



مدى فاعلية قانون المرور في الحد من المخالفات والوقاية من الحوادث المرورية

حسن صويح البركي *

كرار ماجد الجياشي

مديرية مرور محافظة المثنى

ملخص	معلومات المقالة
تُشكل الحوادث المرورية واحدة من أهم مشكلات المرور في العالم، وهي ظاهرة تخالف أعراف المجتمع وطموحاته لما ينتج عنها من ضحايا سواء سائقي المركبات أو مستخدمي الطريق، أو ممتلكات مادية، وأصبحت أشد وطأة على المجتمعات من المخاطر الأخرى كالحروب مثلاً، إذ أنها حرب ليست مثل الحروب الأخرى، لأن الحروب تقوم لتنتهي في يوم ما، أما الحوادث المرورية فهي حرب مستمرة تلتهم موارد الدول وتفتك بجميع فئات المجتمع وتسبب الكثير من الأضرار والتلف في الممتلكات الخاصة والعامة، ولقد برزت الوفيات الناجمة عن حوادث المرور بحجم يدعو إلى القلق في كثير من دول العالم ففي الوقت الذي تتناقص فيه أعداد الوفيات عن الأمراض بصفة عامة بفضل التطور في الطب العلاجي والطب الوقائي وصحة البيئة نجد أن أعداد الوفيات من حوادث المرور تأخذ بالازدياد.	تاريخ المقالة: تاريخ الاستلام: 2020/9/13 تاريخ التعديل: 2020/9/30 قبول النشر: 2020/11/8 متوفر على النت: 2021/3/27
وتعد مشكلة الحوادث المرورية من اعقد المشكلات الانسانية المعاصرة على درجات متفاوتة بين المجتمعات، فاذا كانت المركبة هي احد اهم المخترعات العصرية الحديثة واهم الادوات الرئيسة في حركة المرور، فإنها على الرغم مما حققته للبشرية من منافع عديدة، فإن لها أثراً سلبية سواء على الصحة العامة لأبناء المجتمع أو في مجال الطاقات المستنفذة فيه، وهو ما ينعكس سلباً على التنمية في المجتمع، إذ تفوق الخسائر التي تسببها الحوادث المرورية غيرها من الخسائر الناجمة عن مختلف الجرائم فقد اصبح عدد الضحايا من وفيات وجرحى ومعاقين الناجمة عن الحوادث المرورية تتجاوز الذين يقتلون أو يتأثرون سنوياً بمختلف أشكال الصراعات والنزاعات الأمنية على المستوى الدولي، ومن هنا تأتي أهمية الدراسات للحوادث المرورية التي تعد بمنزلة التحليل الديناميكي الذي يسلط الضوء على العوامل المساهمة في وقوعها، ويبرز اسهام الباحثين في دراسة المشكلات الناجمة عنها في محاولة للحد من المفقود في الارواح والممتلكات، ولهذا فان تحقيق سبل السلامة المرورية لمستخدمي الطرقات في ظل الارتفاع في اعداد الحوادث المرورية، يحتم المحافظة على سلامة الجميع من مستخدمي الطرق، كمطلب حيوي لمواجهة مثل هذه المشكلات في العالم، وان تطبيق قانون المرور وقواعده يمثل الحل الأمثل لمواجهة هذه المشكلة، إذ انه يضم العقوبات المناسبة للمخالفين والتي تمثل الرادع المادي والمعنوي للحد من المخالفات بالتالي تحقيق السلامة المرورية وتضمينها للوقاية من الحوادث المرورية.	الكلمات المفتاحية: قانون المرور المخالفات الحوادث المرورية

© جميع الحقوق محفوظة لدى جامعة المثنى 2021

المقدمة

ان حوادث المرور التي ينتج عنها اضرار سواء تمثلت تلك الاضرار بالاصابات لا يمكن النظر اليها كمبدأ ثابت في كل الحوادث لهذا بشكل دمار يلحق بالممتلكات العامة والخاصة او بشكل اضرار جسيمة للممتلكات الشخصية، فانها من المماركات التي تلحق بالأفراد يعد مرتكبها مسؤولاً جنائياً عن امكن اثبات الرابطة التي تربط بين الفعل ونتائجه بين خطأ السائق ووقوع الحادث وما يخلفه من أثار كالتلف او الاهمية اذ انها تحدد نوع الخطأ الذي وقع فيه المخالف ومقداره

*الناشر الرئيسي : E-mail : abasf1982324@gmail.com

منهج البحث: استخدم الباحثان المنهج الوصفي لبيان العوامل المسببة للحوادث المرورية وتوضيح فقرات قانون المرور في الحد من المخالفات والوقاية من الحوادث.

هيكلية البحث: تضمن البحث ثلاث مباحث، وضح المبحث الأول بمفهوم الحوادث المرورية وأنواعها، واختص المبحث الثاني بعرض أسباب الحوادث المرورية، وبين المبحث الثالث قانون المرور ودوره في الحد من المخالفات والوقاية من الحوادث المرورية، واختتم البحث باستنتاجات ومقترحات مهمة ومفيدة اذا دخلت في حيز التنفيذ من قبل الجهات المختصة، فضلاً عن مجموعة متنوعة من المصادر والمراجع.

المبحث الأول: مفهوم الحوادث المرورية وأنواعها

من بين أهم المفاهيم التي فسرت معنى الحادث المروري التعريف الذي جاء به (Barker) مدير المعهد المروري الأمريكي، الذي عرفه بأنه عبارة عن أحداث تقع دون سابق توقع أو تدبير بما يتوفر لها من فرص للحدوث وينتج عنها نتائج سلبية غير مرغوبة، بينما فسره آخرون بأنه كل فعل خاطئ أو أمر طارئ يقع على الطريق تكون المركبة فيه طرفاً أول والإنسان المصاب والممتلكات المتضررة طرفاً آخر، في حين وصفه المركز القومي العربي للبحوث الاجتماعية والجنائية بأنه واقعة غير متعمدة تنتج عنها وفاة أو إصابة الأشخاص أو إحداث تلف في الممتلكات العامة والخاصة نتيجة استخدام المركبة على الطريق⁽¹⁾، ومن خلال ذكر مفاهيم الحوادث المرورية يتضح ان الحادث المروري يتطلب توفر عدة ضوابط ومعايير، أولها وأهمها هو وجود أضرار وخسائر من جرائه سواء أكانت هذه الخسائر مادية أو بشرية⁽²⁾، كذلك يجب أن تكون فيه واسطة النقل (المركبة) حاضرة وطرفاً أساسياً من أطراف الحادث، لذا فإن عدم توفر أي شرط من الشروط السابقة سوف يغير من الوصف العام للحادثة ويصبغ الواقعة بصبغة عرضية أو جنائية وعلى أثر ذلك عمدت هيئة الأمم المتحدة إلى تصنيف الحوادث المرورية حسب درجة خطورتها ومقدار الأضرار الناجمة عنها إلى ما يأتي⁽³⁾:

1- الحوادث المرورية البسيطة: تتمثل بالحوادث التي لا ينتج عنها أية إصابات جسيمة للأفراد وتكون الأضرار الناجمة عنها في المركبات أو الممتلكات الأخرى بسيطة بعض الشيء لا يتطلب إصلاحها جهداً كبيراً أو نفقات مالية باهظة.

متمثلاً في ارتكابه للمخالفة التي آلت به الى وقوع الحادث، ويرى البعض ان نصوص القانون غالباً ما تأتي مقيدة لرغبات وسلوك الافراد وتتضمن فرض عقوبات لمخالفاتها، ولكن الواقع يشير الى ان نصوص القانون هي في مجملها محققة لرغبات الافراد وتمنحهم قدراً كبيراً من الحرية في الحركة والسلوك ولكن في اطار الصالح العام للمجتمع، وان قوانين السير لم تسن الا لحماية افراد المجتمع من الوقوع كضحايا للحوادث المرورية نتيجة استعمالهم الطريق، فمتى ما اقتنع الفرد بذلك فانع سيسعى تلقائياً للتعاون في تطبيقها والحفاظ على ثباتها من خلال احترامه لهذه القواعد، بينما يؤدي عدم الاقتناع بها الى التفريط في حمايتها والاستهانة بها والدأب على مخالفتها بحجة عدم توافقها مع الواقع العملي.

هدف البحث: يهدف البحث إلى بيان أسباب الحوادث المرورية وتوضيح دور قانون المرور العراقي رقم (8) لعام 2019 المعدل في الحد من المخالفات والوقاية من الحوادث المرورية في العراق، و توضيح ما جاء به فيما يتعلق بالمخالفات المرورية، و ابراز أهمية النصوص الجديدة في الحد منها وبالتالي من حوادث المرور، وحث مستعملي الطرقات على الالتزام بهذه القوانين ومعرفة ما إذا كانت هذه النصوص ذات فاعلية وتأثير في تحسين مستوى السلامة المرورية، مع اقتراح بعض التوجيهات فيما يتعلق بتنفيذها.

مشكلة البحث: تتمثل مشكلة البحث بالسؤال الرئيس الاتي: ماهي اسباب الحوادث المرورية وهل لقانون المرور دوراً في الحد من المخالفات والوقاية من الحوادث المرورية؟ ويمكن ان تتفرع من مشكلة البحث التساؤلات الاتية:-

- 1- ماهي اسباب الحوادث المرورية؟
- 2- هل لقانون المرور دوراً في الحد من المخالفات والوقاية من الحوادث المرورية؟

فرضية البحث: تمثل الفرضية جواباً لتساؤلات مشكلة البحث والتي يتم برهنها من خلال سير البحث وهي كالآتي:-

- 1- تتمثل اسباب الحوادث المرورية بعناصر النقل (السائق، المشاة، المركبة، الطريق)، وخصائص المجتمع والمخالفات المرورية.
- 2- يمثل قانون المرور رادعاً مؤثراً وحتماً للمخالفات وقانوناً مهماً في الوقاية من الحوادث المرورية.

2- حوادث الدهس: تشمل الحوادث الناتجة عن اصطدام المركبة بأحد الأشخاص المشاة، وما يمكن أن ينتج عن ذلك من حدوث حالات وفاة أو جروح بليغة للأشخاص⁽⁷⁾.

3- حوادث الانقلاب: يقصد بها الحوادث الناتجة عن خروج المركبات عن خط مسارها وحصول نوع من الاختلال في توازنها ثم انقلابها بعد حين سواء كان ذلك على الطريق العام أو خارجه⁽⁸⁾.

ومن العرض السابق يعرف الباحثان الحادث المروري بأنه: هو اختلال يحدث للمركبة وسائقها مما يؤدي الى اصطدامها بالمركبات الأخرى أو بالأشخاص وبأثاث الطريق أو انقلابها مما ينتج عنه خسائر بشرية ومادية

المبحث الثاني: اسباب الحوادث المرورية

تعد وسائل النقل ووسائطه بمختلف أنواعها من المتطلبات المهمة في حياة الإنسان التي توفر الوقت والراحة له عند حركته، وعلى الرغم من ذلك حملت هذه العملية في طياتها عدة مخاطر لاسيما عندما يساء استخدامها، مما يتسبب في وقوع الحوادث المرورية التي يذهب ضحيتها العديد من الأرواح والخسائر المادية الكبيرة، وفيما يأتي سيتم عرض أهم اسباب الحوادث المرورية:-

أولاً: عناصر النقل

حددها المختصون في النقل بخمسة عناصر وهي: (السائق، المركبة، الطريق، المشاة، والركاب) وتعد اسباب مباشرة ومسببة لوقوع الحوادث المرورية وهي ترتبط ارتباطاً مباشراً بالإنسان ذاته أي باعتباره سائقاً أو راكباً أو من المشاة ومن ثم أدى سلوكه لوقوع الحادث، وسيتم تفصيلها بالشكل الآتي:-

1- السائق

يعد السائق أداة الربط بين المركبة والطريق، وتؤدي الصفات الإنسانية (الوراثية والمكتسبة) أهمية كبيرة في رفع كفاءة السائق، ويمكن تعريفه بأنه هو كل شخص يقود مركبة معينة، إذ إن مستوى تعليمه وخبرته ومهارته وعدم مبالته وغيرها من الصفات الإرادية قد تكون سبباً في ارتكاب الحوادث، فعدم مبالاة السائق تؤدي إلى تجاوز السرعة المحددة أو تجاوز الإشارات الضوئية ومن ثم ارتكاب الحوادث، وقد يكون للصفات اللاإرادية مثل: التعب والإرهاق أو تعذر الرؤيا دوراً في ارتكاب الحوادث⁽⁹⁾، وإن النسبة الأكبر من الحوادث المرورية تكون مسؤولية وقوعها على السائق لكونه العنصر العاقل والمتحكم في كيفية التعامل مع

2- الحوادث المرورية البليغة: يقصد بها جميع أنواع الحوادث التي ينتج عنها إصابات (جروح، وفيات) للأفراد أو إحداث أضرار كبيرة في المركبات أو الممتلكات الأخرى وفقاً للتقسيم الآتي:-

أ- حوادث الوفاة: تتمثل بالحوادث التي ينتج عنها إصابات بليغة تؤدي إلى وفاة أحد مستخدمي الطريق سواء كان ذلك المتوفي سائقاً أم راجلاً أو راكباً في مكان الحادث مباشرة أو بعد مدة قصيرة من وقوع الحادث⁽⁴⁾، فالبعض من معاهد المرور تعد الوفيات الناتجة عن الحادث هي التي تحصل في موقع الحادث مباشرة بينما تصنف منظمة الصحة العالمية قتيل الحادث بأنه الشخص الذي يتوفي فور وقوع الحادث أو بعد ثلاثين يوم من وقوعه، إذ يوجد هناك اختلاف واضح في تقدير هذه المدة من دولة إلى أخرى، ففي فرنسا مثلاً يعد الحادث المروري مميت إذا حصلت حالة الوفاة بعد (6) أيام من وقوع الحادث وفي هنجاريا بعد (48) ساعة، أما في العراق فلا يوجد هناك قرار بالمدة التي يمكن اعتبار الواقعة فيها حادثة وفاة⁽⁵⁾.

ب- حوادث الإصابات البليغة: وتتمثل بالحوادث التي ينجم عنها جروح بليغة لواحد أو أكثر من مستخدمي الطريق، أي بمعنى أنها لا تؤدي إلى وفاة الشخص المصاب وإنما تتسبب له بعاهات مستديمة أو عجزاً جزئياً أو كاملاً للأطراف بحيث تلزمه المستشفى لمدة من الزمن لأغراض العلاج، وربما تكون هذه الإصابات غير مرئية للعيان ولا تترك أثراً واضحاً على الجسم مثل ارتجاج الدماغ والنزف الداخلي⁽⁶⁾.

ج- حوادث الأضرار البليغة: تشمل جميع أنواع الحوادث التي ينجم عنها حصول أضرار كبيرة في الممتلكات العامة والخاصة، أو أي شيء آخر من اثاث الطريق كالإشارات الضوئية مثلاً أو أعمدة الإنارة أو الأسس الموجودة وتشمل كذلك الحيوانات من دون أن يحصل فيها أي إيذاء لسائقي المركبات أو ركائهم الآخرين.

فضلاً عن ما سبق ذكره من تصنيفات فإن الهيئة العامة للأمم المتحدة عمدت أيضاً إلى تصنيف الحوادث المرورية بحسب طبيعة أنواعها على ثلاثة أصناف رئيسة جاءت على النحو الآتي:-

1- حوادث الاصطدام: تشمل الحوادث الناتجة عن اصطدام مركبتين أو أكثر مع بعضهما البعض أو من خلال اصطدام المركبة مع أي عارض آخر موجود على الطريق أو على جانبيه.

الدراسات السكانية التي حظيت بأهمية خاصة لدى الكثير من الباحثين، إذ أن صفات الفرد المتعلقة بنمط تفكيره والعمل الذي يزاوله وتحديد احتياجاته المختلفة مرتبطة ارتباطاً قوياً بعمره⁽¹⁸⁾، وأكدت منظمة الصحة العالمية أن أعمار السائقين المسببين للحوادث المرورية تأتي على قمة العوامل التي تزيد من درجة خطر وقوع الحادث أو التعرض له، إذ أنه من المعروف علمياً أن الأداء الميكانيكي والحسي مثل الزمن المطلوب للتفاعل مع الحدث وقوة إحصار العين يعد من أهم الضروريات لقيادة آمنة للمركبة، ولكن من الملاحظ إن هذا الأداء يبدأ بالتدهور مع زيادة العمر عند المسنين بسبب تدهور السمع والبصر والنقص في دقة عمق الاستقبال الحسي البُعدي ووجود عيوب المجال الجانبي للبعد وتدهور القدرة على سرعة التفاعل مع الخطر⁽¹⁹⁾، إلا أن الدراسات بينت أن السائقين الذين تكون أعمارهم ضمن الفئة العمرية (18-35) قد سجلت أعلى معدل للحوادث من بين الفئات الأخرى، ويعزى السبب في ذلك إلى أن هذه الفئات تقع ضمن فئة الشباب ممن تغلب عليهم نوازع الطيش والاستعجال وحب المغامرة والتباهي أمام الناس وارتكاب المخالفات التي تكون سبباً رئيساً في وقوع الحوادث فضلاً عن كونهم الأكثر استخداماً للمركبات، أما الفئة العمرية (36-47)، قد يبدو للوهلة الأولى إن نسبة اشتراك هذه الفئات بالحوادث أقل من المتوقع لها بحكم تمتعها بنضج وحكمة أكثر من الفئات السابقة، إلا أن كثرة الحركة اليومية لهذه الفئات كون النسبة الغالبة منهم من الموظفين والعاملين المرتبطين بدوائهم الحكومية قد أدت إلى ارتفاع في نسبتهم كمشاركين في الحوادث، فضلاً عن مقدرتهم المالية على شراء وامتلاك المركبات كانت السبب في زيادة معدلات اشتراكهم في حوادث المرور، أما الفئة العمرية (48-54 فأكثر) يتميز أفرادها من السائقين بزيادة مستويات الحيطة والحذر وشعورهم بالحرص العالي تجاه أقرانهم الآخرين من مستخدمي الطريق، فضلاً عن امتلاكهم من الخبرات والمؤهلات الذاتية ما يمكنهم من قيادة المركبة بسلام وأمان على الرغم من معوقات العمر التي يتميز فيها أفراد هذه الفئة، أما الفئة العمرية (17 فأقل) وهي فئة خارج السن القانونية المسموح فيها قيادة المركبات حسب ما تنص به قوانين المرور، وظهرت نتائج التقرير الإحصائي السنوي العراقي أن السائقين المشتركين بالحوادث المرورية ضمن

المركبة والطريق⁽¹⁰⁾، وهذا ما يشير إليه العالم الهولندي (DEBEUKELAER) إلى أن السائق (يكون العامل الأساسي في حوادث المرور، وإن السلوك الإنساني بصورة عامة هو العامل الأبرز في وقوع الحوادث وأنه يشكل الخطر الأساسي على المرور)⁽¹¹⁾.

وتؤكد منظمة الصحة العالمية أن نسبة حوادث المرور التي تعود أسبابها إلى سائقي المركبات كبيرة جداً مقارنة مع الأسباب الأخرى، وهذه النسبة تختلف من بلد لآخر باختلاف مكان الحادث وساعة وقوعه والظروف المحيطة به، إذ يعد السائق مسؤولاً عن 82% من حوادث المرور في ألمانيا، و74% من الحوادث في هنجاريا، و78% من الحوادث في روسيا، و41% من الحوادث في إيطاليا، و40% من الحوادث في بولونيا، وفي السعودية 90% وفي الولايات المتحدة 85%⁽¹²⁾، أما في العراق وصلت نسبة الحوادث المرورية التي يكون سببها سائق المركبة إلى 80.5% لعام 2019⁽¹³⁾، من مجموع أسباب الحوادث.

وفيما يلي أهم السمات والخصائص الشخصية الخاصة بالسائقين الذين يشتركون بالحوادث المرورية:-

أ- التركيب النوعي

يقصد بالتركيب النوعي للسكان تقسيمهم على نوعين: ذكور وإناث الذي يعبر عنه بنسبة النوع، أي عدد الذكور لكل 100 من الإناث⁽¹⁴⁾، ولهذه النسبة أهمية كبيرة كونها تؤثر في معدل المواليد والوفيات والزواج وكذلك الهجرة والتوزيع المهني⁽¹⁵⁾، وإن قيادة المركبة في السابق كانت تمارس من قبل الرجال فقط، ولكن مع مرور الوقت أخذت المرأة تشغل مكانها في هذا الميدان، وإن طباع وسلوك الإناث تختلف عن الذكور، مما أدى إلى انعكاس ذلك على أسلوب وطريقة القيادة، فالمرأة أقل مخالفة من الرجل، كما إن قيادتها تكون بعيدة عن التهور الذي يسبب إرباك السير⁽¹⁶⁾، وإن نسبة الذكور إلى الإناث في ارتكاب الحوادث تختلف من دولة إلى أخرى حسب تطور تلك الدول، في الإمارات تصل نسبة الإناث 10,4%، والذكور 89,6%⁽¹⁷⁾، أي أن نسبة الذكور تفوق نسبة الإناث في ارتكاب الحوادث المرورية في جميع دول العالم.

ب- التركيب العمري

يقصد بالتركيب العمري توزيع السكان إلى فئات عمرية كأن تكون خمسية أو عشرية، وتعد دراسة التركيب العمري من

في عدد الحوادث، ومن هذه المشكلات، عدم الانسجام بين الزوجين الذي يسبب مشكلات اجتماعية ونفسية بين أفراد الأسرة الواحدة، وكذلك المشكلات السكنية والمشكلات التي تتعلق بالعمل⁽²⁶⁾، كما إن العديد من الدراسات تشير إلى إن ارتكاب حوادث المرور كثيراً ما يعزى إلى الحالة النفسية للسائق ومدى قابليته على ارتكابه، فالأشخاص الذين يتصفون بالتوتر والغضب والعصبية والخوف يكونون أكثر عرضة لذلك من غيرهم ممن لا توجد لديهم هذه الصفات⁽²⁷⁾، إن هذه الصفات النفسية يطلق عليها علماء النفس عدم الاتزان الانفعالي⁽²⁸⁾، إذ تحتاج قيادة المركبات إلى مستوى عالٍ من الانتباه والتركيز حتى تمكن السائق من فهم وتحديد التغيرات التي يمكن أن تواجهه بشكل مفاجئ، لا سيما عند الأفراد الذين يمتنون السياقة كمهنة لكسب العيش، الذين يتعرضون لمستويات مختلفة من الضغط والإجهاد بسبب نوعية المركبة وطبيعة العمل، فضلاً عن الساعات الطويلة التي يقضونها في السياقة، وانعكاس ذلك على وقوعه في الحوادث المرورية⁽²⁹⁾.

هـ- الثقافة والخبرة في القيادة

القيادة فن له أصوله، وعلم له قواعده، وعدم الإلمام لدى قائدي المركبات بقواعد وأداب المرور والسير الآمن وفن القيادة، يجعلهم أكثر عرضة للوقوع في الحوادث، لذا فإن سلطات المرور في أغلب الدول لا تكتفي بمنح رخصة القيادة، بل تشترط أن يجتاز المتقدم الاختبار المروري الفني والتطبيقي للحصول عليها، وتشترط إجراء دورات تدريبية للمتقدم في إحدى مدارس أو معاهد تعليم قيادة المركبات ووصل الأمر في بعض الدول إلى أن تجري اختبارات نفسية للمتقدمين لا سيما قائدي المركبات العمومية⁽³⁰⁾، كما إن العديد من سائقي المركبات لا يتمتعون بالخبرة والكفاءة والأهلية التي تمكنهم من قيادة المركبات، فضلاً عن تدني الوعي والثقافة المرورية التي تُعد من صفات ومتطلبات النهوض بالمجتمعات، ربما يعود ذلك قلة مكاتب تعليم السياقة وإن وجدت فهي دون المستوى المطلوب، وإن واقعنا يثبت أن أكثر سائقي المركبات لا يتعلم السياقة من هذه المكاتب، وإنما بواسطة الآخرين وبطريقة تفتقر إلى الدقة والعلمية والموضوعية⁽³¹⁾، كما إن ضعف الثقافة المرورية تعد من الأسباب المهمة في وقوع الحوادث، إذ تتصل مباشرة بالعنصر البشري وميوله سواء كان

الفئات العمرية (18-35) شكلوا نسبة 58% مقارنة مع جميع الفئات العمرية الأخرى التي وصلت نسبتها إلى 42%⁽²⁰⁾ من مجموع فئات السائقين المشتركين بالحوادث المرورية.

ج- الحالة الصحية والبدنية

توجد علاقة وطيدة بين كل من الحالة الصحية والبدنية ووقوع الحوادث المرورية، إذا إن هناك جملة من العوامل التي تؤثر على وعي وإدراك قائد المركبة أثناء القيادة منها النعاس، والنوم، وضعف البصر، إذ تشير الدراسات إلى أنه ينبغي أن لا تقل درجة بصر السائق عن 6/12 لكلا العينين حتى يضمن الأمان له أثناء قيادة المركبة، وإن تناول أنواع مختلفة وكثيرة جداً من الأدوية وبجرعات وتركيبات مختلفة تشكل مخاطر محتملة هامة من وقوع الحوادث⁽²¹⁾، وأجريت دراسات في الولايات المتحدة حول فحص البصر لمجموعة من السائقين المتبرعين وبالبلغة عددهم (13786) متبرعاً، لأجل الربط بين عامل صحة البصر وصلاحيته للسياقة وبين عدد الحوادث ونوعها من جهة ثانية وقد تبين بأن المجموعة التي تجاوزت أعمارهم (60) عاماً، كانت حدة الرؤيا عندهم قد تضاءلت وتسببوا في حوادث اصطدام أكثر من غيرهم⁽²²⁾، ومن مسببات الحوادث النوم أثناء القيادة، إذ تشير الدراسات إلى أن 20% من الحوادث الخطرة على الطريق في بريطانيا سببها هو النوم أثناء القيادة⁽²³⁾، لذا فالسائق يجب أن يتمتع بلياقة بدنية جيدة بعيداً عن المؤثرات الخارجية، فالتعب والنعاس والمرض أو العاهات تسبب ضعف اللياقة، ومن ثم فإنها تزيد من تعرضه للحوادث⁽²⁴⁾، وهذا يوضح مدى خطورة الحالة الصحية والبدنية للسائقين ومدى تأثيرها على وقوع الحوادث المرورية.

د- الحالة الاجتماعية والنفسية

يشير التحليل الاجتماعي للعوامل المؤدية لوقوع الحوادث إلى وجود العديد من الأسباب التي قد تكون خلف وقوع هذه الحادثة، وتتمثل هذه الأسباب في أسلوب التنشئة الأسرية للأبناء، إذ تنعكس التربية المنزلية على الأفراد وتصرفاتهم واختلاطهم بالآخرين، ولا تقتصر على الأسرة فقط فقد تتضمن التعليم وعدم مساهمته في معالجة هذه المشكلة، وذلك بتنقيف أفراداً من خلال تضمين مادة السلامة المرورية ضمن مواد الدراسة والتأكيد على أهميتها⁽²⁵⁾، وتشير الدراسات بأن للمشكلات الاجتماعية أثر

ولقد نص قانون المرور العراقي رقم 8 لعام 2019 المعدل⁽³⁶⁾ في الفصل العاشر المادة 34 الفقرة أولاً: على العقوبة الموجهة للسائق الذي يقود مركبته وهو تحت تأثير المسكر أو المخدر بالحبس مدة لا تقل عن ثلاثة أشهر ولا تزيد على سنة واحدة، أو بغرامة لا تقل عن مائتان ألف دينار ولا تزيد على خمسمائة ألف دينار، أو بكلا العقوبتين، والفقرة ثانياً تكون العقوبة الحبس مدة لا تقل عن ستة أشهر ولا تزيد على سنة واحدة أو بغرامة لا تزيد على مليون دينار أو بكلا العقوبتين في حالة العود في ارتكاب الجريمة المنصوص عليها في الفقرة أولاً من هذه المادة خلال سنة واحدة من تاريخ صدور حكم نهائي بحقه، أما إذا تسبب بموت شخص واحد اثناء قيادته للمركبة تحت تأثير المسكر فتتطبق عليه احكام الفقرة ثالثاً من المادة 36 من قانون المرور التي تنص على انه يعاقب بالسجن مدة لا تقل عن سبعة سنوات ولا تزيد على عشرة سنوات وبغرامة لا تقل عن خمسة ملايين دينار ولا تزيد على تسعة ملايين دينار وتسقط عقوبة السجن في حالة التنازل والتراخي، أما إذا تسبب في موت أكثر من شخص أو موت شخص واحد والحق اذى جسيم أو عاهة مستديمة بشخص واحد أو أكثر فتتطبق عليه احكام الفقرة رابعاً من المادة ذاتها وهي السجن مدة لا تزيد على عشرة سنوات وبغرامة لا تقل عن خمسة ملايين دينار ولا تزيد على عشرة ملايين دينار وتسقط عقوبة السجن في حالة التنازل والتراخي .

ح- طريقة قيادة المركبة (تطبيق القوانين والانظمة المرورية) تُعد قيادة المركبات بدون تعلم قواعد القيادة، لاسيما عند المبتدئين أو من بعض من لا يملك دراية بأصول القيادة والسلامة، وممن يجهل آداب وقواعد السير، من الأسباب المهمة لوقوع الحوادث، فضلاً عن ذلك يبرز عدم الشعور بالمسؤولية أثناء القيادة وغياب أخلاقيات السياقة السليمة المبنية على الصبر والتركيز واحترام الغير التي تعود المسؤولية فيها للعامل البشري⁽³⁷⁾، وتشير معطيات البنك الدولي ومنظمة الصحة العالمية، إلى أنَّ السياقة غير السليمة أو السلوك غير السليم من السائقين هو وراء ثلث عدد الحوادث المرورية المميتة في العالم⁽³⁸⁾، وفي الآونة الأخيرة وتزامناً مع التطور الحاصل في المركبات، انتشرت ظاهرة استخدام السرعة والتهور في قيادة المركبات وعدم تطبيق البيانات والتعليمات المرورية التي تُعد من الاسباب الرئيسة في

من سائقي المركبات أو المشاة، وتبدو هذه العوامل واضحةً من خلال المخالفات المرورية التي يرتكبها سائقي المركبات والتي هي إحدى صور نقص الثقافة والوعي المروري، كما تؤثر الحالة العلمية لمستخدمي الطريق على اشتراكهم في الحوادث، إذ يؤثر ذلك في درجة انتباههم وحرصهم على إتباع وتطبيق قواعد السير الآمن⁽³²⁾، لذا فالثقافة المرورية والخبرة في قيادة المركبات تسهم بشكل فاعل في تقليل وقوع الحوادث.

و- تعاطي المخدرات والمشروبات الكحولية

هناك إجماع عالمي على خطورة تعاطي المخدرات والكحوليات من قبل سائقي المركبات، وقد أثبتت التجارب العلمية إن غرام واحد من الكحول تحدث زيادة في زمن رد الفعل العصبي بمقدار 10% عن الزمن المعتاد، وتزيد زمن رد الفعل لتحريك العضلات بنحو 18%، وتزيد الأخطار الناجمة عن عدم تركيز الانتباه بمقدار 6% تقريباً، كما وتزيد الأخطار الناجمة عن عدم تناسق وصحة حركات عضلات الجهاز العصبي بنحو 60% تقريباً⁽³³⁾، ولا يتوقف خطر الكحول فقط على وقوع الحوادث الخطيرة بل إن درجة خطورتها تقدر بنحو (200) مرة أكثر من خطورة حوادث المرور الأخرى، لأن السائقين المتعاطين للكحول لا يتسببون في قتل أنفسهم فقط، بل يتسببون في قتل مستخدمي الطريق الآخرين أيضاً، ويبدو أن للكحول تأثيراً خاصاً على فئة الشباب أكثر من غيرهم، إذ يزيد من حماسهم ويرفع شعورهم بالنشاط والخفة وحب التباهي والتفاخر مع ظهور سلوكيات المغامرة والتحدي وتصل هذه السلوكيات إلى حدود الاعتداء على الآخرين لاسيما باستعمال المركبة⁽³⁴⁾، وللكحول دور رئيس في الحوادث المميتة من المركبات و المشاة لأنه عندما تصبح نسبته في الدم أكثر من (120mg لكل 100mm) فإن مخاطر الحوادث تزداد أيضاً، أما فيما يخص السائقين فإن الكحول تكون مؤثراً في مهاراتهم في أثناء القيادة بمقدار نسبة الكحول في الدم، ففي الولايات المتحدة الأمريكية يتبع الفحص الكيماوي لتحديد مدى الثمالة للشخص، إذ أن القانون يعد الشخص مرتكب جريمة عندما يتعدى النسبة المحددة لتركيز الكحول في الدم المسموح بها عند السياقة وهي (140mg لكل 100mm)⁽³⁵⁾، فالقيادة تحت تأثير الكحول تقلل من قدرة السائق على رؤية الأجسام، لمسافات طويلة بنسبة (25%)، كما تقلل من زمن الاستجابة للسائق بنسبة (10-30%)،

30%)⁽⁴¹⁾، وتتمثل هذه المؤثرات بالنشترات الضوئية الخاصة بالإعلانات عن المنتجات أو الخاصة بالكتل السياسية والمرشحين للانتخابات، فضلاً عن تأثير الموسيقى على التركيز الذهني للسائق من خلال سيطرتها على ذهنه عندما يكون مندمجاً بشكل كبير معها، ومما تجدر الإشارة إليه أيضاً استخدام العديد من السائقين لاسيما فئة الشباب منهم إلى شاشات العرض داخل المركبة مما يؤدي أيضاً إلى انشغاله بمشاهدة ما يعرض فيها وبالتالي فقدانه التركيز على القيادة وارتكابه الحوادث المرورية، ولقد حدد قانون المرور وفق المادة 25 الغرامات التي تفرض على السائقين المخالفين وحسب نوع المخالفة، إذ انطوت مخالفة استعمال السائق للهاتف النقال أثناء قيادة المركبة تحت احكام الفقرة ثانياً من المادة 25 والتي حددت مبلغ الغرامة بمائة الف دينار.

2- المشاة والركاب

تُعد حركة المشاة نوعاً من أنواع النقل ذو قوة الدفع البيولوجية، لذا تُعد جزءاً لا يتجزأ من دراسة النقل، وفي قوانين السير والمرور نجد دائماً ممر يحدد للمشاة لكي يقطعوا الطريق كما هو الحال لوسائل النقل الأخرى⁽⁴²⁾، ويلاحظ أن هناك فئات معينة من المشاة تكون أكثر عرضة للحوادث المرورية كالأطفال والمتقدمين في السن، إذ وجد أن حوادث الأطفال يمكن أن تقع في حدود (100) متر من المسكن حتى سن (5) سنوات، ومن (100 - 200) متر للعمر من (5) إلى (10) سنوات، وأكثر من ذلك مسافة بعد عمر (10) سنوات، فالأطفال في سن السادسة يكون لديهم قصر نظر للطريق ولا يمكنهم النظر إلى فضاء المرور عند العبور إذ لا يتسنى لهم إلا رؤية جزء منه فقط، أما في ما يخص المتقدمين في السن فإن عبورهم للطريق يُشكل لديهم عائق لاسيما في مراحل السن المتقدمة إذ تراجع قدراتهم البدنية⁽⁴³⁾، ومن الجدير بالذكر أن العدد الأكبر من حوادث المشاة يكون وقوعها داخل المناطق الحضرية التي تتميز فيها هذه الحركة بالزيادة الكبيرة، فضلاً عن كثافة السكان فيها وإن أغلبيهم لا يستخدم الأرصفة وجسور المشاة عند العبور لاسيما المشيدة قرب المدارس والجامعات، كما إن قيام أصحاب المحلات والباعة المتجولين باستخدام الأرصفة الخاصة بالمشاة لغرض عرض منتجاتهم كثيراً ما يؤدي إلى التسبب في وقوع حوادث الدهس بسبب إجبارهم على النزول إلى نهر

وقوع الحوادث المرورية، لذا حدد قانون المرور في الفصل العاشر منه العقوبات التي تفرض على سائقي المركبات الذين يقودون المركبة بإهمال وتهور وعدم تطبيقهم للأنظمة والبيانات الصادرة من مديرية المرور وحسب ما ورد في المادة 36 الفقرة اولا التي تنص على ان السائق يعاقب بالسجن مدة لا تزيد على سبع سنوات وبغرامة لا تقل عن ثلاثة ملايين دينار ولا تزيد على ستة ملايين دينار، كل من تسبب بموت شخص نتيجة قيادته مركبة دون مراعاة القوانين والتعليمات والأنظمة المرورية وتسقط عقوبة السجن في حالة التنازل والتراضي، وتكون العقوبة السجن لمدة لا تقل عن سبعة سنوات ولا تزيد على عشرة سنوات وبغرامة لا تقل عن أربعة ملايين دينار ولا تزيد على سبعة ملايين دينار اذا نشأ عن الجريمة المنصوص عليها في الفقرة اولا من هذه المادة موت أكثر من شخص واحد او موت شخص والحق اذى جسيم أو عاهة مستديمة بشخص او أكثر وتسقط عقوبة السجن في حالة التنازل والتراضي وذلك وفقاً للفقرة ثانياً من المادة ذاتها.

ت- المبالغة في استخدام الهاتف النقال ووسائل التواصل الاجتماعي (التشتت الذهني)

منذ قيام ثورة المعلومات والتكنولوجيا وظهور الانترنت عامة ووسائل التواصل الاجتماعي بصورة خاصة، أصبحت مضار هذه التكنولوجيا رغم إيجابياتها سائدة بشكل كبير بين الجنس البشري، إذ أنها تسبب فقدان السائق للتركيز مما يؤدي إلى وقوع الحوادث، وإن الحوادث التي تحدث أثناء الانشغال بالهاتف النقال تكون خطورتها كبيرة⁽³⁹⁾، وأصبح التشتت الذي يسببه استخدام الهاتف أثناء القيادة سبباً خطيراً إذ يؤدي إلى عدم إمكانية استخدام المركبة من البقاء في نفس خط السير إذ يصبح أكثر عرضة للوقوع في الحادث بأربع مرات من السائقين الذين لا يستخدمون الهواتف سواء للاتصال أو للاستماع إلى الأخبار منها أثناء القيادة⁽⁴⁰⁾، كما إن استخدام الهاتف أثناء سير المركبة يؤدي إلى وقوع الحوادث من خلال التأثير على الحالة النفسية لسائق المركبة بسبب سماعه خبراً محزناً أو خبراً مفرحاً وبالتالي فقدانه لتركيزه على الطريق.

كما إن المؤثرات البصرية على جانبي الطريق تؤدي إلى تشتت انتباه السائق وفقدانه التركيز على السياقة، إذ قدرت الدراسات تأثير هذه المشتتات الذهنية على السلامة المرورية بنسبة (10-

وسيتم عرض خصائص المركبات المشتركة في الحوادث المرورية وحسب الآتي:-

أ- نوعية المركبة

من المعروف أن الدول النامية لا تقوم فيها صناعات كبرى كصناعة وسائط النقل، لذا نجد أن مصادر صناعتها تكون من الدول المتقدمة كالمانيا وكوريا الجنوبية والولايات المتحدة الأمريكية واليابان وغيرها، وبالتالي يتم استيراد هذه الوسائط من تلك الدول من خلال طرق الاستيراد المختلفة⁽⁵⁰⁾، لذا يجب أن تتوافر في المركبات شروط السلامة كإجراء من إجراءات السلامة لاستخدامها كواسطة نقل مأمونة العواقب، وهذه الشروط تتأكد من توافرها السلطات المختصة في الدولة المتمثلة في إدارة المرور التي لا تمنح ترخيص تسيير المركبة إلا بعد أن تجري عليها فحصاً فنياً للتأكد من خلوها من العيوب وأوجه القصور التي لو وجدت فيها لكانت سبباً في وقوع الحوادث⁽⁵¹⁾، ويكون التأكيد بصورة خاصة على المركبات التي يتم استيرادها من الشركات التي تكون صناعاتها غير مستوفية للشروط العالمية إذا ما قورنت مع الشركات العالمية المتميزة في مجال صناعة المركبات، ويُعد العراق من الدول المستوردة لوسائط النقل نظراً لتدهور قطاع صناعة المركبات، وإن أغلب استيراد العراق للمركبات لا يكون بصورة مباشرة من الشركات العالمية بعد عام 2003 وإنما يستورد من دول الجوار لاسيما الاستيراد الخاص، وفي الآونة الأخيرة تم استيراد مركبات من النوع الصيني والإيراني والتي لا تحمل مواصفات المتانة والأمان كما في صناعات الدول المتقدمة، الأمر الذي أدى إلى تعرض أصحاب هذه المركبات إلى أضرار جسيمة عند وقوع الحوادث وتسببهم بخسائر فادحة بالأموال والأرواح.

ب- العمر الزمني للمركبة

من المؤكد إن أي مركبة أو آلة تقل كفاءتها مع الاستعمال المستمر، وينعكس ذلك في مدى صلاحيتها للسير على الطرقات بأمان، ويكون التدني في المستوى عادةً نتيجة لعدم الصيانة الكافية أو عدم تغيير الأجزاء المعطوبة أو المستهلكة، كما يكون أحياناً نتيجة الصدمات التي لم تتم إزالة آثارها بالقدر الكافي، ثم إن هناك التقادم الطبيعي الذي يحدث بمرور الزمن، ولكي لا تصل المركبة إلى الدرجة التي تصبح فيها غير مأمونة للسير على الطريق يتوجب إتباع طرق لفحصها دورياً⁽⁵²⁾، لذا فالمركبات

الطريق واختلاط حركتهم مع حركة المركبات، أما الركاب يقصد بهم كل شخص يوجد في المركبة أو عليها بخلاف قائدها، فالأخطاء التي يقوم بها الركاب التي تكون سبباً في وقوع الحوادث عديدة منها: عدم مبالاهم أو عدم اخذهم للاحتياطات اثناء ركوبهم في المركبات، وعدم التزامهم باستعمال ادوات السلامة اثناء ركوبهم المركبات كالخوذة عندما يكونوا راكبين في الدراجات أو حزام الامان في السيارات، كما ان الركوب بأكثر من الحد المقرر في المركبات يتسبب في خلل في المركبات لأنها مخصصة لعدد ركاب معين وبالتالي تعرضها للوقوع في الحوادث، ونزولهم وصعودهم من مركبات النقل العام من غير الاماكن المخصصة لذلك أو صعودهم ونزولهم اثناء سير المركبات يكون سبباً لوقوع الحوادث فضلاً عن قيامهم بفتح الابواب غير الصحيحة عند نزولهم من المركبات.

وصلت نسبة الحوادث التي يكون سببها المشاة والركاب في العراق الى 7,5% لعام 2019⁽⁴⁴⁾ من مجموع الاسباب الاخرى.

3- المركبة

تُعرف بأنها كل واسطة ذات عجلات تسيير بمحرك آلي أو بقوة جسدية أو تسحب بأي وسيلة عدا التي تسيير منها على السكة الحديدية⁽⁴⁵⁾، وتعد المركبة الوسيلة التي بواسطتها يرتكب الحادث المروري، فاخترعها بقدر ما ترك في نفس الإنسان من شعور جميل بمتعة النصر العلمي على مشاق السفر وطي المسافات الطويلة وتواصل الجماعات البشرية المتباعدة في ما بينها بقدر ما تحولت هذه النعمة إلى نقمة مست بها جميع فئات المجتمع⁽⁴⁶⁾، تعد احدى العوامل المهمة المسببة للحوادث، فهي تسبب (10%) من حوادث الطرق⁽⁴⁷⁾، وتتوزع هذه النسبة حسب نتائج الدراسات التي أجريت في الولايات المتحدة بواقع (3%) نتيجة قصور الفرامل، و(3%) بسبب عيوب أو تلف الإطارات، و(1%) يرجع إلى الفشل التام أو الكسر المفاجئ في بعض الأجزاء الميكانيكية، و(1%) نتيجة خلل في مجموعة القيادة، و(1%) نتيجة عيوب في الإطارات، و(1%) بسبب حجب الرؤيا نتيجة وجود ملصقات أو بسبب الحمولة الزائدة التي تحول دون الرؤيا الكاملة أمام السائق، فضلاً عن عيوب أخرى في المركبة تسهم بقدر ضئيل في وقوع الحوادث⁽⁴⁸⁾ اما في العراق تصل النسبة الى 8,5% لعام 2019⁽⁴⁹⁾ من مجموع الاسباب الاخرى.

حديثه الصنع والمصنعة وفق المواصفات العالمية الجيدة تكون خطورة تعرضها للحدث اقل من خطورة المركبات القديمة.

ج- توفر شروط المتانة والأمان في المركبة

يقصد بشروط المتانة والأمان وحسب ما نص عليه قانون المرور رقم 8 لعام 2019 وضمن المادة الرابعة عشر الفقرة اولا: هو أن تكون المركبة مصممة ومصنعة على وفق ما تقتضيه الاصول الفنية والصناعية طبقا للمواصفات القياسية المعتمدة، وان تكون جميع اجزاءها متينة وسليمة وصالحة للاستعمال والسير في الطرق على نحو لا يعرض سائقها او ركابها او مستخدمي الطريق للخطر او يتسبب عن استعمالها او تسييرها ضرر بالطرق او الاملاك او الاشخاص.

تمثل المعلومات المتوافرة عن الحوادث أهمية خاصة للمهندسين العاملين في مجال تصميم المركبات، إذ تبلغ الحوادث التي تقع بسبب تصميم المركبة نسبة 5% من إجمالي الحوادث ومن المتوقع تزايد هذه النسبة لدى الدول النامية في السنوات القادمة نظراً لاستخدام قطع غيار للمركبات غير أصلية وعدم إتباع اصول الإصلاح السليم للمركبة وذلك بإصلاحها لدى ورش فنية غير متخصصة، ويقوم المتخصصون في فحص المركبات المشتركة في الحوادث بعد وقوعها لبيان مدى صلاحية المركبة ومدى توفر شروط المتانة والأمان فيها لبيان هل إن سبب الحادث يعود إلى عيب يطرأ على المركبة قبل وقوع الحوادث؟، وعلى الرغم من التقنية والتكنولوجيا العالية التي وصلت إليها صناعة المركبات إلا أن بعض كبار شركات صناعة المركبات تقوم بسحب منتجاتها من المركبات من موديل معين نظراً لاكتشاف عيب تصميمي في المركبة، وغالباً ما تظهر هذه العيوب التصميمية بعد وقوع الحوادث⁽⁵³⁾، ويختلف هذا العامل كسبب لوقوع الحوادث بين الدول المتطورة والدول النامية، إذ أن الحوادث التي تقع في الدول المتطورة تعود إلى سوء استخدام أو عدم استخدام تجهيزات السلامة والأمان المتوفرة بالمركبة من قبل السائق، أما في الدول النامية يكون السائق بالأساس لا يحترم القواعد المرورية فكيف يفكر في استخدام تجهيزات السلامة والأمان، إذ إن السائق في الدول النامية لا يعترف بجدوى هذه المستلزمات لاسيما حزام الأمان والوسادة الهوائية⁽⁵⁴⁾، وتقع مسؤولية صيانة المركبة على الفرد فهو المسؤول الأول والأخير عن سلامتها وإن أي خلل فيها

ينتج عن إهمال صاحب المركبة، وفي العراق بصورة عامة يلاحظ عدم وجود رقابة أو متابعة على مستخدمي المركبات فيما يخص قيامهم بإجراء الفحص الدوري لمركباتهم والتأكد من صلاحيتها للاستخدام، بل إن سائق المركبة لا يقوم بأي فحص أو قياس لشروط المتانة والأمان حين تلف أو عطل ذلك الجزء من المركبة وما يسببه هذا التلف فيها من وقوع الحوادث، وحدد قانون المرور ضمن المادة الخامسة والعشرين الفقرة الثانية غرامة مقدارها مائة الف دينار على السائق الذي يقود المركبة غير المتوفرة فيها شروط المتانة والأمان المنصوص عليها وفق القانون.

4- الطريق

يُعرف بأنه كل حيز معبد أو غير معبد، مصمم أو يستخدم بشكل طبيعي للمركبات أو المشاة، ويقسم في بعض الأحيان إلى خطوط مرور متعددة للسير في نفس الاتجاه أو متعاكس، ويشمل الطرقات والشوارع والساحات والممرات والجسور والمجسرات ويكون مجهزاً بالتجهيزات اللازمة⁽⁵⁵⁾، ولا توجد وسيلة نقل قادرة على أداء الخدمات من منزل إلى آخر أو من المنشأ إلى المقصد إلا وكان لها شبكات واسعة وشاملة مثل الطرق البرية، إلى جانب هذا فان أهم وظيفة للطريق هو ارتباطها مع الوسائل الأخرى، فضلاً عن ربط الأقاليم أو المناطق مع بعضها البعض⁽⁵⁶⁾، ويؤدي الطريق دوراً مهماً في حوادث المرور من خلال التصميم والتخطيط والصيانة، فالتقاطعات والانعطافات والمنحنيات والانحدارات وعرض الطريق وأكثافه وممرات المشاة وأثاثه من أضوية والعلامات التخطيطية والإشارات والتشجير ومدى انسجام وتواصل الطريق في شبكة، كلها تُعد عوامل مباشرة أو مساعدة في وقوع الحوادث⁽⁵⁷⁾، لذا يجب أن يتمتع الطريق عند إنشائه بجودة وكفاءة التصميم كي يتحقق أعلى مستوى من الانسجام بينه وبين مكونات السلامة الأخرى بمعنى آخر إن لا يواجه فيه السائقين أي مشاكل أثناء القيادة عليه وإذا حدث ولم توفرت فيه مثل هذه العناصر أو بعضها فان فرصة وقوع حوادث المرور عليه تبقى واردة جداً⁽⁵⁸⁾.

أن حالة الطريق تقود السائق لارتكاب الخطأ أو تمنعه من اتخاذ القرار الصحيح، ودليل ذلك انخفاض معدل الحوادث المرورية إلى اقل من النصف على الطرق الحديثة مقارنة بالطرق القديمة التي لا تتوفر فيها متطلبات السلامة، كما في أمريكا التي بلغت فيها

سائقي المركبات، ويرى اغلب المختصين والمهتمين بالحوادث إن مخالفات السائقين لها الاحتمال العالي في الوقوع بالحوادث التي تكون لها أضرار بشرية أو مادية، لأن عوامل الفهم والإدراك أثناء عملية القيادة قد تكون قليلة وغير كافية في معظم الأحيان لاسيما إذا كانت السيطرة المرورية قليلة وضعيفة، وإن أحد إجراءات التأمين من الحوادث في هذا المجال هو عدم التساهل تجاه مخالفات السائقين بالشكل الذي يؤدي إلى تأثير فاعل عليها من خلال تطبيق القانون، إذ جاء في إحدى الدراسات الخاصة بجمعية هندسة الطرق الخليجية إن تطبيق القواعد والأنظمة المرورية سيؤدي إلى انخفاض متوسط عدد المخالفات ويسهم في تراجع عدد الحوادث، لذا تعد المخالفات من العوامل المهمة المسببة في للحوادث الذي يكون فيها السائق لاسيما الذي يجهل قواعد وتعليمات المرور هو أداة المخالفة وسبب في وقوع الحادث⁽⁶⁴⁾، وتمثل الحركة المرورية جانبا مهما من جوانب المجتمع فقد شملتها الدول كافة بالتنظيم الواجب من خلال اصدار الانظمة والقوانين والتعليمات من اجل ضبط هذه الحركة وجعلها تسير في صالح المجتمع وعدم الاضرار به، واولكت تنفيذ هذه الانظمة والقوانين واللوائح الى جهة مختصة وهي مديرية المرور العامة وما يتبعها من ادارات اذ تتولى الحفاظ على الحركة المرورية بمنع المخالفات وايقاع العقوبات بحق المخالفين بكل حزم وعدل وامانة وتطبيق الانظمة والقوانين التي تصدرها الدولة.

المبحث الثالث: قانون المرور ودوره في الحد من المخالفات والوقاية من الحوادث المرورية

يُعد قانون المرور أحد الوسائل الهامة في الحد من المخالفات والوقاية من الحوادث المرورية والمتمثل بتطبيق العقوبات وفرضها على السائقين المخالفين، بل هو الرادع الامثل للمخالفين كونه يضم مواد وفقرات منظمة وشاملة لكافة انواع المخالفات ويضع الغرامات المناسبة لكل نوع من انواع المخالفات وحسب جسامتها، ويتضمن القواعد الأساسية للسلامة المرورية، ويحدد إجراءات فرض احترامها، ويقرر الجزاءات المناسبة لمخالفة هذه القواعد والمبادئ، ويعد قانون المرور سلاحا قانونيا في يد الأجهزة المكلفة بالمراقبة وردع المخالفين، وهذا ما جعل السلطات المعنية توليه العناية اللازمة في سنه ليكون شاملا، دقيقا وملائما لخصوصيات المجتمع، ومتماشيا مع المستجدات التي تطرأ عليه، وهذا ما

معدلات الوفيات بالحوادث على الطرق القديمة التي لم تنل نصيبا كافيا من التحسن (خلال الثلاثين سنة الماضية) (3,6) لكل 100 كم، أما على الطرق الحديثة فقد بلغت (0,5) لكل 100 كم، وكذلك في ألمانيا التي كان نتيجة لتنفيذ كافة التدابير والإجراءات المتعلقة بالسلامة المرورية فيها أن قل معدل الحوادث بنسبة (37%) لكل مليون مركبة/كم على الطرق العامة التي صممت بعد الحرب العالمية الثانية⁽⁵⁹⁾، وفي العراق تكون طرق النقل لا تتناسب مع اعداد المركبات والاغلب منها ذات مسار واحد وغير مؤثثة، فضلا عن كثرة المطبات، اذ وصلت نسبة الحوادث التي يكون سببها الطريق 4,5% لعام 2019⁽⁶⁰⁾ من مجموع اسباب الحوادث.

ثانياً- المخالفات المرورية

تُعد المخالفات المرورية أحد المقاييس التي تعكس السلوك الفعلي لسائقي المركبات، ولها أيضاً مدلول إجتماعي ونفسي وتربوي وثقافي في الوقت ذاته، وتعني المخالفة القيام بسلوك مخالف لقوانين وقواعد المرور في نظر شرطة المرور الذين يقومون بوظيفة المحافظة على سلامة تطبيق القانون، كما يفترض أن يكون شرطي المرور قد تدرب على تحديد السلوك المخالف وفق القوانين التي تنظم قواعد المرور⁽⁶¹⁾. ويمكن تعريف المخالفات المرورية بأنها: سلوك إرادي غير مشروع يصدر عن شخص مسؤول جنائياً في حالات الإباحة والعدوان على المال أو المصلحة أو الحق المحمي بجزاء جنائي، أو هي عدم تقيد سائق المركبة بأنظمة المرور⁽⁶²⁾، ويعد تكرار المخالفات المرورية أحد السلوكيات الخاطئة في قيادة المركبات، وربما يكون الأشخاص الذين يتكرر لديهم ارتكاب المخالفات أكثر عرضة لتكرارها من الذين ليس لديهم مخالفات، كما إن تكرارها وعدم التعامل معها بحزم يؤدي إلى الاستهتار بالأنظمة المرورية، وإن حب مخالفة الأنظمة المرورية من الصفات التي يتصف بها غالبية الشباب في مختلف المجتمعات الذين يتأثرون بأفلام الإثارة والسرعة الجنونية في قيادة المركبات، فضلاً عن برامج الحاسب الآلي والألعاب الالكترونية التي تسهم في بث روح السرعة وإرتكاب المخالفات والسلوكيات المنحرفة التي نشاهدها في الطرقات⁽⁶³⁾.

إن مستعملي الطريق هم جوهر الموضوع، إلا أنه يجب أن يقال بأن خواص الشخص تتأثر بشكل مباشر بكل مظهر من مظاهر المرور، إذ إن قوانين المرور يجب أن تكون معقولة لكي لا يتجاهلها

تطبيق المادتين (135, 136) من قانون العقوبات العراقي رقم 111 لعام 1969 المعدل عند ارتكاب جريمة الدهس (الدعس) ولم يبادر الى مساعدة من وقعت عليه الجريمة ونقله فوراً الى اقرب مستشفى او مركز صحي او تقديم العون له اذا تعذر نقله كما جاء باحكام المادة 37 اولا , وبعد عذراً قانونياً مخففاً لأغراض تطبيق المادتين (130, 131) من قانون العقوبات العراقي كل سائق مركبة بادر الى نقل الشخص المصاب نتيجة دعسه الى اقرب مستشفى او مركز صحي او قام باخبار الشرطة عن وقوع الحادث اذا تعذر نقله, ونص قانون المرور رقم 8 لعام 2019 المعدل وتحديد في المادة 25 الى انواع المخالفات وبين جسامتها حسب تسلسلها في فقراتها الثلاثة, اذ نصت الفقرة اولا على عدد من المخالفات التي يراها المشرع بانها مخالفات جسيمة يعاقب مرتكبها بغرامة مقدارها (200000) مائتان الف دينار عراقي مع اعطاء الحق لضابط المرور بحجز المركبة لمدة لا تتجاوز خمسة ايام, واشارت الفقرة ثانياً من المادة ذاتها الى مجموعة من المخالفات وفرض عقوبة على مرتكبها مقدارها (100000) مائة الف دينار عراقي, ونصت الفقرة ثالثاً على مجموعة من المخالفات التي تعد اقل الافعال وطأة من المخالفات الاخرى وفرضت على مرتكبها غرامة مالية مقدارها (50000) خمسون الف دينار عراقي.

يمثل العقاب عاملاً مهماً في التخلص من كافة اشكال السلوك الخاطئ- ارتكاب المخالفات- الذي يتسبب في الوقوع في الحوادث المرورية وتدعيم السلوك السليم الذي يتماشى مع قوانين المرور, فلا بد من تطبيق العقوبة وبشدة, اذ ان المخالف للقانون لا بد ان يعاقب بما ينص عليه القانون وبدون تنمر لانه اذا شعر بانه سيعاقب دون أي وساطة او تدخل سيعدل عن مخالفته متى ما تذكر المبالغ الذي سيقوم بدفعها بسبب ارتكابه للمخالفة وهذا يجعله يفكر كثيراً قبل ان يقدم على أي مخالفة, وان قانون المرور لم يكن وجوده لغرض فرضه على سائقي المركبات فقط انما تجاوز ذلك الى الركاب والمشاة وفرض غرامات عليهم عند عدم التزامهم بالعبور من المناطق المحددة للعبور وحدد ذلك ضمن احكام المادة 26 منه والهدف من ذلك حمايتهم ووقايتهم من الحوادث المرورية, وتعد الغرامات نوع من انواع العقوبات الاصلية التي اشارت اليها المادة 85 من قانون العقوبات العراقي وان فرضها

يستوجب تعديل هذا القانون أو تجديده من مدة إلى أخرى, و يمتاز هذا القانون بالمرونة مما يستدعي تعديله بصفة مستمرة حتى يكون مواكباً للتطورات الحاصلة في مختلف مجالات الحياة والمتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق و سلامتها و أمنها حلقة من الحلقات التي اتخذتها الدولة لاستكمال الإطار التشريعي و ضبطه بغية توفير النصوص الرادعة أكثر للتقليل من عدد الحوادث والتخفيض من درجة خطورتها, لذا فإن هذا القانون ينص على جملة من الأحكام والتدابير التي من شأنها تحقيق الردع والصرامة في التنفيذ.

إن مفهوم الحوادث المرورية, لا يمكن فهمه كمفهوم علمي إلا من خلال مدلوله الأصلي الذي استخدم فيه, وهو الجريمة, وذلك بالنظر للتشابه الكبير بين مثلث الجريمة ومثلث الحوادث المرورية, فالجريمة هي قبل كل شيء خرق للقانون الجنائي, والحوادث المرورية في الغالب تحدث نتيجة لخرق القوانين المرورية⁽⁶⁵⁾, وخرق القوانين المرورية يعني قيام مستخدمي المركبات بارتكاب المخالفات المرورية التي تعد المرض الأساسي الذي يسبب الحوادث المرورية, وبما إنه لا يوجد مجتمع خالٍ تماماً من الجريمة, إذ لا يوجد مجتمع خالٍ تماماً من حوادث المرور, وهذه قاعدة لا حاجة للجدال فيها, إذ أنه كلما كانت هناك حركة مرورية نتج عنها حوادث مرورية, ولا يمكن أن تتوقف الحوادث المرورية إلا بتوقف الحركة المرورية نفسها, لذلك إن وجود الحوادث المرورية في أي مجتمع ليس بالشيء غير الطبيعي أو غير الاعتيادي, ويهدف قانون المرور إلى أمور عديدة وهي: (الوقاية من حوادث المرور, تنظيم المركبات, عدم الإخلال بالنظام العام وعرقلة حركة المرور, تنظيم استعمال الطرق بصفة تحقق تنقل عادل, تنظيم سير المركبات بهدف ضمان أحسن الظروف الأمنية, ردع كل المخالفات التي تصنف إما مخالفات أو جنح), اذ بين قانون العقوبات العراقي رقم 111 لعام 1969 المعدل في الباب الثالث منه الجريمة وانواعها, والفصل الثاني المادة 23 بين الجرائم من حيث جسامتها وقسمها الى ثلاثة انواع الجنائيات والجنح والمخالفات, اذ ان جرائم الجنائيات والجنح هي من صلاحيات المحاكم المختصة في فرض العقوبة المناسبة والمنصوص عليها في احكام المواد (32, 33, 34, 35, 36) من قانون المرور رقم 8 لعام 2019, بالوقت الذي اعد فيه قانون المرور ظرفاً مشدداً لأغراض

يتسببون في قتل أنفسهم فقط، بل يتسببون في قتل مستخدمي الطريق الآخرين أيضاً.

4- تُعد المركبة من الاسباب الرئيسة ايضاً لوقوع الحوادث المرورية، يتمثل ذلك في نوعيتها وعمرها الزمني ومدى توفر شروط المتانة والأمان فيها ومدى تقدير السائقين لوسائل الامان فيها.

4- يؤثر الطريق بشكل رئيس في الحوادث من خلال خصائصه المتمثلة بالتصميم الأساس والتخطيط الجيد والصيانة الدورية وآثار الطريق وطاقته الإستيعابية للمركبات.

5- يرتبط ارتكاب المخالفات المرورية بالسلوك الانساني وهي احدى المقاييس المهمة التي توضح مدى قابلية السائق على تطبيق القوانين المرورية من خلال مدلولها الاجتماعي والنفسي والتربوي والثقافي، وهي السبب الرئيس الاول في وقوع الحوادث المرورية، اذا انه لا يوجد حادث يخلو من المخالفة المرورية.

7- يمثل قانون المرور اداة المراقبة والردع للمخالفين سواء كانوا سائقين او مشاة او ركاب وهو عبارة عن احكام وفقرات وضعت لتحقيق السلامة المرورية لافراد المجتمع وتحديد طريقة تعامل المواطن مع المركبة والطريق.

المقترحات

1- إن مواجهة حوادث المرور تتطلب اهتماماً وحزماً كبيرين من قبل جميع الجهات المعنية بالسلامة والأمان، إذ يقتضي رسم استراتيجية وطنية تعتمد على استخدام الإمكانيات المادية والبشرية المتاحة من أجل الوصول إلى أهداف واقعية ومدرسة، كما إن الاستراتيجية المطلوبة تنفيذاً للحد أو الوقاية من الحوادث المرورية يجب أن تكون مرنة وقابلة للتنفيذ بما يتناسب مع متطلبات وظروف وإمكانيات كل دولة.

2- وإن الوقاية من حوادث المرور هي قبل أي شيء تدابير فعلية عملية، وليست مجرد نصائح أو إرشاد، لأن الأخيرة موجودة فعلاً ولكنها ليست مرادفة أو بديلة عن الوقاية المرورية، بل إن الوقاية المرورية هي تدابير فعلية عملية قلبية وليست بـعديّة، لذا فإن التدابير الوقائية يكون الهدف منها الحيلولة دون وقوع الحوادث، أو على الأقل التقليل منها.

3- وبالنظر لقلة الإمكانيات البشرية لدى مديريات المرور الذين يعدون الأداة العملية لتنفيذ رقابة مرئية على حركة المرور، ذلك يدعو إلى الاستفادة من الآليات الحديثة والاتجاه لاستخدام

يجب ان يصدر من اشخاص مخولين بذلك وان الهدف من الغرامة هي تأديبية تأتي بعد ارتكاب الفعل، وللحد من ارتكاب هذه المخالفات يتطلب ان تفرض الغرامة أنياً ويتم استيفاء المبلغ بعد ارتكاب الفعل مباشرة لان اتباع الاجراءات القانونية في فرضها وفق قانون العقوبات العراقي يتطلب وقت طويل وبالتالي يفقد الهدف الذي فرضت من اجله في قانون المرور رقم 8 لعام 2019، فكان للمشروع دور كبير في تحقيق الغاية من فرض الغرامات من خلال تشريع نص قانوني يتضمن منح صلاحية قاضي جنح لضابط المرور ومفوض المرور (الدراجة الرابعة) اذ حدد هذه الصلاحية ضمن المادة 28 اولا (أ،ب) من قانون المرور، ولغرض التشجيع على دفع الغرامة في وقتها منح القانون سمحات قانونية تتضمن خفض مبلغ الغرامة الى النصف عند قيام المخالف بدفعها خلال 72 ساعة من وقت فرضها، وعكس ذلك شدد القانون في حالة عدم الدفع خلال 30 يوم من تاريخ فرضها يضاعف مبلغ الغرامة لمرة واحدة وكما جاء في احكام المادة 28 ثالثاً، فضلاً عن منح صلاحية لضابط المرور لحجز المركبة مدة لا تزيد على خمسة ايام كما جاء في احكام المادة 28 سادساً، وسحب اجازة السوق من قبل المحكمة بناءً على طلب ضابط المرور مدة لا تزيد على 90 يوم في حالة العودة الى ارتكاب المخالفات المنصوص عليها في قانون المرور وجاء ذلك ضمن احكام المادة 31 ثانياً من القانون ذاته.

الاستنتاجات

1- يُعد سائق المركبة من الاسباب الرئيسة المسببة للحوادث وان النسبة الاكبر تقع على عاتقه لانه العنصر العاقل والمتحكم في المركبة، وان النسبة الاكبر في ارتكاب الحوادث تعود للسائقين المذكور مقارنة مع الاناث.

2- تمثل الفئة الشابة من أكثر فئات السائقين إرتكاباً للمخالفات المرورية لاسيما الذين تكون أعمارهم ضمن الفئات العمرية (18-35)، وهم أكثر عرضةً للوقوع في الحوادث، ويعود السبب إلى عدم الإنتباه، وقلة الإنضباط، والاندفاعية، والتهور، وسوء تقدير العواقب، والمبالغة في الثقة بالنفس، فضلاً عن قلة الخبرة والمهارة.

3- تمثل الحوادث الناتجة عن السائقين المتعاطين للمخدرات والمشروبات الكحولية من اخطر انواع الحوادث، لأنهم لا

5- تُعد الكاميرات من وسائل الضبط الآلي الهامة المستخدمة في مراقبة الطرق وما يجري عليها، ومن التجارب العالمية لاستخدام كاميرات السرعة تجربة لندن التي نتج عن استخدامها انخفاض عدد الوفيات إلى الثلث وعدد الإصابات الخطيرة هبط لأكثر من الربع، وتجربة النرويج التي قلت فيها الإصابات والحوادث بمقدار (20%)، وتجربة استراليا التي هبط فيها عدد الوفيات بنسبة (51%)، وتجربة كولورادو قللت فيها كاميرات السرعة معدل الحوادث بمقدار (16%)، وإن من أهم وسائل الضبط الآلي هو الرادار الذي يُستخدم للقياس المباشر والآني لسرعة المركبات لاسيما على الطرق الخارجية، من خلال إرسال موجات باتجاه المركبة وتسجيل سرعتها ومقارنتها مع السرعة المحددة للطريق، وكاميرا السرعة التي يكون عملها مماثل لعمل الرادار في كشف سرعة المركبات ولكن التصوير وهي على نوعين حسب نظام الدولة التي تستخدمها، الأولى تقوم بتصوير رقم المركبة فقط وتسجل المخالفة عليها والثانية تقوم بتصوير لوحة المركبة والسائق حتى لا يكون هناك اعتراض من السائق أو ادعاء منه بسرقة مركبته من قبل شخص آخر.

6- إدخال برامج السلامة المرورية ضمن مناهج التعليم العام، لاسيما ضمن مناهج الأطفال في رياض الأطفال والمدارس الابتدائية، التي يكون مردودها ايجابياً في تأصيل مبادئها في أنفسهم، إذ إن المدرسة تضم مقومات بشرية متمثلة بالمعلمين والطلاب والعاملين وهي بمثابة منظومة متكاملة من أفراد المجتمع فتثقيفهم وغرس السلامة المرورية لديهم تمثل تثقيف مجتمع بأكمله، والهدف من ذلك هو تنشأة جيل واع مزروعة فيه تعاليم ومفاهيم السلوك المروري الآمن، ذلك لأن الفرد الذي يكتسب مهارات وتوعية مرورية منذ نعومة أظفاره، يُعد قادراً على تمييز الخطر وحماية نفسه منه، ولكونهم سائقي المستقبل.

7- نشر مسابقات اسبوعية أو شهرية أو سنوية في التلفزيون أو الإذاعة أو الصحف بين المشاهدين والمستمعين والقراء عن السلامة المرورية وأن يرصد جوائز قيمة للفائزين بشكل يجذب المواطنين للتثقيف المروري والاطلاع على ما يُكتب عن السلامة المرورية، فضلاً عن إشراك السائقين في هذه المسابقات وتقديم جوائز للسائق الذي لم يرتكب أي مخالفة مرورية أو لم تُسجل على مركبته مخالفة خلال مدة معينة، وهذا يؤدي بدوره إلى حث

وسائل الضبط الآلي في التعويض عن قلة هذه الامكانيات، كون الضبط الآلي يتسم بالدقة والسرعة والثبات في أداء عمله على خلاف العناصر البشرية التي تتأثر بالمؤثرات المناخية والتعب مقارنة مع الآلات، فضلاً عن إنه لا يعتمد على الاجتهادات الشخصية في تطبيق القوانين المرورية، بل إنه يعمل وفق تقنية الكترونية متطورة ويتميز بمواصفات الجودة ويعمل بالنظام الرقمي والتصوير الملون وعلى درجة عالية من الدقة والوضوح وفي كل الأوقات، ويوفر وقت وتاريخ ومكان ارتكاب المخالفة، ولا يميز بين المخالفين وبين المركبات، إذ تقوم كاميرات النظام بتسجيل المخالفة لجميع المركبات دون استثناء.

4- إن الغرامة المرورية تتمثل بقطع قرار حكم أجل الدفع لسائق المركبة المخالف، ولا يكون ملزم بدفع مبلغ الغرامة في وقت فرضها بل يحق له عدم الدفع ويبقى المبلغ في عاتق سجل المركبة ويتضاعف مرة واحدة على مدى وجود المركبة، وإن استيفاء مبلغ هذه الغرامة يبقى لحين مراجعة صاحب المركبة إلى دائرة المرور وهي مدة غير معلومة فتظهر الغرامة ووقتها عند تدقيق أوليات المركبة، وإن هذه الاجراءات تُعد غير رادعة لسائق المركبة وغير مجدية ولا تؤدي إلى التقليل من ارتكابه للمخالفات لأن الردع ليس فوري، على خلاف بعض الدول لاسيما المتقدمة منها تكون إجراءاتها في استحصا لمبلغ المخالفة تختلف تماماً، إذ أنها تتميز بارتباط كافة مفاصل الدولة في ما بينها بواسطة الحاسب الآلي، فإذا كان المخالف من جنسية الدولة فإن مبلغ المخالفة يتم استقطاعه من راتبه الشهري أو يصل إليه بشكل فاتورة إلى المنزل أو إذا قام بالتقديم بطلب أو معاملة إلى إحدى دوائر الدولة ويوجد في سجلاته مخالفة مرورية غير مسددة يقوم الحاسب الآلي بمنع الإجراءات ألياً حتى يتم تسديد المبلغ، أما إذا كان المخالف من المقيمين أو الزائرين للدولة يتم إيقاف إجراءات سفره أو إقامته بواسطة الحاسب الآلي في المطارات والمنافذ الدولية لحين تسديد المبلغ، فعندما يحس ويلتمس السائق إن هناك فاعلية للردع في لحظة ارتكاب المخالفة سواء كان هذا الردع عبارة عن مبالغ مالية أو إجراءات أخرى، سيؤدي ذلك حتماً إلى التقليل من ارتكاب المخالفات وبالتالي التقليل من وقوع الحوادث الناتجة عنها.

⁹ - عبد العزيز احمد دياب، الحوادث المرورية في المملكة العربية السعودية (دراسة اقتصادية للمحددات وطرق العلاج)، مجلة الاقتصاد والادارة، جامعة الملك عبد العزيز، 1996، ص6.

¹⁰ - اسماء مصطفى الصديق محمد، ماوية صديق عمر محجوب، دراسة حوادث الطرق والسلامة المرورية (حالة دراسة في السودان)، كلية الهندسة، جامعة السودان للعلوم والتكنولوجيا، 2015، ص4.

11- De bumbler, Report (The good humane Train) in traffic technology, Review, International, Feb\May, surry (UK), 2004, p32.

¹² - نور احمد حسن قاش، التوزيع المكاني لحوادث السير في مدينة نابلس في الفترة (2000- 2012) بواسطة نظم المعلومات الجغرافية، رسالة ماجستير، كلية الدراسات العليا، جامعة النجاح، نابلس، 2013، ص39.

¹³ - جمهورية العراق، وزارة التخطيط والتعاون الانمائي، الجهاز المركزي للإحصاء، التقرير الاحصائي السنوي 2019.

¹⁴ - هدى كريم حمادي، الخدمات المجتمعية في منطقة الدورة (دراسة في جغرافية المدن)، رسالة ماجستير، كلية التربية للبنات، جامعة بغداد، 2015، ص30.

¹⁵ - عباس فاضل السعدي، محافظة بغداد (دراسة في جغرافية السكان)، ط1، مطبعة الازهر، بغداد، 1976، ص99.

¹⁶ - عبد السادة رزوقي سلطان المالكي، الحوادث المرورية في مدينة اربيل، رسالة ماجستير، كلية الهندسة، جامعة صلاح الدين، 1988، ص13.

17- [http\\Wikipedia.Org](http://Wikipedia.Org)

¹⁸ - علي، يونس حمادي، مبادئ علم الديموغرافية (دراسة السكان)، ط1، دار وائل للنشر والتوزيع، عمان، 2010.

¹⁹ - علي بن ضبيان الرشدي، مهارات محقق الحوادث المرورية واثرها في نجاح القضايا المرورية اثناء التحقيق، ندوة علمية، جامعة نايف العربية للعلوم الامنية، 2007، ص21.

²⁰ - جمهورية العراق، وزارة التخطيط والتعاون الانمائي، مصدر سابق.

²¹ - منظمة الصحة العالمية، التقرير العالمي عن الوقاية من الاصابات الناجمة عن حوادث المرور، جنيف، 2004، ص34.

²² - رضا العطار، عيوننا وحوادث الطرق، دار الرشيد للنشر، بغداد، 1982، ص33.

23- [http\\www.Rospa.com/rospoweb/doors/odvice-sorvicos/road-safty/drivers/fatigue-litreview.pdf](http://www.Rospa.com/rospoweb/doors/odvice-sorvicos/road-safty/drivers/fatigue-litreview.pdf).

²⁴ - كاظم ياسين خضير العزاوي، حوادث الطرق في مدينة بغداد، رسالة ماجستير، كلية الهندسة، جامعة بغداد، 1981، ص5.

السائقين على الحذو حذوه وتكون هناك منافسة بينهم لعدم ارتكاب المخالفات وهذا بدوره يؤدي إلى الحد والوقاية من الحوادث المرورية الناتجة عن هذه المخالفات.

8- تعد الغرامة من اساليب المكافحة الميدانية في مواجهة المخالفات التي تعد سببا رئيسا في وقوع الحوادث وهي تدابير بعدية أي تُتخذ بعد وقوع الفعل وهي موجهة للمخالفين أنفسهم وهم مهما كان الأمر أقلية مقارنة مع باقي افراد المجتمع، بينما الوقاية المرورية هي تدابير قبلية أي تتخذ قبل وقوع الفعل (المخالفات المرورية)، لأنها تهدف لعدم ارتكابها، أو حصولها من عدمه، وهي بذلك موجهة لعامة الناس، وللسائقين المنضبطين ليبقوا كذلك، لذا لابد من بناء الإستراتيجية الحديثة والسياسة الحديثة في المجال المروري على المبدأ الوقائي، بدل من المبدأ المكافحاتي.

9- تعزيز إرادة المواطن وقناعته في احترام قوانين المرور من خلال السلوك المروري الحضاري وذلك باتباع برامج التوعية طويلة الأمد.

الهوامش

¹ - عماد حسين عبد الله، المسببات الشريفة والادارية، للحدث المروري والمسؤوليات المترتبة عليه، المركز العربي للدراسات الامنية، الرياض، 1993، ص25.

² - شربل علام، وآخرون، مؤشرات السلامة المرورية في لبنان، مؤسسة اليازرا للطباعة، بيروت، لبنان، 2007، ص24.

³ - عماد حسين عبد الله، المسببات الشريفة والادارية، للحدث المروري والمسؤوليات المترتبة عليه، مصدر سابق، ص13.

⁴ - صبيح فاضل محمد، حوادث الطرق (المهام والاجراءات)، دار الحرية للطباعة، بغداد، العراق، 1991، ص44.

⁵ - محمود اسماعيل الجميلي، السمات التخطيطية للنماذج المفسرة للحوادث المرورية، رسالة ماجستير، المعهد العالي للتخطيط الحضري والاقليمي، جامعة بغداد، 2003، ص1.

⁶ - صبيح فاضل محمد، حوادث الطرق (المهام والاجراءات)، مصدر سابق، ص46.

⁷ - صبيح فاضل محمد، شرطة المرور (الوظائف والأهداف)، دار الحرية للطباعة، بغداد، 1991، ص150.

⁸ - صبيح فاضل محمد، حوادث الطرق (المهام والاجراءات)، مصدر سابق، ص15.

Environmental Research, Vo1.3, No.13, 2013, p92.

41- Holdhan, Charlce. j. and michael p.campbell "Relationship between Ronda side signs and Traffic accident, field lives Tigation" R.R.L 1973, p.p 5-13.

42- احمد يوسف شبات، شبكة النقل البري في مدينة غزة (دراسة في جغرافية النقل باستخدام نظم المعلومات الجغرافية)، رسالة ماجستير، كلية الآداب، الجامعة الإسلامية، غزة، 2011، ص 111.

43- محسن عبد العجي عيسى، السلامة المرورية (الواقع والتطلعات)، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، الرياض، 2008، ص 37.

44- جمهورية العراق، وزارة التخطيط والتعاون الانمائي، مصدر سابق.

45- فضيل بو جلال، محاولة تقييم التكلفة الاقتصادية للحوادث المرورية في الجزائر، رسالة ماجستير، كلية العلوم الاقتصادية وعلوم التسيير، جامعة الحاج لخضر- باتنا، الجزائر، 2011، ص 15.

46- فتح الله المحجوب محمد، دراسة تحليلية عن واقع الحوادث والمشكلات المرورية في المملكة المغربية، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، الرياض، 1997، ص 129.

47- طارق بن مصطفى قستي، تقنيات السلامة في السيارات واهميتها في تقليص خطورة الحوادث، ط 1، مركز الدراسات والبحوث، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، الرياض، 2006، ص 217.

48- علي بن ضبيان الرشدي، المحددات الأساسية في السلامة المرورية (المملكة العربية السعودية نموذجاً)، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، الرياض، 2015، ص 40.

49- جمهورية العراق، وزارة التخطيط والتعاون الانمائي، مصدر سابق.

50- احمد يوسف شبات، مصدر سابق، ص 89.

51- راضي عبد المعطي السيد، الآثار الاقتصادية لحوادث المرور، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، الرياض، 2008، ص 67.

52- عمر عبد النبي، المواصفات القياسية للسلامة في السيارة والطريق، ط 1، المركز العربي للدراسات الأمنية والتدريب للنشر، الرياض، 1988، ص 78.

53- ماهر سعد ابراهيم الجديد، الآثار الصحية الناتجة عن الحوادث المرورية، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، الرياض، 2005، ص 220.

54- احسن مبارك طالب، المؤشرات الإحصائية للحوادث المرورية في المملكة العربية السعودية، مركز الدراسات والبحوث، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، الرياض، 2010، ص 20.

55- شروق نعيم جاسم الجبوري، التحليل المكاني للحوادث المرورية في سلطنة عُمان (دراسة في جغرافية النقل)، مجلة كلية الآداب، العدد 114، جامعة بغداد، 2015، ص 292.

56- وهاب فهد يوسف الياسري، تحليل مكاني لشبكة النقل والمرور في مدينة النجف من سنة 2003- 2009، مجلة البحوث الجغرافية، كلية التربية، جامعة الكوفة، العدد 13، 2011، ص 263.

25- عبد الرزاق علي جابر الواسطي، التحليل الكمي لحوادث الطرق في المدن العراقية، رسالة ماجستير، المعهد العالي للتخطيط الحضري والإقليمي، جامعة بغداد، 1987، ص 32.

26- صباح مطلق صالح الخفاجي، التحليل المكاني للحوادث المرورية على طريق بغداد- كوت (دراسة في جغرافية النقل)، رسالة ماجستير، كلية التربية ابن رشد، جامعة بغداد، 2013، ص 19.

27- اسماء فرج الشريف، حوادث المرور بمدينة بنغازي اسبابها وطرق علاجها والوقاية منها، جامعة بنغازي، كلية الاداب، قسم علم الاجتماع، على الموقع الإلكتروني "www.omu.edu.ly.pdf"

28- محمود اسماعيل محمد ريان، الاتزان الانفعالي وعلاقته بكل من السرعة الإدراكية والتفكير الابتكاري لدى طلبة الصف الحادي عشر بمحافظات غزة، رسالة ماجستير، كلية التربية، جامعة الأزهر، غزة، 2006، ص 36.

29- صالح العبودي، العوامل النفسية لحوادث المرور، ط 1، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، الرياض، 2010، ص 145.

30- سامي احمد عباس الدليحي، ممارسات دائرة المرور للحد من مخاطر الطرق وسبل معالجتها (دراسة تطبيقية على محافظة اليمن)، مجلة الدنانير، كلية الادارة، الجامعة العراقية، العدد 3، 2013، ص 289.

31- زين العابدين عواد كاظم، المسؤولية الجزائية الناشئة عن الحوادث المرورية ((دراسة مقارنة))، مجلة الكلية الإسلامية الجامعة، النجف الاشرف، 2015، ص 294.

32- داليا عادل حنا، طبيعة ومسببات الحوادث المرورية وآفاقها المستقبلية، رسالة ماجستير، المعهد العالي للتخطيط الحضري والإقليمي، جامعة بغداد، 1999، ص 23.

33- علي بن ضبيان الرشدي، مهارات محقق الحوادث المرورية وأثرها في نجاح القضايا المرورية أثناء التحقيق، مصدر سابق، ص 22.

34- صالح العبودي، العوامل النفسية لحوادث المرور، مصدر سابق، ص 147.

35- كاظم ياسين خضر العزاوي، حوادث الطرق في مدينة بغداد، مصدر سابق، ص 24.

36- جمهورية العراق، وزارة العدل، جريدة الوقائع العراقية، العدد 4450، 2019، قانون المرور رقم 8 لعام 2019 المعدل.

37- عمار شويمت، احكام حوادث المرور والآثار المترتبة عليها في الشريعة الإسلامية، رسالة ماجستير، كلية العلوم الاجتماعية والانسانية والعلوم الإسلامية، جامعة الحاج لخضر- باتنة، الجزائر، 2011، ص 44.

38- world health organization "Global Safety Report", New York , 2004, p. 12.

39- http\\www. Al- sharq. Com.

40- Agbonkhese, Akanbi Yesa, and Mondigna, Road Traffic Accidents in Nigeria: Cause and preventive Measures, Civil and

- 5- السعدي، عباس فاضل، محافظة بغداد (دراسة في جغرافية السكان)، ط1، مطبعة الازهر، بغداد، 1976.
- 6- السيد، راضي عبد المعطي، الآثار الاقتصادية لحوادث المرور، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، الرياض، 2008.
- 7- طالب، احسن مبارك، سبل ووسائل الوقاية من حوادث المرور، ط1، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، الرياض، 2010.
- 8- طالب، أحسن مبارك، المؤشرات الإحصائية للحوادث المرورية في المملكة العربية السعودية، مركز الدراسات والبحوث، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، الرياض، 2010.
- 10- عبد الله، عماد حسين، المسببات البشرية والإدارية للحوادث المرورية والمسؤوليات المترتبة عليه، المركز العربي للدراسات الأمنية، الرياض، 1993.
- 11- عبد النبي، عمر، المواصفات القياسية للسلامة في السيارة والطريق، ط1، المركز العربي للدراسات الأمنية والتدريب للنشر، الرياض، 1988.
- 12- العبودي، صالح، العوامل النفسية لحوادث المرور، ط1، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، الرياض، 2010.
- 13- العثمان، باسم عبد العزيز، حسين عليوي الزبادي، الجغرافية الاجتماعية (مبادئ وأسس وتطبيقات)، ط1، دار الوضاح للنشر، عمان-الأردن، 2014.
- 14- العطار، رضا، عيوننا وحوادث الطرق، دار الرشيد للنشر، بغداد، 1982.
- 15- غلام، شربل، وآخرون، مؤشرات السلامة المرورية في لبنان، مؤسسة اليازا للطباعة، بيروت، لبنان، 2007.
- 16- علي، يونس حمادي، مبادئ علم الديموغرافية (دراسة السكان)، ط1، دار وائل للنشر والتوزيع، عمان، 2010.
- 17- عيسى، محسن عبد العجمي، السلامة المرورية (الواقع والتطلعات)، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، الرياض، 2008.
- 18- قسبي، طارق بن مصطفى، تقنيات السلامة في السيارات وأهميتها في تقليص خطورة الحوادث، ط1، مركز الدراسات والبحوث، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، الرياض، 2006.

- 57- وسام متعب محمد، الحوادث المرورية في محافظة ديالى لعامي (2009-2010)، مجلة جامعة ديالى، العدد الخمسون، 2011، 520.
- 58- أندرسن هاورد، تصميم الطرق، ترجمة خالد بن محمد الرشيد، المركز العربي للدراسات الأمنية والتدريب، الرياض-السعودية، 1989، ص43.
- 59- حيدر عبد الرزاق كمونة، الأسس التصميمية في شبكة الطرق العراقية للسيارات والسياحة والوقاية من حوادث الطرق، مطبعة العمال المركزية، 1990، ص34.
- 60- جمهورية العراق، وزارة التخطيط والتعاون الإنمائي، مصدر سابق.
- 61- اسحاق القطب، التخطيط لمشكلة المرور في المجتمع الحضري في الكويت، مجلة الخليج والجزيرة العربية، العدد 10، 1979، ص53.
- 62- علي بن ضبيان الرشيد، الضبط الآلي المروري ودوره في الحد من المخالفات المرورية، مركز الدراسات والبحوث، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، الرياض، 2008، ص29.
- 63- المأمون السر كرار الطيب، حوادث المرور ودور السرعة في زيادتها (دراسة ميدانية على المملكة العربية السعودية)، دورية علمية، مركز دراسات الخليج والجزيرة العربية، جامعة الكويت، العدد 30، 2011، 87.
- 64- محمود اسماعيل الجميلي، السمات التخطيطية للنماذج المفسرة للحوادث المرورية، رسالة ماجستير، المعهد العالي للتخطيط الحضري والإقليمي، جامعة بغداد، 2003، ص15.
- 65- احسن مبارك طالب، سبل ووسائل الوقاية من حوادث المرور، ط1، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، الرياض، 2010، ص24.

المصادر

أولاً: الكتب

- 1- أندرسن، هاورد، تصميم الطرق، ترجمة خالد بن محمد الرشيد، المركز العربي للدراسات الأمنية والتدريب، الرياض-السعودية، 1989.
- 2- الجديد، ماهر بن سعد إبراهيم، الآثار الصحية الناتجة عن الحوادث المرورية، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، الرياض، 2005.
- 3- الرشيد، علي بن ضبيان، الضبط الآلي المروري ودوره في الحد من المخالفات المرورية، مركز الدراسات والبحوث، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، الرياض، 2008.
- 4- الرشيد، علي بن ضبيان، المحددات الأساسية في السلامة المرورية (المملكة العربية السعودية نموذجاً)، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، الرياض، 2015.

والانسانية والعلوم الاسلامية، جامعة الحاج لخضر- باتنة، الجزائر، 2011.

8- العزاوي، كاظم ياسين خضير، حوادث الطرق في مدينة بغداد، رسالة ماجستير، كلية الهندسة، جامعة بغداد، 1981.

9- قاش، نور احمد حسن، التوزيع المكاني لحوادث السير في مدينة نابلس في الفترة (2000- 2012) بواسطة نظم المعلومات الجغرافية، رسالة ماجستير، كلية الدراسات العليا، جامعة النجاح، نابلس، 2013.

10- المالكي، عبد السادة رزوقي سلطان، الحوادث المرورية في مدينة اربيل، رسالة ماجستير، كلية الهندسة، جامعة صلاح الدين، 1988.

11- الواسطي، عبد الرزاق علي جابر، التحليل الكمي لحوادث الطرق في المدن العراقية، رسالة ماجستير، المعهد العالي للتخطيط الحضري والإقليمي، جامعة بغداد، 1987.

ثالثا: البحوث والتقارير والدوريات والندوات العلمية

1- احمد، اسماء مصطفى الصديق محمد، ماوية صديق عمر محجوب، دراسة حوادث الطرق والسلامة المرورية (حالة دراسة في السودان)، كلية الهندسة، جامعة السودان للعلوم والتكنولوجيا، 2015.

2- الجبوري، شروق نعيم جاسم، التحليل المكاني للحوادث المرورية في سلطنة عُمان (دراسة في جغرافية النقل)، مجلة كلية الآداب، العدد 114، جامعة بغداد، 2015.

3- الدليحي، سامي احمد عباس، ممارسات دائرة المرور للحد من مخاطر الطرق وسبل معالجتها (دراسة تطبيقية على محافظة اليمن)، مجلة الدنانير، كلية الادارة، الجامعة العراقية، العدد 3، 2013.

4- دياب، عبد العزيز احمد، الحوادث المرورية في المملكة العربية السعودية (دراسة اقتصادية للمحددات وطرق العلاج)، مجلة الاقتصاد والادارة، جامعة الملك عبد العزيز، 1996.

5- الرشيد، علي بن ضبيان، مهارات محقق الحوادث المرورية واثرها في نجاح القضايا المرورية اثناء التحقيق، ندوة علمية، جامعة نايف العربية للعلوم الامنية، 2007.

19- كمونة، حيدر عبد الرزاق، الاسس التصميمية في شبكة الطرق العراقية للسيارات والسياحة والوقاية من حوادث الطرق، مطبعة العمال المركزية، 1990.

20- محمد، صبيح فاضل، حوادث الطرق (المهام والإجراءات)، دار الحرية للطباعة، بغداد، العراق، 1991.

21- محمد، صبيح فاضل، شرطة المرور (الوظائف والأهداف)، دار الحرية للطباعة، بغداد، 1991.

22- محمد، فتح الله المحجوب، دراسة تحليلية عن واقع الحوادث والمشكلات المرورية في المملكة المغربية، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، الرياض، 1997.

ثانيا: الرسائل والاطارح

1- الجميلي، محمود إسماعيل، السمات التخطيطية للنماذج المفسرة للحوادث المرورية، رسالة ماجستير، المعهد العالي للتخطيط الحضري والإقليمي، جامعة بغداد، 2003.

2- حمادي، هدى كريم، الخدمات المجتمعية في منطقة الدورة (دراسة في جغرافية المدن)، رسالة ماجستير، كلية التربية للبنات، جامعة بغداد، 2015.

3- حنا، داليا عادل، طبيعة ومسببات الحوادث المرورية وآفاقها المستقبلية، رسالة ماجستير، المعهد العالي للتخطيط الحضري والإقليمي، جامعة بغداد، 1999.

4- الخفاجي، صباح مطلق صالح، التحليل المكاني للحوادث المرورية على طريق بغداد – كوت (دراسة في جغرافية النقل)، رسالة ماجستير، كلية التربية ابن رشد، جامعة بغداد، 2013.

5- ريان، محمود اسماعيل محمد، الاتزان الانفعالي وعلاقته بكل من السرعة الادراكية والتفكير الابتكاري لدى طلبة الصف الحادي عشر بمحافظات غزة، رسالة ماجستير، كلية التربية، جامعة الأزهر، غزة، 2006.

6- شبات، احمد يوسف، شبكة النقل البري في مدينة غزة (دراسة في جغرافية النقل باستخدام نظم المعلومات الجغرافية)، رسالة ماجستير، كلية الآداب، الجامعة الاسلامية، غزة، 2011.

7- شويتم، عمار، احكام حوادث المرور والاثار المترتبة عليها في الشريعة الاسلامية، رسالة ماجستير، كلية العلوم الاجتماعية

4- <http://www.Rospa.Com/rospoweb/doos/odvice-sorvicos/road-safty/drivers/fatigue-litreview.pdf>.

5- [http\Wikipedia.Org](http://Wikipedia.Org).

خامساً: المصادر الانكليزية

1- De Bumber, Report "The good humane Train", in Traffic Technology, Review, International, Feb/Mar. Surry (UK). 2004.

2- Bener, Abdulari, David Crundall, "Risk taking behaviour in road traffic accidents and fatalities", 2015, P. 5. <https://www.google.iq/#q=Risk+taking+behaviour+in+road+traffic+accidents+and+fatalities%22>.

3- Holdhan, Charlce. j. and michacl.p.campbell "Relationship between Ronda side signs and Traffic accident, field lives Tigation" R.R.L 1973.

4- Ismail, Aodai Abdul-llah, comprehension of posted Highway Traffic signs in Iraq, Tikrit Journal of Engineering Sciences, Vo1.19, No.1,2012.

5- world health organization "Global Safety Report", New York, 2004.

6- Yesa, Agbonkhese, Akanbi, and Mondigna, Road Traffic Accidents in Nigeria: Cause and preventive Measures, Civil and Environmental Research, Vo1.3, No.13, 2013.

ABSTRACT

Traffic accidents are one of the most important traffic problems in the world, and it is a phenomenon that violates the customs of society and its aspirations with the resulting victims, whether drivers of cars or road users, or material possessions, and it has become more severe on societies than other dangers such as wars, as it is a

6- ضهد, صبيحة نعمة, دراسة استطلاعية حول ظاهرة الحوادث المرورية في محافظة ذي قار (الاسباب والحلول), مجلة كلة التربية الاساسية للعلوم التربوية والانسانية, جامعة بابل, العدد 20, 2015.

7- طالب, احسن مبارك, معايير الامن والسلامة للطرق الطويلة, ندوة علمية, مركز الدراسات والبحوث, جامعة نايف العربية للعلوم الامنية, الرياض, 2012.

8- الطبيب, المأمون السر كرار, حوادث المرور ودور السرعة في زيادتها (دراسة ميدانية على المملكة العربية السعودية), دورية علمية, مركز دراسات الخليج والجزيرة العربية, جامعة الكويت, العدد 30, 2011.

9- قانون المرور رقم 8 لعام 2019 المعدل.

10- القطب, اسحاق, التخطيط لمشكلة المرور في المجتمع الحضري في الكويت, مجلة الخليج والجزيرة العربية, العدد 10, 1979.

11- كاظم, زين العابدين عواد, المسؤولية الجزائية الناشئة عن الحوادث المرورية ((دراسة مقارنة)), مجلة الكلية الاسلامية الجامعة, النجف الاشرف, 2015.

12- محمد, وسام متعب, الحوادث المرورية في محافظة ديالى لعامي (2009-2010), مجلة جامعة ديالى, العدد الخمسون, 2011.

13- منظمة الصحة العالمية, التقرير العالمي عن الوقاية من الاصابات الناجمة عن حوادث المرور, جنيف, 2004.

14- جمهورية العراق, وزارة التخطيط والتعاون الإنمائي, الجهاز المركزي للإحصاء, التقرير الاحصائي السنوي لعام 2019.

15- جمهورية العراق, وزارة العدل, جريدة الوقائع العراقية, العدد 4450, 2019, قانون المرور رقم 8 لعام 2019 المعدل.

رابعا: الانترنت

1- الشريف, اسماء فرج, حوادث المرور بمدينة بنغازي اسبابها وطرق علاجها والوقاية منها, جامعة بنغازي, كلية الآداب, قسم علم الاجتماع, على الموقع الالكتروني <http://www.omu.edu.ly.pdf>.

2- www.omu.edu.ly.pd.

3- [http\www.Al-sharq.Com](http://www.Al-sharq.Com).

ways Traffic safety for road users In light of the rise in the number of traffic accidents, it is imperative to maintain the safety of all road users S, as a vital requirement to face such problems in the world, and that the implementation of the Traffic Law and its rules represents the best solution to confront this problem, as it includes appropriate penalties for violators that represent the material and moral deterrent to reduce violations, thus achieving traffic safety and including it to prevent traffic accidents.

war that is not like other wars Because wars rise to end one day, and traffic accidents are a continuous war that devours the resources of states and kills all groups of society and causes a lot of damage and damage to private and public property. In which the number of deaths due to diseases is decreasing in general, thanks to the development in curative medicine, preventive medicine and environmental health, we find that the number of deaths from traffic accidents is increasing.

The problem of traffic accidents is one of the most complex contemporary human problems to varying degrees between societies. If the vehicle is one of the most important modern modern inventions and the most important tools in traffic, it is despite the many benefits that it has achieved to mankind, it has negative effects both on the public health of children. Society or in the area of energy exhausted in it, which reflects negatively on development in society, as the losses caused by traffic accidents exceed other losses caused by various crimes, so the number of victims of deaths, injuries and disabilities resulting from traffic accidents exceeds those who are killed or affected annually by various Forms of security conflicts and disputes at the international level, hence the importance of studies of traffic accidents, which promises to be a dynamic analysis that highlights factors contributing to their occurrence, and highlights the contribution of researchers in studying the problems resulting from them in an attempt to reduce the loss of life and property, and for this, the achievement of