

سلامة السير على الطرقات في الأردن دراسه تحليليه (1993 _ 2002)

هادي الشوبكي
فراس القضاء

2004/5

المقدمة

يعتبر موضوع "السير" وسلامة السير على الطرقات من الموضوعات الهامة في العالم المتمدين وتشغل بال الجهات المعنية في تحقيق أقصى درجات السلامة للناس وحمايتهم من الحوادث المختلفة الناجمة عن استخدام المركبات بكافة أنواعها ومواعمتها لطبيعة البلاد التي تعمل فيها أو ما تعلق بوعي وثقافة المواطن وسلوكه في تعامله مع الآلة ، لذا فإن معظم الدول المتقدمة تولي هذا الموضوع اهتماما لما له صلة بحياة المواطنين وبأرواحهم والبيئة والاقتصاد الوطني¹، وتخصص لهذا الشأن الميزانيات الضخمة وتوفر الهيئات واللجان ومراكز الدراسات المتخصصة لوضع الحلول المناسبة للمشكلات الناجمة عن حوادث السير الآخذة في الازدياد نتيجة لتزايد أعداد المركبات وتطور تقنياتها ومشاكلها سواء ما تعلق ذلك بالطرق وقدراتها على مواكبة هذا التطور أو على صعيد المركبات ذاتها وفي التعامل مع الأطراف الأخرى أو بالقوانين والأنظمة التي تحكم العلاقة بين المواطن والجهات الرسمية وبينه وبين المركبة والطرق وعلاقاته بالآخرين.

ويعتبر سلامة السير على الطرقات في الأردن من الموضوعات الهامة والحيوية التي أصبحت موضوع اهتمام المسؤولين وعلى أعلى المستويات حيث شكل هذا الموضوع قلق بالغ لكافة الجهات الرسمية والشعبية نتيجة الأرقام المفزعة التي تضع الأردن في مقدمة الدول في العالم الثالث في عدد حوادث السير وما ينجم عنها من خسائر بشرية ومادية سواء من حيث عدد الوفيات والجرحي والمعوقين أو في الأضرار التي تلحق بالمركبات والأكلاف العالية التي تهدر كعمله صعبه نتيجة هذه الحوادث .

وعلى الرغم من التطور الذي جرى خلال العقود الثلاث الأخيرة على شبكة الطرق في الأردن وخاصة في محافظة العاصمة لتكون قادرة على تلبية حاجات التطور في الحركة على الطرقات إلا أن ذلك لم يواكب السرعة الجارية على استخدام المركبات التي قفزت بنسب أعلى من معدلاتها

¹ - تشير الدراسات التي أعدها أمجد الخضيرى استكمالاً لمتطلب درجة الماجستير في الجامعة الأردنية عن دراسة علاء البكري 1997 استناداً الى تقديرات منظمة الصحة العالمية ، أن العالم يفقد سنوياً حوالي 700 ألف شخص بسبب حوادث السير وأن ثلثي هذا العدد من نصيب الدول النامية ومنها الدول العربية . وأن كل 10.000 مركبة في الدول المتقدمة توقع ما دون خمسة وفيات ، في حين في الدول الأخرى تصل الى ما يزيد عن 80 حالة وفاة لنفس العدد من المركبات ، أمجد الخضيرى ، وفيات حوادث المرور في الاردن 1997 ، رسالة ماجستير غير منشوره ، الجامعة الاردنيه ، الاردن ، ص 12.

المتوقعة فلم تعد هذه الطرق من حيث قدراتها الاستيعابية ومواعمتها والتزامها المعايير والمواصفات العالمية مؤهلة لاستقبال هذا التطور إضافة إلى دخول هذه الآلة إلى المجتمع الأردني بهذا الكم وفي وقت قصير نسبيا دون أن يكون المجتمع مؤهلا ومهيئا من حيث الوعي والثقافة المرورية لاستيعابها مما خلق إرباكا ، ومشاكل متعددة ، ناهيك عن الاستخدام غير الراشد للمركبة وخاصة من فئة الشباب والفتيان .

إضافة إلى ما تقدم فإن الجهات المعنية في وزارة الداخلية والأمن العام ومديرية السير ووزارة التربية والتعليم ووزارة التنمية الاجتماعية ومؤسسات القطاع الخاص ووسائل التوجيه المتعددة لم تولي موضوع سلامة السير على الطرقات الاهتمام الكافي والضروري في معالجة المشاكل الناجمة عن سلوك الأفراد وصلاحيات الطرق والمركبات والجوانب القانونية والنظامية والتوعية والتثقيف المروري وغالبا ما تم التصدي لذلك في مناسبات متباعدة وموسمية .

لم يكن اهتمام المسؤولين في الفترة الأخيرة والانتقالات إلى خطورة الموضوع ألا بناء على الأرقام والتقارير لعدد حوادث السير والأضرار الناجمة عنها مما دعى وزير الداخلية وطاقم الوزارة إلى إيلاء الموضوع الاهتمام ولكن دون المستوى المطلوب وبالسرعة والكيفية اللازمة .

هذه الدراسة التي قامت بها وحدة الدراسات والأبحاث في مركز الرأي للدراسات والمعلومات والتي تناولت الفترة ما بين 1993 و2002 ، تحاول أن تسلط الضوء على جوانب المشكلة ، وأن كانت لا تدعي أن لديها الحلول الناجعة لهذه المشاكل فأنها بإسهامها هذا قد تساعد أصحاب القرار والجهات ذات الشأن في الاطلاع على حجم المشكلة وبدورهم ومن خلال الخبرات الوطنية والاستعانة بخبرات دولية والإطلاع على تجارب الدول المتقدمة على هذا الصعيد أن تضع الحلول المناسبة لتفادي مزيدا من الخسائر في الأرواح والأموال والأضرار البيئية والنفسية.

وقد اعتمدت هذه الدراسة بشكل رئيسي على تقرير حوادث المرور في الأردن 2002 والذي أعده المعهد المروري الأردني في مديرية الأمن العام في تمز 2003، إضافة إلى التقرير والدراسات والنشرات والمجلات ذات الصلة وما نشرته الصحافة الأردنية وبعض المواقع على شبكة الإنترنت .

تتمثل المشكلة التي تتناولها الدراسة، بأن الأردن يعاني من تزايد في حوادث السير، ومن نتائجها المفزعة مع تزايد عدد السكان والمركبات، ورغم أن هناك محاولات من الجهات الرسمية للتقليل

من تقاوم هذه الزيادة المستمرة في عدد الحوادث، لكن المحاولات هذه ربما خففت من النتائج، ولم تقلل من عدد الحوادث.

تشير إحصائيات الأمن العام إلى أن عدد حوادث السير، ارتفعت طردياً، مع زيادة عدد السكان وتزايد أعداد المركبات منذ عام 1993 حتى عام 2002 (فترة الدراسة)، وبالتالي ارتفعت نسب حوادث السير، ففي حين بلغت عدد الحوادث عام 1993 ما مجموعه 24799 حادث ارتفع عام 2002 إلى 52913 حادث وبتزايد عن الضعف وبنسبة 113.37% . وأرتفع عدد الوفيات في عام 2002 إلى 758 حالة وفاة (أثناء وقوع الحادث ، عدا الذين يتوفون في المستشفيات وكانوا في عداد الجرحى)، في حين كانت عام 1993 (440) حالة وبتزايد نسبتها 72% .

وزدادت أعداد الجرحى من 11754 حالة عام 1993 إلى 17381 حالة عام 2002 بتزايد نسبتها 48% كما هو مبين في الجدول رقم (1) عدا عن الإعاقات الدائمة ، والخسائر الاقتصادية التي قدرت عام 2002 بـ 180 مليون دينار² .

و بلغ عدد المركبات في عام 1993 حوالي 291347 مركبة وصلت في عام 2002 إلى 542812 وبتزايد 251465 مركبة وبنسبة 86.3% ، في حين بلغ عدد سكان الأردن في عام 1993 4.152.000 نسمة³ ، وصل عام 2002 إلى 5.329.000 نسمة ، أي بتزايد 1.177.000 نسمة وبنسبة 28.34% (خلال سنوات الدراسة) ، وتبين الأرقام أن حوادث السير خلال السنوات العشر فاقت النسبة في زيادة عدد المركبات بحوالي 27.07%، وفاقت نسبة الزيادة في عدد السكان بأربعة أضعاف . وهذه مؤشرات خطيرة وتحتاج من الجهات المعنية إعادة النظر في كافة الجوانب العملية المرورية . والذي يؤرق أن حوادث السير أصبحت تؤلف القسم الأكبر من قائمة أسباب الوفاة، حيث تحتل المرتبة الثانية منذ عام (1994) بعد أمراض السرطان في الأردن، والمركز الثالث على مستوى العالم⁴

و تجد الدراسة أن الدنمرك التي تقارب الأردن من حيث عدد السكان عام (2001) وتزيد عنه في أعداد المركبات بحوالي (5) أضعاف، كانت أقل بكثير من الأردن في أعداد الوفيات لكل (10,000) مركبة ، و أعداد الوفيات لكل (100,000) نسمة، كما هو مبين في الجدول رقم (2) . وكما أشارت الإحصائيات فقد احتل الأردن المركز الخامس بمقارنته ببعض الدول العربية ، حيث سجل (15,36) وفاة لكل (10,000) مركبة ، ويحتل المركز الأول في عدد الحوادث بالنسبة لأعداد المركبات بين (10) دول عربييه ، عام 2001⁵ .

وتهدف الدراسة إلى فحص واقع حوادث السير لعام 2002 مقارنة مع أعوام سابقه ، والتعرف على مسببات تلك الحوادث ومدى نجاعة تطبيق قوانين السير ومعاينة المسببين . وتكون منهجية الدراسة من خلال دراسة الأرقام ومقارنتها بأرقام الأعوام السابقة ، بدون الاعتماد على معادلات إحصائية أو رسومات بيانية .

حوادث السير لعام 2002 و أسبابها

² - صحيفة الرأي ، 6/1/2004 ، ص الصفحة الأولى من الجزء الثاني .

³ اقدم إحصاء متوفر ، ويشمل السكان الأردنيين وغير الأردنيين عام 1994 .

⁴ -مجّد الخضيرى، وفيات حوادث المرور في الأردن 1997، مرجع سابق ،ص(10)

⁵ -أنظر الجدول رقم (4)مقارنه لبعض الدول العربية لعام 2001 ، حوادث المرور في الاردن 2002، المعهد المروري الاردني مديرية الامن العام ، تموز 2003 ،،ص(7) ، والدول العربية هي البحرين ، الجزائر ، السعودية ، مصر ، سوريا ، العراق ، الكويت ، ليبيا ، تونس .

وصل الإنسان إلى قمة الحضارة باستخدام إبداعه وعقله ليذلل المصاعب ولتصبح حياته سهله ، حيث صنع المركبة وشق الطرق ، و أصبحت ترتبط زيادة الطلب على المركبات بزيادة عدد السكان ، ومع تزايد عدد السكان في الأردن خلال الأعوام (1993- 2002) ازداد الطلب على المركبات و التوسع في إنشاء الطرق ، و في الوقت نفسه ازدادت نسب الحوادث بشكل مفرج ومؤرق ، بالمقابل ازدادت الخسائر البشرية والمادية .

وتدل الإحصائيات إلى أن نسبة عدد الحوادث لكل 10,000 مركبة في عام 2002، كانت أعلى من الأعوام (1993 _ 1995) ، لكنها انخفضت عن الأعوام من 1996 - 2001 لكل 10,000 مركبة، وانخفض عدد الوفيات والجرحى في عام 2002 عن الأعوام السابقة حيث بلغت 14 حالة وفاة و (320) جريح لكل 10,000 مركبة ، وانخفضت أعداد الوفيات والجرحى لكل 100,000 نسمة عام 2002 ، فقد بلغ حجم الوفيات 14,2 ، والجرحى 326,2 لكل 100,000 نسمة

وتراجعت معدلات الخطورة عام 2002 عن الأعوام السابقة بنسبة (0,34) ⁶ كما في الجدول رقم (1)

تدل تلك النسب على انخفاض خطورة الحوادث لكنها تبقى ضمن النسب العالية جدا . ويعود سبب الانخفاض القليل في النسب العالية جدا ، لتكاتف جهود الجهات المعنية عند تزايد الخطر ويكون ذلك إما بتعديل أو إضافة تعليمات جديده لقوانين السير ، أو بمحاولة مراقبة رجال السير وزيادة المخالفات أو بمحاولة شق الأنفاق و اشادت الجسور للمشاة على الطرق وإنشاء الحواجز لتحد من حركتهم على الطرق الخطرة ، ولكن ذلك لا يكفي لأنه بين الحين والآخر نشاهد مآسي حوادث السير وفقدان عائلات بأكملها.

ارتأت الدراسة لتفحص أسباب حوادث السير في عام 2002 ومقارنتها بأعوام سابقة ، ووصفها ، للتأكيد من سلامة الإجراءات وكفايتها إلى تصنيف العناصر المسؤولة عن هذه الحوادث وهي:

- أولا / الإنسان .
- ثانيا / المركبة .
- ثالثا / الطريق .

ويمكن التعرف على دور هذه العناصر ونسب تأثيرها بالحوادث من خلال الأرقام والإحصائيات المتوفر، فقد جرت محاولة عام 1985م لتحليل ألف حادث سير ، و كانت النتائج ⁷ ، كما يلي :

العوامل البشرية : 64,8%

- بشريه مع الطريق : 20%
- بشريه مع المركبات : 29%
- بشريه مع الطريق والمركبات : 8%
- الطرق المجردة : 1,4%
- المركبات : 2,0%

تعطي هذه الأرقام مؤشرا أن خطأ الإنسان المباشر مع العناصر الأخرى يكون مسؤولا عن حوادث السير ⁷.

⁶ - جدول رقم (2) بعض المؤشرات للحوادث المرورية ونتائجها خلال (1993 _ 2002)، حوادث المرور في الأردن، مرجع سابق ، ص (4)

⁷ - دور الناقل بالحد من حوادث الطرق ½ ، مجلة طريق السلامة ، العدد 73، الجمعية الأردنية للوقاية من الحوادث ، الأردن ، ص 12.

جدول (1) بعض المؤشرات للحوادث المرورية⁸

السنة										البيان
2002	2001	2000	1999	1998	1997	1996	1995	1994	1993	
2591 3	5266 2	5279 6	5033 0	4334 3	3900 5	3378 4	2897 0	2683 7	2479 9	عدد الحوادث
758	783	686	676	612	577	552	469	443	440	عدد الوفيات
1738 1	1883 2	1884 2	1901 5	1717 7	1625 9	1537 5	1318 4	1251 6	1175 4	عدد الجرحى
5428 12	5098 32	4733 39	4184 33	3891 96	3628 11	3423 37	3213 73	3048 93	2913 47	عدد المركبات
,5329	5182, 0	5039, 0	4900, 0	4755, 8	4600, 0	4444, 0	4290, 1	4200, 0	4152, 0	عدد السكان بالآلاف ×10×10 10
145	144,3	144,6	137,9	118,8	106,9	92,6	79,4	73,5	67,9	حادث/يوم
2,1	2,1	1,9	1,9	1,7	1,6	1,51	1,3	1,21	1,2	وفاة/يوم
47,2	51,6	51,6	52,1	47,1	44,6	42,2	36,1	34,2	32,2	جريح /يوم
974,8	1032, 9	1115, 4	1202, 8	1113, 7	1075, 1	986,9	901,4	880,2	851,2	عدد الحوادث/ 10,000 مربع كلمة
14	15,4	14,5	16,2	15,7	15,9	16,1	14,7	14,5	15,1	عدد الوفيات/ 10,000 مربع كلمة
320,2	369,4	398,1	454,5	441,3	448,1	449,1	410,2	410,5	403,4	عدد الجرحى/ 10,000 مربع كلمة
14,2	15,1	13,6	13,8	12,9	12,5	12,4	10,9	10,6	10,6	عدد الوفيات/ 100,000 دولار سنة
326,2	363,4	373,9	388,1	361,2	353,5	345,9	307,3	298	283,1	عدد

⁸ - جدول (2) بعض المؤشرات للحوادث المرورية ونتائجها خلال (1993 - 2002) ، مرجع سابق ، ص 4 .

										الجرحي / 100,000 سمه
0,34	0,37	0,37	0,39	0,41	0,43	0,47	0,47	0,48	0,49	معدل الخطورة *

* عدد الجرحى والوفيات مقسوما على عدد الحوادث .

جدول (2) مقارنة بين الأردن والدانمارك لعام 2001⁹

الدولة	عدد السكان بالآلاف	عدد المركبات	وفاة/100.000 نسمه	وفاة/10.000 مركبه
الأردن	5182	509.832	15.1	15.4
الدانمارك	5349	2.434.000	8.1	2.2

العوامل البشرية :

يشكل الإنسان العنصر الأهم في تشكل الحياة وسببها ، ولذا يصبح هو الأهم بين عناصر الحياة ، وكل ما هو على وجه الأرض من علوم وقوانين وتقدم واقتصاد ... الخ مسخر لهذا الإنسان ، ولتنظيم حياة هذا الكائن سنت القوانين والتشريعات و الأنظمة بهدف حمايته والارتقاء به . ويشكل وعي الإنسان ودرجة ثقافته مؤشرا أساسيا على تقدم الشعوب أو تخلفها ، وتحمل الدولة بمؤسساتها المختلفة وبخاصة المؤسسات التربوية دورا أساسيا في بث هذا الوعي . ويرتبط التقدم التقني والمعرفي بقدرة هذا الإنسان على الفهم والاستيعاب وامتثال القيم والأخلاق والسلوك الذي يساعد الأمم على الارتقاء والتطور ، وفي الحالة موضوع البحث أثبتت الدراسات أنه كلما زاد وعي الإنسان انخفضت نسبة تعرضه للحوادث . و الإنسان سائقا أو ماشيا يشكل إحدى أسباب حوادث السير ، (حيث توصلت الدراسات والأبحاث إلى أن سلوك الإنسان هو المسؤول بنسبة عالية عن وقوع هذه الحوادث¹⁰) ، وتلعب العوامل النفسية و الاجتماعية والاقتصادية والثقافية وغيرها دورا في ارتكاب المخالفة .

⁹ - أنظر جدول (3) مقارنة دولية لعام (2001) ، تقرير حوادث المرور في الأردن (2002) ، المعهد المروري الأمن العام ، 2003 ص5

ويشكل السائق العنصر الأساسي من أسباب حوادث السير ، لأنه هو أولاً وأخيراً السائق الذي يرتكب الأخطاء أثناء القيادة ، لذلك ركزت الدراسة على سلوكيات السائقين .

أولاً - السائق .

للسائق دور مهم في الحفاظ على السلامة المرورية على الطرقات ، من خلال سلوكياته أثناء القيادة ، لأن القيادة واحدة من السلوكيات اليومية التي يمارسها الإنسان وقد بينت دراسة المعهد المروري الأردني إلى أن عدد المخالفات التي ارتكبتها السائقين خلال عام 2002 بلغت (889170)¹¹ وأن عدد الحوادث التي تسبب بها السائقين في نفس العام (52913) وأن (97777) سائقاً تسبب في مجموع الحوادث لنفس العام¹² ، وهو - بوعيه - قادر على تجنب وقوع الحوادث رغم الظروف السيئة التي قد تواجهها المركبة.

ولكن المثير للاهتمام عدم احترام أساسيات وقواعد السلامة المرورية ، يمكن أن تحقق نتائج كارثية، وللتعرف على سلوكيات السائقين نشير إلى نوعية المخالفات وبعض الإحصائيات الصادرة عن مديرية الأمن العام ، حول أعداد ونتائج تلك الحوادث . ويمكن التعرف على سلوك بعض السائقين ، من خلال تكرار وتنوع مخالفات السير من قبلهم ، ومنها :-

تجاوز الإشارة الضوئية الحمراء¹³

السياسة بعكس اتجاه السير على طريق مفصولة الاتجاهات .

تجاوز السرعة المقررة

السوق بحالة سكر .

المسير بعكس اتجاه السير .

التجاوز الخاطئ .

اتخاذ مسرب خاطئ .

انعطاف ودوران خاطئ .

التتابع القريب .

عدم التقيد بالشواخص الإلزامية .

عدم إعطاء أولوية المرور للمركبات .

عدم إعطاء أولوية المرور للمشاة .

خطأ الرجوع للخلف .

الوقوف الخاطئ.

مخالفات أخرى (منصوص عليها بقانون السير ، منها الصلاحية الفنية للمركبة ، عدم صلاحية إطارات المركبة ، عدم استخدام حزام الأمان ، قيادة المركبة دون أضاءه عند وجود الضباب وعدم وضوح الرؤية ، استخدام الضوء العالي عند التلاقي مع المركبات ، وغيرها)¹⁴.

¹⁰ - مصباح نياض ، القضاء ودوره بالحد من حوادث الطرق ، مجلة طريق السلامة ، العدد 73 ، الجمعية الأردنية للوقاية من الحوادث ، الأردن ، ص 4

¹¹ - أنظر جدول (44) مخالفات السائقين المرورية ونوعها ، المرجع السابق ، ص 50

¹² - أنظر جدول (39) السائقين المشتركين في الحوادث المرورية والفئة العمرية والجنس ، 2002 ، المرجع السابق ، ص 45

¹³ - سجلت الأيام العشرة الأولى لتكوين كاميرات الرقابة في عام 2004 فقط عند إشارتين ضوئيتين 6 آلاف مخالفته بتجاوز الإشارة الضوئية ، طارق مصاروه ، صحيفة الرأي ، 2004/04/27 ، ص الصفحة الاخير من الجزء الثاني .

¹⁴ - أنظر جدول رقم (44) مخالفات السائقين المرورية ونوعها ، حوادث المرور في الأردن 2002 ، مرجع سابق ، ص (50)

وتنوعت الحوادث بين حوادث صدم مركبه بمركبه ، وحوادث المشاة (الدهس) ، والتدهور ، وحوادث أخرى تتعلق بالسير لم يوضحها مرجع حوادث المرور في الأردن 2002 ، الصادر عن المعهد المروري .

وبالعودة إلى إحصائيات حوادث المرور نجد تقارباً في نسب الفئات المتعرضة لها والعوامل المؤدية لها. في حين نجد اختلافاً في نسب قتلى هذه الحوادث قياساً إلى عدد السكان. وفي دراسة د. محمد أحمد النابلسي (مرجع سابق) يورد العوامل المسببة لحوادث المرور بالتسلسل بحسب أهميتها:

تجاوز السرعة المسموح بها.

نقص الانتباه والتركيز (سواء لسبب عضوي أو بسبب مؤثرات على الوعي).

نقص كفاءة السائق (تدني مستوى إرتكاساته لجهة تقدير المسافة/ الزمن).

نقص كفاءة وتجهيز السيارة أو وسيلة النقل.

القيادة في ظروف مناخية غير مناسبة.

مخالفات قوانين المرور.

القيادة في حالات نفسية انفعالية مبالغ.

هذه هي العوامل الرئيسية ، المحددة إحصائياً ، التي يجب أن تركز عليها حملات الوقاية من حوادث السير وجهود التوعية المرورية¹⁵.

وتدل الدراسة وغالبية الدراسات ذات الصلة بأن سلوكيات السائقين هي السبب المباشر في زيادة حوادث السير والتي بلغت 52913 حادثاً عام 2002 ، بزيادة عن عام 2001 وبنسبة 0,476%.

و سجل أعلى معدلات حوادث السير ، حوادث صدم مركبه بمركبه بنسبة 79,4% من مجموع الحوادث ، و يليها حوادث المشاة (الدهس) حيث سجل 5417 حادثاً بنسبة 10,2% ، وحوادث السير الأخرى بلغت 3279 حادثاً بنسبة 6,2% من مجموع الحوادث الكلي ، و أخيراً بلغت حوادث التدهور 2206 بنسبة 4,2% من مجموع الحوادث الكلي ، و بلغت الأضرار المادية من جميع حوادث السير 41443 ضرراً مادياً و وبلغ عدد الجرحى 10829 ، والوفيات 641 كما في الجدول رقم (3)

جدول (3) الحوادث المرورية ونوع الحادث .¹⁶

نوع الحادث	صدم	مشاة	تدهور	أخرى	المجموع
------------	-----	------	-------	------	---------

¹⁵ - راجع ورقة محمد أحمد النابلسي ، علاقة السير بتشويه الدفاعات النفسية ، مقدمه إلى مؤتمر حوادث السير ، الكويت ، آذار 2002 ، على موقع (<http://psychiatre-naboulsi.com/index.html>)

¹⁶ - جدول (5) الحوادث المرورية ونوع الحادث 2002 ، المرجع السابق ، ص (9)

41443	2555	889	50	37949	أضرار مادية
10829	686	1196	5049	3898	جرحى
641	38	121	328	164	وفيات
52913	3279	2206	5417	42011	المجموع

ويمكن الاستدلال على سلوك السائقين ، من خلال دراسة أنواع أخطاء السائقين ، كانت على التوالي ، الأكثر تكرارا كما في الجدولين رقم (4)، (5) :

(1) اتخاذ مسرب خاطئ ، حيث نتج عنه 12775 حادثا ، بنسبة 22,41% من مجموع الحوادث الكلي ، وسجل أعلى النسب من الأعوام السابقة من 1998-2001¹⁷ ، وتعكس الأرقام أن هذا الخطأ يتكرر باستمرار خاصة داخل المدن ، من قبل الشباب ، وسائقي المركبات العمومية ، لتنزيل أو تحميل الركاب ، حيث ينتقل السائق من أقصى اليسار إلى أقصى اليمين ، مما يسبب إرباك في الطريق و يؤدي إلى حوادث سير مؤكدة ، وفي الدراسة الريادية التي أعدها القسم المروري في إدارة السير استنادا إلى 33189 مخططا " كروكيا " غطت ثمانية شهور من العام السابق ونشرتها الرأي في 2004/2/12 بينت أن أهم أخطاء السائقين تغيير المسرب بشكل مفاجئ والذي سجل 2747 حادثا بنسبة 19% من أعداد الحوادث وتسبب في وقوع أعلى عدد في الإصابات والوفيات ، فيما احتل خطأ عدم الالتزام بالمسرب المخصص في الدراسة الريادية 797 خطأ وبنسبة 5% تسببت في 78 إصابة و4 وفيات .

(2) التتابع القريب : وهو من أهم الأخطاء المتكررة ، وغالبا ما يتسبب في حادث سير حيث سجلت الإحصائيات أعلى حوادث صدم مركبه بمركبه والذي بلغ 12341 حادثا من اصل 12378 حادثا وقع نتيجة هذا الخطأ ، وبنسبة 21.71% من المجموع الكلي لحوادث السير أي أعلى من الأعوام السابقة ، لذلك، يجب أن يتقيد السائق بترك مسافة مناسبة بينه وبين المركبة التي في المقدمة ، حتى يتفادى أي حادث ممكن وخاصة عند التوقف المفاجئ ، وتشير ذات الدراسة الريادية أن التتابع القريب وأولويات المرور والمسارب ، شكلت هذه الأخطاء ما نسبته 83% من مجموع الحوادث والتي سجلت ما نسبته 77% من أعداد الجرحى الإجمالي وما نسبته 74% من الوفيات نتيجة لهذه الأخطاء، وتصدر التتابع القريب أعلى عدد في الأخطاء السائقين مسجلا 5157 حادثا وبنسبة بلغت 37%.

(3) عدم التقيد بالشواخص الألزامية :

أن عدم الالتزام بالشواخص الإلزامية والبالغة حوالي (50) نوع من الشواخص ، يؤدي إلى حوادث سير محتملة ، لأن الالتزام بالشواخص تكرر معنى قيم وثقافة مرورية حضارية وللتعرف على مدى عدم الالتزام بالشواخص الدالة ، أشارت الإحصائيات ، أن عدم التقيد بها نتج عنه 4654 حادثا بنسبة 8,16% من المجموع الكلي لحوادث السير لعام 2002 ، وأعلى من الأعوام السابقة، ولم تورد الدراسة الريادية حجم الحوادث الناتجة عن هذا الخطأ .

(4) عدم إعطاء أولوية المرور للمركبات :

تسببت أخطاء ، عدم إعطاء الأولوية للمركبات بـ4507 حادثا عام 2002، بنسبة 7,9% من المجموع الكلي للحوادث ، ولكن الملفت للانتباه أن هذه النسبة قلت عن الأعوام السابقة ، حيث بلغت عام 2001 نسبة 9.6% ، و يعود السبب في ذلك ، لإيلاء رجال السير على التقاطعات والميادين التي تعاني الازدحام في المركبات ، وخاصة في المدن الرئيسية المزيد من المتابعة والرقابة . و

¹⁷ - للاطلاع على مقارنة اخطاء السائقين المشتركين في حوادث السير من عام (1998 _ 2002) راجع جدول (74) ، المرجع السابق ، ص (75) .

بلغت أعداد الحوادث المرورية التي وقعت على تقاطعات 7064 حادثاً بنسبة 13.4% من المجموع الكلي ، ووقع على تقاطع شكل (+) أكثر أنواع الحوادث ، حيث بلغت 3367 حادثاً بنسبة 74.7% من مجموع الحوادث المرورية التي وقعت على التقاطعات¹⁸ .
(5) عدم إعطاء أولوية المرور للمشاة :

يعتبر هذا الخطأ من أشد ها خطورة، لأن نتيجته إما وفيات أو جرحى أو خسائر مادية ، وبلغت أعداد الحوادث 4384 حادث عام 2002 ، بنسبة 7,69% ، و زيادة عن عام 2001 حيث كانت النسبة 3,3% ، وهي من أكثر أسباب حوادث الدهس بالنسبة لبقية الأخطاء حيث بلغت 4233 حادثاً، فيما أوردت الدراسة الريادية أن هذا الخطأ أحتل المرتبة الرابعة في ترتيب أخطاء السائقين فبلغ عدد الحوادث خلال فترة الدراسة المشار إليها 796 حادثاً نتج عنها 790 إصابة و49 حالة وفاة وبنسبة 35% .

وقد زادت تلك النسبة عن الأعوام المقارنة بها كما في الجدول رقم (5) ، لذلك حاولت الجهات المعنية بدراسة المواقع التي تتكرر فيها حوادث المشاة ، وهذا ما سنبينه خلال الدراسة .

(6) خطأ الرجوع إلى الخلف :

نتج عن تكرار هذا الخطأ (3917) حادث بنسبة (6,87%) من المجموع الكلي لحوادث السير ، كما في الجدول رقم (5) .

جدول (4) أخطاء السائقين المشتركين في الحوادث المرورية¹⁹ لعام 2002

المجموع	أخرى	تدهور	مشاة	صدم	أخطاء السائقين
144	0	1	1	142	المسير بعكس اتجاه السير
683	6	6	2	669	التجاوز الخاطئ
1967	126	178	31	1632	تجاوز السرعة المقررة
12775	1711	1403	178	9483	اتخاذ مسرب خاطئ
1018	33	20	7	958	انعطاف ودوران خاطئ
25	2	6	1	16	السوق بحالة سكر
12378	17	1	19	12341	التتابع القريب
151	2	1	1	147	الوقوف الخاطئ
4654	14	7	28	4605	عدم التقيد بالشواخص الإلزامية
655	1	0	0	654	تجاوز الإشارة الضوئية حمراء
4507	7	9	90	4401	عدم إعطاء أولوية المرور للمركبات
4384	9	4	4233	138	عدم إعطاء أولوية المرور للمشاة
3917	339	34	263	3281	خطأ الرجوع للخلف
9757	1007	545	564	7638	أخرى

¹⁸ - أنظر جدول 12 الحوادث المرورية وشكل التقاطع ، مرجع سابق ، ص 15

¹⁹ _ جدول رقم (41) أعداد أخطاء السائقين المشتركين في الحوادث المرورية ، حوادث المرور في الأردن 2002 ، مرجع سابق ، ص 47

(7) تجاوز السرعة المقررة :

تعتبر السرعة عنوانا للسلوك الطائش وغير المسؤول ، الذي لا يتحقق معه السلامة على الطرقات ، فقد بلغت أعداد الحوادث 1967 ، بنسبة 3,45% من المجموع الكلي لحوادث السير ، وهي اقل من نسب الأعوام الماضية كما في جدول (5).
والملفت للانتباه أن 27976 حادث سير وقع على طرق حدود السرعة المقررة عليها 40 كم / ساعة أي بنسبة 52,9% من مجموع حوادث السير، ونتج عنها 7948 إصابة من مجموع الإصابات البالغ عددها 18139 بنسبة 43,8% كما في الجدول رقم (6) ، وهذا يدل على أن معظم الحوادث حدثت داخل المدن التي لا تزيد السرعة فيها عن 40 كم / ساعة في بعض الطرق الداخلية والمزدحمة ، كالطرق داخل التجمعات السكانية أو الأسواق ، فبلغ مجموع حوادث السير داخل المدن 51756 من اصل 52913 حادث سير بنسبة 98 % وخارج المدن 1157 بنسبة 20%²⁰

جدول (5) أخطاء السائقين المشتركين في الحوادث المرورية بالنسب المئوية لعام 2002²¹

جدول (5)

السنة	أخطاء السائقين
2002 (%)	
0,25	المسير بعكس اتجاه السير
1,2	التجاوز الخاطئ
3,45	تجاوز السرعة المقررة
22,41	اتخاذ مسرب خاطئ
1,79	انعطاف ودوران خاطئ
0,04	السوق بحالة سكر
21,71	النتابح القريب
0,27	الوقوف الخاطئ

²⁰ جدول رقم (15) الحوادث المرورية وموقع الحادث ، مرجع سابق ، ص 17
²¹ - أخطاء السائقين المشتركين في الحوادث المرورية (1998-2002) ، مرجع سابق ، ص 75

8,16	عدم التقيد بالشواخص الإلزامية
1,15	تجاوز الإشارة الضوئية حمراء
7,9	عدم إعطاء أولوية المرور للمركبات
7,69	عدم إعطاء أولوية المرور للمشاة
6,87	خطأ الرجوع إلى الخلف
17,11	أخرى
100,00	المجموع

(8) انعطاف ودوران خاطئ : أنخفض تكرار هذا الخطأ في العم 2002 عن الأعوام السابقة ، حيث سجل العام 1018 حادث بنسبة 1,79% من المجموع الكلي للحوادث ، ويعود السبب في انخفاض عدد الحوادث في هذا المجال إلى تشديد الرقابة من جانب وإلى تخصيص أماكن للانعطاف والدوران وفق المعايير الدولية و والتخفيف من أعدادها وخاصة في الأماكن المزدهمة .

(9) تجاوز الاشارة الضوئية حمراء : سجل 655 حادثا بنسبة 1,15% من المجموع الكلي لحوادث السير ، وكان اقل نسبة عن الأعوام السابقة.

(10) التجاوز الخاطئ : هذا السلوك من السلوكيات الخاطئة و الخطيرة لأنه يؤدي إلى كارثة محققة من خلال اصطدام المركبة المتجاوزة والمركبة الأخرى خاصة على أنعطافات خطيرة ، ونتج عن هذا الخطأ الشائع 683 حادثا بنسبة (1,2%) من المجموع الكلي لحوادث السير .

(11) السير بعكس اتجاه السير : يستسهل البعض السير باتجاه معاكس لتقصير المسافة حتى لا يكلف المخالف نفسه عناء التحول إلى الاتجاه الآخر السير مسافة أطول ، والبعض يتحايل على الالتزام بقواعد المرور في هذه الحالة باستعمال غيار السير و للخلف ليقطع مسافة ما معتقدا أنه بذلك لا يشكل مخالفة ، علما بأن السير بالاتجاه المعاكس (REVERSE) هو مخالف للقوانين سواء كان ذلك بمقدمة المركبة أو مؤخرتها .وقد نتج عن هذا السلوك 144 حادثا بنسبة 0,25% من المجموع الكلي لحوادث السير ، وكان أعلى من الأعوام السابقة .

(12) السوق بحالة السكر : تتطلب قيادة المركبة أقصى درجات الحذر ، لأن أي شرود ذهني سيجعل السائق ، فاقدا للسيطرة على مركبته مما سيقوده للهلاك . وقد سجلت حالات السكر 25 حادثا بنسبة 0,04% من المجموع الكلي لحوادث السير ، وهي نسبة اقل من الأعوام السابقة .

ووردت أخطاء أخرى وهي مجموعه من المخالفات التي تعزى إليها نسبة كبيرة من الحوادث ، منها ترك السيارة المعطلة على الطرق ليلا بدون وضع إشارات تحذيرية واضحة ، وكذلك استعمال الضوء العالي المبهر ليلا بمواجهة السيارات المقابلة ، وأدت هذه الأخطاء إلى وقوع 9757 حادثا بنسبة 17,11% من المجموع الكلي للحوادث .

وهذه المخالفات تعكس مفاهيم اجتماعيه هي التي تتحول إلى سلوك فعلي على الطرق يؤدي أحيانا إلى حوادث مفاجئة ، ومن هذه المفاهيم : مثل (السوافة شطارة ، دبر حالك) ، كما عبر عنها الدكتور مجد الدين خيرى في دراسته " السلوك الاجتماعى وأثره على حوادث السير 1996 . وتظهر المشكلة في زيادة أعداد السائقين المشتركين بحوادث السير ، حيث بلغ عددهم 97777 سائقا وبنسبة 18% من عدد المركبات المسجلة كما في الجدول رقم (7) ، منهم 95358 سائق من الذكور وبنسبة 93.2% ، و 2419 من الإناث وبنسبة 6.8% من إجمالي المشاركين في الحوادث.

من خلال قراءة الأرقام تجد الدراسة أن هناك 362 سائقا من الأحداث لم يتجاوزا السن القانونية اشتركوا بحوادث السير ، دون أن يحصلوا على رخصة قيادة المركبة لتؤهلهم للسيارة . لكن المشكلة تتفاقم ، مع السائقين المرخصين لسيارة المركبة وبالذات مع سائقي المركبات العمومية ، حيث بلغ عدد هذه المركبات المسجلة عام 2002 (58798) مركبة من أصل 542812 إجمالي عدد المركبات المسجلة ، بنسبة 10% من المجموع الكلي كما في الجدول (8) . ساهمت 25573 مركبة عمومي ، بحوادث السير أي بنسبه 43,5% من إجمالي المركبات العمومية و كانت أعلى نسب المركبات المشتركة في الحوادث المرورية للمركبات المسجلة فئة الحافلات والركوب المتوسط ، حيث بلغت أعداد الحافلات المشتركة بالحوادث المرورية 790 حافلة من أصل 2100 حافلة مسجله بنسبة 37,6% ، والحافلات هي السيارات المصممة لنقل ما يزيد على ثلاثين راكبا ، بينما بلغ عدد مركبات الركوب المتوسط المشتركة في الحوادث المرورية 4387 بنسبة 35,4% للمركبات المسجلة من هذه الفئة حيث بلغت 12378 مركبة كما في الجدول رقم (9) .

هناك علاقة طردية بين زيادة المركبات العمومي والحافلات والركوب المتوسطة وزيادة حوادث السير ، فكلما ازدادت تلك المركبات ازدادت حوادث المرور ، ومن الأسباب في تزايد حجم الحوادث لدى هذه الفئة من المركبات ، أن بعض سائقيها ، من الفئة العمرية التي تقع بين 24-27 عام حيث بلغ عددهم 16576 من أصل 97777 سائق ، علما بأن عدد السائقين المسجلين دون سن 27 بلغ 31497 ، كما أن سائقي تلك الفئات يقودون المركبات ، لمدة ثماني عشرة ساعة يوميا ، لتأمين ضمان المركبة ، وتأمين نفقاته وأسرته ، إضافة لعدم تنظيم وسائل النقل ، بحيث ازدادت مثلا عدد سيارات التاكسي في عمان لتصل إلى أكثر من ستة آلاف سيارة تجوب الشوارع على مدار الساعة²² .

أن السلوكيات والأخطاء التي يرتكبها السائقون أدت إلى نتائج وخيمه ، فالخسائر تصيب السائقين والراكبين والمشاة إضافة الى الخسائر المادية ، وهو ما أشارت إليه الإحصائيات ، حيث كانت أكثر الوفيات في الحوادث المرورية ، نتيجة اتخاذ مسرب خاطئ ثم عدم إعطاء أولوية المرور للمشاة ثم تجاوز السرعة المقررة وبنسبة 31.5% و 30.6% و 11.2% على التوالي (من المجموع الكلي للوفيات) ، أما الجرحى لنفس الأسباب كانت نسبهم ، 30.9% ، 24.6% ، 9.2% على التوالي من المجموع الكلي للجرحى لعام 2002 كما في الجدول رقم (10)

تعتبر كل أخطاء السائقين خطيرة ، ولكن الأكثر خطورة الأنفة الذكر والتي أدت إلى خسائر كبيره . وتؤكد الدراسة أن غياب الوعي والثقافة المرورية والجهل بقوانين السير على الطرقات والسلوك الانفعالي وعدم احترام الشواخص والإرشادات والتعليمات والتقييد بالقوانين العامة يلعب دورا أساسيا في تزايد عدد الحوادث ، فعدم التزام السائق بقواعد وقوانين السير وتغليب مصالحه الأنانية أدت وتؤدي إلى تعقيد مهمات رجال السير وتصبح من مهمة الحد من الحوادث.

²²- طارق مصاروه ، حوادث السير والنقل العام وأشياء أخرى ، صحيفة الرأي ، 17/1/2004 ، ص 16

تميز عام 2002 بزيادة هذه النوعيات من المخالفات ، وكانت حوادث السير تسجل أرقاما عالية في نهاية كل أسبوع وبشكل خاص في المدن الكبيرة (عمان والزرقاء واربد . . .)²³

جدول (6) أعداد حوادث السرعة والمصابين وحدود السرعة²⁴

حدود السرعة	عدد الحوادث	عدد المصابين
30	386	88
40	27976	7948
50	11358	3149
60	7416	3342
70	3276	1525
80	1838	1335
90	500	516
100	163	236
110	0	0
120	0	0
المجموع	52913	18139

جدول (7) السائقين المشتركين في الحوادث المرورية والفئة العمرية والجنس 2002²⁵

الفئة العمرية	ذكر	أنثى	المجموع
اقل من 18	361	1	362
18 - 19	2197	75	2272
20 - 23	11959	328	12287
24 - 27	16250	326	16576
28 - 31	14299	328	14627
32 - 35	13212	340	13552
36 - 39	9813	282	10095
40 - 43	8066	278	8344
44 - 47	5306	156	5462
48 - 51	3761	106	3867
52 - 55	2882	78	2960
56 - 59	2568	59	2627
60 فما فوق	4684	62	4746

²³- أنظر جدول (9) الحوادث المرورية ومديريات الشرطة، عام 2002 ، مرجع سابق ، ص 13

²⁴- جدول (14) الحوادث المرورية وحدود السرعة المقررة ، مرجع سابق ، ص 17 ، جدول (27) المصابين وحدود السرعة المقررة ، ص 31

²⁵- جدول (39) السائقين المشتركين في الحوادث والفئة العمرية والجنس ، مرجع سابق ، ص 45

المجموع	95358	2419	97777
---------	-------	------	-------

جدول (8) المركبات المسجلة في الأردن لنهاية عام 2002 وصفة التسجيل والمشاركة في الحوادث المرورية²⁶

صفة التسجيل	عدد المركبات المسجلة	المركبات المشاركة في الحوادث المرورية	نسبة المشاركة في الحوادث المرورية للمركبات المسجلة %
عمومي	58798	25573	43,5
خصوصي	444902	63594	14,3
سياحي	4193	1172	28,0
إدخال مؤقت	1933	492	25,5
دراجة نارية	839	14	1,7
إنشائي زراعي	13292	200	1,5
حكومي	13775	1962	14,2
هيئات دبلوماسية وقنصلية	3136	205	6,5
اخرى 1	1944	-	-
المجموع	542812	-	-

جدول (9) المركبات المسجلة في الأردن لنهاية 2002 وفئة المركبة، والمشاركة في حوادث المرور²⁷

²⁶ - جدول (46) المركبات المسجلة في الأردن لغاية 2002 وصفة تسجيل اللوحة ، مرجع سابق ، ص 52 ، جدول (50) المركبات

المشاركة في الحوادث المرورية وصفة تسجيل اللوحة ، ص (50)

²⁷ - جدول (45) المركبات المسجلة في الأردن لنهاية 2002 وفئة المركبة ، المرجع السابق ، ص 52 ، جدول (48) المركبات المشتركة في الحوادث المرورية وفئة المركبة ، ص 53

فئة المركبة	المركبات المسجلة	المركبات المشتركة في الحوادث المرورية	نسبة المركبات المشتركة في الحوادث المرورية للمركبات المسجلة %
دراجة نارية	946	125	13,2
مركبه زراعية	7548	131	1,7
مركبة أشغال	5646	170	3,0
ركوب صغيره	344526	64441	18,7
ركوب متوسط	12387	4387	35,4
حافلة	2100	790	37,6
شحن	104929	14552	13,9
نقل مشترك	48467	10869	22,4
قاطرة ومقطورة	517	1836	13,6
قاطرة ونصف مقطورة	13001		
مركبه ذات استخدام خاص	2745	476	17,3
المجموع	542812	97777	176,8

ثانياً_ المشاة :

هم (الأشخاص الذين يسيرون على أقدامهم ويعتبر في حكمهم الأشخاص الذين يدفعون أو يجرون عربة أطفال أو عربة مريض أو مقعد أو عربة أو سائق الدراجة الهوائية)²⁸ .
والمشاة عنصر مهم لوقوع الحادث ، و لا يمكن أن يتعرض لحوادث المشاة إذا عرف الأصل كيف يتعامل مع الطريق و استخدام الممرات والأنفاق والجسور إذا وجدت ، واستيعاب السائقين كيفية التعامل مع المشاة لدى عبورهم للشوارع .
أشارت الإحصائيات أن أعداد المصابين من المشاة بلغ 5717 فردا من اصل 18139 فردا مصاب عام، 2002، بنسبة 31.5% وبلغ عدد الجرحى 5389 فردا بنسبة 31% من مجموع أعداد الجرحى من إجمالي الحوادث لعام 2002 ، وعدد الوفيات 328 ، بنسبة 43,3% من مجموع الوفيات الكلي

و للمشاة دور في وقوع الحادث عندما يجهل كيف استخدام الشارع ومتى يعبر خلاله ويجب أن لا يعيق المشاة أثناء سيرهم على الأرصفة أي عائق ، مثل انتشار البسطات عليها خاصة في عمان وبقية المدن الكبيرة ، حتى لا يضطر لاستخدام الشارع ويكون عرضه للدهس ..
كشفت إحصائيات الأمن العام لعام 2002 ، أن حوادث الدهس أثناء عبور الطرقات ، سجلت أعلى الإصابات ، ويليه المشاة على الطرقات ، ثم الذين يقودون الدراجات الهوائية ، وغيرها من أنواع التصرفات كعبور الطريق من مكان خاطئ، واستخدام العربات على الطرقات المخصصة للمركبات ،والانتظار للركوب ، الصعود والهبوط من وإلى مركبه، وقطع الشارع من أمام مركبه واقفه كما في الجدول رقم (12)

²⁸ - حوادث المرور في الأردن ، مرجع سابق ، ص (د) .

جدول (11) المصابين في الحوادث المرورية وأخطاء السائقين²⁹

المجموع	جرحي	وفيات	أخطاء السائقين
90	87	3	المسير بعكس اتجاه السير
384	350	34	التجاوز الخاطئ
1686	1601	85	تجاوز السرعة المقررة
5606	5367	239	اتخاذ مسرب خاطئ
208	205	3	انعطاف ودوران خاطئ
14	14	0	السوق بحالة سكر
1234	1216	18	التتابع القريب
61	60	1	الوقوف الخاطئ
1317	1309	8	عدم التقيد بالشواخص الإلزامية
540	536	4	تجاوز الاشارة الضوئية حمراء
834	820	14	عدم إعطاء أولوية المرور للمركبات
4510	4278	232	عدم إعطاء أولوية المرور للمشاة
397	368	29	خطأ الرجوع إلى الخلف
3124	2978	146	أخرى

جدول رقم (12) المصابين في حوادث المشاة وتصرفاتهم³⁰

مجموع المصابين	عدد الجرحى	عدد الوفيات	تصرفات المشاة
2	1	1	يقطع الطريق من مكان خاطئ
3	3	0	يدفع أو يجرد

²⁹ - جدول (42) المصابين في الحوادث المرورية وأخطاء السائقين ، مرجع سابق ، ص 48
³⁰ - الجدول 38 المصابين في حوادث المشاة وتصرفاتهم ، المرجع السابق ، ص 43

عربه			
يمشي على الطريق	48	1188	1236
يقطع ممر المشاة	0	1	1
ينتظر ويقف للركوب	0	5	5
يركب أو ينزل من مركبه	0	3	3
يمشي على الرصيف	0	1	1
يقود دراجة هوائية	2	75	77
خارج الطريق	0	5	5
يقطع الطريق	272	4094	4366
أخرى	5	13	18
المجموع	328	5389	5717

يبين الجدول السابق أنه كلما كُنْ تصرف المشاة سليم تراجعت احتمالية تعرضه لحوادث الدهس ، إلا ما ندر كتسجيل حادث دهس لشخص يعبر الطريق من ممر مشاة و آخر يسير على الرصيف ، فالمسبب الرئيسي السائق في هذه الحالات .

ووجدت الدراسة من خلال مقارنة تصرفات المشاة لعام 2002 بالعام 2001 ، أن نسبة المصابين في عام 2002 من الذين تعرضوا لحوادث الدهس وهم يسرون على الطرق أعلى من الأعوام السابقة كما في الجدول (13)³¹، وأن نسبة المصابين ، الذين عبروا الشارع كانت أعلى في العام 2001 عن العام 2002 ، ويرجع السبب في تدني النسبة عام 2002 توفير أنفاق وجسور للمشاة ، ولا سيما في عمان والمدن الرئيسية .

جدول (13) تصرفات المشاة في الحوادث المرورية 2001 – 2002

السنة		تصرفات المشاة
2002 (%)	2001 (%)	
0,03	0,29	يقطع الطريق من مكان خاطئ
0,00	0,14	يقطع من أمام مركبه واقفه
0,00	0,10	يعمل على الطريق
0,00	0,17	يلعب على الطريق
21,62	10,86	يمشي على الطريق

³¹ - جدول 77 ، تصرفات المشاة في الحوادث المرورية (1998-2002) ، مرجع سابق ، ص 77

0,09	0,34	ينتظر ويقف للركوب
0,05	0,15	يركب أو ينزل من مركبه
1,35	1,60	يقود دراجة هوائية
0,09	0,10	خارج الطريق
76,37	85,19	يقطع الشارع

كما إشارات الإحصائيات أن حوادث الدهس تعتبر من أخطر أنواع الحوادث المرورية ، حيث الإصابة فيها حتمية.

بلغ عدد حوادث المشاة (الدهس) لعام 2002 ، (5417) بنسبة 10,2% من المجموع الكلي للحوادث وكانت أعلى نسبة للوفيات من جميع أنواع حوادث المرور كما مر سابقا ، وتشير الإحصائيات الى أن نسبة الأطفال الذين تقل أعمارهم عن (15سنة) بلغت 54,5% و 47,5% على التوالي ، من مجموع الجرحى والوفيات المصابين نتيجة حوادث الدهس كما في الجدول (14) مما سبق نجد أن الأطفال عرضه للإصابة أكثر في حوادث السير ، ويعود السبب نتيجة لتواجدهم في الشوارع وبشكل خاص لممارسة اللعب وعدم توفر أماكن مخصصة لذلك .

وكذلك ازدادت حوادث الدهس بين جميع الفئات العمرية ، حيث تعود المشكلة في جانب من جوانبها ضمن مسؤولية عابري الطرق الذين لا يعطوا للموضوع أهمية إلا بعد وقوع الحوادث ، وكذلك السائقين الذين يتجاهلون الأولوية للمشاة ، حيث وقعت أكثر حوادث المشاة من تلك المخالفة من قبل السائقين كما يبين الجدول رقم (4) .

تزداد سلامة المشاة عندما لا يتم عبور الطرقات بشكل عشوائي واستخدام الوسائل والأماكن المخصصة لذلك ، وعليه السير ضمن الأماكن المخصصة للمشاة (الأرصفة) ، وحيث لا يوجد رصيف أو كتف ، يسير على جانب الطريق (خارجها) وعلى جهة اليسار منها حتى يواجه السيارات القادمة ، ويجب ارتداء الملابس الفاتحة اللون ليلا وخاصة خلال الأحوال الجوية الماطرة ، حتى يتتبه السائقين ، فقد تم تسجيل 14 حالة وفاة و 103 جريحا نتيجة حوادث الدهس في الظلام كما في الجدول (15)

أشارت الإحصائيات إلى أن حوادث الدهس تزداد مع ازدياد الحركة ، حيث تبدأ الزيادة من الساعة 6 صباحا حتى الساعة الخامسة مساء ، وتكون أعلاها تسجيلا من الساعة 12 نهارا حتى 3 عصرا ، حيث بلغت عدد الحوادث الواقعة ضمن هذه الأوقات 1332 حادث أي بنسبة 24% من مجموع حوادث الدهس ، ومن 3 عصرا حتى الساعة 5 مساء ، حيث بلغت 1208 حادث دهس بنسبة 22% من مجموع حوادث الدهس كما في الجدول (16) .

ويعود ذلك لزيادة حركة المشاة ، خاصة من الأطفال أثناء مغادرتهم المدارس في فترة الظهيرة ، وزيادة حركة الموظفين في الفترة الثانية ، أي تكون ساعات الذروة لحركة الناس والمركبات .

وكذلك أشارت الإحصائيات أن أعداد حوادث الدهس ، كانت مرتفعة خلال أيام الأسبوع وخاصة يوم الخميس ، حيث بلغ عدد الحوادث في هذا اليوم 885 حادث بنسبة 16% من مجموع حوادث المشاة كما في الجدول (17) ، وكذلك تدل تلك النسبة على أن الحركة تزداد نهاية الأسبوع .

و تزداد أعداد حوادث الدهس في المدن الرئيسية وبخاصة في العاصمة عمان حيث بلغت 2479 حادثا بنسبة 46% من أعداد حوادث المشاة تليها اربد حيث بلغت 814 حادثا بنسبة 15% من أعداد حوادث المشاة كما في الجدول (18) .

ثالثا الراكب :

تشير الإحصائيات إلى ارتفاع زيادة إصابة الركاب ، بجانب السائق حيث بلغ عددهم 4053 وتوفي منهم 158 فردا ، وجرح 3895 ، ولوحظ أن معظم المتوفين لم يستخدموا حزام الأمان . وكذلك من السلوكيات غير الايجابية ، استخدام صندوق الشحن ، المخصص للبضائع للركوب الإنساني حيث لا تتوفر الحد الأدنى من السلامة ، مما يزيد من احتمالية ، تعرضه للإصابة جراء حوادث السير ، وهذا ما أشارت إليه الإحصائيات ، حيث أصيب 185 منهم وتوفي 5 . خلال العام 2002³²

جدول (14) المصابين في حوادث المشاة والفئة العمرية³³

الفئة العمرية	وفيات	جرحى
0 - 5	67	1059
6 - 10	62	1233
11 - 15	27	647
16 - 20	20	555
21 - 25	20	452
26 - 30	19	300
31 - 35	24	235
36 - 40	10	168
41 - 45	8	145
46 - 50	4	113
51 - 55	10	118
56 - 60	16	118
اكثر من 60	51	245
المجموع	318	5389

جدول رقم (15) حوادث المشاة ودرجة الاضائه 2002³⁴

الدرجة الاضائه	عدد الحوادث	الوفيات	الجرحى
نهار	4675	271	4615
ليل وأضائه كافييه	606	36	632
ليل وأضائه غير كافييه	39	7	39
ظلام	97	14	103
المجموع	5417	328	5389

³² - أنظر جدول 28 المصابين ومستعملي الطريق ، مرجع سابق ، ص 31 .

³³ - جدول (32) المصابين في حوادث المشاة والفئة العمرية وجنس المصاب ، مرجع سابق ، ص 36 .

³⁴ - جدول (37) حوادث المشاة ودرجة الاضائه 2002 ، المرجع السابق ، ص 42 .

جدول (16) حوادث المشاة والوقت 2002 ³⁵

الوقت	عدد الحوادث
00:00 - 02:59	135
03:00 - 05:59	46
06:00 - 08:59	461
09:00 - 11:59	827
12:00 - 14:59	1332
15:00 - 17:59	1208
18:00 - 20:59	1042
21:00 - 23:59	366
المجموع	5417

جدول رقم (17) حوادث المشاة وأيام الأسبوع 2002 ³⁶

اليوم	عدد الحوادث
السبت	738
الأحد	784
الاثنين	761
الثلاثاء	799
الأربعاء	763
الخميس	885
الجمعة	687
المجموع	5417

جدول رقم (18) حوادث المشاة ومديريات الشرطة 2002 ³⁷

مديرية الشرطة	عدد الحوادث
عمان	2479
اربد	814
الزرقاء	785
البلقاء	319
الكرك	169

³⁵ - جدول (33) حوادث المشاة والوقت 2002 ، المرجع السابق ، ص 38 .

³⁶ - جدول رقم (34) حوادث المشاة وأيام الأسبوع ، مرجع سابق ، ص 39

³⁷ - جدول رقم (36) حوادث المشاة ومديريات الشرطة ، مرجع سابق ، ص 51

المفرق	81
معان	65
العقبة	92
مادبا	122
الطفيله	62
البادية	114
جرش	127
عجلون	96
الرمثا	92
المجموع	5417

رابعا _ الطريق : هي السبيل المخصص للمرور العام بما في ذلك مرور المركبات والمشاة والحيوانات وتشمل الجسور والساحات المعده للوقوف³⁸.

أن الطريق من الأسباب الرئيسية المساعدة على وقوع حوادث السير في الأردن ، وبالرغم من الجهود المبذولة لتحسين نوعية وشروط الطرق ، ألا أنها تعاني من عدة مشاكل منها :

- أن شبكة الطرق لا تتناسب بمواصفاتها مع تزايد أعداد المركبات
- تفتقد بعض الطرق للمواصفات العالمية ، من حيث عدم توفر عنصر السلامة العامة عند الإنشاء ، والذي على أساسه يتم التصميم سواء في اختيار المسارات أو تصميم طبقات الرصف والعناصر الأخرى منها ، الإضاءة وملتقى الطرق ، وعدد الحارات للطريق ، علامات المرور ، التقاطعات بالطرق .
- افتقادها للصيانة المستمرة ، فلا زالت الكثير من الطرق تعج بالمطبات والحفر وارتفاع أو انخفاض منسوب أغطية المجاري (المانهول) وهو ما يتسبب بزيادة وقوع حوادث السير .

وتبين إحصائيات الأمن العام ، أن من أكثر عيوب الطرق التي ساهمت في وقوع حوادث السير هي (الحفر /المطبات) ، بنسبة 16% ، يليها تجمع المياه وأعمال صيانة 3.3% كما في الجدول رقم 19 . و عيوب أخرى لم توضح في المرجع المعتمد .

وتشير الإحصائيات أن جميع عيوب الطرق لعام 2002 ارتفعت عن الأعوام السابقة³⁹

جدول رقم (19) عيوب الطريق (2002)⁴⁰

السنة	عيوب الطريق
2002 (%)	

³⁸ - حوادث المرور في الأردن 2002 ، مرجع سابق ، بدون رقم .

³⁹ - أنظر جدول (76) عيوب الطريق (1998_2002) مرجع سابق ، ص76

⁴⁰ - جدول (76) ، المرجع السابق ، ص 76 .

0	عيوب الأكتاف
16.4	حفر / مطبات
0	جسم غريب
3.3	تجمع مياه
3.3	أشغال / صيانة
77.0	أخرى
100.00	المجموع

_ ومن المشاكل أيضا وجود نقص في الإرشادات المرورية على الطرق ، أو وجودها في أماكن غير مناسبة أو منخفضة أو تقادمت، وكذلك نقص في الإشارات الضوئية في بعض التقاطعات والمفارق الهامة ،حتى إذا وجدت تعاني بعض الإشارات الضوئية من تكرار تعطلها .

_ انتشار رمي الطم على جوانب الطرقات ، وإغلاق بعضها أثناء البناء بسبب المواد المستخدمة كالرمل والأسمنت ، وفتح قنوات في عرضها لتمرير أنبوب مياه أو تصريف صحي دون الالتزام بإعادته إلى الشكل الصحيح بحيث تتشكل الحفر بعد إعادة الطريق ، بمعنى عدم الإلتقان في العمل .

ازدادت عيوب الطرقات بشكل كبير خاصة من الحفر (في مسافة تقل عن 2 كيلومتر تم إحصاء 48 من هذه الحالة عدا المطبات التي تقيمها أمانة عمان الكبرى وعدم سوية مناسيب أغطية الصرف الصحي ، فلو اضطر أحدهم العبور بين النقطتين مرتين في اليوم ذهابا وإيابا فسيكون مضطرا إجباريا أن يعبرها 96 مرة في اليوم و حوالي 35 ألف مرة في السنة !!) وارتفاع أو انخفاض مناسيب أغطية الصرف الصحي ومياه الأمطار، وذلك لعدم توفر عنصر السلامة العامة الذي يتم التصميم على أساسه سواء في اختيار المسارات أو تصميم طبقات الرصف .⁴¹

أعتمد الأردن لدراسة أسباب حوادث السير وللتعرف على المواقع الخطرة عن طريق تقارير رجال السير " كروكيات "، حيث تمكنت إدارة السير من تحديد 317 موقعا خطرا داخل حدود أمانة عمان الكبرى ، تسببت في وقوع 13914 حادثا نتج عنها وفاة 138 وجرح 2928 عام 2002⁴²

ومن ابرز أسباب تكرار حوادث السير في تلك المواقع :

- 1_ أخطاء في جسم الطريق .
- 2- غياب مهارب للشاحنات .
- 3- اعتداءات على حرم الطريق .
- 4 - وجود انحناءات ومنعطفات كثيرة في بعض الطرق .

ثالثا _ المركبة : أي واسطة من وسائط النقل البري ، تسير بقوة آلية .⁴³ وهي من ضروريات الحياة ، لأجل التنقل ، لذلك ازدادت بزيادة عدد السكان ، وبلغت 542812 عام 2002 ، في حين كانت عام 1993 (291347) مركبه مسجله أي بزيادة نسبتها 86.3 % ، وبالتالي ازدادت حوادث السير .

⁴¹ - نزار العابدي ، تحديد وتحليل ومعالجة المواقع الخطرة على الطرق ، ندوه المواقع الخطرة على الطرق ، ص 3

⁴² - صحيفة الرأي ، 2 شباط ، 2004 ، العدد 12197 ، ص 47 .

⁴³ - تقرير حوادث المرور في الأردن 2002 ، مرجع سابق ،

أشارت الإحصائيات أن لأعطال المركبة الفنية دور أساسي بحوادث السير ، حيث كانت الإطارات الماسحة من أكثر عيوب المركبات المساهمة في وقوع حوادث السير بنسبة 42.11% من مجموع عيوب المركبات ، كما في الجدول رقم 20 ويؤكد خبراء الإطارات إلى أن أنواع الإطارات تلعب دورا كبيرا في السلامة ، ويشيرون إلى أن هناك بعض الأنواع التي تصلح في بلد ما قد لا تكون كذلك في بلد آخر بسبب عوامل الطقس ونوع الطرق وطبوغرافية البلد وفي تحقيق نشرته صحيفة الوطن الإماراتية أشارت إلى أن " الإطارات تتحمل ذنب وقوع نسبة كبيرة من الحوادث حيث يوجد الآن تلاعب في النوعيات فهناك إطارات درجة أولى وثانية وثالثة ولكن جشع بعض التجار يؤدي الى تضليل المستهلك ويضيف أن من أهم العوامل المؤثرة على عمر إطارات السيارة ضغط الهواء وتوجد مقاييس عالمية لكل سيارة المفترض أن يعلمها متخصص فحص الإطارات أما الفرامل وهي من عناصر الأمان الهامة فتتكون من مجموعة أجزاء وأهم جزء فيها هو التيل (السفايف) والدسك ومعها الخرطوم الذي يقوم بتوصيل الزيت إلى العجلة مباشرة ومع تغيير سفايف الفرامل فلا بد من تغيير خرطوم الفرامل أيضا⁴⁴. واللافت للانتباه ، انتشار سوق المستثمرين بالإطارات المستعملة المخالفة للمواصفات ، في الأسواق ولاسيما بعد توفرها في أسواق العقبة الخاصة .

ويلى ذلك الكوابح لتثبيت المركبة ، وكذلك الاضوية غير الصالحة ، التي تعطل الرؤية الكاملة وخاصة في الليل ، والمقود غير الصالح الذي يعطل سير المركبة بالاتجاه الصحيح ، وموانع للرؤية على الزجاج وخلل في المساحات .

وجدت الدراسة بأنه في عام 2002 كانت الإطارات الماسحة وعبوب خلل بالكوابح وخلل في المساحات من أكثر عيوب المركبات المساهمة في وقوع الحوادث المرورية ، وكانت أعلى في معدلاتها عن الأعوام السابقة ، بنسب 42.11% ، 10.53% ، 5.26% على التوالي 8.70% . بلا شك أن الحملات التفتيشية الفنية مهمة من قبل دائرة السير مع بداية كل فصل شتاء ، ولكن الأهم أن يتفقد السائق مركبته قبل المسير ، لأنه إجراء احترازي مطلوب .

وغالبا ما يستخدم بعض سائقي المركبات العمومية والشاحنات والحافلات الإطارات الممسوحة ، مما يسبب في كثير من الحوادث .

وأكدت الدراسات والأبحاث أنه كلما زاد سعر السيارة وكلما كانت ذات طراز حديث ومتطور زاد معدل السلامة وكلما أنخفض سعرها قل معدل السلامة والأمان .

جدول (20) عيوب الطريق - 2002⁴⁵

السنة 2002		عيوب الطريق
النسبة %	العدد	
42.11	16	إطارات ماسحة
7.89	3	اضوية غير صالحه
2.63	1	المقود غير صالح
10.53	4	خلل بالكوابح
15.79	6	موانع للرؤية على الزجاج

⁴⁴ - صحيفة الوطن الإماراتية موقع الشبكة (http://www.alwatan.com)

⁴⁵ _ جدول (53) ، جدول (75) عيوب المركبات المشتركة في الحوادث المرورية ، 2001 - 2002 ، ص 59 ، ص 76

5.26	2	خلل في المساحات
15.79	6	أخرى
100	38	المجموع

القانون و حوادث السير .

يقوم القانون بدور المنظم لعلاقات أفراد المجتمع بعضهم ببعض ، و حماية حقوق الدولة و المجتمع و أفرادها العامة و الخاصة ، و تنظيم التمتع بهذه الحقوق ، كما يحدد القانون مسؤولية مخالفة أحكامه ، بمجموعة من القواعد المحددة الملزمة و المستمدة من الإرادة الجماعية للمجتمع ، و التي تحرم بعض التصرفات أو أنماط السلوك التي يعتبرها المجتمع خروجاً عن إرادته الجماعية ، بتجريمها و معاقبة مرتكبيها ، لا لتحقيق الرغبة في الانتقام من المجرم إنما لتحقيق الردع العام و الخاص لأفراد المجتمع ، و الحد من ارتكاب هذه الجرائم .

و يعد موضوع السير على الطرق من أكثر الموضوعات الحديثة التي افرد لها القانون اهتماماً خاصاً ، بتنظيمها و تحديد المسؤولية القانونية الناجمة عن حوادث السير ، و فرض عقوبات على المخالفين للقواعد القانونية الناظمة للسير على الطرق ، لا للإيلاء أو الانتقام من المخالفين كما ذكرت أعلاه إنما لتحقيق الردع العام لأفراد المجتمع ، و ردع المخالف و محاولة منعه من تكرار المخالفة مرة أخرى ، و بالتالي الحد من حوادث السير و خطورتها على الأرواح و الممتلكات . و يتطلب الحديث عن دور القانون في الحد من حوادث السير و خطورتها البحث في القواعد القانونية الناظمة للسير على الطرق و الحديث عن المسؤولية القانونية الناجمة عن مخالفتها .

المسؤولية القانونية الناجمة عن حوادث السير .

تحكم حوادث السير مجموعة من القواعد القانونية المختلفة الناظمة للسير على الطرق ، و المتعلقة بها و المسؤولية القانونية الناجمة عنها ، و هي قواعد تضمنتها مجموعة من القوانين المختلفة التي عالجت الموضوع بشكل مباشر كقانون السير ، و نظام التامين الإلزامي من المسؤولية المدنية الناجمة عن استعمال المركبات لسنة 2001 أو بشكل غير مباشر كقانون العقوبات و القانون المدني .

و تنقسم المسؤولية القانونية عن حوادث السير إلى مسؤولية جزائية تثور عند ارتكاب الشخص لجريمة يعاقب عليها القانون و متعلقة بالسير على الطرق ، و إلى مسؤولية مدنية تتمثل بضمان الضرر الناتج عن حوادث السير بإعادة الحال إلى ما كان عليه أو ما يسمى بالتعويض العيني كالقيام بإعادة بناء السور المهدم بسبب ارتطام المركبة به ، أو تتمثل بتعويض المادي في حال تعذر إعادة الحال إلى ما كانت عليه كالتعويض عن الأضرار الجسدية الناتجة عن حوادث السير .

المسؤولية الجزائية الناجمة عن حوادث السير .

حدد المشرع الأردني المسؤولية الجزائية الناجمة عن حوادث السير بقانون العقوبات الذي يشكل المبدأ الأساسي في الجريمة و العقاب ، و بقانون السير و الأنظمة و التعليمات الصادرة بموجبه و هو القانون المختص بتنظيم سير المركبات على الطرق و ترخيصها و ترخيص سائقيها و الشروط الواجب توافرها في المركبات و السائقين .

و تضمن القانونان مجموعات من الجرائم و العقوبات المتعلقة بتنظيم السير على الطرق و حوادث المرور .
وهذه الجرائم هي ⁴⁶ :

أولا جريمة التسبب بالوفاة أو القتل غير المقصود :
إذا تسبب سائق المركبة أثناء قيادتها بوفاة أنسان يعاقب بالحبس مدة لا تقل عن ستة اشهر ولا تزيد على ثلاث سنوات مع سحب رخصة السوق أو وقف العمل بها لمدة لا تقل عن ستة اشهر ولا تزيد على سنة و يوقف العمل بالرخصة مدة لا تقل عن سنة ولا تزيد على سنتين إذا كان السائق عند وقوع الحادث تحت تأثير المشروبات الروحية أو المخدرات أو المؤثرات العقلية أو لاذ بالفرار ولم يبلغ أي مركز أمنى أو دورية شرطة بعد ارتكاب الجرم .⁴⁷

ثانيا جريمة الإيذاء غير المقصود :
إذا تسبب سائق المركبة أثناء قيادتها بإحداث عاهة دائمة يعاقب بالحبس مدة لا تقل عن ستة اشهر ولا تزيد على ثلاث سنوات مع سحب رخصة السوق أو وقف العمل بها لمدة لا تقل عن ستة اشهر ولا تزيد على سنة و يوقف العمل بالرخصة مدة لا تقل عن سنة ولا تزيد على سنتين إذا كان السائق عند وقوع الحادث تحت تأثير المشروبات الروحية أو المخدرات أو المؤثرات العقلية أو لاذ بالفرار ولم يبلغ أي مركز أمنى أو دورية شرطة بعد ارتكاب الجرم ، و في حال إفضاء الإيذاء غير المقصود إلى مرض أو تعطيل تزيد مدته عن عشرين يوم يعاقب سائق المركبة بالحبس من شهر إلى سنة أو غرامة من خمسة دنائير إلى خمسين دينار، و إذا أفضى الإيذاء غير المقصود إلى مرض أو تعطيل تقل مدته عن عشرين يوما يعاقب سائق المركبة بالحبس مدة لا تتجاوز الستة اشهر أو بغرامة لا تتجاوز العشرة دنائير ، و تعلق الملاحقة على شكوى المجني عليه إذا لم ينجم عن الإيذاء مرض أو تعطيل عن العمل لمدة تتجاوز العشرة أيام .
ويلحق السائق على جرائم القتل و الشروع بالقتل و الإيذاء و الإضرار بالممتلكات العامة و الخاصة المقصودة أو العمدية ، إذا ثبت تعدد ارتكاب الجريمة كفعل الدهس المتعمد أو أن يتعمد السائق الاصطدام بمركبة أخرى ، و على كل حال فإن الحكم على قصد المجرم و نيته هي مسألة وقائع يعود تقديرها لمحكمة الموضوع ، و على الأغلب الأعم فإن الجرائم الناتجة عن حوادث السير السابق ذكرها هي جرائم غير عمدية⁴⁸.

ثالثا الجرائم المتعلقة بحماية الطرق العامة و حرية المرور و سلامته :
تضمن قانون العقوبات الأردني مجموعة من الجرائم -مخالفات - المتعلقة بحماية الطرق العامة و حرية المرور و سلامته و قسمها القانون من حيث العقوبة المفروضة على هذه المخالفات إلى قسمين :

القسم الأول⁴⁹ :

1. جريمة تخريب الساحات و الطرق العامة .
2. جريمة حرث أو زرع أو غرس بدون تفويض ، ارض تقع ضمن مسافة خمسة وسبعين سنتمرا من حافة الطريق العامة .

⁴⁶قسم المشرع الأردني الجرائم إلى مخالفات و جنح و جنبايات.

⁴⁷أنظر المادة رقم (42) من قانون السير الأردني رقم (47) لسنة 2001 ، و المادة رقم (343) من قانون العقوبات الأردني .

⁴⁸أنظر المادة رقم (42) من قانون السير الأردني رقم (47) لسنة 2001 ، و المادة رقم (344) من قانون العقوبات الأردني .

⁴⁹أنظر نص المادة (459) من قانون العقوبات .

3. جريمة نزع اللوحات والأرقام الموضوعة في منعطفات الشوارع أو على الأبنية والعلامات الكيلو مترية والصوى أو تخريبها.
و عاقب قانون العقوبات فاعل هذه الجرائم بالحبس حتى أسبوع أو بغرامة حتى خمسة دنانير.
القسم الثاني⁵⁰ :

1. جريمة الإقدام على تطويق الطريق العامة أو ملك الغير برفعه مصب مياهه عن المستوى المحدد بموجب الأنظمة أو بارتكابه أي خطأ آخر .
 2. جريمة زحم الطريق العامة دون داع ولا إذن من السلطة بوضعه أو تركه عليها أي شيء يمنع حرية المرور وسلامته أو يضيقها ، أو أعاق حرية المرور فيها بحفر حفر فيها.
 3. جريمة إهمال التنبيه نهاراً والتتوير ليلاً أمام الحفريات وغيرها من الأشغال المأذون له بوضعها على الطريق العامة.
 4. جريمة إطفاء القناديل أو الفوانيس المستعملة لتتوير الطريق العامة أو نزعها أو أتلفها أو أزال أو اطفأ ضوءاً وضع للتنبيه إلى وجود حفرة أحدثت فيها أو على وجود شيء موضوع عليها .
 5. جريمة رمي أو وضع أقداراً أو كناسة أو أي شيء آخر على الطريق العامة .
- و عاقب قانون العقوبات فاعل هذه الفئة من الجرائم بالغرامة حتى خمسة دنانير وتزرع وتنقل الإعلانات أو المواد التي تزحم الطريق على نفقة الفاعل .

رابعا الجرائم المتعلقة بتنظيم السير و مخالفة قواعد وشواخص المرور:
تضمن قانون السير الأردني مجموعة من الجرائم -مخالفات - المتعلقة بتنظيم السير و مخالفة قواعد وشواخص المرور و العقوبات المفروضة عليها ، و أوجب المشرع تطبيق أي نص وارد في قانون آخر يفرض عقوبة أشد على ارتكاب المخالفات الواردة في قانون السير ، الذي قسم هذه المخالفات من حيث العقوبة المفروضة على مرتكبيها إلى عدة أقسام و هي :

مخالفات القسم الأول⁵¹ :

1. قيادة مركبة تحت تأثير المخدرات أو المؤثرات العقلية أو المشروبات الكحولية بنسبة تزيد على الحد المسموح به لتركيز الكحول في الدم.
2. قيادة مركبة تحمل مواد خطيرة أو مواد قابلة للانفجار داخل الأماكن المأهولة.
3. عدم تبليغ السائق أول مركز أمني أو دورية شرطة بحادث سير ارتكبه أدى إلى إصابة شخص .
4. استعمال المركبة في غير أغراض تسجيلها وترخيصها أو استعمالها مقابل اجر (2) نقطتين⁵² . يعاقب مرتكب أي من هذه المخالفات بالحبس مدة لا تقل عن شهر واحد ولا تزيد على ستة أشهر أو بغرامة لا تقل عن (100) دينار ولا تزيد على (200) دينار أو بكلتا هاتين العقوبتين وتسحب رخصة السوق لمدة لا تقل عن ثلاثة أشهر ولا تزيد على ستة أشهر ، و لا تستبدل عقوبة الحبس بالغرامة، و تضاعف العقوبة إذا تسبب سائق المركبة المخالف بحادث سير .

مخالفات القسم الثاني⁵³ :

1. تجاوز إشارة المرور الضوئية الحمراء (4) نقاط.

⁵⁰ أنظر نص المادة (460) من قانون العقوبات .

⁵¹ أنظر نصوص المواد (45،46،51) من قانون السير .

⁵² مقياس لمدى جسامة المخالفة أنظر المادة (2) تعليمات النقاط لمكرري المخالفات المرورية لسنة 2001

⁵³ أنظر نص المادة (47) من قانون السير .

2. قيادة مركبة دون الحصول على رخصة سوق قانونية أو أثناء حجز الرخصة أو وقف العمل بها (4) نقاط .
3. قيادة مركبة برخصة سوق غير أردنية أثناء وقف العمل برخصة السوق الأردنية أو حجزها .
4. قيادة المركبة بسرعة تزيد على الحد المقرر للسير بأكثر من أربعين كيلومترا في الساعة (3) نقاط .
5. قيادة مركبة عكس الاتجاه المقرر للسير على الطرق والشوارع مفصولة الاتجاهات بجزر وسطية (4) نقاط .
6. قيادة المركبة ليلا دون توافر أو استخدام أنوار الطريق الأمامية أو أنوار القياس الخلفية المقررة بطريق غير مضاء (3) نقاط .
7. قيادة مركبة تحمل حمولة بارزة بصورة خطيرة خلافا لأحكام القانون والأنظمة أو تتسكب أو تتسرب منها زيوت أو مواد خطيرة على الطريق العام (2) نقاط.
8. قيادة المركبة بطريقة متهورة تشكل خطرا على مستعملي الطريق والممتلكات .
9. إجراء سباق على الطرق والشوارع العامة دون ترخيص مسبق من الجهات المختصة .
10. ترك المركبة على الطرق الخارجية دون وضع عاكسات أو أنوار تحذيرية .
11. فرار السائق من مكان حادث نجم عنه أضرار مادية .
12. استعمال السيارة الخصوصية مقابل اجر في غير الحالات المنصوص عليها في المادة (45) من قانون السير .

يعاقب كل من ارتكب أيًا من هذه المخالفات بالحبس مدة لا تقل عن خمسة عشر يوما ولا تزيد على ثلاثة أشهر أو بغرامة لا تقل عن (50) ديناراً ولا تزيد على (100) ديناراً أو بكلتا هاتين العقوبتين ، ويجوز استبدال عقوبة الحبس بالغرامة بشرط أن لا تقل قيمة الغرامة عن الحد الأعلى للغرامة المفروضة على هذه المخالفات ، و تضاعف العقوبة إذا تسبب سائق الركبة المخالف بحادث سير .

مخالفات القسم الثالث⁵⁴ :

1. التجاوز الخاطئ في الحالات التي يمنع التجاوز فيها (2) نقاط .
2. عدم الالتزام بالمسرب أو تغيير المسرب بشكل مفاجئ (2) نقاط.
3. عدم التقيد بشاخصة (قف) (2) نقاط .
4. مخالفة أولويات المرور للمركبات .
5. قيادة المركبة بسرعة تزيد على الحد المقرر بأكثر من (20) كيلومترا ولا تتجاوز (40) كيلومترا في الساعة (1) نقطة واحدة .
6. عدم إعطاء الأولوية للمشاة على الممرات المخصصة لعبورهم (1) نقطة واحدة .
7. عدم إعطاء أولوية المرور للمواكب الرسمية أو لمركبات الإسعاف والإنقاذ أو النجدة أثناء قيامها بمهامها .
8. قيادة مركبة بشكل يؤدي إلى إحداث الضوضاء أو الإزعاج أو التسبب بإعاقة السير في المواكب .
9. تدريب شخص دون السن القانونية ما لم يكن حاصلًا على موافقة مسبقة من الوزير على ذلك .

⁵⁴أنظر نص المادة (48/أ) من قانون السير .

10. سماح مالك المركبة أو حائزها بقيادة المركبة من غير المرخص له بقيادة مركبة.
 11. قيادة مركبة دون وجود فرامل (الكابح) .
 12. قيادة مركبة تنفث الدخان أو تخرج أي مواد ملوثة أخرى بنسب تتجاوز ما هو محدد في القانون.
 13. طرح أو سكب أو تسرب حمولات المركبات كالحجارة والأتربة والنفائات والمياه العادمة أو أي مواد أخرى تشابهها (2) نقاط .
 14. قيادة مركبة بلوحة أرقام مزورة أو دون لوحات أرقام .
 15. مخالفة تصريح نقل الحمولات ذات الأحجام الكبيرة .
 16. عدم اتخاذ الاحتياطات اللازمة لتثبيت الحمولة أو إحكام تغطيتها (2) نقاط .
 17. قيادة مركبة برخصة لا تخوله فننتها حق قيادتها(2) نقاط .
 18. وقوف مركبات الشحن الكبيرة والقلابات داخل الأحياء السكنية .
- يعاقب كل من ارتكب أيًا من هذه المخالفات بغرامة لا تقل عن (30) ديناراً ولا تزيد على (60) ديناراً .

مخالفات القسم الرابع :

1. القيادة عند المنعطفات بشكل خاطئ .
 2. عدم تخفيف السرعة عند الاقتراب من المدارس والتقاطعات والمنعطفات .
 3. عدم ترك مسافة أمان كافية أثناء التتابع في حالة قيادة المركبة .
 4. قيادة المركبة دون إضاءة الأنوار عند وجود الضباب وعدم وضوح الرؤية .
 5. قيادة سيارات الشحن والحافلات والركوب المتوسطة بشكل متواصل لمدة أطول من المدة المقررة في الأنظمة والتعليمات الصادرة لهذه الغاية.
 6. الدوران بالمركبة في الأماكن الممنوع الدوران فيها بموجب شاخصة.
 7. عدم التزام سيارات الشحن والحافلات وسيارات الركوب المتوسطة والمركبات الإنشائية والزراعية بالسير على المسرب الأيمن من الطريق متعدد المسارب.
 8. عدم التزام الجانب الأيمن من الطريق عند قيادة المركبة بسرعة تقل عن الحد الأعلى للسرعة المسموح بها على الطريق .
 9. استخدام الضوء العالي عند التلاقي مع المركبات .
 10. الرجوع للخلف بصورة تؤدي إلى عرقلة السير .
 11. قيادة المركبة بعكس اتجاه السير .
 12. عدم صلاحية إطارات المركبة .
- يعاقب كل من ارتكب أيًا من هذه المخالفات بغرامة لا تقل عن (20) ديناراً ولا تزيد على (50) ديناراً .

مخالفات القسم الخامس :

1. قيادة المركبة بسرعة تزيد على الحد المقرر وبما لا يزيد على (20) كيلومترا في الساعة .
2. عدم التقيد بشواخص وعلامات الطريق الإلزامية أو إشارات مراقبي السير .
3. تناول السائق المأكولات أو المشروبات أو التدخين أثناء قيادة المركبة .

4. عدم استخدام حزام الأمان في المركبة أثناء سيرها خلافاً للأنظمة أو التعليمات الصادرة لهذه الغاية .
5. عدم ارتداء خوذة الرأس أثناء قيادة الدراجة الآلية .
6. السماح لطفل يقل عمره عن عشر سنوات بالجلوس في المقاعد الأمامية للمركبة .
7. استعمال المنبه بصورة مزعجة .
8. استعمال جهاز تنبيه الخطر أو متعدد الأصوات لغير السيارات المصرح لها بذلك .
9. استعمال المنبه قرب المستشفيات والمدارس و أماكن العبادة .
10. استعمال المسجل داخل المركبة بشكل يتنافى والأخلاق العامة أو يسبب الضوضاء .
11. عدم الوصول إلى آخر الخط أو تغيير مساره أو اتجاهه خلافاً لتصريح وسائط النقل .
12. زيادة تعرفه أجور النقل المحددة للمركبة .
13. عدم صلاحية عدم الصوت أو استخدام مضخات الصوت .
14. عدم تركيب أو استخدام جهاز (التاكوغراف) في سيارات الركوب المتوسطة والحافلات والشاحنات خلافاً للأنظمة والتعليمات الصادرة بهذا الشأن .
15. عدم تشغيل العداد في سيارات الركوب الصغيرة العمومية أو عدم صلاحيته .
16. استخدام سائق المركبة الهاتف أثناء سير المركبة إذا كان هذا الهاتف أو جزء منه محمولاً باليد .
17. عدم استعمال الغماز عند التحول إلى اليسار أو اليمين (1) نقطة واحدة .
18. عدم مراعاة السائق للتعليمات التي تقتضي الوقوف عند مشاهدته الضوء المتقطع الصادر من سيارات نقل الطلبة .
19. التدريب على مركبة من غير المصرح له بالتدريب بموجب أحكام القانون .
20. عدم اخذ الاحتياطات اللازمة أثناء قيادة المركبة وأدى ذلك إلى وقوع حادث .
21. عدم تأمين ثبات المركبة أثناء الوقوف .
22. عدم إعطاء أولوية المرور للمشاة (1) نقطة واحدة .
23. وقوف المركبة بشكل مزدوج على الطرق .
24. الوقوف داخل الدوار .
25. الوقوف على الأرصفة أو على الممرات الخاصة بالمشاة .
26. وقوف المركبة على بعد يقل عن (15) متراً من المواقف المخصصة لسيارات الركوب العمومية .
27. الوقوف فوق الجسور وداخل الأنفاق .
28. قيادة مركبة برخصة سوق أو سير قانونية دون الالتزام بالشروط الواردة في أي منها .
29. عدم صلاحية أحد الأنوار الأمامية أو أنوار التوقف .
- يعاقب كل من ارتكب أيًا من هذه المخالفات بغرامة لا تقل عن (15) ديناراً ولا تزيد على (30) ديناراً.

مخالفات القسم السادس :

1. إخراج الراكب جزء من جسمه أثناء السير في المركبة .
2. إلقاء أي مواد أو فضلات من نوافذ المركبات (1) نقطة واحدة .
3. التدخين في سيارات الركوب العمومية .
4. امتناع سائق السيارة العمومي عن نقل الركاب دون سبب مشروع .

5. قيادة سيارة الركوب العمومية بهندام غير لائق .
 6. قيادة المركبة برخصة سوق غير أردنية في غير الحالات المسموح بها.
 7. عدم صلاحية نوافذ سيارات الركوب العمومية .
 8. مخالفة التعليمات المتعلقة بالسيارات الأجنبية التي تدخل المملكة .
 9. الوقوف على تقاطع الطرق وملتقياتها بمسافة تقل عن (15) مترا .
 10. الوقوف قبل المنعطف بمسافة لا تقل عن (15) مترا .
 11. الوقوف على مداخل المواقف العامة أو الخاصة أو المواقف المخصصة لمركبات ذوي الاحتياجات الخاصة .
 12. ترك السيارات المعطلة على مسارب الطرق .
 13. وقوف المركبات العمومية للتنزيل والتحميل في غير الأماكن المخصصة لذلك.
 14. الانحراف المفاجئ أثناء قيادة المركبة .
 15. تحميل الأشخاص في غير الأماكن المخصصة لهم في المركبة بدون تصريح .
 16. عدم صلاحية مساحات الزجاج في فصل الشتاء .
 17. عدم وضوح أرقام اللوحات أو استعمال لوحات غير قانونية .
 18. عدم نظافة سيارات الركوب العمومية من الداخل أو الخارج .
 19. عدم صلاحية الزجاج الأمامي بشكل يعيق الرؤية أو يؤثر على قيادة المركبة .
 20. عدم صلاحية مقاعد الركوب في سيارات الركوب العمومية .
 21. وضع أي مواد أو أشياء على الزجاج الأمامي أو الخلفي أو الجانبي بشكل يعيق الرؤية .
 22. عدم وجود مرآتين جانبيتين في سيارة الركوب المتوسطة والشاحنات والحافلات.
 23. قيادة مركبة دون واقيات للإطارات الخلفية في سيارات الشحن والركوب المتوسطة والحافلات .
 24. عدم وضع إشارات مميزة ليروز الحمولة .
 25. تحميل ركاب زيادة على الحد المقرر (2) نقاط.
 26. قيادة مركبة بسرعة تقل عن الحد الأدنى للسرعة المحددة على الطريق .
 27. عدم مطابقة المعلومات على رخصة السير لمواصفات المركبة .
- يعاقب كل من ارتكب أيا من هذه المخالفات بغرامة لا تقل عن (10) دينار ولا تزيد على (20) دينار.

مخالفات القسم السابع :

1. قيادة مركبة برخصة سوق أو سير مركبة منتهية أو تالفة .
2. عدم حمل أي من رخصتي السوق أو السير عند سوق المركبة أو الامتناع عن إبراز أي منهما عند طلب ذلك من رجال السير .
3. عدم حمل بطاقات المعلومات الشخصية لسائق سيارة الركوب العمومية الصغيرة.
4. عدم حمل أو إبراز بطاقة تامين المركبة .
5. عدم حمل تصريح خط الاتجاه لسيارات الركوب العمومية .
6. إيقاف المركبة بعيدا عن الرصيف بمسافة تزيد على نصف متر .
7. وقوف المركبة في الأماكن التي يوجد فيها عدادات الوقوف دون دفع البديل المقرر لذلك أو الوقوف لمدة أطول من المدة المقررة .
8. التوقف على مسرب الطريق بشكل يعطل حركة السير .

9. إدخال إضافات على جسم المركبة غير مرخص بها .
يعاقب كل من ارتكب أيا من هذه المخالفات بغرامة لا تقل عن (5) دنانير ولا تزيد على (10) دنانير .

مخالفات القسم الثامن :

1. عدم استخدام المشاة للمقاطع المخصصة للعبور .
 2. عدم تقيد المشاة بإشارات العبور الضوئية وإشارات منظم المرور .
 3. السير على الشارع عند توافر الأرصفة .
 4. عدم التزام حافة الطريق المقابلة لاتجاه السير في حالة السير على الطرق خارج المدن .
 5. قطع الطريق من جانب إلى آخر قبل التأكد من خلوه من المركبات .
- يعاقب كل من ارتكب أيا من هذه المخالفات بغرامة مقدارها دينار واحد.
ولم يكتفي قانون السير بالمخالفات الواردة أعلاه بل أجاز لأي فرد من أفراد الشرطة أن يلقي القبض دون مذكرة على سائق أي مركبة في أي من الحالات التالية:

- أ . التسبب في وفاة شخص أو إصابته بسبب قيادة المركبة .
 - ب. قيادة المركبة بطريقة متهورة أو بصورة تشكل خطرا على مستعملي الطريق .
 - ج. قيادة المركبة وهو تحت تأثير الكحول أو أي مخدر يفقده السيطرة على قيادتها .
 - د. محاولة الهرب من مكان حادث ارتكبه .
- هـ. الامتناع عن تقديم ما يثبت هويته لغايات تحرير المخالفة التي ارتكبتها على أن يفرج عنه حال إثبات هويته ما لم تكن المخالفة المرتكبة تستوجب توقيفه .
- كما أجاز القانون لأي فرد من أفراد الشرطة حجز المركبة في أي من الحالات التالية :
1. إذا كانت المركبة غير مسجلة أو أنتهي ترخيصها لمدة تزيد على ستة اشهر أو كأن سائقها غير حاصل على رخصة سوق .
 2. إذا كانت المركبة تسير على الطريق بغير لوحات أو تحمل لوحة أرقام مزورة .
 3. إذا كانت المركبة تنفث الدخان أو تخرج أي مواد أخرى ملوثة وبنسب تتجاوز ما تحدده التعليمات الصادرة لهذه الغاية مع حجز رخصة السائق .
 4. إذا تمت قيادة المركبة على الطريق دون أن تتوفر فيها أي من الوسائل التالية : - جهاز عادم الصوت . - فرامل (مكابح) . - أنوار الطريق الأمامية أو الخلفية ليلا .
 5. إذا اجري على المركبة تعديل أو تبديل جوهري خلافا لأحكام القانون.
- و تبقى المركبة المحجوزة موقوفة عن العمل حتى تتم تسوية أوضاعها بما في ذلك إصلاحها والحصول على الرخص والتصاريح اللازمة لها .
- و أوجبت تعليمات النقاط⁵⁵ لمكرري المخالفات المرورية لسنة 2001 الصادر بموجب المادة 62 من قانون السير المؤقت رقم (47) لسنة 2001 سحب رخص السوق اداريا - بدون الحاجة لقرار المحكمة - في أي من الحالات التالية⁵⁶:

1. إذا وصل مجموع نقاط السائق (16) نقطة و اقل من (20) نقطة لمدة شهرين .
2. إذا وصل مجموع نقاط السائق (20) نقطة و اقل من (24) نقطة لمدة ثلاث اشهر .
3. إذا وصل مجموع نقاط السائق (24) نقطة و اقل من (28) نقطة لمدة أربع اشهر .

⁵⁵النقطة مقياس لمدى جسامة المخالفة أنظر المادة 2 من التعليمات .
⁵⁶أنظر نص المادة (6) من تعليمات النقاط لمكرري المخالفات المرورية .

4. إذا وصل مجموع نقاط السائق (28) نقطة و اقل من (32) نقطة لمدة ستة اشهر .
5. إذا وصل مجموع نقاط السائق أكثر من (32) نقطة تسحب الرخصة لمدة سنة واحدة .
- و تتضاعف عدد النقاط المحددة للمخالفة التي يرتكبها السائق إذا أدت إلى حادث مروري نتج عنه وفاة شريطة صدور قرار قطعي من المحكمة بإدانته .
- و يحق للسائق الذي وصل مجموع نقاطه أكثر من (6) و اقل من (16) نقطة حضور دورة تأهيلية في المعهد المروري أو في المراكز المعتمدة و في هذه الحالة يتم شطب (6) نقاط من مجموع نقاطه على أن يستعمل حقه هذا مرة واحدة في السنة مع تحميله لنفقات الدورة .
- و تشطب نقاط المخالفة التي مضى على تسجيلها مدة سنتين متتاليتين ما لم يصل مجموع النقاط (16) نقطة ، و إذا مضى على السائق مدة سنة كاملة دون تسجيل أي نقطة إضافية من تاريخ آخر مخالفة له يتم شطب النقاط المسجلة بحقه على أن لا يكون مجموع النقاط يستدعي سحب الرخصة .

المسؤولية المدنية الناجمة عن حوادث السير .

يقوم القانون كما ذكرت سابقا بتنظيم سلوك الأفراد و علاقاتهم في المجتمع عن طريق التوفيق بين المصالح و الرغبات المتعارضة و المتشابكة ، فإذا تعذر هذا التوفيق ، عمد القانون إلى تغليب بعض المصالح على بعض ، و هو في ذلك يقرر حقوقا و امتيازات لبعض الأفراد ، و يفرض واجبات على آخرين ، و إذا استعرضنا مضمون كل قاعدة قانونية لوجدناها تقرر حقا و تقرض واجبا أو التزاما .

فالقاعدة التي تقضي بأن الملكية هي حق استعمال شيء ما و التمتع و التصرف به ، تقرر لشخص المالك الحق في أن يستأثر وحده بكل منافع الشيء الذي ترد عليه ملكيته ، و في الوقت ذاته تلزم كل الأشخاص الآخرين باحترام هذه الملكية ، و القاعدة التي تقضي بأن كل فعل يسبب ضررا للغير يلزم من ارتكبه بالتعويض ، تقرر للمضروب حقا في التعويض ، يقابله واجب أو التزام على عاتق مرتكب الضرر بدفع التعويض .

وتقوم المسؤولية المدنية عند الإخلال بالالتزام الذي تفرضه القاعدة القانونية ، و المتمثل بحوادث الطرق عادة بالإخلال باحترام حق الإنسان بالحياة و سلامة جسده و حق الملكية ، و مناطها وجوب تعويض المضرور عما لحقه من ضرر بشقيه المادي وهو الذي يصيب الشخص في ذمته المالية أو في جسده ، و الضرر المعنوي و هو ما يصيب الشخص بشعوره و عاطفته ، و الذي قد يتصل بالضرر المادي كإصابة الجسم بتشويه مصحوب بنقص في القدرة على العمل جراء الحادث ، و قد لا يتصل بالضرر المادي كالألم الذي يصيب ذوي المتوفى في عاطفتهم بسبب فقدان قريبهم نتيجة الحادث .

و قسم القانون المدني المسؤولية المدنية إلى مسؤولية عقدية و أساسها العقد كعقد التأمين و إلى مسؤولية تقصيرية تقوم عند الإخلال بما فرضه القانون من التزام بعدم الإضرار بالغير ، وهي ما يهمننا هنا⁵⁷ .

و المتمثلة بمسؤولية السائق المتسبب بالحادث و مسؤولية المتسبب بالحادث لحفر أو وضع عوائق في الطريق و أساس هذه المسؤولية القاعدة القانونية العامة و التي تقضي بأن كل إضرار بالغير يلزم فاعله ولو غير مميز بضمان الضرر ، وإذا تعدد المسؤولين عن الفعل الضار ، كأن كل منهم مسؤولا بنسبة نصيبه فيه وللمحكمة أن تقضي بالتساوي أو بالتضامن و التكافل فيما بينهم .

ويقدر الضمان في جميع الأحوال بقدر ما لحق المضرور من ضرر وما فاتته من كسب بشرط أن يكون ذلك نتيجة طبيعية للفعل الضار ، و يتناول حق الضمان الضرر الأدبي كذلك ، فكل تعد على

⁵⁷أنظر المواد (269،268،267،266،256) من القانون المدني الأردني .

الغير في حريته أو في سمعته أو في مركزه الاجتماعي أو في اعتباره المالي يجعل المتعدي مسؤولاً عن الضمان ، ويجوز أن يقضى بالضمان للأزواج وللأقربين من الأسرة عما يصيبهم من ضرر أدبي بسبب موت المصاب .

وفرق القانون المدني بين نوعين من الجزاء المدني على المتسبب بالحادث وهما الدية و التعويض
58

1. الدية و هي نوع من الجزاء الذي يدور بين العقوبة و الضمان في الفقه الإسلامي و تكون الدية في الجناية غير المقصودة ولو كان الجاني غير مميز ، على العاقلة (القبيلة) كالقتل الخطأ ، و في الجرائم المقصودة كالقتل العمد تقع الدية على مال الجاني أو وراثته الشرعيين ، فالعاقلة لا تعقل العمد و تستحق الدية للمجني عليه أو وراثته الشرعيين ، و لا تمنع من التعويض عن الضرر الفعلي.

2. التعويض عن الضرر الفعلي الذي يقوم بمواجهة كل من أتى فعلا ضارا بالنفس من قتل أو جرح أو إيذاء ، و إلزامه بالتعويض عما أحدثه من ضرر للمجني عليه أو وراثته الشرعيين أو لمن كان يعولهم ، وحرموا من ذلك بسبب الفعل الضار .

وفي مواجهة كل من اتلف مال غيره أو أفسده و إلزامه بضمان مثله أن كان مثليا وقيمته أن كان قيميا و إذا كان الإلتلاف جزئيا ضمن المتلف نقص القيمة فإذا كان النقص فاحشا فصاحب المال بالخيار أن شاء اخذ قيمة ما نقص وأن شاء ترك المال للمتلف و اخذ تمام القيمة⁵⁹ .
قدمنا في الصفحات السابقة قراءة سريعة للمسؤولية القانونية الناجمة عن حوادث السير في القانون الأردني و التي تمكننا من الانتقال للحديث عن دور القانون بالحد من حوادث السير و خطورتها .

دور القانون في الحد من حوادث السير و خطورتها .
يلعب القانون دورا رئيسيا في الحد من حوادث السير و خطورتها من خلال تنظيم السير على الطرق و معاقبة مخالفات أحكامه لتحقيق الردع العام لأفراد المجتمع و الردع الخاص لمرتكب المخالفة و محاولة منعه من تكرارها مرة أخرى .

و تعرضنا في الصفحات السابقة للمسؤولية القانونية الناجمة عن حوادث السير التي يرتبها القانون الأردني في مواجهة المخالفين لأحكامه و التي يمكن باستعراضها معرفة مدى تحقيق القانون الأردني للردع العام و الخاص و مدى مساهمته في الحد من حوادث السير و خطورتها بالنظر لإحصائيات الأمن العام و إدارة السير و التي تشير إلى ازدياد مستمر في عدد الحوادث و وخامة نتائجها و المتمثلة بازدياد عدد الوفيات و المصابين و ازدياد حجم الأضرار المادية اللاحقة بالأموال

و في تدقيق نصوص القانون الأردني و ما لحق به من تعديل و تشريع مستمر ، نجد أن القانون الأردني بالمقارنة مع قوانين الدول التي تشير إحصائيات الحوادث لديها إلى تناقص عدد حوادث السير و انحسار خطورتها ، و يعد اقصد القانون الأردني من اشد القوانين و أقساها من حيث العقوبة و ملاحقة المخالفين و محاكمتهم .

فقد فرض القانون الأردني عقوبة الحبس و التي لا تطبق في القوانين المقارنة إلا في حالات معينة و ضيقة و عادة متعلقة بتكرار المخالفة و مدى جسامتها و الاستعاضة عنها بتشديد الغرامة و إلزام المحكوم عليه بالعمل لساعات محددة بدون اجر في خدمة المجتمع، و هو ما يمثل الاتجاه الحديث في القانون بخصوص عقوبة الحبس قصير المدة في المخالفات⁶⁰ ، لما تسببه هذه العقوبة من

⁵⁸أنظر المواد (273،274) من القانون المدني الأردني .

⁵⁹أنظر المواد (275،276) من القانون المدني الأردني .

⁶⁰محاضرات في قانون العقوبات للمرحوم الدكتور نائل عبد الرحمن صالح أقيت على طلبه الحقوق في الجامعة الأردنية غير منشورة .

محاذير و جوانب سلبية تتمثل بالأثر النفسي السيئ اللاحق بالمحكوم عليه و تعريضه للبيئة الإجرامية ، و الذي في الأغلب الأعم يكون شخصا سويا غير معتاد على الاحتكاك بالمجرمين و عالم الجريمة ، كما فرض القانون الأردني عقوبة الغرامة لمرتكبي المخالفات المرورية و المنع من قيادة المركبة لفترات معينة لمكرري هذه المخالفات .

وتبنى المشرع الأردني موقف الفقه الإسلامي اتجاه الفعل الضار الناتج عن الحادث ، الذي اشترطت التشريعات الغربية لقيامه ووجوب التعويض عنه توافر خطأ المتسبب ، في حين أن القانون الأردني اكتفى بالضرر كنتيجة للفعل المسبب للحادث ، لوجوب الضمان و التعويض ، و فرض الدية على الجاني و عائلته للمجني عليه و ورثته .

أما موقف القانون الأردني من التامين الإلزامي فقد استقر اجتهاد القضاء الأردني في السابق على إلزام شركة التامين بالتعويض عن كافة الأضرار اللاحقة بالمضروب في حين أن الموقف الحديث للقضاء الأردني هو التوجه لتحميل شركة التامين التعويض عن الأضرار اللاحقة بالمضروب بحدود مسؤولياتها التي بينها نظام التامين الإلزامي ، و إلزام المتسبب بالحادث و مالك المركبة بباقي التعويض .

نقول بأن القانون الأردني كأصل عام يميل إلى التشدد في معاقبة و مساءلة المتسببين بحوادث الطرق بالرغم من بعض الانتقادات التي توجه إلى بعض نصوص القانون و التي تحتاج إلى تعديل و إعادة نظر من قبل المشرع .

و الحقيقة أن عدم نجاعة القانون بالحد من حوادث السير و خطورتها يعود للأسباب مختلفة لا ترتبط بالضرورة بتشدد المشرع في معاقبة و مساءلة المتسببين بالحوادث إنما تعود لأسباب متعددة و أهم هذه الأسباب هي:

1. قفاهة العقوبات الجزائية المفروضة على متسببي الحوادث في قانون العقوبات⁶¹، خصوصا أن القانون أعطى الحق للمحكمة في معظم هذه الجرائم في الاختيار بين عقوبة الحبس و الغرامة و عقوبة الحبس أو الغرامة و التي تقوم المحكمة عادة بالحكم بالحد الأدنى للعقوبة أو بالغرامة فقط و التي تترافق عادة بإسقاط المجني عليه للحق الشخصي .

2. ضعف الثقافة القانونية لدى أفراد المجتمع و عدم الشعور بالزامية القواعد القانونية المتعلقة بتنظيم السير و عدم احترامها و ضعف الإحساس بهذه القواعد و ارتقائها لمصاف القواعد الأدبية أو الدينية ، و هذا ما يلقي على رجال الإعلام و التعليم و رجال الدين واجب تعريف أفراد المجتمع بضرورة احترام القواعد القانونية و دورها في نمو و استقرار المجتمع .

3. تنازل المجني عليه أو ورثته عن الحق الشخصي أمام المحاكم الجزائية .

4. تنازل المجني عليه أو ورثته عن الحق في الدية .

5. تنازل المجني عليه أو ورثته عن الحق في مطالبة المتسبب بالحادث و مالك المركبة عن التعويض عن الأضرار اللاحقة بالمجني عليه أو الورثة و حصر المطالبة بشركة التامين و بحدود مسؤولياتها .

6. ارتكان بعض أفراد المجتمع على عقد التامين الإلزامي و الشامل مما يدفعهم إلى قلة الاحترار و التهور في قيادة المركبات بسبب تحمل شركات التامين للمسؤولية عن أفعالهم ، لكن في الحقيقة أن إعفاء شركة التامين من المسؤولية أو تخفيض حدودها ، و إلزام المتسبب بالحادث و مالك المركبة بالتعويض ، لا يلحق الضرر بالمتسبب أو المالك فقط إنما يلحق الضرر بالمجني عليه أو ورثته بسبب حرمانهم و تفويت مصلحتهم بمطالبة شركة التامين بالتعويض و التي تتمتع بالقوة المادية و

⁶¹أنظر مثلا الجرائم المتعلقة بحماية الطرق العامة و حرية المرور و سلامته و الغرامة المفروضة على مرتكبيها و التي لا تتجاوز الخمسة دنانير .

الاقتصادية و حصر المطالبة بالتعويض بالمتسبب بالضرر و المالك و الذين مهما كانت قدرتهم يبقيان ضعفاء ماديا ، و كأن الأجدى في المشرع أن يلزم شركة التامين بكامل مبلغ التعويض و من ثم السماح لها بالرجوع على المتسبب و المالك بالمبالغ التي أدتها للمحكوم له و التي تزيد عن حدود مسؤولياتها.

7. تهاون المجتمع مع متسببي الحوادث تحت مسمى القضاء و القدر و عدم عمدية الجرائم الناتجة عن حوادث السير و هو ما يخالفه المرحوم الدكتور نائل عبد الرحمن صالح برأيه⁶²، و الذي يعتبر أن مرتكب هذه الجرائم أراد الفعل و لم يرد النتيجة ، أي أن قاطع الإشارة الضوئية الحمراء أراد قطع الإشارة متعمدا ارتكاب المخالفة و لكنه لم يرد دهس أحد المارة أو الاصطدام بمركبة أخرى مما سبب وفاة أحد ركابها ، مع علمه التام و المسبق بأن فعله يقطع الإشارة الضوئية الحمراء قد يؤدي إلى التسبب بحادث سير و يعرض حياته و حياة الآخرين و أموالهم للخطر ، و أن مرتكب مخالفة القيادة بسرعة تزيد عن الحد المقرر و المسموح به أراد ارتكاب المخالفة و لكنه لم يرد قتل أحد المارة عند قطعه للطريق ، مع علمه التام و المسبق بأن سرعته الزائدة لا تمكنه من تفادي أي جسم يظهر أمام المركبة أو التوقف بالوقت المناسب .

ويمكن تلخيص أهم هذه الأسباب بالقول أن ما يحجم دور القانون في الحد من حوادث السير و خطورتها هو تساهل المجتمع مع مرتكبي المخالفات المرورية و عدم رسوخ مبدأ إلزامية القاعدة القانونية في وجدان المجتمع و ضعف الشعور بإثم مرتكبها خصوصا إذا افلتت من العقاب .

⁶²محاضرات في قانون العقوبات ألقيت على طلبة الحقوق في الجامعة الأردنية غير منشورة.

التوصيات :

في ضوء ما تقدم ، وبناتج الدراسة ننقدم بمجموعة من الملاحظات والتوصيات إلى أصحاب القرار والجهات المعنية لعلها تعين على تجاوز الحد من المشكلة والتخفيف من أثارها المروعة .

أولا : أرتبط تقدم الأمم والشعوب على الدوام بدرجة وعي الإنسان وثقافته ومعرفته ، كما ارتبطت هذه العوامل برقي وتقدم السلوك الفردي والجماعي للمجتمعات الإنسانية ، لذا فإن واحدة من أهم المهمات المطروحة على الجهات المعنية للتخفيف من حدة تفاقم المشاكل المرورية في الأردن توفير برامج وخطط توعوية وتثقيفية وتعليمية تشمل كافة المواطنين على اختلاف أعمارهم ومواقعهم من خلال كافة الوسائل الإعلامية والإعلانية المختلفة وعبر المؤسسات المختلفة بما فيها الجامعات والمدارس والكليات والمعاهد ، وعقد ندوات ومحاضرات ودورات وورش عمل وخاصة في التجمعات البشرية وتوزيع نشرات ومتابعة الصحف المحلية وكافة الوسائل الإعلامية بتخصيص مساحات لنشر الثقافة المرورية والتحذير من مخاطر بعض الممارسات الخاطئة والتذكير بالعقاب والعواقب التي تترتب على المخالفات والأخطاء التي يرتكبها السائق ووضع إشارات توعوية عند المواقع الهامة والحساسة والتذكير بأداب وأخلاقيات استخدام المركبات .

ثانيا : تفعيل مواد القوانين التي تحكم العلاقة بين المواطن والجهات القضائية والرسمية بما لا يسمح بتجاوز هذه القوانين والأنظمة تحت أي ظرف أو أي اعتبار خاصة التدخل بقرارات المحاكم في قضايا الوفاة الناتج عن حوادث السير ولا سيما بعد تنازل أهل المصاب عن الحقوق الشخصية والتنازل عن التعويض في بعض الأحيان ، والتهاون مع مسببي هذه الحوادث بدعوى قدرية الحادث وعدم عمدية الجرائم الناتجة عنها مما يجب معه إعادة النظر في قانون العقوبات وبعض قوانين السير .

ثالثا : تشديد الرقابة من قبل الجهات المعنية على المركبات وسلامتها على الطرقات والتأكد من صلاحيتها من حيث الميكانيك والإطارات والأضواء والمساحات والعوادم وكل ما تعلق بالمركبة .

رابعا : على أمانة عمان الكبرى وكافة البلديات القيام بدوريات منتظمة للتأكد من سلامة الطرق وصلاحيتها والرقابة الصارمة على التزام المتعهدين بالمواصفات التي تقررها هذه الجهات والتأكد بأن العمل قد تم إنجازه بشكل سليم وخاصة ما تعلق بمنسوب أغطية المجاري الصحية أو الرقع الإسفلتية والتزام أصحاب المنازل بإعادة الطريق بالشكل المناسب بعد الانتهاء من حفريات التمديدات الصحية والمياه، ومخالفة المتعهدين وبدون تهاون لكل من يلقي بمواد البناء على الأرصفة والشوارع العامة وإلاء الطرق الفرعية الاهتمام اللازم من صيانة وأرصفة وشواخص إرشادية وتعليمات مرورية .. الخ والاهتمام بالأرصفة وتوسيعها في بعض المناطق وخاصة تلك التي تحتلها الأشجار وصيانتها المستمرة وكذلك الاهتمام بالخطوط التي تحدد المسارب والاتجاهات على الطرقات وتجديدها المستمر والعمل على إنارة الشوارع التي تفتقد إلى هذه الخدمة وخاصة في

مداخل المدن وفي الشوارع الفرعية واستخدام المطبات المعروفة في الدول الأوروبية وتوضيح الإشارات التحذيرية سواء على جوانب الطرق أو على المطب نفسه ووضع الإشارات التحذيرية اللازمة عند الحفر التي تكون تحت الصيانة أو بصدد صيانتها ومتابعات هذه الحفر التي تمتلئ بها الشوارع ولا سيما بعد فصل الشتاء ، فقد أكدت الدراسة أن 16,4 % من مجموع الحوادث التي تسببها عيوب الطرق كانت نتيجة المطبات والحفر * والعمل على متابعة وصيانة مجاري مياه الأمطار والتأكد من صلاحية تصريفها لمنع تجمع المياه .

خامسا : أكدت الدراسة التي أعدها المعهد المروري أن 76,37 % من الحوادث المرورية التي تسببت نتيجة تصرفات المشاة كانت عند عبور الشوارع ، وهذا يعني أن على أمانة عمان الكبرى والبلديات في المدن أن تسعى لمزيد من إنشاء الجسور والأنفاق للمشاة لعبور الشوارع أو وضع إشارات ضوئية خاصة بالمشاة تدار أوتوماتيكيا عند ممرات المشاة وضرورة استخدام المواطن لهذه الممرات ولأهمية تقييد السائقين بخطوط المشاة وضرورة تخفيض السرعة لدى الاقتراب منها واحترام أحقية المشاة في عبور الشوارع، على أن يصاحب ذلك حملات توعية لأهمية ذلك .

سادسا : تفعيل السجل المروري للسائقين في دائر السير وتطبيق العقوبات على الأشخاص الذين تزداد عدد النقاط في سجلاتهم.

سابعا : تلجأ بعض الدول بمنح بعض المواطنين من الحاصلين على رخصة السوق لسنوات طويلة (يحددها القانون) ولم يرتكبوا مخالفات طوال هذه المدة وسجلاتهم نظيفة لقب رجل سير شرف ويكونوا في خدمة المجتمع، يحق لهم إجازة تحرير مخالفات سير بحق المخالفين وخاصة في المواقع التي لا يتوفر بها رجال مراقبة السير، وتعامل هذه المخالفات وفق القانون

ثامنا : إن تزايد أعداد المركبات وتزايد السكان لم يعد يتناسب مع مسافات الطرق ومواصفاتها الراهنة ، وبات من الأهمية إيجاد الوسائل لتوسيع شبكة الطرق وحلّ المشاكل الفنية والتنظيمية التي يعاني البعض منها .

تاسع : إن تعدد وتنوع المشاكل التي تتسبب في حوادث السير وتعدد الحركة المرورية لأسباب مختلفة ونتيجة تعدد الجهات المسؤولة عن جوانب هذه المشكلات ، فإنه بات من الضروري العمل على إيجاد صيغة تنظيمية مركزية كمجلس أعلى أردني يعنى بالسلامة على الطرق يتمتع بصلاحيات واسعة لوضع المقترحات والحلول القانونية والعملية للتخفيف من حدة هذه المشكلة.

عاشرا : لا زالت مشكلة التقاطعات والمنافذ والأولوية في الميادين (الدواوير) بدون حلّ رغم أنها تشكل واحدة من المناطق الخطرة حيث تشير الإحصائيات إلى أنه خلال 8 شهور من العام 2003 سجلت 518 حادثا فقط على دوار الداخلية والمدينة الرياضية والدوار السابع ، مما يتطلب معه إيجاد حلول ناجعة لتفاهم هذه المشكلة ، ولا ندري لماذا لا تستخدم الإشارات الضوئية عند الميادين كما هو معمول به في معظم الدول الأوروبية وبعض الدول العربية .

حادي عشر : شكلت وما تزال الحافلات المتوسطة لنقل الركاب مشكلة مؤرقة لعددها الكبير ولطبيعة السائقين الذين يجلسون خلف عجلة القيادة المطاردين للريح والحاصدين للأرواح لذا أطلق عليها الناس " النعوش الطائرة " وقد سجلت الطرق التي تسير عليها خاصة ما بعد دوار الداخلية أعلى نسبة حوادث في الأردن ولا بد والحالة هذه إيجاد حل جذري ينهي المآسي على هذه الطرق إما بتحويل خط سيرها أو إيجاد الطرق البديلة إضافة إلى تشديد الرقابة الصارمة على حركة هذه المركبات وتمييزها بارتفاع كلفة المخالفات وتحديد سرعتها على الطريق .

ثاني عشر : لا ندري ما يمنع التزام الحافلات بالمواقف المخصصة لتوقفها ونقل الركاب وتحديد أوقات وصولها وانطلاقها عند المواقف المحددة فمعظم دول العالم تفعل ذلك .

ثالث عشر : لا زالت المركبات الصفراء (التاكسي) تشكل عائقا في معظم شوارع العاصمة بسبب عددها الكبير وعدم إنتظام حركتها وفق أسس تحددها إما أمانة العاصمة أو دائرة السير بحيث يتوفر

لها مواقف يستطيع المواطن الوصول إليها وهو أمر معمول به في أوروبا ودول العالم المتمدين ، فاستمرار دوران هذه المركبات إضافة إلى الأكلاف التي تذهب هدرا من وقود واستهلاك للمركبة والطريق ونفث العوادم وتأثيرها على البيئة وعرقلة السير ، فإنها بحركتها هذه تزيد من نسبة إمكانية تعرض المواطنين للحوادث، والمركبات إلى التصادم والخسائر المادية .

رابع عشر : تشير الدراسة التي أعدها د. صلاح الدين محمد من جامعة أسيوط ونشرتها صحيفة الشرق الأوسط (2004 / 2 / 15) أن الأخطار المرتبطة باستخدام الهاتف الخليوي تأتي في مقدمة حوادث الطرق، موضحاً ان معظم حوادث المرور تقع أثناء انشغال السائقين بالحديث بالهاتف الجوال لأنهم لا يستطيعون منع السيارة من الانحراف خارج مسارها أو إيقافها بسرعة عند الضرورة، مؤكداً أن السائقين شأنهم شأن بقية الناس حيث يؤدي استخدام الجوال والتحدث من خلاله مع آخرين أثناء قيادة السيارة إلى خفض رد الفعل بنسب تصل إلى 50 بالمائة، حيث رصدت الدراسات العلمية ان التحدث عبر الجوال أثناء القيادة سواء أكان ممسوكاً باليد أو عبر السماعات الخارجية، فإن ذلك يعد أكثر خطراً على القيادة من شرب الكحوليات. ويضيف أن هناك تشويشا ينتج عن الجهاز ويؤثر سلباً على المكونات الإلكترونية للأجهزة في المركبات الحديثة نتيجة التلوث الكهرومغناطيسي .

المراجع :

1-تشير الدراسة التي أعدها أمجد الخضيرى استكمالاً لمتطلبات درجة الماجستير في الجامعة الأردنية عن دراسة علاء البكري 1997 استناداً إلى تقديرات منظمة الصحة ، أن العالم يفقد سنويا حوالي 700 ألف شخص بسبب حوادث السير ، وأن ثلثي هذا العدد من نصيب الدول النامية ومنها الدول العربية . وأن لكل 10.000 مركبة في الدول المتقدمة توقع ما دون خمسة وفيات ، في حين في الدول الأخرى تصل إلى ما يزيد عن 80 حالة وفاة لنفس العدد من المركبات . أمجد الخضيرى ، وفيات حوادث المرور في الأردن 1997 ، رسالة ماجستير غير منشوره ، الجامعة الأردنية ، ص 12.

2- صحيفة الرأي ، 6/1/2004 ، ص الصفحة الأولى من الجزء الثاني .

3 - اقدم إحصاء متوفر ، ويشمل السكان الأردنيين وغير الأردنيين عام 1994 .

4-امجد الخضيرى ، وفيات حوادث المرور في الأردن 1997، مرجع سابق ، ص 10.

5-أنظر الجدول رقم (4)مقارنه لبعض الدول العربية لعام 2001 ، مرجع سابق ، ص (7) ، والدول العربية هي البحرين ، الجزائر ، السعودية ، مصر ، سوريا ، العراق ، الكويت ، ليبيا ، تونس .

6- جدول رقم (2) بعض المؤشرات للحوادث المرورية ونتائجها خلال (1993 _ 2002)،

حوادث المرور في الأردن، مرجع سابق ، ص (4)

- 7- دور الناقل بالحد من حوادث الطرق 1/2 ، مجلة طريق السلامة ، العدد 73 ، الجمعية الأردنية للوقاية من الحوادث ، الأردن ، ص 12
- 8- جدول (2) بعض المؤشرات للحوادث المرورية ونتائجها خلال (1993 – 2002)
- 9- أنظر جدول (3) مقارنة دوليه لعام (2001) ، تقرير حوادث المرور في الأردن (2002) ، المعهد المروري الأمن العام ، 2003 ص 5
- 10- مصباح زياب ، القضاء ودوره بالحد من حوادث الطرق ، مجلة طريق السلامة ، العدد 73 ، الجمعية الأردنية للوقاية من الحوادث ، الأردن ، ص 4 .
- 11 - أنظر جدول (44) مخالفات السائقين المرورية ونوعها ، المرجع السابق ، ص 50 .
- 12- أنظر جدول (39) السائقين المشتركين في الحوادث المرورية والفئة العمرية والجنس ، 2002 ، المرجع السابق ، ص 45 .
- 13- سجلت الأيام العشرة الأولى لتركيب كاميرات الرقابه في عام 2004 فقط عند إشارتين ضوئيتين 6 آلاف مخالفة يتجاوز الاشاره الضوئيه ، طارق مصاروه ، صحيفة الرأي ، 2004/4/27 ، الصفحه الاخيره من الجزء الثاني .
- 14- أنظر جدول رقم (44) مخالفات السائقين المرورية ونوعها ، حوادث المرور في الأردن 2002 ، مرجع سابق ، ص (50).
- 15- راجع ورقة محمد أحمد النابلسي ، علاقة السير بنشويه الدفاعات النفسيه ، مقدمة إلى مؤتمر حوادث السير ، الكويت ، آذار ، على موقع <http://psychiatre-naboulsi.com/index.html>
- 16- جدول (5) الحوادث المرورية ونوع الحادث 2002 ، المرجع السابق ، ص (9)
- 17- للاطلاع على مقارنة اخطاء السائقين المشتركين في حوادث السير من عام (1998 _ 2002) راجع جدول (74) ، المرجع السابق ، ص (75) .
- 18- أنظر جدول 12 الحوادث المرورية وشكل التقاطع ، مرجع سابق ، ص 15
- 19 _ جدول رقم (41) أعداد أخطاء السائقين المشتركين في الحوادث المرورية ، حوادث المرور في الأردن 2002 ، مرجع سابق ، ص 47
- 20- جدول رقم (15) الحوادث المرورية وموقع الحادث ، مرجع سابق ، ص
- 21- أخطاء السائقين المشتركين في الحوادث المرورية (1998-2002) ، مرجع سابق ، ص 75
- 22- طارق مصاروه ، حوادث السير والنقل العام وأشياء أخرى ، صحيفة الرأي ، 17/1/2004 ، ص 16
- 23- أنظر جدول (9) الحوادث المرورية ومديريات الشرطة، عام 2002 ، مرجع سابق ، ص 13
- 24- جدول (14) الحوادث المرورية وحدود السرعة المقررة ، مرجع سابق ، ص 17 ، جدول (27) المصابين وحدود السرعة المقررة ، ص 31
- 25- جدول (39) السائقين المشتركين في الحوادث والفئة العمرية والجنس ، مرجع سابق ، ص 45
- 26- جدول (46) المركبات المسجلة في الأردن لغاية 2002 وصفة تسجيل اللوحة، مرجع سابق ص 52 ، جدول (50) المركبات المشتركة في الحوادث المرورية وصفة تسجيل اللوحة ، ص (50)
- 27- جدول (45) المركبات المسجلة في الأردن لنهاية 2002 وفئة المركبة ، المرجع السابق ، ص 52 ، جدول (48) المركبات المشتركة في الحوادث المرورية وفئة المركبه ، ص 53 .
- 28- حوادث المرور في الأردن ، مرجع سابق ، ص (د) .
- 29- جدول (42) المصابين في الحوادث المرورية وأخطاء السائقين ، مرجع سابق ، ص 48
- 30- الجدول 38 المصابين في حوادث المشاة وتصرفاتهم ، المرجع السابق ، ص 43

- 31- جدول 77 ، تصرفات المشاة في الحوادث المرورية (1998-2002) ، مرجع سابق ، ص 77
- 32- أنظر جدول 28 المصابين ومستعملي الطريق ، مرجع سابق ، ص 31 .
- 33- جدول (32) المصابين في حوادث المشاة والفئة العمرية وجنس المصاب ، مرجع سابق ، ص 36
- 34- جدول (37) حوادث المشاة ودرجة الاضائه 2002 ، المرجع السابق ، ص 42 .
- 35- جدول (33) حوادث المشاة والوقت 2002 ، مرجع سابق ، ص 38
- 36- جدول رقم (34) حوادث المشاة وأيام الأسبوع ، مرجع سابق ، ص 39
- 37- جدول رقم (36) حوادث المشاة ومدى إصابات الشرطة ، مرجع سابق ، ص 51
- 38- حوادث المرور في الأردن 2002 ، مرجع سابق ، بدون رقم .
- 39- أنظر جدول (76) عيوب الطريق (1998 _ 2002) مرجع سابق ، ص 76
- 40- جدول (76) عيوب الطريق (1998 _ 2002) ، مرجع سابق ص 76
- 41- نزار العابدي ، تحديد وتحليل ومعالجة المواقع الخطرة على الطرق ، ندوة المواقع الخطرة على الطرق ، 2003/7/14 ، جمعية الطرق الاردنية ووزارة الاشغال والجمعيه الاردنيه للوقايه من حوادث الطرق ، ص 3
- 42- صحيفة الرأي ، 2 شباط ، 2004 ، العدد 12197 ، ص 47 .
- 43- صحيفة الرأي ، 19/1/2004
- 44- تقرير حوادث المرور في الأردن 2002 ، مرجع سابق ، بدون رقم .
- 45- جدول (53) ، جدول (75) عيوب المركبات المشتركة في الحوادث المرورية ، 2001 – 2002 ، ص 59 ، ص 76
- 46- قسم المشرع الأردني الجرائم إلى مخالفات و جنح و جنایات.
- 47- أنظر المادة رقم (42) من قانون السير الأردني رقم (47) لسنة 2001 ، و المادة رقم (343) من قانون العقوبات الأردني .
- 48- أنظر المادة رقم (42) من قانون السير الأردني رقم (47) لسنة 2001 ، و المادة رقم (344) من قانون العقوبات الأردني .
- 49- أنظر نص المادة (459) من قانون العقوبات .
- 50- أنظر نص المادة (460) من قانون العقوبات .
- 51- أنظر نصوص المواد (45،46،51) من قانون السير .
- 52 - مقياس لمدى جسامة المخالفة أنظر المادة (2) تعليمات النقاط لمكرري المخالفات المرورية لسنة 2001
- 53- أنظر نص المادة (47) من قانون السير .
- 54- أنظر نص المادة (48/أ) من قانون السير .
- 55- النقطة مقياس لمدى جسامة المخالفة أنظر المادة 2 من التعليمات .
- 56- أنظر نص المادة (6) من تعليمات النقاط لمكرري المخالفات المرورية .
- 57- أنظر المواد (269،268،267،266،256) من القانون المدني الأردني .
- 58- أنظر المواد (274،273) من القانون المدني الأردني .
- 59- أنظر المواد (276،275) من القانون المدني الأردني .
- 60- محاضرات في قانون العقوبات للمرحوم الدكتور نائل عبد الرحمن صالح أقيت على طلبه الحقوق في الجامعة الأردنية غير منشورة .
- 61- أنظر مثلا الجرائم المتعلقة بحماية الطرق العامة و حرية المرور و سلامته و الغرامة المفروضة على مرتكبيها و التي لا تتجاوز الخمسة دنانير .

62- محاضرات في قانون العقوبات ألقيت في كلية الحقوق ، الجامعة الأردنية .