

جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية
Naif Arab University For Security Sciences



نبذة عن انظمة المرور في المانيا الغربية

الدكتور : سيد نشيخ

الرياض

1401 هـ

الفصل الأول



نبذة عن أنظمة المرور في المانيا الغربية

الدكتور: سيد نشيخر *

في بداية دراستنا هذه عن أنظمة المرور في المانيا الغربية أفضل ان اتعرض لعدة نقاط تعتبر بداية لهذه الدراسة وهي عبارة عن عدة احصاءات وعرض لبعض أنظمة المرور الخاصة بنا ومدى تطابقها مع الأنظمة الدولية

معلومات عامة عن المرور في المانيا الغربية:

- ١ - عدد المركبات ٢٨ مليون.
السيارات الخصوصية ٢٢ مليون
الدراجات النارية ٢٦ مليون
عدد المركبات في العالم ١٣٠ مليون
- ٢ - طرق السيارات ٧٣٠٠ كم
الطرق الزراعية ١٦٠٠٠٠ كم
الطرق بداخل المناطق السكانية ٣٠٠٠٠٠ كم
- ٣ - تعليمات وأنظمة المرور تتطابق مع أنظمة المرور العالمية.
- اتفاقية حركة مرور السيارات في ٨ نوفمبر عام ١٩٦٨ م.
- اتفاقية عن اشارات الطرق الضوئية وعلامات الطرق لعام ١٩٦٨ م.

* خبير بوزارة المواصلات - بون - المانيا الغربية

— اتفاقات أوروبا على هذه الاتفاقيات في ١ مايو عام ١٩٧١م.

٤ — مخاطر حركة المرور (بالإضافة إلى تلوث البيئة)

١٤ر٠٠٠ عدد القتلى سنوياً.

١٤٦ر٠٠٠ عدد الأشخاص الذين يصابون باصابات خطيرة.

٣٤٠ر٠٠٠ عدد الأشخاص الذين يصابون باصابات خفيفة.

وفي العقد المنصرم أحرزنا بعض التقدم

عدد القتلى عام ١٩٧٠م كان ١٩٣ر١٩٣ شخصاً.

عدد القتلى عام ١٩٧٩م كان ١٣ر٢٢٢ شخصاً.

٥ — ويعود الفضل في تخفيض العدد المذكور أعلاه إلى عناصر سلامة المرور الثلاثة وهي التنفيذ ، التعليم والهندسة المرورية وفيما يتعلق بالتنفيذ:

— لدينا لائحته تتعلق بغرامات مخالفتي أنظمة السير .

ومقدار هذه الغرامات يتراوح ما بين ٥ — ٥٠٠ مارك (أى

ما يعادل ٢ر٥ — ٢٥٠ (دولار أمريكي) والمخالفة التي لا تتعدى قيمتها ٤٠

مارك تدفع مباشرة لشرطي الدورية. وفي حالة المخالفات ذات القيمة

الأكبر يحصل السائق على قرار من السلطات المختصة وهنا أورد مثالين :-

— الوقوف لمدة قصيرة في طريق المركبات المخالفة (٤٠ مارك)

— الزيادة عن السرعة المقررة بحوالي ٦٠ كم/ساعة المخالفة (٤٠٠ مارك)

— كل المخالفات المرورية ذات الغرامات التي تزيد عن ٤٠ مارك تسجل

في سجل مركزي ، ولدينا ما يسمى بنظام النقاط فعندما يتراكم عند

السائق ١٨ نقطة في هذا السجل تسحب رخصة قيادته

— تشريع نظام حزام المقعد :

اجراء فعال جدا — ليس لتجنب حوادث الطريق فقط ولكن

لحصرت نتائج الحوادث بأقل قدر ممكن.

قوانين تتعلق بالزامية استعمال حزام المقعد وتطبيق ذلك القانون في جمهورية المانيا الفيدرالية.

منذ الأول من يناير عام ١٩٧٦م ، تم فرض الزامية استعمال
أحزمة للمقاعد الأمامية خلال سفر المركبات ، ولم يستثنى من ذلك
سوى:

— سائقو سيارات الأجرة.

— سيارات التوزيع في مناطق توزيع البضائع.

— في الحالات التي تسير فيها المركبات بسرعة المشاه ، مثل حالة الرجوع
الى الخلف وقيادة السيارة في مواقف السيارات.

أما الاشخاص الذين لا يستطيعون ارتداء الاحزمة لسبب مرضي
فهم يعفون من ذلك فرديا ولكن يجب عليهم احضار تقرير طبي بذلك
لذا فنحن مدركين تماما بأن هناك أناساً يكرهون لبس الأحزمة يلجأون
الى الحصول على تقارير طبية من أطباء يعرفونهم، ولكن ليس أمامنا الا
أن نصر على ذلك.

وعلى أية حال ، فان محاكمتنا ، خاصة محكمة العدل الفيدرالية ،
تعتبر عدم ارتداء الحزام وقت وقوع الحادثة ، كمشاركة في الجريمة مع
الأخذ بالاعتبار الجروح التي يقللها استعمال الحزام ، لأن من لا يستعمله
لم يأخذ بالاعتبار ما طبقه الانسان الواعي الذي استعمل الحزام وقلل من
الأضرار وعليه فان الراكب أو السائق الذى لم يستعمل الحزام لا يحق
له المطالبة بتعويضات كاملة عن الاضرار التي لحقت به كما لو كان
مرتديا الحزام

وأثر هذه «العقوبة» على من لا يرتدى الأحزمة يجب أن لا يبالغ
به لسببين هما :-

— قلما يتوقع الراكب حدوث حوادث تقع له والخوف من خطر محتمل

لا يلزم الشخص الذي يكره ارتداء الحزام بلباسه.

— غالبية ركاب السيارات وسائقيها لديهم تأمينات صحية وان شركات التأمين تدفع كامل تكاليف المعالجة الطبية سواء أكان ذلك الشخص مرتديا للحزام أو لا

— سلوك يتعلق باستعمال حزام المقعد :

نتيجة للقانون الذي صدر بالمانيا الغربية والذي يلزم باستعمال حزام المقعد زادت نسبة الاستعمال عنها قبل صدور القانون.

ملاحظات اضافية تتعلق باستعمال الحزام :—

■ كانت نسبة متوسط استعمال الحزام على الطرقات الرئيسية خلال الليل من قبل السائقين ١٦% من الاستعمال خلال النهار أى (٤٧% مقابل ٦٣%).

■ أما في الطرقات الموجودة بين الاحياء السكنية والتجارية فقد كانت النسبة في الليل ٢% أقل من النهار (٤٠% مقابل ٤٢%).

■ لذلك تعد القيادة بالليل أكثر خطرا من القيادة بالنهار. فخطر الحادث الليلي يزيد أكثر من مرتين عن خطر حادث النهار.

■ معدل استعمال السائقين للحزام يعتمد على اذا كان هناك مسافرين بالسيارة من عدمه

■ فعلى الطرقات المحلية بلغ ٦٠% (بدون مسافرين) مقابل ٧١% (مع المسافرين).

■ في المناطق السكانية بلغ المعدل ٤٣% (بدون مسافرين) مقابل ٤٩% (مع مسافرين).

■ في طرق المركبات الخارجية ٧٧% (بدون مسافرين) مقابل ٨٣% (مع مسافرين).

ولذلك يكون الاختلاف الكبير واضحا عندما يكون المسافر امرأة.

ولقد ازدادت هذه الظاهرة وبدى وكأن من الصعب أن نجد تفسيراً لها.
أما المعدل المنخفض لاستعمال الحزام ليلاً فإنه يرجع إلى حقيقة
سفر السائق بأنه غير مراقب ولا أحد يعرف عنه ذلك، وعليه يهمل ما هو
متوقع من سائق مدرك ألا وهو ربط حزام الأمان. وأما ارتفاع نسبة من
يستعملون الأحزمة من السائقين في حالة وجود ركاب بالسيارة، فهذا
يدعم نظريتنا السابقة وهو أن السائقين لا يودون ارتكاب مخالفة أمام الغير.
ومن ناحية ثانية اشعار الراكب بمسؤولية ربط الحزام. وأخيراً ربما يكون
بعض الركاب يلحون على السائق لاستعمال الأحزمة.

ولقد بينت (تقديرات تجنب الحوادث المميتة التي أجريت في
جمهورية ألمانيا الفيدرالية في أعوام ١٩٧٢، ١٩٧٣، و١٩٧٧ على أن الحزام
قد ساعد على تخفيض الحوادث بنسبة (٣٠ - ٥٠٪).

وقد دل الإحصاء الذي أجرى عام ١٩٧٦ لعدد الأحزمة التي
أرتداها الناس وعدد الحوادث في السنة نفسها على أن أحزمة الأمان قد
جنبت:—

— ١٧٠٠ راكب سيارة تقريبا من خطر الموت.

— ٣٠٠٠ راكب سيارة تقريبا من المعاناة من الجروح والتشوه، وأكثر
من ذلك فقد خففت من حدة الجروح.

وحسب الدراسات التي قام بها المعهد الفيدرالي لأبحاث الطرق
فقد كان الوضع عام ١٩٧٩ كما يلي:—

نجاة حوالي ٢٣٠٠ سائق وراكب في السيارات من الموت، كما
نجأ أيضا ٢٤٠٠٠ سائق وراكب من جراح خطيرة وذلك لانهم كانوا
يرتدون الأحزمة.

ولو أن جميع السائقين وراكبي المقاعد الأمامية قد ارتدوا الأحزمة
فإن حوالي ١٣٠٠ (١٧٠٠) يمكن أن ينجوا من الموت، وأن حوالي
١٦٠٠٠ (٢٠٠٠٠) يمكن أن ينجوا أيضا من جراح خطيرة. ان الارقام

الموجودة بين الأقواس تعني عدد شركات التأمين على السيارات عام ١٩٧٧م.

وحسب تقدير المعهد الفيدرالي لأبحاث الطرق فإن زيادة ١% من مستعملي الأحزمة يعني على الأقل سلامة ٤٠ شخصاً وراكباً من خطر الموت سنوياً.

ملاحظات على التكاليف :-

يخسر الجمهور الألماني الغربي سنوياً حوالي ٢ بليون مارك ألماني (حوالي بليون دولار أمريكي) بسبب عدم استعمال العديد من سائقي المركبات لأحزمة الأمان وهذه الخسارة تنشأ عنها خسارة في الانتاج ، وفي تكاليف المعالجة الطبيه وغيرها.

وإذا ما ازدادت نسبة مستعملي أحزمة الأمان بنسبة ١% فإن هذا يعني توفير ٥٠ مليون مارك ألماني.

الاضرار الناتجة عن ارتداء حزام الأمان :

وإذا وضعنا في الاعتبار كل المعلومات المتوفرة لدى المعهد الفيدرالي لسلامة الطرق لوجدنا ان هناك اثاراً سلبية للأحزمة كانت تحدث في كل الحالات بنسبة ١% فيما يتعلق بحالات الموت والاصابات الخطيرة.

مشاكل ضبط ارتداء الأحزمة من قبل البوليس :

هناك بعض المعارضين لاستعمال حزام الأمان وهم ممن يقولون بأن ذلك الحزام قد لا يمكن مراقبة استعماله بشكل جيد من قبل رجال الشرطة ، وعلى هذا فإن أى نظام لا يتم الالتزام بتنفيذه يعتبر بدون معنى.

وهذا الاعتراض غير صحيح لسببين :

— لأن أغلبية مواطنينا يدعون للقانون وهذا ينطبق أيضاً على السائقين فعظمتهم يراعون حرمة أنظمة السير حتى في حالات عدم توفر رجال

الشرطة وللتأكيد على ذلك ، فان درجة الرصد تختلف حسب نوعية النظام الفردي (نجد أن حوالي ١٠٠٪ لا يتجاوزون الإشارة الضوئية الحمراء، بينما تقل هذه النسبة في حالة السرعة الزائدة فيما لو لم يوجد رجل شرطة في كلتا الحالتين). فمن المؤكد أن وجود رجال الشرطة يدفع الناس الى الالتزام أكثر بقوانين السير.

كما انه لاختلاف على أن وجود النظام (القانون) وممارسته لمدة طويلة — كما هو موضح من نسبة الاستعمال للحزام في بلدنا ، كان أكثر فعالية وجدوى من الوقت الذي لم تكن توقع فيه العقوبة على من لا يستعمل الحزام.

وانه لم الممكن معرفة من يستعمل الحزام ومن لا يستعمله من قبل رجال الشرطة في النهار يمكن ملاحظة ذلك من خارج السيارة ، وفي الليل يمكن معرفة ذلك من خلال نقاط التفتيش وفي حالات قليلة فان البعض يضع الحزام حوله دون ربطه (خداع الشرطة) ولكنه يمكن وضع ذلك جانبا.

ولقد أكدت سلطات البوليس في المانيا الفيدرالية بأنهم لم يواجهوا صعوبة في تنفيذ هذا القرار.

