**اقتراح خطة وطنية للسلامة المرورية في لبنان**

[**العدد 65 - تموز 2008**](https://www.lebarmy.gov.lb/ar/content/65-d)

**اقتراح خطة وطنية للسلامة المرورية في لبنان**   
إعداد: زياد مخايل عقل - هاني نسيم قبيسي   
رئيس "يازا إنترناشيونال" - مدير برنامج تحسين السائق – يازا

**مقدمة**

إن استفحال معضلة حوادث السير بشكل خطير، ورزوح معظم المجتمعات تحت عبئها الثقيل، أثارا مخاوف الدول المتطوِّرة منذ عقود مضت، وكثير من الدول الناميةً في ما بعد، ما دفعها للعمل الجدي لتأمين السلامة المرورية لديها وجعلها من أولوياتها الوطنية. وقد أثمرت جهود الدول المتقدِّمة نجاحات كبيرة في خفض نسبة إصابات المرور نتيجة اعتمادها خططًا استراتيجية إصلاحية علمية، بينما بقيت الدول النامية تتخبَّط ما بين تحقيق بعض التقدُّم في هذا الشأن وبين الفشل الذريع لأسباب عديدة مختلفة.

**حوادث المرور: مشكلة عالمية خطيرة**

يسقط حول العالم سنوياً حوالى 1.200.000 قتيل، وأكثر من 40 مليون جريح معظمهم من الشباب نتيجة لحوادث المرور التي للدول النامية النصيب الأكبر منها[[1]](https://www.lebarmy.gov.lb/ar/content/%D8%A7%D9%82%D8%AA%D8%B1%D8%A7%D8%AD-%D8%AE%D8%B7%D8%A9-%D9%88%D8%B7%D9%86%D9%8A%D8%A9-%D9%84%D9%84%D8%B3%D9%84%D8%A7%D9%85%D8%A9-%D8%A7%D9%84%D9%85%D8%B1%D9%88%D8%B1%D9%8A%D8%A9-%D9%81%D9%8A-%D9%84%D8%A8%D9%86%D8%A7%D9%86" \l "_edn1" \o ")، ما يسبِّب معاناة إنسانية أليمة وخسارة مادية باهظة تُقدر بأكثر من 65 مليار دولار أميركي سنوياً! هذا الأمر شكل ولأول مرة، صحوة عالمية كبرى تمثلت بالنداء الذي وجَّهته منظمة الأمم المتحدة إلى جميع الدول، بشخص أمينها العام آنذاك السيد كوفي أنان عبر القرار الرقم 57/309 بتاريخ 22/5/ 2003 الذي حثَّ فيه سائر الأمم على ضرورة تضافر جهودها والعمل فوراً لوضع حدٍّ لهذه المعضلة العالمية الخطيرة المتفاقمة[[2]](https://www.lebarmy.gov.lb/ar/content/%D8%A7%D9%82%D8%AA%D8%B1%D8%A7%D8%AD-%D8%AE%D8%B7%D8%A9-%D9%88%D8%B7%D9%86%D9%8A%D8%A9-%D9%84%D9%84%D8%B3%D9%84%D8%A7%D9%85%D8%A9-%D8%A7%D9%84%D9%85%D8%B1%D9%88%D8%B1%D9%8A%D8%A9-%D9%81%D9%8A-%D9%84%D8%A8%D9%86%D8%A7%D9%86" \l "_edn2" \o ").

**حوادث المرور: مشكلة إقليمية كبرى**

على صعيد العالم العربي، هناك حوالى 40.000 قتيل وأكثر من مليون جريح يسقطون على الطرق سنوياً[[3]](https://www.lebarmy.gov.lb/ar/content/%D8%A7%D9%82%D8%AA%D8%B1%D8%A7%D8%AD-%D8%AE%D8%B7%D8%A9-%D9%88%D8%B7%D9%86%D9%8A%D8%A9-%D9%84%D9%84%D8%B3%D9%84%D8%A7%D9%85%D8%A9-%D8%A7%D9%84%D9%85%D8%B1%D9%88%D8%B1%D9%8A%D8%A9-%D9%81%D9%8A-%D9%84%D8%A8%D9%86%D8%A7%D9%86" \l "_edn3" \o ")، أي ما يُعادل مجموع سكان دولتين عربيتين معاً هما قطر والبحرين، هذا عدا عن الخسارة المادية المقدرة بحوالى 2.5% من الناتج القومي العام بما فيها عائدات البترول.

**حوادث المرور: مأساة لبنانية متفاقمة**

أما في لبنان، فمأساة المرور كبيرة ومميَّزة وتتعاظم بوتيرة سريعة تدعو إلى القلق العميق حيث أصبحت الطرق كساحات القتال يسقط فيها القتلى والجرحى بالجملة والمفرَّق على مدار الساعة في ظل غياب شبه كامل للسلطات المسؤولة وإخفاقها في تطبيق قانون السير بشكل فاعل وإيجاد الحلول المناسبة!

**إجراء دراسة علمية للوضع المروري في لبنان**

أجرت مؤسسة "Sweroad" السويدية المتخصِّصة في السلامة المرورية العام 2004 دراسة علميّة مجانية للوضع المروري في لبنان بإشراف وزارة الأشغال العامة والنقل، وأصدرت على ضوء الدراسة تقريراً مفصلاً تم فيه تحديد الخلل ومواطن النقص وإعطاء الحلول المناسبة لهذ الوضع.

بناءً على نتائج هذا التقرير تبيَّن:

- أن العدد الحقيقي لعدد ضحايا حوادث السير في لبنان مرتفع جداً وآخذ بالازدياد بوتيرة متسارعة - لقد أحصت "يازا" سقوط أكثر من 870 قتيلاً و11400 جريح العام 2007 معظمهم من الشباب، وهذه الأرقام هي تقريباً ضعف ما كانت عليه العام 2004![[4]](https://www.lebarmy.gov.lb/ar/content/%D8%A7%D9%82%D8%AA%D8%B1%D8%A7%D8%AD-%D8%AE%D8%B7%D8%A9-%D9%88%D8%B7%D9%86%D9%8A%D8%A9-%D9%84%D9%84%D8%B3%D9%84%D8%A7%D9%85%D8%A9-%D8%A7%D9%84%D9%85%D8%B1%D9%88%D8%B1%D9%8A%D8%A9-%D9%81%D9%8A-%D9%84%D8%A8%D9%86%D8%A7%D9%86" \l "_edn4" \o ").

- أن الخسارة المادية العامة لعام 2004 قُدِّرت بأكثر من مليار دولار أميركي[[5]](https://www.lebarmy.gov.lb/ar/content/%D8%A7%D9%82%D8%AA%D8%B1%D8%A7%D8%AD-%D8%AE%D8%B7%D8%A9-%D9%88%D8%B7%D9%86%D9%8A%D8%A9-%D9%84%D9%84%D8%B3%D9%84%D8%A7%D9%85%D8%A9-%D8%A7%D9%84%D9%85%D8%B1%D9%88%D8%B1%D9%8A%D8%A9-%D9%81%D9%8A-%D9%84%D8%A8%D9%86%D8%A7%D9%86" \l "_edn5" \o ")، وهذا طبعاً يشكِّل كارثة وطنية كبرى لبلد بحجم لبنان، ويُعتبَر نكبة إجتماعية واقتصادية إضافية تستدعي من الجميع، رسميين وغير رسميين، النهوض دفعة واحدة لوضع حد لهذا الوضع الخطير.

من الواضح إذاً أن هناك معضلة مرورية كبرى في لبنان لوجود خلل مزمن يجعلها تتفاعل وتتفاقم مع الوقت بشكل خطير.

هذا الخلل يتمثل بالآتي:

* عدم إيلاء المسؤولين السلامة المرورية الاهتمام اللازم.
* عدم وجود رؤى أو خطط علمية لحلول مستقبلية.
* قِدَم عهد قانون السير الحالي وعدم تطبيقه كما يجب.
* تعدد مرجعيات المرور وضعف قرارها وافتقارها إلى الموازنات اللازمة.
* الفساد الشامل المستشري وخصوصًا من ناحية تسييس الأمور.

إزاء هذا الوضع الخطير لا بد من اقتراح خطة وطنية استراتيجية لمعالجة مشكلة حوادث السير في لبنان تعتمد على خبرات الدول المتطوِّرة، وعلى توصيات التقرير السويدي الذي يطالب الجهات والوزارات المعنيَّة باتخاذ قرارات أساسية تتبنَّى وترعى معالجة مسألة السلامة المرورية اللبنانية من كل جوانبها ضمن فترة زمنيَّة محدَّدة.

**الفصل الأول**

**ضرورة وجود قرار سياسي حول أهمية السلامة المرورية**

من المهم جداً وضع مسألة السلامة المرورية في لبنان في أعلى سلم أولويات المسؤولين، وجعلها شغلهم الشاغل وهاجسهم اليومي الأمر الذي لا يمكن تحقيقه إلا عبر إقناع سائر المسؤولين المعنيين من أعلى هرم المسؤولية إلى أسفله بالوسائل شتى بما فيها وسائل الضغط الشعبي، وعبر المجلس النيابي وشخصياته البارزة وكل مرجعية مؤثرة في المجتمع، ومن خلال حملات التوعية ووسائل الإعلام على اختلافها، وعبر تحقيق مطالب الجمعيات الأهلية والدولية وتوصياتها.

إنّ السلامة في المرور هي مسألة سياسية غالباً ما تنطوي على تجاذبات بين سائر قطاعات المجتمع. فعلى سبيل المثال، إن تحسين حقوق مستعملي الطريق المعرَّضين للخطر قد تنطوي على معارضة من مناصري زيادة السفر المؤلَّل. وغالباً ما يكون هناك عدم وضوح بالنسبة إلى الدور الحقيقي لمسؤوليات الحكومة على الصعيد المحلي والإقليمي والدولي. وهذا من شأنه أن يعيق التأييد السياسي الفعَّال المستمر[[6]](https://www.lebarmy.gov.lb/ar/content/%D8%A7%D9%82%D8%AA%D8%B1%D8%A7%D8%AD-%D8%AE%D8%B7%D8%A9-%D9%88%D8%B7%D9%86%D9%8A%D8%A9-%D9%84%D9%84%D8%B3%D9%84%D8%A7%D9%85%D8%A9-%D8%A7%D9%84%D9%85%D8%B1%D9%88%D8%B1%D9%8A%D8%A9-%D9%81%D9%8A-%D9%84%D8%A8%D9%86%D8%A7%D9%86" \l "_edn6" \o ").

إن المطلوب هو التغيير في طريقة تعاطي الدولة مع موضوع تصادمات الطرق، ولو أن صانعي القرار يعون أكثر الفوائد التي يمكنهم جنيها من وراء جعل السلامة المرورية أولوية، لأمكن إنقاذ الكثير من الأرواح على الطرق!

**الفصل الثاني**

**خطة (6E)  العلمية الاستراتيجية**

إن المبدأ الأساسي لهذه الخطة الاستراتيجية هو في نظرية (6E) التي تربط معالجة "مسألة السلامة على الطرق" بستة عناصر متزامنة مع عدم التفريط بأي منها لأن أي خلل في أحدها يؤدي إلى نتائج سلبية على الوضع العام وعلى الاستراتيجية الوطنية لمعالجة قضية حوادث السير[[7]](https://www.lebarmy.gov.lb/ar/content/%D8%A7%D9%82%D8%AA%D8%B1%D8%A7%D8%AD-%D8%AE%D8%B7%D8%A9-%D9%88%D8%B7%D9%86%D9%8A%D8%A9-%D9%84%D9%84%D8%B3%D9%84%D8%A7%D9%85%D8%A9-%D8%A7%D9%84%D9%85%D8%B1%D9%88%D8%B1%D9%8A%D8%A9-%D9%81%D9%8A-%D9%84%D8%A8%D9%86%D8%A7%D9%86" \l "_edn7" \o "). وقد سُميت بنظرية (6E) لأن عناصرها الستة تبدأ بحرف "E" باللغة الإنكليزيّة، وهي:

| **الهندسة ( في بناء الطرق وتطوير المركبات)** | Engineering |
| --- | --- |
| **التطبيق** (لقانون سير متطِّور بشكل مستمر وحازم من دون تمييز) | Enforcement |
| **التثقيف** (للمجتمع وتضمين هذه الثقافة مناهج المدارس والجامعات) | Education |
| **الطورائ**(إنشاء جهاز متطوِّر وفاعل لإنقاذ الجرحى على الطرق) | Emergency |
| **التقييم** (قبل وبعد، لكل من عملية الإصلاح وحملات التوعية) | Evaluation |
| **التشجيع** (لعناصر النجاح ومعاقبة الفاسدين والمسؤولين عن الفشل) | Encouragement |

الفقرة الأولى: الهندسة (Engineering)

تُقسَم الهندسة في هذا الإطار إلى قسمين:

* هندسة الطرق.
* هندسة الميكانيك.

**نبذة أولى ـ هندسة الطرق****[[8]](https://www.lebarmy.gov.lb/ar/content/%D8%A7%D9%82%D8%AA%D8%B1%D8%A7%D8%AD-%D8%AE%D8%B7%D8%A9-%D9%88%D8%B7%D9%86%D9%8A%D8%A9-%D9%84%D9%84%D8%B3%D9%84%D8%A7%D9%85%D8%A9-%D8%A7%D9%84%D9%85%D8%B1%D9%88%D8%B1%D9%8A%D8%A9-%D9%81%D9%8A-%D9%84%D8%A8%D9%86%D8%A7%D9%86" \l "_edn8" \o ")**

إن شبكات الطرق تُعتبر استثمارات طويلة الأجل تُنفذ لكي تدوم لأجيال قادمة لخدمة المواطن، وما لم يُعتمَد في  بنائها وصيانتها أساليب ومصطلحات علمية ذات مواصفات عالمية للسلامة، فإن نتائجها تكون غير مرضية. هناك جهات عديدة  في لبنان معنيّة بتطوير السلامة في قطاع هندسة الطرق، وهي:

* مجلس النواب.
* وزارة الأشغال العامة والنقل.
* مجلس الإنماء والإعمار.
* البلديّات.

في لبنان، هناك مفهوم اجتهادي خاطئ لهندسة الطرق لا يعتمد على المفهوم العلمي! على سبيل المثال، تُستخدم كلمة "شق الطريق" عند استحداث طريق جديد، لكن المصطلح الصحيح هو "بناء الطريق" لأن الطريق هو كالبناء مكوَّن من مجموعة كبيرة من العناصر، وتُستخدم في تنفيذه مجموعة من البرامج الهندسية المتكاملة القادرة على إنتاج تصميم كامل لعناصره الهندسية كالتقاطعات ومختلف المنشآت التابعة لها، وعلى استخدام نتائج المسح الحقلي ونتائج الدراسات المرورية والهيدرولوجية ودراسات التربة لتشكل أساساً للتصميم، ويمكن تلخيصها كالآتي:

* أعمال التصميم والرفع المساحي.
* تحويل نتائج الرفع المساحي للموقع إلى خرائط طبوغرافية موضحة عليها خطوط تساوي الإرتفاعات "الكونتورات".
* تصميم المسقط الأفقي للطريق وحرم الطريق مع الأخذ بالاعتبار مجمل العناصر التصميمية التي تتحكَّم بهذا المسقط مثل مسافة الرؤية والسرعة التصميمية وملكيات الأراضي المجاورة للطريق.
* تصميم المنحنيات الأفقية الدائرية والمركَّبة والانتقالية وحساب عناصرها الهندسية.
* تصميم المقطع الطولي للطريق والمنحنيات الرأسية الواصلة بين الاستقامات مع مراعاة الميول الطولية للطريق ومسافة الرؤية ومواقع نقاط التحكم الثابتة مثل الأنفاق والجسور والعبّارات ومداخل الفعاليات المجاورة للطريق.
* تصميم المقاطع العرضية للطريق مع مراعاة الميل العرضي المسموح، وحدود حرم الطريق والاعتبارات الهندسية الأخرى كافة.

تقييم شبكات الطرق وإدارتها وصيانتها:

تعتبر عملية تقييم طبقات رصف شبكات الطرق من أهم عناصر الصيانة، وهي تحتاج إلى أجهزة ذات تقنية متقدِّمة لتقييم أداء طبقات الرصف الإنشائي والوظيفي والسلامة. وتلك الأجهزة هي:

* جهاز تقييم وعورة الطريق.
* جهاز قياس الاحتكاك بسطح الطريق.
* جهاز الحمل الساقط لإجراء التقييم الإنشائي.

يجب أن تصمَّم طبقات الرصف المرنة والصلبة في مختلف المناطق اعتماداً على آخر الأدلة والتوصيات العالمية. ويَسمح توافر المهندسين الخبراء والمختبر المتخصِّص والتعاون المستمر مع مراكز البحث بتقديم الحلول الفنية المتميزة.

كما يجب أن يكون المقاول قادراً على حل المشاكل المتعلِّقة بتحدِّيات تحقيق المواصفات، حيث يُقدِّم برامج مدروسة للسيطرة على مشاكل معيَّنة. كما يجب أن تكون المراقبة فعَّالة عند التنفيذ من ناحية سلامة تشغيل الأجهزة والمعدات المناسبة وبرامج تدريب الجهاز الفني في مجالات مُحددة في إطار هندسة الطرق.

الخطوات الأساسية لتحسين هندسة وسلامة الطرق:

* السعي إلى توحيد المواصفات والمصطلحات والقوانين والتشريعات الخاصة بتصميم الطرق.
* اعطاء السلامة العامة أهمية كبرى في أعمال تخطيط الطرق وتصميمها وتنفيذها وصيانتها وتشغيلها.
* تشجيع البحث العلمي وإعداد الدراسات لتطوير شبكات الطرق وتحسين أدائها.
* إقامة الندوات والمؤتمرات العلمية بالتعاون مع الإدارات والهيئات المختصَّة.
* إنشاء مراكز لجمع المعلومات كافة الخاصة بعلوم وهندسة الطرق ونشرها.
* الارتقاء بالمستوى الفني المهني لمهندسي الطرق عبر برامج التطوير والتدريب.
* تشجيع الدور الذي تقوم به المكاتب الهندسية العاملة في مجال هندسة الطرق مع اقتراح الآليات المناسبة لتطوير أدائها.
* وضع أسس ومعايير مزاولة مهنة هندسة الطرق وأعمال المقاولات.

**نبذة ثانية - هندسة الميكانيك**

تتمثَّل بتوفير مركبات آمنة للمحافظة على السلامة المرورية. لذلك، أخذت الشركات المصنِّعة للمركبات تتنافس في ما بينها لإنتاج مركبات أكثر راحة وأماناً. فظهر كيس الهواء (airbag) لمؤازرة حزام الأمان، ونظام الفرامل المانع للإقفال (ABS)، وبرنامج الثبات الإلكتروني (ESP) وغيرها الكثير من وسائل السلامة. كل ذلك ما كان ليتحقَّق لولا الهندسة الميكانيكية.

وما لا يقل أهمية عن ذلك هو قطع الغيار، إذ انَّ نسبة كبيرة من حوادث السير تعود إلى خلل ميكانيكي ناجم عن هذه القطع في ظل الاعتقاد السائد أنَّ السرعة هي السبب الأوحد للحوادث. والمشكلة القائمة حالياً في قطع الغيار تكمن في "تقليدها" حيث يصعب تمييزها ومعرفة مكان تصنيعها وبالتالي، عدم معرفة جودتها ومدى الاعتماد عليها. لذلك، يجب على الدولة العمل للحد من هذا النوع من التزوير ومراقبة الحالة الميكانيكية للمركبات عبر التطبيق الصارم للمعاينة الميكانيكية الإلزاميّة، إذ أن الفحص الفنّي للمركبات لم يعد مجرّد فحص ظاهري يركز فحسب على مظهر المركبة وأجزائها الخارجية، والتأكّد من مطابقة البيانات الواردة في رخصة تسجيل الملكيّة، بل أصبح بالإمكان التأكّد من صلاحيّة الأجزاء الميكانيكية للمركبة بدقة ومدى سلامة وضعها في السير بحيث لا تشكّل أي خطر على مستعملها أو على الآخرين. ومما لا شك فيه أن الهندسة الفنّية الحديثة ساهمت في تأدية هذه المهمة على أكمل وجه.

**الفقرة الثانية: تطبيق** **القانون (Enforcement)**

إنَّ تطبيق قانون السير يجب أن يكون سريعاً وفعّالاً وشاملاً بحيث يطال المخالفين كافة ما يُعطي القانون دوره الرادع والمنظِّم والمحاسب في المجتمع، وإن كان هناك من خلل فإن المعالجة الناجحة لا بد من أن تعتمد على الخبرة العلمية التي تبدأ بالوقوف على الأسباب وإعطاء الحلول المناسبة.

أما بالنسبة إلى تطبيق قانون السير، فإن الحل موجود في تقرير “Sweroad” حيث جاء كما يأتي[[9]](https://www.lebarmy.gov.lb/ar/content/%D8%A7%D9%82%D8%AA%D8%B1%D8%A7%D8%AD-%D8%AE%D8%B7%D8%A9-%D9%88%D8%B7%D9%86%D9%8A%D8%A9-%D9%84%D9%84%D8%B3%D9%84%D8%A7%D9%85%D8%A9-%D8%A7%D9%84%D9%85%D8%B1%D9%88%D8%B1%D9%8A%D8%A9-%D9%81%D9%8A-%D9%84%D8%A8%D9%86%D8%A7%D9%86" \l "_edn9" \o "):

تُعتبر الإجراءات المتعلِّقة بتطبيق قانون السير وسلامة المركبات وتحسين البنى التحتية للطرق مكمِّلة بعضها لبعض. وانطلاقاً من ذلك، يجدر تطوير "استراتيجية تطبيق قانون السير في لبنان" بناءً على ما تنص عليه "الاستراتيجية العربية لسلامة المرور" على صعيد تطبيق قانون السير وجعلها جزءًا من "استراتيجية السلامة على الطرق في لبنان" التي يجب تطويرها هي أيضاً.

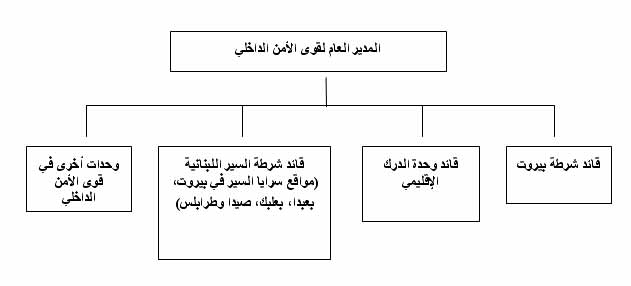
أما الاقتراحات المتعلِّقة بـ"استراتيجية تطبيق قانون السير في لبنان" وبعدد العناصر والتنظيم والإدارة والتجهيز والتعليم والتدريب في شرطة السير فيجدر تطويرهم وتنفيذهم معاً ضمن مشروع خاص.

ويقترح التقرير على قائد قوى الأمن الداخلي التأكد من أن مفارز السير كافة في شرطة بيروت وفي الدرك الإقليمي تستعمل الاستمارات الجديدة الخاصة بنظام إحصاء حوادث السير عند التحقيق في حوادث السير، ومن أنه تتم الإفادة عن المعلومات بشكل صحيح وكامل.

كما يجدر بشرطة السير إعطاء الأولوية لمراقبة السرعة واستعمال حزام الأمان في السيارات والخوذة الواقية لدى قيادة الدراجات الآلية وذلك على امتداد شبكة الطرق المصنَّفة وفي الشوارع الرئيسة، بالقرب من مواقع النقاط السوداء. يجب أيضاً تكثيف المراقبة القمعية وزيادة الإفادة عن المخالفات بشكل لافت خصوصًا بالنسبة إلى تعدِّي حدود السرعة وعدم استعمال حزام الأمان. بالإضافة إلى ذلك، يجدر تطوير نظام مرتكز على قاعدة بيانات من أجل تحليل العمليات والتخطيط لها.

يتطلَّب الاهتمام بشؤون السير ما لا يقل عن 1500 شرطي وضابط سير. وكمعدَّل وسط، يجب تكليف نحو 1000 عنصر وضابط من بينهم لتولي تنظيم السير وتوجيهه ومراقبة تطبيق قواعد السير إلى حد ما، كما هو الوضع القائم حالياً. ومن ثم يجب تخصيص 500 عنصر وضابط سير لمراقبة تطبيق قواعد السير بشكل خاص على الأراضي اللبنانية كافة إذا أردنا جعل تصرف المنتفعين من الطرق في لبنان مقبولاً من وجهة نظر دولية. ويجدر إنشاء "وحدة سير" خاصة منظَّمة - يشار إليها  في هذا التقرير تحت اسم "شرطة السير اللبنانية" – وذلك في مفرزة سير واحدة خاصة وجديدة في بيروت، وأيضاً في مفارز سير خاصة جديدة ومنظمة مثلاً في بعبدا وبعلبك وصيدا وطرابلس. كما يجب إمداد هذه الوحدات الخاصة الخمس بمستوى جيِّد من التعليم والتدريب والتجهيز والإدارة الميدانية من قبل رقباء ومعلمين إضافة إلى توفير المركبات اللازمة لها (من سيارات ودراجات خاصة بالشرطة).

ستكون "شرطة السير اللبنانية" على شكل وحدات ضمن قوى الأمن الداخلي تخضع لقائد شرطة السير، الذي يتلقَّى بدوره الأوامر والتعليمات من قائد قوى الأمن الداخلي (أنظر الرسم التالي) ويترأس لجنة طوارئ شؤون السير.



يجب تزويد شرطة السير بذلات عاكسة تسهل رؤيتها، وسيارات تستوفي المعايير الدولية الخاصة بشرطة السير، والمزيد من المعدَّات لضبط مخالفات السرعة، وأجهزة لفحص معدل الكحول ولكشف المخدرات، وأخرى لمراقبة السير آلياً، الخ.

ويجدر بضباط شرطة السير المشاركة في دورة حول تطبيق قانون السير والسلامة على الطرق تمتد على مدى أربعة أسابيع، وتكون معدَّة خصيصًا لضباط شرطة السير في لبنان. فتضم كل الدورة حوالى 30 ضابطاً يتألفون من قادة مفارز سير ومن ضباط ذوي رتبة عالية في شرطة السير. ويجدر بالدورة أن تتناول، من بين أمور أخرى، كيفية التعاون والتنسيق بين شرطة السير وغيرها من الهيئات والسلطات المعنيَّة بموضوع السلامة، العلاقة بين المنتفعين من الطرق وشرطة السير، وجعل شرطة السير نموذجاً يقتدي به المنتفعون من الطرق الآخرون (من خلال إعطاء المثل الأفضل على الدوام).

وبالإضافة إلى ذلك، يجدر أن يشارك نحو 30 عنصراً ومعلماً ورقيباً من شرطة السير في دورة حول تطبيق قانون السير والعمل على تأمين السلامة على الطرق في لبنان تمتد على مدى أربعة أسابيع وتكون معدَّة خصيصاً لعناصر شرطة السير. ويجدر بالدورة أن تتناول من بين أمور أخرى: العمليات، التكتيك، التجهيز، مراقبة التصرُّف، السرعة، عدم استعمال حزام الأمان والخوذة الواقية، المخدرات والكحول، حركة السير التجارية، البضائع الخطرة، الخ.، الإدارة الميدانية للعمليات الخاصة الواسعة النطاق (على الصعيد الوطني والمحافظاتي والمحلي)، العلاقة بين المنتفعين من الطرق وشرطة السير، شرطة السير كنموذج يقتدي به المنتفعون من الطرق الآخرون، بالإضافة إلى التعليمات والإدارة الميدانية. يجب أن تتناول الدروس المعطاة جميعها خلال الدورات الخاصة المقترحة أعلاه موضوع الآداب والأخلاق في شرطة السير.

ويقترح على قائد قوى الأمن الداخلي مناقشة كيف يمكن تطوير تنظيم شرطة السير بدءًا من شؤون الأمن وتنظيم السير وتوجيهه وصولاً إلى مراقبة تصرُّف المنتفعين من الطرق بشكل فعّال[[10]](https://www.lebarmy.gov.lb/ar/content/%D8%A7%D9%82%D8%AA%D8%B1%D8%A7%D8%AD-%D8%AE%D8%B7%D8%A9-%D9%88%D8%B7%D9%86%D9%8A%D8%A9-%D9%84%D9%84%D8%B3%D9%84%D8%A7%D9%85%D8%A9-%D8%A7%D9%84%D9%85%D8%B1%D9%88%D8%B1%D9%8A%D8%A9-%D9%81%D9%8A-%D9%84%D8%A8%D9%86%D8%A7%D9%86" \l "_edn10" \o ").

**الفقرة الثالثة: التثقيف (Education)**

"إن غالبية السائقين إن لم نقل جميعهم، لا تعرف أصول القيادة على الطرق السريعة! فغالباً ما نرى المركبات تسير على الخطوط البيضاء التي تحدّد المسارب بدلاً من أن تسير بين الخطّين. لكن لا يلومنَّ أحد السائقين، لأنَّ هذه الأصول لم تُشرح ولم تُعمّم في أي مكان بسبب تقصير الدولة غير المبرّر من ناحية الإرشاد والتوجيه. وهناك قوانين مهمّة أخرى تنظّم السير على الطرق السريعة، مثل منع الوقوف إلاّ في أماكن محدَّدة، وأن يكون هناك حدّ أدنى للسرعة. فمن المعروف أنَّ السير ببطء شديد بدون سبب على هذه الطرق قد يتسبّب بحوادث إصطدام تماماً كما تسبّبها السرعة المفرطة. فعلى الدولة أن تفرض على وسائل الإعلام، فترة يومية إلزاميّة مُخصصّة لشرح قوانين السير والعقوبات المترتّبة على مخالفتها"[[11]](https://www.lebarmy.gov.lb/ar/content/%D8%A7%D9%82%D8%AA%D8%B1%D8%A7%D8%AD-%D8%AE%D8%B7%D8%A9-%D9%88%D8%B7%D9%86%D9%8A%D8%A9-%D9%84%D9%84%D8%B3%D9%84%D8%A7%D9%85%D8%A9-%D8%A7%D9%84%D9%85%D8%B1%D9%88%D8%B1%D9%8A%D8%A9-%D9%81%D9%8A-%D9%84%D8%A8%D9%86%D8%A7%D9%86" \l "_edn11" \o ").

إنّ إطلاق حملات التوعية المستمرة حول السلامة المرورية أمر ضروري للغاية في عملية التثقيف الجماهيري، ولكنها لن تبلغ أهدافها إذا ما أسيء تنفيذها كأن لا تلقى الاهتمام الكافي من عامة الناس إذا ما قُدّمت مثلاً بصيغة الأمر والنهي: "إفعل/لا تفعل"! من هنا، يجب أن تكون هذه الحملات جيّدة الإعداد، بإشراف خبراء متخصّصين لتحقق أهدافها.

لذلك، في حال صدور قانون سير جديد في المستقبل، لا بد من أن تسبقه حملات تمهيديّة إعلامية تسمح لعامة الناس بالتعرف على ما سيكون عليه، وما يحويه من عقوبات على المخالفات والأسباب الموجبة لها.

لقد تطوّرت المناهج التعليميّة في لبنان بشكل لافت في العقد الماضي، لكنّها غفلت عن أمر هام وهو إدراج مواضيع السلامة العامة كموضوع السلامة المرورية في مناهجها. لذا أصبح من الضروري اليوم أن تسعى وزارة التربية والتعليم العالي للإفادة من تجارب الدول المتطوّرة في إعداد مناهج حديثة حول الاهتمام بقضايا الوقاية من حوادث السير. إن الحكومة الفرنسية مثلاً، أدرجت موضوع السلامة المرورية ضمن المنهج التربوي لديها، فأدخلت في مادة العلوم الطبيعية مخاطر الكحول على الإنسان ومدى خطرها على السائق وقيادته، كما ضمَّنت مادة التربية فصلاً يعرّف بقانون السير وإشاراته، وفي مادتي الرياضيّات والفيزياء أدخلت كل ما يتعلّق بالعمليات الحسابية في القيادة كازدياد مسافة التوقّف بإرتفاع السرعة وتأثيرها القاتل على شدة الاصطدام.

وتبرز مظاهر اهتمام وزارات التربية والتعليم للدول المتطوِّرة من خلال مجالين أساسيين وما يحويان من عناصر مهمة في هذا المجال، وهما:

أولاً- النشاط المدرسي:

* تضمين مناهج الفرق الكشفيّة موضوع السلامة العامة والتوعية المروريّة.
* تشكيل فرق في المدارس يطلق عليها إسم " فرق مرشدي المرور"، مهمّتها الأساسية المساعدة في حفظ النظام المدرسي ومساعدة الطلاّب في أثناء دخولهم وخروجهم من وإلى الطرق القريبة من المدرسة.
* المشاركة في المناسبات الخاصة المتعلّقة بالسلامة العامة مثل يوم المرور العالمي ويوم المرشدات والكشافة.
* مشاركة فرق مرشدي المرور في نشاطات الجمعيّات الأهلية.

ثانياً- المنهاج والكتاب المدرسي:

تضمين كتب التربية واللغة العربيّة للصفوف الإبتدائيّة الصادرة عن وزارة التربية الوطنية والتعليم مختلف مواضيع السلامة العامة والتوعية المرورية.

**الفقرة الرابعة: الطورائ (Emergency)**

إن المقصود من الطوارئ هو إمكان وصول رجال الإسعاف بأسرع ما يمكن إلى مكان الحادث لإنقاذ المصابين عبر تقديم الإسعافات الأولية اللازمة لهم ريثما يتم نقلهم إلى المشفى للحصول على العناية الطبّية المناسِبة. ولقد شهدت الأجهزة المعنيّة بالطوارئ والإنقاذ والإسعاف الأوّلي في لبنان تطوّرات بارزة خلال العقد الماضي، وبخاصةً من ناحية تدريب عناصر هذه المؤسّسات بشكلٍ محترف إلى حدٍّ كبير، لكن ما يزال هنالك حاجة إلى مزيد من الجهود لتطوير التعاون وتفعيله بين مختلف المؤسسات وإزالة بعض الشوائب التي تُعرقل في بعض الحالات التنسيق عند وقوع الحادث[[12]](https://www.lebarmy.gov.lb/ar/content/%D8%A7%D9%82%D8%AA%D8%B1%D8%A7%D8%AD-%D8%AE%D8%B7%D8%A9-%D9%88%D8%B7%D9%86%D9%8A%D8%A9-%D9%84%D9%84%D8%B3%D9%84%D8%A7%D9%85%D8%A9-%D8%A7%D9%84%D9%85%D8%B1%D9%88%D8%B1%D9%8A%D8%A9-%D9%81%D9%8A-%D9%84%D8%A8%D9%86%D8%A7%D9%86" \l "_edn12" \o ").

لكن ثمة مشكلة رئيسة في عدم إستقبال بعض المصابين غير المضمونين وغير المؤمَّنين في طوارئ بعض المشافي، على الرغم من التزام وزارة الصحّة العامّة تغطية نفقات حالات الطوارئ.

أمَّا ما يتعلَّق بأرقام هواتف الطوارئ فإن أكثر اللبنانيين يجهلونها، وهي:

* الدفاع المدني (125).
* الصليب الأحمر (140).
* فوج الإطفاء (175).
* قوى الأمن الداخلي (112).

**الفقرة الخامسة: التقييم (Evaluation)**

من الأهمية بمكان اعتماد إستمارة خاصة بحوادث السير لأنها توفر أدق المعلومات من أرقام وبيانات إحصائيّة ذات قيمة كبيرة لتقييم الوضع العام لعدد الحوادث في لبنان والوفيّات والإصابات الناجمة عنها، بالإضافة إلى أنها تفسح في المجال لمقارنة الوضع الراهن مع الماضي ورسم الخطط لتخفيف الخسائر في المستقبل. لذلك، ينبغي في هذا الإطار توسيع القاعدة الإحصائيّة بحيث لا تلحظ عدد الحوادث فحسب، بل تراقب أيضاً علاقة العدد بالمكان والوقت، وهكذا يتوافر معظم عناصر الخطوة الأولى لمعالجة المشكلة. هذه التقنية المتطوِّرة في الإحصاء مطبَّقة في الدول المتقدِّمة، وهي ما يفتقر إليها لبنان في الوقت الحاضر للأسف.

**الفقرة السادسة: التشجيع (Encouragement)**

إن التنويه بالأعمال الناجحة المتعلِّقة بالسلامة العامة وتشجيعها، يزيد من فعاليّتها، كما ان تحديد الأخطاء ومحاسبة مرتكبيها يؤدّي إلى الحدّ من تأثيرها السيء في المستقبل. فمثلاً، يعتمد نجاح حملة وطنيّة معيَّنة للوقاية من الأمراض أو من الحوادث بشكلٍ رئيس على تقييم الحملات السابقة وأخذ العبر منها وذلك عبر معرفة عناصر نجاحها وفشلها، فيتم اعتماد عناصر النجاح وتشجيع أصحابها من جهة، ومن جهة أخرى، يتمُّ معالجة أسباب الضعف وإدانة المسؤولين عن الفشل لتحقق الحملة الجديدة النجاح المطلوب.

من هنا، تبرز أهمّية إنشاء مجلس خاص بالسلامة المرورية، على غرار ما في فرنسا، مهمته مراقبة مدى تقيّد جميع المؤسّسات الرسميّة من وزارات وبلديّات بشروط السلامة العامّة على الطرق. فمن مسؤوليّات هذا المجلس تشجيع الجهات المعنيّة، مادّياً ومعنويّاً،عند تحقيقها الإنجازات، ومساءلتها ومحاسبتها في حال أخطأت أو أساءت التصرف. وقد كان لمثل هذا المجلس الأثر الطيب في الأردن والكويت، بحيث أصبحتا من أكثر الدول العربية تطورًا في هذا المجال.

إنَّ هذه الحلول المطروحة لمشكلة السير في لبنان هي من دون شك على درجة عالية من الأهمّية وتشكّل حجر الأساس لمواجهة المشكلة، وتبقى العبرة في ترسيخها في النصوص التشريعيّة ومن ثمَّ، تنفيذها على أرض الواقع. ولعلّ اقتراح القانون المقدّم إلى مجلس النوّاب العام 2005 والمتوقّع إقراره في وقت قريب، يشكّل خطوة إيجابيّة في مسار إصلاح واقع السير السيئ في لبنان.

**الفصل الثالث:**

**اللاعبون الأساسيون ودور كل منهم دور رئاسة الجمهورية**

يُحبَّذ مشاركة رؤساء الجمهورية في الجهود المبذولة الهادفة إلى التخفيف من المأساة المرورية لإدراك خطورة موضوع حوادث السير والضرورة المُلحِّة لمعالجتها.

قال الرئيس الأميركي الراحل جون كنيدي: "إن حوادث السير هي إحدى أكبر مشاكل الصحة العمومية الوطنية، لا بل أكبرها على الإطلاق"[[13]](https://www.lebarmy.gov.lb/ar/content/%D8%A7%D9%82%D8%AA%D8%B1%D8%A7%D8%AD-%D8%AE%D8%B7%D8%A9-%D9%88%D8%B7%D9%86%D9%8A%D8%A9-%D9%84%D9%84%D8%B3%D9%84%D8%A7%D9%85%D8%A9-%D8%A7%D9%84%D9%85%D8%B1%D9%88%D8%B1%D9%8A%D8%A9-%D9%81%D9%8A-%D9%84%D8%A8%D9%86%D8%A7%D9%86" \l "_edn13" \o ").

وقال الدكتور توماس كليستل، الرئيس الفدرالي لجمهورية استراليا، في معرض ترحيبه بضيوف المؤتمر العالمي السابع حول الوقاية من الإصابة والسلامة العام 2004:"لقد تتبعت باهتمام بالغ لسنوات عديدة العلماء الدوليين في مجال الوقاية من الإصابة والسلامة والتي انعكست باجتماعات برلمانية بناءة في استراليا. إن يومنا المعاصر، وعبر التكنولوجيا، جعل الحياة أسهل بكثير لنا، ولكن لسوء الحظ جعلها أيضاً مليئة بالأخطار والتهديدات التي يجب علينا أن نحياها، وهذه الحقيقة قليلاً ما نلحظها والتي لغاية الآن لا يجري بحثها بشكل  كاف. أرجو أن يساهم هذا المؤتمر الدولي بجعل مسألة السلامة والوقاية من الإصابة مسألة محورية لخفض الأخطار التي يواجها البشر"[[14]](https://www.lebarmy.gov.lb/ar/content/%D8%A7%D9%82%D8%AA%D8%B1%D8%A7%D8%AD-%D8%AE%D8%B7%D8%A9-%D9%88%D8%B7%D9%86%D9%8A%D8%A9-%D9%84%D9%84%D8%B3%D9%84%D8%A7%D9%85%D8%A9-%D8%A7%D9%84%D9%85%D8%B1%D9%88%D8%B1%D9%8A%D8%A9-%D9%81%D9%8A-%D9%84%D8%A8%D9%86%D8%A7%D9%86" \l "_edn14" \o ").

**دور** **المجلس النيابي ولجنة الأشغال العامة والنقل والطاقة والمياه**

لطالما كان التشريع هو الأقوى تأثيرًا على مسألة السلامة المرورية في معظم الدول المتطورة حيث يعمل المُشرِّع على إيجاد ظروف أكثر أماناً تأتي غالباً نتيجة عوامل متعدِّدة كالضغوط التي تمارسها منظمات السلامة والجامعات ووسائل الإعلام.

أما اللجنة النيابية للأشغال العامة والنقل والطاقة والمياه فيتمثل دورها بإعداد قانون سير جديد وشامل يواكب التطور.

**دور رئاسة مجلس الوزراء**

يتمثل دور رئاسة مجلس الوزراء باتخاذ قرار سياسي للتصدي لمشكلة المرور وجعلها أولوية والمصادقة على الخطط الاستراتيجة الهادفة لتطوير السلامة المرورية والميزانيات اللازمة لها. وقد سبق ل"يازا" أن اجتمعت بدولة رئيس الحكومة عدة مرات ورفعت مطالبها الإصلاحية المتعلِّقة بالسلامة المرورية في لبنان.

**دور وزارة الداخلية والبلديات**

إن دور وزارة الداخلية والبلديات في السلامة المرورية في لبنان هو:

* تطوير إمتحان السوق بشطريه النظري والعملي بحسب المعايير الدولية.
* تفعيل دور التفتيش المركزي في إدارة مراقبة إمتحانات السوق**.**
* مكافحة الفساد المستشري في منح رخص القيادة والتحقق من وجود صناديق سوداء سياسية في أقسام السّوْق أشار إليها برنامج"الفساد" التلفزيوني.
* إعطاء دور رقابي لقوى الأمن الداخلي لضبط طريقة منح إجازات السوق.
* تأهيل الشرطة البلدية وزيادة عديدها.
* التقيد بمواصفات السلامة في ورش العمل المعتمدة في LIBNOR.
* صيانة الطرق دورياً وحسب الأصول.
* التناوب بين اللجان الفاحصة وزيادة الشفافية.

**دور وزارة الأشغال العامة والنقل**

يتمثل دور وزارة الأشغال العامة والنقل اللبنانية في:

* بناء الطرق وصيانها وفق المعايير الدولية.
* بناء جسور المشاة.
* الإسراع في تطبيق القانون الرقم 395 الخاص بالطرق الدولية الصادر بتاريخ حزيران 2002 بحسب اتفاقية الاسكوا للطرق الدولية في المشرق العربي.
* تحديد النقاط السوداء التي تكثر فيها الحوادث ومعالجتها.
* التشدد في مراقبة تطبيق المواصفات المتعلقة بالوقاية من الحوادث في ورش العمل على الطرق وفقاً للمواصفات والمعايير المعتمدة في LIBNOR.

**دور المديرية العامة لقوى الأمن الداخلي**

تقع على عاتق المديرية العامة لقوى الأمن الداخلي مسؤوليات متنوعة، منها:

* قمع سائر المخالفات المرورية بشكل صارم ومستمر بحسب قانون السير الحالي أو الجديد كمخالفات عدم استعمال حزام الأمان، القيادة بعكس السير، مخالفات الإشارة الضوئية، تجاوز السرعة المحددة، عدم اعتمار الخوذة الواقية من قِبَل الدرَّاجين وغيرها.
* تفعيل محطات وزن المركبات (القبان) لضبط أوزان المركبات الثقيلة.

**دور المديرية العامة لهيئة إدارة السير**

من مسؤوليات المديرية العامة لهيئة إدارة السير الآتي:

* تطوير إدارة مصلحة تسجيل السيارات والآليات.
* تنظيم إمتحان السوق وتطويره بشقيه النظري والعملي وفق المعايير الدولية بحسب قرار وزير الداخلية الرقم 981.
* تأمين مساحات متشابهة في كل المناطق بمواصفات تحاكي الواقع للتدريب على القيادة العملية.
* تناوب اللجان الفاحصة في إمتحان السوق.

**دورالتفتيش المركزي**

يكمن دور التفتيش المركزي في:

* إدارة مراقبة إمتحانات السوق**.**
* التأكد من نزاهة اللجان الفاحصة وزيادة شفافية إمتحان السوق.
* التأكد من خضوع جميع المركبات للمعاينة الميكانيكية وصلاحيتها للاستعمال على الطرق العامة.
* تقويم المعاينة الميكانيكية والتأكد من مطابقتها بشكل متواصل للمواصفات العالمية وتصحيح الخلل الحاصل كالرشوة وأساليب الخداع من قِبَل السائقين كاستئجار الإطارات للمرور على المعاينة الميكانيكية.

**دور مجلس الإنماء والإعمار**

* بناء الطرق وصيانها بمواصفات عالمية.
* تأمين السلامة في ورش الطرق بشكل يطابق المعايير الدولية.
* تعميم مشروع تطوير النقل الحضري لبيروت الكبرى.
* رصد الموازنات المطلوبة.

**دور وزارة المالية**

إن لوزارة المالية دورًا هامًا في تحصين اللجان الفاحصة ضد الرشوة عبر زيادة البدَلات المادية للفاحصين.

**دور وزارة العدل**

تخصيص بعض عائدات مخالفات السير أو كاملها لصالح السلامة المرورية.

**دور اللجنة النيابية للإدارة والعدل**

التعاون في إعداد قانون سير جديد ومراقبة قانونية التطبيق.

**دور وزارة التربية الوطنية والتعليم العالي**

تقع مسؤوليّة كبرى على عاتق الدولة اللبنانية وأجهزتها المختصّة في توعية المواطنين وتثقيفهم مرورياً على اختلاف فئاتهم العمرية، فأكثرهم يجهل قواعد قانون السير وأحكامه ما يؤدي إلى ارتكابهم المخالفات من دون إدراكهم للخطأ! لذلك، من واجب وزارة التربية الوطنيّة والتعليم العالي أن تولي الاهتمام الكبير موضوع السلامة المرورية لجميع المواطنين، وأن تركز على سلامة التلميذ وتجعلها من أولوياتها أسوة بكثير من الدول المتطوّرة. وبما أن الأطفال هم من المجموعات الضعيفة والطيِّعة في المجتمع، فمن المجدي توفير التربية المرورية الملائمة لهم منذ الصغر لكي تأتي النتيجة أفضل لاحقاً.

إن تدريبهم المبكر يساهم في تحقيق هدفين مهمين: أولاً: على المدى القصير حيث يساعد الأطفال على فهم مخاطر السير، وثانياً: على المدى الطويل حيث يشكل استثماراً لمستقبلهم ويعمل على تحويلهم إلى راشدين مدركين لأخطار التنقل حيال أنفسهم وحيال الجيل الذي يليهم.

**دور المدارس**

بمقدور المدارس نشر مفاهيم السلامة العامة واحترام الأنظمة والقوانين وخصوصاً تلك المتعلّقة بالمرور، وذلك عبر تنظيم الندوات والمحاضرات والنشاطات داخل المدارس الخاصة والرسميّة وتوزيع المناشير وتعليق الصور داخل المدارس، وإشراك الأهل في هذه النشاطات، وتنظيم الأبحاث والدراسات والأغاني والمواضيع التي تدور في فلك السلامة المرورية لتعميم مبادئها لدى شباب الغد. كما أن من واجبات المدارس التقيُّد بأعلى مستويات السلامة في النقل المدرسي من حيث كفاءة السائقين وسلامة المركبات.

**دور الجامعات**

إن للجامعات وأنديتها وهيئاتها الطلاّبية دورًا رائدًا في نشر الوعي  حول موضوع السلامة المرورية لسائر أفراد المجتمع اللبناني لما للطلاّب الجامعيين من مقدرة على إلقاء المحاضرات وإقامة الندوات التي تركِّز على هذا الموضوع. هذا بالإضافة إلى ضرورة إجراء الجامعات الأبحاث العلميّة لإيجاد الحلول التي تؤمن السلامة المرورية في لبنان.

**دور مدارس تعليم القيادة ومدرِّبيها**

في الدول المتقدمة، ُينظر إلى تدريب السائق على أنه شرط أساسي من أجل الحصول على رخصة القيادة. إنّ اكتساب مهارات القيادة القائمة على أسس علمية من شأنها أن تحدث فرقاً كبيراً في عمليّة خفض عدد وفيّات الطرق.

لذلك، إن لمدارس تعليم القيادة دورًا مهمًا وأساسيًا في تهيئة سائقين مدَرّبين بشكل جيّد ليس فحسب من أجل اجتياز امتحان القيادة بنجاح، وإنما للاستمرار في قيادة سليمة مميّزة. وعلى مدرّبي القيادة أن يكونوا على قدر كبير من الكفاءة ليكونوا قادرين على مزج التدريب النظري والعملي لطلابهم وفق المعايير الدولية الحديثة.

لذلك، يجب على السلطات المختصَّة أن تتأكّد من أن مدرِّبي القيادة مؤهَّلون لهذه المهمة قبل منحهم رخصة التريب حيث يجب أن يجتازوا بنجاح دورة تدريبيّة متطوِّرة يتمّ بعدها إدراج أسمائهم في سجل مدرّبي القيادة.

**دور مؤسسة الجيش**

تُعتبر القوات المسلحة في معظم الدول من أكبر المؤسسات المستخدِمة للأشخاص. إن المهام الكثيرة والمختلفة الموكلة إلى جميع أفراد الجيش، تجعل من هذه المؤسسة مصدراً لحوادث السير التي تتسم بنسبة عالية من الموت مقارنة مع غيرها من المؤسسات. لذلك، يجب على سائر شُعَب الجيش أن تبذل جهوداً كبيرة لخفض نسبة الوفيات بين أفرادها نتيجة لحوادث السير.

**دور وحدات الإسعاف والطوارئ**

في الدول المتقدِّمة، بإمكان فريق الإنقاذ الحضور في مسرح الحادث بغضون عشر دقائق داخل المدن، وعشرين دقيقة في الضواحي! تكون مهمة فريق الإنقاذ بالدرجة الأولى تثبيت حالة المصاب ريثما يتم نقله إلى المشفى ليتلقى العلاج اللازم وليس إجراء العمليات الجراحية. من الضروري لفريق الإنقاذ إجراء تشخيص أولي للمصاب لتقييم وضعه وبالتالي، التوجُّه به إلى أقرب مشفى مناسب لحالته.

على الرغم من التطوير الكبير لوحدات الإسعاف والطوارئ في الدول المتقدمة من حيث تجهيز المركبات واستعمال المروحيات، فإن حوالى نصف الذين يموتون نتيجة حوادث السير، يموتون في مكان الحادث أو قبل وصولهم إلى المشفى! فكيف الحال في الدول النامية التي تتسم وحدات طوارئها بالمأسوية!

**دور الأختصاصيين الطبيين**

بإمكان الأطباء والممرضين والمسعفين وسائر اختصاصيي العناية الطبية استغلال خبراتهم ورؤاهم الفريدة لصالح السلامة المرورية عبر تثقيف مشرِّعي القوانين والإعلاميين والمرضى وعامة الناس حول مختلف أخطار الطرق كعدم استعمال حزام الأمان وكرسي الطفل وتأثير الكحول والمخدرات وغيرها، ما يساهم في الحفاظ على سلامتهم في أثناء التنقل.

لتحقيق سلامة مرورية أفضل، يجب على القطاع الصحي تكثيف سياساته بشأن السلامة والنقل، وتحسين خدماته المتعلقة بالطوارئ والإنقاذ، خصوصًا بالنسبة إلى الفئات الفقيرة والأكثر عرضة للخطر. وعليه أيضاً تطوير برامج تدريب مستمرة على المستوى الوطني لتحسين المعرفة حول الإسعافات الأولية وكيفية التعامل مع حالات الصدمة، وتشجيع الشراكات وتقويتها مع قطاعي النقل والتأمين ومع المنظمات غير الحكومية[[15]](https://www.lebarmy.gov.lb/ar/content/%D8%A7%D9%82%D8%AA%D8%B1%D8%A7%D8%AD-%D8%AE%D8%B7%D8%A9-%D9%88%D8%B7%D9%86%D9%8A%D8%A9-%D9%84%D9%84%D8%B3%D9%84%D8%A7%D9%85%D8%A9-%D8%A7%D9%84%D9%85%D8%B1%D9%88%D8%B1%D9%8A%D8%A9-%D9%81%D9%8A-%D9%84%D8%A8%D9%86%D8%A7%D9%86" \l "_edn15" \o ").

**دور الجمعيّات الأهليّة**

إن مواجهة حوادث السير والوقاية منها تحتاج من دون شكّ إلى الطاقات المخلصة في المجتمع كافة. وتكمن أهمّية الجمعيّات الأهلية في أنها تضطلع بدور أساسي في تطوّر الدول من خلال مساهمتها الفعالة في المجالات كافة التي تخدم المواطن. وأثبتت التجارب أن الدول التي تقدّمت في مجال السلامة المرورية اعتمدت في حملاتها التوعوية على جهود المجتمع الأهلي المتمثّلة بالجمعيّات غير الحكوميّة والجامعات والمدارس. وتزيد فاعلية هذه الجمعيات عندما تكون مستقلّة في قرارها غير مرتهنة لأي جهة، وصادقة في أهدافها وبعيدة عن الغايات المادّية والسياسيّة.

**دور المؤسّسات الإعلاميّة**

لا شك أن للمؤسسات الإعلامية دورًا كبيرًا في نشر الثقافة المرورية بين أفراد المجتمع عبر تسليطها الضوء باستمرار على المواضيع المتعلّقة بأنظمة المرور وقوانينه، وبأسباب حوادث السير وكيفية الوقاية منها، ويتمّ ذلك عبر إثارتها في نشرات الأخبار، والصحافة المكتوبة والمقابلات والندوات الإعلاميّة.

**دور رجال الدين**

يضطلع رجال الدين**ب**دور كبير وفاعل في التخفيف من حوادث السير لما لهم من احترام كبير عند الناس، ولما يتمتَّعون به من كلمة مسموعة لديهم. كما ان لإصدار الفتاوى الدينية التي تحرِّم القيادة الرعناء والمتهوِّرة وارتكاب مخالفات السير التي تؤدي إلى الضرر المادي والجسدي، وقعًا كبيرًا ومؤثِّرًا في نفوس عامة الناس. لذلك، من الأهمية بمكان إثارة رجال الدين هذه المواضيع بشكل مركَّزٍ ومستمرٍّ في خطبهم الوعظية ومحاضراتهم التوجيهية وإصدار الفتاوى المناسبة كلما دعت الحاجة.

**دور الأهل**

لا يقل دور الأهل عن دور رجال الدين في التأثير على الأبناء في إدراك أخطار المرور إذا ما أحسنوا اتباع الأسلوب الصحيح في تثقيفهم وتوعيتهم في هذا الشأن. ومما لا شك فيه أن جعل الأهل أنفسهم قدوة حسنة لأبنائهم هو من أنجح الأمور التي تحقق الهدف المنشود.

**دور شركات القطاع الخاص**

بإمكان شركات القطاع الخاص أن تدعم القوانين المتعلِّقة بالسلامة المرورية باعتماد برامج وسياسات تتعلق بسلامة موظفيها وعائلاتهم كإلزامية تطبيق استعمال حزام الأمان مثلاً. هناك الكثير من الشركات التي تمرر مختلف المعلومات التي تتعلَّق بالسلامة المرورية إلى موظفيها وزبائنها. كل ذلك يساهم بشكل كبير وفعَّال في نشر المعرفة والوعي حول السلامة المرورية.

**دور الإعلان التجاري**

يُعتبَر الإعلان التجاري وسيلة قوية ذات حدَّين! فمثلاً هناك الكثير من الإعلانات التجارية التي تروِّج للسيارات السريعة والتي لا همّ لأصحابها إلا جني الربح المادي بِغَض النظر عما قد تُحدِثه من مشاكل، فتُظهر الأداء القوي لهذه السيارات عبر قيادتها بطريقة خطرة!

هذا النوع من الإعلان لا يتحلَّى بأدنى قدر من المسؤولية لأنه يثير الشباب ويحثُّهم على التصرُّف بالمثل فتغلب على قيادتهم التصرفات الخطرة! إن بإمكان المعلنين فعل الكثير من ناحية التشجيع على التصرف المسؤول والآمن من قِبَل سائر مستعملي الطريق.

**الفصل الرابع:**

**النتيجة المتوقَّعة من تطبيق نظرية (6E) في لبنان**

إن النتيجة المتوقَّعة من تطبيق نظرية (6E**)**هي تطوير السلامة المرورية في لبنان عبر تحقيق المطالب والمقترحات القانونية الآتية:

* اعتماد تقرير "سويرود".
* صيانة الطرق.
* تطبيق مواصفات ورش العمل على الطرق.
* تطبيق القانون الرقم 395 الخاص بالطرق الدولية في المشرق العربي.
* قمع مخالفات السير.
* تطوير إمتحان السوق.
* تقويم المعاينة الميكانيكية وخضوع جميع المركبات للمعاينة.
* تفعيل محطات الأوزان المحورية المتنقلة لضبط أوزان المركبات الثقلية.

**الجدول الآتي يبين المواضيع المطلوب معالجتها من قِبَل المعنيين واقتراحات الحلول**

| **الموضوع المطلوب معالجته****[[16]](https://www.lebarmy.gov.lb/ar/content/%D8%A7%D9%82%D8%AA%D8%B1%D8%A7%D8%AD-%D8%AE%D8%B7%D8%A9-%D9%88%D8%B7%D9%86%D9%8A%D8%A9-%D9%84%D9%84%D8%B3%D9%84%D8%A7%D9%85%D8%A9-%D8%A7%D9%84%D9%85%D8%B1%D9%88%D8%B1%D9%8A%D8%A9-%D9%81%D9%8A-%D9%84%D8%A8%D9%86%D8%A7%D9%86" \l "_edn16" \o ")** | **النصوص القانونية والجهات المعنية** | **إقتراحات الحلول** |
| --- | --- | --- |
| 1. اعتماد تقرير "سويرود" المنشور للمرة الأولى في كتاب "السلامة المرورية في لبنان" الذي أصدرته "يازا" كمرجعية لتفعيل التعاون بين القطاعين العام والخاص لمواجهة تزايد عدد ضحايا حوادث السير التي بلغت أرقاما قياسية في العام الحالي والآخذة بالتضاعف بشكل خطير. | وَضعت هذا التقرير الذي يشكل حلاً شاملاً للمعضلة المرورية اللبنانية، لجنة "سويرود" السويدية المتخصِّصة بالسلامة المرورية إثر قيامها بدراسة علمية ميدانية مجانية من حكومة السويد لصالح الدولة اللبنانية العام 2004، فما كان من المسؤولين إلا أن أودعوه أدراج النسيان! | * سحبه من أدراج الجهات المختصة وبدء العمل بتنفيذه فوراً. * قرار سياسي من رئاسة مجلس الوزراء للتصدي لمشكلة حوادث السير وجعلها على رأس سلم الأولويات. * معاقبة الفاسدين والمفسدين. |
| 2. صيانة الطرق العامة. | * وزارة الأشغال العامة والنقل. * مجلس الإنماء والإعمار. * مجالس البلديات. | * اعتماد مرجعية واحدة أو أي شكل آخر يضمن اتخاذ القرارات السريعة والفعالة. * رصد الموازنات المطلوبة. * تطبيق المواصفات العالمية في بناء الطرق وصيانتها. |
| 3. مطالبة المديرية العامة لقوى الأمن الداخلي بقمع جميع مخالفات السير وخاصة مخالفات:  - عدم استعمال حزام الأمان.  - القيادة بعكس السير.  - مخالفات الإشارة الضوئية بشكل صارم بحسب قانون السير الحالي، وخصوصًا مخالفات تجاوز السرعة.  - عدم اعتمار الدرَّاج للخوذة الواقية.  - القيادة عكس السير.  - اجتياز الضوء الاحمر وغيرها. | قانون السير الحالي   الرقم 76\ 1967. | * تطبيق القانون باستمرار وحزم من قبل المديرية العامة لقوى الامن الداخلي. * زيادة عديد أفراد شرطة السير وتأهيلهم بشكل محترف. * استعمال المعدات ووسائل الرصد الحديثة. * تثقيف عناصر شرطة السير وتدريبهم. * توعية المجتمع الأهلي. * تخصيص عائدات مخالفات السير لصالح تأمين سلامة المرور. |
| 4. تطوير إمتحان السوق.  - وقف المتاجرة في رخص القيادة.  - عدم وجود الرقابة على طريقة منح إجازات السوق. | * وزارة الداخلية والبلديات. * هيئة إدارة السير. * التفتيش المركزي. | * تطوير إمتحان السوق بشطريه النظري والعملي بحسب المعايير الدولية. * مكافحة الفساد المستشري في منح رخص القيادة. * التناوب بين اللجان الفاحصة وزيادة الشفافية. * تفعيل دور التفتش المركزي في إدارة مراقبة إمتحانات السوق. * التحقق من وجود صناديق سوداء سياسية في أقسام السوق أشار إليها برنامج "الفساد" التلفزيوني. * إعطاء دور رقابي لقوى الأمن الداخلي على طريقة منح إجازات السوق. |
| 5. القانون الرقم 395 الخاص بالطرق الدولية. | القانون اللبناني الرقم 395 الخاص بالطرق الدولية الصادر بتاريخ حزيران 2002،  بحسب اتفاقية الاسكوا للطرق الدولية في المشرق العربي. | تطبيق القانون الرقم 395 وذلك عبر وضع خطة من قبل وزارة الأشغال العامة وتأمين الدعم المالي لها. |
| 6. تطبيق المواصفات المتعلقة بالوقاية من الحوادث في ورش العمل على الطرق وفقاً للمواصفات والمعايير المعتمدة في LIBNOR. | * وزارة الداخلية والبلديات. * وزارة الأشغال العامة والنقل. * مجلس الإنماء والإعمار. * المجالس البلدية. | التقيد بمواصفات السلامة في ورش  العمل المعتمدة في LIBNOR.  صيانة الطرق دورياً وحسب الأصول. |
| 7. ضرورة تقويم المعاينة الميكانيكية عبر التأكد من مطابقتها بشكل متواصل للمواصفات العالمية وتصحيح الخلل الحاصل كالرشوة وأساليب الخداع من قِبَل السائقين كاستئجار الإطارات للمرور على المعاينة الميكانيكية. | القانون الحالي. | المتابعة من قِبَل:   * التفتيش المركزي. * وزارة الداخلية والبلديات. |
| 8. ضرورة خضوع جميع المركبات للمعاينة الميكانيكية بدون استثناءات للتأكد من صلاحيتها لاستعمال الطرق العامة. | القانون الحالي. | تطبيق القانون من قبل المديرية العامة لقوى الأمن الداخلي. |
| 9. محطات الأوزان المحورية المتنقلة بهدف ضبط أوزان المركبات الثقلية. | قانون السير الحالي. | تفعيل القانون وتطبيقه من قبل المديرية العامة لقوى الأمن الداخلي ورصد الميزانية المطلوبة. |

**ملحق**

**1. نشاطات اليازا حول السلامة المرورية في لبنان:**

\* **برنامج تحسين السائق (DIP)**

مع ازدياد حوادث السير في لبنان وتفاقم المأساة الناجمة عنها والتي لم يعد بالإمكان قبولها أو التغاضي عنها وانتظار المسؤولين لإيجاد الحلول المناسبة لها، كان لا بد لـ "يازا" من التحرُّك السريع لإجراء عملية إسعاف أولي لوقف النزف الحاصل على الطرق باعتماد نشاطات متعددة منها:

برنامج تحسين السائق  (DIP)كخطوة سريعة لمعالجة هذا الوضع الخطير مستفيدة من تجارب الدول المتطوّرة وخبراتها، فهدف البرنامج هو تزويد سائر السائقين القدماء والجدد بمن فيهم سائقو المركبات الثقيلة على أنواعها بمبادىء القيادة السليمة القائمة على أسس علمية من أجل تطوير مهاراتهم في القيادة والارتقاء بها إلى المستوى المطلوب علمياً، وذلك عبر ورشة عمل تدريبية نظرية تركز في الدرجة الأولى على مبادئ القيادة الدفاعية. في نهاية الدورة يخضع المشاركون لامتحان خطي قبل تسلُّمهم شهادات تقديرية تؤكد التزامهم تحسين قيادتهم، كما يتسلَّمون العديد من المناشير التوعوية ونشرة "يازا" الأسبوعية وكتابي "دليل السائق" و"أسئلة وأجوبة تعلم السوق".

**\* نشاط "يازا" وتعاونها كجمعية أهلية مع القطاعين الخاص والعام**

إن تعاون مؤسسات المجتمع المدني في ما بينها من جهة، وبين القطاع العام من جهة أخرى، أمر حيوي في زيادة فاعلية مختلف فئات المجتمع اللبناني في بثّ الوعي حول التقيّد بالأنظمة والقوانين كموضوع يهمّ المجتمع بأسره، ولما لتبادل الخبرات وتضافر الجهود من أهمية كبيرة في تحقيق الأهداف.

وخير مثال على ذلك، جمعية "يازا" التي دأبت منذ العام 1994 على التعاون بشكل متواصل مع مختلف مقومات المجتمع اللبناني كمديريّة التوجيه في الجيش اللبناني، والمديرية العامة لقوى الأمن الداخلي، والصليب الأحمر اللبناني، والدفاع المدني، والمدارس والجامعات من حيث إلقاء المحاضرات على عددٍ كبيرٍ من عناصر الجيش وقوى الأمن الداخلي في معسكرات التدريب الخاصة بهم، والتلاميذ والطلاب حول قضايا الوقاية من الحوادث، وقد ترافقت مع عرض أفلام توجيهيّة وتوزيع مناشير توعوية، وكتب من إنتاج "يازا"، بالإضافة إلى تعاونها  بشكل وثيق مع مختلف الجمعيات الأهلية كجمعية زينة الحوش وجمعية جاد وغيرهما.

كل ذلك مبعث خير وتفاؤل حين يتعاون كل أفراد المجتمع في ما بينهم، و لكن يبقى الأهمّ، وهو أن تقوم الدولة بدورها على أكمل وجه حتّى تستقيم الأمور وتُحلّ مأساة حوادث السير في لبنان.

**2. توصيات اليازا** **حول التربية المرورية** **في لبنان**

يجب أن يتضمن المنهاج المدرسي مواضيع السلامة المرورية لتمكين التلميذ من:

* اكتساب عادات المشي الصحيحة في الشارع.
* معرفة متى وكيف يقطع الطريق.
* معرفة متى وكيف يصعد إلى وسيلة النقل أو ينزل منها.
* أن يُحسِن اختيار الأماكن الآمنة للّعب بعيداً عن حركة السير.
* أن ينمو عنده حسّ حُب النظام خارج الصف.
* معرفة حقوق وواجبات كلّ من السائق والماشي ما يساعده على التعامل الصحيح مع المركبات والسائقين.

إلاّ أن هذه الأهداف لا يمكن تحقيقها إلاّ من خلال نشاطات عملية تطبيقية تصل بالتلميذ إلى حدّ معايشته قواعد المرور ومؤالفتها.

 ومن توصيات "يازا" لمختلف المسؤولين في هذا المجال:

* ضرورة إلمام الكوادر التعليمية بمبادئ السلامة المرورية وتطبيقها عملياً.
* التوعية المروريّة لسائقي وسائل النقل المدرسي.
* التشدد في عقوبة سائق الباص المدرسي عند مخالفته قانون السير.
* أهمية تعاون لجان الأهل مع المدارس في توعية الأبناء حول قواعد السير.
* ضرورة إقامة شواخص سير مناسبة أمام المباني المدرسيّة.
* التعاون مع الجهات المعنيّة بالسلامة العامة والتوعية المروريّة، وتزويد المدارس أحدث النشرات والمعلومات والصور لعرضها في ساحات المدارس والصفوف.

**3. تقرير**Sweroad**حول المنهاج التربوي في لبنان****[[17]](https://www.lebarmy.gov.lb/ar/content/%D8%A7%D9%82%D8%AA%D8%B1%D8%A7%D8%AD-%D8%AE%D8%B7%D8%A9-%D9%88%D8%B7%D9%86%D9%8A%D8%A9-%D9%84%D9%84%D8%B3%D9%84%D8%A7%D9%85%D8%A9-%D8%A7%D9%84%D9%85%D8%B1%D9%88%D8%B1%D9%8A%D8%A9-%D9%81%D9%8A-%D9%84%D8%A8%D9%86%D8%A7%D9%86" \l "_edn17" \o ")**

عند الاطلاع على المواد المستخدمة في المدارس اللبنانية، نرى حاجة إلى تحسين المواد المتوافرة حالياً للأساتذة والطلاب. وبما أن هذه المواد المستعملة اليوم تقتصر على وقائع تدخل ضمن كتاب التربية المدنية، فهنالك خطر عدم التركيز بما يكفي على موضوع السلامة على الطرق. من هنا الحاجة إلى إنتاج مواد معدة خصيصاً للسلامة على الطرق وتشمل قواعد وإشارات السير وكيفية التصرف بشكل آمن في حركة السير، على أن تستهدف هذه المواد *الأساتذة* والأطفال والأهل.

بالإضافة إلى ذلك، يجدر وضع خطوط تربوية عريضة يتبعها الأساتذة فتسّهل عليهم عملية تعليم الأطفال. فالمواد المتوافرة للأساتذة هي بالغة الأهمية إذ يحتاج هؤلاء إلى خطوط عريضة للتحضير لصفوفهم، وإلى أفكار حول كيفية دمج موضوع السلامة على الطرق في مختلف المواد الدراسية سواء كانت اللغة العربية، التربية المدنية، الجغرافيا، الرياضيات، البيولوجيا، الفيزياء أو التاريخ، الخ.

تضمَّن هذا التقرير أيضاً بعض الاقتراحات حول كيفية تطبيق الاستراتيجية المقترحة.

"الاستراتيجية المقترحة بهدف تحسين الوضع الراهن هي التالية:

على المدى القصير:

* توزيع المواد الموجودة، "إرشادات البقاء"، على الأطفال الصغار.
* وضع خطوط عريضة للأساتذة لمرافقة "إرشادات البقاء".

على المدى الطويل:

* إدخال موضوع "السلامة على الطرق" في المنهاج بشكل منفصل ومستقل.
* توفير تربية خاصة بموضوع السلامة للأساتذة.
* إنتاج مواد تعليمية تتلاءم مع مختلف المراحل المدرسية.
* متابعة المواد المنتجة باستمرار وتحسينها.
* متابعة الإحصاءات لمعرفة عدد الأطفال الذين يتعرَّضون لحوادث سير.

يجدر بالوزارة المسؤولة، أي وزارة التربية والتعليم العالي، أن تطبق هذه الاستراتيجية في أقرب وقت ممكن بالتعاون مع الوزارات الأخرى والمنظمات غير الحكومية المعنية. كما يجدر إعداد حملة إعلامية لتوعية عامة الناس بصورة أفضل حول وضع الأطفال على صعيد حركة السير.

**المراجع:**

* الدفاع الوطني اللبناني، مجلة فصلية، العدد 51 كانون الثاني 2005.
* "السلامة المرورية في لبنان- تطوير قانون السير" الصادر عن اليازا- 2007.
* تقرير لجنة Sweroad السويدية المتخصصة بالسلامة المرورية (2003-2004) المنشور في كتاب "السلامة المرورية في لبنان- تطوير قانون السير" الصادر عن اليازا- من صفحة 150 إلى صفحة 170.
* توصيات "يازا" المطلبية – 9 تشرين الثاني 2007.
* تقارير منظمة الصحة العالمية(WHO)  مناسبة الأسبوع العالمي لسلامة المرور- 2007.
* إحصاءات مؤسسة الأبحاث العلمية SRF. [www.srfo.org](http://www.srfo.org/)
* التقرير العالمي عن الوقاية من الإصابات الناجمة عن حوادث المرور.
* "عشر سنوات في مواجهة الحوادث"، من إنتاج "يازا" العام 2004.
* تقارير صحافية صادرة في نشرات "يازا" مع جريدة النهار من العدد الأول إلى العدد 32 ( تاريخ 24 نيسان 2007 الى 17 كانون الثاني 2008) الموجودة على موقع [www.yasa.org](http://www.yasa.org/)
* نشرات "يازا" من العدد الأول إلى العدد 9، الصادرة مع صحيفة الDAILY STAR الموجودة على موقع [www.yasa.org](http://www.yasa.org/)  
  [www.lassanet.org](http://www.lassanet.org/)  
  [www.who.int](http://www.who.int/)

[[1]](https://www.lebarmy.gov.lb/ar/content/%D8%A7%D9%82%D8%AA%D8%B1%D8%A7%D8%AD-%D8%AE%D8%B7%D8%A9-%D9%88%D8%B7%D9%86%D9%8A%D8%A9-%D9%84%D9%84%D8%B3%D9%84%D8%A7%D9%85%D8%A9-%D8%A7%D9%84%D9%85%D8%B1%D9%88%D8%B1%D9%8A%D8%A9-%D9%81%D9%8A-%D9%84%D8%A8%D9%86%D8%A7%D9%86" \l "_ednref1" \o ")- تقارير منظمة الصحة العالمية (WHO).

[[2]](https://www.lebarmy.gov.lb/ar/content/%D8%A7%D9%82%D8%AA%D8%B1%D8%A7%D8%AD-%D8%AE%D8%B7%D8%A9-%D9%88%D8%B7%D9%86%D9%8A%D8%A9-%D9%84%D9%84%D8%B3%D9%84%D8%A7%D9%85%D8%A9-%D8%A7%D9%84%D9%85%D8%B1%D9%88%D8%B1%D9%8A%D8%A9-%D9%81%D9%8A-%D9%84%D8%A8%D9%86%D8%A7%D9%86" \l "_ednref2" \o ")- كلمة أمين عام الأمم المتحدة السيد كوفي أنان بمناسبة  يوم الصحّة العالمي العام 2003 بعنوان **"السلامة على الطرق".**

[[3]](https://www.lebarmy.gov.lb/ar/content/%D8%A7%D9%82%D8%AA%D8%B1%D8%A7%D8%AD-%D8%AE%D8%B7%D8%A9-%D9%88%D8%B7%D9%86%D9%8A%D8%A9-%D9%84%D9%84%D8%B3%D9%84%D8%A7%D9%85%D8%A9-%D8%A7%D9%84%D9%85%D8%B1%D9%88%D8%B1%D9%8A%D8%A9-%D9%81%D9%8A-%D9%84%D8%A8%D9%86%D8%A7%D9%86" \l "_ednref3" \o ")- نينا رستم، **"إقتراحات قانون جديد للسير يشدِّد العقوبة"**، جريدة الأنوار، 30 كانون الثاني 2005.

[[4]](https://www.lebarmy.gov.lb/ar/content/%D8%A7%D9%82%D8%AA%D8%B1%D8%A7%D8%AD-%D8%AE%D8%B7%D8%A9-%D9%88%D8%B7%D9%86%D9%8A%D8%A9-%D9%84%D9%84%D8%B3%D9%84%D8%A7%D9%85%D8%A9-%D8%A7%D9%84%D9%85%D8%B1%D9%88%D8%B1%D9%8A%D8%A9-%D9%81%D9%8A-%D9%84%D8%A8%D9%86%D8%A7%D9%86" \l "_ednref4" \o ")- إحصاءات مؤسسة الأبحاث العلمية SRF.

[[5]](https://www.lebarmy.gov.lb/ar/content/%D8%A7%D9%82%D8%AA%D8%B1%D8%A7%D8%AD-%D8%AE%D8%B7%D8%A9-%D9%88%D8%B7%D9%86%D9%8A%D8%A9-%D9%84%D9%84%D8%B3%D9%84%D8%A7%D9%85%D8%A9-%D8%A7%D9%84%D9%85%D8%B1%D9%88%D8%B1%D9%8A%D8%A9-%D9%81%D9%8A-%D9%84%D8%A8%D9%86%D8%A7%D9%86" \l "_ednref5" \o ")- تقرير لجنة سويرود السويدية المتخصصة بالسلامة المرورية إُثر دراسة أجرتها في لبنان العام 2003 - 2004.

**.**[6] - **«Global Road safety crisis»**. United Nations – General Assembly Resolution 57/309. 22 May 2003

[[7]](https://www.lebarmy.gov.lb/ar/content/%D8%A7%D9%82%D8%AA%D8%B1%D8%A7%D8%AD-%D8%AE%D8%B7%D8%A9-%D9%88%D8%B7%D9%86%D9%8A%D8%A9-%D9%84%D9%84%D8%B3%D9%84%D8%A7%D9%85%D8%A9-%D8%A7%D9%84%D9%85%D8%B1%D9%88%D8%B1%D9%8A%D8%A9-%D9%81%D9%8A-%D9%84%D8%A8%D9%86%D8%A7%D9%86" \l "_ednref7" \o ")- "**عشر سنوات في مواجهة الحوادث**" صفحة 65، من إنتاج يازا العام 2004.

[[8]](https://www.lebarmy.gov.lb/ar/content/%D8%A7%D9%82%D8%AA%D8%B1%D8%A7%D8%AD-%D8%AE%D8%B7%D8%A9-%D9%88%D8%B7%D9%86%D9%8A%D8%A9-%D9%84%D9%84%D8%B3%D9%84%D8%A7%D9%85%D8%A9-%D8%A7%D9%84%D9%85%D8%B1%D9%88%D8%B1%D9%8A%D8%A9-%D9%81%D9%8A-%D9%84%D8%A8%D9%86%D8%A7%D9%86" \l "_ednref8" \o ") مقالة للمهندس يوسف عزام في نشرة "يازا" المتخصصة بقضايا السلامة العامة، العدد العاشر، 21/6/2007.

**[9] -** تقرير لجنة سويرود السويدية المتخصِّصة بالسلامة المرورية إُثر دراسة أجرتها في لبنان العام 2003- 2004.

**[[10]](https://www.lebarmy.gov.lb/ar/content/%D8%A7%D9%82%D8%AA%D8%B1%D8%A7%D8%AD-%D8%AE%D8%B7%D8%A9-%D9%88%D8%B7%D9%86%D9%8A%D8%A9-%D9%84%D9%84%D8%B3%D9%84%D8%A7%D9%85%D8%A9-%D8%A7%D9%84%D9%85%D8%B1%D9%88%D8%B1%D9%8A%D8%A9-%D9%81%D9%8A-%D9%84%D8%A8%D9%86%D8%A7%D9%86" \l "_ednref10" \o ")**- حل مشكلة تطبيق قانون السير في لبنان كما ورد في تقرير Sweroad العام 2004 (مرجع سابق).

**[[11]](https://www.lebarmy.gov.lb/ar/content/%D8%A7%D9%82%D8%AA%D8%B1%D8%A7%D8%AD-%D8%AE%D8%B7%D8%A9-%D9%88%D8%B7%D9%86%D9%8A%D8%A9-%D9%84%D9%84%D8%B3%D9%84%D8%A7%D9%85%D8%A9-%D8%A7%D9%84%D9%85%D8%B1%D9%88%D8%B1%D9%8A%D8%A9-%D9%81%D9%8A-%D9%84%D8%A8%D9%86%D8%A7%D9%86" \l "_ednref11" \o ")-**د. كريم فؤاد طعمة، **"أي قانون وأي سير"**، جريدة النهار، 1 نيسان 2004**.**

**[[12]](https://www.lebarmy.gov.lb/ar/content/%D8%A7%D9%82%D8%AA%D8%B1%D8%A7%D8%AD-%D8%AE%D8%B7%D8%A9-%D9%88%D8%B7%D9%86%D9%8A%D8%A9-%D9%84%D9%84%D8%B3%D9%84%D8%A7%D9%85%D8%A9-%D8%A7%D9%84%D9%85%D8%B1%D9%88%D8%B1%D9%8A%D8%A9-%D9%81%D9%8A-%D9%84%D8%A8%D9%86%D8%A7%D9%86" \l "_ednref12" \o ")- عشر سنوات في مواجهة الحوادث**، كتاب من إنتاج يازا العام 2004.

**[[13]](https://www.lebarmy.gov.lb/ar/content/%D8%A7%D9%82%D8%AA%D8%B1%D8%A7%D8%AD-%D8%AE%D8%B7%D8%A9-%D9%88%D8%B7%D9%86%D9%8A%D8%A9-%D9%84%D9%84%D8%B3%D9%84%D8%A7%D9%85%D8%A9-%D8%A7%D9%84%D9%85%D8%B1%D9%88%D8%B1%D9%8A%D8%A9-%D9%81%D9%8A-%D9%84%D8%A8%D9%86%D8%A7%D9%86" \l "_ednref13" \o ")-** مقالة د. زياد م. عقل - الدفاع الوطني اللبناني، مجلة فصلية، العدد 51، كانون الثاني 2005، صفحة 223**).**

**[[14]](https://www.lebarmy.gov.lb/ar/content/%D8%A7%D9%82%D8%AA%D8%B1%D8%A7%D8%AD-%D8%AE%D8%B7%D8%A9-%D9%88%D8%B7%D9%86%D9%8A%D8%A9-%D9%84%D9%84%D8%B3%D9%84%D8%A7%D9%85%D8%A9-%D8%A7%D9%84%D9%85%D8%B1%D9%88%D8%B1%D9%8A%D8%A9-%D9%81%D9%8A-%D9%84%D8%A8%D9%86%D8%A7%D9%86" \l "_ednref14" \o ")** - مقالة د. زياد م. عقل، الدفاع الوطني اللبناني، مجلة فصلية، العدد 51، كانون الثاني 2005، صفحة 222 - 223.

**[[15]](https://www.lebarmy.gov.lb/ar/content/%D8%A7%D9%82%D8%AA%D8%B1%D8%A7%D8%AD-%D8%AE%D8%B7%D8%A9-%D9%88%D8%B7%D9%86%D9%8A%D8%A9-%D9%84%D9%84%D8%B3%D9%84%D8%A7%D9%85%D8%A9-%D8%A7%D9%84%D9%85%D8%B1%D9%88%D8%B1%D9%8A%D8%A9-%D9%81%D9%8A-%D9%84%D8%A8%D9%86%D8%A7%D9%86" \l "_ednref15" \o ")**-  مقالة د. زياد م. عقل - الدفاع الوطني اللبناني، مجلة فصلية، العدد 51، كانون الثاني 2005، صفحة 210**.**

**[[16]](https://www.lebarmy.gov.lb/ar/content/%D8%A7%D9%82%D8%AA%D8%B1%D8%A7%D8%AD-%D8%AE%D8%B7%D8%A9-%D9%88%D8%B7%D9%86%D9%8A%D8%A9-%D9%84%D9%84%D8%B3%D9%84%D8%A7%D9%85%D8%A9-%D8%A7%D9%84%D9%85%D8%B1%D9%88%D8%B1%D9%8A%D8%A9-%D9%81%D9%8A-%D9%84%D8%A8%D9%86%D8%A7%D9%86" \l "_ednref16" \o ") -** توصيات اليازا المطلبية – 9 تشرين الثاني 2007**.**

**[[17]](https://www.lebarmy.gov.lb/ar/content/%D8%A7%D9%82%D8%AA%D8%B1%D8%A7%D8%AD-%D8%AE%D8%B7%D8%A9-%D9%88%D8%B7%D9%86%D9%8A%D8%A9-%D9%84%D9%84%D8%B3%D9%84%D8%A7%D9%85%D8%A9-%D8%A7%D9%84%D9%85%D8%B1%D9%88%D8%B1%D9%8A%D8%A9-%D9%81%D9%8A-%D9%84%D8%A8%D9%86%D8%A7%D9%86" \l "_ednref17" \o ")**- حل مشكلة تطبيق قانون السير في لبنان كما ورد في تقرير لجنة Sweroad العام 2004.

**Traffic safety**

The dangerous exacerbated dilemma of  traffic accidents and the collapse of most of the societies under its heavy burden evoked the developed countries’ fears centuries ago as well as the underdeveloped countries later on. This dilemma prompted all these countries to endeavor in the mission of ensuring traffic safety and making it a national priority. The efforts of the developed countries in this regard largely succeeded in reducing the level of traffic casualties as a result of adopting strategic scientific and strategic reform plans while the underdeveloped countries are still floundering between making some progress and complete failure for many different reasons.

This study aims at proposing a strategic national plan to deal with the problem of traffic accidents in Lebanon, based on the expertise of developed countries and the recommendation of the Swedish report which calls upon the competent ministries and authorities to take major decisions embracing and regulating the issue of dealing with Lebanese traffic safety from all the sides during a limited timeframe.

The methodology of the study consists of four chapters and a supplement:

The first chapter: the necessity of placing traffic safety at the top of the priority scale of all the responsible authorities and making it part of their daily work and concerns.

The second chapter: the necessity of putting forward an international strategy based on a special scientific theory with regard to the development of traffic safety consisting of six factors. This method is known as the (6E) because each factor starts with the letter E in English.

These words are: Education, Engineering, Enforcement, Encouragement, Evaluation, Emergency.

The third chapter: the major sides responsible for traffic safety.

**La sécurité routière**

La question des accidents de route devenue de plus en plus dangereuse et pèse lourd sur la plupart des sociétés, a suscité l’inquiétude des pays développés depuis des décennies, et beaucoup de pays sous développés, plus tard. Ces pays se trouvèrent alors obligés d’œuvrer sérieusement pour assurer la sécurité routière, devenue une des priorités nationales de ces pays. Les efforts des pays développés ont abouti à des résultats importants en réduisant le taux des accidents de route, après avoir adopté des plans stratégiques de reformes scientifiques. Alors que les pays sous développés se trouvèrent perdus entre la réalisation de certains progrès ou l’échec rapide pour des raisons variées.

Le but de la recherche est de proposer un plan stratégique national pour résoudre le problème des accidents de route au Liban et qui repose sur les expériences des pays développés et sur les recommandations du rapport suédois qui réclame aux partis et ministères concernés de prendre des décisions fondamentales pour adopter et traiter la question de la sécurité routière libanaise, sous ses différents angles, durant une période bien déterminée.  
La recherche est composée de quatre parties et d’un annexe, comme ce qui suit :

* La première partie – la sécurité routière au Liban devra être la priorité de tous les responsables.
* La deuxième partie – présenter un plan stratégique international reposant sur une théorie scientifique destinée au développement de la sécurité routière, composée de six éléments et connue par la théorie (6E) car chaque élément commence par la lettre E en langue anglaise :  
  Education, Engineering, Enforcement, Encouragement, Evaluation, Emergency.
* La troisième partie – les facteurs principaux de la sécurité routière au Liban.

- See more at: https://www.lebarmy.gov.lb/ar/content/%D8%A7%D9%82%D8%AA%D8%B1%D8%A7%D8%AD-%D8%AE%D8%B7%D8%A9-%D9%88%D8%B7%D9%86%D9%8A%D8%A9-%D9%84%D9%84%D8%B3%D9%84%D8%A7%D9%85%D8%A9-%D8%A7%D9%84%D9%85%D8%B1%D9%88%D8%B1%D9%8A%D8%A9-%D9%81%D9%8A-%D9%84%D8%A8%D9%86%D8%A7%D9%86#sthash.tyLdVLN6.dpuf