وزارة التعليم العالي و البحث العلمي

جامعة لونيسي علي ـ البليدة 02 ـ

كلية العلوم الإنسانية و الاجتماعية

قسم العلوم الاجتماعية

مذكرة تخرج لنيل شهادة الدكتوراه نظام LMD

جرائم الطرقات بين الثقافة المرورية و سياسة الردع.

دراسة ميدانية لعينة من السائقين بولاية الشلف.

إعداد الطالبة:

– سايب خيرة.

إشراف الأستاذ:

أ/ شيخي رشيد.

2023/2022

شكر و عرفان:

شكر و عرفان

أتوجه بشكري و حمدي إلى الله العلي القدير الذي سدّد خطايا و

ألهمني القوة والصبر ليخرج هذا العمل إلى النور و بارك لي في ثمرة

جهود السنوات الستة.

كما أشكر الأستاذ "شيخي رشيد" الذي ساعدني في

تجاوز صعوبات البحث منذ

أن كان فكرة إلى أن اكتمل.

كما أتقدم بشكري إلى كل أساتذة علم الاجتماع الذين

درسونا طيلة المرحلة الجامعية.

كما لا يفوتني أن أشكر كل عمال قسم العلوم الاجتماعية

بصفة عامة دون استثناء..

إلى كل الأساتذة الذين درَسوني خلال السنوات الستة دون

استثناء.

إهداء

إلى أعز إنسان إلى قلبي، إلى نور عيني، إلى الذي غمرنا بحبه و حنانه، إلى الذي جاهد الحياة و قهر الظروف و المحن لأجلنا، إلى الذي دعمني مادياً و معنوياً إلى ***أبي العزيز الغالي*** *رعاه الله و حفظه.*

إلى من غمرتني بحبها و عطفها، إلى من سهرت على تربيتي، إلى من تعبت و ناضلت من أجلنا و عملت على راحتنا إلى أحن قلب، و إلى التي جعل الله الجنة تحت أقدامها، ***أمي*** *الحبيبة الغالية رعاها الله و حفظها.*

و الى من غمرتني بسخاء دعائها جدتي الغالية أطال الله في عمرها و إلى إخوتي، و أخواتي و جميع أبنائهم.

إلى زوجي و عائلته الكريمة و كل عائلة "صبايحية" داخل و خارج الوطن و الذين غمروني بوفائهم و كانوا يدعمونني لإتمام مشواري الدراسي.

إلى أغلى شيء أملكه في الوجود إلى كبدي و إلى النور الذي أنار حياتي ابنتاي العزيزتين و الغاليتين ***"جنان"*** *و* ***"جهان"*** *أتمنى لهما التوفيق في حياتهما و طول العمر إن شاء الله.*

الفهرس:

شكر و عرفان

إهداء

فهرس المحتويات.....أ

مقدمة.....1

الباب الأول: الجانب النظري

الفصل الأول: الجانب المنهجي

تمهيد.....5

1. **أسباب اختيار موضوع البحث.....6**
2. **أهداف الدراسة.....7**
3. **أهمية الدراسة.....7**
4. **الإشكالية.....9**
5. **الفرضيات.....11**
6. **تحديد المفاهيم.....12**
7. **الدراسات السابقة.....20**

8. المقاربة السوسيولوجية.....27

خلاصة الفصل.....39

الفصل الثاني: الضبط الاجتماعي

تمهيد:.....42

1- ماهية الضبط الاجتماعي.....43

1-1- نشأة مفهوم الضبط الاجتماعي.....43

1-2- تعريف الضبط الاجتماعي.....44

2- أنواع الضبط الاجتماعي.....47

2-1- الضبط الاجتماعي الرسمي (الخارجي).....47

2-2- الضبط الاجتماعي غير الرسمي (الداخلي).....52

3- أشكال الضبط الاجتماعي.....55

3-1- الضبط الاجتماعي الإيجابي.....55

3-2- الضبط الاجتماعي السلبي.....57

4- مؤسسات الضبط الاجتماعي.....59

4-1- مؤسسات الضبط الاجتماعي الرسمية.....59

4-1-1- أجهزة الأمن.....59

4-1-2- الجهاز القضائي.....63

4-1-3- السجن.....64

4-1-4- المدرسة.....66

4-2- مؤسسات الضبط الاجتماعي غير الرسمية.....72

4-2-1- الأسرة.....72

4-2-2- دور العبادة (المسجد).....75

4-2-3- جماعة الرفاق.....77

5- وسائل الضبط الاجتماعي 79

5-1- القانون.....80

5-2- الدين.....83

5-3- الرأي العام 86

5-4- العادات الشعبية.....89

5-5- التقاليد الشعبية.....91

5-6- الأعراف.....92

6- الحاجة المجتمعية للضبط الاجتماعي 96

7- أهداف و أهمية الضبط الاجتماعي.....100

7-1- أهداف الضبط الاجتماعي.....100

7-2-أهمية الضبط الاجتماعي.....103

خلاصة الفصل.....106

الفصل الثالث: التوعية و السلامة المرورية

تمهيد.....109

1-مفهوم التوعية المرورية.....110

1-1- تعريف التوعية المرورية.....110

1-2- أساليب التوعية المرورية.....117

1-2-1- الأسلوب المعرفي.....117

1-2-2- الأسلوب المهاري.....117

1-2-3- الأسلوب السلوكي.....117

2- أهداف التوعية المرورية.....118

3- أهم مظاهر التوعية المرورية في المجتمع.....123

4- دور التوعية المرورية في الحد من حوادث المرور.....124

4-1- إعلام و توعية مستعملي الطريق.....124

4-2- التربية المرورية.....124

4-3- التدريب و التكوين.....126

5- مفهوم السلامة المرورية.....128

6- عناصر السلامة المرورية.....132

6-1- العنصر البشري.....132

6-2- المركبة.....136

6-3- الطريق.....140

7- أهداف السلامة المرورية 143

8- دور مؤسسات المجتمع المدني في تحقيق السلامة المرورية.....145

8-1- دور الأسرة في تحقيق السلامة المرورية.....145

8-2- دور المدرسة في تحقيق السلامة المرورية.....147

8-3- دور الإعلام في تحقيق السلامة المرورية.....152

8-4- دور المسجد في تحقيق السلامة المرورية.....156

8-5- دور أجهزة المرور في تحقيق السلامة المرورية (إدارة المرور (الشرطة)، المراكز المرورية الخاصة، مدارس تعليم السياقة).....158

خلاصة الفصل:.....164

الفصل الرابع: جرائم الطرقات

تمهيد:.....167

1- مفهوم حوادث المرور.....168

1-1- تعريف الحادث.....168

1-2- تعريف الحادث المروري.....169

1-3- تعريف الجريمة المرورية.....172

2- أنواع حوادث المرور.....173

2-1- حوادث الدهس.....173

2-2- حوادث الإصطدام(التصادم).....175

2-3- حوادث التدهور.....176

2-4- حوادث الإنزلاق.....178

2-5- حوادث حرائق السيارات.....180

3- العناصر الحاكمة للحوادث المرورية.....181

3-1- العنصر البشري (السائق).....183

3-2- المركبة.....192

3-3- الطريق.....197

3-4- البيئة.....202

4- المخالفات و العقوبات و الإجراءات الخاصة بحركة المرور.....204

4-1- المخالفات من الدرجة الأولى.....204

4-2- المخالفات من الدرجة الثانية.....205

4-3- المخالفات من الدرجة الثالثة.....207

4-4- المخالفات من الدرجة الرابعة.....209

5- العقوبات المقررة لمخالفي قانون المرور.....214

6- الآثار المترتبة عن الحوادث المرورية 221

6-1- الآثار

الاجتماعية.....221

6-2- الآثار الاقتصادية.....224

6-3- الآثار النفسية.....226

6-4- الآثار الصحية.....227

6-5- الآثار الأمنية.....228

8- الأساليب الوقائية من الحوادث المرورية.....229

خلاصة الفصل:.....231

الباب الثاني: الجانب التطبيقي

الفصل السادس:

1- الإجراءات المنهجية للبحث

1.1. مجالات الدراسة.....234

2.1. المنهج المتبع في الدراسة.....236

3.1. العينة.....240

4.1. تقنيات و أدوات جمع البيانات.....243

2- التحليل و التعليق على البيانات

1.2. تحليل البيانات.....245

2.2. النتائج المتوصل إليها 325

3.2. مناقشة الفرضيات 328

4.2. التوصيات و الاقتراحات.....332

خاتمة.....334

قائمة المراجع

الملاحق

مقدمة

مقدمة:

تعد جرائم الطرقات من أخطر المشكلات في المجتمعات سواء العربية ،أو الغربية ،و ذلك نظرا لما تخلفه من آثار وخيمة يذهب ضحيتها سنويا آلاف الأشخاص من جميع الأعمار نتيجة تعرضهم للهلاك ، و الموت كما أنها تؤثر سلبا على التنمية الاقتصادية للدولة ، و على مسار الحياة الاجتماعية لأفراد المجتمع ، و ذلك من خلال ما تتركه من نتائج اجتماعية، و نفسية وخيمة، و ما يزيد الأمر حدة أنها في تزايد مستمر ، و إحصائياتها في ارتفاع رهيب.

إن الجزائر من البلدان العربية التي تشهد تنامي ظاهرة جرائـم الطرقات ،و تعاني من ارتفاع حالاتها على الرغم من الإجراءات الأمنية ،و الردعية التي قامت بها في السنوات الأخيرة لمواجهة الظاهرة، أو على الأقل التقليل منها، إلا أن مشكلة حوادث المرور لا تزال تشكل خطرا ، و هاجسا مقلقا للسلطات العمومية ،و المجتمع ككل، و الفرد في حـد ذاته، و ذلك لمـا تستنزفه من أرواح، و إسراف للجهد، و الأموال.

إن الحديث عن الوعي ،و الثقافة المرورية على أنهما عنصران اساسيان يعتمد عليهما أفراد المجتمع في تحقيق السلامة المرورية، و تحقيق الأمن، و الوقاية من حوادث المرور، إلا أن عملية التقليل من الحوادث المرورية ليست مسؤولية الدولة وحدها، بل تتطلب تضافر جهود كافة المسؤولين بداية من الأفراد في حد ذاتهم إلى مدارس تعليم السياقـة، و وكالات استيراد السيارات ،و شركات التأمين ،و النقل ،و هيئات المجتمع المدني بغية الحد من آثار حوادث المرور الاجتماعية و النفسية و الاقتصادية، و تفادي تزايد عدد الحالات، و تقليل الوفيات ،و الإصابات التي تعود بالسلب على الدولة سواء على الممتلكات العامة أو الخاصة.

إن الإحساس، والشعور بحجم الأخطار الجسيمة المترتبة عن هذه الظاهرة كان مبررا كافيا لاتخاذها مجالا للدراسة،و البحث فكان بحثنا الموسوم"**جرائم الطرقات**"

أما فيما يعلق بهندسة البحث وفصوله ، فقد احتوت الدراسة على مقدمة وستة فصول وخاتمة ، فالمقدمة أومأنا فيها الى التحسيس بظاهرة حوادث المرور ، ثم أبرزنا فيها أسباب اختيارنا للموضوع، و أهم أهداف البحث ،و أهميته إضافة إلى الإشكالية ،و التي احتوت على تساؤلات تم من خلالها تم تحرير فرضيات الدراسة، و أهم المفاهيم، و المصطلحات المتعلقة بها، ثم حاولنا جمع أكبر عدد ممكن من الدراسات السابقة ،و التي كان لها النصيب الوافر من هذه الدراسة،أما فيما يتعلق بمنهجية البحث تم توظيف الاقتراب النظري للدراسة حيث وظفنا نظرية الضبط الاجتماعي و نظرية الدور الاجتماعي و نظرية اللامعيارية عند "اميل دوركايم" لما لهم من علاقة مع موضوع الدراسة، و كذا الصعوبات التي واجهتنا في العمل النظري عامة، و العمل الميداني خاصة، أما الفصول الباقية فقد تناولنا في ثاني فصل الضبط الاجتماعي، و الفصل الثالث تناولنـــا التوعيـة و السلامة المرورية، أما الفصل الرابع فقد تناول موضوع الدراسة ألا و هو جرائم الطرقات.

أما الباب الثاني و الذي يمثل الجانب التطبيقي فقد قسمناه أيضا إلى فصلين الأول احتوى على الإجراءات المنهجية للبحث (مجالات الدراسة ،و المنهج و العينـــــة المتبعـــة فـــي الدراسـة، و تقنيات جمع المعلومات) أما الفصل الثاني ،و الأخير فقد تم فيـــه عرض البيانـــات الميدانيـــة، و تحليلها ،و مناقشة الفرضيات، و النتائج المتوصل إليها، و الاستنتاج العام.

الباب الأول
الجانب النظري للدراسة

الفصل الأول: البناء المنهجي للدراسة.

تمهيد.

1- أسباب اختيار الموضوع.

2- أهـداف الـدراسة.

3- أهميـــة الـدراسة.

4- الإشكاليـــــــة.

5- الفرضيـــــــات.

6- تحديد المفاهيـــم.

7- الدراسـات السابقة.

8- المقـاربة السوسيولوجية.

خاتمة الفصل.

تمهيد:

يعرف البحث العلمي بالدقة و الموضوعية، حيث يسعى الباحث جاهدا باستخدام منهجية معينة لدراسة موضوع أو ظاهرة اجتماعية ما، و ذلك بالبحث في أسبابها و خلفياتها و الحلول اللازمة لها، و باستخدام وسائل تخدم الموضوع المدروس.

و يأتي هـــذا الفصل متضمنا العناصر التالية : مبررات اختيـــار الموضوع، و أهميتـــــه، و أهدافـــه، و الإشكالية، ثم صيغة فرضياتها، كما تم التطرق إلى المفاهيم الواردة في هذه الدراسة و الدراسات السابقة لهذه الدراسة، و المقاربة السوسيولوجية التي تعتبر بمثابة خلفية نظرية للبحث. الصعوبات التي صادفناها في البحث.

1. أسباب اختيار موضوع البحث:

1. كثرة حوادث المرور في الجزائر.

2. كثرة الضحايا و الجرحى و ذوي العاهات المستديمة نتيجة حوادث المرور.

3. كون هذا الموضوع لم يعالج من الناحية الاجتماعية.

4. دراسة موضوع جرائم الطرقات دراسة علمية جادة ووصفها وصفا دقيقا.

5. معرفة أبرز القيم الاجتماعية التي تعتبر سببا في ارتكاب حوادث المرور.

6. معرفة دور مؤسسات الضبط الاجتماعي الرسمية في الحد من ارتكاب حوادث المرور.

7. التعرف على أهم سلوكيات المخاطرة ،و المجازفة لدى السائقين ،و علاقتها بالمسؤولية الاجتماعية.

8. اكتشاف سبب وجود التقدم التكنولوجي في المركبات الذي لم يصاحبه تقدم على مستوى الجوانب المعنوية و المعرفية.

9. معرفة مدى وعي أفراد المجتمع بخطورة الظاهرة على الفرد ،و على المجتمع.

10. البحث أكثر، و التعمق في خلفيات ،و مسببات حوادث المرور.

11. البحث أكثر في سبب عدم امتثال أفراد المجتمع للقانون، و احترامه.

12. كون الظاهرة لها آثارا وخيمة على أفراد المجتمع الجزائري.

13. البحث في سبب عدم أخذ عنصر السياقة بكل جدية لاسيما لدى فئة الشباب ،و الافتخار بذلك مما يتسبب في حوادث كارثية مرعبة.

14. معرفة أسباب تفاقم الظاهرة يوميا ،و عدم استقرارها ،أو انخفاض معدلاتها.

2. أهداف الدراسة:

1) تهدف الدراسة إلى التنبيه بمدى خطورة الظاهرة محل الدراسة، و كيفية التصدي لها.
2) تركز الدراسة على الدور الذي تقوم بـه مصالح الأمن المروري في التصدي لهذه الظاهرة ،و كيفية التقليل من آثارها على المستوى الوطني.
3) العمل على تخفيض حصيلة حوادث المرور من خلال تحديد الدافع في وقوعها.
4) تهدف إلى محاولة التقليل من الحوادث المرورية.
5) المحاولة من رفع مستوى الوعي، و الثقافة المرورية عند أفراد المجتمع الجزائري.
6) اقناع أفراد المجتمع بضرورة الالتزام بالقوانين المرورية، و مخاطر عدم الالتزام بقوانين السلامة.

3. أهمية الدراسة:

تكمن أهمية هذه الدراسة في النقاط التالية:

1- محاولة الدفع بالأفراد للحصول على رخص السياقة من مؤسسات تعليم السياقة بشكل رسمي.

2- العمل على نشر الوعي المروري، و تعليم السلامة المرورية لعابري الطريق.

3- تثقيف المجتمع الجزائري، و توعية أفراده بمواضيع السلامة المرورية ،و الأخطاء التي يجب تجنبها .

4- فهم مخاطر ارتكاب المخالفات المرورية لدى مرتكبي حوادث المرور.

5- توعية أفراد المجتمع بالمشاكل الناجمة عن المخالفات ،و جرائم الطرقـــات ،و ما لها من آثار في استنزاف الموارد البشرية ،و الاقتصادية مما يهدد البناء الاجتمـــاعي للمجتمع ،و الكيان الاقتصادي للدولة.

6- تكمن أهمية الدراسة في توعية الآباء، و الأبناء من عواقب ارتكاب حوادث المرور.

7- تحسيس أفراد المجتمع بالظاهرة، و ضرورة الانتباه ،و التركيز على نتائجها و خلفياتها على مستوى الفرد و المجتمع.

4. الاشكالية:

تعد حوادث المرور أو جرائم الطرقات، والتي يمكن تسميتها بسرطان العصر لما تشكله من هاجس كبير على المستوى العالمي، فهي ليست وليدة اللحظة، و إنما كانت موجودة منذ أن عرف الإنسان وسائل النقل، غير أنها تزداد من يوم لآخر، و ذلك نتيجة ما يشهده العالم من اختراعات ،و اكتشافات في طراز المركبات، فكل دول العالم النامية منه، و المتخلفة على الرغم من رموز التقدم الاقتصادي لها (الدول النامية) إلا أنها تعيش الظاهرة، فمشكلة حوادث المرور أصبحت تمثل مصدر قلق لما لها من آثار وخيمة في جميع المجالات، و هي تمس كل شرائح المجتمع و أصبحت من بين المشكلات الاجتماعية التي تعترض المجتمعات الحالية في مسايرة التقدم، فهي تعتبر من الأسباب الرئيسية المميتة لسكان العالم.

إن دول العالم العربي ليست بمنأى عن ظاهرة حوادث المرور ، فقد شهدت هذه الأخيرة ارتفاعا في حصيلة الوفايات، و الإصابات الخطيرة بحيث أصبحت من المشكلات الاجتماعية التي تواجه مجتمعات الوطن العربي لما تخلفه من أضرار اقتصادية، و اجتماعية جسيمة ...الخ. و ذلك نتيجة عدم احترام قانون المرور، و نقص التوعية المرورية ، و ضعف المسؤولية لدى السائقين، و نقص الصرامة الأمنية... الخ، و عليه "وصلت نسبة الوفيات في المنطقة العربية إلى حوالي 20% خلال العشر سنوات الأخيرة، و من المتوقع أن تحتل الوفيات الناجمة عن حوادث المرور العنصر الرئيسي الثالث في قائمة أسباب الوفيات، و الإصابات الخطرة في المنطقة العربية بحلول عام 2020. و ذلك في حالة استمرار الوضع الحالي و عدم اتخاذ الإجراءات اللازمة."[1]

[1] صبيحة نعمة صهد، **دراسة استطلاعية حول ظاهرة الحوادث المرورية في محافظة ذي قار ــ الأسباب و الحلول، مجلة كلية التربية الاساسية للعلوم التربوية و الإنسانية**، جامعة بابل، العدد 20، 2015، ص 645.

و في هذا السياق فإن الجزائر كمثيلاتها من دول الوطن العربي التي تتفاقم فيها إحصائيات حوادث المرور، وانطلاقا من هذه الحقائق المرعبة ، فإنها أصبحت تدق ناقوس الخطر لما للظاهرة من نتائج سلبية وخيمة ،و معيقة للتنمية البشرية.

فباختلاف الزمان و المكان و باختلاف الغاية ،و الوسيلة تختلف جرائم الطرقات ،و تختلف أسباب ارتكابها في جميع المجتمعات على الرغم من العديد من البرامج التحسيسية و التوعوية لمستعملي الطرقات بخطورة الظاهرة على كافة أفراد المجتمع، و حتى على اقتصاد الدولة في حد ذاتها، فلمؤسسات التنشئة الاجتماعية ،و مؤسسات الضبط الاجتماعي دور فعال في هذا المجال بحيث تقوم هذه المؤسسات بتجسيد مفهوم الثقافة المرورية لمستعملي الطريق على اختلاف أعمـارهم، و ذلك من خلال استخدام استراتيجيات تربوية و توجيهية فاعلة، و محاولة التقليل من حصيلة الضحايا ،فهي تساهم في نقل القيم الاجتماعية لأفراد المجتمع لغرض مسايرة قانون المرور، و تربيتهم على الالتزام به، و ذلك لتنمية الوعي و الثقافة المرورية لديهم، من أجل ضمان السلامة المرورية، فنجد أن الأسرة تساهم في تحقيق أهداف توعوية و استراتيجيات ثقافية عديدة لنشر الوعي المروري من خلال استخدام أسلوب الحوار، و النقاش حول الظاهرة، و كذلك الحال بالنسبة للمؤسسات التربوية ،فهي تساهم مساهمة فعالة في مواجهة الظاهرة، و ذلك من خلال البرامج، و المواد التربوية، و التثقيفية و مـــن خـــــلال المحاضرات ،و بعض الأنشطـــة الطلابية و المقررات الدراسية...الخ. بالإضافة إلى وسائل الإعلام و الاتصال فهي تكمل المهام، و ذلك بنشر الوعي من خلال الحملات التوجيهية بخطورة الظاهرة، فكل هذه المؤسسات تشترك، و تكمل بعضها البعض في تحقيق الوعي، و الثقافة المرورية و تفادي تضخم حصيلة المرور.

كما يمكن الاشارة الى أن طبيعة السياسة الأمنية في الجزائر هي الأخرى تحتاج إلى ردع فعال لغرض ضبط السائقين، و منع تجاوزاتهم و محاولة التقليل من حوادث المرور كون هذه الأخيرة تهدد كيان بناء المجتمع الجزائري، فهناك بعض أفراد المجتمع الجزائري يستخدمون أسلوب الوساطة لحظة وقوع الجزاء العقابي عليهم لمخالفة قانون المرور. و ذلك راجع لطبيعة المكانة الاجتماعية التي يتميز بها السائق، و هذا ما زاد من تأزم الوضع في المجتمع الجزائري، حيث شجع على عدم احترام القانون مما أدى إلى ارتفاع في حصيلة حوادث المرور.

فكون الظاهرة منتشرة بكثرة في طرقات المجتمع الجزائري، و ما لها من آثار سلبية تهدد الموارد البشرية، و المادية لهذا المجتمع دفعنا إلى البحث في خلفيات الظاهرة، والتقصي في أسباب تفاقمها. ما قادنا إلى طرح التساؤل العام التالي: إلى أي سبب يمكن إرجاع ظاهرة حوادث المرور؟.

التساؤلات الفرعية:

* كيف يؤثر غياب الوعي المروري لدى السائق في ارتكاب حوادث المرور؟.

* إلى أي مدى تساهم المكانة الاجتماعية في جرائم الطرقات المرورية؟.

* هل لنوعية الجزاء العقابي، و نقص الصرامة الأمنية علاقة بحوادث المرور؟.

5. الفرضيات:

1/ لغياب الوعي المروري لدى السائق علاقة في ارتكاب حوادث المرور.

2/ لطبيعة المكانة الاجتماعية لمستعملي الطريق دور في جرائم الطرقات.

3/ لنوعية الجزاء العقابي، و نقص الصرامة الأمنية دخل في حوادث المرور.

6. تحديد المفاهيم:

حوادث المرور: لغة: ج حادثات و حوادث، صيغة المؤنث لفاعل حدثَ، حدثَ عن/ حدث من: كل مل يجدُّ و يحدث. ما يقع فجأة "حادثة سيارة".[1]

مرور: مصدر مرَّ/ مرَّ بـ/ مرَّ على/ مرَّ في/ حركة الأشخاص أو الآلات في انتقالها من مكان لآخر "مرور سيارات/ مشاة. انتهك قانون المرور".[2]

التعريف القانوني لحوادث المرور: "يعرف على أنه حدث اعتراضي يحدث بدون تخطيط مسبق من قبل سيارة واحدة أو أكثر مع سيارات أو مشاة أو حيوانات أو أجسام على طريق عام أو خاص. فهي عبارة عن الاصابات المادية و المعنوية التي تصيب المركبة بسبب تصادم أو انحرافات فنية في المركبة، أو لتصرفات سيئة لقائد المركبة مما يسبب خسائر مادية و معنوية و هي ما تسمى حوادث المرور، و تعرف منظمة الصحة العالمية لحادثة المرور بأنها واقعة غير متعمدة ينتج عنها إصابة ظاهرة".[3]

---

[1] أحمد مختار عمر، **معجم اللغة العربية المعاصرة**، مجلد1، عالم الكتب.ط1. القاهرة. 2008، ص 45.

[2] المرجع نفسه، ص 2086.

[3] رحيمة حوالف، **التكاليف الاقتصادية و الاجتماعية لحوادث المرور بالجزائر**، مجلة الباحث، جامعة أبي بكر بلقايد تلمسان، الجزائر، كلية العلوم الاقتصادية و التجارية و علوم التسيير، العدد 11، 2012، ص 104.

التعريف الاقتصادي لحوادث المرور: أما اللجنة الاقتصادية الأوروبية التابعة لهيئة الأمم المتحدة تعرف الحادث المروري من خلال توفر العناصر التالية: أن يحدث في الطريق العام، أن ينتج عنه وفاة أو إصابة شخص أو أكثر، أن تشترك فيه إحدى المركبات المتحركة على الطريق".[1]

التعريف الاجتماعي لحوادث المرور: "هي عبارة عن تصادم بين مركبتين أو مركبة مع أي شيء آخر (إنسان، حيوان، شجرة، ...الخ) يتسبب عنه وفاة أو إعاقة أو إصابات بالغة، و نتيجة لذلك تتأثر النواحي الاقتصادية للمصاب من تكاليف، و إعادة صيانة السيارة هذا إلى جانب احتمالية فقده لوظيفته أو تعليمه نتيجة الإصابة، أو الإعاقة فتضرر الأسرة و الأبناء من جراء الحادث، و لا يستطيع الفرد توفير احتياجات أسرته أو تأمين مستقبله. كما أن الوفاة أو الإعاقة لها تأثيرها على الأسرة من ناحية أخرى أيضا إذ أن الفرد قد يكون عاجز هنا عن التربية بشكل سليم و متابعة و مراقبة الأبناء، و تعليمهم و أداء أدواره الاجتماعية، و قد يصاب نتيجة لذلك للعزلة ،و الخجل، و الانطواء و الحزن، و الاكتئاب ،و القلق ،و غيرها من الأمراض النفسية".[2]

فمن خلال التعريفات السابقة يمكن القول بأن حوادث المرور تحدث بشكل مفاجئ، و لأسباب مختلفة، و لعوامل متعددة، و تؤدي هذه الظاهرة إلى العديد من الأضرار سواء المادية ،أو البشرية تهدد بسلامة الفرد و بأمن المجتمع، و لها خلفيات عديدة على المستوى الاقتصادي و الاجتماعي و النفسي ...الخ.

---

[1] رحيمة حوالف، مرجع سبق ذكره، ص 104.

[2] مجلة العلوم الاجتماعية، **مقالة علمية عن الحوادث المرورية**، منتديات الدراسات و الدوريات و الأبحاث العلمية، جدة، محور خاص بالدراسات و الأبحاث الاجتماعية، مارس 2004، ص 09.

فالمقصود بالحادث المروري هو عبارة عن تصادم بين نوعين مـن المركبـات أي بين مركبتين أو بين مركبة و أشخاص أو الاصطدام بالحيوانات أو أجسام صلبة و مختلفة متواجدة على الطريق.

الثقافة المرورية:

الثقافة: "هي الرقي في الأفكار النظرية، وذلك يشمل الرقي في القانون والسياسة والإحاطة بقضايا التاريخ المهمة، والرقي كذلك في الأخلاق، أو السلوك وأمثال ذلك من الاتجاهات النظرية".[1]

"اقترح تايلور لتعريف الثقافة، و التي جمعها في صيغة (كـل مركب بمـا فـي ذلك المعارف و المعتقدات و الفن و الأخلاق و القانون و العادات التي يكتسبها الفرد بوصفه عضوا في المجتمع".[2]

"فالثقافة تمكن الانسان لا من التأقلم مع محيطه فحسب، و إنما من تأقلم المحيط معه أيضا، و مع حاجاته و مشاريعه، أي أن الثقافة بتعبير آخر تجعل تحويل الطبيعة ممكنا".[3]

"إن الثقافة هي ذلك الكل المركب الذي يتألف من كل ما نفكر فيه أو نقوم بعمله، أو نمتلكه كأعضاء في مجتمع".[1]

---

[1] لزهر مساعدية، **في مفهوم الثقافة و بعض مكوناتها (العادات. التقاليد. الاعراف)**، مجلة الذاكرة، ميلة، الجزائر، العدد 9، جوان 2017، ، ص 34.

[2] Nicolas Journet, **la culture de l'iniversel au particulier**, éditions sciences humaines,rue rantheaume, 2002, p 02.03.

[3] دنيس كوش تر: منير السعداني ، **مفهوم الثقافة في العلوم الاجتماعية**، مركز دراسات الوحدة العربية.ط1. لبنان. 2007، ص 10.

"يرى مالك بن نبي في هذا السياق أن كلمة الثقافة التي من حظها أن تختار لهذا المعنى لم تكتسب بعد قوة التحديد الضرورية لتصبح علما على مفهوم معين، و هذا ما يفسر لنا أنها بحاجة دائما إلى كلمة أجنبية تقرن بها لتحديد ما يراد منها في الكتب التي تتصدى لهذا الموضوع و بعبارة أخرى إنها كلمة لا تزال في اللغة العربية تحتاج إلى عكاز أجنبي مثل كلمة "**culture**" كي تنشر".[2]

"فحالة الثقافة بين مختلف المجتمعات البشرية بقدر ما هي قادرة على التحقيق في المبادئ العامة هو موضوع مناسب لدراسة قوانين الفكر و العمل البشري".[3]

الثقافة المرورية: "هي كل ما يحمله السائق من أفكار، و اتجاهات يعيها وعيا تاما، و يطبقها باهتمام، و تتمثل في ما يجب أن يعرفه بالكامل عن نظام المرور، و ما لديه من إحساس بالمسؤولية، و ما يتصف به من ذوق عام، و أخلاق تمنعه من الحصول على حقه في الطريق على حساب الآخرين".[4]

فالثقافة المرورية تتمثل في مجموع الأفكار التي تتعلق بنظام المرور و الحركة أثناء السير في الطريق العام و التي يتوجب على كل مواطن سواء كان سائق أو ماشي أن يكون على علم مسبق بهذه النظم لتفادي الوقوع أو ارتكاب حوادث مرورية.

---

[1] مجموعة من الكتاب تر: علي سيد الصاوي، **نظرية الثقافة**، عالم المعرفة. الكويت. 1997، ص09.

[2] مالك بن نبي تر: عبد الصبور شاهين، **مشكلة الثقافة**، دار الفكر.ط4. دمشق. 2000، ص:25.

[3] Edward Taylor, **primitive culture london**, John murray, Albemarle street, 1920,p 01.

[4] محمد بن سعيد الغامدي و سعيد بن فالح الغامدي، **الثقافة المرورية و علاقتها بحوادث السير" دراسة استطلاعية بمحافظة جدة**، قسم علم الاجتماع، جدة، ص 29.

فالمقصود بالثقافة المرورية هي كل ما ينبغي على السائق أن يلم به من معلومات، و أفكـــــــار، و نظم حول السياقة و حول حوادث المرور من أجل ضمان السلامة المرورية.

المكانة الاجتماعية: "يقصد بها موقع الفرد كما يدركه هو مقارنة بالآخرين (الزملاء، عموم الناس في المجتمع) في الجوانب الاقتصادية و العقلية و الاجتماعية. الجمالية (الجسمية)، و الأخلاقيـة و الانفعالية".[1]

"تشير المكانة الاجتماعية الى موقع الفرد على مستوى النسق أو المجتمع ككلّ، فالمكانة الاجتماعية عبارة عن عدة مراكز اجتماعية يشغلها الفرد في المجتمع، و تتحدد هذه المكانة بناء عليها، و تخضع للمعايير و القيم الاجتماعية فقد يحتل الفرد في ضوء المعايير الاجتماعية مكانة اجتماعية عليا في سلم التدرج الاجتماعي، و قد يشغل مكانة متوسطة أو دنيا، و قد يصنف المجتمع المكانة الاجتماعية تبعا للمراكز التي يشغلها الفرد و تصنيفها اقتصاديا على أساس طبيعة المهنة و الوظيفة أو حجم الدخل الشهري، و قد يكون أساس التصنيف الانتماء العائلي أو القرابة أو تصنيف على أساس سياسي تبعا للسلطة التي يمتلكها الفرد و هكذا".[2]

"يشير مفهوم المكانة الى الموقع الذي يشغله فرد في جماعة أو تشغله جماعة في مجتمع، و قد تأخذ شكلين أحدهما أفقي و الآخر عمودي، و بذلك تعرف المكانة أنها مجموعة من العلاقات

---

[1] بشرى عبد الحسين، **المكانة الاجتماعية لدى تدريسي جامعة بغداد**، مجلة العلوم النفسية، جامعة بغداد، مركز الدراسات التربوية و الأبحاث النفسية، العدد 19، 2010، ص 252.

[2] محمد بن ابراهيم السيف، **دراسة المجتمع السعودي "منهج في علم الاجتماع و تحليل وظيفـــي للمجتمـــــع و دروس علمية في التغير الاجتماعي و التربية الوطنية**، دار الخريجي للنشر و التوزيع.ط2. الرياض. 2003، ص 35-36.

المساواتية و التراتبية لفرد مع الأعضاء الآخرين من جماعاته، فهي صورة ذهنية تعبر عن الدرجة التي تحتلها المهنة و العاملون بها على سلم التقدير العام للمهن تبعا لنظام تقويمي، موضوعي أو عرفي خاص بمتطلبات المهن و حدود فعالياتها الوظيفية، و يرتبط بهذه الصورة المدركة أو المتخيلة دلالات عملية ملموسة، و تتمتع بقيم و امتيازات متناسبة في معظم الأحوال مع درجتها و معترف بها في المجتمع".[1]

"عرف فيبر المكانة الاجتماعية بوصفها الشرف الذي يمثله المجتمع أو الجماعة المحلية، و هناك أسباب تستعصي على الحصر لمثل هذا الشرف منها الخلفية العائلية الملكية أو الارستقراطية، و الأصل العرقي، و المهنة و الملكية و التعليم و هلم جرا، أما جماعة المكانة فهم جماعة من الأشخاص الذين حققوا مستوى من الهيبة الاجتماعية على اساس المعايير القائمة و الفاعلة في الجماعة الأكثر اتساعا التي ينتمون إليها، فالمنتمون إلى جماعة مكانة واحدة ينظرون إلى بعضهم البعض بوصفهم متكافئين و يتفاعلون في إطار هذه الجماعة بشكل يكاد يكون كليا، و هم يعيشون نفس أساليب الحياة و هي الأساليب التي تميزهم عن الآخرين و يذهب فيبر إلى أنه بينما تعرف الطبقة من خلال علاقتها بإنتاج السلع، فإن جماعة المكانة تتحدد بطريقة الاستهلاك أو أسلوب الاستهلاك".[2]

المكانة الاجتماعية هي المركز الذي يحتله الفرد داخل المجتمع باعتباره نسقا كليا يقوم أو يتمتع بمجموعة من الحقوق و الواجبات، فنجد على سبيل المثال أن السائق إذا كان يتمتع

---

[1] سعيدة شين، **التصورات الاجتماعية للعوامل المحددة لمكانة المعلم في المجتمع**، مجلة العلوم الانسانية و الاجتماعية، بسكرة،الجزائر، العدد24، جوان 2016، ص 138.

[2] محمود عودة، **أسس علم الاجتماع**، دار النهضة العربية للنشر و التوزيع. بيروت. ص 217، 218.

بمكانة اجتماعية عالية مثلا فإنه يستعين بذلك في الإعفاء من بعض الجزاءات العقابية المقررة عليه لحظة مخالفة قانون المرور.

فالمقصود بالمكانة الاجتماعية هي المرتبة، و المنزلة التي يتمتع بها الشخص، فهي تعطي صاحبها قوة، و نفوذ داخل المجتمع، و بالتالي يستغل هذه المكانة لقضاء مصالحه، و احتياجاته المستعصية بكل سهولة، و من دون عراقيل.

الوعي: "التوعية هي واجب ديني و اجتماعي و لا تفرض بقانون بل يتحرك المجتمع عندما يشعر بالخطر، و من حيث أنها واجب ديني يلتزم بها المجتمع بحكم ما حثت عليه الأديان السماوية على ضرورة أن يحمي الفرد نفسه، و أسرته و مجتمعه ضد أي معتدي على قيمه، و ما يعرضهم للخطر، و هي واجب اجتماعي على أفراد المجتمع بحكم انتمائهم للمجتمع، و الفرد يدافع عن أسرته و بيئته ما يسيء إليها، و يسعده ما يسعدها، فالتوعية إذا هي البداية الأولى لطرق الوقاية، و قد اهتمت العديد من الأجهزة في مختلف العالم بالتوعية المرورية، بهدف تقديم أحدث الوسائل و أنجع الابتكارات، للوصول إلى أفضل، و أنجح المستويات لوقاية أفراده من حوادث المركبات".[1]

وبناء على ما سبق يمكن القول بأن الوعي هو مجموعة المعلومات التي ينبغي على السائقين معرفتها عـــن المرور، و ذلك لغرض تفادي الوقوع فـي الكوارث أو ما يعرف بالحوادث المروريـــة بمفهومها الواضـــح و الشامل، و قد تختلف حملات التوعية فقد تكون ومضات إشهارية أو برامج تلفزيونية أو لافتات ...الخ، فعلى كل فرد بصفة عامة و من دون استثناء سواء

[1] عبد الله حامد عبد الله الخلف، **دور أفلام التوعية المرورية في رفع مستوى الوعي المروري**، رسالة ماجستير، مخطوط جامعة نايف للعلوم الأمنية، مركز الدراسات و البحوث. الرياض. 2005، ص 59.

السائقين أو المشاة أن يتمتعوا بدرجة عالية من الفهم حول الظاهرة محـــل الدراســـــــة لغرض تحقيق الوقايـــــة و السلامـــــة و الأمن ...الخ.

فالمقصود بالوعي المروري هو مجموع المعلومات و الأفكار حول نظام المرور بصفة عامة، فعلى كل فرد من أفراد المجتمع مهما كان جنسه أو سنه أو مستواه، و باعتباره سائقا أن يتحلى بهذا النظام لتفادي الوقوع في ارتكاب حوادث المرور هذا من جهة، و لتفادي وقوع العقوبات عليه من جهة أخرى.

الجزاء العقابي: يمكن تعريف الجزاء العقابي بأنه العقوبات التي تقع على السائقين المخالفين لقانون المرور، بحيث يكون مقدار العقوبة التي يتعرض لها السائق بمقدار المخالفة التي قام بها، كما ينبغي أن تكون رادعة، و لها فاعلية بغية تحقيق أكبر قدر من الامتثال لهذه القوانين، و العمل على قواعد، و أنظمة المرور من أجل تحقيق الوعي و السلامة المرورية.

الصرامة الأمنية: تتمثل الصرامة الأمنية في طبيعة المعاملة القائمة بين رجال المرور و السائقين، فينبغي أن يكون لها طابع من الصرامة، و الجدية لكي يكون لها معنى، و يكون لها صدى في ضبط المخالفين، كما يجب أن تكون المعاملة بين رجال الأمن، و السائقين مبنية على العدل و المساواة و احترام القانون، و يجب الابتعاد عن التمييز في تطبيق عقوبات قانون المرور بين المخالفين له بغية تحقيق نوع من الردع لكافة السائقين من دون تمييز.

7. الدراسات السابقة:

دراسات عربية:

الدراسة الأولى: "دراسة حرة قام بها محمد بن سعيد الغامدي و سعيد بن فالح الغامدي تحت عنوان "**الثقافة المرورية و علاقتها بحوادث السير**" جدة، تتمثل إشكالية الدراسة في معرفة معنى الثقافة المرورية، و أهميتها في دعم نظام المرور، و علاقتها بحوادث المرور".[1] و انطلقت الدراسة من التساؤلات التالي[2]:

"1. هل الثقافة المرورية مرتبطة بالتحصيل العلمي لقائد المركبة؟.

2. هل الثقافة المرورية مرتبطة بالمهنة التي يشغلها قائد المركبة؟.

3. هل الثقافة المرورية مرتبطة بعمر قائد المركبة؟".

"فقد اعتمد الباحثان على المنهج الوصفي التحليلي باعتباره يقوم بدراسة الحقائق الراهنة المتعلقة بطبيعة الظاهرة، و يعتمد على جمع الحقائق، و تحليلها و تفسيرها، و استخلاص دلالتها ،و نتائجها، أما الأداة الرئيسية التي اعتمدت عليها الدراسة، و لاسيما فيما يتعلق بالجانب الميداني فهي الاستبانة".[3] "فقد بلغ حجم العينة 900 فرد ممن يقود سيارة و اعتزم الباحثان أن يتم اختيار

[1] محمد بن سعيد الغامدي و سعيد بن فالح الغامدي، مرجع سبق ذكره، ص 03.

[2] المرجع نفسه، ص11.

[3] المرجع نفسه، ص 12.

العينة بطريقـــة عشوائية، و لكن لعدم وجود معلومات، و إحصائيات دقيقة عن مجتمع الدراسة تم الاختيار وفقا لأسلوب العينة العمدية".[1]

توصلت الدراسة إلى النتائج التالية[2]:

"كشفت الدراسة أن نسبة 11.3% من مجموع السائقين أفراد العينة يقومون بقيادة السيارات داخل مدينة جدة بدون رخصة السياقة، و هذه نسبة عالية، و مخالفة صريحة لأنظمة السير ،و نظام المرور.

-نحو 68% من السائقين من يقومون بالفحص من سنة إلى سنتين إلا عند الحاجة، و في ذلك مخالفات للتعليمات التي تقضي بضرورة الفحص الدوري كل سنة.

21.3% من أفراد العينة يتفقدون مركباتهم قبل القيادة، و النسبة الباقية، و العالية إما يفعلون ذلك أحيانا أو أنهم لا يفعلون، و هذا يؤكد عدم الوصول إلى مرحلة النضج الثقافي عند أفراد العينة.

"السائق يشغل نفسه أثناء القيادة بأشياء أخرى، فنسبة 68.7% ينشغلون بالتدخين، و استخدام الهاتف النقال بنسبة 46.2%، و الراديو و آلة التسجيل بنسبة 91.4%، و في هذا تأكيدات على عدم الوصول إلى مرحلة النضج، و تدني المستوى الثقافي عامة و ثقافة المرور خاصة.

نسبة 55.6% لا يربطون حزام الآمان إلا داخل المدينة، و قد يكونون على غير قناعة بأهميتـــــه، و نسبة 36.8% الذين يستخدمونه في المسافات الطويلة". [3]

---

[1] محمد بن سعيد الغامدي و سعيد بن فالح الغامدي، مرجع سبق ذكره، ص 13.

[2] المرجع نفسه، ص 103.

[3] محمد بن سعيد الغامدي و سعيد بن فالح الغامدي، مرجع سبق ذكره، ص 104.

التعقيب: لقد عالجت الدراسة موضوع الثقافة المرورية، و علاقتها بحوادث السير، فمن خلال نتائج البحث ترى الدراســة أن حوادث المرور ترجع إلــى القيادة بدون رخصــة، أو عدم تفقد السيــارة أو المركبة قبل استخدامها، أو الانشغال بأشياء أخرى كالهاتف أو ما شابه ذلك، و لكن يمكن القول بأنه لا يمكن اعتبارها كمسببات أولية و أساسية في ارتكاب الحوادث المرورية، و يمكن أن تتعداها لغير ذلك، على سبيل المثال أن أغلب أفراد المجتمع المثقفين أو غير المثقفين من مستخدمي المركبات نجدهم لا يعرفون بكل محتويات النظام المروري، وهذا ما يزيد الأمر حدة في ارتفاع حصيلة جرائم الطرقات.

الدراسة الثانية: هي عبارة عن دراسة حرة قامت بها صبيحة نعمة ضهد بعنوان "**الحوادث المرورية في محافظة ذي قار–الأسباب و الحلول**" محافظة ذي قار، " لقد تبلورت لديها مشكلة البحث في زيادة في عدد الحوادث المرورية في محافظة ذي قار، و زيادة في عدد الوفيات و الإصابات، فقد صاغت الباحثة مشكلة البحث في الأسئلة التالية[1]:

1. ما هو عدد الحوادث المرورية خلال الفترة (2010/2004)؟.
2. ماهي أسباب الحوادث المرورية؟.
3. كيف بالإمكان الحد من الحوادث المرورية؟.

"اعتمدت الباحثة على المنهج الوثائقي عن طريق الكتب، و المجلات و الاستعانة بإصدارات دائرة المرور العامة و كذلك الأسلوب الميداني بتوزيع (85) استبيان على سائقي السيارات".[2]

[1] صبيحة نعمة ضهد، مرجع سبق ذكره، ص 640.

[2] المرجع نفسه، ص 641.

"تمثلت أداة الدراسة باستمارة استبيان قسمت إلى ثلاثة محاور".[1] "اختارت الباحثة عينة طبقة عشوائية تشمل الأفراد (سائقي السيارات)، و تم الحصول على بيانات إحصائية خاصة بالحوادث المرورية للسنوات من (2010/2004) من دائرة المرور في ذي قار".[2] توصلت الباحثة إلى النتائج التالية[3]:

"ازدياد عدد حوادث (الاصطدام) أكثر من النوعين الآخرين (انقلاب/ دهس) و لجميع الأعوام.

-تفاوت في عدد حوادث (الاصطدام) مقسمة حسب الأشهر أي لا توجد فترة محددة لازدياد الحوادث أو انخفاضها حسب الأشهر.

-ازدياد ملحوظ بعدد خسائر (المتوفين-الجرحى) حسب الأشهر أي لا يوجد شهر محدد.

-هناك تفاوت بالتحصيل الدراسي للمستجوبين حيث كان غالبيتهم من المتعلمين.

-هناك تهاون في تطبيق القانون من قبل رجال المرور.

-ضعف في التوعية المرورية و سائقي المركبات من قبل وسائل الإعلام و دائرة المرور".

التعقيب: إن الدراسة عالجت موضوع "**الحوادث المرورية فـــي محافظة ذي قـــار-الأسباب و الحلول**" فمن خلال النتائج توصلت الباحثة إلى أنه من أسباب الحوادث المرورية الإهمال من قبل السائقين، أو التهاون من طرف رجال المرور، أو التقصير من ناحية التوعية المرورية في البرامج التلفزيونية، و يمكن موافقة الباحثة فيما توصلت إليه من نتائج ، فنجد قصورا في احترام نظام

[1] صبيحة نعمة ضهد، مرجع سبق ذكره، ص 640.

[2] المرجع نفسه، ص 641.

[3] المرجع نفسه، ص 653-654.

المرور بشكل عام فنجد المؤسسات المعنية بذلك في إهمال تام، و نجد الملزمون بذلك في تهاون فنجد مثلا أن أغلب أفراد المجتمع لا يقومون بما يجب فعله قبل استخدام المركبة كتفقدها مثلا.

الدراسة الثالثة: دراسة محلية قامت بها بن عباس فتيحة تحت عنوان: "**دور الإعلام في التوعية و الوقاية من حوادث المرور في الجزائر، مقارنة بين المناطق الريفية و المناطق الحضرية، دراسة وصفية استطلاعية**". بحيث انطلقت الدراسة من التساؤلات التالية[1]:

"1. ماهي حالة حوادث المرور في المناطق الريفية الجزائرية؟.

2. ماهي حالة حوادث المرور في المناطق الحضرية؟.

3. ماذا تبين إحصائيات الحوادث في المناطق الحضرية مقارنة مع المناطق الريفية؟.

4. ماهي معاينات قيادة الدرك الوطني و المديرية العامة للأمن الوطني و كيف تفصل؟.

5. ماهي أسباب وقوع حوادث المرور؟.

6. ماهي تكاليف حوادث المرور؟.

7. هل يتشابه توزيع الحوادث حسب مختلف مناطق الوطن الريفية و الحضرية؟.

8. ماهو دور مصالح الأمن في مجال الأمن المروري؟.

9. ماذا ينص عليه القانون؟.

---

[1] بن عباس فتيحة، **دور الإعلام في التوعية و الوقاية من حوادث المرور في الجزائر "مقارنة بين المناطق الريفية و المناطق الحضرية" (دراسة وصفية استطلاعية)**. أطروحة دكتوراه مخطوط ، جامعة الجزائر 03، الجزائر، كلية العلوم السياسية و الإعلام، علوم الإعلام و الاتصال، 2011-2012، ص 03.

10. ماهو دور الإعلام، و ماهي أهدافه في التوعية، و الوقاية من حوادث المرور؟.

11. هل هناك استراتيجية اعلامية معتمدة في التوعية، و الوقاية من حوادث المرور، و ماهي؟.

12. كيف يلعب الإعلام دوره في التوعية، و الوقاية من الظاهرة، و كيف يستخدم من طرف مصالح الأمن (قيادة الدرك الوطني، و المديرية العامة للأمن الوطني)؟.

"اعتمدت الباحثة على لغة الأرقام، و الدلالة الإحصائية في إطار وصفي استطلاعي لظاهرة حوادث المرور بالمقارنة بين المناطق الحضرية، و المناطق الريفية الجزائرية، بحيث قامت بتصنيف البيانات حسب الأهداف التي تسعى لتحقيقها من خلال هذا العمل، و تقديمها في جداول، و ذلك راجع لطبيعة الموضوع".[1]

"كما اعتمدت الباحثة على منهج المسح الوصفي في البحث باعتباره يسعى إلى وصف طبيعة الأوضاع الراهنة الناتجة عن تفاقم الظاهرة".[2] "مستخدمة الأدوات التالية: فقد اعتمدت على الملاحظة و المقابلة و الاستبيان".[3] "تمثل مجتمع الدراسة في سائقي المركبات البرية بجميع أصنافها باعتبار أن الحوادث المرورية لا تقتصر على صنف معين من أصنافها باعتبار أنها لا تعود إلى السائقين بالدرجة الأولى".[4] "بما أن الدراسة حاولت الإلمام بمستويات متعددة مرتكزة على إحصائيات المديرية العامة للأمن الوطني بالمقارنة مـــع إحصائيات قيادة الدرك الوطنـــي، و كذا دور الإعلام لتحليل الإشكاليات العامة للموضوع، فقد اعتمدت الباحثة على هذه

---

[1] بن عباس فتيحة، مرجع سبق ذكره، ص 32.

[2] المرجع نفسه، ص 34.

[3] المرجع نفسه، ص 35.37.

[4] المرجع نفسه، ص 37.

الإحصائيات كعينة إجمالية مصممة بشكل قصدي منتظم لإبراز، و إجلاء بعض المظاهر، و المسببات في حوادث المرور على أن المعلومات المقدمة تم جمعها، و طرحها بحسب تطور حوادث المرور بالمقارنة بين المناطق الحضرية و المناطق الريفية".[1]

التعقيب: لقد تناولت الباحثة موضوع "دور الاعلام في التوعية، و الوقاية من حوادث المرور في الجزائر" فلقد مست الباحثة جانب من بين الجوانب المراد البحث فيها في الدراسة ألا و هو الثقافة المرورية، و يمكن الاعتماد عليها كدراسة سابقة لتدعيم الموضوع أما من ناحية ما خلصت إليه الباحثة على أنه من المستعجل إعادة النظر في طريقة تسليم رخصة السياقة من خلال تكوين جيد، و تعليم نوعي، و امتحان صارم لسائقي المستقبل، فيمكن مساندة الباحثة فـــــي هذه النقطــة، و التي تعتبر أساسية في البحث لأنه من خلال ملاحظة الواقع نرى أن أغلب السائقين يفتقدون إلى التكوين الكافي للسياقة، بغض النظر عن شراء رخصة السياقة. هذا من جهة و جهة أخرى فإنهم (السائقون) ليسوا على دراية تامة بقانون المرور،و هذا ما يزيد من حدة انتشار الظاهرة (حوادث المرور).

8. المقاربة السوسيولوجية:

يقصد بالمقاربة السوسيولوجية هو تبني نظرية أو نظريتين أو أكثر من أجل تفسير ظاهرة اجتماعية معينة يسعى الباحث لدراستها و استقراء خلفياتها، بحيث يتبع خطوات منهجية تمكنه من فهم و تفسير الظاهرة المدروسة وفق مصطلحات النظرية التي تم اختيارها، و من ثم يكون للدراسة طابع فكري و علمي، فحسب طبيعة موضوعنا الموسوم **بجرائم الطرقات بين الثقافة**

[1] بن عباس فتيحة، مرجع سبق ذكره، ص38 .

المروريـــة و سياسة الردع تبنّينا النظريات التالية،و المتمثلة في نظرية الضبط الاجتماعية، و نظرية الدور الاجتماعي، و نظرية اللامعيارية عند دوركايم، حيث تعتبر النظريات الأنسب في تفسير جرائم الطرقات، و يمكن عرضها على النحو الآتي:

1.8. نظرية الضبط الاجتماعي:

"يرجع تاريخ بلورة هذا المفهوم "**الضبط الاجتماعي**" كحقل مستقل من حقول علم الاجتماع إلى القرن التاسع عشر عندما نال شعبية بعد نشر كتاب عالم الاجتماع الأمريكي "**روس**" تحت عنوان "**الضبط الاجتماعي**"، كما استخدم هذا الاصطلاح رجال القانون من المحامين عندما تبناه العلامة "**باوند**" في إشارتهم إلى عملية المطابقة بين الفرد و بين النظام الاجتماعي، و قد وجد "**روس**" خلال بحثه في موضوع الضبط الاجتماعي كميدان مستقل من علم الاجتماع أن الداروينية الاجتماعية تستخدم هذا المصطلح للإشارة إلى علاقة الفرد بالمجتمع، و ما تتسم به هذه العلاقة من ضروب من الصراعات، و التوترات بينهما، و هذا ما دفع "**روس**" إلى افتراض وجود قوى اجتماعية تدفع إلى الانسجام و التكامل ما بين الفرد و المجتمع، و تكمن هذه القوى في القدرة الاجتماعية الموجـودة في طبيعة النظام الاجتماعـــي، و التـــــي نعنـــي بها العدالـــة و المساواة و المحافظة على طبيعة هذا النظام".[1]

و بالنسبة للضبط الاجتماعي كمصطلح، "فإنه يرى كل من "**جورج جورفيتش**" و "**إدوارد روس**" أن "**هربرت سبنسر**" هو أول من استخدم مصطلح الضبط الاجتماعي سنة 1893، غير أن "**سبنسر**" لم يعط المصطلح أي مدلول خاص، و تزايد الاهتمام بهذا الموضوع حين دعت

[1] نور علي ابراهيم، **دور مؤسسات الضبط الاجتماعي في الوقاية من الفساد**، هيئة النزاهة. العراق. د ت، ص57.

الجمعية الأمريكية لعلم الاجتماع إلى تخصيص دورة انعقدت في سنة 1917 للبحث في موضوع الضبط الاجتماعي، و بذلك جاءت دراسة "**إدوارد روس**" لتفتح بؤرة البحث لمجموعة من العلماء لدراسة الضبط الاجتماعي كموضوع يستحق البحث، و التحليل و الدراسة، و في بداية الخمسينات ساهم "**تالكوت بارسونز**" في المفهوم، إذ اعتبره وسيلة فعالة لكي يتحقق التوازن داخل النسق الاجتماعي، و في نهاية الستينات شهد المفهوم حالة من التراجع و الركود، إلى أن ظهرت بوادر جديدة في التسعينات، حيث أصدر "**داريو ميلوسي**" مؤلفا بعنوان: "**دولة الضبط الاجتماعي**" سنة 1990، حيث نظر إلى المفهوم من وجهة نظر الدولة، و اعتبره أداة لتحقيق السيادة و القـــوة، و لهذا تعمل الدولة على توسيع أجهزة الضبط الاجتماعي الرسمية، و في منتصف التسعينات ظهرت بوادر جديدة تدعو إلى تكوين نظرية خاصة بالضبط الاجتماعي في محاولة إحيائه من جديد".[1]

و لقد أشار كل من "**أوجبرن** و **نيمكوف**" على أن الضبط هو "ذلك النمط من الضغط الذي يمارسه المجتمع على جميع أفراده، للمحافظة على النظام، و القواعـــــــد المتعـــارف عليهـــا أو الموضوعة بنسق الضبط الاجتماعي، و يتباين هذا الضغط بتباين حكم الشخص نفسه بالنسبة لنفسه، و حكم الجماعة بالنسبة لنفسها، و كذلك التنشئة الاجتماعية".[2]

---

[1] فتحي عبد الله سالم الطالبي، **دور وسائل الضبط الاجتماعي في الحد من الجريمة**، مجلة القرطاس، كلية التربية تيجي، جامعة الزنتان، العدد 12، يناير 2021، ص 390.

[2] محمد أبو الحمد سيد أحمد، **ماهية الضبط الاجتماعي نشأة المفهوم و تطور الموضوع**، شبكة الألوكة، قسم الكتب، ص 06.

و نظر "**هيرشي**" إلى الضبط الاجتماعي على أنه" امتثال الأفراد للمعايير المتشكلة من القانون، و ذلك بالابتعاد عن السلوكيات الإجرامية و المنحرفة، كسرقة الأموال، و السيارات، و التخريب المتعمد للممتلكات، و أعمال الاعتداء و الشغب".[1]

و "قد فسر الضبط الاجتماعي من خلال الالتزام الطوعي بناء على ارتباط الأفراد بالنظام الأخلاقي في المجتمع، أما عوامل الضبط الاجتماعي فقد أرجعها "**هيرشي**" إلى كل من ارتباط الفرد بالآخرين، و المؤسسات الاجتماعية مثل الأسرة، و الأصدقاء، و المدرسة، و الالتزام بالمجتمع التقليدي، فالطموح يجعل الفرد يسعى لتحقيق الفوائـــد من ممارستــه للسلوك السوي، و الخوف من المخاطر المترتبة على عدم الامتثال لهذا السلوك، و اندماج الفرد في الأنشطة التقليدية بما ينمي الجانب السوي لشخصيته، و لا يحصل لديه الوقت لارتكـــاب السلـــوك المنحرف، و الإيمـــان و الاعتقاد الراسخ بقوانين المجتمع".[2]

ومن هنا ينبغي الحديث عن القانون و مؤسساته باعتباره من آليات الضبط الاجتماعي الرسمية على أنه: "من أهم و أقوى وسائل الضبط الاجتماعي، كما أنه يعتبر أكثر من ضرورة في الحياة الاجتماعية لما يتمتع من خاصية العمومية و التجريد و الالتزام و العقاب. و يعرف القانون على أنه مجموعة من القواعد القانونية العامة، و المجردة و الملزمة التي تخاطب كافـة أفراد المجتمع، و أن الخروج عليها تحت أي مبرر يجعل صاحبه عرضة للمساءلة و العقاب، أو هو مجموعة

---

[1] مركز رؤية للدراسات الاجتماعية، **أثر مواقع التواصل الاجتماعي على عملية الضبط الاجتماعي**، سلسلة البحوث و الدراسات. ط1. الرياض. 2014، ص:53.

[2] المرجع نفسه، ص 55.

القواعد العامة الجبرية التي تصدر عن إرادة الدولة، و تنظم سلوك الأشخاص الخاضعين لهذه الدولة أو الداخلين في تكوينها".[1]

"فالقانون هو الوسيلة التي يعالج بها المجتمع نفسه، و يحافظ على كيانه و وجوده، و من هنا كان الخروج على تعاليم القانون تهديـــدا للتماسك الاجتماعـــي، و للمثل الاجتماعية و الثقافيــة و القيم الاجتماعية، كما يعتبر إقرار هذه التعاليم و فرضها على الناس أهم عامل للضبط الاجتماعي".[2]

حسب طبيعة موضوعنا المتمثل في جرائم الطرقات يمكن أن نقول أن هذه الأخيرة أصبحت تشكل هاجسا مقلقا لجميع أفراد المجتمع لما لهــا من آثار وخيمــة اجتماعية، و نفسية، و اقتصادية تهـدد الأرواح و الممتلكــات و تستنزف الموارد المادية و الطاقة البشرية، لذلك لابد من تحقيق التوازن و الانضباط داخـــل المجتمع من خـــــلال فرض بعض القوانين و القواعـــد و الالتزامات التي يخضع لهـا أفراد المجتمع، و يمتثلون لها بغية تحقيق أكبر قدر من الانسجام.

فمشكلة حوادث المرور تحتاج لضبط أكبر و امتثال أكثر للقوانين المنصوصة للوقاية من مشكلة المرور، و لحماية أفرد المجتمع من مخلفاتها، لذلك لابد أن تكون هذه القواعد المرورية رادعة و مانعة من تكرار ارتكاب الحوادث، و مُساهمة من جهة أخرى في التقليل من إحصائيات حوادث السير، و لكن في المقابل ينبغي أن يكون للفرد باعتباره سائقـا للمركبــة أو راكبــا فيها أو ماشيا أن يكون لديه قدر من الثقافة المرورية، و درجة من الوعي المروري اللذان يعتبران ركيزتان أساسيتان في محاولة التصدي للمشكلة، و من جهة أخرى يجب على الفرد أن يمتثل

---

[1] حسام الدين محمود فياض، **الضبط الاجتماعي (تعريفه، أهميته، أنواعه، آلياته، نظرياته) دراسة سوسيولوجية تحليلية**، مكتبة نحو علم اجتماع تنويري، ط1، 2018، ص12.

[2] المرجع نفسه، ص 14.

للظوابط المرورية التي يكتسبها ابتداء من مؤسســـات التنشئة الاجتماعية بمـــا فيها الأســـرة، و المسجد و المدرسة...الخ، باعتبارها البيئـــة الاجتماعيـــة الأكثر تأثيـــرا في توجيه الأفراد ،و سلوكياتهم و تكوين اتجاهاتهم، فالمجتمع يمارس ضغطا على أفراده من أجل الامتثال للقواعد و المعايير المتعارف عليها، و بالتالي يقوم الفرد بالفعل أو يحجم عنه من خلال نظرة المجتمع له فحسب موضوعنا المتمثل في جرائم الطرقات نرى أنه عند ارتكاب جريمة مرورية تؤدي إلى هلاك الطرف الآخر، أو تتسبب لـه بعاهات مستديمة هنا يسعى أفراد المجتمع إلـــى الأعراف، و المعايير في مواجهة المشكلة بحيث يقومون بالصلح عن طريق ما يعرف "**بالجاه**" و دفع الدية من أجل إسقاط العقوبة على الجاني، و من هذا الطرح يمكن القول أن المعايير قامت بتحقيق التوازن، و النظام، و ذلك بوضـــع الصلح، و تهدئة الوضع بين الطرفين دون تضخـيم الأمـــر، و الوصول إلى تدخل القانون، و لكن هذه الأعراف لا تصلح أحيانا لأن تكون ضابطا لأفعال بعض أفراد المجتمع، فعدم خضوع الجاني للعقاب حتمـــا سيؤدي إلـــى تكرار ارتكاب الحـــادث، و هذا ما يزيد من ارتفاع احصائيات الجرائم المرورية.

و عليه ينبغي الاعتماد على المؤسسات الرسمية باعتبارها مؤسسات ضابطة بما فيها القانون، و مؤسسات الأمن المروري سواء الشرطة أو الدرك أو الأمن فكلهم عناصر متضامنـــة، و متكاملة من أجل غرس روح الامتثال، و الانصياع للقواعد المرورية، و العمل بما جاء في النصوص القانونية، و محاولة نشر الأمن المروري، و وضع سياسات و استراتيجيات وطنية شاملة للوقاية من حوادث المرور، فكل ذلك بغية تحقيق التكامل بين أفراد المجتمع لمواجهة المشكلـــة و محاولة التصدي لها، و التخفيض من احصائياتها.

2.8. نظرية الدور الاجتماعي:

"ظهرت نظرية الدور في مطلع القرن العشرين إذ تعد من النظريات الحديثة في علم الاجتماع، و تعتقد بأن سلوك الفرد، و علاقته الاجتماعية إنما تعتمد على الدور أو الأدوار الاجتماعية التي يشغلها في المجتمع، فضلا عن أن مرتبة الفرد الاجتماعية، و مكانته تعتمد على أدواره الاجتماعية. و من بين المفكرين الذين ساهموا في تطوير نظرية الدور نجد: "**ماكس فيبر**" (Max Weber) "**هانز كير**"(Hans Kirt) "**و سي رايت ملز**" (Wright Mills)، "**تالكوت بارسونز**" (Talkott Parsons)، "**روبرت ماكيفر**" (Robert Maciver)".[1]

"و تعود جذور كلمة الدور إلى اللفظ الفرنسي ROLL الذي يعني لفافة الورق التي كان الممثل المسرحي يقرأ منها دوره، و قد وردت كلمة الدور ROLLE أيضا عند "**نيتشه**" في كتابه "**العلم البهيج**" بمعنى الأداء المسرحي، و قد ظهر مفهوم الدور في العلوم الاجتماعية لأوّل مرة سنة 1926، حينما أشار "**بارك**" (Parck) في دراسة له بعنوان " **ما وراء القناع**" إلى أنّ كل فرد يضطلع بشكل واع و دائم و في كل مكان بدوره، و أنه في هذه الأدوار نعرف أنفسنا، و نعرف بعضنا البعض أيضا".[2]

---

[1] عاطف غيث ترجمة ابراهيم جابر، **قاموس علم الاجتماع الحديث**، دار المعرفة الجامعية. مصر. 2014، ص 473.

[2] حبيبة زلاقي، **نظرية الدور بين الأصول الاجتماعية و التوظيف في التحليل السياسي**، مجلة العلوم السياسية و القانونية، جامعة باتنة 02، الجزائر، العدد 17، جانفي 2018، ص773.

"و قد تبنّى" **لينتون**" (Lington) هذا المفهوم في علم الأنثروبولوجيا سنة 1945، حينما أشار إلى أنّ مفهوم الدور يشير إلى وحدات ثقافية تتسم بالاتساق في المجتمع، و قد عرّفه بأنه الجانب الدينامي لمركز الفرد أو وضعه أو مكانته في الجماعة".[1]

"و يميل بعض علماء الاجتماع، لاسيما أتباع المدرسة الوظيفية، إلى اعتبار الأدوار الاجتماعية أجزاء ثابتة و غير متغيرة نسبيا من ثقافة المجتمع، فهذه الأدوار تعتبر حقائق اجتماعية، فالأفراد يتعلمون التوقعات التي تكتنف المواقع الاجتماعية في ثقافتهم، و يؤدون هذه الأدوار بالشكل الذي عرفت عليه في الأساس، و الأدوار الاجتماعية لا تنطوي على احتمال التفاوض أو ضرورة الابتكار، فهي تقدم وصفات واضحة لاحتواء سلوك الفرد و توجيهه، و من خلال التنشئة الاجتماعية يتلقن الأفراد أدوارهم الاجتماعية، و يتعلمون السبل الكفيلة بأدائها و تنفيذها".[2]

أما "**تالكوت بارسنز**" **(Talkott Parsons)** "يرى بأن الدور يمثل قطاعا من النسق التوجيهي الكامل للفرد و مكانته، فهو منظم حول التوقعات المرتبطة بالمستوى التفاعلي، و مندمج في مجموعة خاصة من المعايير، و القيم التي تحكم التفاعل مع دور أو عدة أدوار، تشكل مجموعة من التفاعلات و السلوكيات المتكاملة".[3]

"كما ينبغي الحديث في هذا الصدد عن صراع الأدوار حيث "يعرف على أنه التنافس الظاهر لاثنين أو أكثر من التوقعات لسلوك الفرد، في مثل هذه الحالة يعرف الفرد و النظام

---

[1] حبيبة زلافي، مرجع سبق ذكره، ص 773.

[2] أنتوني غيدنز ترجمة فايز الصباغ، **علم الاجتماع (مع مدخلات عربية)**. المنظمة العربية للترجمة. ط1.بيروت. 2005، ص 89.

[3] حبيبة زلاقي، مرجع سبق ذكره، ص 774.

اضطرابا، و يعمل الفرد في ذلك على حل المشكل بتكييف بعض السلوك، و يعد صراع الأدوار من بين عديد الظروف البنيوية التي تسبب المشاكل في النظام الاجتماعي".[1]

حسب طبيعة موضوعنا المتمثل في جرائم الطرقات يمكن القول بأن الوقاية من هذه المشكلة، و تحقيق السلامة المرورية ليست مسؤولية الدولة فحسب، و إنما بتضافر جهود جميع المؤسسات المعنية بذلك، و كل ذلك من أجل نشر الثقافة المرورية، و نشر الوعي المروري في أوساط المجتمع، فهنا يظهر دور كل فريق أو مؤسسة في كيفية التعامل مع المشكلة، و محاولة الحد من تفاقمها، و ذلك ابتداء من مؤسسات التنشئة الاجتماعية، و مدارس تعليم السياقة، و مختلف هيئات المجتمع المدني لتنتهي بالفرد باعتباره الركيزة في الموضوع.

و من ثم ينبغي على كل معني سواء كان سائقا أو معلما أو إماما أو شرطي أو رجل أمن القيام بدوره على أكمل وجه طبقا لطبيعة مكانته في المجتمع بحيث دور كل فرد يكمل دور الفرد الآخر، و ذلك من أجل تحقيق الحماية و السلامة و الأمن المروري، و من أجل مواجهة الظاهرة، و الحد من خلفياتها النفسية، و الاجتماعية، و الاقتصادية لابد من ترسيخ مفهوم الثقافة المرورية، و تبني برامج توعوية للحد من تفاقم المشكلة، كما ينبغي الامتثال للقواعد، و النظم المنصوصة في القانون أو التشريع الجزائري، و العمل بها سواء في حالة وجود رقابة أو في حالة غيابها.

فعلى رجال الأمن التعامل مع جميع المخالفين، و السائقين بجدية حتى يكون للنظام طابع ردعي مانع لتكرار ارتكاب الحوادث، و تفادي التعامل معهم على حسب المكانة

[1] حبيبة زلافي، مرجع سابق، ص 775.

الاجتماعية، فهذه الأخيرة تكون سببا في اختلال التوازن و النظام، مما يؤدي إلى اهتزاز الثقة بين السائقين و رجال الأمن بما فيها الشرطة، و الدرك الوطني، لذلك ينبغي التعامل معهم بعدل، و تطبيق العقوبات على الشخص المخالف للقواعد القانونية و المرورية، هذا ما يزيد من امتثال السائقين للنظام المروري خوفا من العقوبات المنصوص عليها.

1.8. نظرية اللا معيارية عند "إميل دوركايم":

"كلمة اللامعيارية هي مشتقة من اللاتينية " Anomie" و تعني انعدام الخطة أو انعدام الثقة أو تعني الشك، كما أنها تعني حالة الاضطراب أو اختلال النظام أو الحيـاة بدون قانون، و عندما يستعملها المتخصصون في العلوم الاجتماعية، فإنهم يشيرون إلى خاصية تتعلق بالبناء الاجتماعي أو في أحد الأنظمة التي يتركب منها"[1]

"و المعيار شرط ضروري لتنسيق قيم المجتمع، و بيان علاقتها ببعضها من حيث أهميتها، و قد يضعف المعيار أو يزول لأي سبب من الأسباب، مثال: فالتغير التكنولوجي السريع يضع ضغوطات على الثقافة لتطوير قيم جديدة يستخدمها الأفراد في عملية التوافق مع منتجات التكنولوجيا التي يستخدمونها، و كلما فاقت سرعة التغير التكنولوجي سرعة تطوير قيم ثقافية جديدة، كلما ظهرت حالات ضعف المعيار"[2]

"و يعتبر معدل اللامعيارية عاليا على مستوى النظام الاجتماعي، عندما يسود المجتمع نقص في الاجماع على المعايير، و عندما تسوده علاقات تقوم علـــى الشـــك، و تدني حـــالات الأمن و الأمان و إذا وصل معدل اللامعيارية إلى المستوى الذي لا يستطيع الناس

---

[1] اسكندر نبيل رمزي، **الاغتراب و أزمة الانسان المعاصر**. دار المعرفة الجامعية، الإسكندرية، 1988، ص 296.

[2] سامية جابر محمد، **القانون و الضوابط الاجتماعية**. دار المعرفة الجامعية. الإسكندرية. 1990، ص 53.

أن يتفقوا بدرجة كافية فإن هذا يعني أن أزمة اللامعيارية هي أزمة اجتماعية و ليست أزمة تخص جماعة محدودة من أعضاء المجتمع"[1]

"و يرى **دوركايم** أن اللامعيارية هي نتيجة من نتائج تقسيم العمل في المجتمع الحديث، ففي العصور القديمة اعتاد العامل العيش جنبا إلى جنب مع سيده، و كان يؤدي أعماله في نفس المحل أو المؤسسة، لقد اشترك العامل و سيده في تكوين نفس نوع العمل أو الشراكة، و كانا يمارسان أسلوب واحد في الحياة، و لكن و مع بداية القرن 15 بدأت الأمور تتغير، فلم تعد الدورة المهنية تؤلف تنظيما مشتركا حيث أصبحت مقصورة على أرباب العمل الذين يقدرون كافة الأمور، و منذ ذلك الحين حدثت هوة عميقة فصلت بين العمال و أرباب العمل، و بحدوث هذه الهوة و الانفصال نشبت الخلافات التي لا حصر لها".[2]

"لقد نظر "**دوركايم**" إلى العلاقة بين الفرد، و المجتمع على أنهـا هي المفسرة للسلوك الانحرافي، و على هذه النظرة بنى نظريته في تفسير السلوك الانحرافي، و هو يرى أن المجتمع ينقسم إلى **مجتمع آلي التضامن، و** هو مجتمع يتسم بالتكامل، و التلاؤم في جميع وظائفه المختلفة، و يقصد "**دوركايم**" بالمجتمع آلي التضامن المجتمعات البدائية البسيطة التي يعيش الفرد فيها متفاعلا مع المجتمـــع بجميع مـا يحتويه من مقومات، و قيم و معتقدات، و عـادات و تقاليد أي يتفاعل مع معايير المجتمع المسيرة له، و ينتج عن هذا التفاعل تضامن بين أعضاء المجتمع يفرضه ما يسميه "**دوركايم**" "**العقل الجمعي**"، و هذا الأخير هو الذي يمثل الضابط لسلوك الأفراد داخل هذا المجتمع، و هو يجسد المعايير الاجتماعية، أما النوع الثاني فهو **مجتمع**

---

[1] سامية جابر محمد، **القانون و الضوابط الاجتماعية**، المرجع نفسه، ص 53.

[2] حسن علي عبد الله الشيخي، **اللامعيارية و مفهوم الذات و السلوك الانحرافي**. جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية. الرياض. 2003، ص41.

عضوي التضامن يقوم التضامن العضوي في المجتمعات المتحضرة حيث يفقد الفـرد فـــي تلك المجتمعـــات التكاتف، و التكافل و التضامن كما أن هذه المجتمعات يصعب فيها خلق اتصال ايجابي بين أعضاء المجتمع، كما أن الأفراد في هذا المجتمع تختلف أفكارهم و معتقداتهم فكلا منهم يعبر عن ذاته و مشاركته بحرية كاملة دون النظر إلى مصلحة غيره من أفراد المجتمع".[1]

فالمجتمع يخضع لضوابط رسمية، و غير رسمية يسير عليها من أجـــــل تحقيق استقراره و تكامله، و من أجل تحقيق التوافق و الانسجام بين أنظمته و أنساقه، و باعتبار الفرد جزء من هذا المجتمع فعليه أن يخضع لهذه الأنظمة، و المعايير لتفادي الوقوع في الانحراف و الجريمة.

كما أشرنا سابقا بأن التقدم التكنولوجي السريع يضع ضغوطات على الثقافة، فحسب طبيعة موضوعنا فإن هناك ابتكارات متعددة، و متنوعة في صناعة المركبات على جميع أنواعها، سواء كانت محلية أو مستوردة، و عليه ينبغي أن يكون تفكير و ثقافة الفرد السائق على حسب المركبة التي يقودها، و يحسن استخدامها، فأحيانا نرى أن هناك مركبات فخمة، و لديها تقنيات عصرية لكن هندسة الطريق غير ملائمة للقيادة لكثرة العيوب فيها، و التي لا تتلاءم ،و نوعية تلك المركبة فهنا ينبغي على السائق توخي الحيطة و الحذر أثناء القيادة فقد ينجم عن ذلك حوادث مميتة، فعلى الدولة مواكبة التطور الصناعي في المركبات و جعل الطرقات مكيفة و ملائمة للقيادة الآمنة و السليمة.

و لكي يتحقق النظام الاجتماعي داخل المجتمع ينبغي أن يكون هناك نوع من التوافق للمعايير، و الأنظمة السائدة فيه، و عليه يمكن القول بأنه ينبغي على السائقين الامتثال للضوابط الرسمية و غير الرسمية لتحقيق السلامة المرورية، و التقليل من الحوادث المرورية، و لابد أن

[1] حسن علي عبد الله الشيخي، المرجع نفسه، ص45.

تكون هناك ثقة متبادلة بين الطرفين أي بين رجال المرور، و السائقين لتحقيق نوع من المعيارية داخل المجتمع، و لكن أحيانا نجد أن هناك البعض من رجال الشرطة أو الدرك المكلفين بالمرور يخلقون أزمة اجتماعية نتيجة طبيعة المعاملة مع بعض المخالفين، و هذا ما يعرف باللامعيارية، و معناه أن رجال المرور يقومون بالتغاضي عن بعض السائقين المخالفين للقواعد، و القوانين المرورية نظرا لطبيعة المكانة الاجتماعية لديهم، أو لمستواهم التعليمي، أو لوضعيتهم الاقتصادية، و هذا ما يزيد الأمور تعقيدا و ميلا نحو الانحراف.

فينبغي على أفراد المجتمع لاسيما السائقين التفاعل فيما بينهم من أجل تحقيق السلامة المرورية، و ذلك بالامتثال للمعايير الاجتماعية، أو الانصياع للقوانين المرورية، سواء المعبر عنها في لافتات أو لوحات إرشادية موجودة في الطرقات، أو في الكتيبات، أو على مستوى المواقع الالكترونيـة، أو علـــى مستوى الإذاعة و التلفزيون، فعلـى الرغـم مـــن كثرة التقنيات و الوسائل التي تساهم في نشر الوعي، و الثقافة المرورية إلا أننا نجد أن الأفراد في غفلة عن ذلك، و هذا ما يزيد من ارتفاع في إحصائيات حوادث المرور.

خلاصة الفصل:

يعتبر هذا الفصل بمثابة انطلاقة للبحث و الدراسة، و من خلاله تكون بداية الدراسة النظرية و الميدانية، و يعتمد عليه كتصور أولي لانجاز البحث، و من خلاله يمكن للقـارئ أو المتصفح القدرة على تصور الموضوع. فعلى الباحث بذل جهد كبير لإتقان هذا العمـل و جعله في قمة عالية، حتى يكون دقيقا في دراسته و نتائجه ، و محاولة الوصول بذلك إلى حلول ملائمة للمشكلة أو الظاهرة المراد دراستها.

الفصل الثاني: الضبط الاجتماعي.

تمهيد:

1. ماهية الضبط الاجتماعي.

1.1. نشأة مفهوم الضبط الاجتماعي.

2.1. مفهوم الضبط الاجتماعي.

2. أنواع الضبط الاجتماعي.

1.2. الضبط الاجتماعي الرسمي.

2.2. الضبط الاجتماعي غير الرسمي.

3. أشكال الضبط الاجتماعي.

1.3. الضبط الاجتماعي الايجابي.

2.3. الضبط الاجتماعي السلبي.

4. مؤسسات الضبط الاجتماعي.

1.4. مؤسسات الضبط الاجتماعي الرسمية.

1.1.4. أجهزة الأمن (الشرطة).

2.1.4. الجهاز القضائي.

3.1.4. السجن.

4.1.4. المدرسة.

2.4. مؤسسات الضبط الاجتماعي غير الرسمية.

1.2.4. الأسرة.

2.2.4. دور العبادة (المسجد).

3.2.4. جماعة الرفاق.

5. وسائل الضبط الاجتماعي.

1.5. القانون.

2.5. الدين.

3.5. الرأي العام.

4.5. العادات الشعبية.

5.5. التقاليد الشعبية.

6.5. الأعراف.

6. الحاجة المجتمعية للضبط الاجتماعي.

7. أهمية و أهداف الضبط الاجتماعي.

1.7. أهداف الضبط الاجتماعي.

2.7. أهمية الضبط الاجتماعي.

خلاصة الفصل.

تمهيد:

حظي موضوع الضبط الاجتماعي بمكانة هامة في الدراسات السوسيولوجية الحديثة، فعلم الاجتماع منذ نشأته الأولى في بداية القرن العشرين، و إلى يومنا هذا ، اهتم الباحثون به، و ذلك باستخدام طرق مختلفة لدراسة النظم، و الأنساق الاجتماعية، و دورها فـــي ضبط سلوك الأفراد فـــي المجتمعات، و تدعيم النظام الاجتماعي، وهكذا ازدادت أهمية الضبط في التنظيمات المعقدة و الكبيرة الحجم، و التي وجدت لتحقيق أهداف، و غايات محددة، و بغية الوصول إلى ذلك فإنها بحاجة لتنسيق، و تنظيم النشاطات المتعددة لأفرادها.

إن الإنسان اجتماعي بطبعه، يحتاج إلى ضبط، فهو لا يستطيع العيش وحيداً، و لابد أن ينتمي إلى جماعة يستمد منها القوة، و الأمن و الطمأنينة، و يساهم مـــع الآخرين فـــي تحقيق الخير و المعيشة الكريمة، لقد بدأت المجتمعات البشرية بمجتمع العائلة، ثم توسعـت إلى مجتمع القبيلة، و مجتمع القرية، و مجتمع المدينة حتى أصبحت مجتمعات قومية.

سنحاول في هذا الفصل التطرق إلى ماهيـة الضبط الاجتماعـــي، و أنواعـه، و أشكالـه و مؤسسات الضبط الاجتماعي الرسمية، و غير الرسمية، و وسائل الضبط الاجتماعي، و الحاجة المجتمعيـة للضبط، و في الأخير تناولنا أهمية وأهداف الضبط الاجتماعي.

1 ماهية الضبط الاجتماعي:

1.1. نشأة مفهوم الضبط الاجتماعي:

"يعد موضوع الضبط الاجتماعي من أهم الموضوعات التي تناولها العلماء و المفكرون، كما اهتم به علماء التاريخ و التربية و الاجتماع و علم النفس، و ذلك لارتباطه بقضايا العدالة الاجتماعية في مواجهة الاستعباد الاجتماعي، و تنظيم المجتمعات، و الرعايـــــة الاجتماعية للفئات الأكثر عرضة للخطر، و الجهود الوقائية للدفاع الاجتماعي، و المدافعة كإستراتيجية مهنية ،و المطالبة بحقوق فئات معينة، و مواجهة مظاهر التهميش و العنصرية، و ذلك لتحقيق التوازن المجتمعي، فلا يقهر الضعيف، و لا يطغى القوي، و لا تتميز مجموعة على أخرى لاعتبارات النوع أو العرق، أو السلالة أو الدين، و انعكاس ذلك علـى المواطنين داخـل هذه المجتمعـــات، و ضمانة انتمائهم نحـــوه، و لا يزال موضوع الضبط الاجتماعي يعاني كثيرا مـــــن الخلـــط و الغموض".[1]

"و يرجع تاريخ بلورة هذا المفهوم "**الضبط الاجتماعي**" كحقل مستقل من حقول علم الاجتماع إلى القرن التاسع عشر عندما نال شعبية بعد نشر كتاب عالم الاجتماع الأمريكي "**روس**" تحت عنوان "**الضبط الاجتماعي**"، كما استخدم هذا الاصطلاح رجال القانون من المحامين عندما تبناه العلامة "**باوند**" في إشارتهم إلى عملية المطابقة بين الفرد، و بين النظام الاجتماعي، و قد وجد "**روس**" خلال بحثه في موضوع الضبط الاجتماعي كميدان مستقل من علم الاجتماع أن الداروينية الاجتماعية تستخدم هذا المصطلح للإشارة إلى علاقة الفرد بالمجتمع، و ما تتسم به هذه العلاقة من ضروب من الصراعات، و التوترات بينهما، و هذا ما دفع "**روس**" إلى افتراض وجود قوى

[1] محمد أبو الحمد سيد أحمد، مرجع سبق ذكره، ص1.

اجتماعية تدفع إلى الانسجام و التكامل ما بين الفرد و المجتمع، و تكمن هذه القوى في القدرة الاجتماعية الموجــودة في طبيعة النظام الاجتماعي، و التي نعنـــــي بها العدالـــة، و المساواة ،و المحافظة على طبيعة هذا النظام".[1]

"فقد مر مفهوم الضبط الاجتماعي منذ ظهوره كموضوع مستقل بفترات ازدهـــــار، و ركود، و ارتبط ذلك بالتحولات المجتمعية، و مما يلاحظ في هذا الصدد أن العلماء حين تناولوا المفهوم كان ذلك في حدود الأطر النظرية التي ينتمون إليها، إذ كان المفهوم محور اهتمام المنظرين في الاتجاهات النظرية المختلفة".[2]

2.1. تعريف الضبط الاجتماعي:

من أهم هذه التعريفات نذكر مايلي:

"يعرف "**روس**" الضبط الاجتماعي بأنه "**سيطرة اجتماعية مقصودة ،و هادفة لها قوة دفاعية لا يستهان بها في إحداث الاستقرار في المجتمعات**".[3] و من الملاحظ في تعريف العالم "**روس**" بأنه "عالج موضوع الضبط الاجتماعي بشكل مستقل كموضوع متكامل، فهو يرى أنه لكي يكون الفعل الاجتماعي الهادف فعالا يجب أن يأخذ في الاعتبار العناصر غير العقلانية في الحياة الاجتماعية ... و لكن لم يوضح "**روس**" كيفية الانتقال من الضبط الوظيفي غير المقصود المتمثل في العادة، و الدين، إلى الضبط الاجتماعي المقصود، و إلى الصور الأكثر وظيفية في الضبط

---

[1] نور علي ابراهيم، مرجع سبق ذكره، ص57.

[2] آمال عبد الحميد و آخرون، **علم الاجتماع القانوني و الضبط الاجتماعي**، دار المسيرة. ط1. عمان. 2010، ص 51.

[3] مساعد بن سعيد آل بخات، **دور المدرسة الثانوية في تعزيز الضبط الاجتماعي لدى طلابها في ضوء الخبرات العالمية "تصور مقترح"**، رسالة دكتوراه، جامعة الملك سعود، المملكة العربية السعودية، قسم السياسات التربوية، 2017، ص 42.

الاجتماعي ...، و يتضمن هذا التعريف معنى الهيمنة، و الضغط من جانب سلطة عليا مطلقـــة و هي الجماعة الانسانية ... كما أن الضبط هو الأساس الفعال الذي يهيئ العناصر الفرديـــــة ،و اللازمة التي تؤدي وظيفة في المجتمع، و هي تحقيق التضامن، و التماسك الاجتماعي".[1]

"أما "**لندبرج**" يرى بأنه المسالك الاجتماعية التي تقود الأفراد، و الجماعات نحو الامتثال للمعايير المقررة أو المرغوبة، و اعتبر أن أنماط السلوك الاجتماعي ذات الطابع الدائم العام **(النظم الاجتماعية)** تعتبر نوعا من أنواع الضبط الاجتماعي، و أضاف أن الحكومة من بين هذه النظم التي يناط بها في المجتمع الحديث مسألة الضبط الاجتماعي".[2]

"و يعتبر الضبط الاجتماعي من وجهة نظر الماركسية خاصية متأهلة في المجتمع، أو صفة مميزة له في أي مرحلة من مراحل تطوره، و هو يتميز بطابع عام، و شامل ينبع من طبيعة المجتمع، و من طبيعة العمل الاجتماعي الجمعي، فيجب على الناس أن يرتبطوا فـــي العمـــل، و الحياة، و أن يتبادلوا محصلات أنشطتهم المادية و الفعلية، و ترجع أهمية العمل كجهد اجتماعي في نظر "**ماركس**" إلى أن الإنسان لا يتمكن بمفرده على مقاومة قوى الطبيعة، و لذلك وجب عليه أن يعمل مع غيره من الأعضاء لكي يحقق هذا الهدف، مما يحتم وجود تنظيم، و نظام تقسيم عمل لكي يعرف كل منهم مكانة وظيفته الاجتماعية، و من هنا تأتي أهمية الضبط الاجتماعي عنده إذ أنه ضروري لتنظيم الانتاج، و الاستهلاك، و التوزيع، و الضبط عند "**ماركس**" عموما يعتبر مجهـــود أو جهد مقصـــودا و منظما".[3]

---

[1] مصلح الصالح، **الضبط الاجتماعي**، مؤسسة الوراق، الأردن، [د ط]، 2004، ص 21.

[2] حسين عبد الحميد أحمد رشوان، **التنظيم الاجتماعي و المعايير الاجتماعي**، مؤسسة شباب الجامعة. الإسكندرية. 2014، ص ص 319- 320.

[3] طارق الصادق عبد السلام، **الضبط الاجتماعي في الاسلام**، الدار العالمية. القاهرة. 2009، ص 72.

"بينما "**ابن خلدون**" يرى بأن الضبط الاجتماعي هو ظاهرة ملزمة بالنسبة للمجتمع،إذ ينظر إليه نظرة نفسية فهو يراه لازما للحياة، و هو ناتج للطبيعة الانسانية التي هي بحاجة إلى من يضبط سلوكها، و يشير إلى أن الضبط إما أن يكون خارجيا يتحقق عن طريق القانون، و إما أن يكون داخليا يتحقق عن طريق الدين، و إما أن يكون ضبطا اختياريا يأتي عن طريق الضمير".[1]

"و قد أشار "**ابن خلدون**" في كتابه المقدمة بأن الضبط الاجتماعي هو كافة الجهود، و الإجراءات التي يتخذها المجتمع، أو جزء من هذا المجتمع (كالدولة أو الأسرة أو القيم الدينية) لحمل الأفراد على السير على المستوى العادي المألوف المصطلح عليه في الجماعة دون انحراف أو اعتداء".[2]

كما يرى الباحث "**معن خليل العمر**" في كتابه المدخل إلى علم الاجتماع "أن ضوابط البناء الاجتماعي تنطوي على مكونات نظام البناء مثل القوانين، و القيم، و المعايير، و الأعراف، و الآداب العامة، و الاعتبار الاجتماعي، و النبذ الاجتماعي، و على آليات تنظيمية،و عرفية تقوم بمهمة تعزيز، و دعم مكونات نظام البناء مثل السجون، و المعتقلات، و معسكرات الأسرى، و مستشفيات الأمراض العقلية، و العصبية و الغرامات المالية، و الترقيات و العقوبات الإدارية، و الرأي العام و الفضيحة، و الإشاعة و الحسد، و المناسبات الدينية و الأماكن

---

[1] إسماعيل بن السيد خليل كتبخانة، **أسس علم الاجتماع**، خوارزم العلمية.ط2. جدة. 2006، ص ص 200-201.

[2] ولي الدين عبد الرحمن بن محمد ابن خلدون، **مقدمة ابن خلدون**، دار يعرب. ط1. دمشق. ج1. 2004، ص64.

المقدسة ،و آلات التصوير، و التسجيل في البنايات المهمة، و السرية و المرايا المحدبة التي توضع في زوايا الطرق الفرعية لمساعدة سائقي السيارات، و غيرها".[1]

"فالضبط الاجتماعي عملية اجتماعية موجهة ، و نقصد بها مجموعة الإجراءات، و الوسائل، و الأساليب، و الآليات التي يتخذها المجتمع لمعالجة الانحراف، و ردع المنحرفين عـن المعايير، و القيم، و قواعد السلوك المتعارف عليها، و مصـادرة عناصـر التأثير، أو الإثارة التي قد تؤدي إلى الانحراف، فالضبط الاجتماعي مطلب فطري لا تستقيم الحياة إلا به، فهو عملية اجتماعية يتم من خلالها تنظيم السلوك الفردي و الجماعي، و معالجة ما يقع من انحرافات في المجتمع كل ذلك من أجل تدعيم النظام الاجتماعي، و الحفاظ على استقرار المجتمع، و تكاملـه، و تطوره نحو الصلاح".[2] "،و من أجل ضبط إيقاع الحياة، و تنظيم السلوكيات الاجتماعية، و الثقافية و التربوية ،و الأخلاقية بما يحافظ على تماسك المجتمع، و قوتـه، لأن العمران البشري على حد تعبير المفكر العربي "**عبد الرحمن ابن خلدون**" لابد له من سياسة ينظر بها أمره".[3]

2. أنواع الضبط الاجتماعي:

1.2 الضبط الاجتماعي الرسمي (الخارجي):

"هو عبارة عن ضبط شعوري، و عملية توافق واعية مرنة من ذات مدركة واعية، و في هذا النوع يضبط الفرد إرضاء للمجتمع، و رغبة في الحصول على الثناء و التقدير و المدح، و خوفا

---

[1] معن خليل العمر و آخرون، **المدخل إلى علم الاجتماع**، دار الشروق. ط1. الأردن. 2006، ص 264.

[2] مراد زعيمي، **دراسات نقدية علم الاجتماع (رؤية نقدية)**، مؤسسة الزهراء للفنون المطبعية. الجزائر. 2004، ص ص 227-228.

[3] نبيل نعمان إسماعيل، **سوسيولوجيا الانحراف "بحث ميداني في مدينة بغداد"**، دار و مكتبة البصائر. ط1. لبنان. 2011، ص ص 24-25.

من الجزاء و العقاب. و احتراما للعادات و التقاليد و الأعراف و القوانين، و هذا النوع من الضبط يحتاج إلى مؤسسات رسمية تشرف على تطبيقه كالأسرة و المدرسة و جماعة الرفاق".[1]

"يتمثل هذا النوع من الضبط في القوانين، و التشريعات التي تضعها المجتمعات لتنظيم العلاقة بين الأفراد و الجماعات، و تتولى الجهـات الرسميـة للدولـة مهمة تطبيق هذه القوانين، و اللوائـــح، و يتعرض من يخالفها لعقاب المجتمع، و أهم المؤسسات التي تستخدم هذه الضوابط الحكومـــة و الضمان الاجتماعي، و كلما كبرت المجتمعات، و تقدمت علاقات أفرادها اعتمدت على الوسائل الرسمية كوسائل مهمة للحفاظ على الأمـن فيها، و يسمى الضبط الخارجي أيضا بالضبط المباشر، و هو الذي تتحقق فيه السيطرة الاجتماعية عن طريق الأنظمـة، و القوانين الموضوعة، و اللوائح المكتوبة، و من خلال المنظمات، و المؤسسات و الهيئات و الوكالات الاجتماعية المتخصصة كالنقابات و المؤسسـات و التنظيمات السياسيـة و الاقتصادية، فهو ضبط ينبع من المجتمع و تتحقق السيطرة فيـه علـى سلوكيات أفـراد المجتمـع عن طريق الأنظمـة و القوانين و اللوائح من خلال المؤسسات و الهيئات كالشرطة و القضاء و هيئة الأمر بالمعروف و النهي عن المنكر، فإذا كان سلوك الفرد متوافقا مع الأنظمة و القوانين فإنه سيكون آمنا مستقرا، و إذا لم يكن سلوكه متوافقا مع الأنظمة و القوانين فإنه سيعاقب على ذلك".[2]

"فهذا النوع من الضبط يفرض على سلوك الأفراد من الخارج لكي يكونوا متشابهين و متماثلين في سلوكاتهم و تصرفاتهم مع الجماعة، و تكون على شكل عقوبات عرفية أو رسمية، فالفرد الذي يخالف سلوك الجماعة تفرض عليه جزاءات عقابية خارجية متمثلة في القانون الوضعي الذي

---

[1] أمال غنو، **الجريمة و الضبط الاجتماعي: مقاربة مفاهيمية نظرية**، مجلة جيل العلوم الإنسانية و الاجتماعية، مركز جيل البحث العلمي، الجزائر، العام4، العدد32، جوان 2017، ص 33.

[2] مساعد بن سعيد آل بخات، مرجع سبق ذكره، ص 50.

تفرضه الجماعة، و يتم تنفيذه عن طريق المؤسسات الحكومية (الشرطـــة و المحاكم و السجن)، و أما على الصعيد العرفي فهناك مجموعة من الآليات تمتلكها الجماعة لتعزيز القيم، و المعايير الأخلاقية كالسخرية، و الاستهزاء و الازدراء و الاستحسان و الاستهجان".[1]

نستنتج من ذلك أن المجتمع لديه مجموعة من القواعد العرفية، و الرسمية المكتوبة، و الشفوية تضبط سلوك الأفراد المنحرفين مثلا الجماعات الأولية لديها معايير خاصة لضبط سلوك أفرادها.

"و عادة ما ينشأ هذا الضبط نتيجة ارتباط القواعد القانونية بالدين لما له من سلطان عظيم في نفوس الأفراد، فهو التنظيم الاجتماعي الوحيد الذي يسود الحياة الاجتماعية، و ينسقها فيمتثلون لما تأمر به الديانة دون مناقشة أو مراجعة، و في المجتمعات الحديثة شرعت القوانين بواسطة هيئات متخصصة، فنجد أن الدين كان يمثل المصدر الأول الذي تستند إليه هذه القوانين، و بخاصة في مجتمعاتنا الاسلامية".[2]

"فالضبط الاجتماعـــي الرسمـــي أو الخارجـــي تظهـــر فيه وقايــة الأسرة، و الجيران، و الأصدقــاء، و المنهج المحلي على الشخص حتى لا يخالف قيم و أخلاق المجتمع، و قد توقع على المخالفين أنواع من العقوبات تكون أشد ألما و مضايقة من العقوبات الرسمية، قد تصل إلى طرده من المجتمع أو مقاطعتـه أو الاتفاق معه على أن لا يتزوجوا منه أو يزوجوه و غيرها من أساليب العقاب، و نجد أن "**ريد فيلد**" و هو عالم اجتماعي أمريكي، قد وصـــف المجتمع المحلي أو الريفي، بأنه ذو حجم سكاني صغير، و يعرف كل فرد منه الآخر معرفة قديمة إما عن طريق

---

[1] واثق جعفر المحترم و موح عراك الزغيبي المحترم، **فاعلية العرف في تحقيق الضبط الاجتماعي (دراسة اجتماعية ميدانية في محافظة بابل)**، مجلة جامعة بابل، جمهورية العراق، المجلد 26، العدد 4، 2018، ص 20.

[2] فلاح جابر جاسم الغرابي، **الدين و آليات الضبط الاجتماعي "دراسة تحليلة في دور الدين في الضبط و البناء الاجتماعي"**، مجلة أوروك، المجلد 10، العدد 2، 2017، ص 432.

العلاقة القرابية أو الجيرة، لذلك نجدهم ملزمون جدا بتقاليدهم، و معتقداتهم الاجتماعية، و روابطهم القرابيـــة و القبلية، و لا يسمح لهم بالخروج عليها، و إذا حصل ذلك فالنبذ الاجتماعي مصيرهم، لأن ذلك يعني الخروج عن الضوابط الاجتماعية و العرفية، و يمثل النبذ الاجتماعي أعنف عقاب يقع على الفرد في مثل هذا المجتمع، و بناءا عليه فإن الفرد يستسلم للظروف، و الشروط الاجتماعية التي يفرضها عليه مجتمعه، و هذا بدوره لا يحفز أفراد المجتمع لأن يكونوا نقادا لواقعهم أو ظروفهـــم أو قيمهم الاجتماعية أو يكونوا تجريبيين في سلوكهم اليومي (يقومون بتصرف مخالف لما هو مألوف في مجتمعهم كي يعرفوا إيجابيات التصرف، و سلبيات التصرف الذي فرضه عليهم مجتمعهم)".[1]

"فهذه الضوابط الخارجية الرسمية تمارس على الأفراد من خارجهم لكي يكونوا متماثلين في سلوكـــــهم، و تكون هذه الضوابط على شكل عقوبات اجتماعية و عرفية، إذ كل مجتمع يكتسب آليات مجتمعية يمارسها الأفراد تقوم بتعزيز المعايير، و القيـم الاجتماعية كالسخريـــة، و الاستهزاء و التهميش، و بالتالي المجتمع يمتلك آليات ضبطية موجهة للسلوك يتمكن من خلالها ضبط كل من يريد الانحراف عن أعرافه و قواعده، و بالتالي فإن الأسرة هي الأساس الأول الذي يمارس هذه الضوابط الخارجية على الأفراد، و عليه فإن الضوابط الداخلية، و الخارجية ما هما إلا

[1] دفع الله محمد أحمد شرف الدين، **دور مؤسسات التنشئة الاجتماعية في تحقيق الضبط الاجتماعي "دراسة حالة- مجتمع الريف الشمالي لمحلية المتمة"**، رسالة ماجستير مخطوط ، جامعة شندي/ جمهورية السودان، كلية الدراسات العليا و البحث العلمي، قسم علم الاجتماع، 2016، ص 105.

آليات تحاول من خلالها الأسرة أن تحافظ على كيانها داخل المجتمع، و تحمي بها هويتها، و هوية الجماعة الكبيرة".[1]

"فإن ما يتفق مع طبيعة مجتمعنا هو أهمية الضوابط الخارجية الرسمية، و ذلك لتأثر المجتمع بها إلى حد كبير، و قد يرجع ذلك إلى كون مجتمعنا من المجتمعات المحافظة التي تعطي أهمية كبيرة في طريقة حكم المجتمع عليها، فهي تحبذ نظرة المجتمع الايجابية لها، و ليس السلبية التي تعتبر إدانة لها، و حكم ظالم و جائر بالنسبة لأفرادها يصعب التخلص منه، و هذا ما يعرف (بالوصمة الاجتماعية) التي تمثل عقوبة اجتماعية بالغة الأثر على أعضائها من حيث آثارها النفسية و الاجتماعية التي تمثل إدانة صريحة من قبل المجتمع على سلوكيات غير مرغوب بها ،و مخالفة لقيم و قواعد و قوانين المجتمع غير الرسمية، و المتفق عليها من قبل أغلبية أفراد المجتمع، والتي تعتبر بمثابة قوانين رسمية في أعين الآخرين من أبناء مجتمعنا العربي".[2]

"فالضبط الرسمي أو الخارجي يمارس بواسطة المؤسسات الاجتماعية القائمة التي ينشئها كل مجتمع أو كل جماعة منظمة لتحقيق الوظيفة: كالقوانين و المحاكم، للتحقق من التـــزام الأعضـــاء بالنظـــم و القوانين، و كذلك الشرطة و السجون و الاجتماعات العامة و الطرد من عضويـــة الجماعـــة، و المحاكمات الخاصة بأمور الشرف و الكرامة و الإدانة الجماعية العامة و غير ذلك".[3]

---

[1] إسعد فايزة، **العادات الاجتماعية و التقاليد في الوسط الحضري بين التقليد و الحداثة (مقاربة سوسيو-أنثروبولوجية لعادات الزواج و الختان "مدينتي وهران و ندرومة أنموذجا")**، رسالة دكتوراه مخطوط ، جامعة وهران، الجزائر، كلية العلوم الاجتماعية، قسم علم الاجتماع، 2012/2011، ص 181.

[2] سفانة أحمد، **التنشئة الأسرية و دورها في تعزيز الضوابط الاجتماعية الداخلية للأبناء من وجهة نظر الآباء (دراسة ميدانية في مدينة الموصل)**، دراسات موصلية، جامعة الموصل، العدد 43، 2014، ص 208.

[3] محمد الجوهري، **المدخل إلى علم الاجتماع**، جامعة القاهرة. كلية الآداب. 2007، ص 100.

"و في هذا الصدد رأى كل من "**دافيد ماتزا**" و "**جريشام سايكس**" أن الفرد يصبح حرا في ارتكابه الأفعال الجانحة من خلال استخدام تكنيكات المحايدة، حيث تلعب هذه التكنيكات دورا في تحييد أو إيقاف التزام الأفراد بقيم المجتمع، و هكذا تتاح لهم حرية ارتكاب السلوك الإجرامي، و قد ذهب إلى أن تكنيكات المحايدة ليست متاحة أمام شباب الطبقة الدنيا فقط، و لكنها متاحة بصورة عامة أمام كل طبقات المجتمع".[1]

"و أشار "**بول لانديز**" إلى أن الرقابة الاجتماعية تتم من خلال مؤسسات يتم تنظيمها بشكل رسمي، من أجل أغراض تنظيمية، و من خلال قوى اجتماعية، و ثقافية منتشرة، فوضع وجهة النظر هذه يتم من خلال ملخصات موجزة لأعمال مؤسسات اجتماعية مختلفة، و أنماط تنظيمية أكثر انتشارا".[2]

2.2. الضبط الاجتماعي غير الرسمي (الداخلي):

"يتكون هذا النوع في ضمير الفرد، و مشاعره، و وجدانه عـــن طريق التنشئة الاجتماعيـــة، و هذا يجعل الفرد يتصرف تصرفات مقبولة، و يحدث الضبط عندما يمتثل الفرد للمعايير الاجتماعية على أنها تشكل جزءا من ضميره، و تكون جزءا من هويته، و ينشأ ذلك من خـــلال التنشئة الأسرية و الدينية، و بهذا فإن الضبط الاجتماعي يكون عفويا لا شعوريـــا، و لا يستطيع الفرد التحكم به فالآلية الضبطية كامنة في ضمير الفرد، و تكون أكثر تأثيرا في سلوكه".[3]

"فالمجتمع يهدف إلى تحقيق الضبط غير الرسمي أي الداخلي، و ذلك عن طريـــق التدريب و التعويد، و يفضله على الضبط الرسمي أي الخارجي، و هذا ما أكدته نظرية الضبط الذاتي عند

---

[1] عدلي محمود السمري، **علم الاجتماع الجنائي**، دار المسيرة. ط1. الأردن. 2009، ص 285.

[2] Paul landis, **social organizatoin and disorganizatoin proces**, London, 1939, p936.

[3] واثق جعفر المحترم و موح عراك الزغيبي المحترم، مرجع سبق ذكره، ص 20.

"**تشارلز كولي**"، و التي تعد من النظريات الحديثة في الضبط الذاتي، و التي ترى أن أوجه النشاط الاجتماعي تتحرك عن طريق الغرائز، مؤكدا في ذلك على أن سلوك الأفراد ينضبط عن طريق الضمير على الرغم من أنها تتم بطريقة لاشعورية، و غير مقصودة لذلك فالضبط متضمن في المجتمع ذاته، و ينتقل إلى الفرد عن طريق المشاركة".[1]

"فهذه الضوابط النابعة من المعايير، و القيم الاجتماعية عند الأفراد، و التي أخذت مكانها في منطقة اللاشعور أمست ضابطا باطنيا، و كابحا عند الإقدام على تصرف يخالف العرف أو القانون عندئذ يسمى الفرد متذودا، إن فاعلية الانضباط الداخلي النابع من المعايير، و القيم الاجتماعية عند الأفراد تمنعهم من التفكير أو الإقدام على سرقـــة أموال الغير لأنهـــم حاملو قواعد أخلاقيـــة، و معايير دينيـــة، و قيم اجتماعية تحترم ذلك، و تعده عملا خاطئا، و هذا يعني أنهم لم يسرقوا لا بسبب خوفهم من معاقبتهم، و سجنهم بل بسبب معتقدهم المعياري، و الأخلاقي المستكن في ضميرهم الذي يعد عملا خاطئا، و مدانا من قبل المجتمع".[2]

"وتكون هذه الضوابط عن طريق غرس المعايير في ضمير الفرد، و وجدانه بواسطة التنشئة الاجتماعية، و ذلك من أجل أن يكتسب سلوك ترتضيه، و يكون الضبط الداخلي عندما يتقبل الأفراد معايير المجتمع باعتبارها جزءا من ضمائرهم الاجتماعية، و هويتهم الشخصية حتى يصبح الامتثال نابعا من نفس الفرد، و ليس لأنه خائف من العقوبة أي يكون الامتثال بفعل الإرادة، و تكمن أهمية الضبط الداخلي في أنه يمنع الأفراد من الانحراف لأنهم يملكون معايير، و قيم اجتماعية غرست في أنفسهم، و جبلوا عليها، و أي انحراف يبتعدون عنها، و بالتالي فإن هذا النمط من الضبط يترسخ في اللاشعور ينشأ منه تكوين مفهوم الأنا و الأنا الأعلى لديهم على حد

---

[1] سفانة أحمد، مرجع سبق ذكره، ص204.

[2] سفانة أحمد، المرجع نفسه، ص 204.

تعبير "**فرويد**"، فالضوابط الداخلية هي تمثل الحصانة الداخلية الخلقية، و الاجتماعية لأنها تحمي الفرد من الانحراف، و جنوح الشخصية الفردية عن الشخصية الجماعية، و بذلك هي التي تضمن الانتماء للأفراد".[1]

"علما بأن هذا الامتثال، و الانضباط المنسجم يبرز من داخل الفرد، و ليس بسبب الخوف من عقوبة خارجية، و إنما الخوف من معاقبة الضمير، و تأنيبه له باستمرار، و إذا ما حصل انحراف عند هذه المعايير و القيم التي تم غرسها في اللاشعوره عن طريق التنشئة الأسرية فإن ذلك يرجع إلى خضوعه لضغوط خارجية استجاب لها فجعلته منحرفا عن ضوابطه الداخلية".[2]

"مما سبق يمكـــن القول بأن هـــذا النوع من الضبط ينبع مـــن داخل الإنسان كالتزام القيم و العادات و التقاليد و المعايير الأخلاقية، و يكتسب الإنسان هذه الأمور من ثقافة مجتمعـــــه، و الثقافة ظاهرة عامة توجد في كل المجتمعات البشرية البسيطة، و المركبة على حد سواء، و إن كـانت القيـم و المعايير و العادات و التقاليد التي تتكون منها الثقافة تختلف من مجتمع إلى آخر، و تتولى المؤسسات الاجتماعية المختلفة كالأسرة و المدرسة و الدين و وسائل الإعلام تدعيم هذا الضبط و يتعرض من خلالها إلى ألوان مختلفة من العقوبـــات كالامتعـــاض أو الاستنكـــار أو الاستهجان أو التوبيخ، أو الطرد و الضرب أو القتل".[3]

"كما يمكن القول بأنه لاشعوريا نما تلقائيا، و تدريجيا من خلال بعض التفاعلات الاجتماعية التي تبلورت ثم ترسخت تدريجيا في النفس البشرية فأصبحت قواعد ثابتة، و جزءا لا يتجزأ من

---

[1] إسعد فايزة، مرجع سبق ذكره ، ص 180-181.

[2] سفانة أحمد، مرجع سبق ذكره، ص 205.

[3] حمزة موسى سمرين و محمد أمين حامد، **أساليب الضبط الاجتماعي في المدارس الثانوية في محافظة الكرك**، مجلة كلية التربية، جامعة عين الشمس، الأردن، الجزء الثاني، العدد 34، 2010، ص 160.

شخصيـــة الفـــرد. و هذا النوع من الضبط من أفضل أنواع الضبط بسبب الطاعة الصادرة عن رغبة مما يسهل تطبيقه لأنه لا يحتاج إلى مؤسسات رسمية تشرف على تطبيقه. بل يصدر من داخل الفرد، و رغبته، و ليس خوفا من سلطة أو قانون معين، و مثل هذا النوع من الضبط تحكمه عوامل مختلفة كالدين و التقاليد و الأعراف و القيم، و قواعد السلوك في الأسرة، و قواعد التعامل داخل المجتمع، و رغم أن العديد من هذه العوامل يدخل فـي دائرة الدين إلا أن العادات و الأعراف و القيم تعد مصدرا من مصادر التشريع في الدين الاسلامي".[1]

3. أشكال الضبط الاجتماعي:

1.3. الضبط الاجتماعي الإيجابي:

"فالضبط الاجتماعي الإيجابي هو مجموعة مـــن الأساليب الإيجابية التـــي تقود الأفراد، و تشجعهم على التمسك بالقيم، و المعايير المقبولة اجتماعيا، كالثناء، و الجوائز، و الدرجـــات، و شهادات الشكر و التقدير و الميداليات و نحوها".[2]

"فهو مجموعة الطرق، و الأساليب الايجابية كالمدح، و الثناء، و الرضا الجمعي، و التقدير المـــادي، و التي تدفع الأفراد و تشجعهم على الالتزام و التمسك بالقيم و المعايير و الأنماط السلوكية المقبولة اجتماعيا".[3]

"و هو الضبط الذي يعتمد على دافعية الفرد الايجابية نحو الامتثال أو المسايرة، و يتدعم هذا النوع من الضبط عن طريق تعزيز المكفآت التي تتفاوت من المنح المادية الملموسة إلى

[1] أمال غنو، مرجع سبق ذكره، ص 33.
[2] مساعد بن سعيد آل بخات، مرجع سبق ذكره، ص 52.
[3] أمال غنو، مرجع سبق ذكره، ص 33.

الاستحسان، و التأييد الاجتماعي، على أن الصورة الأساسية للضبط الاجتماعي الإيجابي تعتمد على إدماج الفرد للمعايير الاجتماعية، و القيم، و توقعات الدور من خلال عملية التنشئة الاجتماعية الأمر الذي يجعل الفرد يندفع نحو الامتثال، لأنه يعتقد في صدق المعيار الاجتماعي، لهذا تعتبر المكفآت، و العقوبات بمثابة أدوات مدعمة أكثر منها مصدرا أوليا لها، و من ثم فعملية إدماج القيم، و المعايير الاجتماعية عن طريق أعضاء المجتمع من ضرورات استقرار المجتمع".[1]

"تحقق الضوابط الاجتماعية الإيجابية اتساق الوازع الداخلي للإنسان مع النظم المعيارية في المجتمع، و تختل العلاقة بين الداخل و الخارج في حالات قصور مؤسسات الضبط الاجتماعي عن القيام بوظائفها الأساسية، و تبرز في مثل تلك الحالات انحرافات تستوجب الضبط السلبي للسلوك الاجتماعي، و عندما تضطرب القيم، و تتناقض الأفكار مع السلوك لدى الأولياء في الأسرة فإن ذلك الاضطراب ينعكس علـــى شخصية الأبنـــاء، و يضعف لديهـــم الوازع الداخلي، و تضطرب المعايير الأخلاقية، و الاجتماعية و يغلب عنصر الشر عند الإنسان على فعل الخير، و تبرز العلاقة بين البناء الاجتماعي، و الاقتصادي من جهة، و السلوك المنحرف من جهة أخرى عبر حالات التغير الاجتماعي التي تصيب الأسرة عادة، و تحدث تفككا اجتماعيا بين أفرادها فيتقلص الوازع الداخلي لدى الأبناء، و تبرز الظروف المساعدة على الانحراف تحت ضغط المغريات الخارجية".[2]

---

[1] عبد المجيد سيد أحمد منصور، **دور الأسرة كأداة للضبط الاجتماعي في المجتمع العربي**، المركز العربي للدراسات الأمنية و التدريب. الرياض. 1987، ص 26.

[2] محمد صفوح الأخرس، **نموذج لإستراتيجية الضبط الاجتماعي في الدول العربية**، مكتبة الملك فهد الوطنية. ط1. الرياض. 1997، ص 237.

2.3. الضبط الاجتماعي السلبي:

"فالضبط السلبي هو مجموعة الطرق، و الأساليب السلبية التي يتم إيقاعها على الأفراد الذين يخرجون عن القيم، و المعايير المقبولة اجتماعيا، كالتهديد و العقوبة و السجن و الضرب و المنع و نحوها".[1]

"و يعتمد هذا النوع على العقاب أو التهديد بالعقاب، و يتفاوت من القوانين (التي تهدد بالإعدام أو السجن أو الغرامة) إلى العادات الشعبية التي يتحمل من يخالفها عقوبة السخرية، و الاستهجان الاجتماعي أو رفض الجماعة له، و يمكن أن تكون صورة الضبط الاجتماعي السلبية رسمية أو غير رسمية، و تعتبر في كلتا الحالتين مفروضة لأن الفرد يمتثل لها بهدف تحاشي النتائج غير المرغوبة إذ حاول الاعتداء عليها أو خرقها".[2]

"فالضبط الاجتماعي السلبي يتمثل فيما تتخذه الجماعة أو يتطلبه التنظيم الاجتماعي من الوسائل، و الأساليب التي يتم إيقاعها على الأفراد الذين يخرجون على القيم، و المعايير، و أنماط السلوك السوية التي ترتضيها الجماعة التي يعيشون فيها، و يؤدي الخروج عليها إلى الإضرار و الإخلال بالنظام العام، و الاستقرار الاجتماعي، و من الأساليب السلبية الضغط و النهي و التهديد، و العقوبة الجزائية بأنواعها، ودرجاتها المختلفة التي تتلاءم مع الانحراف".[3]

---

[1] مساعد بن سعيد آل بخات، مرجع سبق ذكره ، ص 52.

[2] عبد المجيد سيد أحمد منصور، مرجع سبق ذكره ، ص 27.

[3] خالد بن عبد الرحمن بن عبد العزيز السالم، **الضبط الاجتماعي في الأسرة السعودية من خلال تعاليم الدين الاسلامي و علاقته بتماسكها من وجهة نظر طلاب و طالبات المرحة الثانوية "دراسة ميدانية"**، رسالة دكتوراه، جامعة الأزهر/المملكة العربية السعودية، قسم أصول التربية، 2002، ص 44.

"و تتوجه عناصر إستراتيجية الضبط الاجتماعي السلبي نحو تحليل الحالات التي يعجز فيها المرء عن تحقيق التوازن بين الرغبات، و الأهداف من جهة، و الإمكانات الموضوعية من جهة أخرى فتبرز حالة الاستفزاز، و الإغراء دون كوابح معيارية، و يشكل مفهوم الشر الأساس الذاتي للانحراف، فإذا كان الضبط الإيجابي مرتبطا بالأمان، فإن غيابه يوفر الرعب، و الفزع، و الخراب الداخلي للإنسان، و تتقوض مقومات الإيمان، و يبدأ بعدها دور مؤسسات الردع، و الجزاء العقابي".[1]

"يتمثل هذا الضبط في ما تتخذه الجماعة من وسائل، و أساليب سلبيـــة كالالتزام، و النواهي و التهديدات، و العقوبات الجزائية، و التي تجعل الفرد حريصا على عدم مخالفة قيم و نظم المجتمع، مع ملاحظة أن الضبط الاجتماعي الرسمي و غير الرسمي يمكن أن يكون ايجابيـــا أو سلبيا".[2]

انطلاقا مما سبق يمكن القول بأن السائقين المخالفين لقانون المرور سيخضعون لعقوبات على حسب المخالفة القائمين بها، فالدولة الجزائرية تعمل جاهدة لتحقيق نوع من السلامة المرورية لضمان حياة الأفراد ، فنجدها تسعى كل مرة فـي تغيير القوانين، وفرض عقوبات أكثر صرامـــة، و تشديدها أمام المخالفين لتحقيق أمن و سلامة أكثر، و لكن في مقابل ذلك نجد أن إحصائيات جرائم الطرقات في تزايد مستمر، و عليه فالأهم من هذه العقوبات أن تكون رادعـــــة، و ليست مجرد عقوبات، و مخالفات مرورية مالية فقط بل يجب أن تتجاوز ذلك بغية تحقيق أهداف أكثر سلامة، و أمنا.

[1] محمد صفوح الأخرس، مرجع سبق ذكره ، ص 237.

[2] أمال غنو، مرجع سبق ذكره، ص 33.

4. مؤسسات الضبط الاجتماعي:

1.4. مؤسسات الضبط الاجتماعي الرسمية:

1.1.4. أجهزة الأمن (الشرطة):

"تعتبر أجهزة الأمن من أهم مؤسسات الضبط الاجتماعي الرسمي، و ما يفسر ذلك هو وجود علاقة وثيقة بين هذه المؤسسة الرسمية، و الضبط الاجتماعي، فالأمن الذي تسعى له أجهزة الأمن يؤثر في تحقيق الضبط الاجتماعي بفرض حفظ النظام، و الأمن، و حفظ حقوق الأفراد وعدم السماح بالتعدي على الغير، كما تشجع أجهزة الأمن أفراد المجتمع إلى السعي نحو تحقيق الأهداف المرجوة التي يتطلع إليها المجتمع، و عند تحقيق هذه الأهداف فإنه يتولد لدى أفراد المجتمع الطمأنينة، و الاستقرار، و الثقة في قادم الأيام، فأجهزة الأمن بحاجة إلى دعم برامج تدريب، و تعليم رجال الأمن، و إيجاد ثقة متبادلة بين رجال الأمن، و المواطنين لكي يعملوا سويا على حفظ أمن الوطن من أي انتهاكات أو أفعال تسيء له".[1]

"و قد تعقدت هذه الأجهزة، و تطورت مع تطور المجتمعات، و الـــــدول، و النظم السياسيـــــة تعقدها، و كما طالت عملية تقسيم العمل مجالات النشاط البشري المادية و الروحية جميعها، فقد تعددت أجهزة الأمن هي الأخرى، و طالما تقسيم العمل، و الأجهزة الأمنية هي إحدى الوسائل الرسمية التي يمارس بواسطتها الضبط الاجتماعي من خلال تطبيق القانون، و النظام الوضعي في المجتمع التي يفترض عملها بحياد دون استثناء طائفي أو عرقي أو فئوي أو طبقي، فالمبدأ في الأجهزة الأمنية هو تحقيق الأمن من خلال ارتباطها بالقانون، و القضاء و تطبيق

[1] مساعد بن سعيد آل بخات، مرجع سبق ذكره ، ص 70.

الجزاءات، و العقوبات التي تردع الجريمة، و تطبيق الأمن من مبدأ العقاب يحقق منفعة فرديـــة، و اجتماعية، و علاجيـــــة، و وقائية".[1]

"و يتضح دور أجهزة الأمن في تحقيق الضبط الاجتماعي من معرفة الهدف من وجودها في المجتمع، فأجهزة الأمن هي جهات تنفيذية تقوم بمساعدة، و خدمة المحاكم الشرعية في حل المنازعات التي تقع بين الأفراد من أجل تحقيق العدالة، و منع الفساد الإداري، و لها تنظيم رسمي متخصص في حماية المجتمع، و أفراده من خلال تطبيق القانون الردعي".[2]

"لقد أسندت وظيفة الضبط الاجتماعي إلى رجل الأمن، و ذلك باعتباره أداة من أدوات الضبط الاجتماعي المعنية بالتوفيق بين سلوك الأفراد، و قيم و مُثل المجتمع، و هذا يخوّل لرجل الأمن القيام بالإجراءات الكفيلة بتحقيق هذا الهدف بالتعاون مع أجهزة الضبط الاجتماعي الأخرى، و تتيح تلك الوظيفة للأجهزة الأمنية أن تترصد السلوك الاجتماعي، و تراقبه عن كثب كي لا يصل إلى سلوك إجرامي مع التركيز على معالجة أسبابه، و دوافعه، كما يساهم في حماية أخلاق المواطنين و قيمهم و تحفظ سلوكهم الاجتماعي، و يمهد لحياة آمنة مطمئنة، كما تتيح هذه الوظيفة لرجل الأمن الإسهام الفعّال في الجهود الرامية إلى ضبط السلوك الاجتماعي للأفـراد وفق قيـم، و تقاليد المجتمع من جهة، و إلى توفير أسباب الحياة الطبيعية لأفراد المجتمع للمباعدة بينـهم، و بين

---

[1] سمير ابراهيم حسن، **الصورة النمطية للأجهزة الأمنية في وعي المواطن العربي**، مجلة جامعة دمشق، المجلد 30، العدد 3،4، 2014، ص 315-316.

[2] معن خليل العمر، **الضبط الاجتماعي**، دار الشروق. ط1. الأردن. 2006، ص 154.

الانزلاق في دروب المساوئ و الشرور، كوسيلة محتملة لإشباع حاجاتهم الاجتماعية في غياب فعاليات أجهزة الضبط الاجتماعي المعنية الأخرى".[1]

"و يطلق على الضبط الاجتماعي الذي تمارسه المؤسسات الأمنية مثل الشرطة، و الجيش "**الضبط القهري أو الضبط القمعي**"، أو ما يطلق عليه الإجراءات القاسية بما فيها العقاب البدني، فالأمن محكوم بقانون، و بقاعدة إلزامية و عقوبات رادعة تفوض النزوع نحو الافتئات على حقوق المجتمع الكلية أو حقوق أفراده الشخصية، إذ يتمثل الضبط الرسمي في أنساق السلطة، و القوانين و القواعد و اللوائح القانونية التي تحدد العقوبات (كالغرامة المالية أو الحبس أو الطرد أو الإعدام".[2]

"فأجهزة الأمن هي القوامة على كفالة الأمن، و الاستقرار، و سيادة النظام، و هي ركيزة للتنمية، و التقدم في المجتمع، ذلك أن الأمن هو التنمية، و بدون تنمية لا يوجد أمن، و الأجهزة الأمنية هي التي تضطلع بمهام قومية، و هي من الأجهزة التي تفرض عليها ظروف و طبيعة عملها وضع خطط تكفل لها النهوض بمسؤولياتها، و مواجهة مخاطرها، و تحدياتها، فهي المؤسسات المنوطة بالعمل على تحقيق النظام، و فرض هيبته في المجتمع".[3]

"في هذا الصدد يقول "**موريس جانويتز**" أن دواعي الأمن ترتبط بوظيفة أساسية، و تتم عبر مجموعة من العمليات الاجتماعية، و من ثم فهي ملازمة لأي مجتمع، و تحافظ عليه ليبقى

---

[1] رانيا عبد النعيم حمد العشران و مجد الدين خمش، **الوظائف الاجتماعية لجهاز الأمن العام من وجهة نظر المواطن الأردني (دراسة ميدانية)**، مجلة دراسات العلوم الانسانية و الاجتماعية، الجامعة الأردنية، المجلد43، ملحق5، 2016، ص2201.

[2] سمير ابراهيم حسن، مرجع سبق ذكره ، ص 316.

[3] السيد فهمي علي، **الدور التربوي للجامعات و مراكز البحث العلمي في تعزيز عمل الأجهزة الأمنية "جامعة نايف للعلوم الأمنية نموذجا"**، جامعة نايف للعلوم الأمنية، مركز الدراسات و البحوث. الرياض. [د ت]، ص 7.

متماسكا و متوازنا، و أن النسق الأمني يكون فاعلا عندما يظل الفرد في أي مجتمع مدفوعا للعمل تبعا لمشيئة الآخرين حتى و إن كان ذلك لا يتوافق مع مصالحه الخاصة، و قد اعتبر "**هوارد بيكر**" النسق الأمني أداة عقلية أساسية، و أن علاقة هذا النسق بالوظيفة التي يؤديها داخل مجتمع تمد الباحث بمجموعة من المعارف الضرورية للبحث، و الفهم و التحليل، و جدير بالإشارة أن النسق الأمني يفرض نفسه على المجتمع، و السياسة و القانون، بوصفه المؤشر الدال على حفظ النظام الاجتماعي، و إحدى الوسائل التي تلجأ إليها الجماعة للتحكم في حالات الانحراف عن المعايير الاجتماعية، هذا من ناحية، و من ناحية أخرى نجد أن الصلة الوثيقة بين النسق الأمني، و البناء الاجتماعي جعلت بعض الدارسين يطلقون عليه نسق الصيانة".[1]

و إذا تحدثنا في هذا الصدد عن حوادث المرور فإن أجهزة الأمن تقوم بدور فعال في مواجهة ظاهرة جرائم الطرقـــات، و ما تنتجه من مخلفات، و ذلك لغرض تحقيق حقوق المواطنين (السائقين) و حماية سلامتهم، بحيث تقوم هذه المؤسسة الرسمية بالعديد من الحملات التحسيسية داخل المدارس التربويـة أو خارجها بغية التخفيض من نسبة الحوادث المرورية التي يعتبر العنصر البشري أساسا في ارتكابها بسبب عدم احترامه قانون المرور، و معايير السلامة المرورية، فعلى السائقين إتباع تعليمات الشرطة، و احترام إشارات المرور، و قواعد، و لوائح السلامة المرورية، فلابد من تضافر الجهود، و الرأي الرشيد، و تقاسم تحمل المسؤولية بين الشرطة، و أفراد المجتمع، فأجهزة الأمن تعمل جاهدة في وضع حملات توعوية، و تثقيفية تهدف إلى تحسيس السائقين حول مخاطر حوادث المـــــرور، و تذكيرهم بقواعد السلامة المرورية، و ضرورة احترام قانون المرور لتفادي أي خسائر مـــــــادية أو بشرية، و بغية التقليل من إحصائيات جرائم الطرقات، وبغض النظر عن المهام التي يقوم بها شرطي المرور في طرقات الجزائر، و السهر

[1] رانيا عبد النعيم حمد العشران و مجد الدين خمش، مرجع سبق ذكره ، ص 2202.

على تحقيـــــق أمن، و سلامة، و استقرار المجتمع بصفة عامة، و خدمة أفراد المجتمع بصفة خاصة.

2.1.4. الجهاز القضائي:

"المحاكم الشرعية هي مؤسسات تقوم بتطبيق القانون، و تحقق العدالة الرسمية المنوطة لدوائر الحكومة، و الاستماع إلى الشهود قبل اتخاذ القرار بحق المذنـــب، و استنادا إلى المواد القانونية المعتمدة تستطيع استخدام القوة بشكل دقيق، و ليس بشكل عشوائي لكي لا تسيء استخدام القوة لذلك فإن إجراءاتها القانونية غالبا ما تكون مطولة، و غير متسرعـــة، و مدروسة من جميع جوانبها".[1]

"يعد دور المحاكم الشرعية أساسيا من حيث إنه مكمل لدور الأجهزة الأمنية فـي إيقاع العقوبـــــة، و الجزاء لمخالفي هذه الأنظمة، و القوانين، و وفقا لذلك يتطلب تكامل مهام المؤسسات الرسمية للضبط الاجتماعي، فأهمية وجود محاكم شرعية قادرة، و عادلة تسهر على تطبيق الأنظمة، و القوانين بحق المخالفين، و الجانحين فيقرر لهم ما يستحقونه من لوم اجتماعي و ما يحتاجون إليه من إصلاح، و إعادة تأهيل لحياة اجتماعية أفضل، لذا يقترن مفهوم الضبط الاجتماعي عادة بالجزاء، و تعتمد وسائل الضبط الاجتماعي على الجزاء كوسيلة لتقرير أحكـامه، و تطبيق الحدود التي يرسمها المجتمع لأفراد، و للجزاء مظهران هما: الجزاء الإيجابي كمكافأة الأفراد الذين يحصلون على احترام المجتمع، و مدح السلوك الحسن فيهم، و الجزاء السلبي يتمثل

[1] معن خليل العمر، **الضبط الاجتماعي**، مرجع سبق ذكره، ص 154.

في العقوبات التي تفرض على كل من تُخول له نفسه الخروج على القواعد المنظمة لشؤون المجتمع، و المقررة لمثله، و أحكامه، و وصاياه",[1]

3.1.4. السجن:

"السجن هو مؤسسة مجتمعية تقوم بتهذيب، و إصلاح سلوك الخارجين عن القيم، و المعايير المقبولة في المجتمع، فيتمثل دوره في تعزيز الضبط من خلال إقامة الحد و العقاب على كل من يخالف القانون و يرتكب جريمة في المجتمع، و حفظ حقوق أفراد المجتمع، فينبغي مساعدة السجون على أداء رسالتها في التهذيب، و الإصلاح، و علاج المجرمين لمنع عودتهم للجريمة مرة أخرى كعقد برامج تربوية تدريسية للسجناء، و إحضار أشخاص مؤثرين في أفراد المجتمع لمناصحتهم".[2]

"فمرحلة تنفيذ الجزاء الجنائي تمثل حلقة هامة من حلقات ثلاث تتكون منها السياسة الجنائية الحديثة، حيث يتم فيها تحقيق هدف أو أهداف الجزاء الجنائي التي يتم التخطيط لتحقيقها في المرحلة القضائية، و تسعى المؤسسة العقابية إلى وضعها موضع التنفيذ في المرحلة التنفيذية، كل ذلك من أجل القضاء على الخطورة الإجرامية لدى الجناة".[3]

---

[1] مساعد بن سعيد آل بخات، مرجع سبق ذكره، ص71-72.

[2] المرجع نفسه، ص 73.

[3] عبد الفتاح خضر، **السجون مزاياها و عيوبها من وجهة النظر الإصلاحية "تطور مفهوم السجن و وظيفته"**، المركز العربي للدراسات الأمنية و التدريب. الرياض. [د ت]، ص11.

"فالسجن أنشئ للأشخاص الذين يهددون سلامة المجتمع، و أمنه، و تختلف فترة مكوث الشخص في السجن بناءً على نوع الجريمة التي ارتكبها، فقد تطول المدة الزمنية، و قـد تقصـــر، و لا يتم إخراجه من السجن للاندماج في المجتمع إلا بعد تأهيله".[1]

"فهذه المؤسسة الاجتماعية لها الكثير من الأهمية في تنفيذ العقوبة الجزائية، لما لها من دور في عملية التأهيل و الإدماج، و كذا إعادة التنشئة، و التأهيل الاجتماعي للأفراد الخارجين عن القانون الجمعي، و من أكثر المؤسسات فاعلية في ضمان أمنه، و طمأنينته، و محافظته علـــى كيانـــــه و استمراريته و وجوده".[2]

"يتعين على السياسة الجنائية أن تركز بالدرجة الأولى على العناية بالكشف عن الخطورة الإجرامية لدى المحكوم عليه، و العمل على القضاء عليها بالعلاج ثم التأهيل لإعادة التوافق الاجتماعي، و يراعي "**آنسل**" (صاحب اتجاه الإصلاح و إعادة التوافق الاجتماعي) في ذلك أن تهدف المعاملة في السجن إلى تنمية الشعور لدى المحكوم عليه قبل نفســـه، و إزاء المجتمـــع ،و الحفاظ على ما يكون لدى المحكوم عليه من مبادئ، و قيم صالحة، و قدرات، و إمكانات ذهنيــة و بدنية مع العمل على تنميتها، كما يجب عليه المراعاة في هذه المعاملة الإقلال –بقدر الإمكان– من الآثار الضارة المرتبطة بمنع الحرية، على اعتبار أن حياة المحكوم عليه تعد حياة غير طبيعية يخشى أن تسيء على صحته البدنية، و النفسية أو العقلية، فيفقد الإمكانات على

---

[1] معن خليل العمر، **الضبط الاجتماعي**، مرجع سبق ذكره، ص 155–156.

[2] مصطفى شريك، **اجتماعية مؤسسات السجون "بين اتجاه الدفاع الاجتماعي و الشريعة الاسلامية"**، مجلة الدراسات و البحوث الاجتماعية، جامعة الشهيد حمة لخضر/ الوادي/ الجزائر، العدد 14/13، ديسمبر 2015، ص 289.

تحقيق إعادة التوافق الاجتماعي، و الاندماج في المجتمع، و بالتالي على الدولة أن تضع خطة لرعاية المفرج عنهم، و مساعدتهم على العودة إلى المجتمع صالحين".[1]

يعتبر السجن مؤسسة رسمية مهمة في عقاب المخالفين للقانون بصفة عامة، و قد تطبق على السائقين المخالفين لقانون المرور عقوبات بسيطة كسحب رخص السياقة أو غرامة مالية محددة، فعلى القانون أن يكون أكثر صرامة في توقيع العقوبات، و سجن المخالفين لمدة زمنية معتبرة لكي يحقق طابع من الجديـــة، و الصرامة، و الشدة، و لكي يساهم في قلة إحصائيات حوادث المرور، فعلى إدارات المرور أن تتحلى بنوع من القسوة في تطبيق النظام، و خاصة السجن، و أن تكون العقوبة أو الغرامة المالية حسب النظام الرسمي، و حسب ما تتطلبه نوع المخالفة، و حجمها، فالعقوبة بالسجن ضرورية للحد من ارتكاب الجرائم المرورية، خاصة بفرضها على فئة المراهقين الذين يصعب السيطرة على سلوكياتهم، و تصرفاتهم، في الأخير يمكن القول أنه على الدولة الجزائرية أن تركز على عقوبة السجن أكثر من العقوبات المادية لمحاولة التقليل من الحوادث المميتة.

4.1.4. المدرسة:

"يرى "**دوركايم**" أن المدرسة تقوم بإكساب الأفراد المهارات اللازمة للحياة الاجتماعية، ففيها يتفاعل الطفل مع أعضاء آخرين في المجتمع في ضوء قواعد المجتمع الموجودة، و أنه باحترام الطفل قواعد المدرسة فإنه يتعلم كيف يحترم القواعد العامة، و هذا من شأنه تنمية عادة الضبط الذاتي للفرد".[2]

---

[1] عبد الفتاح خضر، مرجع سبق ذكره ، ص 28-30.

[2] مصلح الصالح، مرجع سبق ذكره ، ص 45.

"من ذلك فإن مهمة المدرسة مساندة لأنماط الضوابط الاجتماعية التي تتميز بمعدلات عالية من انتهاك المعايير الاجتماعية، و المدرسة كمركز قوة للضبط الاجتماعي فإن المجتمع يضع على كاهلها قدرا من مسؤولية تثبيت تلك العناصر، كما يخضع الضبط الاجتماعي داخلها لمجموعة محددة من القواعد، و المعايير التي تحدد مسؤوليات الجماعة التربوية، و حقوقها داخـــل المدرسة، و الواقع أن المدرسة الحديثة تخضع في تنظيمها للإجراءات الرسمية، لذلك فإن قواعد الضبط الاجتماعي المدرسي مكتوبة، و ليست عرفية أو خاضعة لأحكام العادة، و التقاليد، فمسؤوليات الإدارة محـــددة، و مسؤوليات التلاميذ محددة، غير السياسة التربوية المتعبة التي توجه النشاط التربوي داخل المؤسسات التربوية تطبع الضبط الاجتماعي بطابعها الخاص، كما أن إتباع نظام دقيق في توزيع الأدوار، و تحديد التوقعات المرتبطة بكل دور من أدوار الجماعات التربوية له تأثيره أيضا على تأكيد عوامل الضبط الاجتماعي في المدرسة".[1]

"فعملية الضبط الاجتماعي تحلل العلاقة بين المنزل، و المدرسة، و توضح الكثير من المفاهيم الخاصة بعملية التعليم، و هكذا يمكن القول بأن عملية الضبط الاجتماعي للتلميذ يتم ممارستها في المدرسة، و خارج المدرسة، و لهذا يجب أن تتفق سلوكيات التلاميذ مع نوع الضبط المستمر و أن تخضع له".[2]

---

[1] أحمد فياض العنزي، **دور المدرسة المتوسطة في تحقيق الضبط الاجتماعي للطلاب "دراسة ميدانية"**، رسالة ماجيستير، مسار أصول التربية. جامعة الملك سعود/المملكة العربية السعودية، [د ت]، ص ص 41-42.

[2] طارق السيد، **أساسيات في علم الاجتماع المدرسي**، مؤسسة شباب الجامعة. مصر. 2007، ص ص 32-33.

"لذلك يمكن القول أن المدرسة من حيث كونها تنظيم اجتماعي فإنها تتأثر بأنساق الضبط الاجتماعـــي، و وسائله المختلفة، فالضبط يعتبر أحد المظاهر الرئيسية من مظاهر البناء الاجتماعي للمدرسة".[1]

"و في العصر الحاضر زادت أهمية المدرسة في الضبط، و أصبحت امتدادا لدور الأسرة ،لذلك تعتبران مؤسسة اجتماعية واحدة تقوم بتدريب النشء على الإسهام في المشروعات الإنسانية ،و نبذ النزاعـات، و استهجان المواقف السلبية، كما أن على المدرسة دور في أن تهيئ للتلميذ فرصة التعبير عن نزعاته و ملكاته و قدراته، و أن توفر له المناخ المناسب الذي يشعره بالطمأنينة على مستقبلـه، و تعليمه القيم المناسبة، و المطلوبة في المجتمع، فالمدرسة تعطي، و تعلم الأنظمة، و القوانيـن، و السلوكيات العامة التي من شأنها ضبط سلوك الأفراد في المجتمع الأوسع، و أي أهمية أكبر من أن يتعلم التلميذ النظام فـــي المدرسة هـــو أساس الضبط و الربـط و السلوك السوي في المجتمع".[2]

"فالمدرسة باعتبارها تنظيم اجتماعي أساسي، و ضروري للمجتمع الحديث، و المدرسة كتنظيم اجتماعي ربما يكون تأثيرها أكثر وضوحا من باقي المؤسسات الاجتماعية الأخرى المشاركة في بنية المجتمع العام، و ذلك نظرا لأهدافها المحددة، و ضوابطها المنظمة، و قيادتـــها المباشـــرة و تأثيرها الواعي، و المقصود على الأفراد، فالعلاقات الاجتماعية داخل المجتمع المدرسي تتسم بنزعة إنسانية و أخلاقية، و هي في الغالب تأخذ منحنيين، أحدهما منحنى التغيير، و التطـــور و الآخر منحنى الثبات، و التمسك بالقيم، و المبادئ التي تعطي المدرسة كتنظيم اجتماعي له شخصيته المتميزة، و يحدث بين التغير، و الثبات نوع من التفاعل يترتب عليه ظهور أنماط جديدة

[1] طارق السيد، المرجع نفسه، ص: 33.

[2] دفع الله محمد أحمد شرف الدين، مرجع سبق ذكره ، ص 100.

من السلوك الاجتماعي المقصود، و المرغوب فيها، و اختفاء أنماط سلوكية أخرى غير مرغوب فيها، فمن ناحية أخرى فالمدرسة كتنظيم اجتماعي يضطلع بوظائف مهمة في حياة الأفراد الذين يعيشون داخله، و يشتركون معا في صفات معينة، و تجمعهم مصالح مشتركة تجعلهم يقومون بألوان محددة من التفكير، و التفاعل، و النشاط يستهدف إعدادهم وفق معايير، و ثقافة المجتمع الذي تتواجد فيه المدرسة، و تؤدي إلى إحساس بالانتماء، و الولاء لهذا المجتمع".[1]

"و تسعى المدرسة إلى تحقيق الضبط الاجتماعي من خلال ما تبثه في أذهان الطلبة من قيم تعزز التوازن، و الاستقرار في مجتمع المدرسة، و تدعو إلى الهدوء، و الالتزام بأنظمتها التعليمية، و التربوية، و تحذر من يخرج على تلك الأنظمة بعقوبات شتى كالتهكم ،و السخرية و التأنيب، و اللوم، و الحرمان من الامتيازات، و حسم الدرجات و إحضار ولي الأمر، و العقاب البدني في أحيان معينة، لكنها من جهة أخرى تكافئ الطالب ذا السلوك الحسن المنضبط بتعليمات المدرسة بوسائل المديح و الثناء و الشكر و إسناد المراكز ضمن أنشطة المدرسة المتنوعة و تنتهي بالمكافأة المادية و الجوائز نتيجة سلوكه و اجتهاده".[2]

"لذلك يمكن القول أنها مؤسسة اجتماعية، و تربوية تعد الأبناء جسميا، و عقليا، و مهنيا و اجتماعيا، و تمارس الدور الأكبر في عملية التنشئة الاجتماعية، فهي تضم أفرادا من كل الفئات الاجتماعية المختلفة، و المتصارعة أحيانا، و من أهم مهام المدرسة في ذلك الفهم الاجتماعي للأفراد في بوتقة واحدة وفق قواعد معينة، إنها بذلك تقوم بعملية الضبط الاجتماعي في تحقيق

[1] مصطفى عبد القادر عبد الله زيادة و آخرون، **فصول في اجتماعيات التربية**، مكتبة الرشد. ط 10. 2013، ص ص 70-71.

[2] حمزة موسى سمرين و محمد أمين حامد، مرجع سبق ذكره ، ص 117.

الانسجام الاجتماعي بين كل هذه الفئات، و تنقل التراث الثقافي لهم بصورة مبسطة تناسب عمرهم العقلي و الزمني".[1]

لذلك يكمن دورها في عملية الضبط الاجتماعي في الآتي:[2]

"1/ تتمثل الوظيفة الأساسية للمدرسة في توصيل المعارف، و المهارات إلى الأشخاص، و تدعيم الاتجاهات، و القيم المرغوبة، و تطوير عادات التعليم.

2/ تنهض المدرسة بوظيفة ضبطية هامة عندما تعلم الأفراد أسس الدين، و تدربهم على العبادات الدينية، و ترسخ فيهم المثل الإنسانية، و الاجتماعية المستمدة من الدين.

3/ إن ضبط السلوك الاجتماعي للنشء يعد أمرا ضروريا للضبط في مجتمع منظم مما يستلزم وجود معيارا للسلوك، لذا فإن الطلاب و الطالبات بحاجة إلى إدراك ضرورة وجود القانون و النظام، و المدرسة هي المكان الذي يتعلم فيه الطلاب و الطالبات القانون و النظام.

4/ تساعد المدرسة على تنظيم السلوك بتلقين الفرد توقعات المجتمع السلوكية، و غرس قيم و ترسيخها في نفسيته مثل قيم الصدق و الأمانة و الإخلاص في الواجب و أهمية السلطة و القانون، و الابتعاد عما هو محرم أو ممنوع قانونيا أو عرفيا، و تؤكد على قيم الوطنية و المواطنة وحب الوطن، و الدفاع عنه، و عن مقدساته، و تعليمه قواعد المجتمع، و معاييره و الآداب العامة، و أسس التفاعل الاجتماعي السليم.

---

[1] محمد صفوح الأخرس، مرجع سبق ذكره ، ص 91-92.

[2] مساعد بن سعيد آل بخات، مرجع سبق ذكره، ص 77-78.

5/ تعمل المدرسة على بناء الشخصية القويمة للفرد، و تحصينها ضد الانحراف، و تبصيرها بمضاره، و أنواع السلوك المنحرف كمعاشرة رفقاء السوء، و التطرف، و نحوها، و تحصن الفرد ضد الغزو الثقافي الوافد بأوجهه السلبية.

6/ تشارك المدرسة المعاصرة في إعداد نموذج جديد للإنسان قادر على تحمل المسؤوليات التي فرضتها عليه أساليب التنظيم الاجتماعي الجديدة، و التكنولوجيا المتغيرة، و المهارات المتجددة".

و عليه يمكن القول أن المدرسة تعد ثاني خلية يكتسب منها الطفل مجموعة من القيم ،و القواعد، و المعايير التثقيفية، و التعليمية، بما فيها الثقافة المرورية، لذلك فهي تساهم في محاولة الحد من ارتكاب الحوادث المرورية، من خلال الحملات التحسيسية و التوعوية التي تقام داخل المدارس التربوية بالإضافة إلى مختلف الأنشطة التثقيفية التي تساهم في التقليل من المشكلات المرورية، زيادة على ذلك ما يحتويه المنهاج، و الكتب المدرسية من مضامين، و دروس حول قواعد السلامة المرورية، فالهدف من ذلك كله هو إكساب القيم، و الثقافة المرورية للمواطنين لكي يتشكل لديهم وعيا مروريا و يقللوا من نسب الحوادث، فهذه المدرسة تضع خطط و برامج توعوية و تتبع استراتيجيات لحل مشكلة المرور، و التخفيف من حدتها بحيث تلقن كل ذلك للدارسين بغية الوصول إلى أهداف مرجوة، و محاولة بذلك نشر عناصر السلامة، و الوعي المروري لكافة شرائح المجتمع الجزائري.

2.4. مؤسسات الضبط الاجتماعي غير الرسمية:

1.2.4. الأسرة:

"هي البيئة الأولى التي يصطدم بها الفرد، و يستقي منهـــا قيمـــه، و معاييـــره، و مفاهيمه الخلقية ،و أنماطه السلوكية، فهي تمثل مجموعة من الأفراد الذين يتفاعلون مع بعضهم البعض، كما تعتبر الهيئة الأساسية التي تقوم بعملية التطبيع الاجتماعي، فهي تنقل للطفل خلال مراحل نموه جوهر الثقافة لمجتمع معين، إذ يقوم الأبوان، و من يمثلهمـــا بغرس العادات، و المهـــارات، و القيم في القيام بدوره الاجتماعي، و المساهمة في حياة المجتمع، فانهيار هذه الجماعـة ماديـــا و عاطفيـــا، و أخلاقيا يجعلها عاجزة عن توفير مناخ هادئ لأبنائها مما يعرض الطفل لألوان من الحرمـــان، و الشعور بالنبذ داخل الأسرة، فينعكس ذلك سلبا على شخصيته، و تكوينـه النفسي، و الاجتماعي، و بالتالي لا يتمكن من تحقيق التكيف مع المجتمع الخارجي، و ينحرف عن الضوابط التي يتقبلها المجتمع".[1]

"و باعتبار الأسرة من مؤسسات الضبط الاجتماعي فإن ذلك يجعلها تقوم بدورها في تدريب البنيـــن و البنات على الأخلاق، و الدين و تلقنهم التربية، و تعليمهم الواجبات، و الحقوق التي عليهم و لهم، فهي عبارة عن وحدة دينية عندما تضع رجالها الدينيين الذي هم رجال الأسرة، كما تقوم بإيصال معايير المجتمع المتشكلة من القيم، و العادات، و التقاليد، و الأعراف، و القانون على أكمل وجه، يكون عندئذ أبناؤها أفراد ممتثلين لهذه المعايير، و بقدر ما تفشل في أداء هذه المهمة فإن أبناءها يصبحون عرضة لانتهاك تلك المعايير، فكلما زاد التماسك الأسري زاد تبعا له

---

[1] نصيرة خلايفية، **التصورات الاجتماعية لدور المدرسة عند الأحداث المنحرفين "دراسة ميدانية بمراكز إعادة التربية"**، أطروحة دكتوراه مخطوط، جامعة منتوري/قسنطينة/الجزائر، كلية العلوم الاجتماعية و الإنسانية، قسم علم النفس و علوم التربية و الأرطوفونيا، 2012/2011، ص 180.

الضبط الاجتماعي لدى الأفراد، و كلما كانت التنشئة الأسرية فعالة ارتفع تبعا لها الضبط الاجتماعي لدى الأبنـــاء، فهي تتميز بتأثيرها الكبير في تعزيز الضبط الاجتماعي، فهي الوعاء الذي يحتضن الطفل من صغره حتى يكبر، و تقوم بتأدية وظيفتها في التنشئة الاجتماعية لأبنائها و بناتها، و التي تعد كقاعدة أساسية للضبط الاجتماعـــي فتعلـم و توجه أبنائها و بناتها إلى الدين، و القيم الأخلاقية، و العادات، و التقاليد، و الأعراف البناءة".[1]

"فالأسرة بوصفها اللبنة الأولى في بناء المجتمع فإن صلحت في إعداد الفرد إعدادا سليما صلح المجتمع، و إن فشلت في تربية الفرد فإن المجتمع سينزلق نحو الهاوية، و بذلك فهي تمثل مصدرا الأخلاق، و الدعامة الأولى لضبط السلوك، و الإطار الذي يتلقى فيه الإنسان أول دروس الحياة الاجتماعية".[2]

"و لهذا الغرض ركز علماء الاجتماع العائلي على دور الأسرة في الضبط الاجتماعي، فيرى أنصار المدرسة البنائية أن التنشئة الاجتماعية تعتبر من أهم الوظائف التي تقوم بها الأسرة في عملية الضبط الاجتماعي داخل المجتمع، و لذا فإن ضعف الأسرة في التنشئة الاجتماعية لا يؤدي إلى ضعف الضبط الاجتماعي فحسب، و إنما قد يؤدي إلى التفكك، و الانحراف، و الشذوذ، فالضبط الذي تمارسه الأسرة يمثل إجراءا وقائيا للفرد من الانحراف، و الشذوذ إذ تمارس على أفرادها نمطا من الضبط يكون بمثابة الدليل الذي يوجه، و يحدد مختلف سلوكاتهم، و تفاعلاتهم،

---

[1] مساعد بن سعيد آل بخات، مرجع سبق ذكره، ص95-96.

[2] جعفر حسن جاسم الطائي، **الأسرة العربية و تحديات العصر الرقمي**، مجلة الفتح، جامعة ديالي، العدد 51، 2012، ص ص 276-277.

و ذلك بإقامة قواعد، و قوانين اجتماعية تظهر على شكل نظام اجتماعي مرجعي، لا يمكن لأحـــد أن يتجاوزه أو يناقضه، و إذا حدث ذلك فإن العقاب يكون جزاء مرتكبيه".[1]

"و عليه يمكن القول أن الأسرة هي الهيئة الاجتماعية الأساسية الأولى في الضبط الاجتماعي ،و التي تعد ظاهرة اجتماعية بالغة الأهمية فلولاها ما أصبح الطفل من البشر إنسانا أو كائنا مضبوطا اجتماعيا في أقواله، و أفعاله أي في سلوكه الفردي و المجتمعي، و نجد أن الأسرة تختلف في قدرتها على التنشئة الاجتماعية لأطفالها، فمنها من يمتلك القدرة على تحمل المسؤولية الكاملة في إكساب الطفل العادات، و التقاليد، و القيم التي يرتضيها الدين، و المجتمع فينشأ الطفل نشأة اجتماعية سليمة، و هناك بعض الأسر تفشل في القيام بهذه الوظيفة على الوجه الأكمل، مما يؤدي إلى نشوء تيارات، و اتجاهات معاكسة لاتجاهات المجتمع الذي بدوره يؤدي إلى حدوث الانحرافات".[2]

إن الأسرة باعتبارها الخلية الأولى في حياة النشء، و التي يكتسب منها كل السلوكيات عبر التنشئة الاجتماعية سواء كانت هذه السلوكيات ايجابية أو سلبية، فنجدها تتمتع بمستوى معين من الثقافة المرورية، و هدفها الأساسي هو الالتزام بقواعد السلامة المرورية فهي تعمل جاهدة على إكساب سلوكيات ايجابية لأبنائها، فمنها غرس القيم، و الوعي المروري في ذات الفرد منذ الصغر، بطريقة شعورية أو بطريقة غير شعورية غير واعية، فالفرد داخل الأسرة نجده يحتك بأفراد آخرين و يقوم بتقليدهم في بعض السلوكيات كالالتزام بحزام الآمان، عدم السرعة المفرطة أثناء القيادة، احترام إشارات المرور ...الخ. و غيرها من القواعد القانونية التي ينبغي تتبعها، و تفادي الوقوع في مخالفات، فنجد أحيانا أن بعض الآباء لا يتابعون سلوك أبنائهم أثناء قيادة المركبة سواء كانت هذه

[1] أحمد فياض العنزي، مرجع سبق ذكره، ص ص 36-37.

[2] دفع الله محمد أحمد شرف الدين، مرجع سبق ذكره، ص 99.

القيادة حسنة أم سيئة ما يدفعهم إلى ارتكاب حوادث مميتة، فيقوم الأولياء بمهاجمة الأفراد الآخرين و يدافعون على أبنائهم، و هذا ما يزيد من حدة الحوادث، و كثرتها.

2.2.4. دور العبادة (المسجد):

"للمسجد دور تربوي حيث يربي الفرد على القيم، و السلوك السوي فضلا عن تعزيز المعاني الروحية التي تربط الفرد بخالقه، و تؤصل فيه حقيقة خلقه، و رسالته في الحياة، كما تبين أن المسجد يعمل على مواجهة الجرائم، و الفساد من خلال الدروس، و المواعظ، و التوجيهات التي يلقيها الأئمة، و الخطباء الأكفاء، و المؤهلين علميا، و شرعيا لتبصير الشباب بأمور دينهم و مجتمعهم، و توجيههم للوجهة الصحيحة، و تنشئتهم على المبادئ، و الأسس الإسلامية الثرية، و الغنية في النواحي التربوية".[1]

"و للمسجد مكانة عظيمة في نفوس المسلمين و المسلمات فهو بيت من بيوت الله تعالى، يكمن دوره في تعزيز الضبط الاجتماعي من خلال توضيح تعاليم الدين الصحيحة لأفراد المجتمع بلا تشدد و لا تهاون، و بالتأكيد على أثر حسن اختيار القدوة الحسنة على سلوكيات الفرد، و بتوضيح خطر رفقاء السوء على الشباب من جرهم إلى مزالق الانحرافات و الجرائم".[2]

"لذلك اهتم الفلاسفة و العلماء بدراسة الدين، و أثره في تهذيب سلوك الأفراد، فقد استرعى الدين اهتمام الفلاسفة اليونان، و الإغريق، و الهند، و الصين، فلا توجد حضارة إلا في فلسفتها ما يشير إلى التدين و العبادات. "**فدوركايم**" في دراسته عن الانتحار التي قارن فيها بين أتباع المذهب البروتستانتي، و الكاثوليكي وجد أن أتباع المذهب الكاثوليكي أقل إقداما على الانتحار مقارنة

[1] عمر بن حزام بن ناصر بن عمر بن قرملة، **دور مؤسسات المجتمع المدني في الوقاية من الإرهاب**، رسالة ماجستير، جامعة نايف للعلوم الأمنية، مركز الدراسات و البحوث. الرياض. 2007، ص253.

[2] مساعد بن سعيد آل بخات، مرجع سبق ذكره ، ص ص97-98.

بأتباع المذهب البروتستانتي، و يرى ضرورة قيام النظام الديني في المجتمع لأنه يؤدي إلى التماسك و الترابط، و أنه كلما زاد الانسجام و التلاقح بين أجزاء النسق الديني زاد تبعا لذلك تماسك المجتمع".[1]

"إذن فمن واجب المؤسسات الدينية كالمسجد، و غيرها من المؤسسات الدينية في المجتمعات أن تقوم بدور الضبط الاجتماعي، أي ترشد الأفراد في العمل الذي يسيطر علـــى سلوكـــــــهم، و المؤسسات الدينية لها دور كبير في الضبط الاجتماعي، لأن عقيدة أي جماعة تحض على ضبط السلوك وفق المبادئ التي يؤمن بها المجتمع".[2]

فالمسجد مؤسسة دينية لها دورها الفعال في التوعية ضد حوادث المرور، و توعية الأفراد، فخطبة الجمعة مثلا قد يكون لها تأثير في نفوس أفراد المجتمع، لأن حوادث المرور باتت تحصد أرواحـــــا، و تخلف جرحى، و قتلى، و معوقين، و آثارها وخيمة على الفرد و المجتمع، فيجب إعطاء حق الطريق كما أمرنا الله عز وجل و رسوله الكريم لقوله صلى الله عليه و سلم: ""**من ركب البحـــــر و هو هائج فقد برءت منه ذمة الله و من أطلق العنان لدابته فقد برءت منه ذمة الله**"" أي أطلق السرعة الفائقة فوق القانون كما حرم رسولنا الكريم من التعامل بالرشوة فهناك من يحصل على رخصة السياقة بطريقة غير شرعية لقوله صلى الله عليه و سلم: ""**من غشنا فليس منا**"". فالسرعة في المرور هي أمر محظور شرعا، فقضية حوادث المرور هي مسؤولية كافة أفراد المجتمع الجزائري للاتحاد من أجل نشر أكبر قدر من التوعية المرورية، هـــذا و للمسجـد دور و أهمية كبيرة بالغة التأثير في الحد أو التقليل من حوادث المـرور و التحسيس بخطورتها، و لكن مهمته لن تكتمل إلا بالاتحاد مع جميع المؤسسات الأخرى الرسمية منها أو غير الرسمية من أجل

[1] أحمد فياض العنزي، مرجع سبق ذكره، ص 39.

[2] دفع الله محمد أحمد شرف الدين، مرجع سبق ذكره ، ص 100.

التصدي لظاهرة جرائم الطرقات، و ما لهـــا من آثار بالغة الخطورة في نفوس الأفراد، و سلامتهم، و سلامة المجتمع من جهة أخرى، إذ يجب على المواطنين بالالتزام بمـــا يتعلمونه مـــن قيـــم، و مبادئ، و معايير من هذه المؤسسات الدينية، و الالتزام بالقواعد الرسمية التي شرعتها الدولة للحفاظ على استقرارها، و مواجهة مثل هذه المشكلات (حوادث المرور).

3.2.4. جماعة الرفاق:

"يشكل مجتمع الأصدقاء نوعا من أنواع البيئة الخاصة التي تحيط بالفرد، و تؤثر في تشكيل معالم شخصيته، فهناك تأثيرا متبادلا بين الأصدقاء ينشأ منه اتجاه عام جماعي فيما بينهم، فهذا الاتجاه قد يكون من ناحية احترام القوانين، و المبادئ و القيم الأخلاقية السائدة في المجتمع، فهذه الجماعة تشكل أحد العوامل المانعة من الإجرام، و قد يكون هذا الاتجاه من ناحية مخالفة القوانين و الخروج عن المبادئ، و القيم السائدة داخل المجتمع، و لذلك يأتي سلوكهم منحرفا، و متجها إلى ارتكاب الجرائم، و في هذه الحالة فإن جماعة الرفاق تشكل أحد العوامل الدافعة إلى ارتكاب الجريمة".[1]

"تمثل جماعة الرفاق شريحة عمرية واحدة أو متقاربة النظائر، لذا فإن علاقتهم ببعضهم البعض تكون حميمية، و ودية، و قوية، و مؤثرة، لذلك فهم يتقبلون معايير، و قيم، و اتجاهات هذه الجماعـــة، و يندفعون لضوابطها العرفية الشفوية، و يثقون فيها، و يتجنبون نقدها، فضوابط جماعة الرفاق لها تأثير قوي على أعضاء الجماعة، و يخشاها الجميع لأنها تصدر عن أفراد يمثلون هواياتـــــه، و طموحاته، و أدواره الاجتماعية، و أفكاره الذاتية، و الاجتماعية، فلا يريد أن

[1] بشير سعد زغلول، **دروس في علم الإجرام**، كلية الحقوق. جامعة القاهرة/مصر. 2007، ص 91-92.

يفرط بها بل يجد المتعة في الامتثال لضوابطها".[1] "فالعضو الذي لا يمتثل لمعايير الجماعة ينبـذ أو يتعرض للسخرية أو يهدد من قبل الجماعة، مع وجود نوع من التسامــح و التجاوز، و قد يكافأ العضو الذي يمتثل لأوامر الجماعة، و معاييرها، فهي تمنح لهم القوة، و النفوذ، و تساندهم في سلوكهم، و تؤكد ذواتهم، و اتجاهاتهم، و توفر لهم قدرة حل مشاكلهم، كما تساهم في تعليم الفرد المهارات الاجتماعية، و القيم، و المعايير و إكساب الأدوار الاجتماعية، و تكويـــــن الدوافـــــــع و الاتجاهات و مفهوم الذات".[2]

"إن لجماعة الرفاق دور في تعزيز الضبط الاجتماعي من خلال مصاحبة الزمـــلاء الأخيار ،و الذين يتصفون بتمسكهم بالتعاليم الدينية الصحيحة، و القيم الأخلاقية الحسنة، و يحترمون النظام، و القانون مما يجعل سلوكياتهم تكون متوافقة مع القيم، و المعايير المقبولة في المجتمع".[3]

"إن جماعة الرفاق تفرض أنواع الثواب، كما تفرض أيضا أساليب العقاب التي تضمن بها إتباع الأعضاء لقواعدها، و التزامهم بمعاييرها، و قيمها، و يتم فرض تلك العقوبات رسميا، أي وفقا للنظام المكتوب، و المحددة بدقة أو حسب الأشكال المتفق عليها تقليديا أو يتم فرضها بشكل غير رسمي من خلال سلوك الآخرين تجاه الشخص المخالف".[4]

إن المجتمع هو المعني الأول بمحاربة ظاهرة جرائم الطرقات، و عليه يجب أن يقوم بدور ايجابي في هذه المواجهة، و باعتبار جماعة الرفاق، أو جماعة الأصدقاء جزء لا يتجزأ من هذا المجتمع فإن لها أهمية كبيرة في حياة الفرد لما لها من قابلية التأثير و التأثر المتبادل بينهما،

---

[1] معن خليل العمر، **الضبط الاجتماعي**، مرجع سبق ذكره، ص ص 139-140.

[2] ماجد محمد الزيودي، **تطور جماعة الرفاق في المجتمعات العربية المعاصرة و دلالاتها التربوية "رؤية تحليلة"**، مجلة العلوم التربوية، جامعة طيبة، الجزء 1، العدد 4، أكتوبر 2016، ص490.

[3] مساعد بن سعيد آل بخات، مرجع سبق ذكره ، ص 101.

[4] محمد الجوهري، مرجع سبق ذكره ، ص 99.

فجماعة الرفاق لها دور في إكساب الثقافة المرورية للفرد (السائق)، فمن الناحية السلبية نجد أن بعض الأصدقاء يدفعون إلى القيام ببعض الأفعال الخطرة التي قد تؤدي إلى ارتكاب حوادث مرورية مميتة لاسيما الشباب، فنجدهم لا يلتزمون بقانون المرور من ذلك عـــدم احترام إشاراته، و يدفعون بصديقهم إلى القيادة بسرعة، و بتهور، و اختراق النظام بالإضافة إلى التجاوزات الخطيرة أثناء القيادة في الطريــق، و إبداء الافتخار أمام الأصدقاء هذا ما يؤدي بهم إلى ارتكاب حوادث شنيعة في حقهم، فنجد هذا السائق هدفه الوحيد هو رضا أصدقائه فحسب بغض النظر عن العواقب الوخيمة، أما من الناحية الايجابية نجد أن بعض جماعات الأصدقاء هم من يقومون بتوجيه الفرد إلى الطريق الســـــوي، و منعه من التجاوزات الخطيرة التي تهدد حياته، و الحذر من الطريق و مخاطرها، كما يحذرونه من المخالفات التي تهدد سلامته ، و سلامة المجتمع ككل، كما تدعمه بضرورة احترام قانون المرور لتحقيق المزيد من الأمن، و الاستقرار، و السلامة المرورية، و بغية نشر الوعي المروري على أوسع نطاق يشمل جميع ولايات الوطن.

5. وسائل الضبط الاجتماعي:

"من أهم وسائل الضبط الاجتماعي في رأي "**ابن خلدون**" الدين، و القانون، و الرأي العـــام، و الآداب، و العادات، و التقاليد، و يعتبر عالم الاجتماع "**ادوارد روس**" من العلماء الذين اهتموا بدراسة الضبط الاجتماعي، و أهميته بالنسبة للفرد و المجتمع، و أوضح "**روس**" أن أهم وسائل الضبط الاجتماعي في المجتمعات هي: الرأي العـام، و القانون، و الأعراف ،و الدين و الشعائر و الفن و القيم الاجتماعية، و بخاصة العناصر الأخلاقية".[1]

[1] مديحة محمد سيد ابراهيم، **علم الاجتماع الديني**، مرجع سبق ذكره، ص 46-47.

1.5. القانون:

"يعد القانون و مؤسساته من أهم، و أقوى وسائل الضبط الاجتماعي كما أنه يعتبر أكثر من ضرورة في الحياة الاجتماعية لما يتمتع من خاصية العمومية، و التجريـــد، و الإلزام و العقـــاب، و قد عرف القانون على أنه مجموعة من القواعد القانونية العامة المجردة، و الملزمة التي تخاطب كافة أفراد المجتمع، و أن الخروج عليها تحت أي مبرر يجعـــل صاحبـــه عرضـــة للمساءلـــة، و العقاب".[1]

"إن القانون بمفهومه العام هو الوسيلة الرسمية للضبط الاجتماعين، و أكثر ما تبرز هذه الوسيلة المجتمعات المتقدمة، و المعقدة، لأن الأعراف، و العادات الاجتماعية تحقق سيطرتها على الأفراد، و في مثل هذه المجتمعات فلا تستطيع هذه الوسائل التقليدية أن تحقق مهمة الضبط الاجتماعي بصورة جيدة، فالقانون شديد التكيف للأحوال المتغيرة، و على هذا الأساس نجد أن المجتمع كلما كان ديناميكيا سريع التغير ضعيف الاعتماد على القواعد العرفية، فالتقاليد لا تتغير إلا ببطء شديد، و زاد الاعتماد على القواعد القانونية التي يمكن تقسيمها لتلائم الأوضاع الجديدة فالقانون أداة في يد السلطات تنفذ به إرادتها".[2]

"يقول العالم الألماني "**اهرنج**" بأن "غاية القانون هو تحقيق الظروف الملائمة للحياة الاجتماعيـــة، و لا يقتصر ذلك على أمور الفرد المادية بل يشمل القيم المعنويـــة مثل الحريـــة و الكرامة، و الديـــن، و هذه الأمور تختلف من مجتمع لآخر حسب رأي "**باوند**"، و تقوم نظريته على "اعتبار القانون الأداة الفعالة للضبط الاجتماعي"، فهو يهدف إلى دراسة القانون في الواقع

[1] نور الدين بوعبدلي، مرجع سبق ذكره، ص 214.

[2] نور علي ابراهيم، مرجع سبق ذكره، ص 62.

الاجتماعي أثناء تأديته لوظيفته في المجتمع، في عملية أطلق عليها بالهندسة الاجتماعية، التي يتم من خلالها التعرف على المصالح الاجتماعية ثم فحصها، و مقارنتها، و تصنيفها، تمهيدا لإضفاء الحماية القانونية على المصالح التي يراها المشرع جديرة بالحماية، و بالتالي فهو يرى بأن وظيفة القانون هي التوفيـــق، و التنسيق بين رغبات، و مصالح الأفراد المتصارعة، و المتعارضة، و بالتالي يعتبر ضرورة حتمية إذا ما أراد المجتمع البقاء، و الاستقرار، و النمو لذا لابد من ضرورة الدراسة الاجتماعية للقانون قبل إعداد التشريعات القانونية، و دراسة التأثيرات الاجتماعية القانونية ،فيتم الاهتمام بمدى فاعليـــــة، و جدوى القانون بدلا من دراسة مضمونه المجرد مع ضرورة الاهتمام بالأهداف الاجتماعية المرجوة من القانون أكثر من الجزاءات العقابية القانونية".[1]

"أما "**تالكوت بارسونز**" فيؤكد على أهمية الواقع الذي يمثله القانون كونه وسيلة من وسائل الضبط الاجتماعي الأخرى في حالتين مختلفتين تماما، و متعارضتين الأولى هي حالة الصراع بين القيم فحينما يكون هناك صراع حاد، و عميق بين قيم معينة في مجتمع واحد يجدر بالقانون أن يحل المشكلات التي تنجم عن هذا الصراع، أما الحالة الثانية فهي صراع من أجل القيم أي اتفاق أعضاء المجتمع على أهمية الوصول إلى قيم معينة، و تحقيق مصالح بالذات، و لكنهم يتصارعون لسبب أو لآخر من أجل التوصل إلى تلك القيم، أو المصالح و تكون وظيفة القانون في الحالة الثانية تحقق التوازن بين تلك المصالح التي يرغب الكثيرون الحصول عليها".[2]

"و لاشك أن القانون قد أصبح في عصرنا الحديث هو الوسيلة الرئيسية، و المؤثرة في عملية الضبط الاجتماعي، و بذلك يكون المجتمع منظم سياسيا، بحيث أصبح يعتمد على القوة بهدف

---

[1] مؤيد زيدان، **علم الاجتماع القانوني**، منشورات الجامعة الافتراضية السورية. الجمهورية العربية السورية. 2018، ص ص 76-77.

[2] نور علي ابراهيم، مرجع سبق ذكره، ص 63.

تنسيق العلاقات، و تنظيم السلوك، و هذا يعني أن القانون يعتمد إلى حد كبير على القوة بهدف تنسيق العلاقات، و تنظيم السلوك، و يعتمد إلى حد كبير على القوة في تحقيق وجوده، و حماية الأفراد الذين يخضعون لمجاله، و قد استخلص "**روسكو باوند**" في المجتمع أنه ينبغي أن تتوفر له كل أسباب المساندة، و العون من خلال الدين، و الأخلاق، و التربية، فقوة الدولة وحدها لا تكفي لتنفيذ القانون و تحقيق غايته المنشودة".[1]

"إن القاعدة القانونية تسعى إلى إيجاد الضوابط في السلوك، و العلاقات و التوفيق بين المصالح المتضاربة للأشخاص في المجتمع، و إلى تحقيق استقرار المعاملات، و إشاعة الطمأنينة و التعاون بين أفراده، و في هذا حفظ لكيان المجتمع، و سعي حثيث لتقديمـــه نحـــــو الأفضل، و الوسيلة التي تستخدم لبلوغ هذه الغايات هي النص القانوني الذي يحدد الحقوق، و الواجبات لكل شخص دون أن يكون هناك أي استثناءات في الحقوق و الواجبات إلا في أضيق الحدود، و بما توجبه المصلحة العامة، و إلا فقد القانون غايته و انعدم العدل و ساد الشعور بالظلم و تزعزع الاستقرار".[2]

"لذا يعد القانون من أهم وسائل الضبط الاجتماعي، باعتباره ضرورة لحياة الجماعة، و تدعيم النظام، و المعايير، و قواعد السلوك بهدف تحقيق الامتثال في المجتمع عندما نبحث عن القانون بمعناه الحديث ندمج معه فكرة العلاقات الاجتماعية بين الأفراد، فالقانون يؤمن الناس علـــى حياتهـــــم، و أنفسهم، و متاعهم و يجعل الحياة منظمة، و سهلة، فالقانون هو ذلك الجزء من الفكر المستقر الثابت، و العادة المدعمة الذين حظيا باعتراف رسمي ظاهر في شكل قواعد عامة

[1] دفع الله محمد أحمد شرف الدين، مرجع سبق ذكره، ص 56.

[2] منذر الفضل، **تاريخ القانون**، دار ئاراس. ط2. العراق. 2005، ص 20.

تعضدها سلطة الحكومة و سيادتها، فالقواعد التي تضعها الدولة، و التي تعترف بها، و تنفذها هي التي تصبح قانونا".[1]

لذلك يعتبر القانون، و مؤسساته الرسمية من أهم، و أقوى الوسائل الضرورية في الحياة الاجتماعية لما له من خاصية التجريد، و الإلزام و العقاب، فتسعى الدولة إلى استخدام قواعد قانونية مجـــــــردة، و ملزمة تخاطب بها كافة أفراد المجتمع، فهي تُسن عقوبات معتبرة لأنواع محددة من المخالفات، فكل مخالفة تحدد لها عقوبة على حسب مقدارها، حيث يعتبر القانون الأساس في التقليل من حوادث المرور، فنجد أن الدولة تضع قواعد قانونية على حسب الوضـع الراهـــــن، و المعيش، فإذا تمكنت تلك القواعد من المساهمة في انخفاض نسبة جرائم الطرقات، و كان لها تأثير على المواطنين، و التزموا بها، و عملوا بما جاءت به تلك القواعد، فإن الدولة تبقى تعمل بما جاءت به تلك القواعد القانونية، و لكن نتيجة التطورات الحاصلة في البلاد، و كثرة المركبات، و السائقين، و توسع الطرقات تحتم على الدولة إعادة صياغة قوانين أكثر صرامة في حق المخالفين لردعهم أكثر، و تحقيق امتثال أكبر لهذه القوانين، و عدم الخروج عن الأنظمة الرسمية بغية المساهمة، و لو بالقليل في انخفاض نسبة حوادث المرور التي أضحت تهدد حياة الفرد بصفة خاصة، و أمـــــــن، و سلامة المجتمع بصفة عامة.

2.5. الدين:

"لقد وضع الإسلام ثلاث ضوابط اجتماعية يشكل مجموعها منهجا متكاملا لاستقرار المجتمع، **أولهما:** الضابط الذاتي بداخل الذات الإنسانية يتحقق إذا تمكنت تعاليم الشريعة من نفس الفرد، بحيث تشكل ضابطا خلقيا يحاكم الإنسان نفسه بنفسه. و **الثاني:** ضابط اجتماعي مصدره

[1] مصلح الصالح، مرجع سبق ذكره، ص 176.

المجتمع، يتكون من خلال إشاعة المعروف، و الأمر به، و محاربة المنكر، و النهي عنه، حتى تصبح محددات السلوك المقبول في المجتمع، و السلوك المرفوض فيه جزء من معايير الضبط داخل المجتمع، أما **الضابط الثالث:** فهو ضابط السلطة حيث تتولى تطبيق العقوبات الشرعية المقررة لأنواع المخالفات، و هذه الضوابط تتكامل لتحقيق المعاني الإسلامية لتصبح الحياة بها أقرب إلى الكمال، و السعادة، و الحضارة، و الرخاء، و الطمأنينة".[1]

"لذلك يعتبر الدين أقوى وسيلة ضبط اجتماعية على الإطلاق، فقوة القانون وحدها غير كافية لدفع الناس إلى احترامه، فالإنسان يساق (يضبط) من باطنه (ضميره و نفسه) لا من ظاهره، فقوانين الجماعات، و سلطان الحكومات غير كافية وحدها لإقامة مدينة فاضلة تحترم فيها الحقوق و تؤدي الواجبات، فالذي يؤدي واجبه رهبة من السوط، أو السجن، أو العقوبة المالية، لا يلبث أن يهمله متى اطمأن أنه سيفلت من طائفة القانون، فنشر العلم وحده غير كافي فلابد مـــن التهذيب الدينـــي و الأخلاقي، فالأخلاق هي وسيلة ضبط تضاف إلى الدين".[2]

"لذا يعتبر الدين أقوى، و أهم وسيلة من وسائل الضبط، من خلال ما يقوم به من وظائف في حياة الفرد، و المجتمع، و استقرار النظم الاجتماعية، و لذلك اهتـــم علماء الاجتمـــاع بدراسته ،و وضعه على قمة النظم الاجتماعية، و الدين نظام اجتماعي شامل لا يسمح لأي فرد أن يكون له رأي خاص فيه، أو يسلك سلوك خارج عليه، فالدين يضبط سلوك الأفراد في المجتمـع بالثواب ،و العقاب، لا في الحياة الدنيا فحسب بل في الدار الآخرة أيضا، فالتدين علاقة شخصية بين العبد ،و ربـــــه، و جزاءه المؤجل لما بعد الموت، فإن المجتمع لا يترك الفرد لهذا الجزاء بل يوقع جزاءاته ،و يزاول ضغوطه بالتبشير، و الوعظ، و التخويف، ليصبح الدين بذلك أداة ضبط

[1] فلاح جابر جاسم الغرابي، مرجع سبق ذكره، ص ص 429-430.

[2] مؤيد زيدان، المرجع مرجع سبق ذكره، ص 84.

اجتماعي لها فاعليتها في ضبط سلوك الأفراد، فحياة الجماعة، و التنظيم الاجتماعي لا يمكن أن يستقرا بفعل قوة القوانين الوضعية فقط، بل لابد من الردع الروحي، و الإيمان بالقيــم الاجتماعية، و الخوف مـــن غضب الله و بالتالي يصبح لهذه السلطة الروحية قوة تفوق قوة القانون، و أحكامه أو مظاهر السلطة المادية الأخرى".[1]

"فالدين هو صورة من صور الضبط الاجتماعي تجمع بين الرسمية، و غير الرسمية، و هناك ارتباط وثيق بين الدين، و قواعد السلوك، حيث أن الدين يفوض قواعد السلوك في مختلف مجالات الحياة لأنه يتضمن علاقة بين الإنسان، و قوى أعلى منه أي أقوى من القانون الذي يربط الإنسان ،و أخيه الأخر حيث نفرض أن الدين يفرض جزءا سواء أكان دينيا أو أخرويا، و هناك الكثير من الأديان التي دعت إلى حل النزاعات، و الخلافات التي تنشب بين الأفراد في المجتمعات حسب الديانة التي يعتنقونها، و يدينون بها، لأن التدين يشكل نمطا أخلاقيا للسلوك، و نسـق للمعتقــدات و الممارسات، و باعتقاد وجود القوة فوق الطبيعة التي تسيطر على الكون، و ظواهره، و السلوك الديني يعتبر سلوكا مقدسا، فالتدين وسيلة من وسائل الضبط الاجتماعي لأنه يعتبر طريقا نظاميا ،أو تقليديا نحو النجاة، و الخلاص من مشكلات الوجود الإنساني".[2]

"و قد أدرك "**ابن خلدون**" الدور الذي يؤديه الدين في عملية الضبط الاجتماعي لكونه يمارس نوعا من الرقابة على سلوك الناس، و تمتد هذه الرقابة في السر، و العلن، و هذا ما يميز الدين عن القانون، فالفرد يمتثل للمعايير التي يفرضها الدين، و التي تحدد الثواب، و العقاب لجميع الأفعـــال، و التصرفات التي يؤديها أو يمتنع عنها".[3]

---

[1] فلاح جابر جاسم الغرابي، مرجع سبق ذكره، ص 430.

[2] دفع الله محمد أحمد شرف الدين، مرجع سبق ذكره ، ص 103.

[3] مساعد بن سعيد آل بخات، مرجع سبق ذكره، ص 57.

إن الدين الإسلامي هو المنهاج الذي يعتمد عليه أفراد المجتمع في مختلف نواحـــي الحياة، و في شؤون دينهم، و دنياهم، فهذا الدين يحد من انتشار الفســـاد، و الفوضـــى، و الضعـــف، و يسعى إلى تحقيق الأمن، و الرخاء و السلامة، فالدين الإسلامي ضروري للنسق الاجتمـــــاعي ،و ذلك من خلال امتثال هذا الأخير بتعاليم الدين، و الشريعة، و العمل بالقواعد الدينية من أجل تكامل المجتمع، فالدين له دور كبير، و تأثير على تفكير الأفراد، و هو يرى بضرورة أن يتحمل كل فرد مسؤولية تامة في مواجهة الشرور، فيتم في المسجد نشر حملات توعوية من أجل تحقيق السلامة المرورية، و محاولة التقليل من جرائم الطرقات، فارتكاب حوادث المرور لها عقاب أخروي من الناحية الدينية لقوله تعالى: ""**وَ لَا تُلْقُوا بِأَيْدِيكُمْ إِلَى التَّهْلُكَة وَ أَحْسِنُوا إِنَّ الله يُحِبُ المُحْسِنِينَ**"" [سورة البقرة. الآية 195]. ""**وَ مَنْ يَقْتُلْ مُؤْمِنًا مُتَعَمِّدًا فَجَزَاؤُهُ جَهَنَّمُ خَالِدًا فِيهَـــــا وَ غَضِبَ الله عَلَيْهِ وَ لَعَنَهُ وَ أَعَدَّ لَهُ عَذَابًا عَظِيمًا**"". [سورة النساء. الآية 93]. فالدين الإسلامي يوضح مدى أهمية حياة المواطنين، و هو بذلك يسعى لنشر أكبر قدر من الوعي المروري.

3.5. الرأي العام:

"يعرف الرأي العام بأنه رد فعل من جانب المجتمع اتجاه أي سلوك يسيء إليه، و هناك ثلاث مكونات للرأي العام، و هي الحكم العام، و هو رأي الأغلبية في فعل أو سلوك معين بأنه حســـن أو سيء، ملائم أو غير ملائم، ثم الشعور العام، و هـــو الإحساس بالرضـــى أو بعدمه بالاحترام أو الازدراء من جانب غالبية أعضاء المجتمع تجاه فعل معين، ثم أخيرا الفعل العام، و هو يتضمن تلك المقاييس التي تتخذها الغالبية لكي تؤثر في السلوك العام، و هناك أيضا ثلاث جزاءات تنطبق على كل مكون من المكونات السابقة، كجزاءات الرأي، و جزاءات الشعـــور، و جـــــزاءات

العنف، و للرأي العام مجموعة خصائص بعضها إيجابي، و البعض الآخر سلبي،أما الخصائص الإيجابية فهي تتمثل في أن الرأي العام الذي يمارس تأثيره على نطاق واسع، و هو بذلك يُكمل الوظائف التي يقوم بها القانون، كما أنه أقل آلية من القانون، فهو يضع في اعتباره تغير الظـروف كالمكـان، و الزمـان، و الدافع، فالرأي العام يحمي السلم الاجتماعي عن طريق فرض المطالب الخلقية التي قد لا يجرؤ القانون على فرضها، و الخصائص السلبية تتمثل في أنه ليس هناك فرد من أفراد المجتمع يعرف بالضبط إلى أي مدى يمدح و يثني، أو إلى أي مدى يلوم، و لذلك تظهر المتناقضات التي تضعف من سلطة الرأي العام، إن سلطة الثورة ،و المكانة، و سلطة إصدار الأوامر، و القرارات، تجعل ضبط الحكام عن طريق الرأي العام مسألة صعبة".[1]

"فالرأي العام يمثل قوة معبرة عن مناقشات، و اتفاقيات تتحول فيما بعد إلى قواعد قانونية ذات تأثير إلزامي، و عرفه "**فلويت ألبورت**" على أنه موقف عدد من الأفراد يعبرون فيه، أو يطلب منهم التعبير فيه عن اقتراح محدد تكون له أهمية واسعة سواء من ناحية العدد، أو القوة أو الدوام مما يؤدي إلى احتمال التأثير في العمل المباشر، أو غير المباشر الذي يحقق بدوره الهدف المنشود فضلا عن ذلك، فإنه يمثل سلوكا اجتماعيا، أو استجابة هامة لمثيرات اجتماعية في المجال السلوكي للجماعة، و حتى يظهر هذا السلوك، أو هذه الاستجابة، و يكون رأيا عاملا بدون أن يمر بمراحل متعددة، و هي نشأة المشكلة، أو الموضوع، إدراك المشكلة، الاستطلاع بالمناقشة، بروز المقترحات و البدائل لحل المشكلة، صراع الآراء، تبلور الآراء، تقارب الآراء، الاتفاق الجماعي، السلوك الجماعي، فالرأي العام يكون واحدا، و فعالا في كل المجتمعات الإنسانية على الرغم من اختلاف أنواعها، و تقدمها، و تطورها، فيتمثل تأثيره على الفرد، و الأسرة، و الجماعة، و الحكومة، ففي المجتمعات الحديثة تكون وسائل تأثير القنوات الفضائية، و الانترنيـت، و التلفزيون، و

[1] سامية محمد جابر، **علم الاجتماع العام**، دار النهضة العربية. ط1. لبنان. 2003، ص ص 219-220.

الراديـــو، و الصحف و المجلات و البرلمانات و جمعيات حقوق الإنسان ...الخ. بينما تكون آلية فعالة في المجتمع البدائي، و البدوي، و التقليدي، و الريفي، و المحافظة على شكل كلام، و لغط الناس".[1]

"و يشير "**كونت**" إلى قيمة الرأي العام كأداة فعالة في الضبط الاجتماعي، و ذهب إلى أن هذه الأداة تعتبر الضمان الوحيد للأخلاق العامة، و أنه لكي يكون الرأي العام فعالا ينبغي أن تكون له أداة فعالة قادرة على التعبير لأن الصياغة التلقائية، و التوجيه المباشر للرأي العام عن طريق الشعب لا يمكن أن يكون فعالا، و ذا أثر في الضبط الاجتماعي".[2]

"و قد شدد "**كونت**" بصورة متميزة على أهمية الرأي العام بوصفه أداة مباشرة في تحقيق الضبط الاجتماعي، و ذهب إلى أنه في غياب الرأي العام المنظم أو الواعي فإن الإصلاح الاجتماعي، و إعادة بناء النظام الاجتماعي يصبح ضعيفا، أو غير ممكن، و من الشروط التي وضعها، و التي تساعد في بلورة رأي عام منظم حول أسس التركيب الذي وضعه هي وضع مبادئ ثابتة للفعل الاجتماعي، و القبول العام بهذه المبادئ، و ممارستها من قبل الناس طواعية، و وجود جهة متخصصة تعي بتطبيق هذه المبادئ في الحياة اليومية".[3]

إن هدف الرأي العام هو تحقيق السلامة المرورية التامة في طرقات الجزائر من جميع النواحي سواء من خلال ما تتبعه الدولة من أساليب رسمية من لوائح، و برامج، و خطط، و إجراءات وقائية للحد من وقوع حوادث المرور، أو ما يتبعه أفراد المجتمع من قيم، و معايير، و أعراف هدفها أيضا

---

[1] معن خليل العمر، **الضبط الاجتماعي**، مرجع سبق ذكره ، ص 141.

[2] سامية محمد جابر، **الفكر الاجتماعي نشأته و اتجاهاته و قضاياه**، دار المعرفة الجامعية. مصر. 2008، ص 251.

[3] غني ناصر حسين القريشي، **المداخل النظرية لعلم الاجتماع**، دار صفاء. ط1. الأردن. 2011، ص 121.

التقليل من حوادث المرور، فتنمية الوعي المروري لدى أفراد المجتمع يتم من خلال الرأي العـــام و ذلك عن طريق قناعة هؤلاء الأفراد بأن الحد من الحوادث المرورية مسؤولية جماعية مشتــركة، ،و لابد على هؤلاء الأفراد أن يلتزموا بالقوانين المفروضة، و عدم الخروج عنها، و ارتكاب المخالفات المرورية لأن ذلك يشكل خطر على حياتهم، و خطر على بناء المجتمع ككل.

4.5. العادات الشعبية:

"هي صورة من صور السلوك الاجتماعي استمرت لفترة طويلة من الزمن، و استقرت في مجتمع معين، و أصبحت تقليدية، و هي أساليب للفكر، والعمل ترتبط بجماعة فرعية، أو بالمجتمع بأسره".[1]

"و غالبا ما تعرف العادات بأنها الطرق المستقرة للتفكير، و السلوك في المجتمعات، و تلعب دورا هاما في عملية الضبط الاجتماعي لا تقل أهمية عن باقي الوسائل الأخرى، فهــي القوانيـــن و السلطة غير المكتوبة، و هي التي ترافق الإنسان في المناسبات و المواقف، و تسيطر علـــى أفعالـــــه، و سلوكه، كما أن العادات الاجتماعية تستمد هذه القوة من الجزاءات الاجتماعية التي تفرضها سواء من خلال الشكل الإيجابي أو من خلال الشكل السلبي".[2]

"فمن وظائف العادات الأساسية تنظيم، و ضبط المعاملات بين الأفراد، و علاقاتهم بما تتضمنه من أوامر و نواهي، إذ هي بمثابة القانون أو الدستور الشفهي الذي عند الخروج عنه يختل توازن المجتمع، مما يفرض احترامه، لذلك نستخلص أن العادات الاجتماعية وسيلة مهمة في تحقيق النظام، و الضبط حتى تحافظ على كيان المجتمع، و تماسكه، خصوصا، و أنها يشترك في

[1] محمد عاطف غيث، **قاموس علم الاجتماع**، الهيئة المصرية العامة للكتاب. ط1. مصر. 1979، ص 115.
[2] نور الدين بوعبدلي، مرجع سبق ذكره، ص 291.

القيام بها عدد كبير من أفراد الجماعة حتى تصبح ذات سلطة مطلقة، إذ يقوم كل الأفراد بأفعـــال موحـــدة و معبرة عن قيم مشتركة وتنمي في داخلهم روح الجماعة".[1]

"إن العادات الاجتماعية هي عبارة عن سلوك متكرر يُكتسب اجتماعيـــا، و يُتعلم اجتماعيـــا و يُمارس اجتماعيا، و أنها تتميز بخصائص اجتماعية معينة كالتلقائية، و الجبريـــــة، أو الإلزام، و الاتصال بنواحي أسطورية، و عناصر خرافية، و تتسم بالتنوع، و النسبية، و تؤدي وظائف كثيرة في المجتمع من أبرزها الوظيفة الاقتصادية، الوظيفة الضبطية، و أن هناك تباينا بين العادات الاجتماعية من حيث درجة الإلزام، و الشيوع، و الانتشار، و الدوام، و البقاء ،و الضبط الاجتماعي".[2]

"و تعتبر العادات وسيلة للضبط الاجتماعي إذ طالما ارتبطت العادات الاجتماعية بمفهوم الضبط الاجتماعي، و اعتبرت وسيلة هامة لتحقيق ذلك، فدور العادات الاجتماعية فـــــي الضبط ،و التنظيم لا يقل شأنا عن دور القوانين الوضعية، فإذا كانت القوانين سلطة المجتمع المكتوبة فالعادات سلطته غير المكتوبة، و دستوره المحفوظ في الصدور، إذ يولد الفرد فيجدها، و يجد آباءه متمسكين بها، و يحافظون عليها، فتلزمه بالتمسك بها، و تجعله مسؤولا على احترامها، و الخضوع لها حتى يتوصل إلى رضا المجتمع، و يتكيف معه، و يشعر بانتمائه فيه".[3]

"و بالتالي فهي تحدد كثيرا من سلوك الفرد، إنها الجهاز الآمر الناهي في المجتمعـــــــات، و مهمته الضغط على كل عضو في المجتمع كما تعمل على إدماج الفرد في المجتمع، فإذا كانت

---

[1] إسعد فايزة، مرجع سبق ذكره، ص 144.

[2] طاهر حسين الدباغ و أحمد صدقة مغربي و آخرون، **دور العادات و التقاليد في تكوين الأنماط الإدارية "دراسة على الشركات المساهمة السعودية"**، دليل المؤلفين، جامعة الملك عبد العزيز، المملكة العربية السعودية، [د ت]، ص 1.

[3] إسعد فايزة، مرجع سبق ذكره، ص 118.

تمارس الضغط على الفرد من جهة لكي يتماشى مع أساليب مجتمعه، أو طبقته الاجتماعية، أو نوعه ذكرا أم أنثى فإن الفرد من جهة أخرى، و باكتسابه لاندماجه داخل الجماعة يحفظ الروابط الاجتماعية التي لابد منها للمعيشة الهانئة، كما تعتبر الوسيلة المثلى لحماية التضامن الاجتماعي و كل زمرة تتوق إلى زيادة تضامنها تسعى إلى أن تقوي تأثير الآداب العامة في أعضاء الزمرة".[1]

5.5. التقاليد الشعبية:

"و هي عبارة عن أنماط السلوك المقننة التي تنتجها الجماعة، و تعمل على دعم تماسكهـــا و وعيها بذاتها كما تحظى بالقبول من جانب الأعضاء، و تعتبر عناصر ثقافية تنتقل من جيل لآخر".[2]

"و تعرف كذلك على أنها عبارة عن قواعد السلوك التي تخص فئة بعينها في بيئة محلية ضيقة تنشأ من الرضا الجمعي عن أوضاع معينة في هذا المجتمع المحدود".[3]

"فهي بذلك تمثل قواعد الآداب العامة الضابطة لسلـــوك بعض الطبقـــات، و الطوائف، و الهيئات، و التي تعطي لأفراد مثل هذه الرموز الهيبة، و الشخصية الذاتية بالنسبة للجموع الأخرى في الجماعة الكبرى، فهي أشبه ما تكون بقواعد تنظيمية لمظاهر خاصة تتعلق بفئة معينة في مهنـــة، أو وظيفة اجتماعية متخصصة، مثل القواعد التنظيمية الضابطة لتقاليد المجامع العلمية، و الهيئات القضائية، فهذه الجموع المتخصصة لها تقاليدها في المناسبات الاجتماعية

---

[1] مهيدة وهيبة، **رعاية الطفل الرضيع "قراءة في العادات و التقاليد المنتشرة في سيدي بلعباس مع مقارنة بالأساليب الطبية الحديثة"**، أطروحة دكتوراه، جامعة أبو بكر بلقايد/ تلسمان/الجزائر، كلية الآداب و العلوم الاجتماعية، قسم الثقافة الشعبية، 2011/2010، ص82.

[2] محمد عاطف غيث، **قاموس علم الاجتماع**، مرجع سبق ذكره، ص 489.

[3] محمود شلبي: **التقاليد و الأعراف فوق الجميع**، مركز عدالة للحقوق و الحريات، مصر، [د ط]، 2017، ص6.

الهامة التي تؤكد وحدة التضامن فيما بينهم، و تحكم تصرفات أفرادها في علاقاتهم، و تصرفاتهم مع أفراد الجماعات الأخرى".[1]

"فالتقاليد عناصر ثقافية تنتقل من جيل لآخر، أي من جيل الآباء إلى جيل الأبناء، و هي من نتاج الجماعة، و تحظى بدعم، و قبول من أفراد الجماعة كما أن التقاليد تمتاز بأنها مقصودة عند حدوثها، و يصعب تغييرها، و تعد مريحة لأفراد المجتمع، و قد تخالف قانون الدولة كأخذ الثأر عند بعض القبائل، كما أن للتقاليد دور بارز في تعزيز الضبط الاجتماعي من خلال إكسابها للفرد قيم، و ثقافة الآباء، و الأجداد ليحافظ عليها فيتحقق استقرار المجتمع، و من يخالفها سيعاقب بالرفـض و الاستهجان و السخرية".[2]

6.5. الأعراف:

"يعمل العرف على تنظيم حياة الأفراد و توجيهها إلى طرق معينة من عـادات، و لغـــــة و ملابس، و ممارسة أنواع معينة من الرياضة، و هو يحدد أهداف الناس، و الوسائل التي يمكنهم إتباعها للوصول إلى تلك الأهداف، و طرق التعبير المختلفة، كما أنه يحدد موقف الأشخاص من الآخرين، و هو بالإضافة إلى ذلك يجب أن يرسم عادات احترام كبار الســـــن، و تقدير الرؤساء، و الحكام، و يحدد أيضا كيفية مسايرة القرارات و القوانين، و يعتبر العرف مصدرا من مصادر القانون، و ينظر "**روس**" إلى العرف باعتباره قوة متسلطة، و متحكمة في القوى الأخرى التي يلتزم بها الفرد، و ليس فقط باعتباره تشريعا غير مكتوب، و هو يرى أن كسر قوة العرف

[1] مصلح الصالح، مرجع سبق ذكره، ص 203.

[2] مساعد بن سعيد آل بخات، مرجع سبق ذكره، ص 63.

يجب أن يبحث عنه في الإيحاء، و في العادة ذلك لأن التقديم يتصف بقيمته العظمى، و بقدرته على تحقيق أغراض الضبط".[1]

"و قد عرفه "**سمنر**" بأنه المعنى المتداول للاستعمال، و العادات، و التقاليد عندما تتضمن حكما بأنها تؤدي إلى رفاهية المجتمع، و مصلحته العامة، و أنها تمارس إلزامها على الفرد لكي يطيعهـا، و يكون سلوكه مطابقا لها على الرغم من أنها غير مفروضة عليه من سلطة رسمية معينة".[2]

"لذلك يعتبر بمثابة سلطة من سلطات المجتمع، و مصدرا من مصادر التشريع فمن خلاله يمكن أن تتشكل القاعدة القانونية، و من خلاله يمكن أن يستمد التشريع القانوني مضمونه، فالعرف الاجتماعي هو قاعدة ملزمة، و لكن غير مكتوبة، فهو يشمـل الحكم، و الأمثال، و الكتابـات و القصص، و جميع ما هو مستوحى من التراث، و يشكل المغزى الأخلاقي للمجتمع، فهو يتسم بأنه لا ينطوي على نفس الوضوح، و التبلور الذين يتسم بهما كل من القانون، و الدين فضلا على الغموض المتعلق بالجزاءات المترتبة عن مخالفاته، أو التي يمكن أن تترتب عن عدم الالتزام بـه، و لكن عادة ما يتم الامتثال إلى العرف بصورة آلية من خلال الالتزامات المترابطة و المتناقلة من الأجيال إلى المؤسسات الاجتماعية".[3]

"كما يعرف على أنه نظام اجتماعي غير مكتوب، يتكون من المعتقدات، و الأفكار المستمدة من فكر الجماعة، و تراثها، و عقيدتها، و تمثل العرف في معايير اجتماعية تحدد الأفعال المرغوبـة، و غير المرغوبة، و السلوك الصحيح، و الخاطئ بالنسبة لثقافة المجتمع، و يحدد

---

[1] سامية محمد جابر، **علم الاجتماع العام**، مرجع سبق ذكره، ص ص 222-223.

[2] مصلح الصالح، مرجع سبق ذكره، ص 213.

[3] نور الدين بوعبدلي، مرجع سبق ذكره، ص 223.

العرف بالعلاقات ما هو جائز، و ما هو غير جائز، كما يحدد العرف في كثير من الأحيان نوعية العقوبات التي يمكن أن تحدث للشخص من جراء تعديه على الأعراف".[1]

"و على هذا الأساس يعتبر مصدرا من مصادر التشريع يلجأ إليه أثناء غياب النص القانونـــي أو التشريع لمسألة لم يتم التطرق إليها، و من هذه المرتبة، و القوة اكتسب وضعه، و اعتباره كأداة من أدوات الضبط الاجتماعي، و يعتبر من أهم وسائل الضبط الاجتماعي، و ذلك باعتباره نسقا من أنساق المجتمع المعيارية، و لما يتميز به من ضغط، و وقع في نفوس الأفراد، و المجتمـــع، و العرف بذلك ناشئ كاشف حام للقواعد القانونية، و الأخلاقية، و الروحية".[2]

"و هناك من يعتبره الوجه التقني للتقاليد، و العادات الجمعية، و آداب السلوك العامة، كما أنه يرتبط ارتباطا كليا بالنواحي الدينية، و الطقوس السحرية، و المبادئ الخلقية، و لا يمكن تمييـــــز أو فصل هذه العناصر بعضها عن الآخر في المجتمعات، و الجماعات التي تأخذ العرف كوسيلة فذة للضبط الاجتماعي باعتباره يمثل مجموعة القواعد التي درج الناس على الأخذ بها جيلا بعد جيل، و التي يشعرون بضرورة احترامها خشية الجزاء الديني، أو الاجتماعي الذي يتعرضون له عند مخالفتها، أو الخروج عليها، و قد يصل هذا الجزاء إلى حد تضحية الجماعة بالفرد الذي يخرج عن عرفها".[3]

"و لأهميته في الحياة الاجتماعية اعتبر في القديم المصدر الوحيد الذي تؤخذ منـــه القوانين و قواعدها، و لكن يمكن للعرف أن يكون عادة يتكون من ضمير الجماعة لاشعوريا لأن الجماعة هي التي تخلق العـــرف، و تعمل على دوامه، و ثباته طويلا مما يجعله جزء هام من دستور

---

[1] لزهر مساعدية، مرجع سبق ذكره، ص 37.

[2] نور الدين بوعبدلي، مرجع سبق ذكره ، ص 224.

[3] طارق الصادق عبد السلام، مرجع سبق ذكره، ص 111.

الأمة الشفهي حيث قد تصل بعض أحكامه لتصبح قواعد قانونية لذلك هـــــو يمـــارس سلطة، و سلطان على الأفراد حيث قد يقوم مقام القوانين الوضعية، و أي خروج عنه يعرض صاحبه إلى العقوبة قد تصل أحيانا إلى درجة القتل بدافع الخروج عما تقرره العشيرة، لأنه يساهم، و بدرجة كبيرة في حفظ كيـــان الجماعـــــــــة، و استقرار، و أمن، و مصلحة المجتمع، لذلك يعتبر أحد وسائل الضبط الاجتماعي حيث قد يعاقب من يخالفه بالاستهجان، و الإنكار، و التهكم لذلك قد يصل العرف إلى درجة التقديس من طرف أصحابه".[1]

لا يمكن أن نستبعد الدور الفعال الايجابي الذي تقوم به العادات الاجتماعية، و التقاليد الشعبيـــة، و الأعراف في غرس روح المحبة، و الوئام بين أفراد المجتمع من خلال تحقيق هدوء لازم عند وقوع حادث مروري داخل المجتمع، و لكن في المقابل من ذلك نجد أن هذه القيم التي اعتاد عليها أفراد الجماعة، و ألفها و اعتبرها كأساس رسمي فيما بينهم يمكن أن تفشل في تحقيق حقوق المواطنين، و تفشل في تحقيق أمن، و سلامة المجتمع، و ذلك من خلال التسامح القائم بين أفراد الجماعة عند وقوع الحادث المروري تحت مسمى العفو، و مراعاة الأعراف، و العادات الاجتماعية، و هذه الأخيرة تساهم بشكل سلبي في التشجيع على ارتفاع نسب حوادث المرور لما لها من أساليب لينة في التعامل مع الجناة، و مع المخالفين لأنظمة المرور، فهي تساوي بين جميع الأفراد على الرغم من اختلاف نوع السلوك المرتكب، و المخالف للنظام المروري، و هي غير رادعة، و بالتالي لا يمكن أن تحقق مبتغاها بهذا الشكل في تحقيق السلامة، و الأمـــن المروري ،و إنما تزيد من حدة المشكلة، و تفاقم إحصائيات حوادث السير داخل الجزائر على غرار ذلك نجد أن الأنظمة، أو القوانين الرسمية لها فاعلية في ضبط السلوك المروري، لما لها من قواعد صارمة تطبقها على كل من خالف قانون المرور، فالقانون لا يحمي المغفلين.

[1] إسعد فايزة، مرجع سبق ذكره، ص 92.

6. الحاجة المجتمعية للضبط الاجتماعي:

"لا يتم وضع ضوابط اجتماعية (عرفية أو رسمية) دون وجود حاجة اجتماعية يفتقر إليها أفراد المجتمع، و يحتاجونها في تنظيم حياتهم اليومية، و علائقهم الاجتماعية، و حقوقهـم الثقافيـــــــــة و التزاماتهم الدورية (الدور الاجتماعي لكل مكانة موقعية)، و طموحاتهم الشخصية و تعابيرهم السلوكية، و بدونها (أي بدون الضوابط) تصبح حياتهم فوضوية، و عشوائية، و يمسي فيها القوي يقهر الضعيف، و يلتهم حقوقه، و يطمس طموحاته، و يلغي تعابيره، و تتقطع علائقه".[1]

"و في هذا الصدد يرى "**روس**" أن الضبط الاجتماعي يستند إلى الحاجة إليه بمجرد مباشرة الجماعة لأي عمل جماعي، و ما يتطلبه من ضرورة توزيع عناصر العمل، أو خطواته على الأفراد، حيث يبدأ الضبط الاجتماعي لتنظيم التعاون الإجباري الهادف، و نشأة السلطة في الجماعات الإنسانية كانت نتيجة الحاجة إلى أجهزة اجتماعية ضابطة، و وجود نظام يحدده القانون ،و تسانده الدولة، و بخاصة في الجماعات المدنية المعقدة، فمن الخصائص المهمة للضبط الاجتماعي اعتباره ضرورة اجتماعية، فهو يعتبر ضروريا لاستقرار النظم، و المؤسسات الاجتماعية لضمان استمرار عملها، و أداء دورها، و هذه الضرورة نابعة من طبيعة النسق الاجتماعي، بل تعتبر وظيفة الضبط من أهم خواص النسق...".[2]

"كما أن الحاجة المجتمعية للضبط الاجتماعي في مجال التنشئة الاجتماعية، و ما تتضمنه من تنشئة أسرية لضرورة أساسية في إعداد أفراد تجمعهم قيم، و ثقافة، و عرف موحد، و التي من

---

[1] معن خليل العمر، **الضبط الاجتماعي**، مرجع سبق ذكره ، ص 37.

[2] مصلح الصالح، مرجع سبق ذكره، ص78.

خلالها تتجسد صورة الضبط الاجتماعي داخل المجتمع، و الوصول إلى الامتثال القيمي بين أفراده، فإذا كانت التنشئة الأسرية مبنية على المرجعية الخاصة بالمجتمع من عرف، و ثقافة، و قيم تستحق غاية الضبط الاجتماعي كونها تمثل أساليب الضبط الاجتماعية".[1]

"فهذه الضوابط هي نتاج حاجوي تنظيمي تعكس اعتماد الأفراد على بعضهم البعض، و من خلال اعتمادهم هذا يستطيعون أن يرضوا، و يشبعوا حاجاتهم، و رغباتهم، و يحـــرروا أو يطلقوا توتراتهم، و قلقهم الذاتي ضمن حدود المقبول اجتماعيا بذات الوقت يكسبون تعـــــاون الآخرين، و يضيف "ماكيفر" أن كل شيء يخضع للقانون الذي يناسب تكوينه الخاص، و يحكم الأشياء في نطاق معين التي تعمل على دعم المجتمع، و تنظيم مناشط حياته اليومية حسب معايير سنها لخدمته هو، و لحماية الفرد في نفس الوقت، و غالبا ما تكون مرنة في ضوابطها، كما هو الحال في القوانين الوضعية".[2]

"هذا و تنحصر مهام التنظيم الاجتماعي في واجبين أولا تلبية، و إشباع الاحتياجات الأوليـة و الدوافع، و الميول، و الرغبات الأساسية مع القيام بفرض نوع من الضبط، و الرقابة، و السيطرة على الأفراد في تلبيتهم لتلك الدوافع، و الميول، و الرغبات، مثل الحاجات الأولية كالحصول على الغذاء و المأوى و الرغبة الطبيعية في الإنجاب، و حضانة، و تربية الأطفال، و بذلك تكون الأسرة وسيلة هامة للتنظيم الاجتماعي، و تقوم بوظائف متعددة طبيعية، و تربوية، و اقتصادية، و يتم تلبيـــــــة، و إشباع الدوافع للاحتياجات، و الميول وفق عادات، و تقاليد، و نظم تضبط أدائها،

[1] عبد المجيد سيد أحمد منصور، مرجع سبق ذكره، ص 23.

[2] معن خليل العمر، **الضبط الاجتماعي**، مرجع سبق ذكره، ص 38.

و تحدد ممارستها، و الواجب الثاني للتنظيم الاجتماعي يتمثل في ضبط سلوك الأفراد و السيطرة عليهـــم، و تعديل مواقفهم إزاء الميول، و الاتجاهات اتجاه بعضهم بعضا".[1]

"و بذلك تتبلور، أو تتكون القوانين الاجتماعية حسب الوضعيات الاجتماعية منها ما هي تجاريـــة، إدارية، أسرية، عسكرية، شرعية، و بذلك تكون عرضة للتغيير، و التطور طبقا لمراحل تطور المجتمع، و لا تبقى خالدة و سرمدية إلى الأبد دون تعديل، أو تغيير، فهي تتنوع طبقا لحاجـــات و رغبات الأفراد فهي الأخرى لا تبقى واحدة بل تتنوع و تتبدل و تتغير كذلك، و هذا يتطلب من القوانين أن تتطور، و تتبدل تبعا لها لكي تُحترم من قبل الأفراد، إذن فهي عبارة عن قوانين لتنظيم المجتمع لكي تكون مسايرة مع تطور الأحداث، و الحاجات الاجتماعية، فكلما كانت نابعة من هذه الضرورات كالحاجة، و الرغبات الاجتماعيـة، و الأحداث المجتمعيـــة المتطورة ،و ليست مفروضة من قبل فرد حاكم (رئيس الدولة)، أو أنها منحـــدرة من التاريخ الاجتماعي الماضي و خدمت المجتمع فيما مضى، و لم تعد صالحة للمرحلـــة الراهنـة، كتب لها النجاح، و البقـاء و الاحترام، و الالتزام، و العكس هو الصحيح".[2]

"كما تبرز الحاجة المجتمعية للضبط الاجتماعي على مستوى التنشئة الأسرية، ما يؤدي إلى معاناة الأسرة، و المجتمع من اكتساب السلوكيات الانفعالية الاجتماعية، و التي قد ترجع إلى فشل الوالدين في تقديم رعاية والدية مناسبة قد تفتقر الضبط، أو الوصول إلى الضبط داخلي قبل الضبط الخارجي، إذ تكمن هنا حاجة الأسرة في اختيار، و تحديد أساليب مناسبة من خلالها تعمل على الوصول لأهدافها، إذ لابد من وجود الضبط الاجتماعي كوسيلة تفرض عن طريقها القيود المنظمة و المتسقة بهدف الوصول إلى مسايرة الفعل للتقاليد، و أنماط السلوك ذات الأهمية في أداء

---

[1] مصلح الصالح، مرجع سبق ذكره، ص ص 78-79.

[2] معن خليل العمر، **الضبط الاجتماعي**، مرجع سبق ذكره ، ص ص 38-39.

الجماعة أو المجتمع لذلك تعتمد الصورة الأساسية للضبط على الموافقة من طرف الأفراد أو تأييدهم السلوك".[1]

"فليس كل أفراد المجتمع قاطبة يلتزمون بالقواعد، و المعايير الاجتماعية بدرجة واحدة، هذه الملاحظة صحيحة واقعية لأن مصالح الناس ليست واحدة، و غالبات ما تكون قواعد، و معايير المجتمع مقننة، و ضابطة لسلـــــوك الناس، و مـــع اختلاف مصالحهم، و تنشئتهـم الأسرية، و المدرسيــة و الصداقية فإن درجة التزامهم بها لا تكون واحدة، و بمعنى آخر نقول أنه كلما طغت المصلحة الذاتية على العامة في وضع الضوابط الاجتماعية كثر الانحراف عنها، و المروق عليها و تنامي التحدي لها، و الإضراب عليها، و عدم الاعتراف بها ... فهذه القواعد، و المعايير يمكن الخروج عنها، و عدم الالتزام بها، و لا تستثني منها أية قاعدة أو معيار، لذلك وضع المجتمع جزاءات، و عقوبات على كل سلوك ينحرف عنها، و هذا إجراء خاص يقوم بحمايتها، و مقاومة كل ميل، أو محاولة التمرد عليها، و هذه الحالة تجتمع بها، أو تلتقي عندها جميع المجتمعات البشرية من البدائية لغاية المعلوماتية، و لا يستثنى منها أحد".[2]

إن المجتمع بحاجة ماسة إلى ضوابط اجتماعية سواء كانت رسمية قانونية، أو غير رسمية عرفية بغية الحفاظ على كيانه، و بناءه و بغية حماية أفراده، و سلامتهم من كل المشاكل الاجتماعية، فالمجتمع بحاجة إلى منظومة من الضوابط، و الروادع القانونية لتحقيق الانضباط المروري، فعلى أفراد المجتمع الالتزام بقوانين السير، و المرور و التقليل مـــن السرعـــة الزائدة، و القيادة المتهورة لتفادي الوقوع تحت طائلة العقاب في حين ارتكاب مخالفات، فالعمل على تنمية

---

[1] سهام أبو عيطة، **الرعاية الوالدية و السلوكيات الانفعالية اللااجتماعية لدى الطلبة في المدارس الحكومية**، مجلة دمشق، جامعة دمشق/سوريا، المجلد 12، العدد 01، 2003، ص 221.

[2] معن خليل العمر، **الضبط الاجتماعي**، مرجع سبق ذكره، ص 39.

الوعي المروري لدى أفراد المجتمع أصبح مسألة بالغة الأهمية نظرا إلى تنوع خلفيات الكثير من السائقين، و تنوع ثقافاتهم، ما يجعلهم غير منضبطين مروريا، و لذلك فإن المجتمع بحاجة إلى ضبط أكثر جدية، و صرامة للتقليل من جرائم الطرقات لما لهذه الأخيرة من آثار وخيمة ماديـــة و معنويـــــة، و نفسية، و اقتصاديــة، و اجتماعية ...الخ.

7. أهداف و أهمية الضبط الاجتماعي:

1.7. أهداف الضبط الاجتماعي:

إن للضبط أهداف نبيلة تحقق ثبات، و استمرارية حياة المجتمع وفق المنهج الذي يوافق عليه أفراده، و تتمثل هذه الأهداف في:[1]

1/ "تحقيق الثبات، و التضامن، و التماسك، و استمرارية طريقة حياة جماعة، أو مجتمع معين وفقا للقيم الخلقية المتفق عليها في كل مجتمع.

2/ التأثير في سلوك الناس بطريقة مباشرة، و غير مباشرة للحد أو تخفيف نسب الانحرافات.

3/ حماية الجماعة ضد ما يهدد تكاملها، و تماسكها، و يضعف توافق الأفراد، و تواؤمهم مع السائدة من قيم، و أنماط سلوكية مقررة.

4/ تقويم الانحرافات الاجتماعية عن طريق الجبر، و الإلزام التي تتميز بها الظواهر الاجتماعية ذلك أن الظواهر الاجتماعية ملزمة لأفراد الجماعات باعتبار أنها ضابطة لسلوكهم.

---

[1] عفاف بنت حسن الحسيني، **دور الأسرة التربوية في استتباب أمن الفرد و المجتمع من خلال التنشئة و الضبط الاجتماعي**، رسالة دكتوراه، جامعة أم القرى/مكة، كلية التربية، 1425، ص 154.

5/ الحفاظ على النظام الاجتماعي باعتبار أن ذلك من أهم العوامل التي تعمل على تماســـــك ،و استقرار المجتمع.

6/ ضبط سلوك الأفراد و السيطرة عليهم، و تعديل مواقفهم إزاء ميولهم، و رغباتهم المتنافية مع القيم الخلقية في المجتمع.

7/ "التدخل في النظم الاجتماعية: يتضمن الضبط الاجتماعي فكرة التدخل في النظم الاجتماعية عندما تصل بعض الاضطرابات، أو الفوضى التي تؤثر على أدائها لوظائفها الاعتيادية، أو لعدم قدرتها على إشباع الحاجات الضرورية، و الاجتماعية، و الروحية للأفراد، و الجماعات، أو نتيجة لانتشار الأمراض الاجتماعية مثل البطالة، و الانحراف، و الجريمة، و الأمية، و هذا التدخل فعلـــي، و مقصود، و مخطط تتفاوت فيه جميع مؤسسات الضبط، و هيئاته و يراد به الوصول إلى حالة من التكيف المقبول.

8/ الضبط الاجتماعي عادة ما يكون هدف، و وسيلة، فهو هدف جميــع المجتمعـــات الإنسانية، و الذي بدوره يؤدي إلى توازن البيئة الاجتماعية، و هو وسيلة يستخدمها المجتمع لإجبار أفراده على الامتثال للمعايير الاجتماعية وصولا إلى تحقيق هدف التوازن ذاته".[1]

9/ "**هدف استغلالي:** تدفع إليه بعض المصالح الذاتية سواء كانت مباشرة ،أو غيــر مباشـــــــرة ،و المثال الواضح في ذلك يتجلى في قيام بعض الشركات، و المؤسسات في اللجوء إلى أساليب الدعاية، الإعلان من أجل التأثير في الناس بغية الشراء ،و المساهمة ،أو الاشتراك في مشاريعها.

[1] دفع الله محمد أحمد شرف الدين، مرجع سبق ذكره، ص 88.

10/ **هدف تنظيمي:** و يتمثل في المحافظة على سلوك من النوع التقليدي، و العمل على تأكيـــده ،و استمراريته حيث يجدون أن الالتزام به مفيد لهم.

11/ **هدف تجديدي:** و هو موجه نحو التغيير الاجتماعي الذي يعتقد أنه مفيد، و يحقق مصالح المجتمع، و يتم ذلك من خلال تخليص المجتمع من وطأة العادات، و التقاليد المعوقة، و العمل على تطوير المجتمع حتى يحقق أهدافه".[1]

12/ "يتجسد الهدف الرسمي للضبط الاجتماعي في تحقيق المواءمة بين المصالح الفرديـــــــة ،و المصالح الاجتماعية، و بدون تحقيق هذا الهدف لا يمكن تحقيق، أو ضمان استقرار المجتمع.

13/ يهدف الضبط الاجتماعي إلى تحقيق السلوكيات المقبولة، و غير المقبولة وفقا لقيم، و عادات و قوانين المجتمع.

14/ يهدف الضبط الاجتماعي إلى تنشيط الأجهزة، و المنظمات الثقافية، و المؤسسات الإنتاجية على نحو يسهم في تحقيق الأهداف التنموية، و الاقتصادية، و الاجتماعية، و غيرها من الأهداف".[2]

15/ "و قد لخص "**كمبل يونج**" أهداف الضبط الاجتماعي في العبارة التالية: يهدف الضبط الاجتماعي إلى تحقيق الامتثال، و التضامن و استمرار مجتمع، أو جماعة معينة، و تمثل الأهداف التي حددها "**يونج**" أهداف عامة للضبط الاجتماعي، و لكن كثيرا من الأفراد يسعون إلى الضبــط و السيطرة، و التحكم من أجل تحقيق قبول أنماط السلوك التي يفضلونها هم أنفسهم، و

---

[1] مصلح الصالح، مرجع سبق ذكره، ص 60.

[2] دفع الله محمد أحمد شرف الدين، مرجع سبق ذكره، ص ص 88-89.

قد يكون الهدف استقلال الآخرين، و الوصول إلى السلطة، أو المكانة الاقتصادية، أو الشخصية أو السياسية".[1]

2.7. أهمية الضبط الاجتماعي:

"تكمن أهميته في كونه ضرورة لاستقرار النظم، و المؤسسات الاجتماعية، و ضمان صيرورتها، و فاعليتها، و المحافظة على الأنساق الاجتماعية، و لهذا يعتبر الضبط الاجتماعي ضرورة اجتماعية حفظا للنظام، و صونا للملك، و منعا للاعتداء سواء على الأفـراد، أو الهيئات ،و تحقيقا للصالح العام، و من ثم فهو حاجة لا يمكن الاستغناء عليها أثناء نقل القيم، و أثناء تحقيق أهداف المجتمع و غاياته".[2]

"فأهمية الضبط الاجتماعي نابعة في المقام الأول في كونه يضعنا في بؤرة علم الاجتمـــاع أو في صميم مشكلته الدائمة، و هي العلاقة بين النظام الاجتماعي، و الفرد أو العلاقة بين الوحـدة و المجموع، و لدراسة الضبط الاجتماعي ينبغي تقصي الوسائل التي يشكل بها المجموع سلوك الفرد، و ينظمه، و الطرق التي يتبعها هذا السلوك المعين، و العام بالنسبة للأفراد جميعا للمحافظة على حفظ النظام الاجتماعي، فالضبط الاجتماعي للسلوك الإنساني هو مفهوم مهم في كثير من العلوم الإنسانية مثل علوم القانون، و علم الإدارة، و علم السياســـة، و علـــم الاقتصاد، و علم الاجتماع، لذا يعتبر الضبط الاجتماعي قاسما مشتركا في دراسة السلوك الإنساني، و هذا التكامل الجزئي بين عدة علوم يعتبر أحد الجوانب المهمة في دراسة الضبط".[3]

---

[1] مصلح الصالح، مرجع سبق ذكره، ص ص 59-60.

[2] نور الدين بوعبدلي، مرجع سبق ذكره ، ص 186.

[3] مصلح الصالح، مرجع سبق ذكره، ص ص 63-64.

"فالضبط الاجتماعي هو الأساس الفعال للنظام الاجتماعي، و العنصر الذي يهيـــئ بـــــل ،و يحقق العناصر الضرورية اللازمة للاستقرار ويجسد التماسك الاجتماعي، و النظام الاجتماعي ليس سوى نتاج طبيعي لفاعلية وسائل الضبط الاجتماعي، كما أكد "**ابن خلدون**" على أهمية الضبط الاجتماعي في حفظ النظام الاجتماعي، إذ أنه عن طريق الضبط الاجتماعي يمكن التحكم في نوازع الصراع، و الظلم بين أفراد المجتمع، كما يمكن علاج الانحرافات الاجتماعية، و إعادة التوازن إلى مكونات البناء الاجتماعي، لنضمن سلامة الأداء الوظيفي في مؤسساته، و منظماتـــه و هيئاته".[1]

"إذن الضبط الاجتماعي يمنع عن المجتمع التفكك، و الانهيار، و عن جماعاته الوهـــــــن و الاضطراب، و عن أفراده الفوضى، و العدوان، و بذلك يحفظ للمجتمع كيانه، و يحقق لـــه الرقي و التقدم و لجماعته التكامل، و الترابط و لأفراده الأمن، و الاستقرار، فهو يعمل على حث الأفراد على العمل، و الكسب الشريف لتحقيق حاجاتهم الضرورية، و بالطرق المشروعة، و ذلك لأن ما يوجبه الضبط الاجتماعي من تعقب المنحرفين، و عقابهم يؤدي إلى القضاء على فئة المجرمين التي احترفت الإجرام، و من ثم فإن كل إنسان يفكر في عمل شريف يكتسب منه ضرورات حياته، و هذا يعمل على تقليل مظاهر الانحراف المتعددة ،و وقاية المجتمع من شرورها و مخاطرها".[2]

و في الأخير يمكن القول بأن الضبط الاجتماعي بمختلف أنواعه الرسمية، و غير الرسمية، و بمختلف أشكاله، و مؤسساته المتنوعة له أهداف، و غايات يسعى لتحقيقها، فنجده يسعى لتحقيق النظام، و التوازن، و الاستقرار داخل المجتمع بمختلف فئاته، و بمختلف أنظمته، و بشتى ظواهره

[1] عبد السلام إبراهيم محمد، **الضبط الاجتماعي في المجتمعات القبلية**، الدار العالمية. القاهرة. 2010، ص 28.
[2] دفع الله محمد أحمد شرف الدين، مرجع سبق ذكره، ص 87.

الاجتماعية المختلفة، فنجد مؤسساته الرسمية، و غير الرسمية تسعى جاهدة لنشر أكبر قدر من التوعية، و الأمن، و الآمان، و على هذا الأساس فإن الحد من جرائم الطرقات هو من اختصاص هذه المؤسسات، و ذلك بتضافر جهود كبيرة لمواجهتها، و من ثم يمكن القول بأن الهدف من الضبط الرسمي، و الضبط غير الرسمي بصفة عامة يتمثل في:

- وضع إجراءات، و لوائح، و قواعد قانونية صارمة لتفادي ارتكاب حوادث المرور.
- تلقين أفراد المجتمع بمختلف القيم المرورية، و نشر الوعي المروري.
- فرض عقوبات جزائية رسمية كالحبس، أو سحب رخص السياقة ...الخ، أو عقوبات عرفية كدفع الدية أو التسامح من طرف أهل الضحية.
- تساهم مؤسسات الضبط الرسمية، و غير الرسمية في محاولة التقليل، و نشر التوعية، و الثقافة المرورية في أوساط المجتمع.
- كما تعمل على نشر حملات تحسيسية تحذر بخطورة الظاهرة، و مدى تأثير خلفياتها على حياة الفرد و المجتمع.
- محاولة التقليل من ارتكاب جرائم الطرقات، و السهر على خفض إحصائيات الحوادث.
- مواجهة كل المشكلات، و الآثار التي تخلفها حوادث المرور و السير.

خلاصة الفصل:

إن مكونات البناء الاجتماعي تشكل أدوات فاعلة في مسيرة الحياة الاجتماعية، و هي قديمة قِدَم المجتمع، لأنه لا يوجد مجتمع إنساني خالٍ من الانحرافات، و مهما تعددت محاولات التحكم بالسلوك الإنساني فإن التقاطع يبقى قائماً بين الجانب النفسي بجذره البيولوجي الغريزي، و بين المظهر الاجتماعي لهذا السلوك، و ليس في قدرة المجتمع التحكمُ بهذا السلوك مهما وصل من التنظيم سواءً المجتمعات التي يمكن أن توصف بالدينية، و التي تتواجد في العالم القديم أم المجتمعات التي تسمى بالمؤسسية، و التي توجد في العالم المعاصر، و على هذا فإن التحكم لا يمكنه أن يلغي هامش السلوك الانحرافي، و حيث وجد السلوك هذا الأخير تظهر الحاجة للضبط الاجتماعي الذي يعمل من خلال المكونات الاجتماعية السابقة.

فالضبط الاجتماعي هو ضرورة اجتماعية يفتقر إليها أفراد المجتمع لتنظيم مسارهم في الحياة من مختلف النواحي، و بدون هذه الضوابط تصبح حياتهم فوضوية، فكل شيء يخضع للقانـــون و ذلك بغية حماية المجتمع، و حماية أفراده من مختلف المظاهر الاجتماعية المعروفة، كما أن هذا المجتمع بحاجة إلى انضباط مروري لتفادي الوقوع في مشكلات، أو حوادث مرورية، فنجد أن مؤسسات الضبط الاجتماعي الرسمية، و غير الرسمية تسعى جاهدة لتحقيق أكبر قدر من التوعية المرورية، و توعية المواطنين بخطورة الظاهرة على الفرد، و على المجتمع، و ما لها من آثار وخيمة من جميع النواحي الاجتماعية، و النفسية، و الاقتصادية...الخ، و عليه فالضبط الاجتماعي بصفة عامة، و الضبط المروري بصفة خاصة ضروري في تنظيم حياة الفرد، و المجتمع.

الفصل الثالث: التوعية و السلامة المرورية.

تمهيد:

1. مفهوم التوعية المرورية.

1.1. تعريف التوعية المرورية.

2.1. أساليب التوعية المرورية.

1.2.1. **الأسلوب المعرفي.**

2.2.1. الأسلوب المهاري.

3.2.1. الأسلوب السلوكي.

2. أهداف التوعية المرورية.

3. أهم مظاهر التوعية المرورية في المجتمع.

4. دور التوعية المرورية في الحد من حوادث المرور.

1.4. إعلام و توعية مستعملي الطريق.

2.4. التربية المرورية.

3.4. التدريب و التكوين.

5. مفهوم السلامة المرورية.

6. عناصر السلامة المرورية.

1.6. العنصر البشري.

2.6. المركبة.

3.6. الطريق.

7. أهداف السلامة المرورية.

8. دور مؤسسات المجتمع المدني في تحقيق السلامة المرورية.

1.8. دور الأسرة في تحقيق السلامة المرورية.

2.8. دور المدرسة في تحقيق السلامة المرورية.

3.8. دور الإعلام في تحقيق السلامة المرورية.

4.8. دور المسجد في تحقيق السلامة المرورية.

5.8. دور أجهزة المرور في تحقيق السلامة المرورية.

خلاصة الفصل:

تمهيد:

تسعى الدولة جاهدة لتعميم التوعية من حوادث الطرقات ، و تحقيق السلامة المرورية بحيث تعتبر هذه الأخيرة مطلبا هاما، و رئيسا للحفاظ على أرواح مستخدمي الطريق، و التخفيف من الآثـار الاجتماعيـة، و الاقتصادية، و النفسية الناتجة عن الحوادث المرورية، لذا و ضعت الدولـة الخطط، و الإجراءات الاحتياطية التي تهدف إلى نشر التوعيـــة المروريـــة بمختلف الأساليب، و الوسائل، و رفع مستوى السلامة المرورية على أوسع نطاق، و الحـد من خسائر حوادث المرور الاقتصادية، و البشرية، و التخفيف من آثارها، و أضرارها، إذ يتناول هذا الفصل بالدراسة والتحليل التوعية المرورية، و أهميتها في تحقيق أكبر قدر من السلامة المرورية، و مدى مساهمة مؤسسات المجتمع المدني على اختلافها في تجسيدها بغية توعية، و تثقيف أفراد المجتمع بخطورة الظاهرة، فكل فرد سواء كان سائقا، أو راكبا أو ماشيا عليه أن يتمتع بقدر كاف من التوعية المرورية من أجل توسيع نطاق السلامة المرورية على كافة الطرق، و محاولة التقليل من نسبة جرائمها.

و سنتطرق في هذا الفصل إلى مفهوم التوعية المرورية، و أساليبها، و إلى أهداف، و أهم مظاهر التوعية المرورية في المجتمع، و دورها في الحد من حوادث المرور، كما تناولنا أيضا مفهوم السلامة المرورية، و عناصرها الثلاث المتمثلة في العنصر البشري، و الطريـق، و المركبة، كما تناولنا أهداف السلامة المرورية، و دور مؤسسات المجتمع المدني في تحقيقها.

1. مفهوم التوعية المرورية:

1.1. تعريف التوعية المرورية:

"يعرفها محمد عاطف غيث" بأنها اتجاه عقلي انعكاسي يمكن للفرد من إدراك ذاتــه، و إدراك البيئة المحيطة به، و الجماعة التي ينتمي إلى عضويتها. بينما يعرفها أيضا علي محمد "بأنها اتجاه عقلي انعكاسي يمكن للفرد من خلال الوعي بذاته، و البيئة المحيطة به بدرجات متفاوتة من الوضـــوح، و التعقيد، و يتضمن ذلك وعي الفرد بالوظائف العقلية، و الجسمية، و وعيه بالأشيـــــاء، و بالعالم الخارجي، و إدراكه لذاته إما بصفة فردية، أو عضو في جماعة".[1]

"أما من الناحية النفسية فيعرفها هاني نصرى "بأنها العلاقة التي تربط الإنسان بالعــالم الخـارجي، و تجعله يتكيف في سلوكه مع ما يشتمل عليه محيطه من ضغوط، و لذلك يرتبط الوعي بالفعـــل، و المعرفة، و أن هذا الفهم، أو الإدراك الذاتي يسمح لنا بأن نميز أنفسنا عن الآخرين، و باقي الأشياء أمامنا هي التي تزود هذا التمييز، و الفهم أو الإدراك دائما بمعلومات إضافية تشكل خبرة الوعي الذاتية".[2]

---

[1] خالد بن حميدان الحميدان، **دور الأسرة في التوعية الأمنية**، ورقة عمل بحثية مقدمة إلى الحلقة العلمية (التوعية الأمنية بين الواقع و المأمول)، جامعة نايف للعلوم الأمنية مع شؤون التدريب، مكة المكرمة، [د ت]، ص ص 14-15.

[2] المرجع نفسه، ص15.

"فالوعي المروري لدى الشعوب هو مؤشر من مؤشرات الرقي، و التحضر فاحترام قوانين المرور من قبل السائقين، و المشاة هو عنوان التحضر".[1]

"و هكذا فإن نشر الوعي المروري يتطلب توفر شرطين الأول: أن يكون مستعملو الطريق على علم بقواعد، و آداب السير و المرور، و الثاني: أن يقتنع الجمهور بأن هذه القواعد، و التعليمات تكفل له السلامة، و الآمان، و لذا فإنه يقوم بتنفيذها، و يمكن تحقيق هذين الشرطين عن طريق أجهزة الإعلام المختلفة، و كذلك حملات التوعية المرورية التي تقوم بها الشرطة، و كل جهاز من هذه الأجهزة له دوره في إعلام الجمهور بأهمية الالتزام بقواعد السير، و بالتالي وقاية المجتمع من حوادث المرور".[2]

"فالوعي المروري بمفهومه الشامل هو اليقظة الحسية، و المعنوية و المعرفية، و الإلمام الواسع بكل ما يتعلق بالمرور من مركبة، و طريق، و إشارات، و أنظمة، و قوانين، و غيرها مما ينعكس ايجابيا على الشخص، و حسن قيادته، و مراعاته للأنظمة المرورية المختلفة، فتعتبر التوعية المرورية إحدى الوسائل الهامة في التعريف بوسائل النقل، و قواعد القيادة، و القوانين، و الأنظمة، و الآداب التابعة لها، و ما يرتبط بها من أمور تؤمن السلامة للإنسان، و المجتمع و تقلل من الخسائر البشرية، و غير البشرية، و التي تتسبب بخسائر مادية فادحة على مستوى الفرد و المجتمع".[3]

---

[1] لودا علي، **السلامة المرورية و الوعي المروري**، رسالة ماجستير، اختصاص معلوماتية "تحليل نظم". سوريا. ص 01.

[2] وزارة الداخلية، **نتائج استبيان رأي الجمهور بشأن السلامة المرورية**، إدارة التخطيط الاستراتيجي. قطر.ص06.

[3] فرح الجلامدة، **التوعية المرورية (الثقافة المرورية) و أثرها للحد من الحوادث المرورية**، مقال، إدارة السير المركزية، قسم الدراسات. الأردن. ص 01.

"فالوعي المروري هو الإلمام بتعليمات المرور، و آدابه، و أنظمته، و التعرف على الأسباب التي يمكن أن تؤدي إلى وقوع الحوادث، و تلك التي تؤدي إلى تفاديها ثم تقدير دور رجال المرور في الخدمات المرورية، و توفير الأمن و السلامة على الطريق، و متابعة العابثين، و المخالفين، كما يتمثل فيما يبديه الفرد من تعاون مع رجال المرور لتحقيق رسالتهم التي تزداد أهمية، و خطورة يوما بعد يوم، و مقدار احترام الشخص، و طاعته لرجال المرور، و تقدير دورهم الأمني، و المـروري و الوطني".[1]

"و الوعي المروري يمثل شكلا خاصا من أشكال الوعي، فهناك ذات بشريـــة (السائقيـــن، و المشاة، و رجال المرور...الخ) تتفاعل مع محيط خارجي أي مع واقع موضوع لـــه معطياته، و قواعده، و نظمه و قوانينه، إن معرفة معطيات هذا الواقع الموضوعـــي (المجال المـــروري) ،و معرفة نظمه، و قوانينه، و من ثم السلوك المروري السليم في ضوء هذه المعرفة هو ما يعكس الوعي، و يجسده، و هذا النوع من الوعي لا يحدث دفعة واحدة، بل هو مجموعة من المعـــارف ،و الخبرات المتراكمة التي يأتي بعضها من خلال التجربة، و الخبرة، و الممارسة، و الاحتكاك كما أن بعضها يأتي بفعل التعلم و التعليم".[2]

"إن الوعي المروري لا يقتصر على الطريق، و الالتزام بالقواعد المرورية المتعلقة به فقط، بل يتعدى ذلك ليشمل الوعي بالآثار المترتبة عليها لما لهذا الأمر من أهمية يمكن أن تسهم في التقليل

---

[1] درزي بن فيحان البقمي، **دور إدارة مدارس التعليم العام في رفع مستوى الوعي المروري لدى الطلاب من وجهة نظر مديري مدارس مدينة الطائف و معلميها و طلابها**، رسالة ماجستير ، جامعة أم القرى/المملكة العربية السعودية، كلية التربية، قسم الإدارة التربوية و التخطيط، 2012-2013، ص 09.

[2] عادل بن محمد الكندي، **الوعي المروري "مفهومه، أهميته، أهدافه، محاوره، مؤسساته"**، وثيقة السلامة على الطريق في المناهج الدراسية العمانية كأنموذج، المديرية العامة لتطوير المناهج. الأردن. [د ت]، ص 03.

من الحوادث المرورية، إذ أن إحساس الفرد بخطورة هذه القضية يجعله أكثر حرصا على تجنبها ،و الابتعاد عن مسبباتها".[1]

"و قد يكون الوعي المروري هو معرفة قائد السيارة بقواعد، و تعليمات المرور، و آدابه أو معرفة المشاة ،أو مستعملي الطريق لقواعد، و آداب المرور، و أماكن عبور المشاة، و الإلمام بقواعد المرور إلماما يحول دون وقوع الخطر المحتمل نتيجة استعمال الفرد للمركبة التي يقودها، أو يقلل من قيمة الضرر الناتج عن الاستخدام غير الواعي مروريا لها بالشكل الذي يحد من الخسائر البشرية، و المادية نتيجة الحادث".[2]

"و هو المعلومات المرورية كما يدركها الأطفال، و قد يُطلق عليه الثقافة المرورية، و يُربط بأهداف نظرية، و عملية عن التعليمات المرورية التي تضمن السلامة على الطريق سواء للمشاة ،أو السائقين ،أو المركبات".[3]

"فالتوعية تعني تكثيف جهود الشرطة مرة واحدة، أو دفعة واحدة لإبراز نشاط، أو برنامج منظم، و مبرمج محدد الأهداف، و التوقيت تقوم بها الشرطة لنشر الوعي المروري، و معالجة مشاكل المرور للتقليل من حوادث السير".[4]

---

[1] عادل بن محمد الكندي، مرجع سبق ذكره ، ص 04.

[2] راضي عبد المعطي السيد، **الآثار الاقتصادية لحوادث المرور**، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، مركز الدراسات و البحوث. الرياض. 2008، ص 22.

[3] عادل بن محمد الكندي، مرجع سبق ذكره ، ص 03.

[4] عطا الله فهد السرحان، **دور مؤسسات المجتمع المدني في التوعية المرورية "استراتيجيات التوعية و السلامة المرورية"**، حلقة علمية، الرياض، كلية التدريب، قسم البرامج التدريبية، 2013، ص 03.

"و تعتبر نوعا من أنواع التوعية الاجتماعية، و تعني بصورة عامة تلقي الفرد جملة من المعارف، و المعلومات، و تدريبه على تطبيقها ميدانيا، و إكسابه قيما، و عادات تحكم سلوكه عند التعامل مع الطريق سائقا كان، أو راكبا أو راجلا".[1]

"فهي واجب ديني، و اجتماعي، و لا تفرض بقانون بل يتحرك المجتمع عندما يستشعر الخطر، و من حيث أنها واجب ديني يلتزم بها المجتمع بحكم ما حثت عليه الأديان السماوية على ضرورة أن يحمي الفرد نفسه، و أسرته، و مجتمعه ضد أي معتدي على قيمه، و تقاليده، و تبدأ هذه التوعية بالنصيحة التي تهدف إلى النهي، و اجتناب ما يعرضهم للخطر، و هي واجب اجتماعي على أفراد المجتمع بحكم انتمائهم للمجتمع، و الفرد يدافع عن أسرته، و بيئتـــه ممـا يسيء إليهـا، و يسعده ما يسعدها، فالتوعية إذا هي بداية لأول طرق الوقاية، و قد اهتمت العديد من الأجهزة في مختلف العالم بالتوعية المرورية، بهدف تقديـم أحـدث الوسائـل، و أنجح الابتكارات للوصول إلى أفضل، و أنجع المستويات لوقاية أفراده من حوادث المركبات".[2]

---

[1] الهاشمي بن بوزيد بوطالبي، **مؤتمر التعليم و السلامة المرورية "فعاليات حملات التوعية المرورية"**، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، مركز الدراسات و البحوث. الرياض. 2006، ص 10.

[2] عبد الله حامد عبد الله الخلف، **دور أفلام التوعية المرورية في رفع مستوى الوعي المروي**، رسالة ماجستير، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية. الرياض، كلية الدراسات العليا، قسم العلوم الاجتماعية، 2005، ص 59.

"و لذلك فإن مفهوم التوعية هو إيجاد الوعي، و إكسابه للأفراد، و الجماعات بما يحملهم على الإقناع بفكرة معينة أو رأي، و اتخاذ منهج سلوكي معين بقصد تحقيق نتائج يهدف إليها القائم بالتوعية".[1]

"و عليه يمكن القول بأن التوعية المرورية تهدف في الأساس إلى تحقيق غاية واضحة، و هي تمكين مستعملي الطريق من تفادي الأخطار التي تُحدِّق بهم مما يترتب عليه التقليل من الحوادث المرورية، و كذلك التقليل من المآسين و الخسائر التي يسببها الاستعمال السيئ للطريق".[2]

"و يقصد بها جعل جميع مستعملي الطريق من سائقين، و مشاة على علم، و اقتناع بقواعـــــد، و تعاليم، و أصول، و آداب السير، و المرور التي تكفل لهم السلامة إذا تصرفوا، و استعملوا الطريق استعمالا سليما وفق هذه القواعد، و الأصول، و الآداب، فلا يكفي أن يكون مستعملو الطريق على علم بقواعد، و آداب السير، و المرور، و لكن المهم أن يقتنعوا بها، و أن يستعملوا الطريق على أساسها".[3]

"و التوعية المرورية ضرورية جدا على نفس الدرجة التي يجب أن نتحلى فيها بالقيم الروحية التي من شأنها إذا ما آمنا، و عملنا بها كأفراد أن تشكل رادعا مخففا بدءا من الإيمان بالقـــــــدر، و انتهاءً بالإحساس بالمراقبة الإلهية، و القانونية، و الوعي بالتعامل بالسلوكات

---

[1] فهد بن متعب الحربي، **تقويم فعالية برامج التوعية الإعلامية الأمنية "دراسة مسحية على طلاب المرحلة الثانوية بالمدينة المنورة"**، رسالة ماجستير، أكاديمية نايف للعلوم الأمنية، الرياض، قسم العلوم الإدارية، [دت]، ص40.

[2] المرجع نفسه، ص11.

[3] وزارة الداخلية، مرجع سبق ذكره، ص 06.

القويمة خصوصا أن تراثنا الإسلامي مليء بالقيم الروحية التي تشكل أرضية صلبة لتلافي الحوادث دون أن ننسى أخلاقيات التعامل مع الآخرين أثناء القيادة، كالابتعاد عن الغضب، و التحلي بالصبر، و التعامل بالكلمة الطيبة مع الآخرين، و مجمل هذه القيم الروحية كفيلة بخلق إنسان متوازن يملك القـــدرة، و النظرة القويمة ليشارك بالتخفيف ما أمكن من الحوادث، و تكون له اليد الطولى بتحقيق السلامة له، و للآخرين".[1]

"و في الأخير يمكن القول بأن التوعية المرورية هي عملية ترجمة الحقائق المتعلقة بقواعد السير، و آدابه و تحويلها إلى أنماط سلوكية مرورية سليمة على مستوى الفرد، و الجماعة، و ذلك بتطبيق الأساليب التربوية الحديثة للحد من الحوادث المرورية".[2]

---

[1] مريم أحمد السيد، **الرسالة الإعلامية للتوعية و السلامة المرورية في المناهج الأردنية**، مجلة العلوم الانسانية، المملكة الهاشمية الأردنية، الأردن، مجلد 15، أفريل 2014، ص 208.

[2] زكريا شعبان شعبان، **دراسة تحليلية لكتب لغتنا العربية المطورة المقررة لصفوف الحلقة الثانية من المرحلة الأساسية في الأردن في ضوء مضامين التربية المرورية**، مجلة الجامعة الإسلامية للدراسات التربوية و النفسية، الأردن، المجلد 21، العدد 04، أكتوبر 2013، ص 30.

2.1. أساليب التوعية المرورية:

تتحقق التوعية المرورية من خلال مايلي:[1]

1.2.1. الأسلوب المعرفي:

و يعني تزويد الفرد بكل المعارف و المعلومات الخاصة بالمرور، و قواعد تنظيمه، أي تمكينه من الإلمام بقواعد تنظيم السير، و القوانين، و التنظيمات التي تحكم سير المركبات، و المشاة في الطريق العام، مثل الإشارات و العلامات، و مبادئ الأولوية، و شـــــروط التجاوز، و المكوث و غيرها، و إلمام الجمهور بهذه المعارف يحقق وحدة الفكر، و المفاهيم بين مستخدمي الطريق.

2.2.1. الأسلوب المهاري:

و يعني تنمية قدرات الجمهور، و صقل مهاراتهم في الاستعمال الأمثل للطريق، سواء أثناء سياقة المركبات مثل الامتثال للإشارات، و اللوحات، و الالتزام بأولويات المرور، و ترك مسافة الآمـان، أو أثناء السير مترجلا، مثل المشي على الرصيف، و التقيد بقواعد قطع الطريق، أي التدريب على تطبيق ما تلقى من معارف نظرية تطبيقا سليما أثناء استعمال الطريق.

3.2.1. الأسلوب السلوكي:

و يعني تهذيب سلوك مستعمل الطريق من خلال التركيز على الجوانب النفسية له، و السعي إلى إقناعه بتقبل قواعد السلامة المرورية، و جعله يؤمن بجدوى الامتثال لها، و غرس قيم التسامح في نفسه، و الإحساس بمسؤوليـــة علـــى سلامته و سلامة غيره من مستخدمي الطريق".

---

[1] الهاشمي بن بوزيد بوطالبي، مرجع سبق ذكره، ص 11.

إن مشكلة جرائم الطرقات من الظواهر الاجتماعية التي تحتاج إلى الاهتمام بها من طرف مختصين، و مسؤولين معنيين بها ، و ذلك بغية نشر أكبر قدر من التوعية للمواطنين بصفة عامة باعتبارهم سائقين، و مشاة، و على هذا الأساس لابد من تلقين الفرد جملة من المعلومات، و المعارف حول خطورة ظاهرة جرائم الطرقات، لما لها من خلفيات وخيمة مضرة بالمجتمع هذا من جهة، و من جهة أخرى إلزام المواطنين باختلافهم (سائقين و مشاة) التحلي بالأساليب السابقة الذكر(الأسلوب المعرفي، المهاري، السلوكي) لتفادي الوقوع تحت مشكلة جرائم الطرقات، و تفادي الوقوع تحت طائلة القانون.

2. أهداف التوعية المرورية:

"الهدف من التوعية المرورية لابد أن يكون واضحا من البداية، و أن يكلف على تحديده فريق متكامل يكون متخصصا فنيا في ضوء توجيهات، و سياسات عامة تصدر من قمة الأجهزة الإدارية، و التي يشترط واقعيتها، و موضوعيتها، و وضوحها، و ثباتها، و استقرارها، و تحديد الهدف الذي ينص هنا على محاولة التأثير على أفراد المجتمع للتغيير من السلوكيات السلبية، و تحويلها إلى سلوكيات إيجابية، فإذا تناولت على سبيل المثال أجهزة الإعلام موضوع انشغال السائق بالهاتف أثناء القيادة ،و هذا أمر قد استشرى بصورة ملحوظة، و يتسبب في العديد من الحوادث، فإنه يمكن تنمية رأي، و خلق اتجاه اجتماعي لدى أفراد المجتمع حول خطورة القيادة أثناء الحديث في الهاتف، يتعلمون منه أن انشغال قائد المركبة بالحديث في الهاتف يعرضه لفقد حياته، أو إصابته بأضرار بالغة".[1]

[1] عبد الله حامد عبد الله الخلف، مرجع سبق ذكره ، ص ص 61-62..

و تهدف التوعية المرورية إلى تحقيق ما يلي:

الأهداف الرئيسية: و تتمثل في:

1. "**الهدف الإعلامي:** الإعلام حول وجود مشكلة حوادث الطرق باستخدام وسائل الاتصال الجماهيري، و غير الجماهيري من خلال المحاضرات، و الندوات، و اللقاءات، و الطبوعات.

2. الهدف الإقناعي: نحاول جاهدين إقناع المواطن السائق، و الماشي، و الراكب، أن كل حادث مخالفة، و أنه يخطئ، و يتجاوز القوانين، و القواعد، و هـــو بذلك يتسبب فـــي إيذاء نفســه، و الآخريـــن، و تستخدم لذلك كافة الأساليب و المهارات الإعلامية، و الإقناعية التي تركز على العلوم النفسيــة، و الاجتماعية ،و العادات، و التقاليد، و الدين ...الخ.

3. نقارن حجم حوادثنا من خلال الإحصائيات بالدول المتقدمة لنحفز مواطنينا على المزيد من السلوك السليم لوقاية نفسه، و مجتمعه من الحوادث.

4. الهدف الإنساني: نهدف من خلال التوعية المرورية، و التـــي تحمل أشكـــال التعليـــم، و التــدريب، و التثقيف إلى الحفاظ على الإنســـان، و حفظ حياته، و تأمين سلامة المجتمـــع، و الحفاظ على موارده المختلفة".[1]

5. "تحقيق التوعية المرورية بين مختلف المواطنين.

---

[1] حسنية أحمد شاهين، **الأسرة و دورها في التوعية المرورية**، الدورة التدريبية لتنمية مهارات رجال المرور في مجال التوعية المرورية خلال الفترة من 19-23 ماي 2007، جامعة نايف للعلوم الأمنية، عمان، كلية التدريب، قسم البرامج التدريبية، 2007، ص 16.

6. توضيح أهمية استخدام الأنظمة، و إتباع التعليمات المرورية، و ما لتلك الأهمية من دور في الحفاظ على حياة الأمة من أخطار السيارات.

7. تعويد الناس على التقيد بإرشادات المرور تجنبا لوقوع الحوادث المرورية التي تقع يوميا ،و يذهب بسببها العديد من الشباب، و الكبار.

8. تقوية العلاقة القائمة بين المواطنين، و رجال المرور، و محاولة أن يشعر المواطن بأنه رجل مرور قبل أن يكون مواطنا".[1]

الأهداف الثانوية: تتمثل في مايلي: [2]

1. "إعلام الجماهير (مشاة، ركاب، و سائقين) بالقوانين، و الأنظمة، و التعليمات الخاصة بالمرور.

2. تعديل سلوك مستخدمي الطريق بما يتوافق مع هذه القوانين، و الأنظمة، و التعليمات.

3. حث مختلف الفئات الاجتماعية على تبني السلوك المروري الآمن، و إبراز أهمية ذلك على المواطن، و المجتمع ككل.

4. إبراز الدور الأساسي، و الهام للأسرة، و تفعيله في تنشئة جيل واع مروريا من خلال قيام رب الأسرة بتعليم، و تدريب و تأهيل أطفاله مروريا، و غرس السلوك، و القيم المرورية الآمنة بهم.

---

[1] عبد الله حامد عبد الله الخلف، مرجع سبق ذكره، ص 62.

[2] فرح الجلامدة، مرجع سبق ذكره ، ص02.

5. التركيز على الدور الهام للمؤسسات التربوية (المدرسة، الجامعة)، و حثهما على تفعيل دورهما في مجال التوعية، و التربية المرورية للطلبة في كافة المراحل الدراسية.
6. إبراز الجهود، و الوسائل، و الإجراءات التي تقوم بها الأجهزة المختصة للحد من الحوادث المرورية.
7. تجسيد الفجوة بين رجل المرور، و المواطن (مستخدم الطريق)، و خلق تفاهم، و احترام متبادل فيما بينهم من خلال ترسيخ مبدأ المسؤولية المشتركة للحـــد مـــن حوادث السيـــر ،و آثارها.
8. كسب الرأي العام من خلال الحملات التوعوية الميدانية التي تقوم بها الأجهزة المختصة لضبط المخالفين مروريا حيث أن القيام ببرامج التوعية المرورية يوفر التبرير، و الدعم المناسب لهذه الحملات."
9. "تكوين نسق معرفي مروري لدى مختلف الأطراف المعنية بالمسألة المرورية عن مختلف جوانب الحياة المرورية.
10. تكوين نسق فكري مروري لدى الفرد، و المجتمع، فيما يتعلق بمختلف جوانب الحياة المرورية.
11. تكوين نسق قيمي سلوكي مروري لدى الفرد و المجتمع.
12. تكوين نسق سلوكي مروري تتمثل فيه معرفة الفرد، و فكره، و اتجاهاته، و قيمه.
13. تبصير المواطن بمشاكل المرور، و أثره على سلامته.
14. تدريب المواطنين على ممارسة السلوك الصحيح لقواعد، و آداب المرور بشكل طوعي.
15. التعريف بأنظمة السير، و قواعده، و آداب المرور بشكل مستمر، و منتظم.

16. تنمية روح التعاون، و بث الألفة، و المساعدة بين مستخدمي الطرق.

17. شرح القرارات، و التعليمات التي تصدر عن الجهات ذات العلاقة بالمرور كالبلديات، و النقل.

18. خلق العلاقة الطيبة، و الثقة المتبادلة بين المواطن، و شرطي المرور".[1]

و على هذا الأساس يمكن القول بأن الهدف من التوعية المرورية هو تحسيس مستخدمي الطريق بخطورة جرائم الطرقات، ووجوب التحلي بالأنظمة، و القوانين المعروفة عن المرور، بغية تكوين نسق فكري شامل عن مشكلات المرور، و ما تنتجه من مخلفات علـــى الفرد مـــن جهة، و على المجتمع من جهة أخرى، لذا تسعى جميع مؤسسات المجتمع الرسمية، و غير الرسمية إلى نشر أكبر قدر من التوعية المرورية لتفادي الوقوع في مثل هذه المشكلات.

[1] عادل بن محمد الكندي، مرجع سبق ذكره، ص07.

3. أهم مظاهر التوعية المرورية في المجتمع:

1) "من أهداف التوعية المرورية إدراكنا درجة إتقاننا للقيادة، و أصولها، و الالتزام بقوانين السير، و الإلمام بها ،و معرفة حالتنا التي نكون عليها أثناء القيادة سواء كانت الجسدية منها، أو النفسية، و مدى تأثيرها على مستوى قيادتنا.
2) المعرفة بحالة المركبة التي نقودها، و عمل الصيانة الدورية لها، و تفقدها بشكل يومي لما فيه من فائدة تعود علينا كسائقين، و تنجينا من مصائب، و حوادث نحن في غنى عنها.
3) الوعي بالطريق التي نسلكها كسائقين، أو مشاة حيث أن معرفتنا التامة بالطريق التي نسلكها يجنبنا الازدحام في معظم الأحيان بالإضافة إلى توفير المال، و الجهد.
4) الإلمام بقوانين السير، و أنظمته، و تعليماته، فمن البديهي أن يكون السائق مطلع على نظام قوانين السير ليتمكن من معرفة المخالفة، و يتجنب الوقوع فيها، فرجل المرور يفترض أن يكون على معرفة بالمخالفة التي ارتكبها السائق، و أنه قام بارتكابها عامدا في معظم الأحيان، كما ينبغي على السائق أن يكون على وعي، و بصيرة ببعض الضروريات التي قد يحتاج إليها أثناء السفر، أو القيادة مما قد يكون سببا في إنقاذ مصاب، أو التخفيف من معاناة شخص ما، و خير الناس أنفعهم للناس، فمثلا ينبغي على كل سائق أن يكون لديه حد أدنى من الوعي ببعض طرق الإسعافات الأولية للمصابين، مثل كيفية حمل المصاب، و إيقاف النزيف، أو تخفيف الألم، أو إعطاء التنفس الاصطناعي، أو الانتعاش القلبي الرئوي للمحتاجين، كذلك كيفية التصرف في حالة وقـــوع حـــــادث

سواء للسائق، أو للغير، مثل إعطاء التفاصيل كاملة عن موقع الحادث، و حالة المصابين".[1]

4. دور التوعية المرورية في الحد من حوادث المرور:

يمكن تطبيقها على ثلاث مراحل، و على ثلاث مستويات، و هي كالآتي:

1.4. إعلام و توعية مستعملي الطريق:

"إن تبسيط قواعد المرور الجديدة لكافة مستعملي الطريق أمر ضروري، إذ يجب أن تكون عملية التوعية مستمرة على مدار السنة، و ذلك بتفهم و دعم الجميع لمختلف المبادرات التي من شأنها ضمان توعية دائمة".[2]

2.4. التربية المرورية:

"و تعني تربية النشء تربية متينة تؤهله للإلمام بشروط السلامة المرورية، و تمكنه من الاقتناع بوجوب التقيد بقواعد الوقاية من شتى الأخطار التي تحدق بمستعملي الطريق مشاة ،و سائقين ، إلى درجة أنها تصبح عادة راسخة فيه مثل العادات الاجتماعية، و المبادئ الأخلاقية التي يتلقـــــــاها، و يكتسبها منذ نعومة أظافرهم.

لذا نجد المجتمعات المتقدمة تولي عملية التربية المرورية عناية فائقة، حيث أدرجتها ضمن منهاج التربية، و التعليم، و جعلتها مادة أساسية، فحددت مواضيع كل طـور تناسب أعمـار

---

[1] فرح الجلامدة، مرجع سبق ذكره ، ص 03.

[2] بن عباس فتيحة، مرجع سبق ذكره ، ص 300.

الأطفال، و الطلاب، و قدراتهم العقلية، و ميولهم النفسية، كما اجتهدت لتطوير أساليب تعليم هذه المادة حسب أحدث النظريات التربوية، و البيداغوجية، فوفرت لها الوسائل المناسبـــة لتحبيبها إلى قلوب الأطفال، و تشويقهم للإقبال عليها، و تبسيط مفاهيمها لهم، و تسهيـــل عمليـــة استيعابها. و تمرينهم على تطبيق نظمها، و تدريبهم على الالتزام بقواعد السلامة المرورية خلال تعاملهم مع الطريق في حياتهم اليومية".[1]

"و حرصا من الدول العربية على تربية النشء على الاستعمال الأمثل للطريق، فقد نظم بالجزائر في ديسمبر من العام 2004 ملتقى عربي شاركت فيه جل البلدان العربية، كرس لدراسة سبل تفعيـــل، و تطوير تعليم هذه المادة حضره خبراء، و أخصائيون عرب، و دوليون في هذا المجال، و قد أسفر عن إصدار عدة توصيات عملية مفيدة منها: [2]

- إدراج مادة التربية المرورية في المناهج التعليمية، و جعلها مادة مستقلة إجبارية يمتحن فيها التلاميذ، و الطلبة.
- إعداد برنامج (منهاج) دقيق متكامل لكل الأطوار، و ذلك بالاستعانة بأخصائيين في هذا المجال.
- تحديد و توفير وسائل الإيضاح اللازمة للاستعانة بها داخل المؤسسات التربوية، و إقامة مسالك تربوية، و تجهيزها بدرجات، و سيارات مناسبة لأعمار التلاميذ.
- إقامة حظائر تربوية، و تعميمها تدريجيا على كل البلديات، و الأحياء، لما لها من دور فعال في تدريب الأطفال على التعود على السلوك السليم في الطريق، و الالتزام طواعية

---

[1] الهاشمي بن بوزيد بوطالبي، مرجع سبق ذكره، ص ص 12-13.

[2] المرجع نفسه، ص 13.

بتطبيق قواعد السلامة المرورية، و ذلك بفضل توفر هذه الحظائر على كل العناصر الضرورية، و تقاربها مع المحيط الحقيقي (الشوارع، الطرقات، و خلافه)".

"لذلك يمكن القول أن التربية المرورية تسهم إسهاما مهما في مجال الحد من حوادث السير لذلك ينبغي للقائمين عليها أن يكونوا مقتنعين بما يقومون به، و أن يكونوا قدوة حسنة في سلوكهـــــم، و ممارستهم، و احترامهم لقوانين المرور حتى يؤثروا إيجابيا في الأطفال الذين توجه لهم التربية المرورية، و كذلك فإن نشر الوعي المروري، و تعميمه في نفوس الأطفال لا يمكن أن يتحقق على الفور إذ نواجه مجموعة من الناس لا تهتم كثيرا بقواعد المرور. لذا لابد من تغيير سلوكهم المروري السلبي، و حتى يكون للتربيـــة المرورية فاعليتهـــا يجب أن تتصف بالصدق، و البساطة، و الاستمرارية".[1]

3.4. التدريب و التكوين:

"تعتبر عملية تدريب، و تأهيل المترشحين للحصول على رخص السياقة عملية جد هامة، فكلما كانت عملية التأهيل، و التدريب جيدة كلما قلت أخطاء السائقين، و نقصت المخالفات المرتكبة عبر الطرق، و بالتالي تقل الأخطار، و تعم السلامة المرورية .

و هذه العملية تشكل في واقع الأمر منظومة متكاملة، تشمل الشروط الصحيـــة البدنيـــة ،و العقلية للمترشح، و برنامج التدريب، و التكوين، و طرق التعليم، و وسائلـــه البيداغوجيـــة، و المؤهلات الواجب توفرها في صاحب المؤسسة –مؤسسة التدريب– ،و المدربين، و المكونيـــن، و طرق الاختبـار، و الامتحان.

[1] حسنية أحمد شاهين، مرجع سبق ذكره ، ص 23.

إن مستوى تأهيل السواق متوقف على مستوى منظومة التكوين، فإن كانت عصرية، و جدية كان مستوى المتحصلين على كفاءات السياقة جيدا، و العكس صحيح، لذا نجد الدول المتقدمة تولي عناية كبيرة لمنظومة التكوين، حيث تمنحها حيزا هاما ضمن سياساتها الوقائية÷، و بذلك تهدف عملية التدريب، و التكوين إلى تدريب المترشح على سياقة المركبة، و إكسابه مهارة عالية في التحكم فيها، و القدرة على مواجهة أية صعوبة، أو طارئ يواجهه في الطريق، و جعله يلم بوظيفة العناصر، و التجهيزات الأساسية للمركبة لاسيما المكابح، و المحرك، و كيفية عمله إلى غير ذلك لتمكين المتدرب من تفحصها، و التأكد من صلاحيتها، و عدم وجود أي خلل يمكن أن يشكل خطرا على ركابها، و على مستعملي الطريق الآخرين، و ذلك قبل استعمالها".[1]

"كما تهدف عملية التدريب، و التأهيل إلى تحقيق شق ثان لا يقل أهمية ألا، و هو تلقي المترشح كل المعارف، و المعلومات المتعلقة بقواعد السلامة المرورية بصفة عامة، و جعله ملما بقوانين، و نظم السير بصفة خاصة مع التركيز، و التشديد على إقناعه بجدوى الالتزام بها ،و الامتثال بها، و الامتثال لها دوما، و اجتناب الاستهانة بها، أو محاولة مخالفتها، و هذا بالتدريب، و الممارسة، و إتباع أحدث الأساليب التربوية، و التوعوية بحيث تصير عملية تطبيق هذه القواعد، و الالتزام بهذه النظم، و القوانين عادة مترسخة فيه يستجيب لها تلقائيا".[2]

و عليه يمكن القول أنه لكي يكون لعنصر التوعية المروية دور في الحد من جرائم الطرقات لابد من توعية مستعملي الطريق بكافة الإجراءات القانونية الخاصة بالمرور، و أن تكون التوعية مستمرة من فترة لأخرى، و أن مُدرجة في المناهج التعليمية لكل الأطوار التعليمية، بغية تربية

---

[1] الهاشمي بن بوزيد بوطالبي، مرجع سبق ذكره ، ص13.

[2] المرجع نفسه، ص 14.

النشء بالاستعمال الأمثل للطريق، و المركبة ...الخ، و لكي تحقق التوعية دورها في هذا المجال ينبغي تأهيل السائقين بمختلف الأخطاء، و المخالفات التي من المحتمل ارتكابها أثناء الطريق، كما يمكن التركيز عن مستوى التكوين الذي تلقاه السائق حول سياقة المركبة، و التحكم فيها أثناء السير في الطريق، فكلما كان التكوين أكثر جدية، و أكثر صرامة، و بطرق عصرية كلما كان مستوى التحصيل على كفاءات السياقة جيدا، لذلك وجب على السائقين الإلمام بقوانين السيـــر و أنظمته المختلفة، و الامتثال لها لتحقيق التوعية المرورية، و لتفادي الوقوع في مشكلة جرائم الطرقات.

5. مفهوم السلامة المرورية:

"إن السلامة بمفهومها الواسع تعرف بأنها مجموعة من النظم، و البرامج و الخطط، و اللوائح المرورية، و الإجراءات الوقائية للحد من حوادث الطرق، أو حتى التقليل من خطورتها، و ذلك ضمانا لسلامة الإنسان، و ممتلكاته، و حفاظا على أمن البلاد، و مقوماته البشرية، و الاقتصادية، فهي الوقاية، و الحد من وقوع الحوادث المرورية ضمانا لسلامة الإنسان، و ممتلكاته و حفاظا على أمن البلاد، و مقوماته البشرية، و الاقتصادية".[1]

[1] صبيحة نعمة ضهد، مرجع سبق ذكره، ص 644.

"و تعرف السلامة المرورية على أنها مجموعة من البرامج، و الخطط التي تصمم ضمن نظام مروري معين، و تنفذ من أجل تحقيق بعض أو كل الأهداف كالتقليل من أعداد الحوادث المرورية، ،و التقليل من خطورة حوادث المرور عند وقوعها، و التقليل من احتمالية وقوع الحادث المروري".[1]

"فالسلامة المرورية تعني وقاية الإنسان لنفسه، و الآخرين، و حماية الممتلكات العامة، و الخاصة من الأخطار الناجمة عن الحوادث المرورية، و هي تكمن في الاستخدام السليم للطريق، أي الاستخدام البريء من الآفات، و العيوب قدر المستطاع، و قد تكون العيوب في المركبة ،أو الطريق أو السلوك الخاطئ لمستخدمي الطريق سواء قائدا للمركبة، أو ماشيا على الأقدام، و السلامة المرورية تكمن أيضا في التحلي بآداب الطريق التي هي محصلة لما يمكن أن يبذل من مجهودات في اتجاه التعليم، و التربية المرورية، و ما يبذل من مجهودات في اتجاه تطبيق النظم، و اللوائح، و ما تقوم به وسائل الإعلام المختلفة من نشر الوعي المروري بين أوساط المجتمع".[2]

---

[1] خليل مصباح الزيان، **فاعلية برنامج بالرسوم المتحركة في اكتساب مفاهيم السلامة المرورية لدى طلبة المرحلة الأساسية بغزة**، رسالة ماجستير، الجامعة الإسلامية/غزة، فلسطين، كلية التربية، قسم المناهج و طرق التدريس، 2012، ص 31.

[2] خليل مصباح الزيان، مرجع سبق ذكره، ص 31.

"فهي مجموع الخطوات التي تهدف إلى تبني جميع الخطط، و البرامج المرورية، و الإجراءات الوقائية للحد من وقوع الحوادث المرورية حفاظا على أرواح المواطنين، و ممتلكاتهم، و مقومات المجتمع البشرية، و الاقتصادية".[1]

"و هي إرادة سياسية، و آليات و تنظيم مؤسساتي، و خطط هادفة و إمكانات كافية، و لابد من طرح، و اعتماد مبادرات متعددة في هذا الإطار لتوفير أقصى درجات السلامة الممكنة فإن الارتقاء بالتنظيم المؤسساتي، و تطوير أداء الهياكل الرسمية يبقى واردا لأبعادها الإنسانية، و الاقتصادية، و الاجتماعية".[2]

"و على ذلك فإن السلامة المرورية هي تأمين الوسائل التي تساهم في تسيير العملية المرورية في ظل توفر أسباب السلامة من مختلف الجوانب، حيث يتولى الجانب الأول توعية الإنسان بقواعد، و أنظمة المرور الصحيحة، و الإجراءات التي توفر له أسباب السلامة، و في الوقت نفسه تطبق الجزاء على من يخالف هذه الأنظمة في حين يتولى الجانب الثاني مراعاة تأمين وسائل السلامة في المركبات، و ضرورة أهليتها للسير على الطرق، فيما يقوم الجانب الثالث من جوانب

---

[1] محمد سعد الدين بيان، **التربية المرورية مدخل في إعداد المعلم**، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، مركز الدراسات و البحوث. ط1. الرياض. 2010، ص 105.

[2] محسن العجمي بن عيسى، **التنظيم المؤسساتي للهياكل الرسمية المرورية و دوره في معالجة مشاكل المرور**، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، مركز الدرسات و البحوث. ط1. الرياض. 2006، ص ص 9-10.

السلامة المرورية بتصميم الطرق حسب المواصفات القياسية، و متابعة صيانتها بما يتضمن سلامة مستخدميها"[1]

"إن تحقيق السلامة المرورية في المجتمع ليست مسؤولية رجال المرور وحدهم فحسب، بل هي مسؤولية جماعية يؤدي رجل المرور فيها وظيفته مشكورا، و لابد أن يتعاون أفراد المجتمع الحضاري جميعا بعد أن أخذوا حظهم من التوعية المرورية اللازمة، و لا يكفي في هذا الصدد بكفاءة من يقود عجلة القيادة فحسب بل لابد من توفر ثقافة عالية، و دراية، و معرفة بوسائل السلامة للمحافظة على أرواح، و دماء الإخوة المارين، أو السائقين، و السلامة المرورية وظيفة أساسية من وظائف المجتمع الواعي المتحضر، و الذي تقوم عدة جهات بخدمته، و في مقدمتها المؤسسات التعليمية من خلال مشاركة الطلاب، و أسابيع المرور بعمل اللوحات، و حمل الشعارات، و الاشتراك في الندوات، و المحاضرات، و المهرجانات الخاصة بذلك".[2]

"و يرى البعض أن السلامة المرورية يقصد بها تعزيز الوعي المروري لدى مستخدمي الطريـق أو مجتمع الطريق، و أن تواجد الإنسان على الطرقات يضعه مباشرة في احتكاك مع أقرانه الذين يستعملون الطريق، و وسائل النقل مما يوجد في الواقع مجتمعا جديدا هو مجتمع الطريق مع ما يتضمنه من عناصر مؤلفة له، و أهمها وسائل نقل سريعة، و طرق تختلف صلاحيتها، و أناس كثر منهم المفاخر بسيارته، و سرعة تنقله، قليل منهم المتبصر العاقل، و مشاة لا حول لهم، و لا قوة تجاه السيارات، و أصحابها، مما يوجب وضع مبادئ سلوكية ترعى التصرف ضمن هذا

---

[1] علي بن ضبيان الرشيدي، **أجهزة التنفيذ الرسمية في مجال السلامة المرورية (المهام و الآليات)**، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، مركز الدرسات و البحوث. ط1. الرياض. 2006، ص 54.

[2] عبد الله حامد عبد الله الخلف، مرجع سابق ، ص 60.

المجتمع بغية تأمين سلامة التواجد فيه، فمجتمع الطريق هو مجتمع مستحدث له قوانينه، و أنظمته مما يوجب حتما على كل منتمي إليه أن يكون ملما بها متوافقا معها منصاعا لها حتى تتأمن سلامتـــه و سلامة المجتمع".[1]

فالسلامة المرورية شرط ضروري لتحقيق سلامة المواطنين، و أمنهم من جرائم الطرقات، فهي تكمن في كفاءة السائقين في السياقة، و استخدامهم السليم للطريق، و استعمالهم الأمثل للمركبـــة، و تكمن في مدى وعيهم بمختلف أنظمة المرور، و قوانينه المعروفة، فالسلامة من جرائم الطرقات ليست وظيفة رجال المرور فحسب، و إنما تتطلب تضافر جهود جميع أفراد المجتمع من أجل تحقيق سلامة مواطنيه سواء كانوا سائقين، أو مشاة ...الخ.

6. عناصر السلامة المرورية:

يتمثل محور السلامة المرورية في ثلاثة عناصر هي:

1.6. العنصر البشري:

"يعتبر العنصر البشري الأساس لكل شيء حيث أن سلوك قيادة المركبات جزء لا يتجزأ من السلوك العام للإنسان الذي بدوره يتأثر بالخصائص الأساسية لشخصية الفرد، و بالقيم، و العادات الاجتماعية، و الثقافية السائدة في المجتمع، و بمرحلة التطور الحضاري الذي يمر به بما في ذلك التغيرات الاجتماعية، و الاقتصادية، فالنمط السلوكي لقيادة المركبات يمكن حصره في عاملين هما

[1] خليل مصباح الزيان، مرجع سبق ذكره، ص 31.

سلوكيات مقبولة، و آمنة، و إن كانت هي الأكثر شيوعـــاً، و أخرى سلوكيات المخاطـــرة في القيادة، و هي الأقل شيوعاً لكنها مؤثرة جدا".[1]

"فالسائق هو الشخص الذي يتولى قيادة إحدى المركبات في الطريق العام، و يتوجب عليه الالتزام بتطبيق قواعد السير، و المرور أثناء استخدامه للطريق، و هذا الالتزام يحصل بالإيمان الكامل بأن الأنظمة المرورية إنما وجدت لحمايتنا، و ليس لمضايقتنا، و أنه كلما كان التزامنا بهذه الأنظمة أكبر كانت سلامتنا، و سلامة الآخرين أكبر".[2]

"السائق هو العنصر الفعال، و المحرك للعملية المرورية فلابد من توفير عدة صفات في السائق الجيد، و المتمثلة في العقل، و سلامة الحواس، و معرفة أنظمة المـرور، و التقيد بهـــا، و التركيز أثنـاء القيادة، و الإحساس بالمسؤولية، و الإلمام بميكانيكية المركبة، و صيانتها بشكل مستمر".[3]

"و تتمثل وسائل السلامة الخاصة بالسائق في استخدام حزام الأمان، و وجود مساند للـــــرأس، و وجود وسائل خاصة كالنظارات الطبية، حقيبة الإسعاف، الوسادة الهوائية، إتباع

---

[1] حسب الرسول يوسف التوم شهاب الدين، **أثر إدارة السلامة المرورية في تحقيق الآمان للانسان دراسة تطبيقة على شعبة محافظة مرور الأفلاج في الفترة 1424هـ-1434هـ**، ورقة علمية، جامعة سلمان بن عبد العزيز، المملكة العربية السعودية، 2014، ص08.

[2] لودا علي، مرجع سبق ذكره ، ص 03.

[3] وزارة الداخلية، مرجع سبق ذكره، ص 05.

أساليب، و قواعد القيادة الآمنة قبل تشغيل المركبة، و عند التشغيل و عند الوقوف، و إتباع علاقات و إرشادات المرور".[1]

"إن أحد أهم السبل لتحسين السلامة المرورية، و مساعدة السائق في تفادي الوقوع في الحوادث المرورية هو تطوير أنظمة السلامة، و الآمان في السيارات، و المركبات".[2]

"و لابد من توفر خصائص نفسية، و سلوكية للسائق الجيد، و أن يكون هادئ الطباع غير عصبي المزاج، و متواضع غير متباه أو مغرور، و واثق من نفسه، و منظم و مخلص في عمله ،و في حياته العامة".[3]

"و لضمان السلامة المرورية يتوجب على السائق إتقان أنظمـــة المـــرور، و تعليمـــات المرور و التقيد بها بشكل تام، و عدم الاستهتار بأي منها مهما كان بسيطا، مثل احترام أماكن مرور المشاة، و التقيد بالإشارات الإرشادية، و أوامر شرطي السير، و إجراء الصيانة الوقائية للمركبـــة، و التأكد من سلامتها للسير على الطرق، و التقيد بإشارات السلامة المرورية الموجودة على الطرق، مثل السرعات، و الأولوية، و استخدام جسور المشاة، و الابتعاد عن أي ملهيات قد

---

[1] علي بن ضبيان الرشيدي، **أجهزة التنفيذ الرسمية في مجال السلامة المرورية**، مرجع سبق ذكره، ص 57.

[2] طارق بن مصطفى قستي، **تقنيات السلامة في السيارات و أهميتها في تقليص خطورة الحوادث**، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، مركز الدرسات و البحوث. ط1. الرياض. 2006، ص 218.

[3] إيهاب شكري و معاوية الريماوي، **دليل السلامة على الطرق**. وزارة التربية و التعليم، الإدارة العامة للصحة المدرسية. ط2. فلسطين. [د ت]، ص 125.

تشغل السائق عن القيادة مثل استخدام الهاتف، أو التحدث مع الركاب، و الالتزام بوسائل السلامة العامة، مثل حزام الآمان، و النظر في المرايا".[1]

يمكن تصنيف أبرز أنواع السائقين في الآتي:[2]

- "**السائق الأناني:** هو قائد مركبة غير مبالي بالسائقين الآخرين على الطريق همـه الأول، و الأخير مصلحته الشخصية، كأن يقف في منتصف الشارع ليقضي حاجاته الشخصية دون الاكتراث لحركة المرور.
- **السائق عصبي المزاج:** يغضب لأبسط الأمور، و يفقد أعصابه لأتفه الأسباب ليعبر عن عصبيته بتهور في قيادة المركبة.
- **السائق المتباهي:** يسعى إلى اكتساب إعجاب الآخرين بالمناورات الخطيرة الجريئة التي يقوم بها بمركبته على الطرقات، فهو سائق متأثر بالأشخاص الراكبين معه، و يسعى إلى إبهارهم بقدراته في القيادة.
- **السائق المتفقه:** يدعي معرفة أنظمة السير، و قوانين المرور، و لكنه يفسرها دوما لمصلحته كأن يعطي أولوية المرور لنفسه على حساب الغير في الطرق التقاطعية.

---

[1] علي بن معجب الشهراني، **ثقافة السلامة المرورية بالمرحلة الثانوية بالمملكة العربية السعودية "تصور مقترح" دراسة تحليلية على مقررات المرحلة الثانوية بالمملكة العربية السعودية**، مجلة كلية التربية، جامعة الأزهر/المملكة العربية السعودية، الجزء الثاني، العدد 174، يوليو 2017، ص577.

[2] بلعيدي محمد أمين، **العوامل السوسيوديمغرافية المؤثرة في حوادث المرور دراسة إحصائية لمعطيات حوادث المرور في الجزائر لسنة 2012**، رسالة ماجستير، جامعة البليدة 02/الجزائر، كلية العلوم الإنسانية و الاجتماعية، قسم علم الاجتماع و الديمغرافيا، 2014-2015، ص ص 91-92.

❖ **السائق الفضولي:** محب للاستطلاع، حيث أنه بدلا من التركيز على القيادة يشتت ذهنه بأمور خارجة عن محلها، كالتركيز على حادث مرور وقع في الطريق، أو في الطريق المواجه".

"و يمكن أن تتجمع في شخص واحد شكلين أو أكثر مما ذكر، و بالتالي فإن خطر الوقوع في حادث يزيد كلما تجمعت لدى السائق صفات منافية للسلامة المرورية، على هذا الأساس يُعرف السائق الناضج، أو المثالي أن لديه إحساس بالمسؤولية تجاه المجتمع لا يقوم بالعديد من الهفوات نظرا لتركيزه الشديد على الطريق، و درايته بأنظمة المرور متزن في مزاجه مقدر لأولويات غيره، غير مبالي بما لا يعني مسار طريقه".[1]

2.6. المركبة:

"لقد وجدت المركبات لخدمة الإنسان في نقله، و نقل متاعه من مكان لآخر، و رغم الفوائد العظيمة التي قدمتها المركبات للإنسانية من النواحي الاقتصادية، و النفسية، و الاجتماعية، و الأمنية، إلا أن سوء استخدامها من قبل البعض أدى إلى خسائر فادحة في الأرواح، و الممتلكات، الأمر الذي حذا بكافة الدول الاهتمام الكبير بالسلامة على الطرق التي تهدف إلى تزويد أصحاب العلاقة بالمعارف، و المهارات الكفيلة بتبني سلوك مروري سليم، و إعداد الخطط، و البرامج، و اللوائح المرورية، و الإجراءات الوقائية للحد من أو منع وقوع الحوادث المرورية ضمانا لسلامة الإنسان و ممتلكاته".[2]

---

[1] بلعيدي محمد أمين، مرجع سبق ذكره ، ص 92.

[2] إيهاب شكري و معاوية الريماوي، مرجع سبق ذكره، ص 117.

"و نظرا لأهمية الصيانة للمركبة فقد أنشئ الفحص الدوري للمركبات، و الذي يهدف إلى تحسين مستوى صيانة المركبة، و التقليل من الحوادث المرورية، و إطالة عمر المركبة الافتراضي ،و المحافظة على سلامة البيئة العامة، كما يهدف إلى المحافظة على أمن، و سلامة مستخدمي الطريق من سائقين، و ركاب، و مشاة، بالإضافة إلى كشف الأعطال مبدئيا للسائقين قبل استفحالها".[1]

"فأفضل طريقة لزيادة الوعي بالمركبة هو قراءة الدليل الإرشادي الذي يأتي مع السيارة، فهذا الدليل مهم جدا للاستخدام الأمثل للسيارة، و لعمل الصيانة المطلوبة لها، لكن الكثير منا، و للأسف يهمل قراءة الكتيبات، و الأدلة الإرشادية التي تأتي مع الأجهزة، و الآليات التي نقوم بشرائها".[2]

"فتصميم المركبة يخدم السلامة المرورية، و التصميم للسلامة يشمل كل ما يفيد السائق أثناء قيادته، و الاستجابة لكل متطلبات الأمان مثل حزام الآمان، الكيس الهوائي، وسادة الرأس، أجهزة الإنارة الليلية، أجهزة الاستشعار في الزوايا، و نظم التحكم في سرعة المركبات، الأقمار الصناعية، و أجهزة التحسس على الطرق".[3]

"و من وسائل السلامة في المركبة يتطلب السلامة في الإطارات من حيث المقاس ،و النوعية، و التحمل، و معدل السرعة، و سنة الإنتاج، و أماكن التخزين، بالإضافة إلى سلامة

---

[1] إيهاب شكري و معاوية الريماوي، مرجع سبق ذكره ، ص 118.

[2] لودا علي، مرجع سبق ذكره، ص02.

[3] الأخضر عمر دهيمي، **مشكلات المرور و سبل معالجتها**، الندوة العلمية للتجارب العربية و الدولية في تنظيم المرور، مركز الدراسات و البحوث، قسم الندوات و اللقاءات العلمية، الجزائر، 2009، ص ص10-11.

المصابيح من حيث الوضوح، و اللون، و مستوى الإضاءة، و الإشارات الضوئية في المركبة الدالة على الانعطاف أو التنبيه، و المرايا العاكسة لكشف الطريق أمام السائقين، و مساحات المطـــــر، و حـــــزام الآمان، و مقاعد الأطفال، و الوسادة الهوائية، و أقفال الأبواب، و المكابح، و فرامل الوقوف التي تتحكم في حركة المركبة، و إشارات الإنذار الصوتية، و الضوئية كمؤشر الوقـــــود ،و الزيت، و الحرارة، و عداد السرعة، و البطارية الكهربائية".[1]

"و كممارسة يومية مع المركبة يجب إجراء الصيانة الدورية و اللازمة لها، كتفقد، و صيانة الأنوار الأمامية، و الخلفية، و المساحات، و كذلك تفقد الفرامل (اليدويـــة و القدم)، و فعاليتهـــا، و عيار ضغط الهواء بالعجلات، و متابعة نظافة الزجاج الأمامي و الخلفي، و تفقد الموجه الأمامي للمركبة (المقود)، و يجب الانتباه إلى أن السيارة تتطلب فحصا دقيقا على الكفاءة بعد كل استخدام طويل زاد عن خمسة آلاف كلم مما يتطلب من مالك السيارة إخضاعها لفحص فني شامل، و لا يمكن الاقتصار على فحص الترخيص السنوي كصيانة".[2]

"إن جزء كبير من الاهتمام، و الجهد أثناء تصميم المركبة يخدم السلامة المرورية بحيث يمكن تجنب الحادث، أو تخفيف حدته، و التصميم للسلامة لا ينصب على داخل المركبة من عناصر مثل حزام الآمان، و الكيس الهوائي، و غيرها من العناصر بل يشمل جسم المركبة، و المحرك حيث أن البحث العلمي و التطوير أدى إلى تحسين الكثير من هذه العناصر، فأصبح هناك أدوات رؤية ليلية لتحسين القيادة أثناء فترة الظلام، و طور حزام الآمان حيث أصبح استجابة لمتطلبات الحادث، و طورت الأكياس الهوائية بحيث تصبح أكثر حساسيـــة، و تمييز للحوادث،

---

[1] وزارة الداخلية، مرجع سبق ذكره ، ص 05.

[2] لودا علي، مرجع سبق ذكره ، ص 02.

و أضيفت أنواع أخرى من الأكياس الهوائية الجانبية في حالة الاصطدام الجانبي، و أكياس هواء سقفية في حالة انقلاب المركبة، و طورت وسائد الرأس في المركبات لكي تحمي الارتدادات الناجمة عـــن الاصطدامات، و جهزت المركبات بأجهزة استشعار لكشف المنطقة حول المركبة...الخ".[1]

"قادت الزيادة في أعداد المركبات، و ضعف مستوى الصيانة إلى زيادة كبير في عدد الحوادث المرورية على الطرق الأمر الذي حتَّم ضرورة تطبيق برنامج الفحص الدوري للسيارات، فجاءت ضرورة فحص السيارات على اختلاف أنواعها لتوفير الحد الأدنى من السلامة في المركبة ليسمح لها بالسير على الطرق العامة، و تتمثل وسائل السلامة في المركبة في الإطارات، و المصابيـــح، و الإشارات الضوئية، و مساحات المطر، و المرايا العاكسة، و المكـــابح ،و فرامـــــل الوقوف، و الأقفـال، و الإشارات الضوئية، و الصوتية، و حزام الآمـان، و المساند، و مكـــــان الأطفال و الوسادة الهوائية".[2]

"فمن بعض تقنيات، و أجهزة السلامة الحديثة، و المطورة في السيارات، و المركبات هي ابتكارات داخل المركبة، و خارجها تكمل مجهود السائق في اليقظة، و التحكم، بما في ذلك معدات تؤكد حالة السائق نفسه من حيث اللياقة الصحية، و تؤمن أجهزة تُركب داخل المركبة لتحسين الرؤية أمام السائق، و تزيد من الإدراك الحسي له بصورة مستمرة، و تعطي إنذار للخطـــــر

---

[1] عبد الرحمن عقيل الجناحي، **البحث العلمي و دوره الاستراتيجي في معالجة حوادث المرور**، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، مركز الدرسات و البحوث. ط1. الرياض. 2006، ص 168.

[2] علي بن ضبيان الرشيدي، **أجهزة التنفيذ الرسمية في مجال السلامة المرورية**، مرجع سبق ذكره ، ص 56.

الداهم و تتدخل بالتحكم الطارئ إذا كان هناك تصادم وشيك، و إلى جانب ذلك تقوم بإتمام عملية القيادة على الطرق المخصصة لذلك".[1]

3.6. الطريق:

"يجهل الكثيرون أن "**الطريق يتكلم**"، و لغة الطريق تقتضي من السائق أن يكون علـــى علـــم، و بصيرة بجميع العلامات، و الخطوط الأرضية، و مدلولاتها التي تساعده على القيادة الأمنية كذلك الوعي بالطريق الجديد في حال السفر، أو التنقل، مثل أن يكون طريقا متعرجا أو منزلقا أو فيه منحدرات، أو حفر، أو غيرها من المخاطر التي ينبغي على السائق أن يحذرها".[2]

"إن التصميم الهندسي للطـــريق بجوانبه، و ملحقاته مـــن حواجز، و أرصفـــة، و معابـــر، و إضـــاءة، و تقاطعات، و جسور لابد أن تتكامل هذه ليكون السائق أكثر استجابة مع البيئة التي حوله سواء في مجال الرؤية أو المنحنيات".[3] "فلابد من إنشاء، و تشييد شبكات طرق عالية المستوى، و الجودة في شتى أطراف البلاد، و التصميم، و التخطيط الهندسي للطريق، و إضاءة الطريق".[4]

"كما ينبغي توفير الظروف الآمنة على الطريق التي تساعد السائق في حالة ارتكابه لأي خطأ تجنب الوقوع في حادث مروري، أو أن تكون الإصابات أقل ما يمكن في حال وقوع الحادث (فمثلا لو فقد السائق السيطرة على مركبته، و خرج عن الطريق، و كان الميلان الجانبي للطريق حادا جدا

---

[1] طارق بن مصطفى قستي، مرجع سبق ذكره، ص 223.

[2] لودا علي، مرجع سبق ذكره، ص 02.

[3] الأخضر عمر دهيمي، مرجع سبق ذكره، ص 10.

[4] وزارة الداخلية، مرجع سبق ذكره، ص05.

،و لا يوجد حاجز جانبي فإن ذلك قد يؤدي إلى انقلاب المركبة، أما في حالة وجود عائق فإن ذلك سيؤدي إلى اصطدام المركبة في هذا العائق، و بالتالي إمكانية زيادة حدة الإصابات في المركبـــة) ،و هذا المبدأ يعمل على رفع مستوى السلامة، و الآمان على الطرق، و هذا ما يعرف بمفهوم الطرق المتسامحة (الطرق الآمنة)، و هي التي تعطي السائق وقتا، و مسامحـــة كافيين لتجنب الحـــوادث، أو التقليل من حدة الإصابات في حال وقوع الحوادث المرورية، فالعوائق الموجودة على الطريق (مثل الأشجار، أعمدة الخدمات، و السياج) تعد من العناصر الخطيرة في حال وقوع حوادث مرورية، و اصطدام المركبات بها".[1]

"و على هذا الأساس تعتبر الطريق أحد العناصر الثلاثة الرئيسية في معادلة وقوع الحادث المروري، و إذا ما توافرت في الطريق مواصفات السلامة، فإنه يلعب دورا رئيسيا في التقليل من وقوع الحادث، أو على الأقل تخفيف حدة خطورتها، لهذا يسعى مهندسو الطرق إلى إضافة معايير السلامة في كافة العناصر الهندسية للطريق، و مراعاة شروط السلامة التي تكفل الأمان لمستخدميه من الجانب التصميمـــي، و دون معزل عن متطلبات السلامة المرورية، و تتمثل وسائل السلامة في الطريق في التصمـــيم، و التخطيط الهندسي، و الإضاءة، و الصلاحية، و إزالة العوائق، و توافر أدوات تنظيم المرور".[2]

"إن الطريق يعتبر مفهوم استراتيجي للسلامة المرورية، فهندسة الطرق تعتبر أن نظام الطرق يتكون من السائقين، و المشاة، و المركبة، و الطريق، و هو يشمـــل التصميم الهندســـي

---

[1] علاء السعود و آخرون، **العوائق المرورية في عمان و أثرها على السلامة المرورية**، المؤتمر السابع للسلامة المرورية، مديرية الأمن العام، إدارة السير المركزية. الأردن. 2015، ص 06.

[2] علي بن ضبيان الرشيدي، **أجهزة التنفيذ الرسمية في مجال السلامة المرورية**، مرجع سبق ذكره ، ص 57.

للطريـــــق، و ملحقاته من حواجز للطرق، و أرصفـــــة، و معابـــــر للمشاة، و منحنيات أفقيـــة، و عمودية، و تصريف المياه، و أعمدة الإضاءة، و التقاطعـــات المحكومـــــة بالإشارات الضوئية، و بالدورات، و الإشارات، و الجسور، و غيرها من عناصر الطريق، و كلما اكتملت هذه العناصر من المقاييس المطلوبة فإن الحوادث المرورية تقل، و تخف حدتها، و يكون السائق في وضع أكثر انسجاما مع البيئة التي حوله".[1]

"كما ينبغي التعاون مع المؤسسات الحكومية، و الخاصة في الدولة للمحافظة على طريق خال من المعوقات، أو الأعمال الإنشائية المعيقة لحركة المرور على الطريق، و في حال حدوثها يتم العمل على تأثيث الطريق بالشواخص اللازمة، و الضروريـــة للمحافظة على السلامة العامة، و هذا لا يعفي مستخدمي الطريق من زيادة الانتباه أثناء استخدامهم لطريق يتم عمل إنشاءات عليه".[2]

"بحيث تتضمن وسائل الأمن، و السلامة المرورية في الطريق إنشاء شبكات طرق عالية المستوى، و الجودة في شتى أطراف البلاد، و التصميم، و التخطيط الهندسي للطريق، و إضاءة الطريق، و صلاحية الطريق، و مدى السلامة المرورية عليه كإزالة العوائق الطبيعية مثل الأتربـــة و الرمال المتحركة، و أدوات تنظيم المرور، كالإشارات الضوئية على الطريق، و اللوحات الإرشادية، و التحذيرية، و الإعلامية، و التأكد من صحة تصميم الطريق، و تخطيطه، و مدى مطابقته للمعايير العالمية للطرق فيجب مراعاة الميول، و تصريف مياه الأمطار، و التأكد من توفر

---

[1] عبد الرحمن عقيل الجناحي، مرجع سبق ذكره، ص 167.

[2] مريم أحمد السيد، مرجع سبق ذكره، ص 209.

مناطق عبور المشاة بشكل واضح للمشاة، و السائق، و تخصيص أماكن خاصة بمرور ذوي الاحتياجات الخاصة".[1]

و على هذا الأساس يمكن القول بأن أساس السلامة من جرائم الطرقات يكمن في ثلاثة عناصر أساسية تتمثل في السائق باعتباره عنصر هام في السلامة المرورية ، فعليه التحلي بأكبر قدر من الوعي حول ما يخص السياقة، و قوانين المرور، و يتمثل العنصر الثاني في التصميم الجيد للمركبة سواء من الداخل، أو من الخارج، فلابد من توفير جميع متطلبات الأمـن، و الآمـان، و السلامة التي يحتاجها السائق داخل هذه المركبة، و ذلك من أجل حماية السائق لنفسه، و لغيره من أفراد المجتمع، و ذلك عن طريق الصيانة الدورية اللازمة لهذه المركبة، و يتمثل العنصر الثالث، و الأخير في الطريق بحيث يعتبر التصميم الهندسي للطريق أســاس العملية المروريـــة، و عليه ينبغي توفير الظروف الآمنة على الطريق سواء من ناحية الحواجـــــز، و الإضـــــاءة و التقاطعـــــات، و الخطوط الأرضية، و غيرها من العلامات التي ينبغي توفرها على الطريق لتسهيل عملية السياقة للسائق، و لتفادي الوقوع في الأخطاء التي تؤدي إلى ارتكاب حوادث مرورية، و في الأخير يمكن القول بأنه كلما اكتملت هذه العناصر الثلاثة (السائق، المركبة، الطريق) كلما قلت جرائم الطرقات، و خفت حدتها، و كلما كان السائق أكثر توافقا مع البيئة التي حوله.

[1] علي بن معجب الشهراني، مرجع سبق ذكره، ص 576.

7. أهداف السلامة المرورية:

"تهدف السلامة المرورية إلى تقليل عدد الحوادث، و ذلك من خلال تطبيق أنظمة المرور على مستخدمي الطريق، و ذلك بإلحاق العقوبات بالمخالفين، إضافة لتكثيف الحملات التوعوية المرورية".[1]

"كما تهدف إلى التقليل من أخطار الحوادث المرورية، و هذا يعني التقليل مـــن أعـــداد الوفيـــات، و الإصابات، و الخسائر المترتبة على تلك الحوادث، و ذلك من خلال تطبيق الحلول العلمية في هندسة، و إنشاء الطرق، و تصميم المركبات، من خلال توفير متطلبات السلامة المرورية كتغطية أعمدة جسور الطرق، و أطراف الحواجز المعدنية على جانبي الطريق بمواد تساعد على امتصاص الصدمة للتخفيف من آثار الحادث عند ارتطام المركبة بهذه الأجسام، كما أن للخدمات الاسعافية الطبية دورا بارزا في التقليل من خطورة الإصابات، و شدتها، و يضاف لذلك ما تمثله دورات تعليم مبادئ الإسعاف الأولى لرجال المرور من دور في تقديم الإسعافات الأولية للمصاب قبل وصول سيارة الإسعاف، أو وصول المصاب لأقرب مستشفى.

و تهدف السلامة المرورية كذلك إلى تقليل احتمالية وقوع الحوادث المرورية، و ذلك بتكريس إجراءات السلامة الوقائية لمنع تكرار وقوع الحادث عنده كمنعطف خطر، أو منحدر غير ظاهر، الأمر الذي يتحمل معه وقوع حوادث متكررة، و هذا يتطلب متابعة، و دراسة ميدانية لإحصاءات الحوادث و أمكنتها، و الأسباب المباشرة لوقوعها من أجل إيجاد حلول مناسبة من شأنها أن تزيل

[1] علي بن ضبيان الرشيدي، **أجهزة التنفيذ الرسمية في مجال السلامة المرورية**، مرجع سبق ذكره، ص 54.

أسباب الخطر المتسببة في تكرار الحوادث، و هو ما يعرف بإجراءات المعالجة الوقائية، و من ثم تكون الخطوة الفاعلة بتقويم تلك الإجراءات لقياس مدى تأثيرها و فعاليتها".[1]

و على هذا الأساس يمكن القول بأن الهدف من السلامة المرورية هو التقليل من حوادث المرور، فلابد من توفير السلامة للسائق في حد ذاته ،و توفير السلامة للمركبة، و الطريق من أجل تفادي الوقوع في الأخطاء التي تؤدي إلى ارتكاب جرائم مرورية هذا من جهة، و من أجل حماية الفرد و المجتمع من جهة أخرى.

8. دور مؤسسات المجتمع المدني في تحقيق السلامة المرورية:

1.8. دور الأسرة في تحقيق السلامة المرورية:

"تعتبر الأسرة مدرسة الطفل الأولى،إذ ينتظر منها القيام بدورها في مجال تحقيق السلامة من خلال غرس مفاهيم الوعي المروري في نفوس الأطفال للمحافظة على حياتهم لأن في ذلك ضمان لازدهار المجتمع الذي يمثلون مستقبله، إن المسؤولية الكبرى في غرس الوعي المروري لدى الأبناء داخل الأسرة تقع على كاهل الوالدين في المقام الأول، لأن الطفل باندفاعه، و عفويته لا يدرك أخطار الطريق، و من هذا المنطلق فإن الاهتمام بسلامته، و تنمية الوعي المروري لديه واجب على جميع أفراد الأسرة فعليهم مراقبة تصرفات الأبناء، و توجيههم، و منعهم من اللعب في الأماكن الخطرة و إرشادهم إلى زيارة الحدائق المرورية من قبل الأسرة، و استغلال هذه الزيارات

[1] علي بن ضبيان الرشيدي، **أجهزة التنفيذ الرسمية في مجال السلامة المرورية**، مرجع سبق ذكره، ص 55.

لتمرير بعض الملحوظات لأطفالهم، و اعطاهم جرعة من الثقة في التعامل مع العناصر المرورية".[1]

"فكل أسرة في المجتمع تتمتع بثقافة مرورية إيجابية نسبيا تتجلى في الالتزام النسبي بقواعد السلامة المرورية، و التي تعمل على إكسابها للطفل بالاعتماد على طرائق، و أساليب تربوية معينة، ففي تعليمها للطفل تغرس فيه القيم، و المعايير السائدة في المجتمع حتى تُعده لأن يعيش حياة اجتماعية ناجحة بين أفراد الجماعة، فمن بين القيـم التـــــي يكتسبها الطفـــل القيم البيئية ،و الأخلاقيـة، و المرورية...الخ، فيستوعبها، و يكتسبها سواء بطريقة شعورية واعية، أو غير واعية، بالاعتماد على أساليب تربوية تنشيئية معينة، و التي قد تساهم في بناء مدركات معرفية ذهنية مغلوطة، أو مشوهة لدى الأبناء خاصة في مرحلة الطفولة".[2]

"و إسهامات الأسرة في مجال الوعي المروري يمكن ملاحظتها من خلال تعليم الأبناء الالتزام بأنظمة المرور، و القوانين المنظمة له، و كذلك الالتزام الذاتي من قبل الآباء أنفسهم بالأنظمة المرورية، و قوانينها يسهم بشكل أكبر غرسها في الأبناء، كربط حزام الآمان، و التقيد بأخلاقيات الطريق، و الاهتمام بنظافتها، و ذلك بعدم رمي المخلفات بها، و عدم تجاوز السرعة المحددة، كل

---

[1] مريم أحمد السيد، مرجع سبق ذكره، ص 210.

[2] بوبيدي لامية، **دور مؤسسات التنشئة الاجتماعية في اكساب الثقافة المرورية للأطفال المتمدرسين، دراسة ميدانية على عينة من الأطفال المتمدرسين في الصف (الثالث، الرابع، الخامس ابتدائي) بمدينة قالمة**، مجلة الدراسات و البحوث الاجتماعية، جامعة الشهيد حمة لخضر–الوادي/ الجزائر، العدد 10، مارس 2015، ص 128.

ذلك و غيرها يسهم في تذويب السلوكات الصحيحـــة في الطفل أثناء تعاملـــــــه مـــــع الطريق، و مستخدميه".[1]

"لذلك فمن واجب الأسرة تعليم، و تدريب أطفالها نظريا، و عمليا بقواعد المرور، و إرشادات المرور، و كيفية السير على الطريق، و عبورها و كيفية استخدام المركبات العامة، و الخاصة، فالإلمام المعرفي بقواعد المرور، و مستلزمات السلامة على الطريق لا يقل أهمية عن الجانب الخلقي، و القيمي، فالالتزام بقواعد المرور مـــن قبـــل السائـــق، و الماشي يفوق في أهميته المعرفة لهذه القواعد بحسب السلم القيمي، و الأخلاقي".[2]

لذلك يمكن القول بأن الأسرة باعتبارها الخلية الأولى التي يتلقى فيها الفرد التنشئة الاجتماعية، لها دورها في مجال تحقيق السلامة، و الوقاية من جرائم الطرقات، فنجدها تقوم بغرس مفاهيم التوعية المرورية في نفوس أفراد المجتمع على اختلاف فئاتهم، و على اختلاف أجناسهم، و ذلك حماية لهم من جميع مخاطر الطرقات، و لاسيما حوادث المـــــــرور التـــــي أصبحت تهدد أمن ،و استقرار الفرد، و المجتمع، فالأسرة هي البيئة التي ينشأ فيها الطفل، و يتعلم و يكتسب منها الأخلاق، و القيم التي تهيؤه للحياة داخل المجتمع، لذلك نجدها تقوم بتعليم الأطفال قواعد المرور المختلفة، و تدفعهم لتقليد آبائهم، و التقيد بأخلاقيات الطريق كربط حزام الآمان، و احترام قوانين ،و إشارات المـــــــــرور، و عدم تجاوز السرعة المحددة...الخ، فالأسرة تسعى جاهدة لتوفير أكبر

---

[1] عادل بن محمد الكندي، مرجع سبق ذكره، ص 09.

[2] خالد محمد الحياري و محمد أحمد الإبراهيم، **التربية المرورية لطلبة المدارس للفئة العمرية (12-18) عام**، المؤتمر الخامس للسلامة المرورية. الأردن. 2008، ص 07.

قدر من التوعية المرورية لأفرادها لتحقيق السلامة، و الوقاية من جرائم الطرقات، و ما تنتجه من مخلفات.

2.8. دور المدرسة في تحقيق السلامة المرورية:

"تعد المدرسة المؤسسة التربوية الثانية التي يلتحق بها الطفل في ســـن مبكرة، فيتلقى المعارف ،و العلوم في مختلف الميادين بالاعتماد على طرائق، و وسائط تربوية تساهم في تحقيق مختلف الأهداف، و الغايات المرجوة، و من أجل ذلك تخضع لتغيير، و تعديل دائمين في محاولة جادة للانسجام مع متطلبات الواقع، و معطياته المتغيرة، إن نجاح العملية التعليمية يتطلب توفر مختلف أطرافها بدءا بالمعلم وصولا إلى المتعلم، و مرورا بالمنهاج، فيعد المعلم ركيزة أساسية في العملية التعليمية، إذ أنه يعمل على تلقين المتعلمين مختلف المعارف، و العلوم بطريقـــة علميـــة ممنهجـــة، و منظمة وفقا لخطة مدروسة، كما يساعدهم على الإلمام بالمشكلات المرورية، و يعمل على أن يكون لديهم وعيا مروريا من خلال إكسابهم المهارات، و القيم، و المعارف المرورية اللازمة لذلك، فالمتعلمون يفترض تمتعهم بقدر كاف من الثقافة العامة، غير أن هذا الافتراض لا يتحقق في بعض الأحيان لدى كثير من المتعلمين الذين لا يهتمون بالأمـــور الثقافيـــة كالفن، و المرور، و غيرها من القضايا العامة، و لعل هذا ما يؤكد ضرورة إعداد معلمين في مجال التربية المرورية إعدادا خاصا، و ذلك لأن نجاح عملية إدخال مفهومات التربية المرورية في المناهج الدراسية مرتبط بإعداد القائمين على تدريسها".[1]

"المدرسة هي الصرح الذي يتلقى فيه الطالب العلوم، و التربية في مختلف المجالات، و لها دور مهم و فعال في تربية النشء، و تعليمـــه و تثقيفه، و على الجانب المروري يتمثل دور

[1] لامية بوبيدي، مرجع سبق ذكره ، ص ص131-132.

المدرسة في غرس آداب المرور في نفوس الطلبـــة، و احترام رجال المرور، كما أن من واجب المدرسة القيام بتثقيف الطلبة مروريا، و تعليمهم كيفية انتظار الحافلة، و كيفية الصعود، و النزول منها بالتنسيـــق، و التعاون مع الشرطة مما يشكل مساهمة فاعلة في نفوس الطلاب في تحقيق السلامة المرورية من خلال تعليمه أصول التصرف أثناء الصعود في المركبـــة، و النزول منهـــا ،و التصرف فيها أثناء تحركها، و تعليمه طرق الاستخدام الصحيح للطريق، و تجنب التصرفات الخاطئة التي تشكل خطرا على سلامته كعدم الانتباه أثناء العبور، أو اللعب في الأماكن غير المناسبة".[1]

"فمؤسسات التربية، و التعليم تأتي في طليعة المؤسسات المجتمعية التي يوكل إليها مهمة غرس المفاهيم المرورية، و اكتساب مهارات استخدامها لدى المتعلمين، و ذلك بوضع خطة متكاملة تشمل على مجموعة من الآليات لتحقيقها سواء أكان عن طريق تصنيفها في المناهج الدراسيـــة، أو عن طريق برامج التوعية المختلفة، لذا كان من الأهمية بإمكان غرس هذه المفاهيم لدى هؤلاء المتعلمين أبناء اليوم، و رجال المستقبل".[2]

"فالمدرسة لها دورا بارزا في تنمية الوعي بالسلامة المرورية، و إن اختلفت مسميات السلم التعليمي إلى أن دور المدرسة لا يفصله مسميات بل يتوجه إلى التخصصية، و العمق كلما زادت سنوات التعليم مرتبطا بالعوامل الفيزيولوجية، و العقلية، و النفسية التي يمر بها الطالب فلكل مرحلة

---

[1] مريم أحمد السيد، مرجع سبق ذكره، ص 210.

[2] حسن بن جابر بن علي الريثي، **درجة تضمين المفاهيم المرورية في كتب الدراسات الاجتماعية و الوطنية المطورة بالتعليم العام السعودي في ضوء مفاهيم التربية المرورية الدولية**، رسالة ماجستير، جامعة أم القرى/ المملكة العربية السعودية، كلية التربية، قسم المناهج و طرق التدريس، 2015، ص 04.

تعليمية لها مواضيع منهجية، و مميزات تعليمية خاصة بها، فالمؤسسات التعليمية بكافة مراحلهـــا، و أصنافها مطالبة بدعم جهود المؤسسة الاجتماعية التي تقوم بدورها بحل مشكلات المجتمـــع، و إزالة المعوقات التي تعترض سير حياة أفراده الطبيعية".[1]

"فمسؤوليتها مزدوجة حيث تتعلق بحماية حياتهم من ناحية، و بكيفية تعليمهم حماية أنفسهـم، و حماية الآخرين من ناحية أخرى، فتعليم السلامة المرورية لطلاب المدارس حظي باهتمام كبير في الدول المتقدمة صناعيا، و طبقت العديد من التجارب، و طورت نماذج مختلفة من المناهـــج، و المواد التعليمية".[2]

"فهي تعمل على تغيـير مفاهيم سلبية، و هدامة و تثبيت مفاهيم ايجابية بناءة لذا لها الدور الريادي في صناعة الثقافات علـــــى مـــر العصور، و نحن نتحدث عن تطور تكنولوجي هائل، و تطور تربوي في جميع الميادين العلمية، و كثرة الوفيات من جراء الحوادث المرورية دوليـــــا ،و إقليميا، و محليا ما تكلف الدولة من نفقات مالية لذا يرى بعض الباحثين أنه يجب تدريس مفاهيم السلامة المرورية التالية: الإشارات، و العلامـــــات الإرشاديـــــة، و الضوئية المرورية و مدلولاتها، السرعـــة، و الوقوف، و استخدام الأدوية، و القيادة، السرعة، و سلامة المرور، حزام الآمـان، الإطارات و أنواعها، القيادة في ظروف طبيعيـة متغيرة، الآثار النفسيـــة ،و الاجتماعية، و الاقتصادية لحوادث الطرق، كيفية تلافي الحوادث، التأصيل الشرعي للحوادث المرورية، أنواع الإصابات المرورية، أهمية صيانة السيارة بشكل دوري، الإطلاع على النماذج من الحوادث

---

[1] خليل مصباح الزيان، مرجع سبق ذكره، ص 41.

[2] عبد الله حامد عبد الله الخلف، مرجع سبق ذكره ، ص 60.

المرورية التي تعرض لها الشباب، الجهود المبذولة للحد من الحوادث المرورية، الاهتمام بالبيئة و الممتلكات العامة".[1]

"فبإمكان المدارس أن تساعد في نشر مفاهيم السلامة المرورية العامة، و احترام القوانين و الأنظمة، و خصوصا تلك المتعلقة بالسير، و ذلك عبر تنظيم الندوات ،و المحاضرات، و النشاطات داخل المدارس الخاصة و الرسمية، بالإضافة إلى تعميم مبادئ القيادة السليمة عند شباب الغد، و توزيع المناشير، و تعليق الصور داخل المدارس، و المطالبة بمناقشة مضمونها مع الأهل، و تنظيم الأبحاث و الدراسات المتعلقة بالمواضيع التي تدور في مجال السلامة العامة".[2]

"بحيث تسهم المدرسة بما تشمله من منظومة متكاملة تضم المقومات البشرية (معلمون و إدارة)، و مقومات مادية (المبنى و كل ما يشمله من احتياجات تعليمية) في تنمية الوعي المروري لدى الطلبة باعتبارهم اللبنة الأولى لبناء المجتمعات و تطورها، و يمكن أن يظهر إسهام المدرسة في غرس الوعي المروري من خلال مختلف الأنشطة المدرسية كالإذاعة المدرسية، و المسرح المدرسي، أو من خلال إقامة المحاضرات التوعوية، و الندوات، و ذلك بدعوة المختصين في مجال الأنظمة، و القوانين، و كيفية التعامل مع الطريق و مستخدميه".[3]

---

[1] خليل مصباح الزيان، مرجع سبق ذكره، ص 43.

[2] شربل علاَّم و آخرون، **السلامة المرورية في لبنان قانون السير بين ثغراته و سوء تطبيقه**، جمعية اليازا، لبنان، الجزء الثاني. 2017، ص 43.

[3] عادل بن محمد الكندي، مرجع سبق ذكره ، ص 09.

"لقد تطورت المناهج التعليمية لكنها أغفلت ضرورة إدراج مواضيع السلامة العامة، لذا أصبح من الضروري اليوم أن تسعى وزارة التربية الوطنية، و مجلس البحوث العلمية، للاستفادة من تجارب الدول المتطورة في إعداد مناهج حديثة حول الاهتمام بقضايا الوقاية من الحوادث، فالحكومة الفرنسية مثلا أدخلت مواضيع سلامة المرور ضمن المنهج التربوي لمدارسها، أي ضمن المواد التعليمية، فأدرجت في مادة العلوم الطبيعية مخاطر الكحول على جسم الإنسان، و مدى تأثيرها على السائق، كما أدرجت ضمن مواد التربية فصلا يعرف بقانون السير و إشاراته، و ضمن مادة الرياضيات ما هو متعلق بحسابات السرعة، و الطاقة الحركية، و تصاعد مسافة التوقف بحسب ارتفاع السرعة".[1]

فالمدرسة تلعب دورا فعالا في تنمية الوعي، و نشر السلامة المرورية، فهي تعمل على حماية أفراد المجتمع و ذلك بتعليمهم كيفية حماية أنفسهم، و حماية الآخرين من مخاطر حوادث المرور، كما تعلمهم بجميع التصرفات الصحيحة الواجب إتباعها من لحظة خروجهم من المنزل، و توجههم إلى المدرسة و العكس، فعليهم التحلي بتعاليم السلامة المروية، و وعيهم بمختلف المخاطر التي يمكن أن تصادفهم سواء أثناء تواجدهم في الطريق، أو أثناء تواجدهم داخل المركبة، لذلك تسعى المدرسة إلى تعليم طلابها مهارات التعامل مع هذا النوع من الحوادث من أجل تحقيق سلامتهـــم و سلامة غيرهم، كما ينبغي توفير مناهج تعليمية تدريبية في هذا الخصوص، و ضرورة إعداد معلمين مؤهلين في مجال التربية المروية، و ذلك من أجل إدخال مفهومات التوعية ،و السلامة المرورية في المناهج الدراسية.

---

[1] شربل علاَّم و آخرون، **السلامة المرورية في لبنان قانون السير بين ثغراته و سوء تطبيقه**، الجزء الثاني، مرجع سبق ذكره، ص ص 43-44.

3.8. دور الإعلام في تحقيق السلامة المرورية:

"تلعب وسائل الإعلام المقروء، و المسموع، و المرئي دورا هاما في توعية أفراد المجتمع من خلال المقالات العلمية، و الندوات، و التي يقدمها التلفزيون عن مخاطر السياقة المتهورة التي تؤدي بحياة الفرد و حياة الآخرين".[1]

"يعد الإعلام بمكوناته الثلاثة (المقروءة، المسموعة، المرئية) مادة ذات نطاق واسع تساعد في تنمية الوعي المروري لدى أفراد المجتمع، و يختلف الإعلام عن باقي مؤسسات الوعي المروري بأنه يخاطب جميع أفراد المجتمع بمختلف فئاتهم، و تركيباتهم الاجتماعية، و اختلاف توجهاتهم، كما أنها تساهم بما تتضمنه من برامج مختلفة في الدخول إلى عالم ذوي الاحتياجات الخاصة ،و مساعدتهم في تفهم الأخطار المحدقة بهم أثناء استخدامهم للطريق، و كيفية الوقاية منها".[2]

"فالمؤسسات الإعلامية تساهم في عرض المآسي الناتجة عن الحوادث المرورية، و خطورة ازديادها، و على ضرورة التقيد بأنظمة، و قوانين السير التي تؤدي إلى تخفيض عدد الحوادث و الإصابات و الضحايا، و يتم ذلك عبر طرح مشكلة حوادث المرور، و إثارة الحلول الممكنة لها، و السعي لتناول المسائل التي تهدد السلامة العامة في نشرات الأخبار، و عبر الصحافة المكتوبة ،و من خلال المقابلات و الندوات الإعلامية".[3]

---

[1] فاروق السيد عثمان، **دور الأسرة في نشر ثقافة السلامة المرورية**، حلقة علمية حول دور مؤسسات المجتمع المدني في التوعية المرورية من 06-10 أفريل 2013،الرياض،كلية التدريب،قسم البرامج التدريبية،2013،ص22.

[2] عادل بن محمد الكندي، مرجع سبق ذكره، ص 10.

[3] شربل علاَّم و آخرون، **السلامة المرورية في لبنان قانون السير بين ثغراته و سوء تطبيقه**، الجزء الثاني، مرجع سبق ذكره، ص 43.

"تنقل وسائل الإعلام الرسائل الإخبارية عبر الزمان، و المكان، و تقوم باستعراض الظروف المحيطة، و لهذا توصف بشكل عام بأنها أدوات تزيد قدرة الإنسان على فهم مجتمعه، و يقال إنها تزيد مقدرة الإنسان على التعامل مع واقعه بتوفيرها معلومات لم تكن تتواجد من قبـــــل الرسائل، و لهذا يجب أن تتكامل وسائل الإعلام المختلفة حتى تشارك جميعها في إحداث التأثير المطلوب مع الأخذ في الاعتبار جوانب القوة، و الضعف في كل وسيلة، و نظرا لاختلاف قدرات كل وسيلة إعلامية فإنه يقع على كاهل المخططين لحملات التوعية المرورية أن يضعوا في اعتبارهم عدة نقاط لاختيار الوسائل، و الأشكال الإعلامية المناسبة".[1]

"إن الإعلام يلعب دورا هاما، و حيويا في التوعية المرورية، و الوقاية، و لعل ما تسلكه الأجهزة الإعلامية من وسائل متعددة سواء المكتوبة مثـل الصحف، و المجلات، أو المسموعة مثل المذياع، و المحاضرات، و الندوات و غيرها أو المسموعة المرئية مثل التلفزيون، و السينما، و المسرح ... كل منها يسهم إسهاما فعالا في تحقيق الغايات الأمنية بكافة أبعادها وفقا لهذا التوضيح يتحدد دور الإعلام فـــي مجـال الأمـــن المـروري، و يمتد تبعا لامتداد رسالة الأمن في عالمنا المعاصر، و المعروف بالأخطار، و الآفات، و الظواهر الاجتماعية".[2]

"فهذه المؤسسات الإعلامية يمكن من خلالها نقل المعلومات، و المفهومات المرورية للمواطنين، و تبصيرهم بالمشكلة المرورية، و أثرها السلبي في صحتهم، و أموالهم وفق برامج مدروسة، فالإعلام بقدر ما فيه من حقائق صادقة، و معلومات منبثقة عن مصادر أمنية بقدر ما

---

[1] جاسم خليل ميرزا، **العلاقة بين الأجهزة المرورية و وسائل الإعلام: الأسس و المبادئ**، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، مركز الدرسات و البحوث. الرياض. 2008، ص ص 66-67.

[2] بن عباس فتيحة، مرجع سبق ذكره، ص 319.

يكون سليما قوي التأثير فعال الهدف، فتتمثل وظيفة الإعلام في تزويد المواطنين بالأخبار الصحيحة، و المعلومات السليمة التي تساعدهم على تكوين رأي صائب من المشكلة المرورية بحيث يعبر هذا الرأي تعبيرا موضوعيا عن وعي المواطنين، و اتجاهاتهم".[1]

"و لا شك بأن على وسائل الإعلام أن تضطلع بدور أساسي لتوعية المواطنين بمختلف فئاتهم من أجل درء المخاطر على الطرق، و خفض الوفيات، و الإصابات الناتجة عن الصدمات المروريـــة، و من ذلك توعية الرأي العام، و لفت انتباهه إلى قضية السلامة المرورية، و تسليط الضوء على واقعها، و فضح الانتهاكات، و المخالفات الجسيمة، و محاربة الفساد الذي يؤدي إلى سوء إدارة السلامة المرورية على كافة المستويات، و إتاحـــة المجال لضحـــايا حـــــوادث المرور ،و المتضررين منها للتعبير عن معاناتهم، و تثقيف المجتمع لتفادي الوقوع بحوادث مماثلة في المستقبل".[2]

"إن الأسلوب الذي تتناول فيه وسائل الإعلام عملية التوعية له قدر كبير من الأهمية، كما أنها يجب أن لا تعتمد على الأساليب المباشرة في عملية التوعية إلا في غرض أخبار حوادث المرور، و يجب أن تختار الرسائل الإعلامية القصيرة مكتملة المضمون، و أن تختار مفرداتها بما يتلاءم و ثقافة المتلقي لها، و العمل على بثها، و إذاعتها، و نشرها بشكل متكرر لأن التعزيز مهم جدا في عملية التغيير، و تشكيل السلوك الجديد، كما أن اختيار الألفاظ، و التعابير في رسائل

---

[1] محمد سعد الدين خيرو بيان، **التربية المرورية في التعليم**. مؤتمر التعليم و السلامة المرورية، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، مركز الدرسات و البحوث. الرياض. 11-13 ديسمبر 2006، ص15.

[2] جورج متني و عبد القادر قطرية، **الإعلام و السلامة المرورية في لبنان**، مؤسسة رينو و جامعة القديس يوسف في إدارة السلامة المرورية. لبنان. نوفمبر 2014، ص08.

التوعية المرورية يجب أن تكون مستمدة من قيم المجتمع، و أخلاقياته، و أن تكون مستوحاة من الكلمات الدارجة، و المفهومة لدى المجتمع بعيدا عن التكلف، و التصنع، و أن تشمل على استنهاض نوازع الخير عند الناس، و التركيز على قيمة الإنسان، و حياته أكثر من التركيز على الجوانب المادية المترتبة على الحوادث، و عليه فإن الرسائل الإعلامية يفترض أن تكون مدروسة ،و موجهة الوجهة الصحيحة لكي تسهم في تكوين الإنسان الصالح فكرا و سلوكا و ممارسة".[1]

في الأخير يمكن القول أن لوسائل الإعلام المختلفة دور هام و بارز في ميدان جرائم الطرقات، و يظهر ذلك من خلال ما تستعرضه هذه القنوات سواء المكتوبة أو المسموعة أو المرئية، فهي تعمل على توعية أفراد المجتمع بخطورة الظاهرة، و ما تنتجه من مخلفات، و ما لها من آثار نفسية، و اجتماعية، و اقتصادية، فنجد جميع وسائل الإعلام تنشر مختلف الحوادث المرتكبة خلال اليوم، و مخلفاتها، و ذلك من أجل تبصيرهم بمخاطر المشكلة المرورية، و أثرها السلبي على حياتهم، و من أجل خفض معدلات الوفيات، و الإصابات الناتجة عن ذلك.

4.8. دور المسجد في تحقيق السلامة المرورية:

"إن المسجد من أهم المؤسسات الاجتماعية التي يُعتمد عليها في توجيه، و إرشاد كافة أفراد المجتمع إذ يصبح من الضروري جدا استغلال حضور أهل الحي للمسجد لأداء الصلاة، و من ثم

[1] خالد محمد الحياري و محمد أحمد الإبراهيم، مرجع سبق ذكره، ص12.

تُلقى عليهم المحاضرات للتوعية، و التثقيف لمساندة رجال الأمن، و تبصيرهم بأن ذلك يعتبر واجبا دينيا ملزمين به".[1]

"تعد المساجد وسيلة تربوية، و إعلامية بامتياز لبناء المفاهيم، و الاتجاهات لـــــدى الأفـــراد، و الجماعات في أغلب المجتمعات الإسلامية، و غير الإسلامية، كما أنها معروفة في التاريخ البشري بالتأثير الكبير، و الفعال في التربية، و التعليم، عن طريق تغيير القناعات، و تنمية المهارات، و بناء سلوكيات جديدة، و تكوين المفاهيم، و الاتجاهات الصحيحة، فإنه يقع على عاتقها مسؤولية التربية، و التوعية المرورية لدى المجتمع، و أفراده من خلال تصحيح الاتجاهات الخاطئة، و ذلك بتعديل مساراتها و قياداتها لإرسائها على شواطئ الأمن المروري بمعناه الشامل".[2]

"فللمسجد دورا مهما في من خلال أنشطته التوعوية المتمثلة في المحاضرات، و الندوات لأصحاب العلم، و المشايخ، و التي تتم بصفة دوريـــــة، و ذلك بالتحذير من ارتكـــاب الجريمة ،و تجنب الأخطار المحدقة بأمن المجتمع، و عن الظواهر الإجرامية المستجدة، و التحذير منها، و

---

[1] عطية بن حامد بن عطية آل محفوظ الغامدي، **دور الشراكة المجتمعية في تحقيق التوعية الأمنية من وجهة نظر رجال الأمن و الأكاديميين بالعاصمة المقدسة**، رسالة ماجستير، جامعة أم القرى/ المملكة العربية السعودية، كلية التربية، قسم التربية الإسلامية و المقارنة، 2012، ص 72.

[2] إلياس بن عبد الله دكار، **دور المسجد في تنمية الوعي المروري و احترام الطريق و محاربة الانحرافات السلوكية في السياقة (دراسة تحليلية عملية)**، ملتقى دولي حول دور المؤسسات الاجتماعية في تنمية الوعي المروري لدى الشباب في الوطن العربي أيام 24-25 أكتوبر 2017، شبكة الألوكة، المركز الجامعي أحمد زبانة بغيليزان/ الجزائر، 2017، ص 02-03.

بث رسائل توعوية لأفراد الحي بنبذ كل من تُسول له نفسه العبث، و المســـاس بأمـــن البلد ،و استقراره".[1]

"آن الأوان أيضا أن تقوم المساجد تحت الرعاية السامية لوزارة الشؤون الدينية بعمل منشورات دينية تربوية توعوية بضرورة احترام قوانين المرور، كذلك احترام الطريق، و المحافظة على النفس البشرية، و تعليق الملصقات داخل المساجد، و أمام أبوابها ليستطيع الناس رؤيتها فـــي كل وقت، و حتى لا يغفلوا عنها، و هي من الطرق العملية التي يوصي بها علماء النفس، لأن العين هي الأداة الناقلة للعقل الواعي، و الذي بدوره ينقل الرسائل إلى العقل الباطن، الذي يقوم بغرسها داخله فيكسب الإنسان عادة، و سلوك، و أخلاق احترام قوانين المرور، و سلوكيات إيجابية تتعلق بقواعد السلامة الطرقية".[2]

من المعروف بأن المسجد يقوم بالتوعية، و التوجيه و الإرشاد لكافة أفراد المجتمع، و في جميع المواضيع، و من ثم يعتبر موضوع الأمن، أو السلامة، أو التوعية من المواضيع التي ينبغي على المساجد الاهتمام بها، و عرضها على الحاضرين بالمسجد و التنبيه لأهم المخاطر، وربطها بالناحية الدينية لكي يكون لها تأثير بليغ في نفوس الحاضرين.

---

[1] عطية بن حامد بن عطية آل محفوظ الغامدي، مرجع سبق ذكره، ص 75.

[2] إلياس بن عبد الله دكار، مرجع سبق ذكره، ص ص 14-15.

5.8. دور أجهزة المرور في تحقيق السلامة المرورية: (إدارة المرور (الشرطة)، المراكز المرورية الخاصة، مدارس تعليم السياقة).

"مما لاشك فيه أن لأجهزة المرور دور هام في مجال التوعية المرورية، و ذلك من خلال إدارات، و شعب، و أقسام، و وحدات السلامة ، و التي تتمثل مهمتها في الإشراف، و التنسيق مع الجهات ذات العلاقة في الجامعات، و المدراس و المؤسسات الحكومية، و الأهلية لتنفيذ برامج التوعية المرورية عن طريق إلقاء المحاضرات، و الندوات من قبل رجال المرور، أو رجال الأدب، و الفن، و و رجال الدين، خصوصا فيما يتعلق بمشكلة المرور و الحوادث، و ذلك لعرض هذه المشكلة التي تعاني منها المجتمعات على الجمهور، و تشمل أفراد الأسرة و الطالب بمدرسته، و الموظف بعمله، و السائق، و هذا لا شك سوف تنعكس آثاره على تحسين العلاقات بين رجال المرور، و أفراد المجتمع، و توطيدها خصوصا إذا عرف أفراد المجتمع أن رجل المرور وجد لخدمتهم، و مساعدتهم، و للمحافظة على أمنهم، و سلامتهم من عبث المستهترين".[1]

"تساهم أجهزة المرور (إدارة المرور (الشرطة)، المراكز المرورية الخاصة، مدارس تعليم السياقة) في تنمية الوعي المروري لدى أفراد المجتمع من خلال البرامج التوعوية، و ذلك بالتعاون مع الأجهزة الإعلامية المختلفة، و كذلك من خلال الاتصال مع المؤسسات المجتمعية المختلفة

[1] علي سعود السهلي، **دور الإعلام في معالجة المشكلات المرورية**، الدورة التدريبية حول تكامل العلاقة بين الأجهزة المرورية و الأجهزة الإعلامية خلال الفترة 15-19 مارس 2008، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، مركز الدرسات و البحوث. الرياض. 2008، ص 09.

كالمدرســـة أو الأسرة، و دور العبادة و غيرهما، و كذلك عقد المؤتمرات، و الندوات العلمية التي تبحث في الشأن المروري، و ما يتعلق به من قضايا تهم صحة، و سلامة المواطن".[1]

"يقع على عاتق الشرطة واجب أساسي في تحقيق السلامة على الطرق، و الحد من حوادث السير، فالشرطة هي صاحبة الصلاحية في تنظيم حركة المرور داخل المدن و القرى، و مراقبة صلاحية المركبات، و أهلية السائقين، و تواجد أفراد الشرطة على الشوارع، و الطرقات العامة يساهم في التقليل من السرعة، و يزيد من التزام السائقين بتعليمات السير، و بالتالي التخفيف من حوادث الطرق، كما أن انتشار أفراد شرطة السير خاصة قرب المفترقات الحيوية، و الشوارع الكبيرة، من شأنه أن يساهم في الحد من المخالفات التي يقوم بها السائقون، و أن يجبر المشاة على الالتزام بقواعد المرور".[2]

"فقادة أجهزة المرور يقع على عاتقهم العبء الأكبر من مسؤولية اتخاذ القرارات الإدارية الصحيحة و السليمة التي من شأنها الحد من وقوع حوادث الطرق، و الحد من ارتكاب المخالفات المرورية التي تؤدي بدورها إلى وقوع العديد من الحوادث، و الإعداد لبرامج التوعية المرورية للوقاية من وقوع حوادث المرور التي تمر بنفس الظروف، و العوامل المماثلة".[3]

---

[1] عادل بن محمد الكندي، مرجع سبق ذكره، ص 09.

[2] الهيئة الفلسطينية المستقلة لحقوق المواطن، **تقرير حول السلامة العامة على الطرق الفلسطينية**، سلسلة تقارير خاصة (09). فلسطين. 2001، ص 03.

[3] عمرو صلاح الدين جمجوم، **التوعية المرورية و أثرها في تقليل الحوادث**، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، مركز الدرسات و البحوث. الرياض. 2005، ص 209.

"تسعى الهيئات الأمنية من درك وطني، و أمن وطني إلى أداء مهامها، و تطبيق إستراتيجيتها للحد من تفاقم ظاهرة حوادث المرور، فالقيادة العامة للدرك الوطني تركز في سياستها لمكافحة الحوادث على تكوين الفرد باعتباره أهم عامل في التوعية، و الوقاية المرورية، و إعادة رسكلة العاملين في الميدان لضمان مواكبة التطور العملي، و التكنولوجي خصوصا فيما يتعلق بالمعدات و التجهيزات، فيما تبقى التوعية، و الردع الدعامة الرئيسية التي تعتمد عليها المديرية العامة للأمن الوطني في إستراتيجيتها لمكافحة حوادث المرور بصفة عامة فضلا عن التشجيع على اللجوء إلى أساليب أخرى من شأنها دعم السلامة المرورية، كوضع الممهلات وفق الشروط، و المعايير الصحيحة، فالأجهزة الأمنية تنظم المرور عن طريق الإعلام المروري، و اعتماد مخططات السير بأساليب فنية، و علمية، و انتهاج عملية ردعية، و متوازنة".[1]

"فدور مدارس تعليم القيادة، و المدربون في تحقيق السلامة المرورية يظهر في أن معظم الدول المتطورة ينظر إلى تدريب السائق على أنه شرط أساسي من شروط الحصول على رخصة القيادة، إن اكتساب مهارات، و تصرفات أفضل في القيادة من شأنها أن تحدث فرقا كبيرا في عملية خفض القتلى، و إن المهارة في القيادة شرط أساسي يمكن تحقيقه أو اكتسابه مع الزمن، فضلا على أن السائق يحتاج إلى ذهنية سليمة في طريقة التفكير (التعامل اللائق مع الآخريـــن، تجنب الكـــحول، و المخدرات، تفادي الإرهاق، و اختيار السرعة المناسبة و غيرها)".[2]

---

[1] بن عباس فتيحة، مرجع سبق ذكره، ص 112.

[2] شربل علاَّم و آخرون، **السلامة المرورية في لبنان قانون السير بين ثغراته و سوء تطبيقه**، الجزء الثاني، مرجع سبق ذكره، ص 48.

"فهناك عدة عناصر أساسية تتعلق بسلامة، و فعالية القيادة للمركبة، منها المهارة، اليقظة، بعد النظر، المعرفة الجيدة، و الحكمة، إن لمدارس تعليم القيادة دور هام في تهيئة سائقين مدربين بشكل جيد ليس فقط من أجل اجتياز امتحان القيادة بنجاح، و إنما للاستمرار في القيادة السليمة المميزة بشكل دائم، و على مدربي القيادة أن يكونوا قادرين على مزج التدريب النظري، و العلمي لطلابهم بشكل حرفي، لذلك يجب على السلطات المختصة أن تتأكد من أهلية مدربي القيادة الحاليين لهذه المهمة، من أجل حصولهم على الرخصة، يجب أن يجتازوا بنجاح دورة تدريبية من قبل هذه السلطات يتم بموجبها تأهيلهم على مركبات من نفس الفئة التي سوف يقومون هم بتدريب الآخرين عليها، يتم بعد ذلك إدراج أسمائهم في سجل مدربي قيادة المركبات".[1]

و يمكن للأجهزة المرورية أن تسهم في التوعية المروية من خلال: [2]

1. "المشاركة الفعالة في الندوات، و الملتقيات و الأيام الدراسية التي تنظمها القطاعات المعنية بقضايا المرور كوزارات التربية، و الصحة و النقل و المواصلات.
2. تقديم المساعدة للطلبة، و الباحثين في ميدان المرور.
3. الاستفادة من وسائل الإعلام و الاتصال و المؤسسات في نشر الوعي بين المواطنين.
4. إقامة علاقات طبية بين رجال المرور، و المواطنين أساسها الفهم المشترك لواجبات رجل المرور، و رسالته الذي يرتكز دوره الأساس على إسداء النصح، و الحماية أكثر من تطبيق العقوبات التي نص عليها بحق المخالفين لأن الثقة بين رجال المرور، و المواطنين

---

[1] شربل علاَّم و آخرون، **السلامة المرورية في لبنان قانون السير بين ثغراته و سوء تطبيقه**، الجزء الثاني، مرجع سبق ذكره، ص 48.

[2] محمد سعد الدين بيان، **التربية المرورية مدخل في إعداد المعلم**، مرجع سبق ذكره، ص ص 94-95.

هي السبيل الوحيد لتحقيق أهداف رجال المرور، فالجمهور السلبي يعرقل عمل رجل المرور، و يقلل فرص نجاحه، كما يوقف تنفيذ أي مشروع، أو برنامج إعلامي.

5. تشكيل أصدقاء شرطة المرور حيث تحرص برامج التوعية بشكل دائم على ربط الإنسان و في مختلف المراحل العمرية، و تباين المستوى الاجتماعي و العلمي، بحركة التطور العلمي، و مواكبة التطور التقني للمركبة و الطريق.
6. دعوة المواطنين إلى التقيد بقواعد المرور، و آدابه بروح القناعة، و الشعور بالمسؤولية، لأنها السبيل الكفيل بالقضاء على الحوادث، و تفادي ما يترتب عليها من خسائر".

و في الأخير يمكن القول بأن أجهزة المرور تعتبر أساس السلامة المرورية، بحيث يقع على عاتقهم العبء الأكبر لتوعية أفراد المجتمع، و حمايتهم من مخاطر جرائم الطرقات، و تسعى هذه الهيئات على محاولة التقليل، و الحد من وقوع حوادث المرور و ذلك عن طريق توجيه، و إرشاد أفراد المجتمع من جهة، و ردعهم عن طريق فرض عقوبات في حالة ارتكاب أخطاء، أو مخالفات أو جرائم من جهة أخرى.

خلاصة الفصل:

يمكن القول من خلال الطرح السابق بأن السلامة المرورية أصبحت مشكلة معقدة على الطريق لها أبعادها المتنوعة، لذلك ينبغي تثقيف مستخدمي الطريق، و توعيتهم بأهمية تبني الأساليب، و الأنظمة التي تهدف إلى تحقيق السلامة المرورية بغية المساهمة في التقليل من الخسائر الاجتماعية، و الاقتصادية، و النفسية، و الإصابات، و الوفيات التي تخلفها حوادث المرور، فالتوعية بأنظمة المرور، و السلامة للسائقين، و مستخدمي الطريق أمرًا له فعاليته في الحد من الحوادث، و المخالفات المرورية، و ذلك من خلال تنمية الوعي المروري في نفوس المواطنين، فتمتع أفراد المجتمع بالتوعية المرورية له آثار مستقبلية من مختلف النواحي الحياتية، كما يساهم في تقليص إحصائيات حوادث السير، و بذلك فموضوع التوعية المرورية يحتاج إلى بذل مجهود مكثف ليشمل قطاعات المواطنين كافة، إذ أن الجميع يستخدمون الطريق ابتداءً من الأطفال حتى كبار السن، كما أنه يشمل المعوقين، و لذا ينبغي التركيز في التوعية على السائق ،و ذلك باعتباره الأساس في الحوادث المرورية.

الفصل الرابع: جرائم الطرقات.

تمهيد:

1. مفهوم حوادث المرور.

1.1. تعريف الحادث:

2.1. تعريف الحادث المروري:

3.1. تعريف الجريمة المرورية:

2. أنواع حوادث المرور.

1.2. حوادث الدهس.

2.2. حوادث الإصطدام(التصادم).

3.2. حوادث التدهور.

4.2. حوادث الإنزلاق.

5.2. حوادث حرائق السيارات.

3. العناصر الحاكمة للحوادث المرورية.

1.3. العنصر البشري (السائق).

2.3. المركبة.

3.3. الطريق.

4.3. البيئة.

4. المخالفات و العقوبات و الإجراءات الخاصة بحركة المرور.

1.4. المخالفات من الدرجة الأولى.

2.4. المخالفات من الدرجة الثانية.

3.4. المخالفات من الدرجة الثالثة.

4.4. المخالفات من الدرجة الرابعة.

5. العقوبات المقررة لمخالفي قانون المرور.

6. إحصاءات حوادث المرور في الجزائر.

7. الآثار المترتبة عن الحوادث المرورية .

1.7. الآثار الاجتماعية.

2.7. الآثار الاقتصادية.

3.7. الآثار النفسية.

4.7. الآثار الصحية.

5.7. الآثار الأمنية.

8. الأساليب الوقائية من الحوادث المرورية.

خلاصة الفصل:

تمهيد:

تمثل الحوادث المرورية معضلة عصرية فهي تقضي على أرواح الكثير من البشر ، و ينتج عنها الكثير من العاهات، و تتسبب في اتلافات هائلة للممتلكات العامة، و الخاصة،و بذلك أصبحت الحوادث المرورية تنافس الأمراض، و الأوبئة كمسببات للوفيات، كما يمكن الإشارة بأن هذه المشكلة هي انعكاس لسلوك أي مجتمع، و هو ما يعني أن الحوادث المرورية من حيث فداحتها، و ارتفاع معدلاتها في المجتمعات هي في واقع الأمر انعكاس لسلوك أفراد المجتمع نفسه، حيث تمثل الالتزام من عدمه بقواعد المرور، و الامتثال من عدمه للنظام، و القانون ككل، و هي بهذا الوضع تمثل، و بشكل كبير هاجسا، و قلقا لكافة أفراد المجتمع، و أصبحت واحدة من أهم المشكلات التي تستنزف الموارد المادية، و الطاقات البشرية، و تستهدف المجتمعات في أهم مقومات الحياة، و الذي هو العنصر البشري إضافة إلى مـا تكبده من مشـاكل اجتماعية، و نفسية ،و خسائر مادية ضخمة مما أصبح لزاماً العمل على إيجاد الحلول، و الاقتراحات، و وضعها موضع التنفيذ للحد من هذه الحوادث، أو على أقل تقدير معالجة أسبابها، و التخفيف من أثارها السلبية.

1. مفهوم حوادث المرور.

1.1. تعريف الحادث: "فالحادث عبـــارة عـــن تطور جزئي يتم معالجته ضمن إطــاره، و وفق منطلقه، و سياقه، و ثمة احتمال قائم دائما أن يتحول الحادث بشكل متعمد إلى أزمة".[1]

كما يمكن تعريفه بأنه "فعل مادي له تأثير سلبي على الفرد أو المنظمة، و يعبر عن شيء فجائي غير متوقع تم بشكل سريع، و انقضى أثره فور إتمامه، و لا تكون له صفة الامتداد بعد حدوثه الفجائي العنيف، بل تتلاشى آثاره مع تلاشي تداعيات الحدث نفسه، و لا تستمر خاصة إذا لم تكن هناك ظروف أخرى دافعة لهذا الاستمرار".[2]

يمكن القول بأن الحادث هو عبارة عن فعل فجائـــي يتم حدوثه دون تخطيط مسبق له، و يخلف آثارا مادية، و جسمية، و نفسية، و اقتصادية ...الخ علـــى أفراد المجتمع، و لا يتميز بالديمومة.

---

[1] أديب خضور، **الإعلام و الأزمات**، أكاديمية نايف العربية للعلوم الأمنية، مركز الدراسات و البحوث. ط1. الرياض. 1999، ص 08.

[2] فريد عيشوش، **أزمة حوادث المرور و الاستراتيجية الاتصالية للمديرية العامة للأمن الوطني (حوادث المرور لعامي 2009/2008 نموذجا) دراسة وصفية استطلاعية**، رسالة ماجستير، جامعة الجزائر 03، الجزائر، كلية العلوم السياسية و الإعلام، قسم علوم الإعلام و الاتصال، 2010/2009، ص 53.

2.1. تعريف الحادث المروري:

"هو كل الإصطدامات التي تقع في الطرقات أوفي الطريق المفتوح للسير العمومي، و قد تخلف ضحية، أو عدة ضحايا من قتلى و جرحى، و كانت على الأقل سيارة واحدة متورطة فيه، و هو كل واقعة تحدث من جراء اصطدام سيارة بسيارة أو براجل أو بشيء آخر، و يكون ذلك بسبب ممارسات، و تصرفات خاطئة من طرف السائقين، و ينتج عنها خسائـــر ماديـــة ،و بشرية، و نفسية".[1]

"كما يمكن أن ينجم عنها خسارة في الممتلكات بدون قصد، و بسبب المركبات، أو حمولتها أثناء حركتها، و يدخل ضمن ذلك حوادث الاحتراق أثناء حركة المركبة على الطريق العـام، و هو كل ما يحدث للمركبة أو يحدث فيها أثناء سيرها مما ينتج عنه إزهاق فـــي الأرواح ،أو إصابات في الأجسام أو خسائر في الممتلكات، و يستثنى من ذلك الحوادث المتعمدة حيث تعد من الجرائم، و كذلك ما يحدث للسيارة أثناء وقوفها في الأماكن المخصصة لوقوفها فهي جميع الحوادث التي ينتج عنها إزهاق للأرواح، أو إصابات في الأجسام أو خسائر في الأموال، أو جميع ذلك من جراء استعمال المركبة".[2]

---

[1] محمد عيسى، **حوادث المرور و علاقتها ببعض أبعاد الشخصية**، الملتقى الوطني الأول حول "حوادث المرور بين مستعملي الطريق و تنظيم المرور" يومي 25/24 أفريل 2013، سيكولوجية مستعمل الطريق، جامعة الحاج لخضر باتنة/ الجزائر، 2013، ص 27.

[2] عبد الله حامد عبد الله الخلف، مرجع سبق ذكره ، ص22.

و عليه يمكن الإشارة إلى أن "حادث المرور يعكس الفعل الخاطئ الذي يصدر دون قصد سابق، أو عمد و ينجم عنه أضرار، أو خسائر للممتلكات العامة أو الخاصة بسبب استخدام المركبة، أو حمولتها أثناء سيرها في الطريق العام".[1]

مما سبق يمكن القول بأن حادث المرور هو كل فعل أو اصطدام يحدث من دون تخطيط مسبق له، يخلف خسائر مادية، و معنوية وخيمة على الفرد، و على المجتمع.

"و يعرف الحادث المروري على أنه واقعة تحدث بدون توقع و بدون تدبير سابق بسبب توفر ظروف معينة يحتمل وقوعها و ينتج عنها نتائج سيئة، و غير مرغوب فيها".[2] "و لتحديد ماهية الحادث، و تصنيفه في نطاق حوادث المرور أو خارجها، يمكن التوصل إلى أعداد أنماط، و أماكن وقوع الحادث، و تعيين النقاط السوداء التي غالبا ما تقع فيها الحوادث، و اتخاذ الإجراءات المناسبة للحد منها، بالإضافة إلى تحديد عدد القتلى، و المصابين، و تقدير قيمة الخسائر المترتبة عنها".[3]

"و ما يميز هذه الحوادث هي صفة اللاإرادية، أو غير العمدية، و أنها تقع بسبب الإهمال أو الرعونة، أو عدم الاحتياط، أو عدم مراعاة للقوانين، و اللوائح و الأنظمة ،أو بسبب

---

[1] معن خليل العمر، **التنمية الاقتصادية و الاجتماعية و انعكاساتها على حوادث المرور**، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، مركز الدراسات و البحوث. ط1. الرياض. 2006، ص 123.

[2] صبيحة نعمة ضهد، مرجع سبق ذكره، ص 642.

[3] شربل علام و آخرون، **السلامة المرورية في لبنان: "تطوير قانون السير، الاستفادة من التجارب الدولية**، الجزء الأول، مؤسسة الأبحاث العلمية، جمعية اليازا للنشر و التوزيع، لبنان، [د ط]، 2007، ص ص 21-22.

ظروف الطريق، و جميع الحوادث التي تقع على أو من المركبة، و هي في حال سير تعد حوادث مرور يقوم بالتحقيق فيها رجال المرور، أما الحوادث التي تقع بسبب أو على المركبة و هي في حالة توقف سواء في الأماكن المخصصة لها بالشوارع العامـــــــة أو الجراجـــات أو الأحواش أو الورش أو أي توقف لا تكون في السيارة في حالة سيــر أو تأهب للسير فإنها لا تدخل اختصاص المرور، و كذلك إذا تبين من التحقيق أن الحادث ينطوي على جريمة عمدية فإنه لا يدخل أيضا في اختصاص المرور".[1]

و من جهة أخرى تعرف منظمة الصحة العالمية حادثة المرور "بأنها واقعة غير معتمدة ينتج عنها إصابة ظاهرة، أما اللجنة الاقتصادية الأوروبية التابعة لهيئة الأمم المتحدة تعرف الحادث المروري من خلال العناصر التالية: أن يحدث في الطريق العام، أن ينتج عنــه وفاة أو إصابة شخص أو أكثر، أن تشترك فيه إحدى المركبات المتحركة على الطريق".[2]

و عليه يمكن القول بأن حوادث المرور هي كل اصطدام لاإرادي تكون المركبة عنصر أساسي فيه ينجم عن هذا الحادث أضرار وخيمة تصل لدرجة إزهاق للأرواح، و إعاقات مستديمة بغض النظر عن الخسائر المادية، و الاقتصادية ...الخ.

---

[1] عبد الله حامد عبد الله الخلف، مرجع سبق ذكره، ص 22.

[2] رحيمة حوالف، مرجع سبق ذكره، ص 104.

3.1. تعريف الجريمة المرورية:

"تعرف الجريمة المرورية على أنها كل سلوك إنساني غير مشروع في قانون المرور، يصدر من قائد أو مالك المركبة، يُعرض المصالح الجوهرية لأفراد المجتمع للخطر–سواء كان إيجابيا أم سلبيا– حدد له المشرع المروري جزاءا جنائيا، و من هذا التعريف يمكن استخلاص الخصائص المميزة للجريمة المروية، و هذه الخصائص تتمثل في السلوك الإنساني، و هو إما أن يكون صادرا عن الشخص قائد المركبة أثناء قيادة المركبة، أو مالكها، و أن يكون هذا السلوك غير مشروع، أي أن المشرع قد جرم هذا الفعل، أو هذا السلوك في نصوص قانون المرور، لما في هذا السلوك من تعريض المصالح الجوهرية لأفراد المجتمع للخطر ذلك بالإضافة للجزاء الجنائي الذي قرره المشرع حتى يتم التعرف على الخصائص الأساسية للجريمـــة المروريـــة، و العناصر التي تميزها عن غيرها، كالمركبة، و قائد المركبة، و الطريق".[1]

و عليه يمكن القول بأن الجريمة المرورية تحدث نتيجة الخطأ أو بفعل فاعل، و يقرر لها المشرع الجزائري عقوبات في قانون المرور، و ذلك لما يخلفه هذا الفعل من مخاطر على حياة أفراد المجتمع من جهة، و ما يلحقه من أضرار بمصالحهم من جهة أخرى.

---

[1] سعيد أحمد علي قاسم، **الجرائم المرورية**، رسالة دكتوراه، جامعة الإسكندرية، مصر، كلية الحقوق، قسم القانون الجنائي، 2009، ص 63.

2. أنواع حوادث المرور.

هناك أنواع متعددة لحوادث المرور، يمكن حصرها على النحو الآتي:

1.2. حوادث الدهس:

"و يعرف حادث الدهس بأنه حادث اصطدام مركبة بأحد الأشخاص مباشرة، فحادث الدهس يختلف عن حادث المرور الناتج عن اصطدام مركبة بمركبة أخرى ينتج عنه إصابة، أو وفاة إنسان، فهذا الأخير قد يكون حادث تصادم أو انزلاق أو حريق سيارة و حوادث الدهس من الحوادث الأكثر خطورة".[1]

"و يعرف حادث السير بأنه حادث اصطدام مركبة بكائن حي مباشرة، سواء أكان إنسانا أم حيوانا، و قد يقع حادث الدهس بعد اصطدام المركبة بإحدى الممتلكات المتواجدة على الطريق أولا، ثم انحرافها و دهس إنسانا أو حيوانا يتصادف وجوده على الطريق أثناء الواقعة، حيث أكان المدهوس حيوانا أم شخصا بالغا أم طفلا، فإن هناك أسبابا عديدة لوقوع هذا النوع من الحوادث، لعل أهمها هي: [2]

- عدم التقدير و قلة الانتباه، و اللامبالاة لمستعملي الطريق.
- عدم احترام إشارات المرور الضوئية من قبل السائقين، و المشاة.
- السرعة المفرطة و تجاوز حدها المسموح به من طرف السائقين.

---

[1] راضي عبد المعطي السيد، مرجع سبق ذكره، ص 51.

[2] بوجلال صونيا، مرجع سبق ذكره ، ص ص 07-08.

- عدم الالتزام بخط السير من قبل المشاة".

و يقصد به كذلك أنه اصطدام سيارة بإنسان، و من حالات هذا النوع:[1]

- "الرجوع بالسيارة إلى الخلف دون الانتباه لمن يكون خلفها من المشاة.
- الأطفال الذين يندفعون خلف الكرة إلى الشارع حيث تسير السيارات.
- الذين يعبرون الشوارع من غير أماكن العبور أو غير وقت العبور.
- الذين ينزلون من الحافلات قبل وقوفها".

"و هكذا فإن نتيجة حادث الدهس قد تكون مثل نتيجة أي حادث آخر من حيث إصابة أو وفاة إنسان، و يبقى الفرق بينهما في العلاقة بين المركبة، و المصاب، فهي في حادث الدهس علاقة مباشرة، و في الحوادث الأخرى تكون غير مباشرة، و لا ينفي توافر حادث الدهس اصطدام المركبة أولا بأية ممتلكات على الطريق ثم انحرافها، و دهس إنسان يتصادف وجوده على الطريق أثناء هذه الواقعة".[2]

و مما سبق يمكن القول بأن حادث الدهس له خاصية تميزه عن غيره من الحوادث، هي أن الاصطدام يتم بطريقة مباشرة بين المركبة، و الإنسان أو بين المركبة، و الحيوان مخلفا أضرار كالوفاة، أو الإعاقة.

---

[1] عبد الله حامد عبد الله الخلف، مرجع سبق ذكره ، ص 23.

[2] راضي عبد المعطي السيد، مرجع سبق ذكره ، ص 52.

2.2. حوادث الاصطدام(التصادم):

"حادث التصادم معناه ارتطام مركبتين، أو أكثر مع بعضهما، أو ارتطام مركبة مع عارض آخر على الطريق أو خارجه، و ينتج عنه خسائر في الأرواح أو الممتلكات، و حادث التصادم له صور، و أسباب مختلفة، فقد يقع التصادم بين مركبتين، أو بين مركبة، و دراجة بخارية أو هوائية، أو بين مركبة، و أحد العوارض أو الحواجز، و كل هذه التصادمات ينتج عنها خسائر في الأرواح، و الممتلكات في أغلب الأحيان، و التصادم بين مركبة، و أخرى قد يقع من الخلف أو من الأمام أو من أحد الأجناب كما قد يكون الاصطدام عموديـــــــا أو أثناء الدوران، و قد يكون بين مركبتين فقط أو متتابعا، أو غير متحرك أو غير متقابلا".[1]

"كما قد يحدث في حالة اصطدام السيارات عند تقاطع الطرق، و في حالات التجاوز، و في حالة توقف السيارة فجأة، و في حالات السير غير المستقيم بالسيارة، أو يحدث في حالة اصطدام السيارة بالحيوانات التي تعبر الطريق، و غالبا ما تقع حوادث الاصطدام بالحيوانات على الطرق الخارجية أي الطرق التي تربط بين المدن، و التي غالبا ما يتسبب فيها الجمـال ،و تكون نتائجها جسيمة قد تؤدي إلى هلاك السائق و تلف المركبة".[2]

"و بالتالي يتسبب هذا النوع من الحوادث في خسائر جسيمة، و تلفيـــــات في الممتلكـــــات، و الخطورة الشديدة التي يتعرض لها الأشخاص المصابين فيها مما يعود بأضرار، و آثار سلبية على المجتمع عامة، و لمواجهة هذا الخطر الناتج عـــن حوادث

---

[1] راضي عبد المعطي السيد، مرجع سبق ذكره ، ص 41.

[2] عبد الله حامد عبد الله الخلف، مرجع سبق ذكره ، ص 23.

التصـادم، و التي ترجع معظمها إلى سائقي السيارات يجب على هؤلاء الالتزام بكل تعاليم المرور، و القيادة السليمة و الصحيحة حيث إذا امتنع السائق عن السرعة المفرطة، و التزم بخط السير، و بتنفيذ القوانين، و التعليمات المرورية، لتراجع عدد حوادث التصادم التي يعاني منها المجتمع، بما يعود عليه بالأثر الإيجابي اقتصاديا، و اجتماعيا".[1]

و عليه يمكن القول بأن حوادث الاصطدام تشكل خطرا على الفرد، و ممتلكاته بحيث يتم اصطدام المركبة بأي شيء يعترضها سواء من الأمام، أو من الخلف أو من الجوانب ...الخ، مشكلا خسائر بالمركبة في حد ذاتها، أو بسائقها أو بالشيء الذي يعترضها.

3.2. حوادث التدهور:

"يعرف التدهور بأنه فقدان السيطرة على المركبة، أو انقلاب أو تدحرج سيـــــــارة أو مركبـــة و استقرارها على جانبها أو بشكل تكون فيه الإطارات إلى أعلى أو عودتها إلى وضعها الطبيعي مع وجود، أو عدم وجود أضرار بالأرواح أو الممتلكات أو بهما معا، و حوادث التدهور تعد من حوادث السير الخطيرة التي كثيرا ما ينتج عنها الوفاة، فحوادث الاصطدام قد تكون نتيجتها حدوث تلفيات في الممتلكات، و إصابات إلا أن التدهور الذي ينتج عنه انقلاب، أو تدحرج المركبة قد تنتج عنه إصابات دموية، و مميتة لركاب السيارة المتدهورة، و بصفة خاصة إذا عقب التدهور

[1] بوجلال صونيا، مرجع سبق ذكره ، ص 05.

اشتعال حريق في السيارة، و عدم تمكن الركاب من مغادرتها بسبب تلف الأبواب، و عدم قدرتهم على فتحها، و الخروج منها عند بداية اشتعال الحريق، و قبل استفحال أمره".[1]

"كما يحدث التدهور عندما يكون السائق يسير بسيارته على الجزء المعبد من الطريق، أو قريبا منه أو لا ينتبه السائق إلى حفرة في الطريق، أو يكون الطريق زلقا، و لا يخفف السائق من السرعـــــــة أو يُفاجأ بسائق، و هو يسير بسيارته بسرعة فيستعمل المكابح، أو يحدث تلف لأحد إطارات السيارة".[2]

و مما سبق يمكن تحديد السبب المباشر للتدهور، و المتمثل في عدم قدرة السائق على السيطرة على مركبته نتيجة لمجموعة من العوامل أهمها:[3]

- ✓ "انزلاق السيارة و خروجها عن مسارها بسبب تواجد أمطار، أو جليد أو ثلوج، أو شحوم زيوت أو حصى، أو رمال كثيفة على الطريق.
- ✓ السرعة المفرطة أو الزائدة، و خاصة في المنعطفات الحادة، و ظهور أي مفاجآت على الطريق مثل: الحيوانات البرية، الحفر، المركبات المركونة، و الأشغال على الطريق ...الخ.
- ✓ تعاطي المخدرات، و المسكرات من قبل السائق، أو تعبه، و حاجته للنوم (حالة النعاس) مما يجعله لا يستطيع السيطرة على تصرفاته، و ثقل قوة التركيز، و التقدير لديه.

---

[1] راضي عبد المعطي السيد، مرجع سبق ذكره ، ص45.

[2] عبد الله حامد عبد الله الخلف، مرجع سبق ذكره ، ص ص 23-24.

[3] بوجلال صونية، مرجع سبق ذكره ، ص 06.

- ✓ انفجار أو فقدان أحد الإطارات من الأسباب الشائعة لتدهور المركبات أثناء سيرها بسرعة عالية.
- ✓ أي خلل أو عطب مفاجئ في المركبة، أو عطل في أحد مكوناتها أثناء سيرها قد ينتج عنه انقلابها أو تدحرجها.
- ✓ الرجوع للخلف دون انتباه: غالبا ما تقع هذه الحوادث ليلا عندما تكون المنطقة المحيطة بالطريق مظلمة، و يعتقد السائق أن الطريق خلفه مستوٍ، و يصادف عند رجوعه للخلف منطقة منحدرة فتتدهور سيارته".

و عليه يمكن القول بأن حوادث التدهور هي الأخرى تشكل خطرا على الفرد، و مركبته، حيث لا يتمكن السائق من التحكم، و السيطرة عليها نتيجة لعدة عوامل موجودة في الطريـــق، أو في المركبة، أو تخص السائق حد ذاته ما يجعل المركبة تتدهور مخلفةً أضراراً بها، و مشكلةً خطورة على صاحبها.

4.2. حوادث الانزلاق:

"يعرف انزلاق السيارات باختلال توازنها أثناء السير، و يحدث عندما يقل تماسك إطارات السيارة مع سطح الطريق مما يجعل القوى الأخرى في السيارة غير متناسبة مع الضعف الذي طرأ على تماسك الإطارات مع السطح، و لذلك فإن السيارة تبدأ في الانزلاق أي

الخروج عن خط السير السليم أثناء السير للأمام أو الخلف، أو عند الدوران في أي اتجاه من الاتجاهات".[1] من أهم العوامل المسببة للانزلاق هي:[2]

- "وجود سوائل على سطح الطريق كالزيوت، و مياه الأمطار، و خاصة عند بداية سقوط الأمطار.
- ركود المياه على سطح الطريق في الحفر غير العميقة، و الأماكن المنخفضة مما قد يتسبب في الانزلاق السطحي لإطارات السيارات.
- قيادة السيارة بسرعة أكثر مما يتناسب مع حالة الطريق.
- الاستعمال المفاجئ، و العنيف للمقود، و الفرامل أثناء سير المركبة.
- نعومة سطح الطريق نتيجة المرور المستمر للسيارات عليه مما يفقده خشونته الأولية فيصبح أملسا، و زلقا".

و عليه يمكن القول بان حوادث الانزلاق تتمثل في خروج السيارة عن مسارها الصحيح بسبب اختلال توازنها نتيجة تساقط الأمطار، أو بسبب الزيوت المتواجدة على سطح الطريق، أو بسبب السرعة المفرطة على طريق غير مناسبة للسير...الخ.

---

[1] راضي عبد المعطي السيد، مرجع سبق ذكره ، ص 48.

[2] بوجلال صونية، مرجع سبق ذكره ، ص 07.

5.2. حوادث حرائق السيارات:

"تعد حرائق السيارات من ضمن الحوادث التي تؤثر في حركة السير إذ تتطلب اتخاذ إجراءات مرورية خاصة لمنع تفاقم الحادث، و امتـــداد آثاره الضـــــارة إلـــى الأشخـــاص ،و السيارات، و الممتلكات المحيطة بالسيارة، أو السيارات التي اشتعل فيها الحريق، و قد يمثل حريق السيارة حادث سير كما لو حدث الحريق نتيجة اصطدام، أو تدهور السيارة ،و ترتب على ذلك اشتعال الحريق فيها، و قد يمثل الحريق حادث قضاء و قدر كما لو احترقت السيارة نتيجة أحد العيوب الفنية، و قد يمثل واقعة جنائية إذا حدث بفعل فاعل أو غيره".[1]

و هناك أسباب عديدة لحدوث حرائق السيارات، و نذكر البعض منها في الآتي:[2]

- "عدم العناية، و الصيانة المستمرة للسيارة.
- الإهمال، و التدخين داخل السيارة إضافة إلى عبث الأطفال بها، و الرعونة، و سرعة القيادة.
- طريقة تصميم السيارة، و المواد التي تصنع منها كالبلاستيك الزجاجي سريع الاشتعال، و المواد التي تحملها، كالوقود، و البلاستيك، و الإسفنج ...الخ.
- حالة الطقس.
- عدم اتخاذ احتياطات أمنية مناسبة في المستودعات، و أماكن ركن السيارات".

---

[1] راضي عبد المعطي السيد، مرجع سبق ذكره ، ص 53.

[2] بوجلال صونية، مرجع سبق ذكره ، ص ص 08-09.

- "و السبب الشائع لحدوث حرائق السيارات تسرب الوقود من حيز الماكينة، أو حدوث خلل للدائرة الكهربائية في الكابلات خاصة كابل موتور بدء الحركة الذي قد لا يكون محميا فينصهر في الدائرة.
- و من أكثر الأماكن التي تندلع فيها الحرائق المحرك المـــازج أو الحـــارقة (55%)، ،و الأسلاك، و الفيوزات (35%)، باقي أجزاء السيارة (10%)".[1]

مما سبق يمكن القول بأن حوادث حرائق السيارات هي الأخرى كغيرها من الحوادث السابقة الذكر من حيث الخطورة، و الخسائر المخلفة حيث يتم اشتعال المركبة بفعل فاعل، أو بفعل عطب في أحد مكونات المركبة، أو بفعل ارتطامها بأشياء أخرى مخلفة أضرارا بها، و بما يحيط بها من ممتلكات الغير، أو مركبات أو أشخاص...الخ.

3. العناصر الحاكمة للحوادث المرورية.

"من بين عوامل حوادث المرور في الجزائر يأتي العامل البشري في الدرجة الأولى بمجموعة 18.77% ثم يأتي بعده التجاوز الخطير بنسبة 11.23% ثم بعده يأتي عدم احترام الأولويـة،و بعدها يأتي التغير المفاجئ للمسار دون الإشارة، ثم تأتي القيادة في حالة سكر، و بعدها يأتي عدم احترام التباعد الضروري بين المركبات، و هذه العوامل في مجموعها تشير إلى عدم احترام

[1] راضي عبد المعطي السيد، مرجع سبق ذكره ، ص 54.

التباعد الضروري بين المركبات، و هذه العوامل في مجموعها تشير إلى عدم احترام قوانين المرور بصورة عامة، و قلة الوعي المروري لدى كل من السائق و المواطن".[1]

"فالحادث المروري يتكون من ثلاث عناصر رئيسية هي السائق، و الطريق، و المركبة، و هناك من يرى أن جميع مسببات الحوادث سواء كانت أخطاء بشرية تسبب فيها السائق، أو أخطاء هندسية كان السبب فيها الطريق، أو أخطاء ميكانيكية كان السبب فيها المركبة، فإن جميع هذه المسببات نحصرها في عاملين رئيسيين هما: [2]

- **أسباب مباشرة:** تقدير السائق، خلفيات السائق، مهارة السائق، معلومات السائق، الزمن، السرعة، الحالة الصحية للسائق، الحالة العامة للسائق.
- **أسباب غير مباشرة:** حالة الطريق، حالة الجو، المشاة، التحكم في حركة المرور، تحليل أسباب الحوادث، التوعية المرورية، الدعم من الجهات ذات العلاقة، النظم المرورية، الأبحاث المرورية، التصميم الهندسي للسيارة، التصميم الهندسي للطريق، تطبيق أنظمة السير، إجراءات الرخص".

"فالمسؤولية عن حوادث المرور إذا يشترك فيها عادة ثلاث عناصر أساسيـــة: السائـــق، و السيـــارة، و الظروف المحيطة، و هناك درجات يتبين أن للسائق دورا كبيرا في الإسهام في حوادث

---

[1] أحسن مبارك طالب، **ورقة علمية مقدمة لندوة "معايير الأمن و السلامة للطرق الطويلة"**، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، مركز الدراسات و البحوث. الدوحة. 2012، ص 13.

[2] علي بن ضبيان الرشيدي، **مهارات محقق الحوادث المرورية و أثرها في نجاح القضايا المرورية أثناء التحقيق**، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، مركز الدراسات و البحوث. الرياض. 2007، ص ص 19-20.

المرور، أما السيارة، و الظروف المحيطة فهي قليلة جدا، و على المستوى الوطني (الجزائر) بالرجوع إلى إحصاءات هذه الحوادث المرورية التي وقعت خلال سنة 2008 يتبين أن الإفراط في السرعة يشكل السبب الأول في وقوعها".[1]

"و يستنتج مما سبق أن العوامل التي يتكون منها الحادث المروري هي ثلاثة عوامل رئيسية هي (السائق، الطريق، المركبة)، و أن هناك أسباب مباشرة، وأخرى غير مباشرة تساهم في إيجاد الحادث، و بذلك يمكن تحديد العناصر الأساسية (المكونة للحادث المروري) و هي: سائق، طريق، سيارة، أسباب مباشرة، أسباب غير مباشرة".[2]

و تفصيل ذلك على النحو التالي:

1.3. العنصر البشري (السائق):

"من الواضح أن الإنسان يلعب دورا هاما في حوادث المرور، ليس فقط باعتباره جانيا، أو مجنيا عليه، و لكن الأمر يتجاوز ذلك إلى التأكد على العنصر البشري باعتباره الذي يتولى تشكيل العناصر الأخرى كتعميم السيارة، و الطريق، و الجوانب الأخرى التي تتم في نطاقها القيادة غير أننا نهتم هنا بتوضيح الدور المباشر للعنصر البشري في وقوع حادثة المرور أي باعتبار الإنسان سائقا أدى سلوكه لوقوع حادثة المرور، أو باعتباره من المشاة، و من ثم فقد أدى سلوكـه لوقوع

---

[1] فريد عيشوش، مرجع سبق ذكره ، ص 79.

[2] علي بن ضبيان الرشيدي، **مهارات محقق الحوادث المرورية و أثرها في نجاح القضايا المرورية أثناء التحقيق**، مرجع سبق ذكره، ص ص 20-21.

الحادث، و في هذه الفقرة نهتم بالإنسان كسائق، و بطبيعة أداءه و دوره في وقوع حوادث المرور، و قد يسبب السائق الحادثة لأسباب بيولوجية، و سيكولوجية خالصة ترتبط بشخصه، أو لأسباب تتعلق بمهارته، أو لأنه يمر بظروف استثنائية شكلت إطارا لوقوع الحادثة".[1]

"فقد أكدت الدراسات أن العامل البشري يعتبر المسبب الأول في حوادث السير حيث بلغت 78.89% لسنة 2005، فعدم الالتزام بقواعد السير، و السلامة المرورية كالسرعة في قيادة المركبة، و التهور من خلال المناورات الخطيرة، و عدم احترام الأولوية فضلا عن لامبالاة الراجلين بالحيطة، و الحذر بالإضافة لضعف عملية التكوين (فالحصول على رخصة سياقة في الجزائر لا يعني أن صاحبها قادر على السياقة".[2]

"فالعامل البشري مسؤول بدرجة كبيرة على حوادث المرور كونه المتسبب الرئيسي في وقوعهـــا، و لأن المشي هو أحد طرق التنقل المستخدمة بشكل واسع إلا أن المساحات المخصصة للمشاة قد تقلصت تاركة المجال للمركبات التي أصبحت بحاجة إلى أماكن واسعة، كما أن بعض تصرفات المشاة كعدم احترام إشارات المرور، و عدم السير على الرصيف تؤدي إلى المخاطر الشديدة".[3]

"إن السائق هو المحرك للمركبة لهذا فهو أهم العناصر المسببة في الحوادث المرورية، و لقد أثبتت التقارير في عدد من الدول، و خاصة الولايات المتحدة الأمريكيـــة أن دور العنصـــر البشـــري

---

[1] سيد عباس علي، **حوادث المرور بمصر-2 المتغيرات المؤثرة في حوادث المرور بمصر (الإنسان، المكان، الزمان)**، جامعة أسيوط، مصر، كلية الهندسة، قسم العمارة، مارس 2009، ص 488.

[2] رحيمة حوالف، مرجع سبق ذكره ، ص 104.

[3] فريد عيشوش، مرجع سبق ذكره ، ص 78.

،و علاقته بالحادث كبير جدا، فهو المسؤول الأول عن الحوادث المرورية، و وجد أنه يشكل 85% من مجموع أسباب حوادث السير على الطرق، و ذلك ناتج عن السلوك البشري الذي ربما يتأثر بعدة عناصر أهمها عمر الفرد، و ثقافته، و خبرته في القيادة، و حالته الاجتماعية، كما أثبتت الدراسات أن عمر الفرد يلعب دورا أساسيا في سلوكياته، و تصرفاته كسائق، حيث وجد أن السائقين في عمر الشباب تزيد مخالفاتهم لقواعد، و أنظمة المرور مما ينتج عنه نسبة عالية من الحوادث بخلاف من هم أكبر منهم سنا".[1]

"فيعد سائق السيارة محور مشكلة المرور، فما من حادث مروري يقع إلا، و يكون أحد أطرافه سائق أو أكثر من سائقي السيارات، فحتى إذا كان هناك خلل في السيارة أو الطريق، أو خلل في تصرفات المشاة، أو بعض السائقين على الطريق، فإن اليقظة، و الوعي السليم، و الدراية، و الخبرة المرورية للسائق يمكن من خلالها معالجة هذا الخللن و اكتشافه أو مشاهدته، و من ثم يستطيع مثل هذا السائق الرشيد تلافي وقوع الحادث المروري، و الواقع أن إجراءات السلامة المرورية الكافية تؤدي إلى تلافي هذا الخلل من خلال التوعية المرورية السليمة، و التدريب".[2]

"يعتبر الإنسان المسبب الرئيس لكثير من الحوادث نظرا للدور الذي يقوم به عند تعامله مع عناصر العملية المرورية، أما أهم السلوكيات ذات العلاقة بالحوادث فكانت السرعة، و التجاوز في المنحنيات، و الطرق الضيقة، و التجاوز الخاطئ، و تغيير المسار دون إشارة، و الانشغال خلال

---

[1] جمال عبد المحسن عبد العال، **الحوادث المروري و العناصر الحاكمة لها**، الندوة العلمية 40، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، مركز الدراسات و البحوث. الرياض. 1997، ص24.

[2] راضي عبد المعطي السيد، مرجع سبق ذكره ، ص ص 57-58.

القيادة، و الانطلاق المفاجئ، و السباق مع السيارات الأخرى، و قطع الإشارة الحمراء، و التجاوز من اليمين".[1]

"و يقصد بخطأ العامل البشري ما يرتكبه السائق من أخطاء أثناء القيادة سواء اتخذ هذا الخطأ صورة التهور، أو السرعة أو عدم التقدير، أو عدم الالتزام بالقواعد، و التعليمات المنظمة للسير، فالتصرف الذي يقوم به السائق، و الذي يؤدي إلى وقوع الحادث يمكن أن يكون تصرفا إما إيجابيا أو سلبيا إيجابيا كأن يقوم بتصرف ما وفقا لقانون السير، و أصول القيادة، و بالرغم من ذلك يقع الحادث، سلبيا كأن يمتنع عن القيام بما كان يجب عليه القيام به من تصرفات منطقية لمنع حصول الحادث، على الرغم من تعدد الأسباب المؤدية إلى وقوع الحوادث".[2]

"و يشتمل العنصر البشري كذلك على المشاة، و هم الأفراد، و الجماعات الذين يستخدمون الشـــوارع، و الطرقات سيرا على الأقدام، و كثيرا ما يقع الحادث المروري نتيجة خطأ من المشاة أثناء عبور الطريق في الأماكن المخصصة للعبور، أو عندما يكون الطريق مفتوحا للسيارات ،و ممنوعا على المشاة تقع من الأطفال، و كبار السن، و النساء، و المرضى نتيجة عدم تقديرهم السليم لكيفية، و وقت عبور الطريق".[3]

---

[1] علاء عبد الرحمن البكري، **التحليل العلمي للمعطيات و منهجية إعداد الاستراتيجيات في مجال سلامة المرور**، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، مركز الدراسات و البحوث. ط1. الرياض. 2006، ص 102.

[2] شربل علام و آخرون، **السلامة المرورية في لبنان: "تطوير قانون السير، الاستفادة من التجارب الدولية**، الجزء الأول، مرجع سبق ذكره، ص 28.

[3] راضي عبد المعطي السيد، مرجع سبق ذكره ، ص 65.

"و يعتبر السائق المسؤول الأول بصرف النظر عن تلك الأسباب، و تعد الأسباب المرتبطة بالعامل البشري من أكثر الأسباب التي يصعب تحديدها عند تحليل الحادث تكمن الصعوبة في عدم امكانية إعادة السيناريو للتحقق من نوع الخطأ الذي ارتكبه السائق، و قد قدمت نظرية إعادة بناء حوادث المرور الكثير في هذا المجال، حيث يتم على أساسها وضع تصورات للأخطاء التي يكون قد ارتكبها السائق، و التي أدت إلى حصول الحادث".[1]

"إن الأطفال و المشاة هم الأكثر عرضة لهذه الحوادث لقلة إدراكهم بالخطر، كما أن للسائقين دور في هذه الحوادث لما يخضعون له من تأثيرات مختلفة، إما بسبب تصرفاتهم الطائشة و اللامسؤولة، أو لحالتهم النفسية التي تلعب دورا كبيرا في مجريات الحركة المرورية، مثل السهو، و التعب، و القيادة تحت تأثير الدواء المخدر، أو الخمر، و الشباب هم الشريحة الأكثر مسؤولية في التسبب في الحوادث المرورية، و يرجع ذلك إلى عوامل مختلفة منها حداثة الحصول على رخصة القيادة بالإضافة إلى تساهل بعض مدارس السياقة في منح رخص القيادة و فترة التكوين".[2]

و يصنف الباحثون العوامل البشرية المسببة للحوادث المرورية فيما يلي:

- **العمر:** "فقد أكدت منظمة الصحة العالمية أن أعمار ضحايا الحوادث المرورية تأتي على قمة العوامل التي تزيد من درجة خطر وقوع الحادث، فالمعروف علميا أن الأداء الميكانيكي، و الحسي مثل الزمن المطلوب للتفاعل مع الحدث، و قوة إبصار العين يعد

---

[1] شربل علام و آخرون، **السلامة المرورية في لبنان: "تطوير قانون السير، الاستفادة من التجارب الدولية**، الجزء الأول، مرجع سبق ذكره ، ص 28.

[2] فريد عيشوش، مرجع سبق ذكره ، ص 78.

من أهم الضروريات لقيادة آمنة للمركبة، لكن من الملاحظ أن هذا الأداء يبدأ في التدهور الحثيث فيزيد من خطورة الحوادث لدى المسنين بسبب تدهور السمع، و البصر، و النقص في دقة عمق الاستقبال الحسي البعدي، و وجود عيوب المجال الجانبي للبعد، و تدهور القدرة على سرعة التفاعل مع الخطر".[1]

"فقيادة السائق للمركبة قبل بلوغـــه السن القانونـــي يعد أهم أسباب وقوع الحادث المروري ،و ذلك لجهل السائق بأنظمة، و قوانين السير، و عدم قدرته على التحكم في القيادة عند تعرضه لأي عارض مفاجئ على الطريق، كما أن كبر سن السائق أيضا أحد أسباب الحادث المروري بسبب ضعف السمع، و الرؤية و إصابة السائق بالجهاد الجسمي نتيجة لضعف تحمله القيادة".[2]

و عليه يمكن القول بأن السن له دور مهم في ارتكاب حوادث المرور فنجد الفئة الأكثر إقبالا على ارتكاب الحوادث هي الفئات الأصغر سنا أي الذين يقودون السيارات دون ترخيص أي القيادة قبل بلوغ السن القانوني، و جهلهم بقانون المرور، أو الفئات الأكبر سنـــا بسبب نقص في السمع ،و البصر ...الخ.

---

[1] علي بن ضبيان الرشيدي، **مهارات محقق الحوادث المرورية و أثرها في نجاح القضايا المرورية أثناء التحقيق**، مرجع سبق ذكره، ص 21.

[2] عبد الله حامد عبد الله الخلف، مرجع سبق ذكره ، ص24.

❖ **الحالة الصحية:** و قد تزيد الحالة الصحية للسائق من خطر تعرضه للحادث، و تؤدي فجأة إلى فقدان سيطرته على السيارة مثل الأزمة القلبية المفاجئة".[1]

"بالإضافة إلى التعب، أو الإجهاد الذي يؤدي بالفرد إلى ضعف قدرته على التحكم السليم في القيادة مما قد يعرضه للوقوع في أخطاء يترتب عليها وقوع الحوادث،كما أن ضعف السمع، و البصر يؤديان إلى وقوع حوادث السيارات".[2]

يمكن اعتبار الوضع الصحي للسائق من الأمور المهمة التي تضمن له سلامته أثناء السير على الطريق فتعرض صاحب المركبة للإجهاد البدني نتيجة التعب من السياقة، أو السهر ليلا، أو نتيجة تدهور صحته المفاجئ كلها عوامل تجعل الفرد يفقد قدرته على التحكم في المركبة مما يؤدي به ذلك إلى ارتكاب حوادث مؤثرة، و مميتة.

❖ **الكحول و تأثيراته:** "إن السائقين المستهلكين للكحول لا يتسببون في قتل أنفسهم فقط بل يتسببون في قتل مستعملي الطريق الآخرين أيضا، و يبدو أن للكحول تأثير خاص على فئة الشباب أكثر من غيرهم، بحيث يزيد من حماسهم، و يرفع شعورهم بالنشاط، و الخفة

---

[1] علي بن ضبيان الرشيدي، **مهارات محقق الحوادث المرورية و أثرها في نجاح القضايا المرورية أثناء التحقيق**، مرجع سبق ذكره ، ص21.

[2] عبد الله حامد عبد الله الخلف، مرجع سبق ذكره ، ص 24.

،و حب التباهي، و التفاخر مع ظهور سلوكيات المغامرة، و التحدي، و تصل هذه السلوكيات إلى حدود الاعتداء على الآخرين، و خاصة باستعمال السيارة".[1]

"فهناك إجماع عالمي على خطورة تعاطي الكحوليات، و المخدرات من قبل سائقي المركبات، و قد أثبتت التجارب العلمية أن أوقية واحدة من الكحول تحدث زيادة في زمن رد الفعل العصبي بمقدار نحو (10%) عن الزمن المعتاد، و تزيد الأخطار الناجمة عن عدم التركيز، و الانتباه بمقدار (6%) تقريبا، كما تزيد الأخطاء الناجمة عن عدم تناسق، و صحة حركات عضلات الجهاز العصبي بنحو (60%) تقريبا.

العقاقير: تعتبر خطر يهدد القيادة الآمنة يأتي على قمتها الكوكايين، و الهروين، و عقار الهلوسة، و التي يؤدي إدمان هذه المواد إلى اتساع حدقتي العين بصفة دائمة مع عدم القدرة على مواجهة الضوء، و حدوث ارتخاء العضلة الهدبية داخل العين، مما يترتب عليه عدم القدرة على القراءة أو الكتابة بصورة طبيعية ... و كذلك قيادة السيارات".[2]

- **السرعة:** "تؤكد البحوث أن نسبة كبيرة من حوادث المرور ترجع أسبابها إلى جنون السرعة، و ذلك من خلال إظهار المهارة الخارقة في القيادة فيؤدي ذلك إلى وقوع حوادث المرور نتيجة اعتقاد البعض أن قطع المسافة في وقت أقل يدل على المهارة، و لعل من أهم العوامل النفسية لدى صغار السن المسببة للحوادث المرورية هي السرعة الزائدة، و التجاوز

---

[1] صالح العبودي، **العوامل النفسية لحوادث المرور**، الندوة العلمية حول التجارب العربية و الدولية في تنظيم المرور، مركز الدراسات و البحوث، الجزائر. 2009، ص 06.

[2] علي بن ضبيان الرشيدي، **مهارات محقق الحوادث المرورية و أثرها في نجاح القضايا المرورية أثناء التحقيق**، مرجع سبق ذكره ، ص 22.

في المنحنيات، و الطرق الضيقة و التجاوز بدون استخدام الإشارات، و تغيير المسار بدون استعمال الإشارات، و التسابق مع سيارة أخرى، و قطع الإشارات الحمراء، و عدم الوعي بالحوادث المرورية".[1]

- **العوامل النفسية و الاجتماعية:** "هناك علاقة بين الحالة النفسية، و الاجتماعية لقائدي المركبات، و مخالفات قواعد المرور المسببة للحوادث لدرجة أن هناك من صنفهم تحت اسم (القابلية للحوادث) حيث يمرون بفترات زمنية من أعمارهم تحت ضغط هذه العوامل تكون فيها غالبيتهم للتورط في الحوادث أعلى ما يكون من غيرها.
- **الممارسة و الخبرة بالقيادة:** تعتبر الخبرة الضعيفة بالقيادة سببا شائعا لوقوع حوادث الطرق، و في دراسة أجريت بالإمارات العربية وجد أن ثلث حوادث الطرق تعود إلى الإهمال، و عدم الانتباه".[2]

و عليه يمكن القول بأن العامل البشري هو العنصر الرئيسي في ارتكاب حوادث المرور، ذلك أن السائق هو المحرك للمركبة، و مسيرها على الطريق فأي خلل في استخدامها يعود إلى السائق في حد ذاته، هذا بالإضافة إلى بعض العوامل البشرية التي تتسبب في ارتكاب حوادث المرور كعمر السائق سواء كان كبيرا، أو صغيرا، فإن ذلك له تأثير بليغ زيادة على ذلك القيادة المسرعـــة ،و عدم احترام قواعد، و إشارات المرور بالإضافة إلى الوضع الصحي للسائق خاصة الأشخاص

---

[1] عبد الله حامد عبد الله الخلف، مرجع سبق ذكره ، ص 25.

[2] علي بن ضبيان الرشيدي، **مهارات محقق الحوادث المرورية و أثرها في نجاح القضايا المرورية أثناء التحقيق**، مرجع سبق ذكره ، ص 22.

الذين يعانون من الأزمات الحادة، و المفاجئة، و السكري، و ارتفاع ضغط الدم ...الخ، دون أن ننسى ما يقوم به الشباب من مغامرات خاصة في حالة سكرهم، و تعاطيهم للمخدرات، و الكحول فإن ذلك يزيد من خفتهم، و حماسهم أثناء القيادة، ما يشكل خطرا على حياته، و مركبته، و علـــى حياة الغير، و ممتلكاتهم.

2.3. المركبة:

"تعتبر المركبة العامل الوسيط في سلسلة العوامل المسببة للحوادث المرورية، و لا يمكن الفصل بين السيارة، و بين شخصية السائق، و يؤدي الإهمال بالسيارة، و عدم توفر مواصفات السلامة، و الصيانة إلى تدهور عوامل السلامة التي روعيت في تصميم السيارة، كما أن حجم السيارة له دورا بارزا في تحديد خطورة الحادث المروري".[1]

"فتعتبر المركبة من العناصر الرئيسية لتحقيق السلامة المرورية فلها علاقة مباشرة في مشكلة حوادث السلامة المرورية، و لها علاقة مباشرة في مشكلة حوادث المرور، فالزيادة الكبيرة، و السريعة في عدد المركبات شكل ضغطا كبيرا على الشوارع، و الطرقات، و على انسياب حركة المركبات، و الناس، و يجعل المركبات في الأطراف المباشرة، و المتسببة لحوادث السيارات في جميع دول العالم، و تساهم المركبة، و تتسبب بحوادث المرور عندما

---

[1] مقرن سعود مطني الرشيدي، **انعكاسات تعديلات أنظمة المرور على الحوادث من وجهة نظر العاملين في المرور و السائقين "دراسة ميدانية عللى منطقة حائل بالمملكة العربية السعودية"**، رسالة ماجستير، جامعة مؤتة، المملكة العربية السعودية، كلية العلوم الاجتماعية، قسم علم الاجتماع، 2010، ص ص 12-13.

تفقد التجهيزات المرورية للسلامة المرورية، أو تصبح غير صالحة للاستعمال، و إهمال فحص هذه المركبات الفحص الميكانيكي الشامل، و على فترات منتظمة".[1]

"فالمركبة هي الأداة للعملية المرورية، فجاهزية المركبة فنيا للسير على الطرقات، و حالتها الميكانيكية التامة الخالية من الأعطال تمثل أهم العوامل في السلامة من حوادث الطــرق، ،و رغم أن الإحصاءات العالمية تدل على أن نسبة الحوادث المرورية التي كان سببها عطل فني لا تتجاوز (1.5%-3.5%)، إلا أن خطورة الإصابات الناجمة عن مثل تلك الأعطال تشير إلى أهمية ذلك العامل، و تتلخص عيوب السيارة التي تؤدي إلى وقوع الحوادث المرورية بمايلي: (عدم إخضاعها للفحص الدوري- عدم مطابقتها للمواصفات، و المقاييس- عدم صلاحية مكابحها، و أنوارها، و إشاراتها، و مساحات المطر- عدم التأكد من سلامة الإطارات، و ضغط الهواء بها- الإهمال في صيانتها)".[2]

"فارتفاع حجم حظيرة السيارات يساهم في ارتفاع حجم حوادث المرور لأن سوق السيارات (الاستيراد) عرفت نموا كبيرا نظرا للتسهيلات التي اعتمدتها المؤسسات البنكية، و وكالات بيع السيارات المعتمدة، فقد زادت حاجة المواطن إلى اقتنائها نظرا لتطور وتيرة و سرعة الحياة، فالسيارات لم تعد إحدى صفات الثراء بل أصبحت تشكل ضرورة من ضرورات الحياة، و إحدى وسائل التنقل، فقد نجد عائلة واحدة تملك من 02 إلى 03 سيارات ما جعل

---

[1] ثقيل بن ساير الشمري، **الأسباب الموجهة للمسؤولية في حوادث المرور**، الدورة الحادي و العشرون لمؤتمر مجمع الفقه الإسلامي الدولي، منظمة التعاون الإسلامي، قطر، 2013، ص 08.

[2] علي بن ضبيان الرشيدي **مهارات محقق الحوادث المرورية و أثرها في نجاح القضايا المرورية أثناء التحقيق**، مرجع سبق ذكره ، ص 23.

الطرق تعج بالسيارات، و ما يفسر هذا الانتعاش هو تنامي ظاهرة شراء السيارات بالتقسيط عن طريق الحصول على قروض من البنوك، حيث أنه من بين 210 مليار دج التي تمثل إجمالي القروض الممنوحة من طرف البنوك بالنسبة لسنة 2007 خصصت 70 مليار دج لشراء السيارات، و هذا ما يشكل ارتفاعا في حجم الحظيرة الوطنية للسيارات التي تتجاوز 05 ملاين، و 500 ألف سيارة تخلف ما يقارب 400 قتيل سنويا".[1]

"تعد سلامة المركبة، و صلاحيتها للاستعمال من العناصر المهمة التي تحفظ سلامـة الفرد و الآخرين، و تقع مسؤولية صيانة المركبة على الفرد فهو المسؤول الأول، و الأخير عن سلامتها، و أن أي خلل ينتج عن إهمال صاحب المركبة فهو مسؤول عنه مسؤولية مباشرة، أما إذا كانت المركبة تخص ملكيتها مؤسسة عامة، أو خاصة فإن إدارة المؤسسة، و سائق المركبة مسؤولان عن سلامتها خاصة المركبات الخاصة بنقل الركاب، أو حافلات للنقل العام، و حيث أن المركبة يجب أن تفحص بكل عناية، و دقة و بصفة مستمرة، و أن يخضع قطاع النقل في كثير من الدول للرقابة و أنظمة شديدة".[2]

"في الواقع تعد المركبة هي الوسيلة التي بها تقع حوادث المرور، إلا أن العيوب التي توجد في المركبات، و تكون سببا في وقوع حوادث السير لا تمثل سوى نسبة (5%) بالنسبة للعنصرين الآخرين (العنصر البشري و الطريق)، فإنه لا يمكن تصور وقوع حادث سير بدون مركبة، و لكن ليس معنى ذلك أن كل حادث تكون المركبة طرفا فيه يعد حادثا مروريا، فسرقة المركبات مثلا أو حرقها في غير حالات، و ظروف المرور لا يعد حادثا

---

[1] فريد عيشوش، مرجع سبق ذكره ، ص ص 78-79.

[2] جمال عبد المحسن عبد العال، مرجع سبق ذكره ، ص 35.

مروريـــا، و ما يهمنا في تحديد دور المركبات كأحد أسباب حوادث المرور، هو التعرف على العيوب التي قد تكون سببا مباشرا في وقوع الحادث، كعيوب فـــي الإضاءة، أو فـــي الفرامـــل، أو الإطارات أو اتزان السيارة، و غيرها من العيوب الفنية التي تسبب ضعفا في قدرة السائق على قيادة المركبة بسلام".[1]

"تعد المركبة من العناصر الرئيسية، و الهامة لضمان السلامة المرورية، من حيث الصلاحية و إجراء الفحوصات الدورية و تفقد التجهيزات الفنية من أضواء و مكابح (فرامل) و مقود و حزام الآمان و مسند رأس و كذلك التقيد بالحمولات المسموح بها وزنا و حجما".[2]

"فالمركبة هي العنصر الثاني من عناصر الحوادث المرورية، خاصة إذا أهملت صيانتهـا ،و لم يتم الكشف الدوري عليها بصورة منتظمة، أو لم تكن وسائل الأمن، و السلامة بداخلها كافية، فحالة السيارة المستخدمة قد تكون عاملا رئيسيا في وقوع الحوادث المرورية، فعدم سلامة أجزاء من السيارة مثل الإطارات، أو المكابح أو التوازن، أو الإضاءة، و عدم توفر وسائل الآمان و السلامة فيها مثل الوسادة الهوائية، و كما أن حداثـــة موديـــل السيـــارة، أو قدرتها تدفع بالشباب إلى التهور بالقيادة و المجازفة، من هنا سعت الجهات المسؤولـــة، و المعنية في التحقيق في حوادث المركبات إلى الزام قائدي المركبات بالفحص الفني الدوري السنوي بصورة تكفل السلامة لسائقي المركبة عند استخدامها".[3]

---

[1] راضي عبد المعطي السيد، مرجع سبق ذكره ، ص66.

[2] علاء عبد الرحمن البكري، مرجع سبق ذكره ، ص 103.

[3] عبد الله حامد عبد الله الخلف، مرجع سبق ذكره ، ص 30.

"و يمكن لحالة السيارة أن تسبب مثل هذا الحادث إذا كانت عجلاتها مشققة، أو ممسوحة تسهل الانزلاق، و إذا كان المقود مختل التوازن، و إذا كان العادم مخروقا، و إذا كانت المكابح غير سليمة، أو المنبه معطلا عن العمل".[1]

"لم تعد المفاضلة بين مركبة، و أخرى الآن تتجه نحو الانسيابية في الشكل، أو مقدار ما تزود به هذه المركبة من وسائل رفاهية بقدر ما يكون البحث عن وسائل الآمان فيها، فقد انطلقت شركات انتاج المركبات في سباق محموم، و تنافس شديد في ما بينه بالنسبة لما تزود به المركبات من وسائل آمان من شأنها أن تحقق قدرا أكبر من المبيعات، و كذلك من الحماية اللازمة لركابها، تبدأ بأحزمة الآمان العادية، و الأحزمة التلقائية، و التي لا تسمح للمركبة بالانطلاق قبل إحكام غلقها، و نظام كيس الهواء، و نظام الفرامل المانع لانغلاق العجلات، وصولا إلى نظام الثبات على المنعطفات الالكتروني، و غيرها".[2]

"إن عددا كبيرا من الحوادث تقع نتيجة العيوب الفنية للمركبات، و كذلك تلك العيوب الناشئة عن قدم المركبة، و انتهاء عمرها الافتراضي بالنسبة للهيكل، أو بعض الأجهزة الأخرى الهامة فيها، فإن إهمال سائق المركبة في متابعة صيانتها الدورية و التأكد من صلاحية أداء جميع أجهزتها و كفاءتها، و يمكن أن يؤدي بشكل مباشر إلى وقوع الحوادث".[3]

---

[1] ، عبد الله حامد عبد الله الخلف، مرجع سبق ذكره ، ص 30.

[2] شربل علام و آخرون، **السلامة المرورية في لبنان: "تطوير قانون السير، الاستفادة من التجارب الدولية**، الجزء الأول، مرجع سبق ذكره، ص ص 26-27.

[3] المرجع نفسه، ص27.

و مما سبق يمكن القول بأن المركبة هي العنصر الثاني المساهم في العملية المرورية، ذلك أنه على السائق باعتباره العنصر الأول في العملية فعليه أن يقوم بالصيانة الدورية، و الفنية للمركبة قبل استخدامها، و التأكد أن جميع أجزائها صالحة للاستعمال، و خاصة تلك التي يمكن اعتبارها كمسببات للحوادث كالمكابح مثلا، و العجلات، و حزام الآمان، و المقود، و المنبه و الإنارة ...الخ هذا من جهة، و من جهة أخرى الارتفاع المحسوس في حجم المركبات هو الآخر يؤدي إلى ارتفاع في الحوادث المرورية.

3.3. الطريق:

"إن الطريق عنصر هام من عناصر الحادث المروري، إذ أنه يتسبب في وقوع حوالي (10%) من حوادث السير في الدول العربية بصفة عامة إن حالة الطريق، و افتقاده أسباب السلامة المرورية، قد تقود بالسائق إلى ارتكاب الخطأ، أو تمنعه من اتخاذ القرار الصحيح عند الشعور بالخطر، و يقع على الدولة العبء الأكبر في إنشاء الطرق بشكل يتناسب مع كثافة المرور بها من حيث القدرة على استيعاب أعداد السيارات المتزايدة، و ما يطرأ عليها من تطور و تغير الأمر الذي يعمل على تشجيع المواطنين على الانتقال من مكان لآخر، ،و أحيانا من دولة إلى أخرى عن طريق السيارات".[1]

"لقد شهد العالم زيادة كبيرة في نسبة الاتساع العمراني بالإضافة إلى زيادة عدد السيارات خلال العقود الثلاثة الماضية مما أثر على حجم الازدحام المروري، و زيادة عدد الحوادث

---

[1] نايف بن ناشي بن عمر الذراعي الظفيري، **الآثار الشرعية المترتبة على حوادث السير "دراسة فقهية مقارنة بنظام الحوادث بالمملكة العربية السعودية**، رسالة ماجستير، الجامعة الأردنية، الأردن، كلية الدراسات العليا، قسم الفقه و أصوله، 2005، ص 33.

على الطرق التي لم تعد تستوعب حجم الازدحام المروري، فالطريق يتسبب في وقوع حوالي 10% من الحوادث المرورية في الدول العربية بصفة عامة، فقد يكون تصميم الطريق سبب في وقوع الحوادث، و يظهر ذلك من تكرار الحوادث في جزء معين من الطريق، و قد يكون السبب وجود ضيق في الطريق، أو في بعض الحارات عنـــد التقاطعـــات أو الدورانـــات أو زوايا الدخول، أو نتيجة وجود انحناءات حادة، و قد يكون التصميم الهندسي للطريق سليما، و لكن يكون العيب في تجهيز، و تأثيث الطريق، و يكون هذا العيب سببا في وقوع الحوادث، مثال ذلك وجود موانع، و عوائق للرؤية تحول دون مشاهدة علامات، و إشارات الطريق، أو عدم وجود علامات تحذيرية كافية كالواجب وضعها عند الانحناءات الحادة التي تحذر السائق لتقليل السرعة عند المرور بالمنحنى، و قد تقع الحوادث نتيجة البيئة العامة للطريق، كوجود موانع للرؤية مثل المباني و الأشجار، و ...، و كذلك وجـود الحفر أو تلف الرصيف بالطريق نتيجة عدم الصيانة".[1]

"فالطريق هو سبيل مفتوح لمرور وسائل النقل البري، أو البحري، أو المشاة أو الحيوانات سواء أكان السبيل في الطرق العامة، أم الجسور أم الساحات، أم الدروب، أم أرصفة الموانئ أم غير ذلك من الأماكن المباح للجمهور المرور فيها، بتصريح أو بدون تصريح، ،و لو كانت مسورة".[2]

"يعتبر الطريق، و البيئة المحيطة به سببا لوقوع الحوادث، و يتمثل ذلك في الأخطاء المتعلقة بقصور التخطيط عند إنشاء الطرق، فنجد الأخطاء الهندسية المتمثلة بوجود

---

[1] راضي عبد المعطي السيد، مرجع سبق ذكره ،,ص 67-69.

[2] ثقيل بن ساير الشمري، مرجع سبق ذكره ، ص 09.

المنعطفات الحادة، و ضيق الطريق، و عدم وجود الأكتاف، و التصميم الخاطئ، و عدم الاهتمام بالبنية التحتية كإيجاد أماكن لتصريف المياه على الطريق في فصل الشتاء، و الحاجة إلى تأمين الطريق بوسائل السلامة في الظروف المختلفة كالضباب، و الزوابـــع الرمليـــة، و الثلـــوج، و الحاجة إلى تأمين الطريق بأدوات الضبط المروري".[1]

"إن غياب التخطيط الفني السليم للطرق، و كفاءة المواد المستخدمة في بنائها، و سيطرة الهندسة على رأس المال المنفذ، و المقاول هي واحدة من أهم أسباب الحوادث حيث تغيب المواصفات الآمنة في مسويات الطريق، و ارتفاعها، و هبوطها، و تناسب أجزائها وفق التضاريس التي تقع فيها مما يتطلب تعاملا خاصا معها لتتناسب معها، و تقلل الخطر فيها على المركبة، و هو لا يغيب بدون شك عن المهندسين لكنـــــه يغيب بتأثيـــر المقاوليـــن، و المنفذين للأسف، مما يؤدي لتأثيرات خطيرة في حالة الحوادث، و مستوى الرؤية الأفقية للسائقين، و حتى السيطرة على المركبات في حالة الصعود، و النزول وفق التضاريس حولهم".[2]

"يعتبر الطريق هو أحد عناصر العملية المرورية لأنه السبيل المخصص لمرور المركبـــات ،و مستخدمي الطريق، و المجهز بالتجهيزات اللازمة لخدمة حركتهم، و تأمينها إلا أن وجود العوائق المختلفة سواء كانت ثابتة، أو متحركة، و الموجودة بطريقة غير مطابقة للمواصفات الخاصة بها تؤثر على سلوك مستخدمي الطريق، و تصرفاتهم أثناء وجودهم

---

[1] علاء عبد الرحمن البكري، مرجع سبق ذكره ، ص 103.

[2] لودا علي، مرجع سبق ذكره ، ص 05.

عليه أو أثناء استخدامهم للأرصفة، و الجزر الوسطية بالإضافة إلى أنها تساهم في زيادة حدة الحوادث المرورية في حال اصطدام المركبات بها".[1]

"إن الطريق تشكل خطرا دقيقا على أمن، و سلامة المرور، و ذلك من خلال وجود عيوب فنية، و هندسية في تصميم المنحنيات، و عدم كفاية مسافة الرؤيـــة، و تكاثـــــر الحفـــــر، أو التصدعات في سطح الطريق نتيجة عوامل التعرية، أو لعدم جودة خلطـــــة الرصيـــف، و سطح الطريق الأملس، و الزلق، و وجود مواقف السيارات الجانبية على طريق به حركة مرورية كثيفة، و تصميم مداخل، و مخارج الطرق الجانبية في مواقع غير مناسبة للطريق الرئيسية، و عرض المسار أو اتساعه غير كاف لتدفق الحركة المرورية ،و عدم العناية بتصميم أكتاف للطريق خاصة على الطرق السريعة، و الحيوانات السائبة ،و الرمال المتحركة، و النقص في متطلبات السلامة في مناطق العمل أثناء الصيانة".[2]

"تخضع الطرق في إنشائها لمواصفات هندسية خاصة متفق عليها عالميا، تعتبر منظمة "**اشتو الأمريكية**" من أكثر الهيئات العالمية اهتماما بدراسة تصميم الطرق، و وضع المواصفات الخاصة بأنواعها المختلفة، و أنواع، و مواصفات المواد المستخدمة في تعبيدها وفقا للكثافة المرورية المتوقعة للطريق، و نوعية المركبات و أوزان حمولتها ... كما تتضمن

---

[1] علاء السعود و آخرون، مرجع سبق ذكره ، ص 04.

[2] عبد الله حامد عبد الله الخلف، مرجع سبق ذكره ، ص ص 30-31.

المواصفات القياسية للطرق، و أنواع العلامـــات المروريـــة الواجب تزويـــد الطـــرق بهـا و المساعدات الفنية التي تساعد سائقي المركبات على القيادة بأمان على الطريق".[1]

و يعد الطريق عنصرا أساسيا في الحادث المروري، و ذلك يرجع لسبب من الأسباب التالية:[2]

- "أخطاء التصميم الهندسي للطريق.
- الإهمال في تزويد الطرق، و تجهيزه بالعلامات التحذيرية، و الإرشادية.
- **البيئة العامة للطريق:** و يتمثل هذا العامل في ما يلي:
  - ✓ الأمطار، و السيول.
  - ✓ الرياح، و العواصف، و الزوابع الرملية.
  - ✓ سقوط الثلوج أو تراكمها، و خاصة في مواسم الثلوج في المناطق الباردة.
  - ✓ وجود بعض الموانع الحاجبة للرؤية علـــى الطريـــق، مثـــل: المبانـــي، و الأشجار، و لافتات الدعاية، أو المركبات الواقفة، و أفراد المشاة.
  - ✓ الحيوانات و الجماد".

و عليه يمكن القول بأن الطريق هو الآخر له دور مهم في ارتكاب حوادث المرور ذلك أن الطرق غير المعبدة جيدا، و غير مهيأة للسير تؤدي إلى هلاك العناصر المكونة للمركبة، و التي تضمن لها السلامة، كما يجب على الطريق أن تكون خالية من العيوب الفنية، و الهندسية هذا من

---

[1] شربل علام و آخرون، **السلامة المرورية في لبنان: "تطوير قانون السير، الاستفادة من التجارب الدولية**، ج1، مرجع سبق ذكره ، ص 24.

[2] نايف بن ناشي بن عمر الذراعي الظفيري، مرجع سبق ذكره ، ص 34.

جهة، و أن تتوفر على كل ما يحقق السلامة للمركبة، و لصاحبها حتى يضمن لهم الحماية من جهة أخرى.

4.3. البيئة (العوامل الطبيعية):

"تغلب على كثير من أجزاء الوطن العربي ارتفاع درجة الحرارة في معظم أشهر السنة، و خاصة في فصل الصيف، و وجود العواصف الرملية، و هذا إحدى سمات نماذج الطقس في الوطن العربي، بالإضافة إلى جفاف البيئة، و خلوها من النباتات خاصة مع وجود مساحات شاسعة من الوطن العربي مناطق صحراوية، فالارتفاع في درجة الحرارة، و جفاف البيئة خاصة بين المدن البعيدة المسافة عن بعضها البعض يسبب الإرهاق، و التعب ،و عدم الشعور بالمتعة أثناء القيادة لكثير من سائقي المركبات، ما يعرضهم لخطر التعرض للحوادث المرورية نتيجة لقيادة المركبات بسرعة عالية في سبيل الوصول للمكان المقصود".[1]

"و يمكن أن تكون حالة الجو السيئة سببا لوقوع العديد من الحوادث، و خاصة عندما يجتمع الجو السيئ مع رعونة، أو إهمال، أو عدم احتراز السائق تكون المسؤولية على السائق لعدم اتخاذ الحيطة، و الحذر، و عدم تبصره في مثل هذه الأجواء السيئة، و لم يراع الظروف الجوية السائدة أثناء ذلك".[2]

---

[1] عامر بن ناصر المطير، **حوادث المرور في الوطن العربي**، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، مركز الدراسات و البحوث. الرياض. 2002، ص 89.

[2] ثقيل بن ساير الشمري، مرجع سبق ذكره ، ص 10.

"فالطقس بوصفه أحد العوامل المساهمة في الوقوع في حوادث المرور، و يشير هذا العامل إلى الجو المحيط بالشخص قبل وقوع الحادث مباشرة، مثل الإضاءة السيئة، أو الرطوبة، أو الضباب، أو الظلام، أو درجة الحرارة العالية".[1]

"تمثل العوامل الطبيعية سببا من أسباب وقوع الحوادث المرورية، حيث يزداد وقوع الحوادث في الأيام الممطرة، و الشديدة الحرارة، و انتشار الضبـــاب، و هبوب الريـــاح، و العواصـــف، و تؤكد الإحصاءات، و الواقع تفاقم الأخطار الاقتصادية، و زيادتها في ظل هذه الظروف، فقد يكون السائق رشيدا، و السيارة سليمة، و هندسة الطريق مناسبة، و لكن لظروف خارجة عن إرادة السائق يتعرض لحادث مروري، قد يكون السبب فيه القوة القاهرة الناتجة عن هذه التغيرات الجوية غير المواتية، كما لو هبت رياح شديدة أدت إلى تدهور إحدى السيارات في طريق السيارات الأخرى فيقع حادث تصادم قد يكون متتابعا أي بين أكثر من سيارة كانت قادمة في الطريق، الذي تدهورت فيه السيارة بفعل العواصف، و الرياح، ما يؤدي إلى تفاقم نتائج الحوادث المرورية، و زيادة قيمة الخسائر الناتجة سواء في الأرواح أو في الممتلكات".[2]

و مما سبق يمكن اعتبار العوامل الطبيعية سببا في حوادث المرور، و ذلك نظرا للتقلبات التي يشهدها المناخ في مختلف فصول السنة، فنجد أن، الحوادث تكثر مثلا عند التساقط الخفيف للأمطار، و التي تجعل الطريق زلقة تؤدي بذلك إلى انزلاق المركبات، و هلاك صاحبها،

---

[1] محمد السيد منصور، **العوامل المساهمة في الوقوع في حوادث المرور كدالة لبعض متغيرات الشخصية**، مجلة العلوم التربوية و النفسية، جامعة البحرين، كلية التربية، قسم علم النفس، مج10، العدد 02، 2009، ص81.

[2] راضي عبد المعطي السيد، مرجع سبق ذكره ، ص 70.

بالإضافة إلى الأمطار الغزيرة هي الأخرى تشكل خطرا، و كذلك الثلوج، و الضباب، و درجة الحرارة المرتفعة...الخ، يمكن اعتبارها كلها عوامل تهدد سلامة الفرد، و ممتلكاته، و تساهم بدرجة كبيرة في ارتكاب حوادث المرور.

4. المخالفات و العقوبات و الإجراءات الخاصة بحركة المرور:

سوف نتطرق في هذا المبحث إلى تصنيف المخالفات الخاصة بحركة المرور على اختلاف درجاتها كالآتي:

حيث جاءت **المادة 66:** "تصنف المخالفات للقواعد الخاصة بحركة المرور عبر الطرق إلى أربع درجات:

1.4. المخالفات من الدرجة الأولى: مثلما هي مبينة أدناه، و يعاقب عليها بغرامة مالية جزافية تحدد بـ 2000 دج.

1. مخالفة الأحكام المتعلقة بالإنارة، و كبح الدراجات.

2. مخالفة الأحكام المتعلقة بالإنارة، و الإشارة، و كبح الدراجات المتحركة، و الدراجات النارية.

3. مخالفة الأحكام المتعلقة بتقديم وثائق المركبة، و عند الاقتضاء، شهادة الكفاءة المهنية.

4. مخالفة الأحكام المتعلقة باستخدام آلة، أو جهاز مركبة غير مطابق.

5. مخالفة الراجلين للقواعد التي تنظم سيرهم لاسيما القواعد المتعلقة باستعمال الممرات المحمية.

6. مخالفة الأحكام المتعلقة بالخلل في أجهزة الإنارة، و إشارة السيارات.

7. مخالفة الأحكام المتعلقة بوضع حزام الأمن من قبل راكبي المركبات ذات محرك".[1]

و عليه يمكن القول بأن المخالفات السابقة الذكر هي عبارة عن مخالفات بسيطة، تتناول أمورا سطحية تخص الإشارات، الإنارة، خلل تقني، حزام الآمان، الوثائق...الخ، و لكنها ضرورية و في المقابل نجد أن أغلب السائقين غير مهتمين، و دائمي الوقوع فيها، و مقدار العقوبة (2000 دج) هو الآخر يزيد من تكرار ارتكاب هذا النوع من المخالفات.

2.4. "المخالفات من الدرجة الثانية: مثلما هي مبينة أدناه، و يعاقب عليها بغرامة مالية جزافية تحدد بـ 2500 دج.

1. مخالفة الأحكام المتعلقة باستخدام أجهزة التنسيق الصوتي.

2. مخالفة الأحكام المتعلقة بالمرور في أوساط الطرق، أو المسالك، أو الدروب أو أشرطة الطريق أو الأرصفة، أو حواف الطرق المخصصة لمرور مركبات النقل العمومي، و غيرها من المركبات المرخص لها بذلك خصيصا، و لمرور الراجلين.

3. مخالفة الأحكام المتعلقة بالتخفيض غير العادي للسرعة بدون أسباب حتمية من شأنه تقليص سيولة حركة المرور.

---

[1] الأمانة العامة للحكومة، **الجريدة الرسمية اتفاقيات دولية، قوانين، و مراسيم، قرارات و آراء، مقررات، مناشير، إعلانات و بلاغات**، السنة الرابعة و الخمسون، الجزائر، المطبعة الرسمية، العدد 12، 22 فبراير 2017، ص 07.

4. مخالفة الأحكام المتعلقة بلوحات التسجيل، و التجهيزات و إشارات النقل الاستثنائي، و كذا مؤشرات السرعة.

5. مخالفة الأحكام المتعلقة بوضع الإشارة الملائمة من قبل كل سائق صاحب رخصة سياقة في الفترة الاختبارية.

6. مخالفة الأحكام المتعلقة بالسير على الخط المتواصل.

7. مخالفة الأحكام المتعلقة بالتوقف، أو الوقوف التعسفي المعيق لحركة المرور.

8. مخالفة الأحكام المتعلقة بمرور مركبة ذات محرك، أو مقطورة في المسالك المفتوحة لحركة المرور دون أن تكون هذه المركبة مزودة بلوحتي التسجيل.

9. مخالفة الأحكام المتعلقة بعدم التصريح بنقل ملكية المركبة، أو عدم التصريح بتغيير إقامة مالك المركبة.

10. مخالفة الأحكام المتعلقة بتجاوز حد السرعة القانونية المرخص بها بنسبـــة لا تفوق 10%، و التي قامت التجهيزات المعتمدة بمعاينتها للمركبات ذات محرك بمقطـــورة، أو دون مقطـورة، أو نصف مقطورة في بعض مقاطع الطرق، و لكل صنف من المركبات".[1]

مما سبق يمكن القول بأن هذا النوع من المخالفات يخص المركبة أثناء سيرها في الطريق و ما يقوم به السائق من مخالفات، و تجاوزات في السرعة، بحيث تم تحديد الحد القانوني للسرعة

[1] الأمانة العامة للحكومة، مرجع سبق ذكره ، ص 07.

أن لا يفوق 10 %، و لكن في المقابل نجد بعض السائقين يخالفون هذه الأحكام، و القواعد، و عدم مراعاتها، و بالتالي يتم تسليط عليهم عقوبة بغرامة مالية جزافية تقدر ب (2500 دج)، و هي الأخرى عقوبة غير رادعة، و هذا ما يزيد من حدة ارتكاب المخالفات للقواعد القانونية.

3.4. "المخالفات من الدرجة الثالثة: مثلما هي مبينة أدناه، و يعاقب عليها بغرامة مالية جزافية تحدد بـ 3000 دج.

1. مخالفة الأحكام المتعلقة بتجاوز حد السرعة القانونية المرخص بها، بنسبة تفوق 10%، و تقل عن 20%، و التي قامت التجهيزات المعتمدة بمعاينتها للمركبات ذات محرك بمقطورة، أو دون مقطورة، أو نصف مقطورة في بعض مقاطع الطرق، و لكل صنف من أصناف المركبات.

2. مخالفة الأحكام المتعلقة بمنع المرور، أو تقييده في بعض خطوط السير بالنسبة لبعض أصناف المركبات، أو بالنسبة للمركبات التي تقوم ببعض أنواع النقل.

3. مخالفة الأحكام المتعلقة بوضع حزام الأمن من قبل سائق مركبة ذات محرك".[1]

4. "مخالفة الأحكـــام المتعلقــة بالارتداء الإجباري للخوذة بالنسبــة لسائقـــي الدراجـــات المتحركـة، و الدراجات النارية و راكبيها.

5. مخالفة الأحكام المتعلقة بالمرور، أو التوقف، أو الوقوف بدون ضرورة حتمية على شريط الوقوف الاستعجالي للطريق السيار، أو الطريق السريع.

---

[1] الأمانة العامة للحكومة، مرجع سبق ذكره ، ص ص 07-08.

6. مخالفة الأحكام المتعلقة بالتوقف، أو الوقوف الخطيرين.

7. مخالفة الأحكام المتعلقة بمنع نقل الأطفال الذين تقل أعمارهم عن عشر (10) سنوات في المقاعد الأمامية.

8. مخالفة الأحكام المتعلقة بالمركبات غير المزودة بالتجهيزات التي تسمح للسائق بأن يكون له مجال رؤية كاف.

9. مخالفة الأحكام المتعلقة بوضع شريط بلاستيكي، أو أية مادة معتَّمة أخرى على زجاج المركبة.

10. مخالفة الأحكام المتعلقة بعدم التصريح بالتغييرات التي أجريت على المركبة.

11. مخالفة الأحكام المتعلقة بإلزام حائزي رخص السياقة في الفترة الإختبارية للتكوين، و على نفقتهم.

12. مخالفة الأحكام المتعلقة بطبيعة الأطر المطاطية للمركبات ذات محرك، غير المطابقة للمعايير المقبولة و شكلها و حالتها.

13. مخالفة الأحكام المتعلقة بإلزامية المراقبة التقنية الدورية للمركبات".[1]

[1] الأمانة العامة للحكومة، مرجع سبق ذكره ، ص 08.

و بالتالي يمكن القول أنه على الرغم من العقوبات المقررة، و صرامتها إلا أن مشكلة حوادث المرور لا تزال في تزايد مستمر، فكان لابد على كل سائق الالتزام بالأحكام، و القواعد القانونية، و عدم مخالفتها لتفادي الوقوع في مثل هذه المخالفات، و تفادي توقيع العقوبات عليه.

4.4. "المخالفات من الدرجة الرابعة: مثلما هي مبينة أدناه، و يعاقب عليها بغرامة مالية جزافية تحدد بـ 5000 دج.

1. مخالفة الأحكام المتعلقة باتجاه المرور المفروض.

2. مخالفة الأحكام المتعلقة بتقاطع الطرقات، و أولوية المرور.

3. مخالفة الأحكام المتعلقة بالتقاطع، و التجاوز.

4. مخالفة الأحكام المتعلقة بإشارات الأمر بالتوقف التام.

5. مخالفة الأحكام المتعلقة بالمناورات الممنوعة على الطرق السيارة، و الطرق السريعة.

6. مخالفة الأحكام المتعلقة بزيادة السرعة من طرف سائق المركبة أثناء محاولة تجاوزه من قبل سائق آخر.

7. مخالفة الأحكام المتعلقة بسير مركبة بدون إنارة، أو إشارة ،أو وقوفها في وسط الطريق ليلا أو أثناء انتشار الضباب في مكان خال من الإنارة العمومية.

8. مخالفة الأحكام المتعلقة بمنع المرور على مسلك يقع مباشرة على يسار طريق يتضمن ثلاثة مسالك، أو أكثر ذات اتجاه واحد للمرور بالنسبة لمركبات نقل الأشخاص التي تشتمل على أكثر

من تسعة (09) مقاعد، أو لمركبات نقل البضائع التي يتجاوز طولها سبعة (07) أمتار، أو ذات وزن إجمالي مرخص به مع الحمولة يفوق 3.5 طنا.

9. مخالفة الأحكام المتعلقة بمنع الوقوف، أو التوقف على أجزاء الطريق التي تعبر سطحها سكة حديدية، أو سير مركبات غير مرخص لها بذلك على الخطوط الحديدية.

10. مخالفة الأحكام المتعلقة بعبور بعض مقاطع الطرق الممنوعة للسير، أو بعض الجسور ذات الحمولة المحدودة.

11. مخالفة الأحكام المتعلقة بوزن المركبات ذات محرك غير المطابقة للمعايير المقبولة.

- غرامة من 5000 دج لكل 250 كلغ من الحمولة الزائدة في مركبات يقل وزنها الإجمالي المرخص به مع الحمولة 3.5 طن.
- غرامة من 5000 دج لكل 500 كلغ من الحمولة الزائدة في مركبات يفوق وزنها الإجمالي المرخص به مع الحمولة 3.5 طن.

12. مخالفة الأحكام المتعلقة بمكابح المركبات ذات محرك، و ربط المقطورات، و نصف المقطورات.

13. مخالفة الأحكام المتعلقة بالحمولة القصوى لكل محور.

- غرامة من 5000 دج لكل 200 كلغ من الحمولة الزائدة في كل محور.

14. مخالفة الأحكام المتعلقة بتركيب جهـــاز تسجيل وقت السرعـــة بالمؤقت، و خصوصياتـــه ،و تشغيله و استعماله الملائم و صيانتها.

15. مخالفة الأحكام المتعلقة بالتغيير الهام للاتجاه دون تأكد السائق من أن المناورة لا تشكل خطرا على المستعملين الآخرين، و دون تنبيههم برغبته في تغيير الاتجاه".[1]

16. "مخالفة الأحكام المتعلقة باجتياز خط متواصل.

17. مخالفة الأحكام المتعلقة بتشغيل الأجهزة السمعية، و البصرية في مقدمة المركبة أثناء السياقة.

18. مخالفة الأحكام المتعلقة بالمكوث على الشريط الوسطي الذي يفصل، أوساط الطرق في الطريق السيار، و الطريق السريع.

19. مخالفة الأحكام المتعلقة بحجم المركبات، و تركيب أجهزة إنارة، و إشارة المركبات.

20. مخالفة الأحكام المتعلقة بالاستمرار في قيادة مركبة دون إجراء الفحص الطبي الدوري.

21. مخالفة الأحكام المتعلقة بتعليم سياقة المركبات ذات محرك بمقابل، أو بدون مقابل.

22. مخالفة الأحكام المتعلقة بعدم احترام مدة السياقة، و مدة الراحة من قبل سائقي مركبات نقل البضائع التي يفوق وزنها الإجمالي المرخص به مع الحمولة أو وزنها الإجمالي السائر المرخص

---

[1] الأمانة العامة للحكومة، مرجع سبق ذكره ، ص 08.

به 3.500 كلغ، و مركبات نقل الأشخاص التي تشتمل على أكثر من تسعة (09) مقاعد بما في ذلك مقعد السائق.

23. مخالفة الأحكام المتعلقة بحالات الإلزام، أو المنع الخاصة بعبور السكك الحديدية الواقعة على الطريق.

24. مخالفة الأحكام المتعلقة بالاستعمال اليدوي للهاتف المحمول، أو التصنت بكلتا الأذنين بوضع خوذة التصنت الإذاعي، و السمعي أثناء السياقة.

25. مخالفة الأحكام المتعلقة بتجاوز حدود السرعة المنصوص عليها بالنسبة لصنف السائقين الحائزين رخصة السياقة في الفترة الاختيارية.

26. مخالفة الأحكام المتعلقة بأولوية مرور الراجلين على مستوى الممرات المحمية.

27. مخالفة الأحكام المتعلقة بالمسافة القانونية بين المركبات أثناء سيرها.

28. مخالفة الأحكام المتعلقة بالضرر أو الخطر الملحق بالغير، أو بالمسلك العمومي، و بتجهيزاته أو بملحقاته.

29. مخالفة الأحكام المتعلقة بتصاعد الدخان، و الغازات السامة، و إصدار الضجيج عند تجاوز المستويات المحددة.

30. مخالفة الأحكام المتعلقة بتجاوز حد السرعة القانونية المرخص بها بنسبة تفوق 20%، و تقل عن 30%، و التي قامت التجهيزات المعتمدة بمعاينتها للمركبات ذات محرك بمقطورة، أو دون مقطورة أو نصف مقطورة، في بعض مقاطع الطرق، و لكل صنف من أصناف المركبات".[1]

و عليه يمكن القول بأن المخالفات المنصوص عليها هي عبارة عن مخالفات خطيرة على السائق، و مركبته، و على غيره من المشاة، أو الحيوان ...الـــخ، فهـــي مخالفـــات تخص السائـــق، و المركبة/ و الطريق، بمعنى كل ما يقوم به السائق من مخالفات كالسياقة بسرعة زائدة ،و عدم وضع حزام الأمن، و الحمولات الزائدة، و رخصة السياقة ...الخ، أما فيما يخص المركبة أي من الناحية التقنية، و كل احتياجاتها، أما فيما يخص الطريق كإشارات المرور، و العبور ...الخ، فنجد بأن الشق القانوني قد شرع بعض العقوبات التي تحد من ارتكاب هذه المخالفات، و ذلك بغية نشر التوعية، و تحقيق السلامة المرورية للجميع، و محاولة الحد من ارتكاب حوادث المرور التي أصبحت ظاهرة مهددة لحياة الفرد بصفة خاصة، و المجتمع بصفة عامة بغض النظر عن الخسائر، و الأضرار التي تخلفهـــا هذه الظاهرة فـــي جميـــع المجالات الاجتماعيـــة ،و النفسيـــة ،و بالأخص الاقتصادية، و مدى تأثيرها على اقتصاد البلاد.

[1] الأمانة العامة للحكومة، مرجع سبق ذكره ، **ص** 09.

5. العقوبات المقررة لمخالفي قانون المرور:

انطلاقا من المخالفات السابقة الذكر يمكن القول بأن هناك عقوبة لكل مخالفة، و فيما يلي سوف نتطرق إلى ذكر بعض العقوبات المقررة لمخالفي قانون المرور، و التي يمكن عرضها على النحو الآتي:

"**المادة 08:** تعدل و تتمم أحكام المادة 69 مكرر من القانون رقم 01-14 المؤرخ في 29 جمادي الأولى 1422 الموافق لـ 19 أوت 2001، تحرر كما يأتي:

<<المادة 69 مكرر: يعاقب بالحبس من سنة (1) إلى ثلاث (3) سنوات، و بغرامة من 50.000دج إلى 200.000 دج كل سائق مركبة نقل البضائع التي يتجاوز وزنها الإجمالي المرخص به مع الحمولة، أو وزنها الإجمالي السائر المرخص به 3.500 كلغ، أو مركبة نقل الأشخاص التي تشتمل على أكثر من تسعة (9) مقاعد بما في ذلك مقعد السائق، و ذلك عقب عدم احترام التدابير القانونية المتعلقة بمدة السياقة، و مدة الراحة التي تسببت في حادث مرور نجم عنه قتل غير عمدي**>>**.

المادة 09: تدرج ضمن أحكام المادة 71 من القانون رقم 01-14 المؤرخ في 29 جمادي الأولى 1422 الموافق لـ 19 أوت 2001، تحرر كما يأتي:

<<المادة 71: يعاقب بالحبس من ستة (6) أشهر إلى سنتين (2)، و بغرامة من: 20.000 دج إلى 50.000 دج كل سائق ارتكب احدى المخالفات أدناه التي ترتبت عليها جنحة الجرح الخطأ:

- الإفراط في السرعة.

- التجاوز الخطير.
- عدم احترام الأولوية الخطيرة.
- عدم الامتثال للإشارات.
- الأمر بالتوقف التام.
- المناورات الخطيرة.
- السير في اتجاه الممنوع.
- سير مركبة بدون إنارة أو إشارة، أو وقوفها في وسط الطريق ليلا، أو أثناء انتشار الضباب في مكان خالي من الإنارة العمومية.
- الاستعمال اليدوي للهاتف المحمول، أو التصنت بكلى الأذنين بوضع خوذة التصنت الإذاعي، و السمعي أثناء السياقة.
- تشغيل الأجهزة السمعية البصرية أثناء السياقة.
- السير مع حمولة زائدة.
- و عندما ترتكب جنحة الجرح الخطأ في نفس الظروف بواسطة مركبة تابعة لأصناف الوزن الثقيل، أو النقل الجماعي، أو نقل المواد الخطيرة يعاقب السائق بالحبس من سنة (1) إلى ثلاث (3) سنوات، و بغرامة من 50.000 دج إلى 150.000 دج. **>>**.[1]

"**المادة 10**: تدرج ضمن أحكام المادة 71 مكرر من القانون رقم 01-14 المؤرخ في 29 جمادي الأولى 1422 الموافق لـ 19 أوت 2001، تحرر كما يأتي:

[1] الأمانة العامة للحكومة مرجع سبق ذكره ، ص 09.

<<المادة 71 مكرر: يعاقب بالحبس من ستة (6) أشهر إلى سنتين (2)، و بغرامة من 20.000دج إلى 50.000 دج كل سائق مركبة نقل البضائع التي يتجاوز وزنها الإجمالي المرخص به مع الحمولة، أو وزنها الإجمالي السائر المرخص به 3.500 كلغ، أو مركبة نقل الأشخاص التي تشتمل على أكثر من تسعة (9) مقاعد بما في ذلك مقعد السائق، و ذلك عقب عدم احترام التدابير القانونية المتعلقة بمدة السياقة، و مدة الراحة، التي تسببت في حادث مرور نجم عنه جنحة الجرح الخطأ**>>**".[1]

"**المادة 11**: تعدل و تتمم أحكام المواد 79 و 87 و 89 و 92 من القانون رقم 01-14 المؤرخ في 29 جمادي الأولى 1422 الموافق لـ 19 أوت 2001، تحرر كما يأتي:

<<المادة 79: يعاقب بالحبس من ستة (6) أشهر إلى سنة (1)، و بغرامة من 20.000 دج إلى 50.000 دج، كل شخص يقود مركبة دون أن يكون حائزا لرخصة سياقة صالحة لصنف المركبة المعنية.

و يمنع علاوة على ذلك، لمدة سنة من طلب الحصول على رخصة السياقة للأصناف الأخرى.

لا يسري مفعول منع طلب الحصول على رخصة السياقة إلا بعد تنفيذ العقوبة**>>**.

<<المادة 87: يعاقب بغرامة من 50.000 دج إلى 150.000 دج، كل شخص لا يمتثل للقواعد الخاصة بتنظيم السباقات على المسلك العمومي.

---

[1] الأمانة العامة للحكومة، مرجع سبق ذكره ، ص ص 09-10.

علاوة على العقوبات المنصوص عليها في البند الخامس من المادة 62 مكرر، يعاقب بغرامة من 50.000 دج إلى 150.000 دج، كل شخص يشارك في سباق المركبات ذات محرك غير المرخص لها في المسلك العمومي **>>.**

<<المادة 89: يعاقب بغرامة من 10.000 دج إلى 50.000 دج، كل سائق تجاوز حد السرعة القانونية المرخص بها بنسبة 30% فما فوق، و التي قامت التجهيزات المعتمدة بمعاينتها للمركبات ذات محرك بمقطورة، أو دون مقطورة، أو نصف مقطورة في بعض مقاطع الطرق، و لكل صنف من أصناف المركبات**>>.**

<<المادة 92: في حالة ارتكاب جنح يعاينها قانونا الأعوان المؤهلون، باستثناء الجنح المذكورة في المواد 77 و 79 و 84 و 85 و 86، يجب أن تكون رخصة السياقة موضوع احتفاظ على سبيل التحفظ، طبقا للإجراءات المنصوص عليها في التشريع المعمول به**>>.**

المادة 12: تدرج ضمن أحكام المادة 92 مكرر من القانون رقم 01-14 المؤرخ في 29 جمادي الأولى 1422 الموافق لـ 19 أوت 2001، تحرر كما يأتي:

<<المادة 92 مكرر: عندما يرتكب حائز رخصة السياقة الأجنبية أية مخالفة منصوص عليها في القسم الأول من هذا الفصل، يتم الاحتفاظ بها إلى غاية تسديد الغرامة الجزافية**>>.**[1]

"**المادة 13:** تعدل و تتمم أحكام المواد 93 و 97 و 98 من القانون رقم 01-14 المؤرخ في 29 جمادي الأولى 1422 الموافق لـ 19 أوت 2001، تحرر كما يأتي:

---

[1] الأمانة العامة للحكومة مرجع سبق ذكره ، ص 10.

<<المادة 93: في حالة المخالفات المذكورة في القسم الأول من هذا الفصل يسلم العون الذي عاين المخالفة للسائق الإخطار بالمخالفة من أجل دفع الغرامة الجزافية فـــي أجـــل أقصاه خمسة و أربعون (45) يوما.

و مع انقضاء هذا الأجل، و في حالة عدم دفع الغرامة الجزافية، يرسل محضر عدم الدفع إلى وكيل الجمهورية.

و في هذه الحالة، يرفع مبلغ الغرامة بحدها الأقصى كما يأتي:

- 3000 دج بالنسبة للمخالفات من الدرجة الأولى.
- 4000 دج بالنسبة للمخالفات من الدرجة الثانية.
- 6000 دج بالنسبة للمخالفات من الدرجة الثالثة.
- 7000 دج بالنسبة للمخالفات من الدرجة الرابعة.

ترسل المعلومة إلى الإدارة المكلفة بتسيير نظام الرخصة بالنقاط للسحب الإضافي لنقطتين (2).

تحدد كيفيات تطبيق هذه المادة عن طريق التنظيم**>>**

<<المادة 97: في حالة ارتكاب السائق حائز رخصة السياقة إحدى الجنح المنصوص عليها في القسم الثاني من هذا الفصل، يقوم العون الذي عاين المخالفة بإرسال محضر المخالفة المرتكبة مرفقا برخصة السياقة، حسب الحالة، إلى وكيل الجمهورية في أجل أقصاه اثنان و سبعون (72) ساعة.

ترسل المعلومات الخاصة بالجنحة المرتكبة إلى الإدارة المكلفة بتسيير نظام الرخصة بالنقاط في أجل لا يتجاوز ثمانية (8) أيام، ابتداء من تاريخ معاينة المخالفة.

يتم السحب التلقائي لعدد النقاط طبقا لأحكام المادة 62 مكرر من هذا القانون.

و إذا صدر الحكم بالبراءة ،و بناء على طلب المعني، يتم استرجاع النقاط التي تم سحبها من رخصة السياقة بعد صيرورة الحكم النهائي**>>**".[1]

"**<<المادة 98:** يمكن الجهة القضائية المختصة عندما يحال عليها محضر إثبات إحدى المخالفات المبنية في القسم الثاني من هذا الفصل، بالإضافة إلى العقوبات الجزائية الأخرى، القيام بتعليق رخصة السياقة كما يأتي:

- لمدة من سنتين (2) إلى أربع (4) سنوات، بالنسبة للجنح المنصوص عليها في المواد 67 و68 و 69 و 69 مكرر و 70 و 71 و 71 مكرر و 73.
- لمدة سنة (1) بالنسبة للجنح المنصوص عليها في المواد 72 و 74 و 75 و 76 و 77 و 79 و 84 و 85 و 86 و 87 (الفقرة 2) و 89.

في حالة العود، تقوم الجهة القضائية المختصة بإلغاء رخصة السياقة.

ماعدا حالة المنع، يمكن المعني أن يلتمس الحصول على رخصة سياقة جديدة بعد أجل خمس (5) سنوات**>>**.[1]

---

[1] الأمانة العامة للحكومة، مرجع سبق ذكره ، ص ص 10-11.

"**المادة 14:** تدرج ضمن أحكام المادة 98 مكرر من القانون رقم 01-14 المؤرخ في 29 جمادي الأولى 1422 الموافق لـ 19 أوت 2001، تحرر كما يأتي:

<<المادة 98 مكرر: في حالة تعليق رخصة السياقة أو إلغائها بموجب حكم قضائي، يتعين على المعني إعادة رخصة سياقته إلى المصالح المؤهلة التابعة للوزارة المكلفة بالداخلية**>>.**

المادة 15: تعدل و تتمم أحكام المواد 99 و 108 و 134 من القانون رقم 01-14 المؤرخ في 29 جمادي الأولى 1422 الموافق لـ 19 أوت 2001، تحرر كما يأتي:

<<المادة 99: في حالة ارتكاب صاحب رخصة السياقة المخالفات المدرجة ضمن القسم الثاني من هذا الفصل التي يتم معاينتها قانونا خلال الفترة الاختبارية تصدر الجهة القضائية المختصة قرار إلغاء رخصة السياقة بالإضافة إلى العقوبات الجزائية.

و في هذه الحالة، لا يمكن لهذا الأخير طلب الحصول على رخصة سياقة جديدة خلال أجل مدته ثمانية عشر (18) شهرا، ابتداءً من تاريخ صدور قرار الإلغاء**>>.**

<<المادة 108: تسلم المركبات المهجورة وفقا للشروط المنصوص عليها في المادة 107، أو المصرح بها كذلك بموجب حكم قضائي إلى مصلحة الأملاك الوطنية قصد التصرف بها.

تحدد شروط و كيفيات تطبيق هذه المادة عن طريق التنظيم**>>.**

---

[1] الأمانة العامة للحكومة، مرجع سبق ذكره ، ص 11.

<<المادة 134: يختص مفتشو النقل البري بمعاينة المخالفات من الدرجة الرابعة، المطتـان 11 و 13 و المخالفة من الدرجة الثالثة– المطة 12 من المادة 66، و إعداد محضر بذلك**>>**".[1]

و عليه يمكن القول أن العقوبات السابقة الذكر تعني جميع أصناف المجتمع دون استثناء، ،وعليه يتعين على كل سائق الالتزام بالتدابير، و المواد، و الأحكام المقررة في قانون المرور، و احترام إشارات، و لواحات، و قواعد المرور بغية تحقيق أكبر قدر من التوعيـــة، و السلامة المرورية، و تفادي الوقوع في حوادث مميتـة، و مهددة للنفس البشريـة، و لممتلكـاتها .

6. الآثار المترتبة عن الحوادث المرورية:

1.6. الآثار الاجتماعية:

" تتسبب حوادث المرور في العالم في إصابة ما بين 20، و 50 مليون شخص سنويا، و أن 90% من هذه الخسائر البشرية تتكبدها البلدان ضعيفة، و متوسطة الدخل لتحتل بذلك العدد من الوفيات المرتبة التاسعة من أسباب الوفيات، و أفادت نفس المنظمة أنه لو يبقى الوضع على حاله، و في غضون العشرين سنة القادمة سترتفع الحصيلة المسجلة بنسبة 65% ،و ستحتل حوادث المرور المرتبة الخامسة من أسباب الوفيات في العالم تختلف نسبتها من فئة عمرية لأخرى، إذ تحتل المرتبة 14 بالنسبة للفئات العمرية أقل من 4 سنوات، و الثانية بالنسبة للفئة العمرية بين 5 و 14 سنة، لتحتل المرتبة الأولى بالنسبة لفئة الشباب الذي تتراوح أعمارهم بين 15 و 25 سنة، و الثالثة بالنسبة

[1] الأمانة العامة للحكومة، مرجع سبق ذكره ، ص 11.

للفئة العمرية ما بين 26 و 44 سنة، و المرتبة الثامنة بالنسبة للفئة التي تتراوح أعمـــــارهم بين 55 ،و 69 سنة لتحتل المرتبة الأخيرة للفئة أكثر من 70 سنة".[1]

فكل هذه الرتب التي تحتلها "حوادث المرور لها أثر في المجتمع، و أفراده ككل فهي بمثابة الحرب الباردة التي تأتي على أفراد المجتمع، و أمواله، و تسبب الكثير من المظاهر الضارة، فهي تشكل تحديا سلبيا و خطيرا للمجتمع من الإضرار بالإمكانيات البشرية، و تعد عاملا له تأثيره في فقد الطاقات و العناصر البشرية، سواء بزيادة معدل الوفيات أو زيادة عدد المصابين من جراء هذه الحوادث، الذين أصبحوا عاجزين أو معوقين عن القيام بالنشاط الإيجابي الاعتيادي في ممارسة الأنشطة اليومية".[2]

"و من ثم فالنفس البشرية هي أغلى ما في الوجود، فكل أمر آخر يمكن تعويضه في حالة خسارته، إلا الخسارة البشرية، و كل ما نراه حولنا من تطور، و تقدم إنما هو ما يسعى إليه الإنسان لتحقيق رفاهيته و سلامته، و لعلها الغاية الأولى التي دفعت بالإنسان للاجتهاد و الابتكار حتى يخفف عن كاهله الأثقال، و يسهل السفر و يختصر المسافات، و الوقت، فتفنن في ابتكار المركبـــات، إلا أنـــه، و إلى جانب الإيجابيات الكبيرة لهذه المركبات يبقى هناك جانب سلبيا أكبر بسبب العدد

---

[1] سعيدة لعموري، **الوقاية من الحوادث المرورية في التشريع الجزائري**، مجلة الاجتهاد القضائي، تبسة، الجزائر، كلية الحقوق و العلوم السياسية، العدد 15، سبتمبر 2017، ص ص 293-294.

[2] راضي عبد المعطي السيد، مرجع سبق ذكره ، ص 126.

الهائل من الإصابات، و القتلى الناتجة عن حوادث المرور لا تطال هذه الإصابات السائقين وحدهم، بل، و تصيب أيضا الركاب و المشاة".[1]

"كما تكمن خطورة الحوادث المرورية في ارتفاع عدد المتوفين، و المصابين، و أثرهم في فقد القوى البشرية، و هكذا فإن الأثر المباشر للحوادث المرورية يتمثل في فقدان العنصر البشري، سواء بالوفاة، أو بالعجز بنسبة كبيرة تعوقهم عن أداء العمل، و حاجة هؤلاء المعوقين لمن يقدم لهم الرعاية، و قد يصبح الكثير من المصابين في حوادث المرور عالة على المجتمع، بدلا من كونهم عناصر إيجابية تسهم في تنمية المجتمع، و النهوض به".[2]

"فهي بذلك تسبب آلاما و مآسي إنسانية، و معاناة جسمية و نفسية للمتضررين بالحوادث، و ذويهم، فلقد أوردت هيئة الصحة العالمية إحصائيات مهمة جدا من الحوادث تعتبر السبب الرئيسي الثاني للموت في الدول النامية خاصة لفئات الأعمار (5–44) سنة، و لقـــد قدر مركز دراسات الطرق و النقل في بريطانيا عدد الذين يموتون سنويا من الحوادث المرورية بما يقارب 300.000 ألف شخص بالإضافة إلى عدد 10–15 مليون شخص سنويا جرحى و مصابين في حوادث الطرق، لقد أوردت بعض الدراسات الإحصائية في الدول النامية أن معدل الوفيات بالسيارات يعد عاليا جدا إذا ما

---

[1] شربل علام و آخرون، **السلامة المرورية في لبنان. تقييم واقع السير في لبنان**، ج3 ، حقوق النشر و الترجمة و الطباعة محصورة بجمعية اليازا. لبنان. 2017، ص 82.

[2] راضي عبد المعطي السيد، مرجع سبق ذكره ، ص ص 126–127.

قورن بالنسبة للدول الصناعية حيث وجد أن هذا الرقم يرتفع في الدول الإفريقية من (20–30) ضعفا من المعدل الموجود في الدول الصناعية الكبرى".[1]

و عليه يمكن القول بأن حوادث المرور لها أثر بليغ على حياة الفرد، و المجتمع مسببة الكثير من المشاكل الاجتماعية بما فيها أضرار تمس النفس البشرية في حد ذاتها مخلفة الوفيات، أو إعاقات دائمة، و عاهات، و تشوهات مستديمة تعوقهم عن أداء مهامهم، كما تتسبب في ركود التنمية البشرية، و بالتالي تصبح مخلفات حوادث المرور تشكل عالة على المجتمع.

2.6. الآثار الاقتصادية:

"إن الحديث عن أزمة المرور طويل، و لا ينتهي كثير التداول يوميا في المنزل، و المكتب، و الشارع، و وسائل الإعلام، فمن الثابت أن الأزمة قائمة، و أن أضرارها لا تقتصر على مئات الضحايا سنويا بين قتلى، و جرحى، و معوقين فقط بل تتعداها إلى تدني الإنتاج، و بالتالي إلى تردي الحالة الاقتصادية، و الاجتماعية العامة في البلد، فمن الصعب حصر الهدر الناتج عن هدر الوقت في السير، و لكن كلامنا يعرف في قراراته كم يضيع يوميا من وقته، أي من عمره المنتج في الزحمة أو في أمور ترتبط بها، و بالمركبة بصورة عامة فالاقتصاد الوطني يتحمل أضرار كبيرة نتيجة حوادث المرور التي تؤدي إلى موت المئات، و إصابة الآلاف في العام الواحد، بالإضافة إلى فقدان الكثير من مقدراتهم المادية، ولهذا فإن الإجراءات الخاصة بتحسين وضع المرور لتخفيض عدد حوادث المرور، و الإصابات الناتجة عنها تنطوي على آثار اقتصادية

[1] جمال عبد المحسن عبد العال، مرجع سبق ذكره ، ص ص 14–15.

إيجابية، و من المهم أخذ هذه الآثار الاقتصادية في عين الاعتبار عند دراسة الفائدة المتوخاة من إنشاء الطرقات الجديدة".[1]

"بالإضافة إلى الخسائر المادية التي تتكبدها الدول المختلفة نتيجة حوادث المرور، و المتعلقة بالمصابين، و نفقات علاجهم، و ما يترتب على إعاقتهم من فاقد، و تعطيل للطاقات الإنتاجية للفرد، و هناك ما يتعلق بنفقات أجهزة المرور في إزالة مختلف الحوادث، و في إجراءات التحقيق في حوادث المـــرور، و الانتقال ،و المعاينة إضافة إلى ما يتعلق بإصلاح السيارات، و كذلك ما يحدث من تلفيات في الممتلكات العامة، و تعطيلها عن أداء الخدمات للأفراد، و الواقع المعاصر للحوادث المرورية يؤكد جسامة الخسائر التي تعود نتيجة إصابة العديد من الأفراد، فهذه الإصابة تحتاج إلى فترات علاج في المستشفيات، ثم ينال الفرد بعدها فترة من الراحة بعيدا عن العمل، و من ثم يكون فاقد نتيجة تعطيل طاقة الفرد أثناء حجزه بالمستشفى، و فترة الراحة التي يستغرقها بعد ذلك حتى يعود إلى ممارسة عمله المعتاد".[2]

واستنادا على ما سبق جاز القول بأن العامل الاقتصادي هو عامل مهم في قيام الدولة بصفة عامة، إلا أن مشكلة حوادث المرور، و مخلفاتها تعوق تنمية الجانب الاقتصادي للبلاد، و ذلك بسبب فقدان اليد العاملة المنتجة و المستثمرة بسبب الوفيات، أو الإعاقات الناتجة عن حوادث المرور، بالإضافة إلى الخسائر التي تلحق بالمركبات، و مدى تأثيرها على الفرد، و المجتمع.

---

[1] شربل علام و آخرون، **السلامة المرورية في لبنان. تقييم واقع السير في لبنان**، الجزء الثالث، مرجع سبق ذكره، ص ص 86-87.

[2] راضي عبد المعطي السيد، مرجع سبق ذكره ، ص ص 135-136.

3.6. الآثار النفسية:

"قد يترتب على حوادث المرور إصابة بعض الأشخاص بإعاقات قد تلازمهم طول العمر مثل فقد البصر أو بتر أحد الأعضاء، أو الصرع نتيجة إصابات بالرأس، أو فقدان الذاكرة مما قد يؤثر نفسيا على الشخص من عدم التوافق مع المجتمع الذي يعيش فيه، و يفقد دوره داخل المجتمع إذ يميل الشخص المصاب، أو المعوق إلى الانطواء، و البعد عن التفاعل مع الآخرين مما يصيبهم بالاكتئاب، و الاضطرابات النفسية نظرا للإصابات التي لحقت بهم، و هذا يؤثر بالطبع من الناحية الاقتصادية، إذ يفقد المجتمع مجهود هؤلاء الأفراد المصابين، و المرضى نفسيا، و يكون دورهم سلبيا إضافة إلى أنهم قد يشكلون عبئا في رعايتهم، و علاجهم، و إعادة تأهيلهم للدخول مع المجتمع، و يتفاعلون معه".[1]

"من الأبعاد النفسية ذات الصلة بالحوادث المرورية، و التي أولاها العلماء اهتماما كبيرا ما أطلقوا عليه مسمى **(اضطراب ما بعد الصدمة)**، و يتمثل هذا الاضطراب المنهك في أفكار مسيطرة مرتبطة بالحادث الصدمي، مثل الارتجاجات حيث يجد الأفراد الذين تعرضوا للحادث الصدمي أنفسهم يسترجعون سيناريو الحادث، و يعاودون التفكير فيه، و يعيشونه مرة أخرى، و تعد الكوابيس ،و الأحلام المزعجة التي تؤثر على قدرة المصاب على النوم من الأعراض الناجمة عن الأحداث

[1] راضي عبد المعطي السيد، مرجع سبق ذكره ، ص 138.

الصدمية، و يمكن أن يمتد تأثير هذه الأعراض إلى حياة الفرد الاجتماعية إذ أصبح متعبا شديد الحساسية، كما يمكن أن تتأثر حياته الوظيفية إذا تأثرت قدرته على التركيز".[1]

وهكذا يمكن القول بأن الفرد يعيش حالة اكتئاب نتيجة الإصابات التي تعرض لها جراء ارتكابه لحادث مروري، و التي قد تخلف به أضرارا تصاحبه طوال حياته تمس مظهره الخارجي، و لكن لها تأثير نفسي بليغ بداخله يصل لدرجة عدم تقبله للوضع الجديد، و الغريب عليه إذا كان قد تعرض لتشوهات، أو إعاقات، كما لا يتقبل أن يراه الآخرين من الرفاق، و الأقارب بهذا الشكل، و أن ينظروا إليه نظرة شفقة ...الخ.

4.6. الآثار الصحية:

"إن الإصابات الناجمة عن حوادث المرور هي السبب العاشر من ضمن أسباب الوفاة على الصعيد العالمي، و هي السبب الرئيسي للوفاة في صفوف من تتراوح أعمارهم بين 15 و 29 سنة، فحوادث المرور تتسبب في أكثر من 103 مليون من الوفيات كل سنة، بينما تشير التقديرات إلى أن عدد من يصابون إصابات غير مميتة يتراوح بين 20 و 50 مليون شخص،و نصف العدد الإجمالي لمن يموتون في حوادث المرور هم من مستخدمي الطرق المكشوفين للمخاطر، أي الراجلون، و راكبو الدراجات النارية، و الدراجات الهوائية، و بينما تحاول البلدان أن تعالج العوامل الرئيسية للحوادث، مثل الإفراط في السرعة، و القيادة تحت تأثير الكحول، و عدم استخدام سائقي الدراجات الخوذ

---

[1] حمود هزاع الشريف، **الآثار النفسية للحوادث المرورية**، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، مركز الدراسات و البحوث للنشر و التوزيع. لبنان. مؤتمر التعليم و السلامة المرورية. 2006، ص 118.

الواقية، و عدم استخدام أحزمة الآمان، أو مقاعد السلامة الخاصة بالأطفال، و سوء حالة الطرقات، و المركبات، من خلال سن التشريعات، و اتخاذ تدابير أخرى، فإن إنفاذ تلك التشريعات، و التدابير يظل ضعيفا في كثير من مناطق العالم".[1]

و عليه يمكن القول بأن حوادث المرور أصبحت عالة على المجتمع نتيجة الخسائر ،و الأضرار الناجمة عنها، و التي بدورها تمس النفس البشرية، و الممتلكات ...الخ، فنجد أن بعض المتضررين من حوادث المرور لازمتهم إعاقات، و عاهات طوال حياتهم، و يعانون من مشاكل صحية دائمة نتيجة ما تعرضوا له من صدمات، بالإضافة إلى المصاريف التي ينفقونها على أنفسهم في العلاج، غير أن هناك من يتعذر علاجه، و يتقبل الأمر الواقع.

5.6. الآثار الأمنية:

أصبح الخروج إلى الطريق يهدد أمن، و استقرار، و سلامة أفراد المجتمع، سواء كان هذا الفرد ماشيا، أو راكبا، أو جالسا، و ذلك نتيجة كثرة حوادث المرور ،و مخاطرها على كافة شرائح المجتمع، و ما لها من مخلفات، و أضرار جسيمة في مختلف نواحي الحياة، حيث أصبحت مشكلة جرائم الطرقات من المشاكل الاجتماعية التي تؤرق مديرية الأمن العام و راسمو السياسات الاجتماعية، و أصحاب القرار، فعلى الرغم من الجهود المبذولة من طرف أصحاب الاختصاص في مواجهة هذه المشكلة بكل مخلفاتها، و آثارها السلبية على الفرد، و على المجتمع، إلا أننا نجد الإحصائيات في ارتفاع متزايد، و ذلك نتيجة عدم الالتزام، و الامتثال للقوانين، و ضعف آليات الضبط الذاتي في سلوكيات الأفراد، ما يدفع بأجهزة الدولة الرسمية (الشرطة و رجال الأمن و رجال الدرك الوطني

[1] الجمعية العامة، **تحسين السلامة على الطرق في العالم**، الدورة الثانية و السبعون، 24 أوت 2017، ص03.

...الخ)، إلى بذل جهد أكبر، و مضاعف في التصدي للظاهرة، و التعامل معها بأسلوب العقوبات الرادعة للمخالفين، و منع تجاوزاتهم ،و تعديهم على القانون لا العقوبات البسيطة، فأجهزة الأمن هي القوامة على كفالــة الأمـن، و الاستقرار، و سيادة النظام، و هي ركيزة للتنمية، و التقدم في المجتمع، فطبيعة عملها تفرض عليها وضع خطط إستراتيجية كفيلة للنهوض بمسؤولياتها، و مواجهة مخاطر حوادث المرور، وسبل التصدي لها.

7. الأساليب الوقائية من حوادث المرور:

1. "سياسة الوقاية في المجال المروري تنطلق من السياق الزمني، و المكاني الذي تعتمد فيه، و هو ما يعني أنها يجب أن تكون مبنية على معطيات، و بيانات، و حقائق ميدانية من المجتمع المعني، و الفترة الزمنية المحددة (عوامل الحوادث المرورية في التعامل في التفاصيل قد تختلف باختلاف الزمان، و المكان، و باختلاف الأولويات)، بمعنى ضرورة الانطلاق من بحوث، و دراسات ميدانية، و من معطيات و بيانات حقيقية عن حوادث المرور، و عواملها في فترة زمنية محددة و في مكان معين".[1]
2. "قيام الدولة بإنشاء الطرقات، و الجسور و المحولات، في المدن الكبرى، التي تعرف ازدحاما شديدا من أجل سهولة الحركة، و التخفيف من حدة الازدحام الذي قد يتسبب في الحوادث، و لعل إنجاز المزيد من الممرات العلوية، و السفلية للراجلين، و الممرات الآمنة لذوي الاحتياجات الخاصة ما يجنب وقوع حوادث المرور.

---

[1] أحسن مبارك طالب، **سبل و وسائل الوقاية من حوادث المرور**، الندوة العلمية التجارب العربية و الدولية في تنظيم المرور، مركز الدراسات و البحوث، الجزائر، 1-3 جوان 2009، ص17-18.

3. تحديث أنماط النقل، و تنويعها، و زيادة عدد خطوطها بالمدن التي استفادت من مشاريع، و إنشاء شبكة جديدة للسكة الحديدية حسب المقاييس الدولية الحديثة، ،و سوف يساهم استعمال السكة الحديدية في توفير السلامة المرورية بتخفيف الضغط على الطرق، فكلما قل الازدحام، قلت مخاطر حوادث المرور".[1]

4."و تشمل التدابير بالضرورة كل أضلع مثلث عوامل الحوادث المرورية **(السائق، المركبة، الطريق)**، و عليه فالتدابير المقصودة هنا هي لتدابير ذات الجدوى **(في مجال الوقاية المرورية)**، و هي التدابير التي تنطلق من أن الوضع الراهن "**الوضع السيء**"، و وضع الهدف المنشود بقصد التخلص من الوضع الراهن، و هذا الأخير تعرفه من خلال البيانات الصحيحة السليمة المتعلقة بالمرور، و بحوادث المرور في البلد المعني في زمن معين، و أما الهدف المنشود، فهو الذي يرتكز على أربعة متغيرات رئيسية هي:

- تخفيض **(بقدر الامكان)** الوفيات الناتجة عن الحوادث المرورية.
- تخفيض الإصابات الناتجة عن الحوادث المرورية.
- تخفيض معدل حوادث المرور
- تحقيق السلامة المرورية **(بمفهومها الواسع)**، و تحقيق الجودة في النظام المروري".[2]

---

[1] فوزي بودقة، **الوقاية من حوادث المرور في الجزائر التحديات و البدائل**، فعاليات الملتقى الدولي الثالث حول: تطبيقات الأرغونوميا بالدول السائرة في طريق النمو الواقع و الآفاق، جامعة هواري بومدين، الجزائر، 26-27 أكتوبر 2015، ص 91.

[2] أحسن مبارك طالب، **ورقة علمية مقدمة لندوة "معايير الأمن و السلامة للطرق الطويلة"**، مرجع سبق ذكره ، ص25.

خلاصة الفصل:

يمكن القول أن مشكلة الحوادث المرورية تحتاج لمجهودات جادة، و مكثفة، و ذلك للحد من تصاعدها، و أن الطريق نحو تحسين مستوى السلامة المرورية يتطلب وضع إستراتيجية وطنية لها أهداف محدده يتم تنفيذها حسب خطه زمنية محدده لمعالجة ظاهرة الحوادث المرورية، و من ثم يمكن التركيز على العنصر البشري باعتباره العنصر العاقل في العملية المرورية، و باعتباره المتحكم في كيفية التعامل مع المركبة، و الطريق لذا فكامل المسؤولية تنصب على عاتقه في كيفية تفادي الوقوع في حادث مروري، لذا وجب على المختصين في مجال السلامة المرورية بحث ،و دراسة كيفية مساعدة السائق في تفادي الوقوع في حوادث المرور، و حمايته، و حماية من معه من ركاب من شدة خطورة الحادث، و السعي إلى توعية أفراد المجتمع بمختلف فئاتهم من خلال وسائل الإعلام المختلفة المسموعة، و المرئية و من خلال المؤسسات التربوية التثقيفية، و من خلال الجهات المعنية بذلك على احترام قواعد المرور، و أنظمة السير بغية تحقيق أكبر قدر من السلامة المرورية، و بغية المحافظة على حياة الفرد السائق، و حياة الآخرين.

الباب الثاني
الجانب التطبيقي للدراسة

الفصل الخامس

1- الإجراءات المنهجية للبحث.

1. مجالات الدراسة.
2. المنهج المتبع في الدراسة.
3. العينة.
4. تقنيات و أدوات جمع البيانات.

2- التحليل و التعليق على المعطيات.

1- تحليل البيانات

2- النتائج المتوصل إليها

3- مناقشة الفرضيات

4- الاقتراحات و التوصيات

1-الإجراءات المنهجية للبحث:

1.1. مجالات الدراسة:

الإطار المكاني:

تقع مدينة **الشلف** شمال غرب الجزائر، يحدها من الشمال البحر الأبيض المتوسط، و من الجنوب ولاية تيسمسيلت، أما من الناحية الشرقية فيحدها كل مـن ولايتـي تيبـازة ،و عين الدفلـى، و من الناحية الغربية ولايتي مستغانم، و غليزان.

التعريف بالمؤسسة العقابية لإعادة التربية، و التأهيل:

"تقع هذه المؤسسة بحي بن سونة بالشلف، تبعد عن مقر المجلس بحوالي 04 كلم، و هـي مخصصة لاستقبال المساجين من فئة المحكوم عليهم، و المتهمين".[1]

إذ تم إجراء البحث الميداني في هذه المؤسسة، حيث توفرت فيه 11 حالة من بين الحالات المراد دراستها، و التي تتوفر فيها الشروط، بينما 9 حالات المتبقية فتحصلنا عليها من خارج المؤسسة العقابية، فهناك أشخاص من دلونا عليهم و قمنا بإجراء الدراسـة و جمع المعلومات منهم...الخ.

الإطار الزماني: تختلف مدة الدراسة التي يقضيها الباحث في جمع المعلومات عن موضوع الدراسة من باحث إلى آخر، و في غالب الأحيان تنقسم هذه المدة إلى فترتين زمنيتين لا تقل إحداهما أهمية عن الأخرى، و هما:

---

[1] http://Courdechlef.mjustice.dz

- **المرحلة الأولى:** فترة جمع المعلومات المتعلقة بالجانب النظري أي جمع المادة العلمية (المراجع) ، و الفترة الميدانية للبحث، كما على الباحث التقيّد بهاتين المرحلتين كأساس لبناء موضوع ذو قيمة عليمة، و كذا الوصول إلى نتائج دقيقة، لهذا فقد تم إجراء هذا البحث ابتداء من شهر ماي 2018 إلى غاية جوان 2023. مر على المراحل الآتية:
- **المرحلة الثانية:** و قبل إجراء البحث الميداني قمنا بدراسة استطلاعية على مكان إجراء المقابلات، حيث قمنا بإجراء البحث في مؤسسة الوقاية لولايـــة الشلف بحـــي بن سونة، و لكن لصعوبة التعامل مع العينة شخصيا فقد اعتمدنا على أسلوب الوساطة مع حارس يعمل داخل السجن، و هو من دعمنا بالمعلومات الخاصة بالسجناء، و أحيانا يقوم بالتسجيل الصوتي للمعلومات عند مسائلة المسجونين.
- أما فيما يخص البحث الميداني فقد تم إجراء المقابلات من شهر سبتمبر 2021 إلى غاية أواخر شهر نوفمبر، و تحليل البيانات من شهر جانفي إلى غاية شهر ماي 2022.

الإطار البشري: أما فيما يخص الجانب البشري، فينبغـــي تحديـــد كـــــل مـــا يتعلق بخصائص ،و مواصفات العينة التي تناسب موضوع البحث، و عليه فالمجال البشري الذي سوف تختص به الدراسة يتمثل في مجموعة من السائقين الذين ارتكبوا حوادث السير على اختلاف أنواعها ،و كان لها تأثير بليغ على الطرف الآخر بالوفاة، أو خسائر على مستوى المركبة، أو الركاب، أو تسبب للسائق بعيوب، و عاهات مستديمة...الخ. حيث شمل عددهم 20 حالة.

2.1. المنهج المتبع في الدراسة:

"منهج البحث هو البرنامج الذي يحدد لنا السبيل للوصول إلى الحقيقة، أو الطريق المؤدي إلى الكشف عن الحقيقة".[1] "،و هو الطريقة التي يتعين على الباحث أن يلتزمها في بحثه، حيث يتقيد بإتباع مجموعة من القواعد العامة التي تهيمن على سير البحث، و يسترشد بها الباحث في سبيل الوصول إلى الحلول المناسبة لمشكلة البحث".[2]

"و يعرف كذلك على أنه الطريق المؤدي إلى الكشف عن الحقيقة بواسطة مجموعة من القواعد العامة تهيمن على سير العقل، و تحدد عملياته حتى يصل إلى نتيجة معلومة".[3]

و تكمن أهمية المنهج في تطبيق القواعد المنهجية، و تسهيل الاتصال العلمي بين الباحثين ،و تكمن أيضا في استخدامه كمنهج للاستدلال المنطقي، و التحليل، و تكمن كذلك في البيني الذاتي فقد يتعرض الباحثون لأخطاء استنتاجيه حتى، و لو كان الاستدلال صحيحا، و لذلك لابد من القيام بعملية التثبت (التجربة) حتى تتأكد الموضوعية التجريبية، و عليه يمكن القول بأن للمنهج عدة أنواع يمكن استخدامها في مختلف الدراسات، و البحوث من أجل الوصول إلـــى نتائج دقيقة، و على هذا الأساس اعتمدنا في دراستنا على المنهج الوصفي، و منهج دراسة الحالة،

---

[1] عبد الرحمن بدوي، **مناهج البحث العلمي**، وكالة المطبوعات للنشر.ط3. الكويت. 1977، ص 06.

[2] عبد الفتاح خضر، **أزمة البحث العلمي في العالم العربي**، مكتب صلاح الحجيلان. ط3. المملكة العربية السعودية. 1992، ص17.

[3] محي محمد مسعد، **كيفية كتابة الأبحاث و الإعداد للمحاضرات**، المكتب العربي الحديث.ط2. الاسكندرية. 2000، ص33.

كونهما المنهجين المناسبين للدراسة نظرا لطبيعة موضوعنا، و باستخدام هاذين المنهجين يمكننا ان نجمع المادة العلمية بشكل دقيق و مفصل، و يمكن عرضهما على النحو الآتي:

أولا: المنهج الوصفي:

يعرف المنهج الوصفي على أنه "أسلوب من أساليب التحليل المركز على معلومات دقيقة لظاهرة أو موضوع محدد، و ذلك من أجل الحصول على نتائج علمية و من ثم تفسيرها بطريقة موضوعية، بما ينسجم مع المعطيات الفعلية للظاهرة".[1]

و يعرف بأنه "أحد أشكال التحليل و التفسير العلمي المنظم لوصف ظاهـــرة، أو مشكلـــة محددة و تصويرها كميا عن طريق جمع البيانات، و معلومات معينة عن ظاهرة أو مشكلة ،و تصنيفها، و تحليلها، و إخضاعها للدراسة الدقيقة".[2]

و يعرف كذلك على أنه "استقصاء ينصب على ظاهرة من الظواهر كما هي قائمة في الحاضر بقصد تشخيصها، و كشف جوانبها، و تحديد العلاقات بين عناصرها أو بينها، و بين ظواهر أخرى. فهو لا يقف عند حدود وصف الظاهرة، و إنمـا يذهب إلـــى أبعد مـــن ذلك فيحلل، و يفسر، و يقارن ،و يقيم بقصد الوصول إلى تقييمات ذات معنى بقصد التبصر بتلك

---

[1] أوقاسي لونيس و آخرون، **منهجية البحث في العلوم الانسانية و الاجتماعية (ليسانس، ماستر، دكتوراه).** ، دار الأيام للنشر و التوزيع، عمان، ط1، 2015، ص 10.

[2] علي معمر عبد المؤمن، **البحث في العلوم الاجتماعية الوجيز في الأساسيات و المناهج و التقنيات**، جامعة 7 أكتوبر. ط1. ليبيا. 2008، ص 287.

الظاهرة فضلا عن الأبحاث الوصفية لا تقتصر على التنبؤ بالمستقبل بل إنها تنفذ من الحاضر إلى الماضي لكي تزداد تبصرا بالحاضر".[1]

و عليه يمكن القول بأن المنهج الوصفي يقوم بتحليل البيانات حول الظاهرة محل الدراسة، و اكتشاف العوامل المؤثرة فيها و ذلك باستخدام تقنيات مختلفة لجمع المعلومات، و بالتالي يمكن أن يوفر بيانات مفصلة عن الظاهرة موضوع الدراسة، و من ثم يقدم تفسيرا واقعيا للعوامل المرتبطة به .

فقد اعتمدنا في هذه الدراسة على المنهج الوصفي بغية وصف الظاهرة، وصفا دقيقا، و مفصلا، و ذلك باستخدام التقنيات المناسبة لجمع المعلومات، و البيانات، و محاولة تحليلها، و الوصول إلى النتائج المهمة.

حيث وظفناه لدراسة موضوع جرائم الطرقات، و قمنا بجمع المعلومات، و البيانات الخاصة بهذا الموضوع، و البحث في خلفيات الظاهرة، و محاولة معرفة الأسباب الدافعة لارتفاع احصائياتها، و ذلك باستعمال تقنيات مناسبة تلائم البحث، و تساعد على تحليل المعلومات، و البيانات، مع إمكانية الوصول إلى نتائج دقيقة يمكن الاستعانة بها في إيجاد حلول للظاهرة، أو على الأقل التخفيف من إحصائياتها المرعبة .

[1] رحيم يونس كرو العزاوي، **مقدمة في منهج البحث العلمي**، دار دجلة. ط1. عمان. 2000، ص 97.

ثانيا: منهج دراسة حالة:

"تعني دراسة الحالة التعمق في بحث موضوع ما له صفة التفرد لدراسة وحدة من المجتمع، أو حالة معينة، أو قضية محددة ،أو مؤسسة ما؟.، و تهدف دراسة الحالة إلى الخروج بنتيجة يمكن أن توصل الباحث إلى تعميمات يمكن أن تنطبق على مجتمع البحث الذي تنتمي إليه الحالة".[1]

"و تستخدم دراسة الحالة جنبا إلى جنب مع الدراسة المسحية لاستكمال البيانات كما تستخدم فيها نفس الأدوات المستخدمة في الدراسة المسحية، و تعتمد دراسة الحالة على خطوات منهج البحث العلمي من حيث تحديد الحالة المراد دراستها، و صياغة استفسارات، و أسئلة الدراسة، و جميع البيانات، و تحليلها، و كتابة النتائج".[2]

و يمكن تعريف دراسة الحالة على أنها "إحدى الوسائل التي من خلالها يتم دراسة وحدة معينة كمجتمع محلي، أو أسرة أو قبيلة، أو فرد، دراسة تفصيلية عميقة بغرض مراجعة جميع جوانبها، و الخروج بتعميمات تنطبق على الحالات المماثلة لها".[3]

فقد تم الاعتماد في هذه الدراسة على منهج دراسة الحالة من أجل جمع المعلومات التي تخص حالات الدراسة ،و هم السائقون الذين ارتكبوا جرائم الطرقات، و كان لهم أثر بالغ على الطرف الآخر سواء بالموت، أو بترك عاهات مستديمة، و تشوهات، و عليه قمنا بجمع البيانات، و تحليلها، و الوصول إلى نتائج.

---

[1] محسن السيد العريني، **مناهج البحث العلمي**. القاهرة، كلية الآداب، قسم المكتبات و الوثائـق و المعلومات. جامعة القاهرة. 2016، ص 52.

[2] المرجع نفسه، ص 53.

[3] أوقاسي لونيس، مرجع سبق ذكره، ص 128.

حيث أجرينا الدراسة على 20 حالة توفرت فيهم شروط الدراسة، و باعتبار هذا المنهج هو الأنسب في جمع المعلومات الخاصة بالحالات المراد دراستها، و البحث في الأسباب المؤدية لارتكاب جرائم الطرقات، بالإضافة إلى أن حجم العينة هو الذي حدد لنا استخدام هذا النوع من المناهج حيث قمنا بدراسة كل حالة من حالات الدراسة، و الاستفسار عن الأسباب المؤدية لارتكاب جرائم مرورية.

3.1. العينة:

للعينة أهمية كبيرة في البحث العلمي، حيث يسعى الباحث إلى استخدامها للوصول إلى نتائج دقيقة، كما يلجأ أحيانا إلى استعمال أسلوب العينات لأنه يستحيل دراسة المجتمع كاملا، وقد تواجهه صعوبات، على العكس من ذلك لو أحسن اختيار العينة، و حجمها المناسب فإن ذلك سيساعده حتما في إجراء بحثه بكل دقة، و سهولة، و بالتالي يمكن تعميم النتائج المتوصل إليها على المجتمع الكلي.

"و لعل من أهم الصعوبات التي يواجهها الباحث هي اختيار العينة للبحث العلمين، كما أن اختيار العينة له جانب كبير من الأهميـــة لأن عليها تتوقف أمــور كثيــرة فعليها منها القياســات، و النتائج التي يصل إليها الباحث، ففي كثير من الأحيان يضطر الباحث إلى إجراء بحثه على عينة صغيرة من المجتمع لأن إجراء البحوث على المجتمع كله يكلف جهدا، و مالا كثيرا".[1]

"فالباحث يقوم باختيار عينة من مجتمع الدراسة، ثم يقوم بتصميم النتائج التي أجراها على العينة على المجتمع الذي سحبت منه تلك العينة، و كلما كان عدد أفراد العينة أكبر كلما عكس

[1] مروان عبد المجيد ابراهيم، **أسس البحث العلمي لإعداد الرسائل الجامعية**، مؤسسة الوراق.ط1. الأردن. 2000، ص 157.

ذلك خصائص المجتمع بشكل أفضـــل، و كانت الأخطاء أقـل في التطبيق، و تصميم النتائج، و لكي يختار الباحث عينة صحيحـــة يفترض أن تكون العينـة المختارة ممثلـة لمجتمع الدراســـة، و العينة هي تقدير لمجتمع الدراسة، و أن متوسط العلامات من العينة هي تقارب قيم المجتمع".[1]

و يمكن تلخيص أهمية استخدام أسلوب العينات في كونه يقلل من تكاليف النفقات بالإضافة إلى أن اختبار المعلومات يتم بواسطة العينات مما يتيح الفرصـة للمزيد مـــن التنوع، و الشمـول، و النتائج في الأخير تكون أكثر دقة مما لو تم استخدام الحصر الشامل.

و اعتمدنا في هذه الدراسة على **العينة القصدية** و التي تعرف على أنها "العينات التي يتم انتقاء أفرادها بشكل مقصود من قبل الباحث نظرا لتوافر بعض الخصائص في أولئك الأفراد دون غيرهم، و لكون تلك الخصائص هي من الأمور الهامة بالنسبة للدراسة، كما يتم اللجوء لهذا النوع من العينات في حالة توافر البيانات اللازمة للدراسة لدى فئة محددة من مجتمع البحث الأصلي".[2]

"و في بعض الأحيان يسعى الباحث لتحقيق هدف، أو غرض معين من دراسته، فيقوم باختيار أفراد العينة بما يخدم و يحقق هذا الغرض أو الهدف".[3]

---

[1] منذر عبد الحميد الضامن، **أساسيات البحث العلمي**، دار المسيرة للنشر و التوزيع.ط1. عمان. 2007. ص 160.

[2] محمد عبيدات و محمد أبو نصار و عقلة مبيضين، **منهجية البحث العلمي (القواعد و المراحل و التطبيقات)**، دار وائل للنشر.ط2. عمان. 1999،ص99

[3] ربحي مصطفى عليان و عثمان محمد غنيم، **مناهج و أساليب البحث العلمي النظرية و التطبيق**، دار صفاء للنشر و التوزيع.ط1. عمان. 2000، ص 148.

و كان سبب اعتمدنا على العينة القصدية هو تواجد بعض الحالات داخل المؤسسة العقابية و البعض الآخر خارجها، ولذلك كان التركيز في موضوع **جرائم الطرقات** على الأفراد الذين يحملون مواصفات الدراسة، و يتمثلون في مجموعة من السائقين الذين ارتكبوا حوادث السير على اختلاف أنواعها، و كانت حوادثهم خطيرة، و مميتة، و لهـــا تأثير بالغ علـــى الطـــرف الآخـر، و ذلك بإزهاق روحه أو إلحاق الأذى به، أو إعاقة مستديمة له، و تعرضوا لعقوبات قانون العقوبات إثر الحادث المرتكب.

حيث قمنا بإجراء الدراسة على عينة تم انتقاؤها بشكل قصدي شملت 20 حالة تم جمع البيانات حول سبب ارتكابهم للحوادث المرورية، و كانت بعض الحالات موجودة بالمؤسسة العقابية لإعادة التربية و التأهيل بولاية الشلف بحي بن سونة، و لصعوبة الحديث مع المسجون شخصيا تم الاستعانة بحارس في المؤسسة (و ذلك باستخدام أسلوب الوساطة)، و هو الذي كان يفيدنا بالمعلومات عن طريق استجوابهم، و أحيانا عن طريق التسجيل الصوتي لهم، و كان عددهم 11 حالة، بينما الحالات المتبقية فهناك أشخاص من أرشدوني عليهم، و قد تم انتقاؤها بشكل قصدي، و مباشر، و هي حالات موجودة خارج المؤسسة العقابية حيث شملت 9 حالات تم استجوابهم شخصيا، البعض منهم متواجد في المنطقة التي أقطن بهـا و البعض الآخر لـــه صلة بالعائلة، و بهذا الشكل تم الحصول عل 20 حالة تتوفر فيها شروط الدراسة، و تمكنا من جمع المعلومات الكافية عنهم ، و تحليلها، و الوصول إلى نتائج دقيقة.

4.1. تقنيات و أدوات جمع البيانات:

المقابلة: تعريف المقابلة: "تعد المقابلة استبيانا شفويا يقوم من خلاله الباحث بجمع معلومات شفوية من المبحوث، و الفرق بين المقابلة، و الاستبيان في أن المبحوث هو الذي يكتب الإجابة عن أسئلة الاستبيان بينما يكتب الباحث بنفسه إجابات المبحوث عن المقابلة، و المقابلة أداة مهمة للحصول على المعلومات من خلال مصادرها البشرية، و إذا كان الباحث مدربا، و مؤهلا، فإنه يحصل على معلومات تفوق في أهميتها ما يمكن أن يحصل عليه من خلال استخدام تقنيات أخرى".[1]

"و هي عبارة عن محادثة تتم بين الباحث، و شخص أو أشخاص آخرين بهدف الوصول إلى حقيقة، أو موقف معين يسعى الباحث لمعرفته من أجل تحقيق أهداف الدراسة، و من الأهداف الأساسية للمقابلة الحصول على البيانات التي يريدها الباحث بالإضافة إلى التعرف على ملامح، أو مشاعر، أو تصرفات المبحوثين في مواقف معينة".[2]

"و يمكن أن تجرى المقابلة مع شخص واحد لكي يشعر بالحريـــة في التعبير عــن نفســه، و يمكن أن تتم مع مجموعة من الأشخاص في نفس المكان، و الزمان، و بخاصة إذا كانت المشكلة التي يقوم الباحث بدراستها غير حساسة، و توفر المقابلات الجماعية على الباحث الكثير من الجهد، و الوقت، و التكلفة، و لكن سلبياتها تكمن في صعوبة السيطرة أحيانا على أفراد العينة،

---

[1] ذوقان عبيدات و كايد عبد الحق و عبد الرحمن عدس، **البحث العلمي (مفهومه، و أدواته، و أساليبه)**، دار الفكر للنشر و التوزيع. ط1. عمان. 2007، ص 114.

[2] محمد عبيدات و محمد أبو نصار و عقلة مبيضين، مرجع سبق ذكره، ص 55.

و الخجل الذي يصيب بعضهم خلال المقابلات الجماعية مما يؤدي إلى عدم المشاركة، و سيطرة بعض الأفراد على جو المقابلة".[1]

و تتمثل أهمية المقابلة في البحوث، و الدراسات في لجوء الباحث إلى استخدامها باعتبارها الوسيلة الرئيسية لجمع البيانات، و المعلومات المهمة للبحث، كما أنها تستخدم لاختبار فرضيات الدراسة، أو لاقتراح فرضيات جديدة، كما أنها تتعمق في دوافع المستجوبين، و أسباب الإجابات التي يقدمونها .

فقد قمنا باستخدام تقنية المقابلة، و ذلك لدقة هذه التقنية، و كونها أداة مهمة للحصول على المعلومات هذا من جهة، و كون الباحث هو من يقوم بتسجيل المعلومات الخاصة بالمبحوثين مع الملاحظة المباشرة لتفاعلاتهم، و انفعالاتهم حول الموضوع.

و عليه تم الاعتماد على **دليل المقابلة** كأداة لجمع المعلومات، و البيانات من المبحوثين حيث كان يتضمن ثلاثة محاور كل محور منها يحتوي على بعض الأسئلة حول موضوعنا الموسوم **بجرائم الطرقات بين الثقافة المرورية وسياسة الردع** فقد تناول **المحور الأول: البيانات الشخصية لمستعملي الطريق** احتوى على (6) ستة أسئلة، أما **المحور الثاني: فهو خاص بالفرضية الأولى، و المتمثلة في غياب الوعي المروري لدى السائق دخل في ارتكاب حوادث المرور** بحيث احتوى على (8) ثمانية أسئلة، أما **المحور الثالث: فهو خاص بالفرضية الثانية: و الخاصة بطبيعة المكانة الاجتماعية لمستعملي الطريق دخل في جرائم الطرقات،** و الذي احتوى على (7) سبعة أسئلة، أما آخر محور فهو **خاص بالفرضية الثالثة،** و المتمثلة في أن **نوعية**

[1] ربحي مصطفى عليان و عثمان محمد غنيم، مرجع سبق ذكره، ص 104.

الجزاء العقابي و نقص الصرامة الأمنية يساهمان في جرائم المرور، و احتوى هو كذلك على (9) تسعة أسئلة، حيث كان مجموع الأسئلة التي احتواها دليل المقابلة هو 30 سؤالا.

2- التحليل و التعليق على البيانات:

قبل التطرق إلى تحليل البيانات الخاصة بالحالات ينبغي الإشارة، و التنويه إلى أن الحالات التي جمعناها تحصلنا على البعض منها (11 حالة) من المؤسسة العقابية لإعادة التربية و التأهيل بالشلف، و البعض الآخـر (9 حالات) تحصلنا عليها من خارج المؤسسة، و المتمثلة في الحالات رقم (1، 3، 5، 7، 10، 15، 16، 17، 19)، حيث أنها جميعها ارتكبت جرائم مرورية أدت إلى هلاك البعض إما (بالنسبة للسائق المقابل، و أحيانا لشخصين أو أكثر كانوا معه)، و أدت بالبعض الآخر إلى عاهات مستديمة (شلل نصفي، قطع الرجلين، قطع الذراع، تشوهات على مستوى الجسم، و الوجه، كسور جد بليغة على مستوى الظهر) بالإضافة إلى خسائر في المركبات، و كل ذلك بسبب المخالفات التي قاموا بها أثناء القيادة نتيجة عدم احترام إشارات المرور مع السرعة المفرطة، و التجاوزات الخطيرة، و المميتة، و استعمال الهاتف النقال، و تعاطي المخدرات، و بالتالي تعرضوا لعقوبات تمثلت في الحبس مع الغرامة المالية، و سحب رخصة السياقة.

1.2. تحليل البيانات:

عرض الحالة الأولى: (موجودة خارج المؤسسة)

المحور الأول: خاص بالبيانات الشخصية لمستعملي الطريق.

1. **الجنس:** ذكر.
2. **السن:** 26 سنة.
3. **المستوى التعليمي:** ثانوي.
4. **الأقدمية في السياقة:** 7 سنوات.
5. **عدد الحوادث المرتكبة:** مرتين.
6. **سبب التعرض للحادث الأخير:** بسبب تعاطي المخدرات و السرعة المفرطة.

المحور الثاني: خاص بالفرضية الأولى: لغياب الوعي المروري لدى السائق دخل في ارتكاب حوادث المرور.

صرح المبحوث بأنه لم يقم بالإطلاع على قانون المرور بعد حصوله على رخصة السياقة، و لا يحترم القانون، و لا يعمل به في حالة غياب الرقابة الأمنية، و إنما في حالة وجودها فقط، و حسب رأيه الحملات التوعوية، و التحسيسية للوقاية من الحوادث لا تحتل أي مكانة هامة بالنسبة إليه، و لا يتابع البرامج الإذاعية، و التلفزيونية التي تتناول الثقافة المرورية، و لا يتصفح الكتيبات، و المطويات التي تعالج مواضيع الثقافة المرورية، و لا يتابع المواقع الإلكترونية التي تقوم بنشر الوعي، و الثقافة المرورية، و يرى بأن الحملات الإعلامية التي يقوم

بها رجال الأمن عبر الطرق، و في المؤسسات الأمنية لها صدى في توجيه، و توعية المواطنين حـــول خطورة حوادث المرور، و صرح بأنه يحترم الآخرين (سائقين أو مشاة) أثناء القيادة.

المحور الثالث: خاص بالفرضية الثانية: لطبيعة المكانة الاجتماعية لمستعملي الطريق دور في جرائم الطرقات.

صرح المبحوث بأنه "**بطال**"، و مهنة الأب تتمثل في "**التجارة**"، أما بالنسبة لنوع المركبة التي يمتلكها فهي من نوع "**فورقو forgo**"، و صرح بأنه تربطه علاقات مع أشخاص ذوي نفوذ، و قال بأن طبيعة الوضعية الاقتصادية لديه هي التي منعته من تسليط بعض العقوبات عليه، و صرح بأنه في حالة القيام بمخالفات مرورية يعتمد على "**معارفه**" في إسقاط العقوبة، و قال بأنه سحبت منه رخصة السياقة عدة مرات، و تمكن من استرجاعها في بعض الأحيان بالاعتماد على "**معارفه**".

المحور الرابع: خاص بالفرضية الثالثة: نوعية الجزاء العقابي و نقص الصرامة الأمنية يساهمان في حوادث المرور.

صرح المبحوث بأنه تم إدانته بعقوبة "**الحبس مع الغرامة المالية و سحب رخصة السياقة**"، و لكن لم تُوقع عليه عقوبة الحبس، و تم إسقاطها عن طريق الوساطة حيث قال بأن العقوبة لم تكن رادعة، و لم تمنعه من تكرار ارتكاب المخالفة لأنه لم يخضع لها، إذ يرى بأن معاملة رجل الأمن للسائقين هي معاملة عادية، و هم يتعاطفون مع السائقين عند ارتكابهم مخالفات مرورية، و يرى بأن الرقابة الآلية تساهم في التقليل من الحوادث أكثر من الرقابة البشرية، كما يرى بأن غياب العدل في تطبيق عقوبات قانون المرور يؤدي إلى ارتكاب الحوادث، و أن الأمن غير جدي و غير

صارم في تطبيق القانون، و هو لا يعامل جميع السائقين بعدل و جدية عند ارتكاب مخالفات مرورية.

تحليل الحالة الأولى:

هنا يسعنا القول بأنه ينبغي أخذ الحيطة، و الحذر أثناء القيادة في الطريق، فما لاحظناه في المبحوث أنه شاب في مقتبل العمر سنه 26 سنة، و أقدميته في السياقة 7 سنوات بمعنى بدأ السياقة في وقت مبكر، فهنا ننبه الأولياء إلى التدخل في توجيـه أبنائهم، و توعيتهم بضرورة القيادة السليمة لضمان سلامتهم، و سلامة الآخرين، كما ينبغي توجيههم بتفادي كل العوامل السيئة التي يمكن أن تكون سببا في ارتكاب الحوادث، فالمبحوث ارتكب الحادث نتيجة تأثير المخدرات ما أدى به إلى فقدان الوعي، و التركيز أثناء القيادة، و إهمال لوحات المرور على الطريق مما أدى به في الأخير إلى هلاك الطرف الآخر، و كل ذلك نتيجة اهماله بكل ما يتعلق بالثقافة المرورية حيث أنه لم يطلع على قانون المرور، و لا يحترمه في حالة غياب الرقابة الأمنية، و لا يتابع البرامج التلفزيونية، و الاذاعية، و لا المواقع الالكترونية، و لا يتصفح الكتيبات فهذا كاف للقول بأن نقص الثقافة المرورية، و الوعي لدى السائق سيُوقعه حتما في مشاكل مرورية، هذا بالإضافة إلى تصريح المبحوث أن لديه وُسطاء في تفادي الوقوع تحت طائلة العقاب (عقوبة الحبس)، فكيف لمُتعاطي المخدرات أن يُعفى عنه في حادثة خلفت وفاة الطرف الآخر، فهذا ما يزيد من تأزم الأمر بالنسبة للآخرين، و بالنسبة له حيث قال بأن الحادث كلفه الكثير، و قام ببيع سيارة العائلة، و تسديد الغرامة، فهنا ينبغي على الدولة بذل مجهودات أكثر لمواجهة المشكلة مما يستدعي تضافر الجهود من طرف مؤسسات التنشئة في المجتمع سواء من الناحية النفسية، أو الاجتماعية من أجل توعية أفراد المجتمع بخطورة المشكلة.

فمشكلة جرائم الطرقات هي مشكلة عويصة ينبغي الاجتهاد في التصدي لها من طرف مؤسسات المجتمع ككل، بالإضافة إلى جهد السائق نفسه، فهو الأساس في العملية المرورية، و ذلك باعتباره المتسبب الأول في ارتكاب الحوادث المرورية، فينبغي تسليط الضوء عليه، و محاولة القيام بجميع الأساليب، و الطرق التي تجعله واعيا، و فطنا بخطورة المشكلة، كما ينبغي تثقيفه ،وتوجيهه نحو السلامة ،و الأمن المروري بالإضافة إلى إتباع أنظمة و قواعد المرور، من أجل تفادي الكثير من المشاكل الناتجة عن ذلك، و ينبغي كذلك تشديد الرقابة البشرية، و جعلها متكاملة مع الرقابة الآلية في ضبط المخالفين ،و تطبيق عقوبات صارمة عليهم لكي لا يعيدون تكرار ارتكاب الحادث المروري ،و بذلك يكون نوع من الضبط المروري اللازم لمواجهة المشكلة ،و التصدي لها، فعلى كل فرد سائق أن يحترم القواعد ،و الأنظمة القانونية ،و الامتثال لها، و ذلك ليس خوفا من طبيعة العقوبة المقررة عليه في حال مخالفتها، و إنما الوعي الذاتي لهذه الأنظمة ،و ما ينجم عن مخالفتها من حوادث ،و مشاكل تشكل خطرا على حياة السائقين ،و غيرهم ،و ما تلحقه من أضرار وخيمة نفسية، اجتماعية، اقتصادية، و ما تسببه من عاهات مستديمة تلازم الفرد مدى الحياة.

عرض الحالة الثانية:

المحور الأول: خاص بالبيانات الشخصية لمستعملي الطريق.

1. **الجنس:** ذكر.
2. **السن:** 34 سنة.
3. **المستوى التعليمي:** جامعي.
4. **الأقدمية في السياقة:** 5 سنوات.
5. **عدد الحوادث المرتكبة:** مرتين.
6. **سبب التعرض للحادث الأخير:** عدم احترام اشارات المرور مع الإفراط في السرعة بفرامل معطلة.

المحور الثاني: خاص بالفرضية الأولى: لغياب الوعي المروري لدى السائق دخل في ارتكاب حوادث المرور.

حاولنا في هذا المحور معرفة مدى وعي المبحوث بأنظمة المرور حيث صرح بأنه يطالع قانون المرور، و ليس لمرة واحدة فقط بل عدة مرات، كما صرح بأنه يحترمه، و يعمل به في حالة غياب الرقابة الأمنية، و على الرغم من ذلك نجده قد ارتكبت الحادث نتيجة عدم احترام الإشارات مع الإفراط في السرعة بفرامل معطلة، و حسب نظره الحملات التوعوية، و التحسيسية للوقاية من الحوادث تحتل مكانة هامة بالنسبة له، و لكن نجده لا يتابع البرامج الإذاعية، و التلفزيونية التي تتناول الثقافة المرورية، و هذا حسب تصريحاته، غير أنه من الفئات التي تتصفح الكتيبات و المطويات التي تتناول الثقافة المرورية، و يتابع المواقع الالكترونية التي تقوم بنشر الوعي، و الثقافة المرورية، كما صرح بأن للحملات الإعلامية التي يقوم بها رجال الأمن عبر الطرق،

و في المؤسسات الأمنية لها صدى في توعية المواطنين حول خطورة حوادث المرور، كما أنه صرح بأنه يحترم الآخرين سائقين كانوا، أو مشاة أثناء قيادته للمركبة، و يعطي للطريق حقها.

المحور الثالث: خاص بالفرضية الثانية: لطبيعة المكانة الاجتماعية لمستعملي الطريق دور في جرائم الطرقات.

في ما يخص سؤالنا حول الوظيفة التي يشغلها المبحوث صرحـ بأنه "**موظف في الإدارة**"، و والده "**متقاعد**"، يملك مركبة من نوع "**بيكانتو**" و هي ملكية خاصة، كما استفسرنا إذا كانت تربطه علاقات مع أشخاص ذوي نفوذ فكانت إجابته بـ "**لا**"، و هل لوالدك علاقة مع رجال الأمن، أو ما شابه ذلك كانت إجابته بالنفي، كما صرح بأن طبيعة الوضعية الاقتصادية لديه لم تمنعه من توقيع بعض العقوبات عليه، و صرح أيضا بأنه يعتمد على نفسه في إسقاط العقوبة في حالة القيام بمخالفات مرورية، و لا يعتمد على أي شخص، كما صرح بأنه لم تسحب منه رخصة السياقة.

المحور الرابع: خاص بالفرضية الثالثة: نوعية الجزاء العقابي و نقص الصرامة الأمنية يساهمان في حوادث المرور.

صرح المبحوث بأنه تعرض لعقوبة "**الحبس مع الغرامة المالية**"، و أن نوع هذه العقوبة كانت رادعة بالنسبة له، و ستمنعه من تكرار ارتكاب المخالفة، كما صرح بأن مقدار العقوبة التي تعرض لها كانت بمقدار المخالفة التي قام بها، فهو يرى بأن معاملة رجل الأمن للسائقين تكون حسب مستويات الاشخاص، و حسب مكانتهم الاجتماعية و الاقتصادية، فهم يتعاطفون مع السائقين عند ارتكاب المخالفة المرورية، و عدم التعامل معهم بكل جدية، فهو يرى أيضا بأن الرقابة الآلية تساهم في التقليل من الحوادث أكثر من الرقابة البشرية، كما أكد في إجابته عن غياب العدل في تطبيق

عقوبات قانون المرور، كما أنه صرح بأن الأمن بالنسبة له غير جدّي و غير صارم في تطبيق القانون، و أن السلك الأمني لا يعامل جميع السائقين بعدل عند ارتكاب المخالفات.

تحليل الحالة الثانية:

على حسب التصريحات التي قدمها المبحوث فإن للتوعية المرورية دور هام، و فعال في الحد، أو التقليل على الأقل من نسب الحوادث، فنجده على الرغم من تصفحه للكتيبات، و المطويات التي تساهم في نشر الوعي المروري، و يتابع كل ما هو مرشد نحو التوعية المرورية إلا أننا نجده قد ارتكبت الحادث نتيجة عدم احترام اشارات المرور مع السرعة المفرطة بفرامل معطلة أدى بوفاة الجهة المقابلة، و هنا يقع التناقض بين المفهوم، و التطبيق (المفهوم أي احترام اشارات المرور)، (و التطبيق أي تطبيقها على أرض الواقع)، فهنا يبقى الفكر مشغولا حول إمكانية تجسيد هذه الثقافات المرورية في الواقع، و تفادي الوقوع في ارتكاب الحوادث. و الهدف من كل هذا هو مدى مساهمة التوعية المرورية في تغيير السلوك السلبي للسائقين إلى سلوك إيجابي يمكنهم من تفادي الوقوع في جرائم الطرقات، كما نجد أن الوضعية الاقتصادية، و المكانة الاجتماعية تلعبان دور هام في هذا المجال فهنا يمكن القول بأنها تساهم، و لو بقليل في ارتكاب الحوادث فنجد أن نوعية المركبة التي يمتلكها السائق هي التي تحدد رتبته، أو مكانته في المجتمع، و يستغل هذه الوضعية الاقتصادية في امتلاك الطريق له بحيث يعتقد أن له كافة الأولويات في استغلال الطريق. و من ثم لابد من القول بأن الطريق هي ملك للجميع، و القانون يطبق على كافة المخالفين للقانون المروري، و من جهة أخرى لابد من توسيع جهود السلك الأمني في محاربة، و مكافحة حوادث السير، حيث ما نلاحظه في المجتمع و الواقع نجد أن هناك نوع من السهولة و الليونة في تطبيق العقوبات، و أنها غير رادعة مما يتسبب في فتح المجال، و توسيعه

لكثرة الحوادث المميتة، فنحن هنا نتحدث عن نوعية المعاملة، و ليس نوعية الجزاء العقابي المفروض، و المنصوص عليه في القانون، فنجد أن الوثيقة تنص على أشياء مهمة، و صارمة حفاظا على سلامة الفرد، و المجتمع، بينما لو خرجنا إلى أرض الواقع فإننا نجد عكس ذلك في طريقة معاملة رجال الأمن، و المرور لأفراد المجتمع المخالفين للقانون، و التعامل معهم بكل سلاسة، و التسامح معهم على الرغم من خطورة المخالفة المرتكبة، و ما ينجم عنها من حوادث قاتلة.

و من ثم يمكن أن نقول بأن مشكلة حوادث المرور تهدد سلامة الفرد، و سلامة المجتمع، فلابد من توجيه كافة المسؤولين إلى نشر الثقافة المرورية نحو تحسين الوعي العام بقوانين السير، و أنظمة السلامة المرورية، و محاولة مسايرة سلوك مستخدمي الطريق بما يتوافق مع هذه القوانين، و الأنظمة، و التعليمات، و تبني السلوك المروري الآمن الذي يحفظ سلامة الفرد، و سلامة المجتمع من هذه المشكلة الحساسة، و المهددة لحياة الفرد، و مهددة لاقتصاد الدولة.

عرض الحالة الثالثة: (موجودة خارج المؤسسة)

المحور الأول: خاص بالبيانات الشخصية لمستعملي الطريق.

1. **الجنس:** ذكر.
2. **السن:** 18 سنة.
3. **المستوى التعليمي:** ثانوي.
4. **الأقدمية في السياقة:** أقل من سنة.
5. **عدد الحوادث المرتكبة:** مرتين.
6. **سبب التعرض للحادث الأخير:** استعمال الهاتف النقال مع التجاوز الخطير.

المحور الثاني: خاص بالفرضية الأولى: لغياب الوعي المروري لدى السائق دخل في ارتكاب حوادث المرور.

صرح المبحوث بأنه لم يقم بالإطلاع على قانون المرور بعد حصوله على رخصة السياقة، و صرح بأنه يحترم القانون، و يعمل به في حالة وجود الرقابة الأمنية فحسب، و هو يرى بأن للحملات التوعوية، و التحسيسية للوقاية من الحوادث مكانة هامة بالنسبة له، و صرح بأنه من متتبعي البرامج الإذاعية، و التلفزيونية التي تقوم بنشر الثقافة المرورية، و هو لا يتصفح الكتيبات، و المطويات التي تعالج مواضيع الثقافة، و الوعي المروري، و صرح بأنه يتابع المواقع الإلكترونية التي تقوم بنشر الثقافة المرورية، و يرى بأن الحملات الإعلامية التي يقوم بها رجال الأمن عبر الطرق، و في المؤسسات الأمنية لها صدى في توعية المواطنين حول حوادث المرور، كما أنه صرح بأنه يحترم الآخرين سائقين كانوا، أو مشاة أثناء قيادته للمركبة.

المحور الثالث: خاص بالفرضية الثانية: لطبيعة المكانة الاجتماعية لمستعملي الطريق دور في جرائم الطرقات.

صرح المبحوث بأنه "**طالب في الثانوية**"، أما بالنسبة لوالده فهو "**شرطي**"، و فيما يخص المركبة التي يمتلكها فهي من نوع "**بيكانتو**"، صرح المبحوث بأن له علاقات مع أشخاص ذوي نفوذ، و قد تعرض لعقوبات على المخالفات التي قام بها، بحيث قال بأن الوضعية الاقتصادية لديه منعته من تعرضه لبعض العقوبات عليه، و صرح بأنه كان يعتمد على "**والده أو أصدقاء والده**" في إسقاط العقوبة في حالة ارتكاب مخالفات مرورية، حيث سحبت منه رخصة السياقة مرتين، و اعتمد على "**والده**" في استرجاعها.

المحور الرابع: خاص بالفرضية الثالثة: نوعية الجزاء العقابي و نقص الصرامة الأمنية يساهمان في حوادث المرور.

صرح المبحوث بأنه تعرض لعقوبة "**سحب رخصة السياقة مع غرامة مالية**"، و هو يرى بأن العقوبة التي وقعت عليه لا جدوى لها، و صرح بأنه لا يهتم بمقدار العقوبة إن كانت رادعة أم لا، فهو يرى بأن معاملة رجل الأمن للسائقين هي معاملة حسنة، و هم يتعاطفون مع السائقين عند ارتكاب المخالفة المرورية، و صرح بأن الرقابة الآلية هي أكثر صرامة، و تساهم في التقليل من الحوادث أكثر من الرقابة البشرية، و حسب رأيه فهو يرى بأن غياب العدل في تطبيق عقوبات قانون المرور يؤدي إلى حوادث المرور، كما أنه يرى بأن الأمن هو غير جدي، و غير صارم في تطبيق قانون المرور، و لا يعامل جميع السائقين بعدل، و جدية عند ارتكاب مخالفات مرورية.

تحليل الحالة الثالثة:

بالرجوع لما سبق طرحه، فإن الأساس في التوسيع نطاق التوعية المرورية لدى السائقين هو التخفيض من ارتكاب حوادث المرور، فحسب تصريحات المبحوث فهو شاب صغير في السن قد ارتكب الحادث المروري مرتين لمدة تقل عن سنة من حصوله على رخصة السياقة حيث كان السبب في ذلك هو استعمال الهاتف النقال أثناء القيادة مع التجاوز الخطير على الرغم من التوجيهات المقدمة من طرف السلطات المعنية، و من طرف وسائل الإعلام حول خطورة استعمال الهاتف أثناء القيادة، و ما له من عواقب سلبية، و لكن نلاحظ عكس ذلك لدى أفراد المجتمع فنجد

أغلبهم لا يبالي، و لا يكترث بأمور التوعية، و السلامة، و هو ما لامسناه في المبحوث في حد ذاته ما أدى به إلى ارتكاب الحادث المروري تسبب في وفاة الطرف الآخر، و من ثم ينبغي على كل سائق أن يكون حريصا أثناء القيادة خوفا من ارتكاب أي خطأ، أو مخالفة تتسبب له بحادث مروري يؤدي به إلى هلاك الآخرين.

و حسب تصريحات المبحوث حول الثقافة، و التوعية المرورية فهو قليل الاهتمام بالقواعد الخاصة بالتوعية، و التي بدورها تقلل من ارتكاب الحوادث، فهو لم يقم بالإطلاع على قانون المرور، و هذا ما يزيد من خطورة الفعل، فعلى الرغم من تصريحاته على أنه من متتبعي البرامج التلفزيونية، و الإذاعية، و المواقع الالكترونية التي تقوم بنشر الثقافة المرورية إلا أننا نجد غياب تام في تجسيد ذلك في أرض الواقع، و هذا دليل على اللامبالاة من طرف السائق ذاته، بالإضافة إلى اتكاله على وجود وُسطاء يعتمد عليهم لإسقاط العقوبات التي تقع عليه كون والده شرطي، و بسبب هذا الأخير لم تتعرض الحالة لعقوبة الحبس، و هذا من المسببات الأساسية التي تزيد من نسبة ارتكابه للحوادث المرورية، و عدم الخوف من العقوبات التي ستقع عليه حيث صرح بأنه لا

جدوى من العقوبة بالنسبة له، و لا يهتم بمقدارها إن كانت رادعة أم لا، فهو على يقين تام من أنه مهما كانت العقوبة التي ستقع عليه فإنه سيُفلت منها حتما نظرا لطبيعة مهنة والده، حيث أنه لا يكترث، و لا يبالي بحياة الآخرين، و ممتلكاتهم على الرغم من وفاة الضحية بعد الحادث، و هنا ينبغي على الجهات المختصة بالأمن الحرص على تشديد الرقابة سواء البشرية، أو الآلية باعتبار هذه الأخيرة هي أكثر ضبطا لمخالفات السير، فهي تضبط كل المخالفات علـى الطريق، و تكمل دور الرقابة البشرية، كون هذه الأخيرة غير عادلة في معاملة جميع المخالفين حسب ما صرح به المبحوث، كما أنها متسامحة معهم عند ارتكاب بعض المخالفات، فلابد من أخذ الأمر بكل جدية للتقليل من ارتكاب الحوادث كونها تتسبب في القتل، و في عاهات دائمة، و مشاكل نفسية تلازم الفرد مدى الحياة.

فمشكلة جرائم الطرقات قد شغلت تفكير جميع دول العالم لما تتسبب فيه من آثار وخيمة على الفرد، و على المجتمع ككل، فنجد أن كل دولة تعمل جاهدة على فرض عقوبات مساوية للمخالفات المرتكبة بغية تحقيق نوع من الآمان، و ضمان السلامة المرورية للجميع، فهنا ينبغي التركيز، و بدرجة كبيرة على السائق باعتباره الأساس في وقوع الحوادث المرورية، فلابد من تأهيل جميع السائقين، و توعيتهم، و تثقيفهم بخطورة الظاهرة، و إمكانية مواجهتها، و ذلك من خلال الأنشطة، و المجهودات الوقائية في مجال حوادث المرور، و التي تعتبر هي الأخرى من مضادات الحوادث المرورية في أوساط المجتمـع، و ذلك لمـا تتخذه أجهزة المرور مـــن تدابير، و برامج وقائية في مجال الوقاية من حوادث المرور.

عرض الحالة الرابعة:

المحور الأول: خاص بالبيانات الشخصية لمستعملي الطريق.

1. **الجنس:** ذكر.
2. **السن:** 35 سنة.
3. **المستوى التعليمي:** متوسط.
4. **الأقدمية في السياقة:** 7 سنوات.
5. **عدد الحوادث المرتكبة:** 3 مرات.
6. **سبب التعرض للحادث الأخير:** بسبب استعمال الهاتف النقال مع التجاوز الخطير.

المحور الثاني: خاص بالفرضية الأولى: لغياب الوعي المروري لدى السائق دخل في ارتكاب حوادث المرور.

صرح المبحوث بأنه لم يقم بالإطلاع على قانون المرور بعد حصوله على رخصة السياقة، و لا يحترم القانون، و لا يعمل به في حالة غياب الرقابة الأمنية، و إنما في حالة وجودها فقط، و حسب رأيه فالحملات التوعوية، و التحسيسية للوقاية من الحوادث تحتل مكانة هامة بالنسبة إليه، و صرح بأنه يتابع البرامج الإذاعية، و التلفزيونية التي تتناول الثقافة المرورية، و لا يتصفح الكتيبات، و المطويات التي تعالج مواضيع الثقافة المرورية، و لا يتابع المواقع الإلكترونية التي تقوم بنشر الوعي، و الثقافة المرورية، و يرى بأن الحملات الإعلامية التي يقوم بها رجال الأمن عبر الطرق، و في المؤسسات الأمنية لها صدى في توجيه، و توعية المواطنين حول خطورة حوادث المرور، و صرح بأنه يحترم الآخرين سائقين كانوا، أو مشاة أثناء قيادته للمركبة.

المحور الثالث: خاص بالفرضية الثانية: لطبيعة المكانة الاجتماعية لمستعملي الطريق دور في جرائم الطرقات.

صرح المبحوث بأنه "**سائق أجرة**"، أما بالنسبة لوالده فهو "**بطال**"، و في ما يخص نوع المركبة التي يمتلكها فهي "**لوقان**"، و صرح بأنه تربطه علاقات مع أشخاص ذوي نفوذ، و قال بأن الوضعية الاقتصادية الخاصة به لم تمنعه من فرض بعض العقوبات عليه، و صرح بأنه يعتمد على "وُسطائه" في إسقاط العقوبة عند القيام بمخالفات مرورية، و سحبت منــه رخصة السياقة، و اعتمد على معارفه في استرجاعها.

المحور الرابع: خاص بالفرضية الثالثة: نوعية الجزاء العقابي و نقص الصرامة الأمنية يساهمان في حوادث المرور.

صرح المبحوث بأنه تعرض لعقوبة "**الحبس مع الغرامة الماليــة و سحب رخصـــة السياقـــة**"، و صرح أن هذه العقوبة كانت رادعة، و ستمنعه من تكرار ارتكاب المخالفة، و قال بأن مقدار العقوبة التي تعرض لها كان بمقدار المخالفة التي قام بها، فهو يرى بأن معاملة رجل الأمن للسائقين هي معاملــة حسنة، و أحيانا يتعاطفون مع السائقين عند ارتكابهم مخالفة مرورية، كما صرح بأن الرقابة الآلية تساهم في التقليل من الحوادث أكثر من الرقابة البشرية، و قال أن من أسباب حوادث المرور هو غياب العدل في تطبيق عقوباته على المخالفين، فهو يرى بأن الأمن هو غير جدي، و غير صارم في تطبيق قانون المرور، و هو لا يعامل جميع السائقين بعدل، و جدية عند ارتكاب الحوادث، أو في حالة مخالفات مرورية.

تحليل الحالة الرابعة:

يمكن القول بأن من أهم العوامل المساهمة في ارتكاب جرائم الطرقات هي السرعة المفرطة، و نقص التركيز أثناء القيادة، و نقص كفاءة السائق، و خبرته عن المركبة، و عن الطريق بالإضافة إلى ذلك التجاوز الخطير مع استخدام الهاتف النقال، كون هذا الأخير يتسبب في زيادة عدد الحوادث، و هو ما أدى بالمبحوث إلى ارتكاب الحادث الذي خلف عدة ضحايا، فعلى الرغم من التوجيهات، و النصائح المقدمة من طرف السلطات المعنية حول خطورة استخـدام الهاتف إلا أننا نلاحظ نتائج وخيمة، و في تزايد مستمر نتيجة ذلك، فهنا ينبغي القول أن هناك فئة من السائقين من يقومون بالقيادة، و هم غير متمكنين منها، و غير مُلمين بقواعد السلامة المروريـة، حيث أنهم يحترمون القانون، و يعملون به في حالة وجود رقابة أمنية فقط أي عند توقعهم لوجود حاجز أمني في الطريق، أو وجود رقابة آلية (رادار فيما يخص السرعة) فكل هذا من مسببات ارتكاب الحوادث المرورية، بالإضافة إلى اللامبالاة، و عدم الاهتمام بالمشكلة، و ما تخلفه من آثار وخيمة تلازم الفرد مدى الحياة، فنجد المبحوث لديه نقص في التوعية المرورية فهو لم يقـم بالإطلاع على قانون المرور، و لا يتصفح الكتيبات الخاصة بالثقافة المرورية، و لا يتابع البرامج الالكترونية التي تنشر أخطار الحوادث، و في مقابل ذلك نلاحظ أن لديه علاقات مع أشخاص ذوي نفوذ، و يعتمد على وُسطائه في إسقاط العقوبات المقررة عليه نتيجة الحوادث، و لكنه لم يفلت من العقوبة، فهنا ينبغي القول أن نقص الوعي، و وجود، و وُسطاء للإفلات من العقوبة نتيجة حتمية لارتفاع، و تزايد مستمر في ارتفاع ضحايا حوادث المرور، فلابد من الصرامة في تطبيق القانون فحسب تصريح المبحوث فإن السلك الأمني يتسامح في معاملته مع المذنبين، كما أنه لا يعامل جميع السائقين بعدل، و جدية، و هو ما يفتح المجال للفئات غير الواعية في التمادي على القواعد المرورية، و ارتكاب حـوادث أكثر، و أكثر.

فعلى الرغم من المجهودات المبذولة من طرف الدولة، و الجهات المعنية، و المسؤولة بنشر الوعي، و السلامة المرورية، إلا أننا في الواقع نلاحظ ارتفاع متزايد في جرائم الطرقات، و ذلك ربما راجع لجهل بعض السائقين بأنظمة، و قوانين السير، و عدم العمل بها بالإضافة إلى طبيعة المعاملة بين أجهزة الأمن، و مخالفي قانون المرور هو الآخر يساهم في الوقوع في حوادث المرور، فانعدام الجدية في تطبيق العقوبات يعتبر وسيلة يستغلها المخالف في إسقاط العقوبات المقررة عليه، و تشجيعه على تكرار السلوك السلبي بالإضافة إلى استخدام أسلوب الوساطة (المعرفة) في الإفلات من العقوبة له دور سلبي، و عامل مشجع على التعدي على قانون المرور، كذلك عدم المساواة في تطبيق عقوبات قانون المرور على المخالفين هو الآخر مساهم في ارتفاع احصائيات الحوادث المرورية، كما يشجع بعض أصحاب المكانة الاجتماعية المرموقة، و الأغنياء بالتمرد على القانون الذي ينظم حركة المرور فكل هذه الأمور تساهم في جرائم الطرقات.

عرض الحالة الخامسة: (موجودة خارج المؤسسة)

المحور الأول: خاص بالبيانات الشخصية لمستعملي الطريق.

1. **الجنس:** ذكر.
2. **السن:** 19 سنة.
3. **المستوى التعليمي:** ثانوي.
4. **الأقدمية في السياقة:** أقل من سنتين.
5. **عدد الحوادث المرتكبة:** مرتين.
6. **سبب التعرض للحادث الأخير:** السرعة المفرطة مع التجاوز الخطير.

المحور الثاني: خاص بالفرضية الأولى: لغياب الوعي المروري لدى السائق دخل في ارتكاب حوادث المرور.

حسب ما قاله المبحوث فهو لم يقم بالإطلاع على قانون المرور بعد حصوله على رخصة السياقة، و صرح بأنه لا يحترم القانون، و لا يعمل به في حالة غياب الرقابة الأمنية، و إنما في حالة وجودها فقط، فهو يرى بأن الحملات التوعوية، و التحسيسية للوقاية من الحوادث تحتل مكانة هامة بالنسبة له، غير أنه صرح بأنه لا يتابع البرامج الإذاعية، و التلفزيونية التي تتناول الثقافة المرورية، و لا يتصفح الكتيبات، و المطويات التي تعالج مواضيع الثقافة، و كذلك لا يتابع المواقع الإلكترونية التي تقوم بنشر الوعي، و الثقافة المرورية، فهو يرى بأن الحملات الإعلامية التي يقوم بها رجال الأمن عبر الطرق، و في المؤسسات الأمنية لها صدى في توجيه، و توعية المواطنين حول خطورة حوادث المرور، و صرح كذلك بأنه يحترم الآخرين سائقين كانوا، أو مشاة أثناء قيادته للمركبة.

المحور الثالث: خاص بالفرضية الثانية: لطبيعة المكانة الاجتماعية لمستعملي الطريق دور في جرائم الطرقات.

حسب التصريحات التي جمعناها من المبحوث فهو "**طالب في الثانوية**" و لا يمارس أية وظيفة، أما بالنسبة لمهنة والده فهو "**تاجر حر**"، يمتلك المبحوث مركبة من نوع "**بيجو 406**"، صرح بأنه لا تربطه علاقات مع أشخاص ذوي نفوذ، و صرح كذلك بأن الوضعية الاقتصادية الخاصة به هي التي منعته من إنزال بعض العقوبات عليه، و في حالة القيام بمخالفات مرورية يستغل وضعيته المادية في إسقاط العقوبة، و كان يقول "**عندنا الدراهم**" "**عندنا الدراهـم**"، و صرح بأنه لم تسحب منه رخصة السياقة.

المحور الرابع: خاص بالفرضية الثالثة: نوعية الجزاء العقابي و نقص الصرامة الأمنية يساهمان في حوادث المرور.

حسب المعلومات التي جمعناها من المبحوث فإنه قد تم إدانته بعقوبة "**الحبس مع الغرامة المالية**"، و صرح بأن العقوبة لم تكن رادعة، و لم تمنعه من تكرار ارتكاب المخالفة، لأنه لم يتعرض لها، و يرى بأن معاملة رجل الأمن للسائقين تكون على حسب الأشخاص، و مكانتهم الاقتصادية، و الاجتماعية، كما أنهم يتعاطفون مع السائقين عند ارتكاب مخالفات، فهو يرى بأن الرقابة الآلية تساهم، و بشكل كبير في التقليل من الحوادث أكثر من الرقابة البشرية، و صرح بأن غياب العدل في تطبيق عقوبات المرور يؤدي إلى ارتكاب الحـوادث، و قال بأن الأمن هو غير جدي، و غير صارم في تطبيق العقوبات، و يرى بأن السلك الأمني لا يعامل جميع السائقين بعدل، و جدية عند ارتكاب مخالفات مرورية.

تحليل الحالة الخامسة:

يتجلى لنا من خلال ما سبق أن المبحوث شاب في سن المراهقة، و قام بالحادث المروري نتيجة الإفراط في السرعة مع تجاوز خطير خلف ضحية، و لكن لو تأملنا أقدميته في السياقة لأدركنا أن هذه الفترة قليلة بالنسبة إليه لكي يكون واعيا بجميع قواعد، و قوانين المرور، و مُلما بها، و لصغر سنه الذي يغويه فإنه قام بالقيادة بسرعة مفرطة ما أدى به إلى الهلاك، فهنا و في هذه الفترة ينبغي عليه التأني في القيادة، و احترام قواعد السلامة المرورية، و الامتثال لقوانين، و أنظمة المرور، و عدم المبالغة في إثبات ذاته، و قوته، و شجاعته من خلال التجاوزات، و المخالفات التي يقوم بها في الطريق مع أقرانه، هذا من جهة، و من جهة أخرى نجد أن المبحوث، و حسب ما قدمه من تصريحات فإنه لا علاقة له بالوعي المروري حيث لم يقم بالإطلاع على قانون المرور بعد حصوله على رخصة السياقة، و لا يتابع، و لا يهتم بكل ما يقوم بنشر التوعية المرورية على الرغم من تصريحه بأن الحملات التوعوية، و التحسيسية تحتل مكانة هامة بالنسبة إليه، بالإضافة إلى أنه يعتمد على مكانته الاقتصادية، و التي يراها سندا له في إسقاط بعض العقوبات التي تفرض عليه نتيجة المخالفات، فهمه الوحيد هو كيفية النفاذ، و الإفلات من العقوبة مهما كانت التكاليف، و عدم الاهتمام بحياة الأشخاص الآخرين مهما كانت العواقب، فكل هذا و ذاك من مسببات حوادث المرور فينبغي أخذ الأمر بكل جدية بغية الحفاظ على سلامة أفراد المجتمع برمته.

و استنادا على ما سبق يمكن القول بأن ظاهرة جرائم الطرقات أضحت مشكلة لها عدة أسباب، و عدة عوامل دافعة لها، و ذلك انطلاقا من السائق باعتباره أحد العناصر المسببة للحوادث، و من ثم قد تكون حالته الاجتماعية، و الصحية، و سنه، و ثقافته، و خبرته عناصر

متداخلة فيما بينها تؤثر على سلوكه مما يدفعه إلى القيام بمخالفات، و الوقوع في حوادث كارثية، و عليه فسن السائق يلعب دورا مهما في ارتكاب حوادث المرور، فنجد أن فئة السائقين في عمر الشباب هم أكثر عرضة للحوادث بحيث تزيد نسبة مخالفتهم للقوانين المرورية مقارنة بكبار السن، و البالغين، "حيث تعتبر الفئة العمرية للسائقين الشباب الذين تتراوح أعمارهم ما بين (18 و29 سنة) الأكثر تورّطا في حوادث المرور المسجّلة خلال السداسي الأول لسنة 2021، حيث تسبّبت هذه الفئة في وقوع 4403 حادث مرور جسماني، أي بنسبة 35.25 ٪ من مجموع الحوادث المسجلة، كما يتصدّر الأطفال، و الشباب الأقل من 29 سنة قائمة ضحايا حوادث الطرق".[1] فينبغي الاهتمام بهذه الفئة من الشباب، و توعيتهم بخطورة الظاهرة، و تثقيفهم مروريا، و محاولة بذل مجهودات أكثر في مجال توسيع تفكيرهم حول المشكلة، و محاولة التصدي لها بإتباع الأنظمة، و القواعد المرورية، و الالتزام بالقانون، و تجسيده في الطريق من أجل حماية المجتمع ككل.

[1] موقع أنترنيت http://www.ech-chaab.com/ar/wf_menu_config

عرض الحالة السادسة:

المحور الأول: خاص بالبيانات الشخصية لمستعملي الطريق.

1. **الجنس:** ذكر.
2. **السن:** 60 سنة.
3. **المستوى التعليمي:** أمي.
4. **الأقدمية في السياقة:** 20 سنة.
5. **عدد الحوادث المرتكبة:** 5 مرات.
6. **سبب التعرض للحادث الأخير:** عدم احترام اشارات المرور مع استخدام الهاتف النقال.

المحور الثاني: خاص بالفرضية الأولى: لغياب الوعي المروري لدى السائق دخل في ارتكاب حوادث المرور.

المبحوث صرح بأنه لا يقوم بالإطلاع على قانون المرور بعد حصوله على رخصة السياقة بحكم أنه لا يعرف القراءة، و الكتابة، كما أنه صرح بأنه يحترم القانون، و يعمل به في حالة غياب الرقابة الأمنية، و في حالة وجودها أيضا، كما أنه يرى بأن الحملات التوعوية، و التحسيسية للوقاية من الحوادث تحتل مكانة هامة بالنسبة إليه، حيث أنه يتابع البرامج الإذاعية، و التلفزيونية التي تتناول الثقافة المرورية، و صرح أيضا بأنه لا يتصفح الكتيبات، و المطويات التي تتناول الثقافة المرورية، و لا يتابع المواقع الإلكترونية التي تقوم بنشر الوعي، و الثقافة المرورية، و ذلك بسبب أميته، كما أنه يرى بأن الحملات الإعلامية التي يقوم بها رجال الأمن عبر الطرق، و في المؤسسات الأمنية لها صدى في توعية المواطنين حول حوادث المرور، و قال بأنه يحترم الآخرين سائقين كانوا، أو مشاة أثناء قيادته للمركبة.

المحور الثالث: خاص بالفرضية الثانية: لطبيعة المكانة الاجتماعية لمستعملي الطريق دور في جرائم الطرقات.

صرح المبحوث بأنه "**موظف بسيط** "، و والده "**متقاعد**"، و نوع المركبة التي يمتلكها هي "**سامبول**"، أما فيما يخص علاقته مع أشخاص ذوي نفوذ فقد كانت إجابته بالنفي إذ لا توجد لديه أية علاقات هامة، و صرح بأن طبيعة الوضعية الاقتصادية لديه لم تمنعه من تعرضه لبعض العقوبات، و صرح بأنه يعتمد على نفسه في إسقاط العقوبة في حال القيام بمخالفات مرورية، حيث قال بأنه سحبت منه رخصة السياقة ثلاث مرات، و اعتمد على نفسه في استرجاعها.

المحور الرابع: خاص بالفرضية الثالثة: نوعية الجزاء العقابي و نقص الصرامة الأمنية يساهمان في حوادث المرور.

حسب المعلومات التي جمعناها من المبحوث فإنه قـد تعرض لعقوبـة " **الحبس مع سحب رخصـة السياقة، و غرامة مالية**"، حيث صرح بأن هذه العقوبة كانت رادعة، و ستمنعه من تكرار ارتكاب المخالفة، و أن مقدار العقوبة التي تعرض لها كان بمقدار المخالفة التي قام بها، أما فيما يخص معاملة رجل الأمن للسائقين فإنها عادية جدا، كما أنه صرح بأن رجل الأمن يتعاطف مع السائقين عند ارتكاب المخالفة المرورية، فهو يرى بأن الرقابة الآلية تساهم في التقليل من الحوادث أكثر من الرقابة البشرية، فقد صرح بأن لغياب العدل في تطبيق عقوبات قانون المرور يؤدي إلى ارتكاب الحوادث، كما يرى بأن الأمن هو أكثر جدية، و صارم في تطبيق قانون المرور، كما قال بأن السلك الأمني لا يعامل جميع السائقين بعدل، و جدية عند ارتكاب مخالفات مرورية.

تحليل الحالة السادسة:

يلعب المستوى التعليمي دور كبير في توسيع ثقافة الفرد نحو الفهم الصحيح لمشكلة حوادث المرور، فنجد أن المبحوث أمي لا يعرف القراءة، و الكتابــة، و هذا ما أدى إلى عدم الإطلاع على قانون المرور، بالإضافة إلى عدم تصفح الكتيبات، و المطويات، فإن كان الفرد غير مُلم بالنظام، أو القانون العام للمرور نجده أكثر عرضة للحوادث، و يكـون سببا في ارتكاب الحوادث، أو مسببا لها حيث ارتكب الحادث بسبب عدم احترام اشارت المرور، و التحدث في الهاتف النقال أدى إلى وفاة الطرف الآخر بالإضافة إلى خسائر بالمركبة، و من ثم ينبغي الاهتمام بهذه الفئات من أفراد المجتمع حيث ينبغي تبسيط قواعــد، أو قوانين المرور في أشكــال أخرى أي عن طريق إشعــارات، أو ملصقات، أو أي طريقة كانت تنص على قوانين المرور، حيث يسهل على أفراد المجتمع فهمها، و تطبيقها في الواقع، و كل هذا، و ذاك الغرض منه هو نشر أكبر قدر من الوعي سواء للفئة المثقفة، أو غير المثقفة لتطبيق القانون، و الامتثال له بغية التصدي لمشكلة جرائم الطرقات، و تفادي مخلفاتها الوخيمة.

و من ثم يمكن القول بأن مشكلة حوادث المرور قد تفاقمت في السنوات الأخيرة على الرغم من الأنظمة، و القوانين الموضوعة، فينبغي على الجهات المعنية بالمرور، و حماية المواطنين بتوعيتهم بخطورة الظاهرة على الفرد سواء كان سائقا، أو ماشيا، و توسيع نطاق الثقافة المرورية لديهم، و ذلك ليكونوا ملمين بالدور الأساسي، و الهام للمركبة التي يقودونها، و ما ينجم عن سوء استخدامها من حوادث مميتة، و مهلكة لحياة أفراد المجتمع دون استثناء، فينبغي الحرص على تطبيق القانون من طرف رجال الأمن بكل جدية لكي يكون لمحتوى العقوبة معنى، و تكون بذلك رادعة لمخالفي قانون المرور، كما ينبغي أن تكون المساواة في تطبيق العقوبات دون تمييز بين

طبقات المجتمع، فما نلاحظه في أوساط المجتمع عكس ذلك، فبعض رجال المرور أحيانا يتنازلون عن بعض المخالفات التي يقوم بها السائقون، و ذلك لمكانتهم، أو لمستواهم الاقتصادي، فهذه من بين العوامل المشجعة عن تفاقم مشكلة جرائم الطرقات، كما أن هناك من يعتمد على مكانته المرموقة، و ذلك من خلال علاقاته مع رجال الأمن، أو التابعين لهم في إسقاط العقوبات المفروضة عليهم فكل هذه العوامل تكون سببا في توسيع بؤرة جرائم الطرقات.

عرض الحالة السابعة: (موجودة خارج المؤسسة)

المحور الأول: خاص بالبيانات الشخصية لمستعملي الطريق.

1. **الجنس:** ذكر.
2. **السن:** 49 سنة.
3. **المستوى التعليمي:** ثانوي.
4. **الأقدمية في السياقة:** 15 سنة.
5. **عدد الحوادث المرتكبة:** 5 مرات.
6. **سبب التعرض للحادث الأخير:** عدم احترام اشارات المرور مع التجاوز الخطير.

المحور الثاني: خاص بالفرضية الأولى: لغياب الوعي المروري لدى السائق دخل في ارتكاب حوادث المرور.

حسب تصريحات المبحوث فهو لا يقوم بالإطلاع على قانون المرور بعد حصوله على رخصة السياقة، كما صرح كذلك بأنه يحترم القانون، و يعمل به في حالة غياب الرقابة الأمنية، و في حالة وجودها، كما صرح بأن الحملات التوعويــة، و التحسيسية للوقاية من الحوادث تحتل مكانة هامة بالنسبة له، كما أنه لا يتابع البرامج الإذاعية، و التلفزيونية التي تتناول الثقافة المرورية، و لا يتصفح الكتيبات، و المطويات التي تعالج الثقافة المرورية، كما أجاب بأنه لا يتابع المواقع الإلكترونية التي تقوم بنشر الوعي و الثقافة المرورية، فهو يرى بأن الحملات الإعلامية التي يقوم بها رجال الأمن عبر الطرق، و في المؤسسات الأمنية لها صدى في توعية المواطنين حول حوادث المرور، و أجاب بأنه يحترم الآخرين سائقين كانوا، أو مشاة أثناء قيادته للمركبة.

المحور الثالث: خاص بالفرضية الثانية: لطبيعة المكانة الاجتماعية لمستعملي الطريق دور في جرائم الطرقات.

حسب المعلومات التي جمعناها عن المبحوث فهو "**موظف عمومي**"، أما بالنسبة لوالده فهو "**متقاعد**"، أما في ما يخص نوع المركبة التي يمتلكها فهي "**لوقان**"، و عندما سألناه عن مكانته في المجتمع صرح بأنه تربطه علاقات مع أشخاص ذوي نفوذ، كما أن وضعيتة الاقتصادية لديه منعته من تسليط بعض العقوبات عليه، كما قال أيضا أنه في حالة القيام بمخالفات مرورية "**أعتمد على معارفي**" في إسقاط العقوبة، كما أجاب بأنه سحبت منه رخصة السياقة مرة واحدة، و اعتمد على "**معارفه**" في استرجاعها.

المحور الرابع: خاص بالفرضية الثالثة: نوعية الجزاء العقابي و نقص الصرامة الأمنية يساهمان في حوادث المرور.

صرح المبحوث بأنه تم إدانته بعقوبة " **الحبس مع الغرامة المالية**"، و أن العقوبة لم تكن رادعة، و لم تمنعه من تكرار ارتكاب المخالفة، لأنه لم يتعرض لها، و تم إسقاطها عن طريق الوساطة، فهو يرى بأن معاملة رجل الأمن للسائقين هي معاملة عادية جدا، و يتعاطف معهم عند ارتكاب المخالفة المرورية، كما أنه صرح بأن الرقابة الآلية تساهم في التقليل من الحوادث أكثر من الرقابة البشرية، كما يرى بأن غياب العدل في تطبيق عقوبات قانون المرور يؤدي إلى ارتكاب الحوادث، و أجاب بأن الأمن هو غير جدي، و غير صارم في تطبيق قانون المرور، و لا يعامل جميع السائقين بعدل، و جدية عند ارتكاب مخالفات مرورية.

تحليل الحالة السابعة:

يجدر بنا القول في هذا الصدد بأن ما تقوم به وسائل الإعلام، و التلفزيون، و القنوات الالكترونية من حملات توعوية، و تحسيسية الهدف منها هو إيقاظ حس اليقظة لدى السائقين بخطورة جرائم الطرقات، و توعيتهم بالأخطار، و الأضرار التي تنجم عن الاستهتار، و التهاون بقوانين المرور، و لكن على حسب تصريحات المبحوث نجده لا يهتم بمثل هذه البرامج، و بمثل هذه المواضيع، و غير متابع لها، و هذا ربما يدل على جهل المبحوث لأهمية الوعي المروري، فهمه الوحيد هو المركبة، و الطريق لا غير، و لا يهمه أمر المخالفات، أو العقوبات التي يتعرض لها إثر قيامه بحادث مروري، لأنه حسب تصريحاته يعتمد على "**معارفه**" في إسقاط العقوبة حتى لو كانت بالحبس و هذا ما يزيد من الأمر تعقيدا على الرغم من وفاة الضحية، فإذا كان كل سائق مخالف لقاعدة ما من قواعد المرور، و تعرض لعقوبة معينة، و اعتمد على أصدقائه، أو الأشخاص ذو النفوذ في إسقاط العقوبات، فإنه لا يصبح لهذه الأخيرة جدوى و تصبح غير صارمة و غير فعالة، و من ثم لابد من الحرص الشديد في إنزال العقوبات على مخالفي قانون المرور من دون تمييز حتى يصبح للعقوبة معنى، و تكون رادعة، و مانعة لتكرار ارتكاب حوادث المرور.

فظاهرة جرائم الطرقات شغلت تفكير جميع الدول، و خاصة التي تعاني من مشكلة تفاقم حجم حوادث المرور، حيث يمكن القول بأن الضحية الأولى، و المباشرة لأي حادث أيا كان نوعه هو السائق في حد ذاته، و ذلك لقلة الوعي لديه، فعدم إلمام السائقين بصفة عامة بأنظمة المرور، و تعليماته، و تجاهلها من جهة، و عدم التقيد بها، و الامتثال لها من جهة أخرى سيوقعه حتما في حوادث مميتة على الرغم من معرفة مخلفاتها، و نتائجها السلبية على الفرد، و على المجتمع، و على الدولة ككل، و ذلك نتيجة لعدم تقديرهم لحجم المشكلة، و آثارها السلبية، فكل

ذلك ناتج عن قلة الوعي، و الثقافة المرورية، فينبغي الحرص على تحسين، و تطوير كل البرامج التوعوية التي تشجع على نشر الوعي، و الثقافة المرورية، و محاولة التقليل من كوارث حوادث المرور، و مساوئها.

عرض الحالة الثامنة:

المحور الأول: خاص بالبيات الشخصية لمستعملي الطريق.

1. **الجنس:** ذكر.
2. **السن:** 45 سنة.
3. **المستوى التعليمي:** جامعي.
4. **الأقدمية في السياقة:** 11 سنة.
5. **عدد الحوادث المرتكبة:** مرتين.
6. **سبب التعرض للحادث الأخير:** عدم احترام إشارات المرور مع التجاوز الخطير.

المحور الثاني: خاص بالفرضية الأولى: لغياب الوعي لدى السائق دخل في ارتكاب حوادث المرور.

انطلاقا من المقابلة التي جمعتنا بالمبحوث فقد صرح بأنه يطالع قانون المرور بعد حصوله على رخصة السياقة، كما أنه يحترم القانون، و يعمل به في حالة وجود الرقابة و في حالة غيابها، و هو يرى بأن الحملات التوعوية، و التحسيسية للوقاية من الحوادث تحتل مكانة هامة عنده، كما قال أن ما يبث في وسائل الإعلام، و الإذاعة، و التلفزيون من برامج حول الثقافة المرورية هي مهمة جدا في توعية المواطنين، و صرح بأنه من متتبعي هذه البرامج، كما أنه يتصفح الكتيبات، و المطويات التي تتناول موضوع الثقافة المرورية، و يتابع كذلك المواقع الإلكترونية التي تقوم بنشر الوعي و الثقافة المرورية، و يرى بأن الحملات الإعلامية التي يقوم بها رجال الأمن عبر الطرق، و في المؤسسات الأمنية لها صدى في توعية المواطنين حول حوادث المرور، كما أنه صرح بأنه يحترم الآخرين سائقين كانوا، أو مشاة أثناء قيادته للمركبة.

المحور الثالث: خاص بالفرضية الثانية: لطبيعة المكانة الاجتماعية لمستعملي الطريق دور في جرائم الطرقات.

صرح المبحوث بأنه "**موظف**"، و والده "**متقاعد**"، أما فيما يخص المركبة التي يمتلكها فهي "**بيكانتو**"، حيث كانت تصريحات المبحوث بأنه لا تربطه علاقات مع أشخاص ذوي نفوذ، و أنه قد تعرض لعقوبات على المخالفات التي قام بهـا، و لـم تمنعه طبيعة الوضعية الاقتصاديـة لديه، و طبيعة وضعه المادي كونه موظف من توقيع العقوبات عليه، كما صرح بأنه يعتمد على نفسه في حالة القيام بمخالفات مرورية، و لا يوكل أمره لأحد في إسقاط العقوبة، و أجاب بأنه لم تسحب منه رخصة السياقة.

المحور الرابع: خاص بالفرضية الثالثة: نوعية الجزاء العقابي و نقص الصرامة الأمنية يساهمان في حوادث المرور:

لقد صرح المبحوث بأنه قد تعرض لعقوبة كانت عبارة عن "**الحبس مع غرامة مالية**"، و هو يرى بأن العقوبة التي وقعت عليه ستكون رادعة، و ستمنعه من تكرار ارتكاب المخالفة، كما قال بأن مقدار العقوبة التي تعرض لها كانت بمقدار المخالفة التي ارتكبتها، فحسب تصريحاته فهو يرى بأن معاملة رجل الأمن للسائقين هي معاملة حسنة، كما أنهم يتعاطفون مع السائقين عند ارتكاب المخالفات المرورية، كما يرى بأن الرقابة الآلية هي أكثر صرامة، و تساهم في التقليل من الحوادث أكثر من الرقابة البشرية، فحسب رأيه فهو يرى بأن غياب العدل في تطبيق عقوبات قانون المرور يؤدي إلى ارتكاب الحوادث، كما أنه يرى بأن الأمن هو أكثر جدية، و صارم في تطبيق قانون المرور، و لا يعامل جميع السائقين بعدل، و جدية عند ارتكاب مخالفات مرورية.

تحليل الحالة الثامنة:

انطلاقا مما سبق، و حسب تصريحات المبحوث يمكن القول بأنه على الرغم من كبر سن المبحوث، و أقدميته في السياقة، و على الرغم من مستواه الثقافي فنجده قد ارتكبت حادث مروري نتيجة عدم احترام إشارات المرور مع التجاوز الخطير خلف ضحيتن، بالإضافة إلى ما جمعناه من معلومات حول التوعية، و الثقافة المرورية صرح بأنه من المطلعين على قانون المرور، و من متتبعي كل من البرامج الإذاعية، و التلفزيونية، و الكتيبات، و غيرها من الوسائل المستخدمة في نشر الوعي المروري، إلا أنه في المقابل لم يقم بتجسيد ذلك في الواقع ما أدى به إلى ارتكاب حادث مروري مميت، و هو ما أثبت عكس قوله، و عكس تصريحاته، فهنا يمكن التركيز على عنصر التوعية، و ضرورة إدراك مستعملي الطريق لحجم المشكلة، و أن مسؤولية تحسينها، و مواجهتها تعتمد عليهم.

و عليه ينبغي أخذ كل الحيطة، و الحذر، و ذلك بغية تحقيق السلامة المرورية، و من ثم ينبغي تطوير الفرد من جميع النواحي النفسية، و الاجتماعية، و الاقتصادية...الخ بغية تحقيق الفهم الصحيح و المنطقي للنظام المروري و محاولة تجسيده و تطبيقه في الميدان لتفادي الوقوع في حوادث مميتة، و من ثم ينبغي تطوير أنظمة المرور (القانون)، و ذلك بفرض عقوبات رادعة، و فعالة الهدف منها هو استجابة السائقين لها، و تحقيق السلامة المرورية، فإذا كانت العقوبات رادعة فعلا حيث لا يستطيع جميع المخالفين من دون تمييز الإفلات منها فإن ذلك سيحقق نوع من التوعية، و السلامة المرورية، لأن ما نلاحظه في الواقع فإن بعض العقوبات أصبحت لا تجدي نفعا بسبب ضعفها أي غير رادعة، أو لعدم صرامة المختصين في تطبيقها من جهة أخرى، حيث أصبح المخالفون يعتمدون على أصحاب المكانة الاجتماعية المرموقة، أو على أصدقائهم في

السلك الأمني لإسقاط العقوبة، و من ثم تفاديها، و هذا ما يزيد الأمر حدة، و هو من العوامل المساهمة في كثرة الحوادث المرورية.

عرض الحالة التاسعة:

المحور الأول: خاص بالبيانات الشخصية لمستعملي الطريق

1. **الجنس:** ذكر.
2. **السن:** 29 سنة.
3. **المستوى التعليمي:** جامعي.
4. **الأقدمية في السياقة:** 6 سنوات.
5. **عدد الحوادث المرتكبة:** مرة واحدة.
6. **سبب التعرض للحادث الأخير:** عدم احترام اشارات المرور مع الإفراط في السرعة.

المحور الثاني: خاص بالفرضية الأولى: لغياب الوعي المروري لدى السائق دخل في ارتكاب حوادث المرور.

صرح المبحوث بأنه يقوم بالإطلاع على قانون المرور بعد حصوله على رخصة السياقة، و صرح كذلك بأنه يحترم القانون، و يعمل به في حالة وجود الرقابة الأمنية، و في حالة غيابها أيضا، كما أن الحملات التوعوية، و التحسيسية للوقاية من الحوادث تحتل مكانة هامة بالنسبة له، كما أنه من متتبعي البرامج الإذاعيـــة، و التلفزيونيـة التـــي تتنـــاول الثقافة المروريـــة، و يتصفح الكتيبـــات، و المطويات الخاصة بها (الثقافة المرورية)، كما أنه يتابع المواقع الالكترونية التي تقوم بنشر الوعي، و صرح كذلك بأن الحملات الإعلامية التي يقوم بها رجال الأمن عبر الطـرق، و في

المؤسسات الأمنية لها صدى في توعية المواطنين حول حوادث المرور، كما صرح بأنه يحترم الآخرين سائقيــن كانــوا، أو مشاة أثناء قيادته للمركبة.

المحور الثالث: خاص بالفرضية الثانية: لطبيعة المكانة الاجتماعية لمستعملي الطريق دور في جرائم الطرقات.

صرح المبحوث بأنه يمارس وظيفة "**الصيدلة**"، و مهنة والده هي "**أستاذ**"، أما بالنسبة لنوع المركبة التي يمتلكها فهي "**كليو فراشة**"، و لا تربطه أي علاقة مع أشخاص ذوي نفوذ. كما أنه صرح بأنه لا يمكن لطبيعة الوضعية الاقتصادية لديه، و المتمثلة في الوضع المادي له، و لوالده بالإضافة إلى طبيعة مهنته أن تمنعه من فرض بعض العقوبات عليه، و صرح بأنه يعتمد على نفسه في إسقاط العقوبات إن سلطت عليه من قبل رجال الأمن كما أدلى بأنه لم تسحب منه رخصة السياقة.

المحور الرابع: خاص بالفرضية الثالثة: نوعية الجزاء العقابي و نقص الصرامة الأمنية يساهمان في حوادث المرور.

تتمثل العقوبة التي تعرض لها المبحوث في "**الحبس مع الغرامة المالية**"، و كانت هذه العقوبة رادعة بالنسبة له، و ستمنعه من تكرار ارتكاب المخالفة، كما صرحت بأن مقدار العقوبة كان بمقدار المخالفة التي قام بها، كما يرى بأن رجل الأمن يعامل السائقين معاملة جيدة، و يتعاطف معهم عند ارتكاب المخالفة المرورية، كما صرح بأن الرقابة الآلية تساهم في التقليل من الحوادث أكثر من الرقابـــة البشريـــة، و أن غياب العدل في تطبيق العقوبات الخاصة بقانون المرور هو الآخر له دور في ارتكاب الحوادث، كما يرى بأن الأمن هو أكثر جدية، و صارم في تطبيق قانون

المرور هذا من جهة، و من جهة أخرى يرى بأن السلك الأمني لا يعامـل جميع السائقين بعـدل، و جدية عند ارتكاب المخالفات.

تحليل الحالة التاسعة:

انطلاقا مما سبق يمكن القول بأنه ليس من الضروري اعتبار غياب الوعي المروري عنصر دافع لارتكاب الحادث، فنجد بأن السائق هنا قد يركز، و يتابع كل المواضيع الخاصة بالتوعية المرورية، و على الرغم من ذلك نجده قد ارتكب الحادث خلف ضحيتين، فيمكن أن يرجع هذا الأخير إلى دافع آخر قد يكون مشكل في الطريق، أو السيارة، أو مشكل اجتماعي ما أدى به للشرود، و عدم احترام اشارات المرور مع الإفراط في السرعة أدى إلى وقوع الحادث.

على الرغم من تصريحه لنا على أنه من الأشخاص الذين يحترمـــون إشـــارات المـــرور و يعملون بها، و مع ذلك فنحن بحاجة ماسة إلى مستوى من الوعي المروري، و ذلك بغية التقليل من الخسائر سواء البشرية منها، أو الاقتصادية الناتجة عن حوادث المرور، لذا يجب على جميع الفئات الاجتماعية العمل بالسلوك المروري الآمن، و إبراز أهمية ذلك على الفـرد، و المجتمع.

كما يمكن الإشارة إلى أن طبيعة المكانة الاجتماعية لهذه الحالة لم تكن سببا في اسقاط العقوبة عليه على الرغم من طبيعة وظيفته، و طبيعة المركبة التي يمتلكها، فلا ينبغي على السائق استغلال طبيعة مكانته، و نفوذه في مخالفة القانون، و لابد من العمل به، و ذلك لحماية نفسه بالدرجة الأولى من مشكلة حوادث المرور، و حماية غيره.

إن مصالح الأمن مازالت بحاجة إلى المزيد من المختصين في المجال المروري للقيام بواجباتها الأمنية، فنجد أن البعض من رجال المرور يتعاطفون مع بعض السائقين، لذا لابد من

تقوية العلاقة بين رجل المرور، و مستخدمي الطريق، و خلق تفاهم فيما بينهم، و ذلك من خلال ترسيخ مبدأ المسؤولية المشتركة للحد من حوادث السير، و آثارها المختلفة.

و عليه يمكن القول بأن مشكلة جرائم الطرقات قد انتشرت بكثرة في الآونة الأخيرة على الرغم من وسائل الأمن، و الوقاية التي قامت بها الدولة من أجل حماية مواطنيها من جهة، و ضمان الاقتصاد العام للدولة من جهة أخرى، و ذلك سواء من الناحية المادية من خلال الخسائر التي تخلفها جرائم الطرقات، أو من الناحية البشرية من خلال الإعاقات، و الوفيات التي تسببها للأفراد باعتبارهم اليد العاملة، و لكن ما نشاهده في الواقع، و ما نسمعه في وسائل الإعلام فإن هذه المشكلة (جرائم الطرقات) قد حصدت أرواح أفراد المجتمع، و ألحقت الضرر بالاقتصاد و قد يكون ذلك بسبب قلة الوعي، و عدم منح مفهوم الحادث حقه الكامل، بمعنى عدم الأخذ بالمشكلة بجدية كونها تهدد بناء الفرد، و تؤدي به إلى فقدان الحياة، أو إعاقة مستديمة مما تحرمه من القيام ببعض المهام، و الواجبات هذا من جهة و من جهة أخرى فهذه المشكلة تهدد بناء الدولة و قيامها نحو التطور، و ذلك من خلال قلة اليد العاملة، و التكاليف، و المصاريف التي تقع على عاتق الدولة، فلابد من التوسيع في مجالات التوعية، و الأمن، و ضمان السلامة المرورية، و أخذ الأمر بجدية لضمان مستقبل الفرد، و المجتمع. بالإضافة إلى إعطاء المفهوم (حادث المرور) حقه، و لابد من النظر إلى جانبه السلبي، أي أن هذا الحادث هو حادث مميت، و سالب للحياة، و مغير لحياة الفرد، لذا وجب على هذه الأخيرة التطوير في مجال الأمن المروري، و خلق قوانين، و عقوبات رادعة، و على جميع القطاعات المسؤولة عن السلامة المرورية، و الأمن المروري التعامل بصرامة مع المخالفين للقانون، و معاملة الجميع بطريقة متساوية بغية بلوغ أكبر درجات الرقي في التعامل مع السائقين دون تمييز، و هذا من أجل نشر

ثقافة الوعي سواء من ناحية طريقة المعاملة بين رجال الأمن و المخالفين أو من ناحية فهم أفراد المجتمع للمعنى الحقيقي لمصطلح الحادث و أخذ الحيطة و الحذر.

عرض الحالة العاشرة: (موجودة خارج المؤسسة)

المحور الأول: خاص بالبيانات الشخصية لمستعملي الطريق.

1. **الجنس:** ذكر.
2. **السن:** 27 سنة.
3. **المستوى التعليمي:** جامعي.
4. **الأقدمية في السياقة:** 5 سنوات.
5. **عدد الحوادث المرتكبة:** 5 مرات.
6. **سبب التعرض للحادث الأخير:** عدم احترام اشارات المرور مع السرعة المفرطة.

المحور الثاني: خاص بالفرضية الأولى: لغياب الوعي المروري لدى السائق دخل في ارتكاب حوادث المرور.

صرح المبحوث بأنه لا يقوم بالإطلاع على قانون المرور بعد حصوله على رخصة السياقة، كما قال بأنه يحترم القانون، و يعمل به في حالة وجود الرقابة الأمنية فقط، و ليس في حالة غيابها، فحسب رأيـــه الحمـــلات التوعوية، و التحسيسية للوقاية من الحوادث لا تحتل أي مكانة بالنسبة له، حيث أنه لا يتابع البرامج الإذاعية، و التلفزيونية التي تتناول الثقافة المرورية، كما أنـه لا يتصفح الكتيبات، و المطويات التي تعالج الثقافة المرورية، و لا يتابع المواقع الإلكترونية التي تقوم بنشر الوعي، و الثقافة المرورية، فهو يرى بأن الحملات الإعلامية التي يقوم بها رجال الأمن

عبر الطرق، و في المؤسسات الأمنية لها صدى في توعية المواطنين حول حوادث المرور، كما أنه صرح بأنه يحترم الآخرين سائقين كانوا، أو مشاة أثناء قيادته للمركبة.

المحور الثالث: خاص بالفرضية الثانية: لطبيعة المكانة الاجتماعية لمستعملي الطريق دور في جرائم الطرقات.

صرح المبحوث بأنه "**طالب جامعي**" غير موظف، أما بالنسبة لوالده، فهو "**متقاعد**"، أما نوع المركبة التي يمتلكها فهي "**بيجو 207**"، و عند السؤال إن كانت لديه علاقات مع أشخاص ذوي نفوذ أجاب بـ "**نعم**"، كما أدلى بأن طبيعة الوضعية الاقتصادية لديه هي التي منعته من إسناد بعض العقوبات عليه، و قال في حالة القيام بمخالفات مرورية "**أعتمد على مْعارفي**" لإسقاط العقوبة، كما صرح بأنه سحبت منه رخصة السياقة مرتين، و اعتمد على "**معَارفه**" في استرجاعها.

المحور الرابع: خاص بالفرضية الثالثة: نوعية الجزاء العقابي و نقص الصرامة الأمنية يساهمان في حوادث المرور.

أدين المبحوث بعقوبة "**الحبس مع سحب رخصة السياقة، و غرامة مالية**"، كما صرح بأن العقوبة لم تكن رادعة، و لم تمنعه من تكرار ارتكاب المخالفة، لأنه لم يخضع لها، أما فيما يخص معاملة رجل الأمن للسائقين فهو يراها بأنها تكون حسب مكانة الأشخاص، ، كما أنه يرى بأن رجل الأمن يتعاطف مع السائقين عند ارتكاب مخالفة مرورية، و صرح بأن الرقابة الآلية تساهم في التقليل من الحوادث أكثر من الرقابة البشرية، و أجاب بـ"**نعم**" بأن لغياب العدل في تطبيق عقوبات قانون المرور يؤدي إلى ارتكاب الحوادث، حيث صرح بأن الأمن هو غير جدي، و غير صارم في تطبيق قانون المرور، كما أنه يرى بأن السلك الأمني لا يعامل جميع السائقين بعدل، و جدية عند ارتكاب مخالفات مرورية.

تحليل الحالة العاشرة:

انطلاقا من المعلومات المصرح بها من طرف المبحوث فإن هذا الأخير لديه مستوى جامعي يمكنه على الأقل من الفهم الصحيح لمشكلة حوادث المرور، و كيفية تفاديها، و لكن من خلال ما قدمه لنا من معلومات فإنه يُظهر عكس ذلك حيث أننا نجده قد ارتكب الحادث المروري ليس لمرة واحدة، و إنما لعدة مرات على الرغم من العقوبات التي وجهت إليه، و حسب تصريحاته فإن الحادث الأخير أدى إلى وفاة الضحية، و خسائر بالمركبتين، فنلاحظ أن مدة الخبرة في السياقة لهذا المبحوث كانت 5 سنوات مقارنة بعدد الحوادث المرتكبة 5 مرات، و هذا إما دال على عدم اكتراث المبحوث بمعالم الثقافة المرورية، و نقص الوعي لديه، و إما راجع إلى طبيعة المعاملة التسامحية القائمة بين السلك الأمني، و السائقين المخالفين، فحسب تصريحاته فإنه يعتمد على أسلوب الوساطة (معارفه) في إسقاط العقوبات التي وجهت إليه (الحبس)، فهذه من بين الأسباب المساهمة في ارتكاب الحوادث، و بهذا لا يصبح للعقوبة معنى في محاولة التصدي للمشكلة، و تصبح غير صارمة، و غير فعالة، و غير رادعة هذا من جهة، و من جهة أخرى ليس له أية علاقة بالبرامج التوعوية التي تنشر الوعي، و الثقافة المرورية، و لا بالمواضيع الحساسة الخاصة بجرائم الطرقات، فنجده لا يتابع البرامج التي تبث سواء في الإذاعة، أو التلفزيون، أو على مستوى المواقع الالكترونية على الرغم من مستواه التعليمي، و ذلك ربما راجع لعدم فعالية برامج الدعاية، و الإشهار التي توقظ ضمير أفراد المجتمع حول حساسية الظاهرة و مدى خطورتها على جميع فئات المجتمع و آثارها السلبية الفتاكة، أو ربما راجع لعدم وعي أفراد المجتمع، أو التهاون أحيانا فرغم المعرفة بعقوبات قانون المرور و العلم بمساوئ المخالفات المرورية، و ما ينجم عنها من حوادث مميتة و مهلكة لحياة أفراد المجتمع دون تمييز.

فهذه المشكلة قد شغلت تفكير دول العالم في التصدي لها، فهناك من اتخذ اجراءات وقائية فعالة رادعة تمكنوا بواسطتها من مواجهة الظاهرة، و التقليل منها، و منهم من فشلت في ذلك رغم كل الأساليب المستخدمة في التصدي لها، فهنا ينبغي التركيز بدرجة كبيرة على عنصر السائق باعتباره محور المشكلة، و هو الرأس المدبر، و المسير، و من هنا يجب المحاولة في ترسيخ ثقافة مرورية لديه، و توعيته بخطورتها، و ذلك بخلق قوانين، و أنظمة خاصة بالمرور تكون صارمة، و رادعة الهدف منها هو إيقاظ أفراد المجتمع، و توعيتهم بمخلّفات الظاهرة، و آثارها الوخيمة، و من ثم ينبغي تسوية سلوك مستخدمي الطريق بما يتماشى مع هذه القوانين، و الأنظمة، و حثهم على التحلي بالسلوك المروري الآمن، و إبراز أهمية، و فعالية هذا الأخير على الفرد من جهة، و على المجتمع من جهة أخرى بغية مواجهة الظاهرة، و التصدي لها.

عرض الحالة الحادي عشر:

المحور الأول: خاص بالبيانات الشخصية لمستعملي الطريق.

1. **الجنس:** ذكر.
2. **السن:** 39 سنة.
3. **المستوى التعليمي:** متوسط.
4. **الأقدمية في السياقة:** 10 سنوات.
5. **عدد الحوادث المرتكبة:** مرتين.
6. **سبب التعرض للحادث الأخير:** عدم احترام اشارات المرور مع السرعة المفرطة.

المحور الثاني: خاص بالفرضية الأولى: لغياب الوعي المروري لدى السائق دخل في ارتكاب حوادث المرور.

صرح المبحوث بأنه لم يقم بالإطلاع على قانون المرور بعد حصوله على رخصة السياقة، و قال بأنه يحترم القانون، و يعمل به في حالة غياب الرقابة الأمنية، و في حالة وجودها أيضا، و صرح بأن الحملات التوعوية، و التحسيسية للوقاية من الحوادث تحتل مكانة هامة بالنسبة له، غير أنه لا يتابع البرامج الإذاعية، و التلفزيونية التي تتناول الثقافة المرورية، و لا يتصفح الكتيبات، و المطويات التي تعالج مواضيع الثقافة، و لا يتابع حتى المواقع الإلكترونية التي تقوم بنشر الوعي، و الثقافة المرورية، فهو يرى بأن الحملات الإعلامية التي يقوم بها رجال الأمن عبر الطرق، و في المؤسسات الأمنية لها صدى في توعية المواطنين حول حوادث المرور، كما صرح أيضا بأنه يحترم الآخرين سائقين كانوا، أو مشاة أثناء قيادته للمركبة.

المحور الثالث: خاص بالفرضية الثانية: لطبيعة المكانة الاجتماعية لمستعملي الطريق دور في جرائم الطرقات.

المبحوث يمارس "**أعمال حرة**"، أما بالنسبة لوالده فهو "**متقاعد**"، و في ما يخص نوع المركبة التي يمتلكها فهي "**كليو فراشة**"، و صرح بأنه لا تربطه أية علاقة مع أشخاص ذوي نفوذ، و قال بأن الوضعية الاقتصادية الخاصة به و المتمثلة في وضعيته المادية لم تمنعه من فرض بعض العقوبات عليه، كما صرح بأنه يسعى بنفسه لإسقاط العقوبة عند القيام بمخالفات مرورية، فقال بأنه لم تسحب منه رخصة السياقة.

المحور الرابع: خاص بالفرضية الثالثة: نوعية الجزاء العقابي و نقص الصرامة الأمنية يساهمان في حوادث المرور.

صرح المبحوث بأنه تعرض لعقوبة "**الحبس مع الغرامة المالية**"، و أن هذه العقوبـــة كانت رادعة، و ستمنعه من تكرار ارتكاب المخالفة، و قال بأن مقدار العقوبة التي تعرض لها كان بمقدار المخالفة التي قام بها، فهو يرى بأن معاملة رجل الأمن للسائقين هي معاملة عادية، و أحيانا يتعاطف مع السائقين عند ارتكاب مخالفة مرورية، كما صرح بأن الرقابة المرورية الآلية تساهم في التقليل من الحوادث أكثر من الرقابة البشرية، و قال أن من أسباب حوادث المرور هو غياب العدل في تطبيق عقوبات قانون المرور على المخالفين، فهو يرى بأن الأمن هو غير جدي، و غير صارم في تطبيق قانون المرور، و هو لا يعامل جميع السائقين بعدل، و جدية عند ارتكاب الحوادث، أو في حالة مخالفات مرورية.

تحليل الحالة الحادي عشر:

حسب المعلومات التي جمعناها حول المبحوث فإنه غير جدي في أخذ الحيطة من حوادث المرور، و ذلك من خلال عدم الإطلاع على القانون، و عــدم اهتمامه بالبرامج، أو الإشهارات، أو اللوائح التي تنشر الوعي، و الثقافة المرورية التي من شأنها التقليل من نسب الحوادث، فنجد أن المبحوث قد ارتكب الحادث مرتين، و ذلك بسبب عدم احترام اشارات المرور مع السرعة المفرطة على الرغم من العقوبات المطبقة عليه، فهذا دال على أن العقوبة لم تكن رادعة بالنسبة إليه، و لم تمنعه من تكرار ارتكاب المخالفة، و هذا يدل أيضا على نقص الوعي لدى الفرد، و عدم اهتمامه بالظاهرة على الرغم من خطورتها هذا من جهة، و من جهة أخرى نجد أن أفراد المجتمع يرون بأن المعاملة القائمة بين رجـال الأمن، و السائقين هي معاملة عادية، و ليس لها طابع الجدية مما يساهم في ارتكاب الحوادث، و كذلك غياب الصرامة في تطبيق العقوبات من الأمور المساهمة بطبعها في ارتكاب حوادث المرور، و عدم المساواة بين السائقين المخالفين في تطبيق العقوبات كذلك هو الآخر يكون عاملا مع عوامل عدم احترام إشارات المرور.

و هنا يمكن الإشارة إلى أن مشكلة جرائم الطرقات تستنزف أهم مقومات الحياة في مجتمعاتنا ألا و هو "**الفرد**" و لذلك فهي تشكل خطرا على كافة أفراد المجتمع، و على كافة قطاعات الدولة من موارد مادية، و طاقات بشرية، و ما تتركه من خلفيات وخيمة نفسية، اجتماعية، اقتصادية، تلازم الفرد مدى الحياة، فينبغي الاهتمام بهذا العنصر **(الفرد)** و محاولة حمايته من جميع أخطار حوادث المرور، و ما ينتج من كوارث عن أخطاء في قيادة المركبة، فلابد من تهيئة جميع الظروف المناسبة للسياقة أي توعية الفرد بخطورة جرائم الطرقات بحيث يجب عليه أن يكون ملما بجميع متطلبات الحياة بسلام، و آمان من غير حوادث مخيفة، و لابد أيضا من تهيئة المركبة من

الداخل، و من الخارج، و ذلك باعتبارها من أسباب حوادث المرور، كما ينبغي الاهتمام بالطريق و بهندستها، فالهدف من هذا كله هو حماية الطاقة المحركة للمجتمع ككل، و ضمان السير الحسن بغية تحقيق أكبر قدر من الأمان، و حماية الدولة بأكملها، و المحاولة أيضا في مواجهة مشكلة جرائم الطرقات، و التصدي لها من أجل ترقية الفرد فكريا.

عرض الحالة الثانية عشر:

المحور الأول: خاص بالبيانات الشخصية لمستعملي الطريق.

1. **الجنس:** ذكر.
2. **السن:** 60 سنة.
3. **المستوى التعليمي:** ثانوي.
4. **الأقدمية في السياقة:** 20 سنة.
5. **عدد الحوادث المرتكبة:** 5 مرات.
6. **سبب التعرض للحادث الأخير:** عدم احترام اشارات المرور مع السرعة المفرطة.

المحور الثاني: خاص بالفرضية الأولى: لغياب الوعي المروري لدى السائق دخل في ارتكاب حوادث المرور.

صرح المبحوث بأنه قام بالإطلاع على قانون المرور بعد حصوله على رخصة السياقة، و صرح بأنه يحترم القانون، و يعمل به في حالة وجود الرقابة الأمنية، و في حالة غيابها أيضا، كما أنه يرى بأن الحملات التوعوية، و التحسيسية للوقاية من الحوادث تحتل مكانة هامـــة بالنسبــة إليــه، و صرح بأنه يتابع البرامج الإذاعية، و التلفزيونية التي تتناول الثقافة المرورية، و لا يتصفح الكتيبات، و المطويات التي تعالج مواضيع الثقافة المرورية، و صرح بأنه يتابع المواقع الإلكترونية التي تقوم بنشر الوعي، و الثقافة المرورية، و هو يرى بأن الحملات الإعلامية التي يقوم بها رجال الأمن عبر الطرق، و في المؤسسات الأمنية لها صدى في توعية المواطنين حول حوادث المرور، و قال بأنه يحترم الآخرين سائقين كانوا، أو مشاة أثناء قيادته للمركبة.

المحور الثالث: خاص بالفرضية الثانية: لطبيعة المكانة الاجتماعية لمستعملي الطريق دور في جرائم الطرقات.

صرح المبحوث أن مهنته تتمثل في "**التجارة**" **(تاجر)**، و والده "**متقاعد**"، أما بالنسبة لنوع المركبة التي يمتلكها فهي من نوع "**لوقان**"، صرح المبحوث بأنه لا توجد لديه علاقات مع أشخاص ذوي نفوذ، و قال بأن طبيعة الوضعية الاقتصادية لديـــه لـــم تمنعـــه من وقوع بعض العقوبات عليه، و صرح بأنه يعتمد على نفسه في إسقاط العقوبة في حالة القيام بمخالفات مرورية، و صرح أيضا بأنه سحبت منه رخصة السياقة مرتين، و اعتمد على نفسه في استرجاعها.

المحور الرابع: خاص بالفرضية الثالثة: نوعية الجزاء العقابي و نقص الصرامة الأمنية يساهمان في حوادث المرور.

صرح المبحوث بأنه تعرض لعقوبة "**الحبس مع سحب رخصة السياقة و غرامة مالية**"، و قال بأن العقوبة كانت رادعة، و ستمنعه من تكرار ارتكاب المخالفة، و أن مقدار العقوبة التي تعرض لها كان بمقدار المخالفة التي قام بها، وهو يرى بـــأن معاملة رجل الأمن للسائقين هـي معاملـــة جيدة، و يتعاطفون معهم في حالة ارتكاب مخالفات مرورية، و قال بأن الرقابة الآلية تساهم في التقليل من الحوادث أكثر من الرقابة البشرية، و يرى بأن غياب العدل في تطبيق عقوبات قانون المرور يؤدي إلى ارتكاب الحوادث، و يرى بأن الأمن هو غير جدي، و غير صارم في تطبيق قانون المرور، و لا يعامل جميع السائقين بعدل و جدية عند ارتكاب مخالفات مرورية.

تحليل الحالة الثانية عشر:

تجدر الإشارة هنا إلى أن المبحوث هو شخص كبير في السن، و بالغ، فلو تأملنا أقدميته في السياقة فهي مدة كافية لكي يكون مُلما بقواعد المرور، و حافظا لأنظمته، و لكننا نجده قد ارتكب الحادث المروري عدة مرات (5 مرات حسب تصريحه)، فمعنى ذلك أنه لم يرتدع من العقوبات التي كانت تسلط عليه، حيث قام بالحادث المروري نتيجة عدم احترام اشارات المرور مع السرعة المفرطة على الرغم من تصريحه بأنه يقوم بالإطلاع على قانون المرور خلف الحادث ضحية واحدة مع خسائر في المركبة، فهنا تكمن قلة الوعي لدى السائق، و عدم ادراكـــه لأنظمـة الطريق، و لوائح الأمن، و عناصر السلامة المرورية، أو قد يرجع السبب في تدهور حالته الصحية نتيجة كبر سنه كضعف البصر، أو قلة السمع، أو نقص الإدراك بكل ما يحيط به أثناء القيادة، و عدم تركيزه على القيادة السليمة، فكل هذه العناصر تكون كأسباب ثانوية مساهمة هي الأخرى في ارتفاع وتيرة جرائم الطرقات، و عدم القدرة في التصدي لها، فينبغي خلق منهج سليم، و صحيح يتبعه مستعملي الطريق، و يقوم على مبدأ الوعـي، و تحقيق السلامـة، و الأمن المروري في الطريق.

فجرائم الطرقات في تزايد مستمر، و حسب ما نشاهده في وسائط الإعـلام مـــن كـوارث، فهذه الظاهرة أصبحت تشكل هاجسا مقلقا لما ينتج عنهـــا مـــــن آثار وخيمـــة، و خسائر بشرية و مادية، و كل ذلك راجع، و بالدرجة الأولى إلى عدم احترام قانون المرور، و السير وفق أنظمته من طرف مستعملي الطريق، و ذلك بسبب نقص إدراكهم بخطورة المركبة أثناء تواجدها في الطريق، و ما ينجم عنها من سلبيات تؤثر على السائقين في حد ذاتهم، فينبغي على كل سائق التقيد بجميع أطر السياقة السليمة، و الامتثال للقواعد، و الأنظمة المرورية، و احترام قانون المرور

بغية تحقيق أكبر قدر من الآمان أثناء السير في الطريق، و ذلك من أجل مواجهة الظاهـرة (جرائـم الطرقات)، و التصدي لمخاطرها، و محاولة التخفيض من إحصائياتها المقلقة لجميع فئات المجتمع، و مؤسساته، و للدولة ككل، "فحسب الحصيلة التي كشف عنها عقيد مكلف بالأمن المروري بقيادة الدرك الوطني تسجيل 2643 حالة وفاة، و إصابة 11479 آخرون بجروح في 7186 حادث مرور سجل عبر مختلف مناطق الوطن خلال سنة 2021".[1]

[1] موقع أنترنيت https://www.aps.dz/ar/societe/123773-2643-11479-2021

عرض الحالة الثالثة عشر:

المحور الأول: خاص بالبيانات الشخصية لمستعملي الطريق.

1. **الجنس:** ذكر
2. **السن:** 54 سنة.
3. **المستوى التعليمي:** ابتدائي.
4. **الأقدمية في السياقة:** 21 سنة.
5. **عدد الحوادث المرتكبة:** 3 مرات.
6. **سبب التعرض للحادث الأخير:** التجاوز الخطير.

المحور الثاني: خاص بالفرضية الأولى: لغياب الوعي المروري لدى السائق دخل في ارتكاب حوادث المرور.

صرح المبحوث بأنه لا يقوم بالإطلاع على قانون المرور بعد حصوله على رخصة السياقة، و أنه يحترم القانون، و يعمل به في حالة غياب الرقابة الأمنية، و في حالة وجودها، كما ذكر بأن الحملات التوعوية، و التحسيسية للوقاية من الحوادث لا تحتل مكانة هامة بالنسبة له، حيث أنه لا يتابع البرامج الإذاعية، و التلفزيونية التي تتناول الثقافة المرورية، و كذلك لا يتصفح الكتيبات، و المطويات التي تتناول الثقافة المرورية، و أنه لا يتابع المواقع الإلكترونية التي تقوم بنشر الوعي، و الثقافة المرورية، فهو يرى بأن الحملات الإعلامية التي يقوم بها رجال الأمن عبر الطرق، و في المؤسسات الأمنية لها صدى في توعية المواطنين حول حوادث المرور، و أجاب بأنه يحترم الآخرين سائقين كانوا، أو مشاة أثناء قيادته للمركبة.

المحور الثالث: خاص بالفرضية الثانية: لطبيعة المكانة الاجتماعية لمستعملي الطريق دور في جرائم الطرقات.

صرح المبحوث بأنه "**تاجر**"، أما بالنسبة لوالده فهو " **بطال**"، و في ما يخص نوع المركبة التي يمتلكها فهي "**hilix**"، و صرح بأنه لا تربطه أية علاقة مع أشخاص ذوي نفوذ، و قال بأن الوضعية الاقتصادية الخاصة به لم تمنعه من وقوع بعض العقوبات عليه، كما صرح بأنه يعتمد على نفسه في إسقاط العقوبة عند القيام بمخالفات مرورية، و حسب تصريحه سحبت منه رخصة السياقة أكثر من مرة، و قام باسترجاعها.

المحور الرابع: خاص بالفرضية الثالثة: نوعية الجزاء العقابي و نقص الصرامة الأمنية يساهمان في حوادث المرور.

صرح المبحوث بأنه تم إدانته بعقوبة "**الحبس مع الغرامة المالية**"، و أن هذه العقوبة كانت رادعة و ستمنعه من تكرار ارتكاب المخالفة مرة أخرى، و قال بأن مقدار العقوبة التي تعرض لها كانت بمقدار المخالفة التي قام بهـــا، فهـو يرى بأن معاملة رجل الأمن للسائقين هـــي معاملة عادية، و أحيانا يتعاطفون مع السائقين عند ارتكابهم مخالفة مرورية، كما صرح بأن الرقابة المرورية الآلية تساهم في التقليل من الحوادث أكثر من الرقابة البشرية، كما أضاف أن من أسباب حوادث المرور هو غياب العدل في تطبيق عقوبات قانون المرور على المخالفين، فهو يرى بأن الأمن هو غير جدي في بعض الأحيان، و غير صارم في تطبيق قانون المرور، و هو لا يعامل جميع السائقين بعدل، و جدية عند ارتكاب الحوادث أو في حالة مخالفات مرورية.

تحليل الحالة الثالثة عشر:

يمكن القول بأنه ينبغي على كل فرد سائق أن يكون يقظا، و يعرف المعنى الحقيقي لحوادث المرور، و أن يكون على دراية بمخاطر السياقة، و مخلفاتها الجسيمة، معنى ذلك أن يكون حريصا لمركبته، و لذاته، و للآخرين، و أملاكهم، و من ثم ينبغي على كل شخص أن يتفادى التجاوزات الخطيرة المؤدية للهلاك حيث صرح المبحوث بأن الحادث الذي قام به خلف أكثر من ضحية واحدة و كان حادثا أليما جدا، فالبعض كان راكبا معـه، و البعض في المركبة المقابلة، و هنا ينبغي القول بأنه لابد من التخفيض من نسبة حوادث المرور، و الالتزام بالحيطة، و الحذر أثناء القيادة في الطريق، و الالتزام بالجدية، فحسب تصريحات المبحوث فهو لم يقم بالإطلاع على قانون المرور، و ذلك بسبب مستواه التعليمي، و هذا غير مبرر، فكان بإمكان المبحوث أن يتابع البرامج التلفزيونية، و الإذاعية التي تهتم بنشر الثقافة المرورية، و تهتم بالآثار الوخيمة التي تخلفها حوادث المرور، و هذا ما يساعدها على تفادي الوقوع فيها، و لكن للأسف نرى عكس ذلك عند بعض أفراد المجتمع، و هو ما حدث مع المبحوث، و عليه يجب توسيع ثقافة أفراد المجتمع من خلال الحملات التوعوية سواء التي تبث في الإذاعة أو التلفزيون، أو التي تكون على أرض الواقع مثل ما يحدث في الطرقات، أو المؤسسات الأمنية، كما تجدر الإشارة إلى ضرورة صرامة رجال الأمن في معاملة السائقين و عدم التسامح معهم سواء الذين لديهم مكانة اجتماعية عالية، أو الذين لديهم وُسطاء لفك العقوبات المقررة عليهم هذا من جهة، و من جهة أخرى ينبغي تشديد العقوبات **(تعرضت الحالة للحبس مع دفع غرامة مالية)**، فما نلاحظه اليوم فإن بعض العقوبـــات أصبحت لا جدوى منهـــا، و غير رادعة فهنا لابد من إعادة النظر فيها، و محاولة استبدالها بأخرى صارمة تقمع السلوكيات السلبية.

لذلك سعت الدولة الجزائرية جاهدة في مواجهة مشكلة حوادث المرور، و ذلك بخلق أنظمة عقابية رادعة للحد من استفحال المشكلة، و لكن السائقين لم يأخذوا الأمر بجدية حيث أنهم أحيانا ما يهتمون، و يلتزمون بالنظام، أو القانون في حالة وجوده فقط، أو إهمال بعض الضروريات البسيطة كحزام الآمان، أو الانارة...الخ، كل هذه الأمور تكون من مسببات حوادث المرور، و لذلك ينبغي على الدولة اتخاذ اجراءات صارمة في تطبيق تقنيات حديثة الهدف منهـــا هـــو تسهيـــل، و تحسين حركة المرور في جميع الطرقات، كما ينبغي الاهتمام بالمجال التوعوي، و توسيع ثقافة الفرد حول موضوع حوادث المرور، و ذلك من أجل حماية الفرد لذاته، و لمركبته، و للآخرين، كما ينبغي على رجال الأمن المروري بذل مجهـودات كبيرة فـــي تطبيق قانــون المرور بصرامة، و جدية من أجل ردع المخالفين، و توعيتهم بخطورة المشكلة (حوادث المرور)، و ما لها من خلفيات اجتماعية، نفسية، اقتصادية، تمس الفرد أولا، و المجتمع ثانيا.

عرض الحالة الرابعة عشر:

المحور الأول: خاص بالبيانات الشخصية لمستعملي الطريق.

1. **الجنس:** ذكر.
2. **السن:** 21 سنة.
3. **المستوى التعليمي:** جامعي.
4. **الأقدمية في السياقة:** أقل من سنتين.
5. **عدد الحوادث المرتكبة:** مرة واحدة.
6. **سبب التعرض للحادث الأخير:** السرعة المفرطة جدا.

المحور الثاني: خاص بالفرضية الأولى: لغياب الوعي المروري لدى السائق دخل في ارتكاب حوادث المرور.

صرح المبحوث بأنه لم يقم بالإطلاع على قانون المرور بعد حصوله على رخصة السياقة، و لا يحترم القانون، و لا يعمل به في حالة غياب الرقابة الأمنية، و إنما في حالة وجودها فقط، و حسب رأيه فالحملات التوعوية و التحسيسية للوقاية من الحوادث لا تحتل أي مكانة هامة بالنسبة إليه، و لا يتابع البرامج الإذاعية، و التلفزيونية التي تتناول الثقافة المرورية، و لا يتصفح الكتيبات، و المطويات التي تعالج مواضيع الثقافة، و لا يتابع المواقع الإلكترونية التي تقوم بنشر الوعي و الثقافة المرورية، و يرى بأن الحملات الإعلامية التي يقوم بها رجال الأمن عبر الطرق، و في المؤسسات الأمنية لها صدى في توجيه، و توعية المواطنين حول خطورة حوادث المرور، و صرح بأنه يحترم الآخرين سائقين كانوا، أو مشاة أثناء قيادته للمركبة.

المحور الثالث: خاص بالفرضية الثانية: لطبيعة المكانة الاجتماعية لمستعملي الطريق دور في جرائم الطرقات.

صرح المبحوث بأنه "**طالب جامعي**"، و والده "**تاجر حر**"، أما فيما يخص المركبة التي يمتلكها فهي "**بيجو 208**"، و صرح بأنه لا تربطه أية علاقات مع أشخاص ذوي نفوذ، و أن طبيعة الوضعية الاقتصادية لديه لم تمنعه من توقيع بعض العقوبات عليه، و صرح بأنه يعتمد على نفسه في إسقاط العقوبات في حالة القيام بمخالفات مرورية، و أنه قد سحبت منه رخصة السياقة مرة واحدة و سعى بنفسه لاسترجاعها.

المحور الرابع: خاص بالفرضية الثالثة: نوعية الجزاء العقابي و نقص الصرامة الأمنية يساهمان في حوادث المرور.

حسب ما صرح به المبحوث فإنه قــد تعرض لعقوبـــة "**الحبس مع الغرامة المالية**"، و قال بأنها كانت رادعة، و ستمنعه من تكرار ارتكاب المخالفة، و صرح بأن مقدار العقوبة التي تعرض لها كان بمقدار المخالفة التي قام بها، و هو يرى بأن معاملة رجل الأمن للسائقين هي معاملة عادية، و هم يتعاطفون مع السائقين عند ارتكاب مخالفات مرورية، و يرى بأن الرقابة الآلية تساهم في التقليل من الحوادث أكثر من الرقابة البشرية، و صرح بأن لغياب العدل في تطبيق عقوبات قانون المرور يؤدي هو الآخر إلى ارتكاب حوادث، و يرى بأن الأمن هو غير جدي، و غير صارم في تطبيق قانون المرور، و لا يعامل جميع السائقين بعدل، و جدية عند ارتكاب مخالفات مرورية.

تحليل الحالة الرابعة عشر:

يمكن القول هنا بأن المبحوث له مستوى تعليمي عالي، و لكنه ارتكب حادث مروري، و هذا ربما راجع لعدم اهتمامه ببرامج التوعية، و عدم إطلاعه على قانون المرور بالإضافة إلى نقص مستوى الوعي، و الثقافة المرورية، فعلى الفرد أن يأخذ الأمور بجدية، و يقوم بالإطلاع على أنظمة المرور، و ما يطرأ عليها من تغييرات حتى يواكب ما جاء في القانون، و يجسدها في الطريق، و يتفادى الوقوع في حوادث مميتة، فنجد أن المبحوث كان سبب تعرضه للحادث هو السرعة المفرطة أدت به إلى وفاة الطرف الآخر، فنجد أن أغلب السائقين الذين تعرضوا للحوادث هم من فئة الشباب بحيث لا يهتمون بأمور الطريق، و سلبيات السرعة المفرطـــة أو مخلفاتها، فنجدهم عندما يمسكون مقود المركبة يتغاضون عن أمور كثيرة قد تكون سببا في الحادث كعدم وضع حزام الآمان و عدم تفقد المركبة، و صيانتها قبل قيادتها، و التحدث فـــي الهـــاتف النقال، و الاستماع للموسيقى بصوت عالي جدا تمنعه من سماع التحذيرات، و التنبيهات من السائقين الآخرين، فهم بهذه المواصفات يريدون إثبات ذواتهم، و قوتهم أمام الآخرين بالإضافة إلى السرعة المفرطة المهددة لسلامته، و سلامة غيره، و التي تكون سببا في حوادث قاتلة للروح البشرية.

فهذه المشكلة أصبحت عويصة حيث أصبح الوصول إلى إيجاد الحلول لها من الأمور الصعبة، و عليه يمكن القول بأنه لابد من تحقيق الأمن الشامل لكل من الفرد، و المجتمع، حيث أن مسؤولية حوادث المرور ليست مسؤولية الجهاز الأمني فحسب، و إنما تتعدى ذلك إلى الفرد لحماية نفسه، و حماية الآخرين، و مساندة المنظومة الأمنية في تحقيق الأمن الكامل، و المتكامل للجميع، و تحقيق السلامة العمومية لكافة فئات المجتمع، و عليه ينبغي تضافر جهود كل من مؤسسات المجتمع، و الجهاز الأمني، و الفرد، و المجتمع ككل في مواجهة الظاهرة، و التصدي

لها (حوادث المرور)، ذلك لأن هذه الأخيرة هي مسؤولية مشتركة بين الجميـــع لنشر الوعـــــي، و تعميم السلامة المرورية، و الحفاظ على أمن الفرد، و راحتـــه، و استقراره، و أمـــن المجتمـــع، و مكتسباته، و من ثم تحقيق الأمن الوطني، و تعزيزه، و وقايتـــه من كوارث المرور، و مخلفاتهـــا و آثارها النفسية، و الاجتماعية، و الاقتصادية المهددة للفرد أولا، و للدولة ثانيا.

عرض الحالة الخامسة عشر: (موجودة خارج المؤسسة)

المحور الأول: خاص بالبيانات الشخصية لمستعملي الطريق.

1. **الجنس:** ذكر.
2. **السن:** 25 سنة.
3. **المستوى التعليمي:** جامعي.
4. **الأقدمية في السياقة:** 3 سنوات.
5. **عدد الحوادث المرتكبة:** مرتين.
6. **سبب التعرض للحادث الأخير:** السرعة المفرطة.

المحور الثاني: خاص بالفرضية الأولى: لغياب الوعي المروري لدى السائق دخل في ارتكاب حوادث المرور.

حسب ما صرح به المبحوث فإنه لا يقوم بالإطلاع على قانون المرور بعد حصوله على رخصة السياقة، و بأنه لا يحترم القانون، و لا يعمل به في حالة غياب الرقابة الأمنية، و إنما في حالة وجودها فقط، فهو يرى بأن الحملات التوعوية، و التحسيسية للوقاية من الحوادث لا تحتل أي مكانة بالنسبة له، و هو لا يتابع البرامج الإذاعية ،و التلفزيونية التي تتناول الثقافة المرورية، و لا يتصفح الكتيبات ،و المطويات المتعلقة بقانون المرور، و صرح كذلك بأنه لا يتابع المواقع الإلكترونية التي تقوم بنشر الوعي ،و الثقافة المرورية، كما يرى بأن الحملات الإعلامية التي يقوم بها رجال الأمن عبر الطرق ،و في المؤسسات الأمنية لها صدى في توعية المواطنين حول حوادث المرور، كما أنه صرح بأنه يحترم الآخرين سائقين كانوا أو مشاة أثناء قيادته للمركبة.

المحور الثالث: خاص بالفرضية الثانية: لطبيعة المكانة الاجتماعية لمستعملي الطريق دور في جرائم الطرقات.

المبحوث "**طالب جامعي**"، و والده "**متقاعد**"، أما بالنسبة لنوع المركبة التي يمتلكها فهي "**إيبيزا ibiza**"، كما صرح بأنه تربطه علاقات مع أشخاص ذوي نفوذ، و أن الوضعية الاقتصادية لديه المتمثلة في الوضع المادي له ،و لوالده و طبيعة العلاقات لديه هي التي منعته من توقيع بعض العقوبات عليه، كما قال بأنه في حالة القيام بمخالفات مرورية "**أعتمد على معارفي**" في إسقاط العقوبة، كما صرح بأنه سحبت منه رخصة السياقة مرة واحدة، و اعتمد على "**وُسطائه**" في استرجاعها في المخالفة الأولى.

المحور الرابع: خاص بالفرضية الثالثة: نوعية الجزاء العقابي و نقص الصرامة الأمنية يساهمان في حوادث المرور.

حسب تصريحات المبحوث فقد تم إدانته بعقوبة "**الحبس مع سحب رخصة السياقة و غرامة مالية**"، في المخالفة الثانية التي ارتكبها، و لكن لم تُوقع عليه عقوبة الحبس، و تم إسقاطها عن طريق الوساطة، و حسب قوله فالعقوبة لم تكن رادعة، و لم تمنعه من تكرار ارتكاب المخالفة لأنها لم تُطبق عليه، كما أنه يرى بأن معاملة رجل الأمن للسائقين تكون على حسب الأشخاص، فقد صرح بأن رجل الأمن يتعاطف أحيانا مع السائقين عند ارتكاب المخالفة المرورية، فحسب رأيه فإن الرقابة الآلية تساهم في التقليل من الحوادث أكثر من الرقابة البشرية، كما أن غياب العدل في تطبيق عقوبات قانون المرور يؤدي كذلك إلى ارتكاب الحوادث، فهو يرى بأن الأمن هو غير جدي، و غير صارم في تطبيق قانون المرور، و هو لا يعامل جميع السائقين بعدل، و جدية عند ارتكاب المخالفات المرورية.

تحليل الحالة الخامسة عشر:

تجدر الإشارة هنا إلى الحديث عن السن و المستوى التعليمي للمبحوث حيث أنه شاب يحمل شهادة جامعية، و عليه لابد على هذه الفئة من الشباب، و التي تتمتع بمستوى تعليمي عالي العمل على تطبيق القانون، و تجسيد معالم الثقافة، و الوعي المروري، و لكن ما نشاهده في المجتمع عكس ذلك، و هذا نتيجة اللاوعي، و اللامبالاة، و هو ما لامسناه عند المبحوث ذاته حيث ارتكب الحادث مرتين، و تعرض لعقوبات على كل مخالفة، أو حادث قام به، إلا أننا نجده لم يتعظ من هذه العقوبة، و ذلك نتيجة السرعة المفرطة، و نتيجة الافراج عن طريق الوساطة فحسب تصريحه اعتمد على معارفه في اسقاط العقوبة على الرغم من موت الطرف الآخر، و هنا لابد من التنويه إلى ما نلاحظه في مواكب الأعراس فأغلب السائقين هم من فئة الشباب نجدهم يقودون بتهور مما يؤدي بحياتهم إلى التهلكة، أو حياة المشاة، أو الآخرين، و هو ما حدث مع المبحوث إذ يحكي لنا في أحد الأيام الصيفية أنه كان مع موكب عرس، و كان أصحـــــاب المركبـــات كلهم شبـــاب، و يتلاعبون بمركباتهم في الطريق، و يقودون بسرعة مفرطة، و بتهور، و كان المبحوث من بينهم، و هو ما أدى إلى اصطدام مركبته بعجوز مسنة تمشي على الرصيف أدى بها إلى الهلاك (الموت)، و هنا لابد أن نركز، و بدرجة كبيرة على أهمية التوعية، و الثقافة المروريـــة لدى السائقيـــن، و ضرورة التقيد بها، و لكن حسب تصريحات المبحوث، و على الرغم من مستواه الثقافي فإنـــه مهمل لجـــوانب الثقافـــة، و الوعي المروري ذلك أنه لم يقم بالإطلاع على قانون المرور، و لا يتابع البرامج التوعوية سواء التلفزيونية، أو الإذاعية، أو المواقع الالكترونية، و هذا ما يعسر الأمر، و من جهة أخرى هنا يظهر تسامح السلك الأمني مع بعض المخالفات ما يجعل المخالفين، أو السائقين لا يكتسبوا من العقوبات عكس لو كانت المعاملة أكثر جديـــة و صارمـــة، و كانت العقوبة رادعة في حقهم، نجدهم يحترمون القانون، و يعملون به حتـــى في حالة غيابه،

و هذا ما تسعى إليه جميع دول العالم لتحقيقه، و من هنا يمكن القول بأنه ينبغي التركيز على الرقابة الآلية كونها تعطي بيانات دقيقة من خـــلال الصورة الملتقطة كمـــا أنهـــا تضبط الزمـــان، و المكان، و نوع المخالفة المرتكبة، مما يسهل الأمر على الجهات المختصة بالجانب الأمني من تحديد نوع العقوبات المطبقة على السائق المخالف، و من ثم يكون هذا النوع من الرقابة (الآلية) عبارة عن رادع أوتوماتيكي دائم للمخالفين مما يجعلهم يتوخون الحيطة، و الحذر و احترام المسافات، و قانون المرور بشكل عام، و احترام الآخرين، و ذلك لتحقيق السلامة للجميع.

فبغية تحقيق أكبر قدر من السلامة، و التوعية المرورية ينبغي اتخاذ اجراءات، أو استخدام تقنيات حديثة لضبط المخالفين بالإضافة إلى الرقابة البشرية، كون الرقابة الآلية لها أثر بالغ في التصدي للوقوع في الحادث المروري حيث أنها رادعة، و فعالة في تطبيق القانون، و هذا ما نلاحظه في الواقع على أن السائقين يقودون بسرعة مفرطة، و عند رؤيتهم للوحة التي توضح الرقابة اللآلية (رادار) يخفضون من سرعة القيادة، و هو نفس الحال مع الرقابة البشرية، و هذا نوع من الإهمال، و نقص في الوعي المروري، فلو كان لجميع أفراد المجتمع تفكير منطقي في مواجهة المشكلة، و حلها لأنفسهم دون اللجوء إلى الرقابة الآلية، أو البشرية لكان هناك وعي أكبر بخطورة المشكلة، و التصدي لها. فكون الظاهرة لها آثار وخيمة على المجتمع ككل ينبغي على كل سائق يمسك مقود المركبة أن يتخذ كل اجراءات السلامة المرورية للحفاظ على سلامته قبل كل شـــيء، و الحفاظ على أمن الجميع، و أن لا يقتصر احترامه للقانون في حالة وجود رقابة فقط، و إنما في حالة غيابها أيضا.

عرض الحالة السادسة عشر: (موجودة خارج المؤسسة)

المحور الأول: خاص بالبيانات الشخصية لمستعملي الطريق.

1. **الجنس:** ذكر.
2. **السن:** 25 سنة.
3. **المستوى التعليمي:** متوسط.
4. **الأقدمية في السياقة:** 5 سنوات.
5. **عدد الحوادث المرتكبة:** مرتين.
6. **سبب التعرض للحادث الأخير:** السرعة المفرطة.

المحور الثاني: خاص بالفرضية الأولى: لغياب الوعي المروري لدى السائق دخل في ارتكاب حوادث المرور.

حسب ما صرح به المبحوث فإنه لا يقوم بالإطلاع على قانون المرور بعد حصوله على رخصة السياقة، كما صرح كذلك بأنه لا يحترم القانون، و لا يعمل به في حالة غيـــاب الرقابـــة الأمنية، و إنما في حالة وجودها فقط، فهو يرى بأن الحملات التوعوية، و التحسيسية للوقاية من الحوادث لا تحتل أي مكانة بالنسبة له، كما أنه لا يتابع البرامج الإذاعية، و التلفزيونية التي تتناول الثقافة المرورية، كما أجاب أيضا بأنه لا يتصفح الكتيبات، و المطويات التـــي تتناول الثقافة المرورية، و صرح كذلك بأنه لا يتابع المواقع الإلكترونية التي تقوم بنشر الوعي، و الثقافة المرورية، إلا أنه يرى بأن الحملات الإعلامية التي يقوم بها رجال الأمن عبر الطرق، و في المؤسسات الأمنية لها صدى في توعية المواطنين حول حوادث المرور، كما أنه صرح بأنه يحترم الآخرين سائقين كانوا، أو مشاة أثناء قيادته للمركبة.

المحور الثالث: خاص بالفرضية الثانية: لطبيعة المكانة الاجتماعية لمستعملي الطريق دور في جرائم الطرقات.

حسب إجابات المبحوث فهو لا يمارس أي وظيفة فهو "**بطال**"، كما أجاب، و هو يبتسم، و ذلك نظرا لمكانة والده المرموقة "**موظف حكومي**"، أما بالنسبة لنوع المركبة التي يمتلكها فهي "**سامبول**"، كما صرح بأنه تربطه علاقات مع أشخاص ذوي نفوذ، و أن الوضعية الاقتصادية لديه هي التي منعته من توقيع بعض العقوبات عليه، كما قال بأنه في حالة القيام بمخالفات مرورية "**يعتمد على معارفه**" لإسقاط العقوبة، كما صرح بأنه سحبت منه رخصة السياقة مرتين مرة استرجعها بوساطة والده.

المحور الرابع: خاص بالفرضية الثالثة: نوعية الجزاء العقابي و نقص الصرامة الأمنية يساهمان في حوادث المرور.

حسب تصريحات المبحوث فقد تم إدانته بعقوبة "**الحبس مع سحب رخصة السياقة**"، و لكن تم الإفلات من العقوبة بفضل والده الذي يعمل موظف حكومي، و بالتالي لم يخضع للعقوبة المتمثلة في الحبس، و العقوبة لم تكن رادعة بالنسبة له، و يرى بأن معاملة رجل الأمن للسائقين تكون على حسب الأشخاص، فقد صرح بأن رجل الأمن لا يتعاطف مع السائقين عند ارتكاب المخالفة المرورية، و حسب رأيه فإن الرقابة الآلية تساهم في التقليل من الحوادث أكثر من الرقابة البشرية، كما أن غياب العدل في تطبيق عقوبات قانون المرور يؤدي كذلك إلى ارتكاب الحوادث، فهو يرى بأن الأمن هو غير جدي، و غير صارم في تطبيق قانون المرور، و هنا يظهر تناقض الحالة في إجابتها حيث أنها قد صرحت سابقا بأن رجل الأمن لا يتعاطف مع المخالفين، كما أنه صرح بأن السلك الأمني لا يعامل جميع السائقين بعدل، و جدية عند ارتكاب مخالفات مرورية.

تحليل الحالة السادسة عشر:

يجدر بنا القول هنا بأن السن يلعب دور كبير في الوقوع في حوادث المرور، فنجد أن المبحوث هو شاب في مقتبل العمر، و نجده يمتلك مركبة نوع "**سامبول**" حيث ارتكب حادثين مرورين، و كان السبب في وقوع الحادث هو السرعة المفرطة مما أدى إلى هلاك الطرف الآخر بالموت، و هو ما نلاحظه عند شباب اليوم أثناء قيادتهم للمركبات فهم يقومون بسلوكيات متهورة، و لا يعطون الطريق حقها، لاسيما في فصل الصيف أثناء ذهابهم للبحر، و نتيجة الازدحام الكبير الذي يُنتج حوادث مميتة، فهنا ينبغي أخذ الحيطة، و الحذر، و التخفيض من سرعة السير حفاظا على سلامة الفرد لذاته من جهة، و سلامة الآخرين من جهة أخرى، بالإضافة إلى ما صرح به المبحوث فإنه لا علاقة له بالتوعية المرورية حيث لا يتابع البرامج، و لا يتصفح الكتيبات التي تنشر الوعي، أو كل ما يختص بنشر الثقافة، و الوعي المروري، و هذا ما يزيد من حدة الأمر، بالإضافة إلى ذلك نجد في تصريحات المبحوث أنه قد تعرض للعقوبة أثناء قيامه بالحادث الأول، و كانت العقوبة رادعة بالنسبة له، و لكن لم تمنعه من تكرار ارتكاب الحادث، و ذلك ربما راجع لطبيعة علاقاته مع أصحاب المكانة الذين يعتمد عليهم في إسقاط العقوبة، و من بينهم والده الذي يشغل منصب حكومي فكل هذا يمكن اعتباره من مسببات حوادث المرور، و نتيجة اللامبالاة، و التهور، و عدم الاهتمام بقواعد المرور من طرف السائق ذاته فهو لا يعطي أي قيمة للثقافة المرورية فكل هذا يكون دافعا له لإعادة ارتكاب الحادث لاتكاله على وُسطائه في إسقاط العقوبة، و كلها عوامل مساهمة، و بدرجة كبيرة في ارتكاب الحادث المروري فعلى الجهاز الأمني العمل بجدية، و بصرامة، و عدم التسامح مع السائقين في حالة القيام بمخالفات، و لو كان تطبيق العقوبة، و عدم التساهل في إسقاطها صارما لكان له صدى، و فعالية في عدم تكرار ارتكاب الحادث مرة أخرى.

و هنا ينبغي الحديث عن مسؤولية السلامة المرورية، فيمكن القول بأنها ليست مسؤولية الدولة وحدها، بل بتضافر جهود جميع المسؤولين في الميدان المروري إضافة إلى السائقين في حد ذاتهم، فعلى الرغم من الإجراءات الردعية التي طبقتها الدولة على مخالفي قانون المرور لمواجهة مشكلة المرور، أو على الأقل التقليل منها، إلا أننا نجد أن جرائم الطرقات تحصد كل يوم العديد من الأرواح، و تستنزفها بالإضافة إلى هلاك المركبات، و من ثم هلاك النظام الاقتصادي للدولة ككل، "حيث قدرت فاتورة الخسائر الاقتصادية لحوادث المرور في الجزائر بأكثر مـــن 100 مليار دينار، و هو ما يتناسب مع الاحصائيات المقدمة من قبل الهيئات العالمية في تحديد الخسائر المادية في مجال حوادث المرور بين 1 و 3 دخل اجمالي"[1]، فالتهاون فـــي تطبيق قانون المـــرور، و عدم الالتزام بقواعد التوعية المرورية، و إهمال الجانب الثقافي للمرور، كلها عوامل متظافرة، و مساهمة في ارتكاب حوادث المرور، فكل شخص سائق معني بالالتزام بالقواعد العامة للمرور بغية تحقيق أكبر قدر من النظام، و من ثم تحقيق السلامة الآمنة من الحوادث لحياة الفرد أولا، و لحياة الآخرين ثانيا، و الحفاظ على المركبة من جهة، و ترقية اقتصاد الدولة من جهة أخرى، فالجانب الثقافي يلعب دورا كبيرا في التصدي لمشكلة جرائم الطرقات، فينبغي على جميع أفراد المجتمع التحلي بجميع جوانب الثقافة المرورية، و أن يكونوا ملمين ببرامج التوعية للحفاظ علـــى الاستقرار المروري، و محاربـــة، و مواجهة الظاهرة (جرائم الطرقات)، و التصدي لها.

[1] موقع أنترنيت https://www.elbilad.net/derniere-info

عرض الحالة السابعة عشر: (موجودة خارج المؤسسة)

المحور الأول: خاص بالبيانات الشخصية لمستعملي الطريق.

1. **الجنس:** ذكر.
2. **السن:** 25 سنة.
3. **المستوى التعليمي:** ثانوي.
4. **الأقدمية في السياقة:** 3 سنوات.
5. **عدد الحوادث المرتكبة:** 4 مرات.
6. **سبب التعرض للحادث الأخير:** السرعة المفرطة.

المحور الثاني: خاص بالفرضية الأولى: لغياب الوعي المروري لدى السائق دخل في ارتكاب حوادث المرور.

صرح المبحوث بأنه لا يقوم بالإطلاع على قانون المرور بعد حصوله على رخصة السياقة، كما صرح أيضا بأنه يحترم القانون، و يعمل به في حالة وجود الرقابة الأمنية فقط، و لا يعمل به في حالة غيابها، كما أن الحملات التوعوية و التحسيسية للوقاية من الحوادث لا تحتل أي مكانة بالنسبة له، فهو لا يتابع البرامج الإذاعية، و التلفزيونية التي تتناول الثقافة المرورية، و لا يتصفح الكتيبات، و المطويات التي تعالج مواضيع الثقافة، و لا يتابع المواقع الإلكترونية التي تقوم بنشر الوعي، و الثقافة المرورية، فهو يرى بأن الحملات الإعلامية التي يقوم بها رجال الأمن عبر الطرق و في المؤسسات الأمنية لها صدى في توعية المواطنين حول حوادث المرور، أما فيما يخص علاقته بالآخرين صرح بأنه أثناء قيادة المركبة يحترم الآخرين سواء كانوا سائقين، أو مشاة.

المحور الثالث: خاص بالفرضية الثانية: لطبيعة المكانة الاجتماعية لمستعملي الطريق دور في جرائم الطرقات.

حسب المعلومات التي جمعناها من المبحوث فهو "**بطال**" لا يمارس أية وظيفة، أما بالنسبة لوالده فهو "**موظف**"، يمتلك مركبة من نوع "**بيجو 207**"، و صرح بأنه توجد لديه علاقات مع أشخاص ذوي نفوذ، أما بالنسبة لطبيعة الوضعية الاقتصادية لديه قال بأنها لم تمنعه من وقوع بعض العقوبات عليه، و صرح بأنه يعتمد على "**معارفه**" في إسقاط العقوبة في حالة القيام بمخالفات مرورية، و صرح بأنه سحبت منه رخصة السياقة مرتين، و اعتمد على "**معارفه**" في استرجاعها.

المحور الرابع: خاص بالفرضية الثالثة: نوعية الجزاء العقابي و نقص الصرامة الأمنية يساهمان في حوادث المرور.

حسب تصريحات المبحوث فإنه تم إدانته بعقوبـــة "**الحبس مع سحب رخصة السياقة**"، في الحادث الأخير، كما أدلى بأن العقوبة لم تكن رادعة، و لم تمنعه من تكرار ارتكاب المخالفة لأنه لم يخضع لها، و تم الإفراج عنه عن طريق الوساطة، و هو يرى بأن المعاملة القائمة بين رجال الأمن، و السائقين تكون على حسب الأشخاص، و مكانتهم الاجتماعية، و الاقتصادية، كما أنه يرى بأن رجل الأمن يتعاطف مع السائقين عند ارتكاب المخالفة المرورية، و قال بأنه ينبغي تكثيف الرقابة المرورية الآلية لأنها تساهم في التقليل من الحوادث أكثر من الرقابة البشرية، كما أنه يرى بأن لغياب العدل في تطبيق عقوبات قانون المرور يؤدي إلى ارتكاب الحـوادث، و كذلك يرى بأن الأمن هو غير جدي، و غير صارم في تطبيق قانون المرور، كما أنه لا يعامل جميع السائقين بعدل، و جدية عند ارتكاب مخالفات مرورية.

تحليل الحالة السابعة عشر:

هنا ينبغي الحديث عن فئة الشباب كونها الفئة الأكثر عرضة لارتكاب حـــوادث المـرور، و ذلك نتيجة التهاون، أو عدم الالتزام بقواعد السلامة المرورية، و قانون المرور، فنجد المبحوث شاب في مقتبل العمر قد ارتكب الحادث المروري لعدة مرات، و كان الحادث الأخير الذي ارتكبه بسبب السرعة المفرطة مما أدى إلى قطع رجلي الضحية، و خسائر بالمركبة، فلو تأملنا أقدميته في السياقة لوجدناه أقل من عدد الحوادث التي ارتكبها في تلك الفترة، هذا ما يدل على اللامبالاة من طرف المبحوث بقانون المرور، حيث أنه صرح بأنه لا يقوم بالإطلاع على القانون، كما أنه لا يهتم بكل ما يقـوم بنشر الوعـي سواء برامـج، أو مواقـع أو كتيبات...الخ، و السبب في تكرار ارتكاب الحادث المروري هو الإفراج عنه عن طريق الوساطة، لذلك لم تكن العقوبة رادعة بالنسبة له، و لم تمنعه من تكرار الوقوع في الحوادث، و هذا ما صرح به أثناء المقابلة، فهذا دليل على نقص الثقافة المروريـة، و التهاون الواضح من قبل السائق، فنجد أن فئة الشباب يتباهون بما يمتلكون من مركبات فاخـرة و لكن لا يحسنون استعمالها، حيث أنهم يعتقدون بأن الطريق هي ملك لهم، و أن لهم كل الحرية في التصرف، فيقودون المركبة بسرعة فائقة بالإضافة إلى التجاوزات الخطيرة، و عدم الاهتمام بإشارات المرور، أو اللوحات الموجودة على الطريق، و التي تنظم السير.

ففي الواقع يمكن القول بأن هذه المشكلة قد تمادت خطورتها إلى انتهاك روح الفرد، و من ثم ينبغي الاهتمام به باعتباره سائقا أو راكبا أو ماشيا، كبيرا أو صغيرا، ذكرا أو أنثى، كما ينبغي تسليط الضوء على السائق، و قدراته، و كفاءاته و مهاراته، و كيفية تعامله مع المركبة و مع الطريق و ذلك لكونه العنصر العاقل و المتحكم في ذلك، و هنا ينبغي التركيز على فئة الشبـاب،

و توعيتهم بخطورة الظاهرة، و كيفية التصدي لهـــا، فنجـــد أن أغلب الشبـــاب يحبون المجازفـــة، و القيادة بسرعة فائقة، و هذا ما نلاحظه لدى فئة المراهقين لاسيما إذا تواجدوا في طريق واحد مثل موكب الزفاف، فنجدهم يقومون بتصرفات غير لائقة بالسائق العاقل، فهنا ينبغي على كل فرد معني الاهتمام بمشكلة جرائم الطرقات، و ما ينجر عنها من آثار وخيمة، و بالتالي ينبغي حماية الفـرد لذاتـه أولا، و لمركبتـه، و حماية الآخرين ثانيا بغية تحقيق أكبر قدر من السلامـة المروريـــة، و محاولة التقليل من احصائيات حوادث المرور، و محاولة إزالة مؤشر الخطر حول المشكلة.

عرض الحالة الثامنة عشر:

المحور الأول: خاص بالبيانات الشخصية لمستعملي الطريق.

1. **الجنس:** ذكر.
2. **السن:** 39 سنة.
3. **المستوى التعليمي:** ابتدائي.
4. **الأقدمية في السياقة:** 15 سنة.
5. **عدد الحوادث المرتكبة:** 5 مرات.
6. **سبب التعرض للحادث الأخير:** السرعة المفرطة.

المحور الثاني: خاص بالفرضية الأولى: لغياب الوعي المروري لدى السائق دخل في ارتكاب حوادث المرور.

صرح المبحوث بأنه لا يقوم بالإطلاع على قانون المرور بعد حصوله على رخصة السياقة، كما أنه لا يحترم القانون، و لا يعمل به في حالة غياب الرقابة الأمنية، كما صرح بأن الحملات التوعوية، و التحسيسية للوقاية من الحوادث لا تحتل مكانة هامة بالنسبة له، حيث أنه لا يتابع البرامج الإذاعية، و التلفزيونيـــة التي تتنـــاول الثقافة المروريـــة، و كذلك لا يتصفح الكتيبات و المطويات التي تتناول الثقافة المرورية، و صرح بأنه لا يتابع المواقع الإلكترونية التي تقوم بنشر الوعي و الثقافة المرورية، فهو يرى بأن الحملات الإعلامية التي يقوم بها رجال الأمن عبر الطرق، و في المؤسسات الأمنية لها صدى في توعية المواطنين حول حوادث المرور، و أجاب بأنه يحترم الآخرين سائقين كانوا، أو مشاة أثناء قيادة المركبة.

المحور الثالث: خاص بالفرضية الثانية: لطبيعة المكانة الاجتماعية لمستعملي الطريق دور في جرائم الطرقات.

تتمثل وظيفة المبحوث في أنه "**سائق خاص**"، أما بالنسبة لوالده فهو "**بطال**"، أما في ما يخص نوع المركبة التي يمتلكها فهي "**شاحنة مقطورة**"، و عندما سألناه عن علاقاته بأشخاص ذوي نفوذ كان جوابه **بـ"لا علاقة لي بأحد**"، كما صرح بأن طبيعة الوضعية الاقتصادية لديه هي التي منعته من توقيع بعض العقوبات عليه، و في حالة القيام بمخالفات مرورية يعتمد على حالته المادية الميسورة في إسقاط العقوبة، كما صرح بأنه سحبت منه رخصة السياقة مرتين، و اعتمد على نفسه في استرجاعها.

المحور الرابع: خاص بالفرضية الثالثة: نوعية الجزاء العقابي و نقص الصرامة الأمنية يساهمان في حوادث المرور.

صرح المبحوث بأن طبيعة العقوبة التي تعرض لها في الحادث الأخير هي "**الحبس مع سحب رخصـــة السياقة**"، كما صرح بأنها كانت رادعة، و ستمنعه من تكرار ارتكاب المخالفة، و قال بأن مقدار العقوبة التي تعرض لها كان بمقدار المخالفة التي قام بها، و عندما سألناه عن معاملة رجل الأمن للسائقين قال بأنها على حسب مكانة الأشخاص، و صرح بأن رجل الأمن يتعاطف مع السائقين عند ارتكاب المخالفة المرورية، كما أنه يرى بأن الرقابة الآلية تساهم في التقليل من الحوادث أكثر من الرقابة البشرية، و يرى بأن غياب العدل في تطبيق عقوبات قانون المرور يؤدي إلى ارتكاب الحوادث، فهو يرى بأن الأمن هو غير جدي، و غير صارم في تطبيق قانون المرور، كما صرح بأن السلك الأمني لا يعامل جميع السائقين بعدل، و جدية عند ارتكاب مخالفات مرورية.

تحليل الحالة الثامنة عشر:

كما أشرنا سابقا فإن المستوى التعليمي يلعب دورا كبيرا في مواجهة جرائم الطرقات من جهـة، و مسبب لها من جهة أخرى، فإذا كان من الناحية الإيجابية أي "**يواجه جرائم الطرقات**" فالهدف منه هو وعي الفرد بخطورة الظاهرة، و ذلك من خلال متابعة البرامج التوعوية، و الإطلاع على قوانين المرور، و العمل بها، و تجسيدها على أرض الواقع (الطريق)، و غيرها، أما من الناحية السلبية أي "**مسبب لحوادث المرور**"، و ذلك من خلال عدم اهتمام الفرد بقواعـــد المرور، و أنظمته الموضوعة بالإضافة إلى إهماله لكل البرامج، أو المواضيـــع الخاصـــة بنشر التوعيـــة، و هذا ما صادفناه مع هذا المبحوث حيث صرح أن له مستوى ابتدائي، و لا يعرف القراءة، لذلك لم يقم بالإطلاع على قانون المرور، و لم يهتم بالبرامج، أو المواضيع التي تنشر الوعي، و تحفظ سلامته، و تقيه من الوقوع في ارتكاب حوادث المرور، بالإضافة إلى ذلك نجد المبحوث قد قام باسترجاع رخصة السياقة مرتين على الرغم من الحادث الأخير الذي قام به، و الذي أدى إلى هلاك الطرف الآخر بأضرار جد بليغة على مستوى الظهر أدى به إلى الشلل، و هذا نتيجة جهل السائق، و اللامبالاة في تطبيق القانون، و هذا من بين العوامل المساهمة في تفاقم حجم ظاهرة جرائم الطرقات حيث ينبغي على جميع السائقين ذوي مستوى عالي أو متدني الالتزام بقواعد السلامة المرورية هذا من جهة، و من جهة أخرى على الجهات المعنية بالمرور الالتزام كذلك بتطبيق القانون، و المساواة بين السائقين دون تمييز من أجل كسب الثقـــة بين رجـــال المـــرور، و السائقين في حمايتهم و توعيتهم، فهذه الثقة المتبادلة تغرس روح التحلي بالنظام و العمل به، و توقظ ضمير الفرد بحيث يصبح كل شخص حريص على عدم مخالفة القواعد المرورية من أجل خلق نظام في فكر الفرد مجسد في أرض الواقع يحمي به نفسه من جرائم الطرقات، و يحمي به الآخرين.

و عليه فمشكلة جرائم الطرقات هي مسؤولية جميع أفراد المجتمع، فلابد من الاهتمام بهذه المسؤولية من أجل حماية المجتمع ككل، حيث أنه ينبغي احترام جميع متطلبات النظام، فأحيانا يرتكب السائق مخالفات بسيطة، أو يتغاضى عن ضروريات سواء في الطريق، أو في المركبة، كحزام الآمان، أو الإنارة، أو استخدام الهاتف، أو الأكل، و الشرب أثناء القيادة، أو الحديث مع الركـــاب، أو السرعة الزائدة، و غيرها فكل هذا قد يسبب حوادث مميتة، فالسبب يكـــون بسيـــطا و لكن النتيجة وخيمة، فينبغي الاهتمام بهذه الأمور البسيطة للحفاظ على حياة أفراد المجتمع، كما يجب تكريس حملات التوعية من طرف أجهزة الإعلام المرئية، و المسموعة، من أجل تغيير ثقافة أفراد المجتمع و توعيتهم بخطورة الظاهرة، كما يجب عليهم الالتزام بقواعد السلامة المرورية للتصدي لهذه المشكلة و تفادي مخلفاتها الهدامة لحياة الفرد و المجتمع.

عرض الحالة التاسعة عشر: (موجودة خارج المؤسسة)

المحور الأول: خاص بالبيانات الشخصية لمستعملي الطريق.

1. **الجنس:** ذكر.
2. **السن:** 39 سنة.
3. **المستوى التعليمي:** متوسط.
4. **الأقدمية في السياقة:** 10 سنة.
5. **عدد الحوادث المرتكبة:** مرتين.
6. **سبب التعرض للحادث الأخير:** السرعة المفرطة.

المحور الثاني: خاص بالفرضية الأولى: لغياب الوعي المروري لدى السائق دخل في ارتكاب حوادث المرور.

صرح المبحوث بأنه قام بالإطلاع على قانون المرور بعد حصوله على رخصة السياقة، و قال بأنه يحترم القانون، و يعمل به في حالة وجود الرقابة الأمنية، و في حالة غيابها أيضا، و الحملات التوعوية، و التحسيسية للوقاية من الحوادث تحتل مكانة هامة عنده، و صرح بأنه يتابع البرامج الإذاعية، و التلفزيونية التي تتناول الثقافة المرورية، و لا يتصفح الكتيبات، و المطويات كما لا يتابع المواقع الإلكترونية التي تقوم بنشر الوعي، و الثقافة المرورية، و هو يرى بأن الحملات الإعلامية التي يقوم بها رجال الأمن عبر الطرق، و في المؤسسات الأمنية لها صدى في توعية المواطنين حول حوادث المرور، و قال بأنه يحترم الآخرين سائقين كانوا، أو مشاة أثناء قيادته للمركبة.

المحور الثالث: خاص بالفرضية الثانية: لطبيعة المكانة الاجتماعية لمستعملي الطريق دور في جرائم الطرقات.

صرح المبحوث بأنه "**عامل يومي**"، و الأب "**متقاعد**"، أما بالنسبة لنوع المركبة التي يمتلكها فهي من نوع "**سامبول**"، **و** صرح بأنه تربطه علاقات مع أشخاص ذوي نفوذ، و قال بأن طبيعة الوضعية المادية لديه لم تمنعه من فرض بعض العقوبات عليه، و صرح بأنه في حالة القيام بمخالفات مرورية يعتمد على "**علاقاته مع الآخرين**" لإسقاط العقوبة، و قال بأنه سحبت منه رخصة السياقة ثلاث مرات و قام باسترجاعها بالاعتماد على "**معارفه**".

المحور الرابع: خاص بالفرضية الثالثة: نوعية الجزاء العقابي و نقص الصرامة الأمنية يساهمان في حوادث المرور.

صرح المبحوث بأنه تم إدانته بعقوبة "**الحبس مع الغرامة المالية**"، و قال بأن العقوبة لم تكن رادعة، و لم تمنعه من تكرار ارتكاب المخالفة، لأنه لم يتعرض لها، و أفلت منها بفضل الوساطة، و يرى بأن معاملة رجل الأمن للسائقين هي معاملة عادية، و هم يتعاطفون مع السائقين عند ارتكاب مخالفات مرورية، و يرى بأن الرقابة الآلية تساهم في التقليل من الحوادث أكثر من الرقابة البشرية، و يرى بأن غياب العدل في تطبيق عقوبات قانون المرور يؤدي إلى ارتكاب الحوادث، فهو يرى بأن الأمن هو غير جدي، و غير صارم في تطبيق قانون المرور، و هو لا يعامل جميع السائقين بعدل، و جدية عند ارتكاب مخالفات مرورية.

تحليل الحالة التاسعة عشر:

يتجلى لنا من خلال ما سبقت الإشارة إليه بأن المبحوث تسبب في حادث مرور نتيجة السرعة المفرطة أدى إلى وفاة الضحية، فلقد كانت هذه السرعة سببا في هلاكه، و هلاك غيره من مستعملي الطريق، و قد وجدناهم يتخذون من الطريق مكانا للتسابق فيما بينهم دون الاهتمام لما قـد يصيبهم، و يصيب الآخرين، فعدم الاهتمام بإشارات المرور، و عدم احترام قوانينه قد يؤدي بهم إلى فقدان حياتهم، فنجد أن بعض السائقين غير واعين بقواعد، و أنظمة السلامة المروريــة، و لا يكترثون بما قد ينجم عن ذلك من حوادث، و كوارث هذا من جهة و من جهة أخرى قد يكون عدم فعالية القواعد القانونية، و صرامتها سببا في ذلك، و هذا ما صرح به المبحوث بأنه لم يرتدع من العقوبات التي وقعت عليه نتيجة المخالفات التي قام بهـا، و ترتب عن ذلك تكرار حوادث المرور عدة مرات، كما صرح كذلك بأنه يعتمد على وسطائه في إسقاط العقوبات المقـررة عليــه حتــى لو كانت بالحبس، و هذا ما يزيد من حدة الأمر، فإذا كان السائق المخالف يعتمد على غيره في الإفلات من العقاب فإن ذلك يكون محفزا له في تكرار المخالفة، و عدم المبالاة بآثارها ســواء عليه، أو على غيره، و تصبح العقوبة غير مجدية بالنسبة له.

و عليه يمكن القول بأنه من أجل حماية الفرد لذاته، و لغيره، و مواجهة مشكلة حوادث المرور ينبغي على السائقين احتــرام قوانين المرور، و عــدم المبالغة فــي التجـاوزات الخطيـرة، و عليهم التحلي بأصول القيادة السليمة، و الصحيحة، و السير وفق السرعة القانونية المقررة للقيادة الآمنة، بالإضافة إلى ذلك ينبغي تشديد العقوبات، و جعلها صارمة، و ذات غايات تجعل مخالفو القانون يعملون بقواعد السلامة المرورية، و التركيز أثناء القيادة بنوع الجزاء الذي سيوقع عليهم أكثر من المخالفة التي سيقومون بها فسيكون نتيجة ذلك نوع من الضبط الذاتي للسائق، و الامتثال

لأنظمة السير، كما ينبغي أيضا تكثيف الحملات التوعوية، و الإرشادات الأمنية، و محاولة نشر المزيد من الثقافات المرورية المتعلقة بأنظمة، و قواعد السير السليمة، حتى يكون جميع أفراد المجتمع على دراية بها، و العمل عليها، و تجسيدها في الطريق حتى يكونوا مُلمين بجميع قواعد السلامة المرورية التي تحمي أرواحهم كسائقين، و أرواح الآخرين من مشاة، و ركاب.

عرض الحالة العشرون:

المحور الأول: خاص بالبيانات الشخصية لمستعملي الطريق.

1. **الجنس:** ذكر.
2. **السن:** 39 سنة.
3. **المستوى التعليمي:** جامعي.
4. **الأقدمية في السياقة:** 10 سنوات.
5. **عدد الحوادث المرتكبة:** مرة واحدة.
6. **سبب التعرض للحادث الأخير:** السرعة المفرطة.

المحور الثاني: خاص بالفرضية الأولى: لغياب الوعي المروري لدى السائق دخل في ارتكاب حوادث المرور.

صرح المبحوث بأنه يقوم بالإطلاع على قانون المرور بعد حصوله على رخصة السياقة، و أنه يحترم القانون، و يعمل به في حالة غياب الرقابة الأمنية، و في حالة وجودها أيضا، و قال بأن الحملات التوعوية، و التحسيسية للوقاية من الحوادث تحتل مكانة هامة عنده، فحسب تصريحاته فهو من متتبعي البرامج الإذاعية، و التلفزيونية التي تتناول الثقافة المرورية، و يتصفح الكتيبات، و المطويات التي تعالج مواضيع الثقافة، و يتابع كذلك المواقع الإلكترونية التي تقوم بنشر الوعي، و الثقافة المرورية، فهو يرى بأن الحملات الإعلامية التي يقوم بها رجال الأمن عبر الطرق، و في المؤسسات الأمنية لها صدى في توعية المواطنين حول حوادث المرور، و صرح أيضا بأنه يحترم الآخرين سائقين كانوا، أو مشاة أثناء قيادته للمركبة.

المحور الثالث: خاص بالفرضية الثانية: لطبيعة المكانة الاجتماعية لمستعملي الطريق دور في جرائم الطرقات.

حسب المعلومات التي جمعناها حول المبحوث بخصوص المكانة الاجتماعية و علاقتها بحوادث المرور، فقد صرح هذا الأخير بأنه "**موظف**"، أما بالنسبة لمهنة والده فقال بأنه "**متقاعد**"، أما بالنسبة لنوع المركبة التي يمتلكها فهي "**بيجو 208**"، حيث صرح لنا بأنه تربطه علاقات مع أشخاص ذوي نفوذ، و أن طبيعة الوضعية الاقتصادية لديه لم تمنعه من تعرضه لبعض العقوبات عليه، فعلى الرغم من وجود علاقات تربطه مع أشخاص ذو نفوذ إلا أنه صرح بأنه يعتمد على نفسه في إسقاط العقوبة في حالة ما إذا سلطت عليه نتيجة مخالفة مرورية، وصرح كذلك بأنه سحبت منه رخصة السياقة مرتين، و اعتمد على نفسه في استرجاعها.

المحور الرابع: خاص بالفرضية الثالثة: نوعية الجزاء العقابي و نقص الصرامة الأمنية يساهمان في حوادث المرور.

حسب ما صرح به المبحوث فقد تعرض لعقوبة "**الحبس مع سحب رخصة السياقة**"، و قال بأن العقوبة كانت رادعة، و ستمنعه من تكرار ارتكاب المخالفة، و أن مقدار العقوبة التي تعرض لها كان بمقدار المخالفة التي قام بها، فهو يرى بأن معاملة رجل الأمن للسائقين هي معاملـة عادية، و هم يتعاطفون مع السائقين عند ارتكاب المخالفة المرورية، و حسب رأيه قال بأن الرقابة الآلية تساهم في التقليل من الحوادث أكثر من الرقابة البشرية، و غياب العدل في تطبيق عقوبات قانون المرور يؤدي إلى ارتكاب المخالفات فهو يرى بأن الأمن هو غير جدي، و غير صارم في تطبيق قانون المرور، و لا يعامل جميع السائقين بعدل، و جدية عند ارتكاب مخالفات مرورية.

تحليل الحالة العشرون:

بناء على ما سبق فإن الحديث عن الأفراد الذين يكونون مُلمين بقواعد المرور، و عارفين لقوانينه، و لكن لا يتم تجسيد ذلك في أرض الواقع (أي في الطريق)، فنجد أن المبحوث على سبيل المثال قد ارتكب حادث مروري بسبب السرعة المفرطة أدى إلى هلاك الطرف الآخر، فقد تكون هذه السرعة من اللامبالاة من طرف السائق على الرغم من مستواه الثقافي، و على الرغم من تصريحاته حول الثقافة المرورية، و لكن ارتكابه للحادث أثبت عكس ذلك تماما، و هنا لابد من الاهتمام بموضوع ترسيخ ثقافة الوعي لدى السائقين أي تجريد قوانين المرور، و تجسيدها في أرض الواقع، و جعلها واقعية، لا مجرد حبر على ورق غير معمول به، و السير على مبدأ احترام القانون، و تفادي المخالفات، و مواجهة جرائم الطرقات، فلو كان كل سائق يعمل بذلك لكان جميع أفراد المجتمع منظمين، و يسيرون وفق مبدأ السلامة العمومية، و احترام القانون، و الالتزام بقواعد الطريق، و تفادي حوادث المرور، كما ينبغي الإشارة، و التنويه إلى استخدام أسلوب الوساطة الذي أصبح متداول في أوساط المجتمع الجزائري للهروب، و الإفلات من العقوبات المقررة عليهم لاسيما من طرف أصحاب المكانات المرموقة، و أصحاب الأموال و النفوذ.

فمشكلة جرائم الطرقات تحدث نتيجة عوامل ترتبط ببعضها البعض، فإذا كان السائق هو العامل الأساسي في المشكلة، و تضخمها، فلابد من الاهتمام به لأنه العقل المحرك للعوامل الأخرى، و لذلك لابد من الحرص على القيادة السليمة، و الصحيحة، و ما تتطلبه من يقظة، و ممارسة، و تدريب، فهي عبارة عن مهارات يتم تجسيدها في المجتمع، و تتماشى مع القوانين المفروضة، و المنصوصة، و في حالة مخالفتها يقع على عاتق السائق المخالف بعض العقوبات على حسب ما قام به من أخطاء بحيث لابد أن تكون رادعة، و صارمة حتى يكون لها فاعلية في

مواجهة حوادث المرور، هذا من ناحية، و من ناحية أخرى على رجال الأمن التعامل مع السائقين المخالفين بكل صرامة، و جدية، و عدم التمييز بينهم في تطبيق العقوبات، و عدم السماح لهم في إسقاط العقوبات سواء بالاعتماد على أنفسهم، أو بالاعتماد على وُسطائهم في ذلك بغية تحقيق أكبر قدر من النظام المروري، و مواجهة مشكلة حوادث المرور، و مخلفاتها.

2.2. النتائج المتوصل إليها:

انطلاقا من الدراسة التي قمنا بها، و التي تمثل عنوانها في "**جرائم الطرقات بين الثقافة المرورية، و سياسة الردع**" حاولنا العمل، و البحث في الأسباب المؤدية لارتكاب الحوادث المرورية. و بعد جمع المعلومات عن الحالات و تحليلها توصلنا إلى النتائج التالية:

1- أن أغلب المبحوثين الذين ارتكبوا حوادث المرور هم من فئة الشباب، و البالغين، و هي الحالات رقم (1-2-3-4-5-7-8-9-10-11-14-15-16-17-18-19-20).

2- أن أغلب المبحوثين لديهم مستوى تعليمي بين الثانوي، و الجامعي، و هو ما تمثله الحالات رقم (1-2—5-7-8-9-10-12-14-15-17-20).

3- بعض الحالات أميين، و هو ما تمثله الحالة رقم (6).

4- أكبر فئة من المبحوثين كانت أقدميتهم في السياقة تفوق 10 سنوات، و هي الحالات رقم (6-7-8-11-12-13-18-19-20).

5- أن أغلب المبحوثين ارتكبوا حوادث المرور ما بين مرة، و هي الحالات رقم (5-9-14-20)، و مرتين، و هي الحالات رقم (1-2-3-6-8-11-15-16). في حين أن البقية ارتكبوا الحادث بين أربع مرات، أو خمس مرات، أو أكثر(4-7-10-12-13-17-18-19).

6- بعض المبحوثين كانت أسباب تعرضهم للحادث هو عدم احترام إشارات المرور بالإضافة إلى السرعة المفرطة، و هي الحالات رقم (1-2-9-10-11-12).

7- بعض المبحوثين كانت أسباب تعرضهم للحادث هو التجاوز الخطير، و هي ما تمثله الحالات رقم (5-7-8-13).

8- بعض المبحوثين كانت أسباب تعرضهم للحادث هو استخدام الهاتف النقال، و هو ما تمثله الحالات رقم (3-4-6).

9- بعض المبحوثين كانت أسباب تعرضهم للحادث هو السرعة المفرطة، و هي الحالات رقم (14-15-16-17-18-19-20).

10- أغلب المبحوثين لم يقوموا بالإطلاع على قانون المرور بعد حصولهم على رخصة السياقة، و هي الحالات رقم (1-3-4-5-6-7-10-11-13-14-15-16-17-18).

11- بعض أفراد العينة لا يحترمون قانون المرور، و لا يعملون به في حالة غياب الرقابة الأمنية، و هي الحالات رقم (1-4-5-14-15-16-18).

12- أغلب المبحوثين صرحوا بأن الحملات التوعوية، و التحسيسية لحوادث المرور لا تحتل أي مكانة بالنسبة لهم، و هم (1-10-13-14-15-16-17-18).

13- أكبر فئة من المبحوثين لا يتابعون البرامج التوعوية، و التحسيسية، و لا يتصفحون الكتب، و المطويات التي تعالج مواضيع الثقافة المرورية، و لا يتابعون المواقع الإلكترونية التي تقوم بنشر الوعي، و الثقافة المرورية، و هي الحالات رقم (1-2-5-7-10-11-13-14-15-16-17-18).

14- تعرض كل السائقين إلى عقوبات على الرغم من الوظائف التي يمتهنونها.

15- بعض المبحوثين تم إسقاط العقوبة عنهم نظرا لطبيعة وظيفة الوالد، و هما الحالتان رقم (3-16).

16- أغلب المبحوثين يمتلكون مركبات متوسطة من حيث الثمن، و هي الحالات رقم (1-4-6-8-12-13-18-19).

17- أغلب أفراد العينة لا توجد لديهم علاقات مع أشخاص ذوي نفوذ، و هو ما تمثله الحالات رقم (2-5-6-8-9-11-12-13-14-18).

18- جميع المبحوثين صرحوا بأن طبيعة الوضعية الاقتصادية لديهم لم تمنعهم من تسليط بعض العقوبات عليهم ماعدا الحالات رقم (5-7-10-15-16).

19- بعض المبحوثين يعتمد على وسطائه في إسقاط العقوبة في حالة القيام بمخالفات مرورية، و هي الحالات رقم (1-3-4-5-7-10-15-16-17-18-19).

20- جميع السائقين تعرضوا لعقوبات بين الحبس و الغرامة المالية، و سحب رخصة السياقة، أو كلاهما معا.

21- أغلب السائقين صرحوا بأن العقوبات التي تعرضوا لها كانت رادعة، و منعتهم من تكرار ارتكاب المخالفة، و هي الحالات رقم (2-4-6-8-9-11-12-13-14-18-20).

22- بعض السائقين لم يرتدعوا من العقوبات التي سلطت عليهم و ذلك بسبب إسقاطها،و العفو عنهم،و العفو عنهم، و هي الحالات رقم (1-3-5-7-10-15-16-17-19).

23- الرقابة الآلية تساهم في التقليل من الحوادث المرورية أكثر من الرقابة البشرية.

24- معاملة رجل الأمن للسائقين المخالفين تكون عادية كما أنهم يتعاطفون معهم.

25- غياب العدل في تطبيق عقوبات قانون المرور يساهم هو الآخر في ارتكاب الحوادث المرورية.

26- الأمن هو غير جدي، و غير صارم في تطبيق عقوبات قانون المرور.

27- رجال المرور لا يعاملون جميع السائقين بعدل و جدية عند المخالفات المرورية.

3.2. مناقشة الفرضيات:

3-1- مناقشة الفرضية الأولى: لغياب الوعي المروري لدى السائق دخل في حوادث المرور.

نستنتج من خلال المقابلات التي أجريناها أن غياب الوعي المروري لدى السائقين يلعب دورا كبيرا في ارتكابهم حوادث مرورية، و ذلك لنقص ثقافتهم حيث صرح بعض السائقين بأنهم لم يقوموا بالإطلاع على قانون المرور بعد حصولهم على رخصة السياقة، و هو ما توضحه الحالات رقم (1-3-4-5-6-7-10-11-13-14-15-16-17-18)، كما أن بعض السائقين من صرحوا بأنهم لا يحترمون القانون، و لا يعملون به في حالة غياب الرقابة الأمنية، و إنما في حالة وجودها فقط، و هو ما توضحه الحالات رقم (1-4-5-10-14-15-16-17-18)، كما أن بعض السائقين من صرحوا بأن الحملات التوعوية، و التحسيسية لحوادث المرور لا تحتل أي مكانة بالنسبة لهم، و هو ما توضحه الحالات رقم (1-10-13-14-15-16-18-17)، و هناك من السائقين صرحوا بأنهم لا يتابعون البرامج الإذاعية، و التلفزيونية التي تقوم بنشر الوعي، و الثقافة المروريــة، و لا يتصفحون الكتيبات و المطويات التي تعالج مواضيع الثقافة المرورية، و لا يتابعون المواقع الإلكترونية التي تتناول مواضيع الثقافة، و الوعي المروري، و هو ما توضحه الحالات رقم (1-2-4-5-6-7-11-13-14-15-16-17-18-19).

3-2- مناقشة الفرضية الثانية: لطبيعة المكانة الاجتماعية لمستعملي الطريق دور في جرائم الطرقات.

من خلال المقابلات التي قمنا بها مع المبحوثين نستنتج أن طبيعة المكانة الاجتماعية لا تساهم بشكل كبير في ارتكاب حوادث المرور حيث أنه على الرغم من الوظائف التي يمتهنها هؤلاء السائقون إلا أننا نجدهم قد تعرضوا لعقوبات مثلهم مثل الآخرين فمنهم من هو (صيدلي، موظف

في الإدارة، طلبة جامعيين، طلبة في الثانوية، موظف عمومي، موظف بسيط، موظف حر، سائق، تجارة حرة)، أما بالنسبة لمهنة الأب فهناك من هو (أستاذ، متقاعد، طبيب، موظف حكومي، بطال، حرفي، موظف، تاجر)، فأغلب المبحوثين يمتلكون مركبات متوسطة من حيث ثمنها (كليو فراشة، كليو كومبيس، سامبول، لوقان، بيكانتو، بيجو 207، بيجو 208، بيجو 406، شاحنة حجم صغير، فورقو، مازدا، شاحنة مقطورة) بالإضافة إلى ذلك نجد أن أغلب المبحوثين من صرحوا بأنه لا توجد لديهم علاقات مع أشخاص ذوي نفوذ، و هو ما توضحه الحالات رقم (2-3-4-5-6-8-9-11-13-14-15-18-20) في حين صرحت بقية الحالات بأنه توجد لديهم علاقات مع أشخاص ذوي نفوذ، و هو ما توضحه الحالات رقم (7-10-12-13-16-17-19)، بالإضافة إلى ذلك نجد أن أغلب المبحوثين صرحوا بأن طبيعة الوضعية الاقتصادية لديهم لم تمنعهم من توقيع بعض العقوبات عليهم، و هو ما توضحه الحالات رقم (2-4-6-8-9-11-12-13-14-17-20) في حين أن الأقلية من الحالات صرحوا بأن طبيعة الوضعية الاقتصادية لديهم منعتهم من توقيع بعض العقوبات عليهم، و هو ما توضحه الحالات رقم (1-3-5-7-10-15-16-17-19)، بالإضافة إلى ذلك نجد أن هناك من المبحوثين من يعتمد على وسطائه(معارفه) في إسقاط العقوبة في حالة القيام بمخالفات مرورية، و هو ما توضحه الحالات رقم (1-3-5-7-10-15-16-17-19)، و هناك من يعتمد على مكانته، و وضعيته الاقتصادية.

3-3- مناقشة الفرضية الثالثة: نوعية الجزاء العقابي و نقص الصرامة الأمنية يساهمان في حوادث المرور.

من خلال المقابلات التي قمنا بها نستنتج أن نوعية الجزاء العقابي، و نقص الصرامة الأمنية يساهمان في حوادث المرور بحيث صرح جميع السائقين بأنهم تعرضوا لعقوبات بين الحبس مع

الغرامة المالية، أو سحب رخصة السياقة، أو كلاهما معا، فنجد أن أغلب المبحوثين صرحوا بأن العقوبات التي تعرضوا لها كانت رادعة، و منعتهم من تكرار ارتكاب المخالفة، و هو ما توضحه الحالات رقم (2-4-5-6-7-8-9-11-12-13-14-15-16-18-20) في حين صرحت الحالات رقم (1-3-10-17-19) بأنهم لم يرتدعوا من العقوبات، بالإضافة إلى ذلك نجد أن جميع المبحوثين صرحوا بأن مقدار العقوبات التي تعرضوا لها كان بمقدار المخالفات التي قاموا بها، كما نجد أن أغلب المبحوثين صرحوا بأن طبيعة المعاملة بين رجال الأمن، و السائقين هي معاملة جيدة، و هو ما توضحه الحالات رقم (9-12)، و هناك من يرى بأنها معاملة حسنة، و هو ما توضحه الحالات رقم (8-4-3)، و هناك من يراها بأنها معاملة عادية، و هو ما توضحه الحالات رقم (11-14-19-20)، و هناك من يراها بأنها معاملة عادية جدا، و هو ما توضحه الحالات رقم (1-6-7-13)، و هناك من يراها بأنها معاملة على حسب الأشخاص، و مكانتهم الاجتماعية، و الاقتصادية، و هو ما توضحه الحالات رقم (2-5-10-15-16-17-18)، بالإضافة إلى ذلك نجد أن جميع الحالات صرحوا بأن رجال الأمن يتعاطفون مع السائقين عند ارتكاب مخالفات مرورية إلا الحالة رقم (16)، كما صرحوا جميعهم بأن الرقابة الآلية تساهم، و بشكل كبير في التقليل من ارتكاب حوادث المرور أكثر من الرقابة البشرية، بالإضافة إلى ذلك نجد أن جميع المبحوثين صرحوا بأن غياب العدل في تطبيق عقوبات قانون المرور هو الآخر له دور في ارتكاب الحوادث، فهناك من المبحوثين من صرحوا بأن الجانب الأمني هو غير جدي، و غير صارم في تطبيق قانون المرور، و هو ما توضحه الحالات رقم (1-2-4-5-7-10-11-12-13-14-15-16-17-18-19-20) في حين صرحت البقية بأنه جدي، و صارم (3-6-8-9) كما نجد أن جميع المبحوثين صرحـــــوا بأن السلك الأمني لا يعامـــل جميع السائقين بعـدل، و جدية عند ارتكاب مخالفات مرورية.

فمن خلال عرض البيانات الخاصة بالفرضية الأولى، و مناقشتها، و القائلة بأن: "**لنقص الوعي المروري لدى السائق دخل في ارتكاب حوادث المرور**" يمكن القول بأنه بالفعل توجد علاقة بين نقص الوعي المروري، و ارتكاب حوادث المرور، و بالتالي صدق الفرضية.

أما بالنسبة للفرضية الثانية القائلة بأن: "**لطبيعة المكانة الاجتماعية لمستعملي الطريق دور في جرائم الطرقات**" يمكن القول بأن الدراسة أثبتت عكس ذلك أي أن المكانة الاجتماعية للسائقين لا تساهم في ارتكاب حوادث المرور، و بالتالي نفي الفرضية.

أما بالنسبة للفرضية الثالثة القائلة بأن: "**نوعية الجزاء العقابي، و نقص الصرامة الأمنية يساهمان في حوادث المرور**" تبين أنه بالفعل لنوعية الجزاء العقابي، و نقص الصرامة الأمنية دور في حـوادث المرور، و بالتالي صدق الفرضية.

4.2. الاقتراحات و التوصيات:

بعد الدراسة التحليلية جرى بنا تقديم بعض الاقتراحات و التوصيات التي نراها حلولا تمكننا في الحد من ظاهرة جرائم الطرقات. نستعرضها على النحو الآتي:

1. إعطاء أهمية كبيرة للموضوع كونه يشكل خطرا على الفرد باعتباره الفئة الحساسة في المجتمع.
2. إدخال مادة التربية المرورية في جميع أطوار التعليم بغية غرس الوعي المروري في نفوس أفرد المجتمع، و حثهم على حسن استخدام المركبة، و الطريق تفاديا لحوادث المرور.
3. وضع مخططات، و استراتيجيات فعالة خاصة بالسلامة المرورية لمواجهة ظاهرة جرائم الطرقات.
4. العمل على تحسين التعليم، و التكوين في مدارس تعليم السياقة.
5. منح امتيازات مالية للسائقين الذين لديهم أقدمية في السياقة، و لم يرتكبوا حوادث مرورية.
6. توسيع شبكة الطرقات، و ذلك بتضافر الجهود بين الفرد، و المجتمع، و الدولة ككل، و ذلك عن طريق امتثال الفرد، و وعيه الكامل بقانون المرور.
7. العمل على ترسيخ الوعي المروري لدى السائقين، و احترام القانون، و العمل به سواء في حالة وجود الرقابة الأمنية، أو في غيابها.
8. ينبغي على السلك الأمني العمل بكل صرامة، و جدية في تطبيق العقوبات، و عدم التسامح، و التساهل في المعاملة مع المخالفين بغية تحقيق أكبر قدر من الأمن، و الأمان، و الحفاظ على الفرد، و المجتمع، و حمايتهم من كل عائقة تعرقل السير الحسن للحياة الفردية، و الجماعية.

9. تنظيم دورات، و حملات توعوية، و تحسيسية لمختلف مستعملي الطريق خاصة فئة الشباب.

10. العمل على تكثيف الرقابة المرورية من أجل فرض احترام قانون المرور، و الامتثال لقواعده.

11. العمل على توعية كافة السائقين بقوانين المرور الجديدة، و توعيتهم بمختلف الأنظمة، و اللوحات الجديدة، من أجل تحقيق السلامة المرورية للجميع.

12. القيام بدراسات معمقة حول ما تخلفه ظاهرة جرائم الطرقات من آثار نفسية، و اجتماعية، و اقتصادية، و الاستفادة من نتائج هذه الدراسات في مواجهة الظاهرة، و وضع برامج وقائية فعالة.

خاتمة

خاتمة:

بعد عملية البحث، والدراسة، والتحليل، والاستقصاء حول ظاهرة حوادث المرور في الجزائر باعتبارها واحدة من البلدان التي تعاني منها على الرغم من المجهودات المبذولة لتحقيق السلامة المرورية، بحيث أصبحت خطورتها تكمن في حصد أرواح البشر ، و التسبب في إعاقات جسدية ،و عاهات دائمة تلازمهم مدى الحياة إضافة إلى خسائرها المادية التي تمس باقتصاد الدولة.

و في الأخير يمكن القول بأن مشكلة جرائم الطرقات استصعب حلها من طرف الجهات المسؤولة عن ذلك، و أصبحت تهدد سلامة الفرد باعتباره سائقا، أو ماشيا أو راكبا، و عليه يمكن عرض بعض النتائج التي توصل إليها البحث المستفيض ، و الاقتراحات التي من شأنها التقليل من حوادث المرور، و التي يمكن عرضها على النحو الآتي:

1. على مدارس السياقة العمل بإتقان تام و منح رخصة السياقة للسائق الحقيقي الذي يستحقها بالفعل.
2. تشديد الرقابة الأمنية البشرية في جميع الطرقات و الحرص على ضرورة احترام قانون المرور، و تشديد الرقابة الأمنية الآلية (رادار) و وضعها في طرقات وسط المدينة كذلك لكي يكون لها فاعلية و تكون مكملة للرقابة الأمنية البشرية.
3. محاولة توسيع البرامج الخاصة بنشر الوعي و الثقافة المرورية سواء من طرف وسائل الإعلام أو على المواقع الإلكترونية، كما يجب تكثيف نشر التوعية من قبل الأسرة و المسجد و غيرها من مؤسسات المجتمع، لكي يكون لها فاعلية في تحقيق الوقاية و السلامة المرورية.

4. إدراج مواضيع الوعي و الثقافة المرورية في المقررات السنوية للتعليم و تربية الأطفال على احترام القانون و الامتثال لقوانينه و قواعده و العمل به.
5. على رجال الأمن العمل بصرامة و جدية حتى يكون للعقوبة معنى و فاعلية في ردع السائقين المخالفين و منعهم من ارتكاب الحوادث المرورية.

قائمة المراجع

قائمة المراجع:

الكتب:

1. أحسن مبارك طالب، **سبل و وسائل الوقاية من حوادث المرور**، الندوة العلمية التجارب العربية و الدولية في تنظيم المرور، مركز الدراسات و البحوث، الجزائر، 1-3 جوان 2009.
2. أحسن مبارك طالب، **ورقة علمية مقدمة لندوة "معايير الأمن و السلامة للطرق الطويلة"**، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، مركز الدراسات و البحوث، الدوحة، [دط]، 2012.
3. أحمد مختار عمر، **معجم اللغة العربية المعاصرة**، مجلد1، عالم الكتب، القاهرة، ط1، 2008.
4. أديب خضور، **الإعلام و الأزمات**، أكاديمية نايف العربية للعلوم الأمنية، مركز الدراسات و البحوث، الرياض، ط1، 1999.
5. اسماعيل بن السيد خليل كتبخانة، **أسس علم الاجتماع**، خوارزم العلمية، جدة، ط2، 2006.
6. اسكندر نبيل رمزي، **الاغتراب و أزمة الانسان المعاصر**. دار المعرفة الجامعية، الاسكندرية، 1988.
7. آمال عبد الحميد و آخرون، **علم الاجتماع القانوني و الضبط الاجتماعي**، دار المسيرة، عمان، ط1، 2010.

8. الأمانة العامة للحكومة، **الجريدة الرسمية اتفاقيات دولية، قوانين، و مراسيم، قرارات و آراء، مقررات، مناشير، إعلانات و بلاغات**، السنة الرابعة و الخمسون، الجزائر، المطبعة الرسمية، العدد 12، 22 فبراير 2017.

9. أنتوني غيدنز ترجمة فايز الصباغ، **علم الاجتماع (مع مدخلات عربية)**. المنظمة العربية للترجمة، بيروت، ط1، 2005.

10. إيهاب شكري و معاوية الريماوي، **دليل السلامة على الطرق**. وزارة التربية و التعليم، الإدارة العامة للصحة المدرسية، فلسطين، ط2، [د ت].

11. بشير سعد زغلول، **دروس في علم الإجرام**، كلية الحقوق، جامعة القاهرة/مصر، [د ط]، 2007.

12. جاسم خليل ميرزا، **العلاقة بين الأجهزة المرورية و وسائل الإعلام: الأسس و المبادئ**، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، مركز الدرسات و البحوث، الرياض، [د ط]، 2008.

13. الجمعية العامة، **تحسين السلامة على الطرق في العالم**، الدورة الثانية و السبعون، 24 أوت 2017.

14. جورج متني و عبد القادر قطرية، **الإعلام و السلامة المرورية في لبنان**، مؤسسة رينو و جامعة القديس يوسف في إدارة السلامة المرورية، لبنان، [د ط]، نوفمبر 2014.

15. حسن علي عبد الله الشيخي، اللامعيارية و مفهوم الذات و السلوك الانحرافي. جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، الرياض، 2003.

16. حسين عبد الحميد أحمد رشوان، **التنظيم الاجتماعي و المعايير الاجتماعي**، مؤسسة شباب الجامعة، الاسكندرية، [د ط]، 2014.

17. حسام الدين محمود فياض، **الضبط الاجتماعي (تعريفه، أهميته، أنواعه، آلياته، نظرياته) دراسة سوسيولوجية تحليلية**، مكتبة نحو علم اجتماع تنويري، ط1، 2018.

18. حمود هزاع الشريف، **الآثار النفسية للحوادث المرورية**، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، مركز الدراسات و البحوث للنشر و التوزيع، لبنان، مؤتمر التعليم و السلامة المرورية، [دط]، 2006.

19. دنيس كوش ترجمة منير السعداني، **مفهوم الثقافة في العلوم الاجتماعية**، مركز دراسات الوحدة العربية، لبنان، ط1، 2007.

20. راضي عبد المعطي السيد، **الآثار الاقتصادية لحوادث المرور**، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، مركز الدراسات و البحوث، الرياض، [د ط]، 2008.

21. سامية محمد جابر، **الفكر الاجتماعي نشأته و اتجاهاته و قضاياه**، دار المعرفة الجامعية، مصر، [د ط]، 2008.

22. سامية جابر محمد، **القانون و الضوابط الاجتماعية**. دار المعرفة الجامعية، الاسكندرية، 1990.

23. سامية محمد جابر، **علم الاجتماع العام**، دار النهضة العربية، لبنان، ط 1، 2003.

24. سيد عباس علي، **حوادث المرور بمصر-2 المتغيرات المؤثرة في حوادث المرور بمصر (الإنسان، المكان، الزمان)**، جامعة أسيوط، مصر، كلية الهندسة، قسم العمارة، مارس 2009.

25. السيد فهمي علي، **الدور التربوي للجامعات و مراكز البحث العلمي في تعزيز عمل الأجهزة الأمنية "جامعة نايف للعلوم الأمنية نموذجا"**، جامعة نايف للعلوم الأمنية، مركز الدراسات و البحوث، الرياض، [د ط]، [د ت].

26. شربل علاَّم و آخرون، **السلامة المرورية في لبنان قانون السير بين ثغراته و سوء تطبيقه**، جمعية اليازا، لبنان، الجزء الثاني، [د ط]، 2017.

27. شربل علام و آخرون، **السلامة المرورية في لبنان. تقييم واقع السير في لبنان**، الجزء الثالث، حقوق النشر و الترجمة و الطباعة محصورة بجمعية اليازا، لبنان، [دط]، 2017.

28. شربل علام و آخرون، **السلامة المرورية في لبنان: "تطوير قانون السير، الاستفادة من التجارب الدولية**، الجزء الأول، مؤسسة الأبحاث العلمية، جمعية اليازا للنشر و التوزيع، لبنان، [د ط]، 2007.

29. طارق السيد، **أساسيات في علم الاجتماع المدرسي**، مؤسسة شباب الجامعة، مصر، [د ط]، 2007.

30. طارق الصادق عبد السلام، **الضبط الاجتماعي في الاسلام**، الدار العالمية، القاهرة، [د ط]، 2009.

31. طارق بن مصطفى قستي، **تقنيات السلامة في السيارات و أهميتها في تقليص خطورة الحوادث**، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، مركز الدرسات و البحوث، الرياض، ط 1، 2006.

32. طاهر حسين الدباغ و أحمد صدقة مغربي و آخرون، **دور العادات و التقاليد في تكوين الأنماط الإدارية "دراسة على الشركات المساهمة السعودية"**، دليل المؤلفين، جامعة الملك عبد العزيز، المملكة العربية السعودية، [د ت].

33. عامر بن ناصر المطير، **حوادث المرور في الوطن العربي**، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، مركز الدراسات و البحوث، الرياض، [دط]، 2002.

34. عاطف غيث ترجمة ابراهيم جابر، **قاموس علم الاجتماع الحديث**، دار المعرفة الجامعية، مصر، 2014.

35. عبد الرحمن عقيل الجناحي، **البحث العلمي و دوره الاستراتيجي في معالجة حوادث المرور**، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، مركز الدرسات و البحوث، الرياض، ط 1، 2006.

36. عبد السلام ابراهيم محمد، **الضبط الاجتماعي في المجتمعات القبلية**، الدار العالمية، القاهرة، [د ط]، 2010.

37. عبد الفتاح خضر، **السجون مزاياها و عيوبها من وجهة النظر الاصلاحية "تطور مفهوم السجن و وظيفته"**، المركز العربي للدراسات الأمنية و التدريب، الرياض، [د ط]، [د ت].

38. عبد المجيد سيد أحمد منصور، **دور الأسرة كأداة للضبط الاجتماعي في المجتمع العربي**، المركز العربي للدراسات الأمنية و التدريب، الرياض، [د ط]، 1987.

39. عدلي محمود السمري، **علم الاجتماع الجنائي**، دار المسيرة، الأردن، ط1، 2009.

40. علاء السعود و آخرون، **العوائق المرورية في عمان و أثرها على السلامة المرورية**، المؤتمر السابع للسلامة المرورية، مديرية الأمن العام، إدارة السير المركزية، الأردن، [د ط]، 2015.

41. علاء عبد الرحمن البكري، **التحليل العلمي للمعطيات و منهجية إعداد الاستراتيجيات في مجال سلامة المرور**، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، مركز الدراسات و البحوث، الرياض، ط1، 2006.

42. علي بن ضبيان الرشيدي، **أجهزة التنفيذ الرسمية في مجال السلامة المرورية (المهام و الآليات)**، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، مركز الدرسات و البحوث، الرياض، ط 1، 2006.

43. علي بن ضبيان الرشيدي، **مهارات محقق الحوادث المرورية و أثرها في نجاح القضايا المرورية أثناء التحقيق**، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، مركز الدراسات و البحوث، الرياض، [دط]، 2007.

44. علي سعود السهلي، **دور الإعلام في معالجة المشكلات المرورية**، الدورة التدريبية حول تكامل العلاقة بين الأجهزة المرورية و الأجهزة الإعلامية خلال الفترة 15–19 مارس 2008، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، مركز الدرسات و البحوث، الرياض، [د ط]، 2008.

45. عمرو صلاح الدين جمجوم، **التوعية المرورية و أثرها في تقليل الحوادث**، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، مركز الدرسات و البحوث، الرياض، [د ط]، 2005.

46. غني ناصر حسين القريشي، **المداخل النظرية لعلم الاجتماع**، دار صفاء، الأردن، ط 1، 2011.

47. مالك بن نبي ترجمة عبد الصبور شاهين، **مشكلة الثقافة**، دار الفكر، دمشق، ط4، 2000.

48. مجموعة من الكتاب ترجمة علي سيد الصاوي، **نظرية الثقافة**، عالم المعرفة، الكويت، [دط]، 1997.

49. محسن العجمي بن عيسى، **التنظيم المؤسساتي للهياكل الرسمية المرورية و دوره في معالجة مشاكل المرور**، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، مركز الدرسات و البحوث، الرياض، ط 1، 2006.

50. محمد أبو الحمد سيد أحمد، **ماهية الضبط الاجتماعي "نشأة المفهوم و تطور الموضوع"**، شبكة الألوكة، قسم الكتب.

51. محمد بن ابراهيم السيف، **دراسة المجتمع السعودي "منهج في علم الاجتماع و تحليل وظيفـــي للمجتمـــــع و دروس علمية في التغير الاجتماعي و التربية الوطنية**، دار الخريجي للنشر و التوزيع، الرياض، ط2، 2003.

52. محمد سعد الدين خيرو بيان، **التربية المرورية مدخل في إعداد المعلم**، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، مركز الدراسات و البحوث، الرياض، ط 1، 2010.

53. محمد سعد الدين خيرو بيان، **التربية المرورية في التعليم**. مؤتمر التعليم و السلامة المرورية، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، مركز الدرسات و البحوث، الرياض، [د ط]، 11-13 ديسمبر 2006.

54. محمد صفوح الأخرس، **نموذج لإستراتيجية الضبط الاجتماعي في الدول العربية**، مكتبة الملك فهد الوطنية، الرياض، ط1، 1997.

55. محمد عاطف غيث، **قاموس علم الاجتماع**، الهيئة المصرية العامة للكتاب، مصر، ط1، 1979.

56. محمود شلبي: **التقاليد و الأعراف فوق الجميع**، مركز عدالة للحقوق و الحريات، مصر، [د ط]، 2017.

57. محمود عودة، **أسس علم الاجتماع**، دار النهضة العربية للنشر و التوزيع، بيروت، [دط].

58. مراد زعيمي، **دراسات نقدية علم الاجتماع (رؤية نقدية)**، مؤسسة الزهراء للفنون المطبعية، الجزائر، [د ط]، 2004.

59. مركز رؤية للدراسات الاجتماعية، **أثر مواقع التواصل الاجتماعي على عملية الضبط الاجتماعي**، سلسلة البحوث و الدراسات، الرياض، ط1، 2014.

60. مصطفى عبد القادر عبد الله زيادة و آخرون، **فصول في اجتماعيات التربية**، مكتبة الرشد، ط 10، 2013.

61. مصلح الصالح، **الضبط الاجتماعي**، مؤسسة الوراق، الأردن، [د ط]، 2004.

62. معن خليل العمر و آخرون، **المدخل إلى علم الاجتماع**، دار الشروق، الأردن، ط1، 2006.

63. معن خليل العمر، **التنمية الاقتصادية و الاجتماعية و انعكاساتها على حوادث المرور**، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، مركز الدراسات و البحوث، الرياض، ط1، 2006.

64. معن خليل العمر، **الضبط الاجتماعي**، دار الشروق، الأردن، ط1، 2006.

65. منذر الفضل، **تاريخ القانون**، دار ئاراس، العراق، ط 2، 2005.

66. مؤيد زيدان، **علم الاجتماع القانوني**، منشورات الجامعة الافتراضية السورية، الجمهورية العربية السورية، [د ط]، 2018.

67. نبيل نعمان اسماعيل، **سوسيولوجيا الانحراف "بحث ميداني في مدينة بغداد"**، دار و مكتبة البصائر، لبنان، ط1، 2011.

68. نور علي ابراهيم، **دور مؤسسات الضبط الاجتماعي في الوقاية من الفساد**، هيئة النزاهة، العراق، د ت.

69. الهاشمي بن بوزيد بوطالبي، **مؤتمر التعليم و السلامة المرورية "فعاليات حملات التوعية المرورية"**، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، مركز الدراسات و البحوث، الرياض، [د ط]، 2006.

70. الهيئة الفلسطينية المستقلة لحقوق المواطن، **تقرير حول السلامة العامة على الطرق الفلسطينية**، سلسلة تقارير خاصة (09)، فلسطين، [د ط]، 2001.

71. وزارة الداخلية، **نتائج استبيان رأي الجمهور بشأن السلامة المرورية**، إدارة التخطيط الاستراتيجي، قطر.

72. ولي الدين عبد الرحمن بن محمد ابن خلدون، **مقدمة ابن خلدون**، دار يعرب، دمشق، ج1، ط1، 2004.

كتب المنهجية:

73. أحمد حافظ نجم و آخرون، **دليل الباحث**، دار المؤرخ، الرياض، 1988.

74. أوقاسي لونيس و آخرون، **منهجية البحث في العلوم الانسانية و الاجتماعية (ليسانس، ماستر، دكتوراه)**.ط1، دار الأيام للنشر و التوزيع، عمان. 2015.

75. ذوقان عبيدات و كايد عبد الحق و عبد الرحمن عدس، **البحث العلمي (مفهومه، و أدواته، و أساليبه)**، دار الفكر للنشر و التوزيع، عمان، ط1، 2007.

76. ربحي مصطفى عليان و عثمان محمد غنيم، **مناهج و أساليب البحث العلمي النظرية و التطبيق**، دار صفاء للنشر و التوزيع، عمان، ط1، 2000.

77. رحيم يونس كرو العزاوي، **مقدمة في منهج البحث العلمي**، دار دجلة، عمان، ط1، 2008.

78. عبد الرحمن بدوي، **مناهج البحث العلمي**، وكالة المطبوعات للنشر، الكويت، ط3، 1977.

79. عبد الفتاح خضر، **أزمة البحث العلمي في العالم العربي**، مكتب صلاح الحجيلان، المملكة العربية السعودية، ط3، 1992.

80. عبد الله محمد الشريف، **مناهج البحث العلمي دليل الطالب في كتابة الأبحاث و الرسائل الجامعية**، مكتبة الإشعاع للنشر و التوزيع، الاسكندرية، ط1، 1996.

81. علي معمر عبد المؤمن، **البحث في العلوم الاجتماعية الوجيز في الأساسيات و المناهج و التقنيات**، جامعة 7 أكتوبر، ليبيا، ط1، 2008.

82. كمال التابعي و علي المكاوي، **علم الاجتماع العام**، دار النشر الالكتروني، القاهرة، [دط]، [دت].

83. محمد عبيدات و محمد أبو نصار و عقلة مبيضين، **منهجية البحث العلمي (القواعد و المراحل و التطبيقات)**، دار وائل للنشر، عمان، ط2، 1999.

84. محيى محمد مسعد، **كيفية كتابة الأبحاث و الإعداد للمحاضرات**، المكتب العربي الحديث، مصر، ط2، 2000.

85. محسن السيد العريني، **مناهج البحث العلمي**، جامعة القاهرة. كلية الآداب. قسم المكتبات و الوثائق و المعلومات، القاهرة، 2016.

86. مروان عبد المجيد ابراهيم، **أسس البحث العلمي لإعداد الرسائل الجامعية**، مؤسسة الوراق، الأردن، ط1، 2000.

87. منذر عبد الحميد الضامن، **أساسيات البحث العلمـــــي**، دار المسيــرة للنشــر و التوزيع، عمان، ط1، 2007.

كتب باللغة الأجنبية:

88. Edward Taylor, **primitive culture london**, John murray, Albemarle street, 1920.

89. Nicolas Journet, **la culture de l'iniversel au particulier**, éditions sciences humaines,rue rantheaume, 2002.

90. Paul landis, **social organizatoin and disorganizatoin proces**, London, 1939.

المجلات:

91. الأخضر عمر دهيمي، **مشكلات المرور و سبل معالجتها**، الندوة العلمية للتجارب العربية و الدولية في تنظيم المرور، مركز الدراسات و البحوث، قسم الندوات و اللقاءات العلمية، الجزائر، 2009.

92. أمال غنو، **الجريمة و الضبط الاجتماعي: مقاربة مفاهيمية نظرية**، مجلة جيل العلوم الانسانية و الاجتماعية، مركز جيل البحث العلمي، الجزائر، العام4، العدد32، جوان 2017.

93. بشرى عبد الحسين، **المكانة الاجتماعية لدى تدريسي جامعة بغداد**، مجلة العلوم النفسية، جامعة بغداد، مركز الدراسات التربوية و الأبحاث النفسية، العدد 19، 2010.

94. بوبيدي لامية، **دور مؤسسات التنشئة الاجتماعية في اكساب الثقافة المرورية للأطفال المتمدرسين، دراسة ميدانية على عينة من الأطفال المتمدرسين في الصف (الثالث، الرابع، الخامس ابتدائي) بمدينة قالمة**، مجلة الدراسات و البحوث الاجتماعية، جامعة الشهيد حمة لخضر–الوادي/ الجزائر، العدد 10، مارس 2015.

95. جعفر حسن جاسم الطائي، **الأسرة العربية و تحديات العصر الرقمي**، مجلة الفتح، جامعة ديالي، العدد 51، 2012.

96. حبيبة زلاقي، **نظرية الدور بين الأصول الاجتماعية و التوظيف في التحليل السياسي**، مجلة العلوم السياسية و القانونية، جامعة باتنة 02، الجزائر، العدد 17، جانفي 2018.

97. حسب الرسول يوسف التوم شهاب الدين، **أثر إدارة السلامة المرورية في تحقيق الآمان للانسان دراسة تطبيقة على شعبة محافظة مرور الأفلاج في الفترة 1424هـ–1434هـ**، ورقة علمية، جامعة سلمان بن عبد العزيز، المملكة العربية السعودية، 2014.

98. حسنية أحمد شاهين، **الأسرة و دورها في التوعية المرورية**، الدورة التدريبية لتنمية مهارات رجال المرور في مجال التوعية المرورية خلال الفترة من 19–23 ماي 2007، جامعة نايف للعلوم الأمنية، عمان، كلية التدريب، قسم البرامج التدريبية، 2007.

99. حمزة موسى سمرين و محمد أمين حامد، **أساليب الضبط الاجتماعي في المدارس الثانوية في محافظة الكرك**، مجلة كلية التربية، جامعة عين الشمس، الأردن، الجزء الثاني، العدد 34، 2010.

100. خالد محمد الحياري و محمد أحمد الإبراهيم، **التربية المرورية لطلبة المدارس للفئة العمرية (12–18) عام**، المؤتمر الخامس للسلامة المرورية، الأردن، [د ط]، 2008.

101. رانيا عبد النعيم حمد العشران و مجد الدين خمش، **الوظائف الاجتماعية لجهاز الأمن العام من وجهة نظر المواطن الأردني (دراسة ميدانية)**، مجلة دراسات العلوم الانسانية و الاجتماعية، الجامعة الأردنية، المجلد43، ملحق5، 2016.

102. زكريا شعبان شعبان، **دراسة تحليلية لكتب لغتنا العربية المطورة المقررة لصفوف الحلقة الثانية من المرحلة الأساسية في الأردن في ضوء مضامين التربية المرورية**، مجلة الجامعة الاسلامية للدراسات التربوية و النفسية، الأردن، المجلد 21، العدد 04، أكتوبر 2013.

103. سعيدة شين، **التصورات الاجتماعية للعوامل المحددة لمكانة المعلم في المجتمع**، مجلة العلوم الانسانية و الاجتماعية، بسكرة،الجزائر، العدد24، جوان 2016.

104. سعيدة لعموري، **الوقاية من الحوادث المرورية في التشريع الجزائري**، مجلة الاجتهاد القضائي، تبسة، الجزائر، كلية الحقوق و العلوم السياسية، العدد 15، سبتمبر 2017.

105. سفانة أحمد، **التنشئة الأسرية و دورها في تعزيز الضوابط الاجتماعية الداخلية للأبناء من وجهة نظر الآباء (دراسة ميدانية في مدينة الموصل)**، دراسات موصلية، جامعة الموصل، العدد 43، 2014.

106. سمير ابراهيم حسن، **الصورة النمطية للأجهزة الأمنية في وعي المواطن العربي**، مجلة جامعة دمشق، المجلد 30، العدد 3،4، 2014.

107. سهام أبو عيطة، **الرعاية الوالدية و السلوكيات الانفعالية اللااجتماعية لدى الطلبة في المدارس الحكومية**، مجلة دمشق، جامعة دمشق/سوريا، المجلد 12، العدد 01، 2003.

108. صبيحة نعمة ضهد، **دراسة استطلاعية حول ظاهرة الحوادث المرورية في محافظة ذي قار ــ الأسباب و الحلول، مجلة كلية التربية الاساسية للعلوم التربوية و الانسانية**، جامعة بابل، العدد 20، 2015.

109. عادل بن محمد الكندي، **الوعي المروري "مفهومه، أهميته، أهدافه، محاوره، مؤسساته"**، وثيقة السلامة على الطريق في المناهج الدراسية العمانية كأنموذج، المديرية العامة لتطوير المناهج، الأردن، [د ت].

110. عطا الله فهد السرحان، **دور مؤسسات المجتمع المدني في التوعية المرورية "استراتيجيات التوعية و السلامة المرورية"**، حلقة علمية، الرياض، كلية التدريب، قسم البرامج التدريبية، 2013.

111. علي بن معجب الشهراني، **ثقافة السلامة المرورية بالمرحلة الثانوية بالمملكة العربية السعودية "تصور مقترح" دراسة تحليلية على مقررات المرحلة الثانوية بالمملكة العربية السعودية**، مجلة كلية التربية، جامعة الأزهر/المملكة العربية السعودية، الجزء الثاني، العدد 174، يوليو 2017.

112. فاروق السيد عثمان، **دور الأسرة في نشر ثقافة السلامة المرورية**، حلقة علمية حول دور مؤسسات المجتمع المدني في التوعية المرورية من 06–10 أفريل 2013، الرياض، كلية التدريب، قسم البرامج التدريبية،2013.

113. فتحي عبد الله سالم الطالبي، **دور وسائل الضبط الاجتماعي في الحد من الجريمة**، مجلة القرطاس، كلية التربية تيجي، جامعة الزنتان، العدد 12، يناير 2021.

114. فرح الجلامدة، **التوعية المرورية (الثقافة المرورية) و أثرها للحد من الحوادث المرورية**، مقال، ادارة السير المركزية، قسم الدراسات، الأردن.

115. فلاح جابر جاسم الغرابي، **الدين و آليات الضبط الاجتماعي "دراسة تحليلة في دور الدين في الضبط و البناء الاجتماعي"**، مجلة أوروك، المجلد 10، العدد 2، 2017.

116. لزهر مساعدية، **في مفهوم الثقافة و بعض مكوناتها (العادات. التقاليد. الاعراف)**، مجلة الذاكرة، ميلة، الجزائر، العدد 9، جوان 2017.

117. ماجد محمد الزيودي، **تطور جماعة الرفاق في المجتمعات العربية المعاصرة و دلالاتها التربوية "رؤية تحليلة"**، مجلة العلوم التربوية، جامعة طيبة، الجزء 1، العدد 4، أكتوبر 2016.

118. مجلة العلوم الاجتماعية، **مقالة علمية عن الحوادث المرورية**، منتديات الدراسات و الدوريات و الأبحاث العلمية، جدة، محور خاص بالدراسات و الأبحاث الاجتماعية، مارس 2004.

119. محمد السيد منصور، **العوامل المساهمة في الوقوع في حوادث المرور كدالة لبعض متغيرات الشخصية**، مجلة العلوم التربوية و النفسية، جامعة البحرين، كلية التربية، قسم علم النفس، المجلد 10، العدد 02، 2009.

120. مريم أحمد السيد، **الرسالة الإعلامية للتوعية و السلامة المرورية في المناهج الأردنية**، مجلة العلوم الانسانية، المملكة الهاشمية الأردنية، الأردن، مجلد 15، أفريل 2014.

121. مصطفى شريك، **اجتماعية مؤسسات السجون "بين اتجاه الدفاع الاجتماعي و الشريعة الاسلامية"**، مجلة الدراسات و البحوث الاجتماعية، جامعة الشهيد حمة لخضر/ الوادي/ الجزائر، العدد 14/13، ديسمبر 2015.

122. واثق جعفر المحترم و موح عراك الزغيبي المحترم، **فاعلية العرف في تحقيق الضبط الاجتماعي (دراسة اجتماعية ميدانية في محافظة بابل)**، مجلة جامعة بابل، جمهورية العراق، المجلد 26، العدد 4، 2018.

الرسائل:

123. أحمد فياض العنزي، **دور المدرسة المتوسطة في تحقيق الضبط الاجتماعي للطلاب "دراسة ميدانية"**، رسالة ماجيستير، مسار أصول التربية. جامعة الملك سعود/المملكة العربية السعودية، [د ت].

124. إسعد فايزة، **العادات الاجتماعية و التقاليد في الوسط الحضري بين التقليد و الحداثة (مقاربة سوسيو- أنثروبولوجية لعادات الزواج و الختان "مدينتي وهران و ندرومة أنموذجا")**، رسالة دكتوراه علوم، جامعة وهران، الجزائر، كلية العلوم الاجتماعية، قسم علم الاجتماع، 2012/2011.

125. بلعيدي محمد أمين، **العوامل السوسيوديمغرافية المؤثرة في حوادث المرور دراسة إحصائية لمعطيات حوادث المرور في الجزائر لسنة 2012**، رسالة ماجستير، جامعة البليدة 02/الجزائر، كلية العلوم الانسانية و الاجتماعية، قسم علم الاجتماع و الديمغرافيا، 2015-2014.

126. بن عباس فتيحة: **دور الإعلام في التوعية و الوقاية من حوادث المرور في الجزائر "مقارنة بين المناطق الريفية و المناطق الحضرية" (دراسة وصفية استطلاعية).**

أطروحة دكتوراه، جامعة الجزائر 03، الجزائر، كلية العلوم السياسية و الإعلام، علوم الإعلام و الاتصال، 2011–2012.

127. حسن بن جابر بن علي الريثي، **درجة تضمين المفاهيم المرورية في كتب الدراسات الاجتماعية و الوطنية المطورة بالتعليم العام السعودي في ضوء مفاهيم التربية المرورية الدولية**، رسالة ماجستير، جامعة أم القرى/ المملكة العربية السعودية، كلية التربية، قسم المناهج و طرق التدريس، 2015.

128. خالد بن حميدان الحميدان، **دور الأسرة في التوعية الأمنية**، ورقة عمل بحثية مقدمة إلى الحلقة العلمية (التوعية الأمنية بين الواقع و المأمول)، جامعة نايف للعلوم الأمنية مع شؤون التدريب، مكة المكرمة، [د ت].

129. خالد بن عبد الرحمن بن عبد العزيز السالم، **الضبط الاجتماعي في الأسرة السعودية من خلال تعاليم الدين الاسلامي و علاقته بتماسكها من وجهة نظر طلاب و طالبات المرحة الثانوية "دراسة ميدانية"**، رسالة دكتوراه، جامعة الأزهر/المملكة العربية السعودية، قسم أصول التربية، 2002.

130. خليل مصباح الزيان، **فاعلية برنامج بالرسوم المتحركة في اكتساب مفاهيم السلامة المرورية لدى طلبة المرحلة الأساسية بغزة**، رسالة ماجستير، الجامعة الإسلامية/غزة، فلسطبن، كلية التربية، قسم المناهج و طرق التدريس، 2012.

131. درزي بن فيحان البقمي، **دور إدارة مدارس التعليم العام في رفع مستوى الوعي المروري لدى الطلاب من وجهة نظر مديري مدارس مدينة الطائف و معلميها و طلابها**، رسالة ماجستير، جامعة أم القرى/المملكة العربية السعودية، كلية التربية، قسم الإدارة التربوية و التخطيط، 2012–2013.

132. دفع الله محمد أحمد شرف الدين، **دور مؤسسات التنشئة الاجتماعية في تحقيق الضبط الاجتماعي "دراسة حالة- مجتمع الريف الشمالي لمحلية المتمة"**، رسالة ماجستير، جامعة شندي/ جمهورية السودان، كلية الدراسات العليا و البحث العلمي، قسم علم الاجتماع، 2016.

133. رحيمة حوالف، **التكاليف الاقتصادية و الاجتماعية لحوادث المرور بالجزائر**، مجلة الباحث، جامعة أبي بكر بلقايد تلمسان، الجزائر، كلية العلوم الاقتصادية و التجارية و علوم التسيير، العدد 11، 2012.

134. سعيد أحمد علي قاسم، **الجرائم المرورية**، رسالة دكتوراه، جامعة الاسكندرية، مصر، كلية الحقوق، قسم القانون الجنائي، 2009.

135. عبد الله حامد عبد الله الخلف، **دور أفلام التوعية المرورية في رفع مستوى الوعي المروري**، رسالة ماجستير، جامعة نايف للعلوم الأمنية، مركز الدراسات و البحوث، الرياض، 2005.

136. عبد الله حامد عبد الله الخلف، **دور أفلام التوعية المرورية في رفع مستوى الوعي المروي**، رسالة ماجستير، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية. الرياض، كلية الدراسات العليا، قسم العلوم الاجتماعية، 2005.

137. عطية بن حامد بن عطية آل محفوظ الغامدي، **دور الشراكة المجتمعية في تحقيق التوعية الأمنية من وجهة نظر رجال الأمن و الأكاديميين بالعاصمة المقدسة**، رسالة ماجستير، جامعة أم القرى/ المملكة العربية السعودية، كلية التربية، قسم التربية الاسلامية و المقارنة، 2012.

138. عفاف بنت حسن الحسيني، **دور الأسرة التربوية في استتباب أمن الفرد و المجتمع من خلال التنشئة و الضبط الاجتماعي**، رسالة دكتوراه، جامعة أم القرى/مكة، كلية التربية، 1425.

139. عمر بن حزام بن ناصر بن عمر بن قرملة، **دور مؤسسات المجتمع المدني في الوقاية من الارهاب**، رسالة ماجستير، جامعة نايف للعلوم الأمنية، مركز الدراسات و البحوث، الرياض، [د ط]، 2007.

140. فريد عيشوش، **أزمة حوادث المرور و الاستراتيجية الاتصالية للمديرية العامة للأمن الوطني (حوادث المرور لعامي 2009/2008 نموذجا) دراسة وصفية استطلاعية**، رسالة ماجستير، جامعة الجزائر 03، الجزائر، كلية العلوم السياسية و الإعلام، قسم علوم الإعلام و الاتصال، 2010/2009.

141. فهد بن متعب الحربي، **تقويم فعالية برامج التوعية الإعلامية الأمنية "دراسة مسحية على طلاب المرحلة الثانوية بالمدينة المنورة"**، رسالة ماجستير، أكاديمية نايف للعلوم الأمنية، الرياض، قسم العلوم الإدارية، [دت].

142. لودا علي، **السلامة المرورية و الوعي المروري**، رسالة ماجستير، اختصاص معلوماتية "تحليل نظم"، سوريا.

143. محمد بن سعيد الغامدي و سعيد بن فالح الغامدي، **الثقافة المرورية و علاقتها بحوادث السير" دراسة استطلاعية بمحافظة جدة**، قسم علم الاجتماع، جدة.

144. مساعد بن سعيد آل بخات، **دور المدرسة الثانوية في تعزيز الضبط الاجتماعي لدى طلابها في ضوء الخبرات العالمية "تصور مقترح"**، رسالة دكتوراه، جامعة الملك سعود، المملكة العربية السعودية، قسم السياسات التربوية، 2017.

145. مقرن سعود مطني الرشيدي، **انعكاسات تعديلات أنظمة المرور على الحوادث من وجهة نظر العاملين في المرور و السائقين "دراسة ميدانية عللى منطقة حائل بالمملكة العربية السعودية"**، رسالة ماجستير، جامعة مؤتة، المملكة العربية السعودية، كلية العلوم الاجتماعية، قسم علم الاجتماع، 2010.

146. مهيدة وهيبة، **رعاية الطفل الرضيع "قراءة في العادات و التقاليد المنتشرة في سيدي بلعباس مع مقارنة بالأساليب الطبية الحديثة"**، أطروحة دكتوراه، جامعة أبو بكر بلقايد/ تلسمان/الجزائر، كلية الآداب و العلوم الاجتماعية، قسم الثقافة الشعبية، 2011/2010.

147. نايف بن ناشي بن عمر الذراعي الظفيري، **الآثار الشرعية المترتبة على حوادث السير "دراسة فقهية مقارنة بنظام الحوادث بالمملكة العربية السعودية**، رسالة ماجستير، الجامعة الأردنية، الأردن، كلية الدراسات العليا، قسم الفقه و أصوله، 2005.

148. نصيرة خلايفية، **التصورات الاجتماعية لدور المدرسة عند الأحداث المنحرفين "دراسة ميدانية بمراكز إعادة التربية"**، أطروحة دكتوراه علوم، جامعة منتوري/قسنطينة/الجزائر، كلية العلوم الاجتماعية و الانسانية، قسم علم النفس و علوم التربية و الأرطوفونيا، 2012/2011.

ندوات و ملتقيات:

149. إلياس بن عبد الله دكار، **دور المسجد في تنمية الوعي المروري و احترام الطريق و محاربة الانحرافات السلوكية في السياقة (دراسة تحليلية عملية)**، ملتقى دولي حول دور المؤسسات الاجتماعية في تنمية الوعي المروري لدى الشباب في الوطن العربي أيام

24-25 أكتوبر 2017، شبكة الألوكة، المركز الجامعي أحمد زبانة بغيليزان/ الجزائر، 2017.

150. ثقيل بن ساير الشمري، **الأسباب الموجهة للمسؤولية في حوادث المرور**، الدورة الحادي و العشرون لمؤتمر مجمع الفقه الإسلامي الدولي، منظمة التعاون الإسلامي، قطر، 2013.

151. جمال عبد المحسن عبد العال، **الحوادث المروري و العناصر الحاكمة لها**، الندوة العلمية 40، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، مركز الدراسات و البحوث، الرياض، [دط]، 1997، ص 24.

152. صالح العبودي، **العوامل النفسية لحوادث المرور**، الندوة العلمية حول التجارب العربية و الدولية في تنظيم المرور، مركز الدراسات و البحوث، الجزائر، 2009.

153. فوزي بودقة، **الوقاية من حوادث المرور في الجزائر التحديات و البدائل**، فعاليات الملتقى الدولي الثالث حول: تطبيقات الأرغونوميا بالدول السائرة في طريق النمو الواقع و الآفاق، جامعة هواري بومدين، الجزائر، 26-27 أكتوبر 2015.

154. محمد عيسى، **حوادث المرور و علاقتها ببعض أبعاد الشخصية**، الملتقى الوطني الأول حول "حوادث المرور بين مستعملي الطريق و تنظيم المرور" يومي 25/24 أفريل 2013، سيكولوجية مستعمل الطريق، جامعة الحاج لخضر باتنة/ الجزائر، 2013.

أنترنيت:

155. https://www.elbilad.net/derniere-info

156. http://www.ech-chaab.com/ar/wf_menu_config

157. https://www.aps.dz/ar/societe/123773-2643-11479-2021

الملاحق

الملاحق:

وزارة التعليم العالي و البحث العلمي.

جامعة لونيسي علي ـ البليدة 02.

كلية العلوم الإنسانية والاجتماعية

قسم علم الاجتماع

رقم:

الموضوع:

جرائم الطرقات بين الثقافة المرورية و سياسة الردع.

دراسة ميدانية لعينة من السائقين بولاية الشلف.

ملاحظة:

نحيطكم علماً أن المعلومات سيتم استغلالها لأغراض علمية جامعية بحتة مع الالتزام بالكتمان واحترام ما تدلون به لذا نرجو مساعدتكم.

تنبيه فيما يخص طريقة الإجابة:

نرجو من المستجوبين الإجابة بكل صدق وأمانة, وذلك بوضع علامة × في الخانة المناسبة، والإجابة عن الأسئلة بتعليقاتكم و آرائكم بكل موضوعية.

من إعداد الطالبة:

*سايب خيرة.

إشراف الأستاذ:

أ/ شيخي رشيد.

السنة الجامعية:2020/2019

دليل المقابلة:

المحور الأول: خاص بالبيانات الشخصية لمستعملي الطريق:

1- الجنس: ذكر ☐ ، أنثى ☐.

2- السن: من 18 إلى 28 سنة ☐. من 40 إلى 50 سنة ☐.

من 29 إلى 39 سنة ☐. من 50 فما فـــوق ☐.

3- المستوى التعليمي: أمـــــي ☐. متوســـــط ☐. جامعـــــي ☐.

ابتدائـــي ☐. ثانـــــــوي ☐.

4- الأقدمية في السياقة: أقل من سنتيـــــن ☐.

من 3-6 سنـــوات ☐.

من 7- 10سنـوات ☐.

أكثر من 10 سنوات ☐.

5- عدد الحوادث المرتكبة: مرة واحدة ☐. أكثر من 3 مرات ☐.

مرتيـــن ☐.

6- سبب التعرض للحادث: السرعـــة المفرطـــة ☐. خطأ من طرف السائق المقابل لك ☐.

عدم احترام اشارات المرور ☐. وضـــع آخـــر.....

المحور الثاني: خاص بالفرضية الأولى: لغياب الوعي المروري لدى السائق دخل في ارتكاب حوادث المرور.

7- هل تطلع على قانون المرور بعد حصولك على رخصة السياقة؟ و كم من مرة؟.....

8- هل تحترم القانون و تعمل به في حالة غياب الرقابة الأمنية أم في حالة وجودها فقط؟.....

9- هل الحملات التوعوية و التحسيسية للوقاية من الحوادث تحتل مكانة هامة عندكم؟.....

10- هل تتابع البرامج الإذاعية و التلفزيونية التي تتناول الثقافة المرورية؟. .....

11- هل تتصفح الكتيبات و المطويات التي تتناول الثقافة المرورية؟.....

12- هل تتابع المواقع الإلكترونية التي تقوم بنشر الوعي و الثقافة المرورية؟.....

13- هل الحملات الإعلامية التي يقوم بها رجال الأمن عبر الطرق و في المؤسسات الأمنية لها صدى في توعية المواطنين حول حوادث المرور؟.....

14- هل تحترم الآخرين (سائقين أو مشاة) أثناء القيادة؟.....

المحور الثالث: خاص بالفرضية الثانية: لطبيعة المكانة الاجتماعية لمستعملي الطريق دور في جرائم الطرقات.

15- ما طبيعة الوظيفة التي تمارسها؟.....

16- ما هي مهنة الأب؟.....

17- ما نوع المركبة التي تمتلكها؟.....

18- هل تربطك علاقات مع أشخاص ذو نفوذ؟.....

19- هل طبيعة الوضعية الاقتصادية لديك جزمتك من توقيع بعض العقوبات عليك؟.....

20- في حالة القيام بمخالفات مرورية على من تستند في إسقاط العقوبة؟.....

21- هل سحبت منك رخصة السياقة و كم من مرة و على من استندت في ارجاعها؟.....

المحور الرابع: خاص بالفرضية الثالثة: نوعية الجزاء العقابي و نقص الصرامة الأمنية يساهمان في حوادث المرور.

22- ما طبيعة العقوبة التي تعرضت لها؟.....

23- هل كانت العقوبة رادعة و منعتك من تكرار ارتكاب المخالفة؟.....

24- هل مقدار العقوبة التي تعرضت لها كان بمقدار المخالفة التي قمت بها؟.....

25- كيف ترى معاملة رجل الأمن للسائقين؟.....

26- هل يتعاطف رجل الأمن مع السائقين عند ارتكاب مخالفة مرورية؟.....

27- هل الرقابة الآلية تساهم في التقليل من الحوادث أكثر من الرقابة البشرية؟.....

28- هل لغياب العدل في تطبيق عقوبات قانون المرور يؤدي إلى ارتكاب الحوادث؟.....

29- هل ترى أن الجانب الأمني هو أكثر جدية و صارم في تطبيق قانون المرور؟.....

30- هل ترى بأن السلك الأمني يعامل جميع السائقين بعدل و جدية عند ارتكاب مخالفات مرورية؟.....