



مراحل إحصاءات الصدمات المروريّة في لبنان

رمزي سلامه

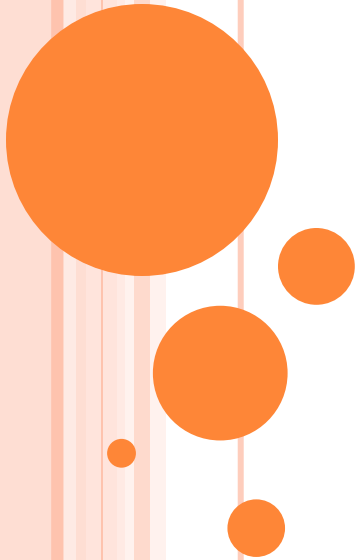
8/12/2022

المرحلة الأولى: التحقيق في موقع الصدام (1)

- يقوم رتيب في القطعة الجغرافية المعنية في قوى الأمن الداخلي (مفرزة سير أو مخفر) بالتحقيق بالصدّامات المروريّة التي حصلت في نطاقه الجغرافي والتي نتج عنها وفيات أو إصابات جسديّة أو أضرار في الأملاك العامّة ويضع تقريراً نثريّاً عن الصدام المعني.
- لا تحقّق قوى الأمن الداخلي بالصدّامات التي لم ينتج عنها وفيات أو إصابات جسديّة أو أضرار في الأملاك العامّة.
- كما لا تفتح قوى الأمن محضر تحقيق بالصدّامات التي لم ينتج عنها سوى إصابات جسديّة طفيفة قامت بمعالجتها في موقع الحادث عناصر الصليب الأحمر اللبناني أو الدفاع المدني أو عناصر هيئات الإسعاف الأخرى العاملة في إطار الجمعيات الأهليّة.

المرحلة الأولى: التحقيق في موقع الصدام (2)

- في الوقت نفسه، يقوم خبير محلّف متخصص بحوادث السير بتحقيق في الحادث، أيًا كانت تبعاته، بتكليف من النيابة العامّة من أجل الإسهام لاحقًا بتحديد المسؤوليات وتحميل الأكلاف من قبل المحاكم وشركات التأمين.
- كذلك، يضع عناصر هيئات الإسعاف والطوارئ تقريرًا موجزًا بتدخلهم.



المرحلة الأولى: التحقيق في موقع الصدام (3)

- في بعض الحالات يتم إسعاف المصابين في المستشفى من دون فتح محضر تحقيق عدلي بناءً على طلب المصابين، فيتمّ وضع محضر معلومات حول الصدام ونتائجه من دون أن تدخل هذه المعلومات في المراحل التالية.
- لا يستخدم تقرير خبير حوادث السير وتقرير هيئات الإسعاف وطوارئ المستشفيات في المراحل التالية من أجل استقاء الإحصاءات التي تضعها قوى الأمن.

الخلاصة:

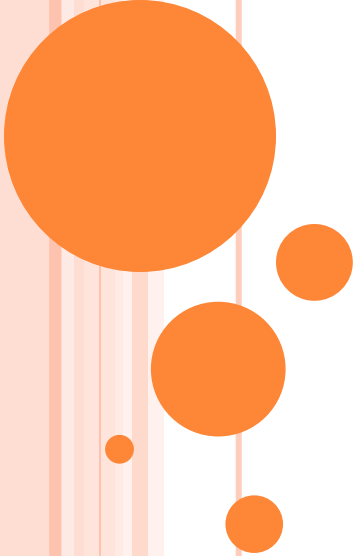
تقص في التبليغ عن الحالات

المرحلة الثانية: الإفادات الفوريّة

- تضع غرف العمليات في قطعات قوى الأمن الداخلي المنتشرة في مختلف المناطق جدولًا يوميًا بالصدّامات المروريّة التي قامت بالتحقيق بها.
- يتضمّن هذا الجدول معطيات عامّة عن كلّ حادث.
- ترسل هذه الجداول إلى مركز التحكّم المروري.
- يُدخِل مركز التحكّم المروري المعطيات التي تتضمّنُها هذه الجداول في قاعدة معلومات.
- يصدر المركز يوميًا تقريرًا موجزًا عن الصّدّامات التي تمّ التحقيق بها يتضمّن عدد هذه الصّدّامات وعدد الإصابات (الوفيات والجرحى) التي حصلت في اليوم عينه. وهذا ما تتداوله وسائل الإعلام من دون أي معطيات حول ظروف حدوث هذه الصّدّامات.

المرحلة الثالثة: الاستثمار التفصيلية (1)

- تملأ غرف العمليات في قطعات قوى الأمن الداخلي استثمار مفصلة عن كل صدام مروري تمّ التحقيق به.
- ترسل الاستثمارات فصلياً إلى غرفة التحكم المروري.
- تُدخّل المعطيات التي تتضمنها هذه الاستثمارات في قاعدة بيانات الكترونيّة.



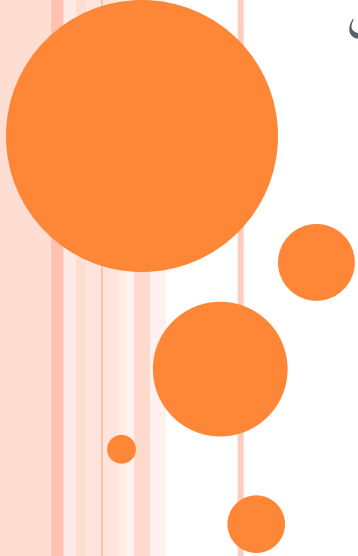
المرحلة الثالثة: الاستمارة التفصيلية (2)

➤ تتضمن هذه الاستمارة على وجه الخصوص معلومات حول ما يأتي:

- ✓ تاريخ ومكان حصول الحادث
- ✓ نوع الحادث
- ✓ نوع الطريق
- ✓ حالة الطريق
- ✓ شكل الطريق
- ✓ الأسباب التي أدت إلى وقوع الحادث
- ✓ نوع المركبات موضوع الحادث
- ✓ معلومات عن السائق
- ✓ معلومات عن ضحايا الحادث من غير السائقين والجهة الطبية التي سيقوا إليها
- ✓ رسم تقريبي عن وضع المركبات بعد الصدام والأضرار اللاحقة بها

المرحلة الرابعة: الإحصاءات السنوية (1)

- تستخرج المديرية العامة لقوى الأمن الداخلي سنويًا من قاعدة البيانات أحد عشر جدولًا إحصائيًا.
- لا تتضمن هذه الإحصاءات أيّ تحليل، أو مقارنة وطنية أو إقليميّة أو دوليّة، أو احتساب أيّ مؤشرات تسمح بتحديد العوامل الرئيسة لوقوع الحوادث من أجل إيجاد الحلول.
- لا يتمّ نشر هذه الإحصاءات إن في وسائل الإعلام أو للهيئات الحكومية وغير الحكومية المعنية.



المرحلة الرابعة: الإحصاءات السنوية (2)

➤ تتضمن الجداول الإحصائية ما يأتي:

- ✓ عدد الحوادث والقتلى والجرحى
- ✓ توزيع القتلى والجرحى بناء على الجنس
- ✓ توزيع القتلى والجرحى بناء على المحافظات
- ✓ توزيع القتلى والجرحى بناء على الجنسيات
- ✓ توزيع القتلى والجرحى بناء على أنواع الصدمات
- ✓ توزيع القتلى والجرحى بناء على أشهر السنة
- ✓ توزيع القتلى والجرحى بناء على التوقيت
- ✓ توزيع القتلى والجرحى بناء على الأسباب
- ✓ توزيع القتلى والجرحى بناء على أنواع المركبات
- ✓ توزيع القتلى والجرحى بناء على الفئات العمرية
- ✓ توزيع القتلى والجرحى بناء على مكان وجود الضحايا (سائق، راكب، مشاة)

ملاحظات عامّة (1)

يعاني النظام الحالي في جميع مراحلها من سلسلة من المشاكل أهمّها ما يأتي:

- توجيه التحقيق في الحوادث الذي يقوم به عناصر قوى الأمن الداخلي وخبراء حوادث السير نحو تحديد المسؤوليات القضائية والماليّة، وعدم توخّي تحليل المعطيات اللازمة لتحسين السلامة المرورية.
- انعدام الدقة في تحديد أسباب الصدمات وظروف حدوثها.
- عدم مراقبة عمل رتباء التحقيق وتدريبهم الكافي للتحقيق في الصدمات.

ملاحظات عامّة (2)

- قصور الاستمارة في بعض الجوانب التي يتعيّن تغطيتها.
- عدم ملء الاستمارة.
- فقدان بعض الإستمارات أثناء نقلها من مفارز السير أو القطعات المختلفة في قوى الأمن الداخلي إلى مركز التحكم المروري.
- عدم الجديّة في تعبئة الاستمارة.
- عدم دمج المعلومات التي تمتلكها الجهات المختلفة المعنية بحوادث السير في مرصد وطني متخصص وشامل، بما في ذلك معلومات مستقاة من الجهة الطبيّة التي تولّت معالجة المصابين.

الخلاصة:

نقص في تسجيل الحالات

ملاحظات عامّة (3)

- عدم دقة الإحصاءات بسبب اعتماد نظام المعلومات على نحوٍ أساسي على المعطيات المتوافرة قبل ختم التحقيق الذي قد لا يحصل قبل مدّة طويلة بعد حصول الحادث.
 - عدم تحليل المعطيات المتوافرة والاكتفاء بجداول إحصائية لا تسمح باستخلاص أيّ عبر مفيدة لتعزيز السلامة المروريّة.
 - عدم نشر المعطيات المتوافرة وعدم وضعها بمتناول الأطراف المعنية من إدارات حكوميّة وهيئات أكاديميّة وجمعيات أهليّة.
- الخلاصة:

لا استفادة من أيّ نوع كان من الجداول الإحصائية

آفاق مستقبلية (1)

➤ نحن بصدد إنشاء مرصد وطني للسلامة المرورية في إطار مشروع تعاون مع البنك الدولي.

➤ وقد وضعنا مسودة استمارة أكثر تفصيلاً من الاستمارة الحالية تسترشد عناصرها من العناصر المقترحة للمرصد الإفريقي للسلامة المرورية التي تضمّ حوالي 50 عنصرًا والتي تمّ تطويرها بالتعاون بين:

➤ البرنامج الإفريقي لسياسات النقل (SSATP)

➤ والمنتدى العالمي للنقل (International)

(Transport Forum

➤ والبنك الدولي (WB)

➤ والاتحاد الدولي للسيارات (FIA)

آفاق مستقبلية (2)

- لكن، بعكس ما هو مقترح للمرصد الإفريقي، من المستحسن ألا يضمّ المرصد الإقليمي العربي كامل هذه التفصيلات، بل يكتفى بالعناصر الأساسية.
- يمكن مثلاً الإستغناء عن تضمين المرصد معلومات عن بعض خصائص الطريق وبعض المعلومات الخاصة بالمركبات أو بالأشخاص، التي تفيد لرسم السياسات والخطط الوطنية ولكنها غير ذات فائدة أو أقل أهمية على الصعيد الإقليمي.

شكرًا