل ١٩٨٨	الخامس
سلامة المركبة	٢٥-٣١ آذار/مارس ١٩٨٩	السادس
السلامة المرورية للطفل	٢-٩ آذار/مارس ١٩٩٠	السابع
قيادة بلا حوادث مرورية	١٨-٢٤ نيسان/أبريل ١٩٩٢	الثامن
السلامة المرورية مطلب وهدف	١٠-١٦ نيسان/أبريل ١٩٩٣	التاسع
القيادة الوقائية تعني السلامة	٢-٧ نيسان/أبريل ١٩٩٤	العاشر
السرعة قاتلة	١٨-٢٤ آذار/مارس ١٩٩٥	الحادي عشر
سلامة المشاة مسؤولية الجميع	١٩٩٦	الثاني عشر
تجاوز الإشارة الحمراء خطورة بالغة	٨-١٣ آذار/مارس ١٩٩٧	الثالث عشر
ابتسامة أطفالك لا تطفئها بحادث	٢٥-٣٠ نيسان/أبريل ١٩٩٨	الرابع عشر
سلامتنا من سلامة بيئتنا المرورية	١٠-١٦ نيسان/أبريل ١٩٩٩	الخامس عشر
أحذر مفاجآت الطريق	١-٧ نيسان/أبريل ٢٠٠٠	السادس عشر
نحو جيل مروري واع	١٧-٢٢ آذار/مارس ٢٠٠١	السابع عشر
أعط الطريق حقه	٩-١٥ آذار/مارس ٢٠٠٢	الثامن عشر
قواعد المرور ضمان وأمان	٢٠-٢٧ آذار/مارس ٢٠٠٣	التاسع عشر
السلامة المرورية مسؤولية الجميع	٢٠-٢٦ آذار/مارس ٢٠٠٤	العشرون
قيادتك دليل أخلاقك	١٢-١٨ آذار/مارس ٢٠٠٥	الحادي والعشرون

المصدر: لجنة الأمم المتحدة الاقتصادية والاجتماعية لغربي آسيا (الإسكوا)، "مؤشرات السلامة المرورية والتشريعات المتعلقة بالمرور في دول مجلس التعاون الخليجي"، ٢٠٠٥.

خامسا- تحليل للوضع الراهن للسلامة المرورية

ألف- نظرة عامة

يمكن القول بأن النهضة العمرانية الشاسعة التي شهدتها دول المنطقة والتي صاحبها نمو في عدد السكان وارتفاع هائل في عدد المركبات، خاصة وأن السيارة تمثل واسطة النقل الأهم في مدن المنطقة في ظل غياب وسائط النقل الجماعي، ورغبة العديد في التنقل، والتغير في متطلبات الحركة بالنسبة للمنطقة، كل ذلك تسبب في زيادة مطردة في عدد المخالفات المرورية وما رافقها من زيادة في عدد الحوادث المرورية وفي عدد الإصابات والوفيات، مما يسبب أعباء ثقيلة ليس فقط على الاقتصاد الوطني ولكن على الموارد للأسر المنكوبة. ومع ذلك، فإن ما تخصصه الدول لبرامج معالجة مسببات هذه الحوادث المرورية ونتائجها وبالتحقق في إحصاءات الحوادث المرورية في دول العالم يتبين لنا أن دول منطقة الإسكوا تعاني من ارتفاع في معدلات الوفاة إذا ما قورنت بالدول المتقدمة، وهذا يعني أن هناك حاجة ماسة لرصد الجهود والإمكانيات لمواجهة هذا الوضع ومعالجة مسبباته.

لقد اتبعت الدول المتقدمة استراتيجيات واضحة وثابتة من أجل الحد من الكوارث المرورية، وتدل الإحصاءات على أن عدد القتلى في هولندا عام ١٩٧٤ بلغ ٣٢٦٤ وانخفض إلى ١١٦٠ وفاة فقط في عام ٢٠٠٠. ولا شك أن هذا كان نتيجة استراتيجية واضحة ومحددة بعيدة المدى، ويعطي دلالة واضحة على قدرة الدول على التصدي للحوادث المرورية ووضع استراتيجية واضحة لها من أجل رفع مستوى السلامة المرورية وقد حشدت لها جهودا كبيرة. ويبين (الجدول ٢٤) بعض الأمثلة على الأهداف التي وضعتها بعض الدول لخفض عدد ضحايا حوادث المرور، حيث يتبين ان الأهداف المحددة ترمي إلى خفض عدد ضحايا حوادث المرور بنسبة تصل إلى ٥٠ في المائة في فترة لا تتجاوز ٥ سنوات في فرنسا، ونجد أن المملكة العربية السعودية قد وضعت هدفا لخفض ضحايا حوادث المرور بنسبة تصل إلى ٣٠ في المائة في فترة ١٥ سنة، علما بأن إجمالي الخسائر السنوية في المملكة من جراء حوادث المرور قدر بحوالي ٢١ مليار ريال سعودي (ما يقارب ٤,٢ مليار دولار).

الجدول ٢٤- أمثلة على الأهداف المقررة حاليا لخفض عدد ضحايا حوادث المرور في مختلف بلدان العالم

البلد أو المنطقة	عام الانطلاق لتحقيق الهدف	العام الذي يتعين فيه تحقيق الهدف	الهدف المنشود لخفض عدد الأموات في حوادث الطرق
استراليا	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
		٢٠٢٥	-٧٥ في المائة
فرنسا	١٩٩٧	٢٠٠٢	-٥٠ في المائة
اليونان	٢٠٠٠	٢٠٠٥	-٠٢٠ في المائة
		٢٠١٥	-٤٠ في المائة
أيرلندا	١٩٩٧	٢٠٠٢	-٢٠ في المائة

الجدول ٢٤ (تابع)

البلد أو المنطقة	عام الانطلاق لتحقيق الهدف	العام الذي يتعين فيه تحقيق الهدف	الهدف المنشود لخفض عدد الأموات في حوادث الطرق
إيطاليا	١٩٩٨-٢٠٠٠	٢٠١٠	-٤٠ في المائة
ماليزيا	٢٠٠١	٢٠١٠	أقل من ٣ وفيات لكل ١٠ ٠٠٠ سيارة
هولندا	١٩٩٨	٢٠١٠	-٣٠ في المائة
نيوزيلندا	١٩٩٩	٢٠١٠	-٤٢ في المائة
بولندا	١٩٩٧-١٩٩٩	٢٠١٠	-٤٣ في المائة
المملكة العربية السعودية	٢٠٠٠	٢٠١٥	-٣٠ في المائة
السويد	١٩٩٦	٢٠٠٧	-٥٠ في المائة
المملكة المتحدة	١٩٩٤-١٩٩٨	٢٠١٠	-٤٠ في المائة
الولايات المتحدة الأمريكية	١٩٩٦	٢٠٠٨	-٢٠ في المائة

المصدر: التقرير العالمي عن الوقاية من الإصابات الناجمة عن حوادث المرور لعام ٢٠٠٤، ص ٩.

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

ولعل أكثر الأمور تعقيدا في موضوع السلامة المرورية يعود إلى طبيعة الإنسان وطرق نشأته وتربيته، والتي تعكس طريقة قيادة السيارة في أغلب الأحيان وهذه ظاهرة عامة؛ فالسائق في لبنان يهوى السرعة وبسبب توتره خلال سنوات الحرب نجد أنه يخالف القوانين المرورية بشكل مستمر، كما يشكل غياب الرقابة المرورية الصارمة في بعض البلدان سببا هاما في الحوادث المرورية.

وسيتم استعراض أبواب الدراسة وإظهار الجوانب الإيجابية منها والسلبية متى وجدت، ويتم بعدها تحديد التوصيات اللازمة تحت كل بند منها. ومن المهم التوضيح هنا أن هذه الدراسة قد تناولت العديد من الأمور التي تؤثر في السلامة المرورية لكنها لم تغط حصرا كامل الجوانب التي يجب التطرق إليها عند البحث في موضوع السلامة المرورية، وبعضها يصعب توثيقه خاصة مدى الرقابة المرورية ومتابعة تطبيق قانون السير بكامل بنوده. وهذا الأمر هو غاية في الأهمية ويمثل جانبا أساسيا يؤثر سلبا على مستوى السلامة المرورية.

باء- التشريعات الحالية فيما يتعلق بالإجراءات والمخالفات المرورية والعقوبات

بالنظر إلى الدول التي تم عرضها في الدراسة يتبين أن هناك العديد من النقاط الإيجابية والسلبية التي يمكن تلخيصها بالتالي:

١- النقاط الإيجابية

(أ) يمكن القول بأن قوانين المرور في كافة الدول قد تناولت بإسهاب ووضوح كل متطلبات الطريق والسائق، وأنها تمتاز بوضوح وتفصيل أنواع المخالفات والعقوبات التي يتوجب فرضها في حالة المخالفة؛

(ب) امتازت بعض الدول، مثل الإمارات العربية المتحدة وسلطنة عمان، باستخدام الموقع الإلكتروني لتعريف سائق المركبة بالمخالفات المستحقة عليه؛

(ج) امتازت الدول في الدراسة، باستثناء البحرين ولبنان وقطر بأنها وضعت نظاما لاحتساب النقاط في المخالفات المرورية، وإن كان هناك تفاوتا في عدد النقاط المحتسبة لمخالفة محددة، وعدد النقاط التي يتم تجميعها قبل سحب الرخصة. وعلى سبيل المثال، فإن عدد النقاط المحتسبة لبعض أنواع المخالفات مبين في (الجدول ٢٥)؛

الجدول ٢٥- مقارنة في عدد النقاط المحتسبة لبعض أنواع المخالفات في بلدان عربية مختارة

نوع المخالفة	البلد				
	الأردن	الإمارات العربية المتحدة	المملكة العربية السعودية	سلطنة عمان	الكويت
تجاوز إشارات المرور	٤	٥	٦	١	٤
تجاوز مدى السرعة	٤ (إذا تجاوز أكثر من ٤٠ كلم/ساعة) ١ (لأقل من ذلك)	١	٦	٣ أكثر من ٨٠كم/ساعة تجاوز) ٢ (٥٠ م-٨٠كم/الساعة/تجاوز)	٤
السير في عكس اتجاه السير	٤	٣	٦	٣	٤
القيادة في حالة سكر	لم يحدد		٦	٣	لم يحدد
إلقاء الفضلات من السيارة	١	٢	لم يحدد	٢	
قيادة المركبة أثناء فترة حجز الرخصة	٤	لم يحدد	لم يحدد	لم يحدد	٣
عدم ربط حزام الأمان	لم يحدد	٣	لم يحدد	لم يحدد	لم يحدد
قيادة مركبة تحدث تلوثا للبيئة	لم يحدد	٢	لم يحدد	لم يحدد	١

بالنظر إلى هذا الجدول يتبين أن هناك فروقا واضحة في نظام إحتساب النقاط لوقوع المخالفات، كما يلاحظ أن هناك مخالفات لا يتم إحتساب نقاط عليها، مثل ربط حزام الأمان الذي ورد في الإمارات العربية المتحدة بينما قيادة مركبة تحدث تلوثا لم يحتسب لها نقاط إلا في الأردن والكويت. ومن المهم توضيح الاختلاف هنا في عدد النقاط التي يتم جمعها قبل سحب الرخصة من السائق. ففي الأردن نص النظام على ١٦ نقطة بينما بلغ ١٨ نقطة في المملكة العربية السعودية و ١٤ نقطة في الكويت. ومن المهم ذكره هنا أنه بالرغم من تحديد القانون لموضوع تسجيل النقاط على سجل السائق المخالف، إلا أن ذلك يبقى في كثير من الأحيان نظريا ولا يتم تطبيقه في الواقع.

(د) وجود مرونة في النظام بحيث يسمح بإدخال التعديلات من خلال اللوائح التنفيذية، وقد تبين هذا جليا في إدخال مخالفات استخدام الهاتف الخليوي وإدخال نظام إحتساب النقاط.

٢- النقاط السلبية

(أ) عدم إشارة القوانين إلى التقنية المستخدمة لضبط المخالفات بشكل واضح، يضاف إلى ذلك ان نسبة تحصيل المخالفات، في لبنان مثلا، دون المطلوب ولا توضح القوانين بشكل واضح الإجراءات التي تتخذ بحق الأشخاص الذين لا يسددون مخالفاتهم. وعلى سبيل المثال، في المملكة الأردنية الهاشمية لا يتم تجديد رخصة المركبة إلا إذا سدد صاحبها كافة المخالفات المرورية المستحقة عليه؛

(ب) العديد من المخالفات التي وضعت لها عقوبات ولم يتم أبدا ضبطها، مثل رمي النفايات من السيارة أو إخراج غازات عادمة بشكل ملحوظ، تفقد قانون السير الكثير من مصداقيته.

٣- المقترحات

(أ) إن نظام احتساب النقاط في المخالفات المرورية يعتبر تطورا إيجابيا، وقد استجابت له معظم الدول تحت الدراسة، ولكن يجب التنويه هنا إلى أنه في معظم الأحيان موجود على الورق ولا يتم تطبيقه حاليا. ولا بد من التأكيد على وجوب أن يأخذ هذا النظام مجرى التنفيذ نظرا لكونه يظهر السائقين المخالفين بدرجة يستوجب معها سحب رخص القيادة عنهم وإخضاعهم لبرامج تدريبية خاصة، وفي حال تكرار المخالفات بشكل يجعل من السائق وسيلة للحوادث المرورية يجب سحب الرخصة منه نهائيا؛

(ب) بالرغم من شمول قوانين السير للدول المعنية بالدراسة لتفصيل واسع عن أنواع المخالفات وعقوباتها والإجراءات التي يتم فيها احتجاز المركبات عند ارتكاب مخالفات محددة، إلا أن هذه القوانين بالنظر لكثير من السائقين لا تشكل عبئا نظرا لعدم تنفيذها، ويعود السبب في ذلك كما هو في لبنان إلى عدم التدريب الكافي لرجال المرور والذين هم غير متفرغين لهذه المهمة كما هو الحال في الأردن أو دول الخليج مثلا، أو يكون السبب عدم توافر العدد الكافي من رجال السير المخولين بملاحقة المخالفين لقوانين السير. ولا بد من التوصية هنا بتخصيص العدد الكافي من رجال المرور المدربين على الطرق إضافة إلى إيجاد مستوى صحيح من التطبيق مع تشديد العقوبات والاستفادة من التقنيات الحديثة من قبل رجال المرور لتحسين مستوى التطبيق والالتزام؛

(ج) يجب أن تتركز جهود الدول المعنية أكثر نحو إيجاد آلية التنفيذ للقوانين السارية وليس لتحديثها كأولوية.

جيم- ترخيص مدارس تعليم القيادة والسائقين

١- النقاط الإيجابية

(أ) هناك العديد من المدارس الخاصة والمزودة بالوسائل الحديثة للتدريب، مع وجود كتيبات خاصة للتدريب النظري، والسيارات المجهزة والمعدة خصيصا للتدريب، ومع وجود علامات تميز سيارات التدريب لتنبيه السائقين الآخرين لأخذ الحذر؛

(ب) في الأردن، كما هو الحال في بعض دول الخليج، لا يمكن للشخص الذي يتقدم لامتحان القيادة أن يتقدم للامتحان العملي قبل أن يجتاز الامتحان النظري بنجاح؛

(ج) يجري الامتحان العملي في الشوارع العامة حتى يمكن أن يتم فحص المتقدم للامتحان تحت الظروف التي ستواجهه مستقبلا وليس في ميدان مغلق ومحدد؛

(د) تتوفر لدى بعض الدول الفرصة لتعليم القيادة مع مجسمات مقلدة لتعليم مهارات التحكم الأساسية للقيادة قبل أن يبدأ التدريب في الشوارع العامة.

٢- النقاط السلبية

(أ) لا يوجد برنامج واضح لتدريب المتدربين والذين يجب أن تتوفر فيهم مؤهلات خاصة، وقد ظهر في الزيارات الميدانية أن الكثير من المدربين لا يعيرون اهتماما لأبسط قواعد السلامة مثل ربط حزام الأمان أو استخدامهم الهاتف النقال أثناء تعليم القيادة؛

(ب) لا يمكن اعتبار الامتحان العملي مقياسا لمدى تمكن السائق مستقبلا من القيادة، ولا يتم مثلا تقييم الشخص طالب رخصة القيادة مع المهارات الأساسية وكذلك على سلوكه أثناء القيادة. ففي لبنان يتم الامتحان العملي خلال دقائق معدودة، ولا تسجل في الامتحان نقاط لكل جانب من القيادة كاتباع الإشارات المرورية أو أخذ المسرب الصحيح عند الدوران وغيره. وهذا يعني أنه من الصعب تقييم المهارات الحسية عند طالب الرخصة وذلك لضيق وقت الامتحان؛

(ج) من الملاحظ أن الهدف الرئيسي عند معظم مدارس التدريب هو الحصول على الرسوم المطلوبة ودون التأكيد على حضور الدروس النظرية والعملية، وخاصة أن الرسوم المقررة للتدريب تكون محددة مما يدفع مدارس التدريب لاختصار ساعات التدريب العملي.

٣- المقترحات

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

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

(ج) استحداث رخصة مؤقتة لمدة عام تمنح للناجحين في امتحان القيادة، على أن تتحول إلى رخصة دائمة أو لفترة طويلة في حال عدم ارتكاب أية مخالفات مرورية واضحة؛

(د) نظرا للازدياد الكبير 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 جديا في استخدام أجهزة محاكاة متقدمة لاختبار السائقين كما هي الحال في بعض الدول المتقدمة.

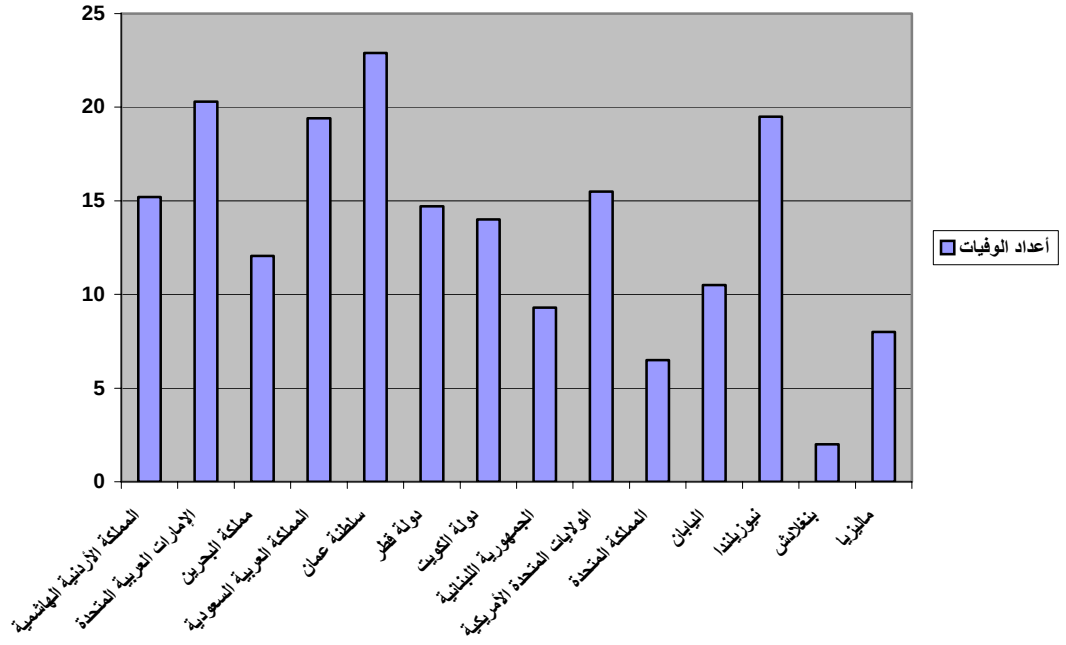
(•) لا بد من تشديد متطلبات امتحان القيادة للمركبات الثقيلة ووسائل النقل العام والتأكد من الفحوصات الطبية للمتقدمين، بما في ذلك الفحوص الطبية الخاصة للحالة النفسية والعصبية. كما يجب التأكد من إلمامهم بميكانيك السيارات وإدراكهم لطرق فحص المركبات والتأكد من صلاحيتها.

دال- إحصاءات حوادث المرور

تعتبر إحصاءات المرور العمود الفقري لأي تشخيص في الخلل الحاصل بسبب الحوادث المرورية وتوجيه الأنظار نحو النواحي التي هي بحاجة إلى معالجة سريعة. وقد تبين من خلال هذه الدراسة صعوبة الحصول على الإحصاءات اللازمة واختلاف قيمها باختلاف مصادر جمعها، كما هو الحال في لبنان، وكذلك إلى الافتقار إلى التحليلات. ويمكن القول إن عدم وجود نموذج واضح وشامل في تحقيقات الحوادث المرورية وعدم وضوح التعريفات لأسباب الحوادث يجعل الاستفادة منها في كثير من الأحيان أمرا بالغ الصعوبة.

وبالنظر إلى الإحصاءات عن الحوادث المرورية والتي تم عرضها في الفصل الثالث، وبمقارنتها مع الإحصاءات المرورية في بعض دول العالم الأخرى[٢٩]، وبالنظر إلى مؤشر الوفيات لكل ١٠٠ ألف نسمة كما هو موضح في (الشكل ٥)، فإنه يتبين أن سلطنة عمان تعاني من أعلى نسبة، ولو أن وضع معظم هذه الدول مقبول مقارنة مع الدول التي تمت دراستها ومقارنتها مع الدول المتقدمة مثل الولايات المتحدة الأمريكية واليابان. وبالتحقيق (بالشكل ٥)، يتبين أن بنغلادش تعطي أفضل الإحصاءات مما قد يوحي بأنها من أحسن دول العالم من ناحية السلامة المرورية على الطرق وأنها تتمتع بوضع سلامة مروري متميز، إلا أنه من المعلوم أن هذا الاستنتاج غير صحيح ويعزى بشكل رئيسي إلى أن عدد المركبات في بنغلادش قليل جدا بالنسبة لعدد السكان مقارنة بالدول الأخرى مما يعني أن مؤشر عدد الحوادث المرورية بالنسبة لعدد السكان سيكون منخفضا.

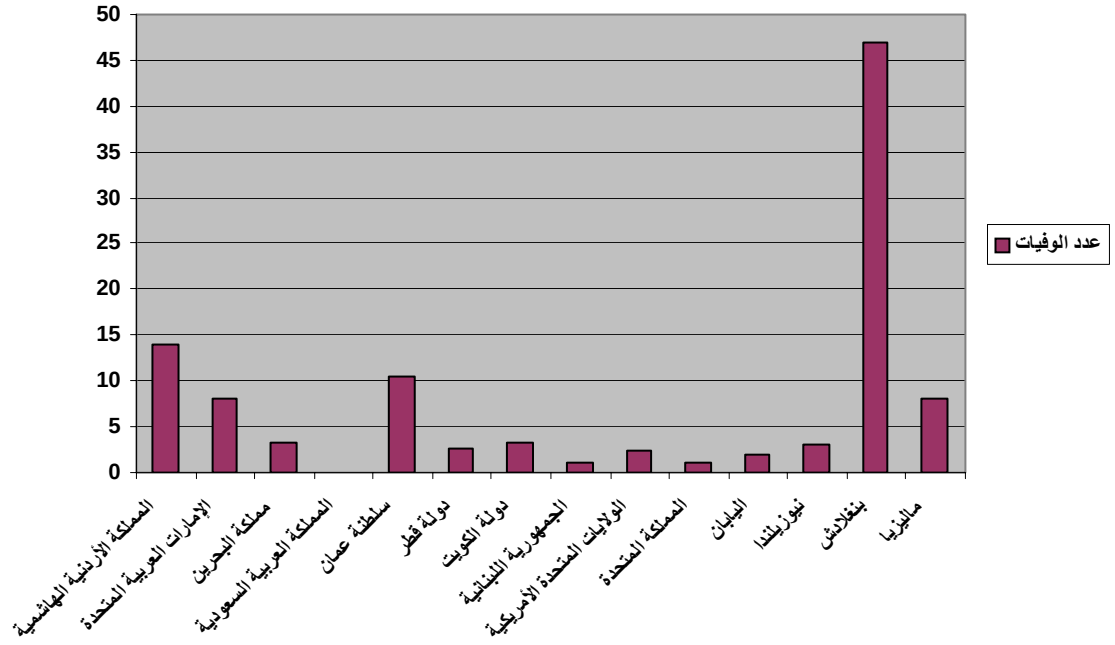
الشكل ٥- مؤشر عدد الوفيات لكل ١٠٠ ألف نسمة في بعض الدول العربية وغير العربية



وبالنظر إلى (الشكل ٦) والذي يتناول مؤشر عدد الوفيات بسبب الحوادث المرورية لكل ١٠٠٠٠ مركبة، فإن الاستنتاجات التي تم طرحها أعلاه تبدو معاكسة تماما، وتظهر أن بنغلادش هي الأسوأ بين الدول المستعرضة، بينما اليابان والمملكة المتحدة ونيوزيلندا والولايات المتحدة الأمريكية هي الأفضل.

(٢٩) G.D Jacobs and Amy Aeron Thomas. A Review of Global Road Accident Fatalities, 65th Road Safety Congress, 1-8 March 2000, p. 8-9.

الشكل ٦- مؤشر عدد الوفيات لكل ١٠ آلاف مركبة في بعض الدول العربية وغير العربية



وبالنسبة للدول التي تم استعراضها في هذه الدراسة يتبين ان لبنان هو الأفضل (وقد يعود السبب في ذلك كما ذكر سابقا إلى أن عدد الوفيات أكبر بكثير مما تظهره الإحصاءات المرورية)، وتأتي الكويت في المرتبة الثانية؛ ومن المهم ملاحظة أن هذا المؤشر، الذي يأخذ عدد المركبات التي تتسبب في الحوادث المرورية مباشرة في الاعتبار، يعكس الصورة الأكثر حقيقة لوضع السلامة المرورية. ومن المهم ملاحظة أنه في الدول التي تمت دراستها هناك ارتفاع في مؤشر الحوادث المرورية بغض النظر عن أي المؤشرين يتم اعتماده، ويمكن القول بأنه قد يكون من المستحسن أن يتم وضع مؤشر آخر يتم فيه أخذ عدد المركبات، وكذلك معدل المسافة بالكيلومترات التي تقطعها كل مركبة. وهذا المؤشر يدل على عدد الوفيات بالنسبة إلى المعدل السنوي للمسافة التي تجتازها المركبة الآلية قياسا بملايين الكيلومترات، وهذا المؤشر يأخذ في الاعتبار ليس فقط عدد المركبات المسجلة ولكن معدل المسافة التي تقطعها المركبة في السنة، بيد أنه من الضروري توفر البيانات الخاصة في كل دولة لتحديد هذا المؤشر.

١- <u>النواحي الإيجابية</u>

(أ) لقد تم استعمال الحاسب الآلي في الكثير من دول الخليج والأردن في إدخال المعلومات مما يجعل إجراء التحليلات الإحصائية أمرا يسيرا لديها؛

(ب) تم تحديث نموذج الحوادث المرورية كما حدث في لبنان مؤخرا، كي يشمل كافة البيانات المطلوبة عند إجراء تحاليل الحوادث بأقسامها المختلفة.

٢- <u>النواحي السلبية</u>

(أ) عدم وجود العدد الكافي من محققي الحوادث مما يجعل من تجميع البيانات الكافية عن الحوادث أمرا غير ممكن، وبالتالي فإن عدد الحوادث والإصابات المسجلة لا يعكس الإحصاءات الدقيقة والشاملة؛

(ب) عدم استخدام التعريف الدولي للوفاة الناتجة للحادث المروري بعد مرور ثلاثين يوما من وقوع الحادث، خاصة في لبنان، مما يعني أن كثيرا من الأرقام المسجلة لحالات الوفاة أقل من الواقع وبالتالي عدم إعطاء الصورة الحقيقية للمشكلة المرورية؛

(ج) عدم وجود تفاصيل لموقع الحادث في قاعدة بيانات الحوادث مما يجعل مسألة تحديد أماكنها بالدقة أمرا غير ممكن، وهذا يعني صعوبة تحديد النقاط السوداء بدقة لوضع الحلول الناجحة لمعالجتها.

٣- المقترحات

(أ) لا بد من التفكير في وضع استراتيجية لتوحيد قاعدة بيانات عن الحوادث المرورية في دول المنطقة ليتم مقارنتها على أسس صحيحة، وحيث يتم لاحقا التأكد من فعالية الاستراتيجيات المقترحة والتي تتضمن بمجملها خفض ضحايا الحوادث المرورية بنسب معينة.

(ب) لا بد من تطوير وتحسين نظام معلومات الحوادث بإدخال ميزة تحديد المواقع الجغرافية للحادث بالطرق الحديثة مثل نظام GPS.

هاء- التوعية والتربية المرورية

يمكن القول بأن العامل البشري يلعب الدور الأكبر في الحوادث المرورية، وقد بينت الإحصاءات أن هذا العامل هو المسبب الأكبر للحوادث المرورية في جميع الدول التي تم استعراضها، وهذا يؤكد على ضرورة أن يعطى موضوع النوعية المرورية اهتماما أكبر من الذي يحظى به، وأن يتم التركيز على التربية المرورية منذ الطفولة، وترسيخ المفاهيم الأساسية والصحيحة عن السلامة المرورية.

وقد تم تقدم في الخطوات التي تقوم بها الجهات الأمنية المناط بها موضوع السلامة المرورية أو النشاطات التي تتعهدها الجمعيات الأهلية بطريقة مباشرة أو غير مباشرة، وما تقوم به وزارات التربية والتعليم في دول المنطقة في مناهجها الدراسية المختلفة وبمراحلها المختلفة.

١- النقاط الإيجابية

(أ) ظهر أن هناك دعما جيدا للجمعيات الأهلية التي تعمل في مجال السلامة المرورية خاصة عند نشأتها، وهذه الجمعيات تقوم بإصدار العديد من النشرات وإقامة حملات التوعية المرورية؛

(ب) ظهرت وسائل حديثة لنشر مبادئ التوعية المرورية خاصة تلك التي طبقت بإدخال التعليم الإلكتروني والذي يمكن من خلال زرع المفاهيم الأساسية للسلامة المرورية بطريقة محببة في ظل استخدام تقنيات حديثة؛

(ج) إقامة أسابيع المرور للتوعية خاصة في دول الخليج والتي تغطي كل عام جانبا هاما من السلامة المرورية، إضافة إلى المشاركة في يوم المرور العالمي كما هو الحال في الأردن والذي تتركز فيه الحملات الإعلامية على مختلف وسائل الإعلام المسموعة والمرئية والمقروءة.

٢- النقاط السلبية

(أ) لا يوجد مخطط واضح لخطة شاملة تربوية تحدد المناهج المختلفة التي يجب أن تقدم منذ المراحل الدراسية الأولى وحتى نهاية المرحلة الدراسية، وإعداد المدربين المؤهلين لتقديم هذه المناهج؛

(ب) لم يتم إجراء تقييم لمدى فعالية البرامج والنشاطات المقدمة في أيام وأسابيع المرور، ودراسة إن كانت هناك حاجة لتغيير المنهج التقليدي المتبع من عرض برامج تلفزيونية مختصرة وإلقاء المحاضرات عن السلامة المرورية، وجوانب التمويل لها حيث يتبين غياب دور القطاع الخاص في هذا المجال بشكل فعال يضمن نجاح فعاليات أسابيع المرور؛

(ج) لوحظ أن العديد من الجمعيات الأهلية العاملة في مجال السلامة المرورية غنية بعدد المنتسبين إليها ولكنها تعاني من ضعف إنتاجها نظرا لاختصار نشاطاتها على شخص واحد أو عدة أشخاص، ولا بد لهذه الجمعيات من تنويع نشاطاتها وإشراك أكبر عدد فيها، خاصة من حيث ضرورة إشراك النساء والأطفال في نشاطاتها المختلفة.

٣- المقترحات

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

(ب) الاهتمام بالحدائق أو المدارس المرورية المخصصة للأطفال والتي يمكن أن تساهم بشكل فعال في غرس المهارات الأساسية والممارسات الجيدة في موضوع السلامة المرورية، مع مراعاة الإشراف التربوي المتواصل على نشاطات هذه المرافق الهامة، ونشرها في أماكن مختلفة لتعم الاستفادة منها للجميع؛

(ج) المشاركة في أسبوع المرور العالمي وذلك للاستفادة من خبرات الدول المتقدمة في وضع برامج التربية المرورية المناسبة مع التأكيد على أن روح هذه الأسابيع يجب أن تنسجم مع احتياجات دول المنطقة.

سادسا- التوصيات

١- أظهرت الدراسة أن هناك بعض الممارسات الحسنة في معالجة المشاكل المرورية والتي تقوم بها بعض الدول التي تم دراسة السلامة المرورية فيها، ومن المفيد ان تعمم الفائدة على باقي الدول والتي لا تتم فيها مثل هذه الممارسات. ويبين (الجدول ٢٦) بعض هذه الممارسات الحسنة وزمن إدخالها وطرق متابعة تطبيقها، ومن المهم التأكيد هنا على أنه يجب وضع المعايير لقياس درجة نجاح تطبيق هذه الممارسات ودراسة مدى تأثيرها المباشر على تحسين الوضع المروري وخفض الحوادث المرورية.

الجدول ٢٦- بعض الممارسات الحسنة التي تطبق في بعض بلدان الإسكوا

الدولة	الممارسة الجيدة	زمن إدخالها	الفئة المعنية	طريقة متابعة تطبيقها	ملاحظات
المملكة الأردنية الهاشمية	إنشاء معهد المرور الأردني	١٩٩٦	- رجال المرور؛ - مدارس تدريب القيادة؛ - السائقون؛ - فئات أخرى مختلفة.	يتم تقييم برامج التدريب في معهد المرور، عن طريق توزيع استبيان في نهاية كل دورة	يهيئ المعهد ميدانا مخصصا لتدريب السائقين وبرامج مخصصة لمدربي القيادة إضافة إلى جهاز متطور لمتابعة إحصاءات الحوادث وتحليلها
مملكة البحرين	١- تدريب مدربي التوعية المرورية في جميع المدارس الابتدائية.	أربع دورات عملية مدة كل واحدة ٤ أيام ابتداء من ٢٠٠٤	الأساتذة المشرفون على الأطفال بين ٦-١٢ عاما	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
	٢- مشروع التوعية المرورية المستمر لطلبة الثانوية العامة.	معدل ٣ محاضرات سنويا في كل مدرسة ثانوية بالمملكة ابتداء من شباط/فبراير ١٩٩٩ حتى ٢٠٠٥ وهو مستمر	١٤-١٨ عاما (الشباب والمراهقون)	محاضرات توعوية وسلوكية يرتب لها قسم العلاقات العامة بالإدارة العامة للمرور ويقدمها رجال المرور المعدون لذلك	التعاون بين وزارة الداخلية ووزارة التربية
	٣- مشروع الرياض للتوعية المرورية في المدارس الابتدائية وعددها ٥٤ روضة ويتم زيادة أعدادها بشكل مستمر.	ابتداء من تشرين الأول/أكتوبر ١٩٩٤ وحتى ٢٠٠٥ وهو مستمر	الأطفال ٦-١٢ عاما	أساتذة التوعية المرورية ورجال المرور	بتمويل عدد من المؤسسات في المملكة والتنسيق بين اللجنة العامة للسلامة على الطريق ووزارة الداخلية
الإمارات العربية المتحدة	٤- استخدام الصندوق الذكي في السيارة.	تحت التجربة	السائقون	يتم تسجيل مخالفات السرعة إلكترونيا	يتطلب تطبيق هذه الممارسة موافقة دائرة ترخيص المركبات
المملكة العربية السعودية	٥- خريطة الحوادث المرورية.	١٤٢٥●	الجهات المختصة لجمع بيانات الحوادث المرورية	يتم إصدار خرائط تشمل كافة المعلومات عن وضع السلامة المرورية	يتطلب وجود وتطبيق نظام GPS

٢- من الواضح أن برامج تحسين السلامة المرورية في منطقة دول الإسكوا يتم معالجتها بشكل وطني، ولا توجد هناك جهود من أجل زيادة التعاون الإقليمي في هذا المجال. وإن ظهور بعض التجارب مثل أسابيع المرور في دول منطقة الخليج قد ساهمت بشكل أولي في الإعداد المشترك لحملات التوعية، إلا أن هناك حاجة إلى المزيد من عمليات التخطيط وجمع المعلومات وتوحيد برامج التوعية والتربية المرورية بين دول منطقة الإسكوا، والمشاركة في النشاطات التي تقوم بها منظمة الصحة العالمية في منظومة الأمم المتحدة وخاصة فيما يتعلق بمشاركة الدول الفعالة في أسبوع المرور العالمي.

٣- لا تزال مشكلة السلامة المرورية تعامل وكأنها مشكلة محدودة ولا تحتاج إلى تضافر الجهود ورصد المخصصات اللازمة من أجل وضع الحلول وزيادة الرقابة المرورية ووسائل ملاحقة المخالفين وتمويل الدراسات العملية وإدخال التكنولوجيا الحديثة سواء في برامج التربية والتوعية المرورية أو في مدارس تدريب القيادة وتأهيل الجهاز المختص بالسلامة المرورية.

٤- إن تعدد الجهات التي تتناول موضوع السلامة المرورية يتطلب أن تكون هناك لجنة وطنية للسلامة، كتلك التي أنشئت في الأردن والبحرين والمملكة العربية السعودية، تتولى التنسيق بين الجهات المختلفة ويخول لها صلاحية إعداد البرامج والمراقبة والمتابعة ووضع استراتيجيات واضحة تهدف إلى خفض الحوادث والإصابات المرورية.

٥- تم طرح العديد من المقترحات في الفصل السابق تحت كل بند تم عرضه في هذه الدراسة، ويمكن لكل دولة النظر في الجانب الذي يعنيها من أجل معالجة المشكلات التي تخصها وذلك بغية تحسين وضع السلامة المرورية لديها.