



حوادث الدهس من منظور التشريع القانوني
والأعراف الاجتماعية

حوادث الدهس من منظور التشريع القانوني
والأعراف الاجتماعية

م . د . محمد عادل حمد
جامعة الانبار كلية الاداب
قسم علم الاجتماع

البريد الإلكتروني Email : moh.adel@uoanbar.edu.iq

الكلمات المفتاحية: حوادث ، دهس ، تشريع ، عرف .

كيفية اقتباس البحث

حمد، محمد عادل ، حوادث الدهس من منظور التشريع القانوني والأعراف الاجتماعية،مجلة مركز بابل للدراسات الانسانية، تشرين الأول ٢٠٢٦، المجلد: ١٦، العدد: ١٠ .

هذا البحث من نوع الوصول المفتوح مرخص بموجب رخصة المشاع الإبداعي لحقوق التأليف والنشر (Creative Commons Attribution) تتيح فقط للآخرين تحميل البحث ومشاركته مع الآخرين بشرط نسب العمل الأصلي للمؤلف، ودون القيام بأي تعديل أو استخدامه لأغراض تجارية.

مسجلة في
ROAD

مفهرسة في
IASJ

Run-over accidents from the perspective of Legal Legislation and Social norms

Dr . Mohamad Adel Hamad
University Of Anbar – Collage
Of Arts Deparment Of Sociology

Keywords : Accidents , run-over , Legislation , custom .

How To Cite This Article

Hamad, Mohamad Adel , Run-over accidents from the perspective of Legal Legislation and Social norms, Journal Of Babylon Center For Humanities Studies, October 2026, Volume:16, Issue 10.



This is an open access article under the CC BY-NC-ND license
(<http://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/4.0/>)

[This work is licensed under a Creative Commons Attribution-NonCommercial-NoDerivatives 4.0 International License.](http://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/4.0/)

(Abstract)

-This research is social reserach in sociology and is a scientific attempt, tosheed light on run-over accidents in order to identify the most impotant main reason for their occurrence as well as to identify the role Legal Legislation and Social norms in limiting and reducing them.

The research sample was random, consisting of (70) subjects, The researcher relied in his filed study in the questionnaire and observation as two main tools in Collecting data and in formation specific to the and research community.

The study in our research reached anumber of results , the most important of which are:-

- 1- The field study showed that run-over accidents area at occurin the research community area at arate of (91%) respondents from the total research sample.
- 2- The study confirmed that run-over. Accidents are caused by ex cessive speed, mobile Phone use, neylgence and Carelessness by citizens when crossing the rood ,week traffic Control, and ansuitable roads.
- 3- The study results showed that current treffic Legal penalties are insufficient to reduce run-over accidents.



4- The field study confirmed that social norms play positive role in reducing and limiting run-over accidents .

5- The study concluded that social norms do not hinder the implementation and enforcement of the law in hit-and-run accident.

ملخص البحث:-

يعد هذا البحث من البحوث الاجتماعية المختصة في علم الاجتماع وهو محاولة علمية لتسليط الضوء على حوادث الدهس وعلى اهم الاسباب الرئيسية في وقوع حوادث الدهس وكذلك تسليط الضوء على دور التشريع القانوني والاعراف الاجتماعية في الحد والتقليل منها، وكانت عينة البحث عشوائية بواقع (٧٠) مبحوثا وقد اعتمد الباحث بدراسته الميدانية على الملاحظة والاستبيان كأداتين رئيسيتين في جمع البيانات والمعلومات الخاصة بمجتمع البحث وقد توصلت الدراسة في بحثنا الى جملة من النتائج أهمها:-

١- بينت الدراسة الميدانية بان حوادث الدهس تقع في منطقة مجتمع البحث وبنسبة (٩١ %) حيث اكد (٦٤) مبحوثا على ذلك .

٢- اكدت الدراسة على انه وقوع حوادث الدهس يرجع الى السرعة الزائدة ، استخدام الهاتف النقال ، واهمال وتقصير المواطنين عند عبور الشوارع ، وضعف الرقابة المرورية، وعدم صلاحية الطرق.

٣- اظهرت نتائج الدراسة بان العقوبات القانونية المرورية الحالية غير كافية للحد من حوادث الدهس.

٤- اكدت الدراسة الميدانية بان للأعراف الاجتماعية دور ايجابي في قضايا حوادث الدهس

٥- توصلت الدراسة الى ان العرف الاجتماعي لا يعيق تنفيذ وتطبيق القانون في قضايا الدهس.

المبحث الأول

عناصر البحث الاساسية

أولاً :- مشكلة البحث وتساؤلاتها

- اصبحت حوادث الدهس من اكبر المشاكل المرورية التي تعاني منها المدن العراقية بشكل عام ومدن محافظة الانبار بشكل خاص ، حيث اصبحت قضايا حوادث الدهس مظهرا من مظاهر الحياة الاجتماعية ذات التكرار اليومي المستمر والمتزايد ، ومن هذا المنطلق اردنا تسليط الضوء عليها من خلال بحثنا الموسوم (حوادث الدهس من منظور التشريع القانوني والاعراف الاجتماعية) من اجل الوصول الى حقائق ونتائج علمية موثوقة اثناء دراستنا لمجتمع البحث

حوادث الدهس من منظور التشريع القانوني

والأعراف الاجتماعية

ومعرفة اسباب وعوامل وقوعها والوقوف على الاتجاه الاقوى ذا التأثير الملموس هل يتمثل في التشريع القانوني ام بالأعراف الاجتماعية السائدة في المجتمع .

اراد الباحث الخوض في هذا المجال ضمن التخصص السوسيولوجي من اجل الكشف عن الاسباب التي تؤدي الى تزايد وقوع حوادث الدهس .

لقد طرحت مشكلة البحث عدة اسئلة يروم الباحث من خلالها الحصول على اجابات عن طريق الدراسة الميدانية للبحث وهذه التساؤلات كما يلي :-

١. ما الاسباب الرئيسية التي تساهم في وقوع حوادث الدهس .
٢. ما موقف التشريع القانوني من حوادث الدهس .
٣. ما تأثير الاعراف الاجتماعية في حوادث الدهس .
٤. ما مدى تأثير الثقافة المجتمعية للمجتمع المدروس في تزايد وتكرار وقوع حوادث الدهس .

ثانياً : أهمية البحث

تكمن اهمية البحث كونه يصب في تخصص علم الاجتماع القانوني ، حيث تنقسم الى قسمين رئيسيين :-

الاهمية النظرية : حيث يساهم البحث في اثراء وتطوير الادبيات النظرية والمعرفية من خلال دراسة تقاطع مجالين وهما التشريع الرسمي (القوانين) والقانون غير الرسمي (الاعراف الاجتماعية) في سياق ظاهره اجتماعية وقانونية الا وهي حوادث الدهس ، وكذلك يوفر اطاراً تحليلياً لفهم كيف تستجيب التشريعات القانونية وتتأثر بالاعراف الاجتماعية المتعلقة بالمسؤولية ، الخطأ ، التسامح ، او التشدد تجاه حوادث الدهس .

الاهمية التطبيقية : يقدم البحث نتائج علمية يمكن ان يستفيد منها المشرعون وصناع القرار لتحديد ما اذا كانت النصوص القانونية الحالية لحوادث الدهس تتماشى وتتلائم مع الواقع الاجتماعي للقيم السائدة (الاعراف) ، ويساعد الجهات الرسمية الامنية و رجال شرطة المرور في فهم العوامل الاجتماعية التي تؤثر على تقديرهم للمسؤولية عند وقوع الحوادث ، كما يمكن ان تستخدم نتائج البحث في صياغة واعاد حملات توعيه فعاله تستهدف الافراد للتقليل من حوادث الدهس فبدلاً من التركيز على العقوبة القانونية فقط يمكن التركيز على تغير سلوكيات والاعراف الاجتماعية الخاطئة المتعلقة بالسلامة المرورية والمسؤولية الاجتماعية ، كما يوفر ادوات لقياس كفاءة وفعالية القانون من منظور اجتماعي ومدى تحقيق القانون المروري للردع العام والعدالة الاجرائية والاجتماعية لحوادث الدهس وفقاً للمعيار المجتمعي .



ثالثاً : اهداف البحث

-تمثل اهداف بحثنا الموسوم (حوادث الدهس من منظور التشريع القانوني والاعراف الاجتماعية) محاولة نظرية وتطبيقية للإحاطة بمشكلة البحث حيث يهدف بحثنا الحالي الى جملة من الاهداف والتي يروم الباحث التحقق منها في دراسته الميدانية وهي التعرف على :-

1-تحليل طبيعة حوادث الدهس وتحديد الاسباب الرئيسية الكامنة وراءها.

2-دور الاعراف الاجتماعية وتأثيرها في انتشار حوادث الدهس.

3-تقييم التشريعات القانونية المرتبطة بحوادث الدهس ومدى فاعليتها في الحد والتقليل منها.

4-المناطق والاماكن التي تتزايد فيها حوادث الدهس.

المبحث الثاني

(المرجعيات النظرية للبحث)

اولاً :- (المفاهيم والمصطلحات)

١- الحادث المروري:-

يعرف الحادث لغة بأنه الشيء المحدث والجديد من الامر، ولم يكن من قبل ،ويقال حدث الامر اي وقع ووقع فجأة ،وهو مأخوذ من اللفظ ((حدث)) يقال حدث شيء حدثاً وحادثةً، به عيب اذا تجدد وجوده فهو حادث (١). ويعرف المرور بأنه جاء من الفعل مرّ : الميم والراء اصلان صحيحان يدل على مضى الشيء ويأتي بعدة معاني منها (مره - مرأ عليه) :- اي اجتازه وامره على الجسر :- اي سلك به وعليه ، ومر المر او فلان مرأ ومروراً :- جاز وذهب ومضى ويقال مره فلان ومر به وعليه جاز عليه (٢). ويعرف الحادث المروري :- بأنه كل ما يتعرض لمستخدمين الطريق من دهس واصطدام وانقلاب وسقوط سواء كانوا مشاةً او ركوب (٣) وهو كل سلوك انساني غير مشروع في قانون المرور يصدر من سائق مركبة ما يعرض افراد المجتمع للخطر (٤). التعريف الاجرائي للحادث المروري :- هو فعل او امر طارئ وجديد يقع اثناء السير او العبور للطريق ويكون مرتبط بوسيله من وسائل النقل والمواطنين

٢- الدهس:-

يعرف الدهس لغة في لفظ دهس ، دهاسة ، دهوسة ، سهل خلقه، والدهس:- المكان اللين لا برمّل ولا تراب ولا طين ، والدهس الارض لا يغلب عليها لون الارض ولا لون النبات، وذلك اول نباتها ، والدهس النبات لم يغلب عليه اللون الخضرة والجمع ادھاس (٥) ويعرف بأنه نوع من الحوادث ذو اصابات خطيرة متمثلة في تعرض المواطنين للدهس مما قد ينتج عنه اصابات



حوادث الدهس من منظور التشريع القانوني

والأعراف الاجتماعية

للأفراد بعاهات مستديمة تمنعهم من أداء أدوارهم الاجتماعية بشكل طبيعي وسوي ، مما يكون له التأثير والاثـر الاجتماعي والاقتصادي على الفرد نفسه الذي تعرض لحادث الدهس من قبل المجتمع الذي يعيش فيه (٦) وهو حادث اعتراضي يحدث دون تخطيط مسبق اي هو مشكلة مرورية تحصل بفعل اصطدام وسيلة نقل بأحد الاشخاص المشاة عن طريق الخطأ وما يمكن ان ينتج عنها حالة وفاة او اصابات بالغة للأشخاص (٧)

اما التعريف الاجرائي للدهس :

وهي الحوادث التي تنتج عن اصطدام الاشخاص باي مركبة من المركبات او وسائل النقل المختلفة عندما يريدون عبور الشوارع والطرق العامة او الفرعية .

٣- التشريع القانوني :-

يعرف التشريع باللغة :- شرع ، والشرع ، نهج الطريق الواضح ، يقال :- شرعت له طريقا ثم جعل الشرع اسما للطريق (النهج) فقول له: شرع و يشرعُ شرع و شريعة . (٨) وقال ابن فارس :- الشين والراء والعين اصل واحد ، وهو شيء يفتح في امتداد ليكون فيه (٩) ويعرف اصطلاحا بانه سن الاحكام العملية المتعلقة بالمكلفين، وهي المنظمة لحياتهم وتعاملاتهم (١٠) ويعرف التشريع القانوني بانه مجموعة من القواعد القانونية العامة المجردة والتي تصدر بما يعرف بالسلطة التشريعية او احدى سلطات الدولة لتنظيم امر من الامور بالحياة الاجتماعية (١١) وهو مجموعة من القواعد الملزمة التي تنظم علاقات الافراد في المجتمع والتي تكفل السلطة العامة احترامها عن طريق ايقاع جزاء على من يخالفها كما ويعرف بانه مجموعة من القواعد الملزمة والسائدة والمطبقة فعليا في بلد معين وفي وقت معين وهو مجموعة لقواعد التي تضعها السلطة التشريعية لتنظيم الحياة الاجتماعية (١٢) وتعرف اجرائيا :- هي مجموعة من القواعد والنظم القانونية التي تصدرها السلطة المختصة من سلطات الدولة والتي تنظم حقوق وواجبات المواطنين داخل حدود الدولة.

٤- العرف الاجتماعي :-

جاء تعريف العرف في معجم المعاني الجامع انه (عُرف ، جمع اعراف ، عَرف تعارف عليه الناس ، ما استقر في الوسط الاجتماعي، واصبح عادة جارية بين الناس في معاملتهم (١٣) هو العرف ، المعروف بالشيء دال عليه واعتراف به اقره ، وفلان سألـه عن خير ليعرفه، وتعارفوا عرف بعضهم بعضاً (١٤) وهو مجموعة من السنن الاجتماعية التي تدل على المعنى المتداول للعادات والتقاليد والأعراف ، وتتضمن حكماً على سلوك الافراد المخالف لقواعد الجماعة والتي تؤدي رفاهية المجتمع ومصلحته العامة وهي تمارس بالالزام على الفرد لكي يطيعها ويكون



سلوكه مقبولا لها وهي غير مفروضة عليه من سلطة معينة (١٥) ويعرف اجرائي :- بانه مجموعه من احكام والسنن الاجتماعية التي يجب على افراد المجتمع اتباعها وتطبيقها وعدم الخروج عنها والالتزام بأحكامها وتطبيقها في كافة جوانب الحياة الاجتماعية.

ثانيا :- دراسات سابقة :-

١- دراسة صبيحه نعمة فهد ، ٢٠١٥ (دراسة استطلاعية حول ظاهرة الحوادث المرورية في محافظه ذي قار ، الاسباب والحلول) هدفت هذه الدراسة التعريف بالحوادث المرورية لمعرفة مسبباتها والمساهمة في التقليل من نسبة الحوادث في المحافظة ،ولهذا الغرض تم الحصول على احصائيات من مديرية مرور ذي قار تشير الى الحوادث والخسائر المرورية خلال سنوات (٢٠٠٤ - ٢٠١١) وجرى تصميم استمارة الاستبيان والتي وزعت على (٨٥) سائق مركبة ثم اختياريهم بطريقة العينة العشوائية الطبقية استرجع منها (٧٨) استمارة كما استعان الباحث بمجموعه من الادوات الاحصائية الاخرى وتوصلت الباحثة من خلال دراستها الى جملة من النتائج ومنها ،ازدياد عدد الحوادث الاصطدام اكثر من حوادث الدهس ولجميع الاعوام في محافظه ذي قار ،تفاوت في عدد حوادث الاصطدام مقسمة حسب الاشهر اي لا توجد فترة محدودة تزداد او تنخفض فيها الحوادث المرورية ، ازدياد ملحوظ بعدد الخسائر (المتوفين - الجرحى)، اغلب المبحوثين غير راضين عن صلاحية الطرق بسير المركبات تساهل القائمين على اختبار القيادة وفتح اجازات القيادة وعدم خضوعها لمتطلبات اصول القيادة هو سبب اسباب تزايد الحوادث، وكذلك ضعف في التوعية المرورية للمواطنين وسائقي المركبات من قبل وسائل الاعلام ودائرة المرور .

٢- دراسة شروق نعيم جاسم الجبوري ٢٠١٩ (التباين المكاني للحوادث المرورية في العراق دراسة في جغرافية النقل)

هدفت هذه الدراسة الى معرفة الوضع الحالي لحوادث الطرق البرية بالعراق ،فضلا عن دراسة الاسباب التي تؤدي الى تفاقم هذه المشكلة مع التوزيع الجغرافي لها في محافظات العراق .
توصلت الدراسة الى عدة نتائج ومنها بلغت عدد حوادث المرور المسجلة في العراق (٨٧٦٣) حادث خلال عام ٢٠١٦ ،منها (٢٢٠٣) حادث مميت بنسبة (٢٥,١ %) وظهر ان السائق هو السبب الرئيسي هو اعلى مسبب في وقوع الحوادث البالغ عددها (٦٦٩٣) حادث و بنسبة (٧٦.٣ %) من اجمالي عدد الحوادث يليها بسبب السيارة ثم بسبب الطريق وسجلت حسب وقت حدوثها في شهر تشرين الثاني اعلى عدد في اشهر هذا العام والبالغ عددها (١٠٢٤) حادث ونسبة (١١,٧ %) من اجمالي عدد الحوادث يليه شهر ايلول ثم شهر تشرين الاول

،ويعزى اسبابها في هذا الشهر الى بدأ العام الدراسي في المدارس والجامعات ما يؤثر على الكثافة المرورية في الشارع.

٣- دراسة محمد بن عبد العزي، ٢٠٠٩ (المسؤولية الجنائية عن الحوادث المرورية في المملكة العربية السعودية).

هدفت الدراسة الى التعرف على المسؤولية الجنائية عن الحوادث المرورية في المملكة العربية السعودية ،وما يترتب على هذه الحوادث من المسؤولية الجنائية التي تختلف باختلاف الحوادث والظروف كان المنهج المستخدم في الدراسة (الاستقرائي التحليلي) وكانت النتائج كما يلي .:

ان المسؤولية الجنائية في الحادث المروري تقع على عاتق السائق الذي ينتج عن فعله فعل جنائي اقدم عليه بطوعه او اختياره ، ان المسؤولية لا تقتصر على المسؤولية الجنائية بل تشمل المسؤولية المدنية ، الحادث الذي ينتج عن فعل المفحط او الذي يقود السيارة بحالة سكر ،والذي يؤدي الى وفاة نفس بريئة ،فان الباحث يرى انه يعاقب تعزيزاً لقاء فعله واذا تسبب ما دون النفس فتطبق عليه عقوبة قاتل شبه العمد وهي السجن خمس سنوات ، والمسؤولية الجنائية المترتبة على الحوادث المرورية تستوجب العقوبة بحسب الباعث لها وقد تصل الى القصاص او التعزير بل يجب تشديد العقوبة على مرتكبي المخالفات التي تؤثر على السلام العامة.

ثالثاً:- (النظرية المفسرة للبحث)

ولما كان عنوان بحثنا يتناول حوادث الدهس والتي هي جزء ونوع من انواع الحوادث المرورية ،هذا دفعنا الى فهم الخلل الوظيفي الذي يحدث للأفراد والمجتمع والذي من الممكن ان ينتج عنه انحرافات وسلوكيات وتصرفات سائقي المركبات ويؤدي الى وقوع حوادث الدهس في الطرق والشوارع ،وان استقرار العلاقات الاجتماعية والتوازن الشخصي للأعضاء الجماعات الاجتماعية يعتمد على وجو بناء معياري مرتبط بالسلوك وان الاستجابات السوسيو لوجية التي طرحت في هذا المجال هو بروز حاله الانومي ويرى (روبرت ميرتن) بان الانومي او انتهاك القواعد والمعايير سوف يبدو من الامور الطبيعية لبعض الافراد و الجماعات التي تعجز عن تحقيق اهدافها، فيلجؤون الى انماط تكييفيه ازاء ما يسود المجتمع من تناقض بين الاهداف الثقافية والوسائل الاجتماعي .(١٦) وهي تتعلق بمقدار اليقظة لدى السائق والظروف البيئية له فعندما يكون السائق مشغول بالتفكير في مشاكله وهمومه ويقود السيارة دون وعي كاف لما يجري حصوله فالغضب ربما يؤدي الى اضافه الى ما تقدم الى القيادة بسرعه جنونية مما يزيد خطر وقوع حوادث الدهس (١٧) ان حاله السائق السلوكية والشخصية كثيرا ما تدفعه الى سلوك غير سوي له تأثيره الكبير في عدم احترام قواعد وانظمة المرور وبالتالي يفضي الى الوقوع في حوادث



الدهس ومثاله السائق الاناني الذي يعتقد بان الطريق خاص به وحده وكذلك السائق السريع التأثر والمتعصب والمتباهي الذي يستعرض في الطريق ليجذب الانظار له (١٨) ارتى الباحث استخدام نظريه الانومي والتي تنطبق على مشكلة بحثنا ، الانومي هي مفهوم اجتماعي يقترح ان حوادث الدهس سلوك انساني يمكن ان يكون نتيجة انعدام المعايير الاجتماعية والضوابط الاخلاقية فعندما نطبق نظرية الفوضى على حوادث الدهس ننطلق من المنطلقات الآتية وهي :-

- انعدام المعايير:- ويتم ذلك عندما يكون المجتمع غير واضح في قواعد السلوك المروري او عندما تضعف هذه القواعد مما قد ينتج عنه زيادة مخاطر حوادث الدهس .
- الضغط الاجتماعي:- من الممكن ان يؤدي الضغط الاجتماعي للأفراد قد يلجؤون الى سلوكيات خطيرة على الطريق مثل القيادة المتهورة او القيادة بالسرعة العالية.
- عدم التكيف :- عندما يفشل الافراد في التكيف مع قواعد الطريق او عندما يشعرون بالإحباط من النظام المروري قد يزيد من احتمالية وقوع حوادث الدهس.
- التحول الاجتماعي :- في المجتمعات التي تشهد تحولات اجتماعية سريعة من الممكن ان ينتج عنه مخاطر اجتماعية كثيرة ومنها الحوادث المرورية ومن ضمنها حوادث الدهس ، توفر اللا معيارية (الانومي) مساهمة في زيادة الحوادث المرورية ومنها حوادث الدهس لأنها توفر ارضية خصبة لسلوكيات غير مألوفة او خطره على الطريق اثناء قياد السيارة.
- تعني اللا معيارية المشتقة من الكلمة اللاتينية وتعني انعدام القانون وانعدام الثقة وقد اوردتها بعض القواميس لتدل على حالة من الاضطراب والفوضى واختلال النظام عندما يستخدمها المتخصصون في العلوم الاجتماعية فانهم يشيرون الى صفة تتعلق بالبناء الاجتماعي ذاته او في احدى الانظمة الاجتماعية التي يتركب منها وليس لحاله تعبر عن انهيار التماسك الاجتماعي وانما تعبر عن حالة الفوضى وبشكل واضح بين افراد المجتمع فانه يتلوا ذلك حالة من فقدان القواعد التي تحكم السلوك فيه وذلك لقوتها وسيطرتها على الافراد (١٩) من خلال نظرية الفوضى والتي تؤكد على ان الحوادث تنتج عن عده ظروف اجتماعية معينة استخدم عالم الاجتماع الأمريكي (روبرت ميرتن) نظريه الانومي وجعلها اكثر اتساقاً وتنظيماً وذلك عندما وجه الانتباه الى انماط العلاقة بين الاهداف والقيم الاجتماعية وبين الوسائل والمعايير الاجتماعية المتاحة لتحقيق هذه الاهداف (٢٠) يرى ميرتن ان الظروف الاجتماعية تضع ضغوطاً متباينة على الافراد تبعاً للبناء الاجتماعي وبما ان الافراد يحتلون مواقع متباينة في انماط تكييفهم واستجابتهم لضغوطات الحياة ستكون متباينة ايضاً ، وفيما يتعلق بالرغبات فيرى ميرتن المعايير



والقيم الاجتماعية تقسم الى نمطين وهي الاهداف المجتمعية والوسائل المشروعة المقبولة ،وعليه يكون الانحراف في المجتمع عرض البناء الاجتماعي يتم في داخله تحديد الاهداف والطموحات من الناحية الثقافية وتحديد الوسائل المشروعة والمقبولة اجتماعياً (٢١)

اوضح ميرتن انماط تكيف الفرد لضغوطات الحياة الاجتماعية وهي (التوافقي ،الابتكاري ،الانسحابي ، الشعائري ، التمرد)

١- النمط التوافقي / ويمثل بالانتماء بالقيم والمعايير الاجتماعية المحددة داخل المجتمع والتي لا ينتج عنها اي سلوك او تصرف خاطئ وغير مقصود ومنها حوادث الدهس اذا التزم السائق بقواعد وقيم الانظمة المرورية.

٢- النمط الابتكاري / ويقصد به الاختراع والابتكار ويقصد به سلوكياً ان يستعمل السائق وسائل غير متعارف عليها في القوانين المرورية مثل عدم السير على الطريق المعبد ابتكار مسار خاص به بعيدا عن الطرق المعبدة مما ينتج عنه وقوع حوادث الدهس.

٣- النمط الشعائري / ويقصد به الاستسلام للأنظمة والمعايير الاجتماعية حتى وان كانت جائزة وعدم طرح قيم بديله فيجب على السائق الالتزام بها.

٤- النمط الانسحابي / وهو الانسحاب من القيم والمعايير للأنظمة سواء كانت الاجتماعية او القانونية وغالبا ما يتساقطون ويعزلون انفسهم وينسحبون خارج عادات وتقاليد واعراف وانظمة وقوانين مجتمعهم .

٥- النمط التمرد / ويتمثل في الافراد الذين يرفضون قيم ومعايير وانظمة وقوانين مجتمعهم بل ويخرقونها ويتمردون عليها من خلال سلوكيات عده مثل التفحيط والسرعة الزائدة وعدم ارتداء حزام الامان وعدم التخفيف من السرعة في تقاطع الشوارع وقرب الاسواق والاماكن العامة وعند المناطق المخصصة لعبور المواطنين مما ينتج عنه وقوع حوادث الدهس ،يجب على السائق عندما يتولى قيادة سيارته ان يلتزم بقواعد وانظمة وقوانين المرور من اجل حماية نفسه اولاً وحمايه المواطنين ثانياً لمنع وقوع حوادث الدهس.

المبحث الثالث

(الحوادث والاعراف الاجتماعية)

اولاً:- حوادث الدهس والاعراف اجتماعية:-

-تتصف حوادث الدهس باتساع دائرة اثارها السلبية اذ لا تتوقف الاثار المترتبة عن حوادث الدهس على الخسائر المروعة في العنصر البشري بل هنالك خسائر اقتصادية واجتماعية التي تعددت الاتجاهات في طرق حسابها كما لا تقتصر على تلف الممتلكات العامة والخاصة وتكلفة



العلاج والتعويضات وغيرها واعاقة انسيابية سير المركبات لفترة معينة من الوقت اثناء وقوع حادث الدهس (٢٢). وان الفهم الصحيح لخطورة الحوادث لا يتوقف عن النظر اليها فقط كأرقام مجردة وانما بخطورتها حيث كلما ارتفعت معدلات الحوادث المرورية يصبح الوضع خطيراً حيث تشكل الحوادث المرورية واحد من اهم المشكلات التي تعيق التنمية الاجتماعية في المجتمع ولما لها من اثار ضاره ومؤثره في اقتصاد الدولة وكيانها الاجتماعي فضلاً عن نتائجها السلبية بالنسبة للأفراد والاسر (٢٣). يعد الطريق احد المحاور المهمة في حوادث الدهس وذلك لعدم توفر الطرق القائمة على مقومات السلامة المرورية المتمثلة بعدم توفر اشارات تحذيره او عدم توفر اشارات ضوئية في التقاطعات وضيق الطرق الداخلية وكثرة العيوب في تركيب البناء لها وكثرة التعرجات والتصدعات والتشققات فيها مما يتطلب ان يكون السائق اكثر تركيزاً وبشكل دائم ومستمر (٢٤). ويتضح ما سبق ذكره حجم الخسائر البشرية والمادية الناجمة عن حوادث الدهس سواء على المستوى المحلي او الاقليمي او الدولي الامر الذي يؤكد وجود تأثير اجتماعي واقتصادي لها على اعتبار ان الحوادث المرورية تجاوزت مؤخراً كاهه الحدود والضوابط والانظمة والقوانين المرورية والاعراف الاجتماعية فالأمر اصبح يحتاج الى تعاون كافة الجوانب و الاجهزة المعنية من خلال وضع استراتيجية تشمل كافة الجوانب التنظيمية والتشريعية والاجتماعية وتفعيل اجراءات السلامة والامن المرورية مما يساعد في تحقيق والحد والتقليل من وقوع حوادث الدهس (٢٥) تعتبر الحوادث المرورية احدى اهم التحديات والصعوبات التي تواجه المجتمعات لما تسببه من اثار نفسيه بالغة الشده على الفرد اذ تعد العوامل النفسية ذات تأثير بالغ على السائق حيث من الممكن ان تسبب حوادث الدهس او الاصطدام بعض العاهات والاعاقات لمرتكبي الحادث والتي ممكن ان تعطل جميع الوظائف والادوار التي يقوم كفرد داخل الاسرة ومن الممكن ان يكون المتضرر من حادث الدهس شخصاً يعيل اسرته وينتج عن الحادث الذي تعرض له اعاقات او عجز وعدم قدرته على القيام بمهامه وواجباته الاسرية مما قد يسبب حادث الدهس انهيارات في بعض الاسر وضياح الابناء . (٢٦) ان مشكله عدم احترام قوانين المرور هي من طبيعة الشباب والمراهقين المتهورين حيث ترى ان بعض الشباب لا ينسجمون مع النظام والانظمة المرورية ويرى البعض منهم ان قواعد المرور تعد نوعاً من التقيد لحرياتهم فنجدهم يجاهرون بخرقها سواء فيما يتعلق بالوقوف امام اشارات التوقف او عدم التأنى عند المكان المخصص لعبور المواطنين وتراهم يغامرون بالتجاوزات القانونية واستعمال السرعة الجنونية داخل المدينة وفي التجمعات السكانية غير مبالين بالتعليمات القانونية ولا بمشاعر افراد المجتمع (٢٧) ان عدم احترام اشارات المرور تمثل السبب الاعلى في وقوع حوادث الدهس

حوادث الدهس من منظور التشريع القانوني

والأعراف الاجتماعية

والتجاوزات الخطيرة من قبل السائق وسلوكيات المناورة الخطيرة للسائقين (٢٨) يعتبر المواطنين من اكثر فئات المجتمع تضرر من الحوادث المرورية وذلك بسبب سوء استخدامهم للطريق مثل عدم العبور من الاماكن المخصصة لهم مما قد ينتج عنه وقوع حوادث الدهس وهي من اكثر انواع الحوادث المرورية انتشاراً في الوقت الحاضر والسبب وراءها هو سرعة سائق المركبة الزائدة والتي تسبب عدم استطاعته ايقاف مركبته اثناء عبور اي شخص امامه بشكل مفاجئ (٢٩). ويمكن ان يقع حادث الدهس عندما يلهو ويلعب الاطفال على الطرق بسبب اهمال ذويهم ما يؤدي في كثير من الاحيان الى وقوع حوادث الدهس بالإضافة الى تجاوز اصحاب المحلات في الاسواق على الأرصفة واشغالهم لها مما يدفع اغلب المارة (المواطنين) لاستخدام الطريق بدلاً من الرصيف مما ينتج عنه تعرضهم لحوادث الاصطدام والدهس (٣٠) يجب الاهتمام بالمواطنين من قبل الدولة عن طريق المؤسسات التابعة لها من اجل حماية المواطنين بقواعد منظمة وصيغ مثلى تقوم به هذه المصالح المختصة في مواجهة الحوادث المرورية ومن ضمنها حوادث الدهس والتي اصبحت تشكل خطراً وازمة اجتماعية صعبة في الوقت الحاضر ان حياة افراد المجتمع ترتبط باحترام القواعد المتعارف عليها والتي تكفل مصالح جميع الاطراف واذا اخل العمل بهذه القواعد يجب على الادارة المحلية او من يهيمه الامر التدخل لغرض احترام قواعد القانون واللجوء للعقوبة القانونية لان فيها ابعاد اجتماعية وقانونية تتمثل في حماية وحصانة افراد المجتمع والتي تقتضي ردع المخالفين من سواق المركبات (٣١) اذا اردنا ان نقلل او نحد من الحوادث المرورية لابد من اتباع الثقافة المرورية والتي تعد شكلاً من اشكال الوقاية من حوادث الدهس حيث تعد الثقافة معرفة لقيم وتوجيهات وسلوكيات وممارسات سائقين المركبات اذ انها تعد ترجمة لتلك المعارف المرورية وانعكاساً لها ذات المقبولية الاجتماعية من افراد المجتمع والمؤسسات الامنية ويعني ذلك زياده الوعي المروري لأفراد المجتمع من اجل الوقاية من وقوع وتكرار حوادث الدهس وضماناً لسلامة الانسان (٣٢) يشكل العرف الاجتماعي عنصر اساسيا في بناء النسيج الاجتماعي للمجتمع وكلما كان متماسكا قل عدد السلوكيات والانحرافات الغير منضبطة والتي تصدر من افراد المجتمع.

ثالثاً :- التشريع القانوني وحوادث الدهس

يتضح جلياً ان المشرع العراقي عندما نص في قانون العقوبات عن مبدأ (لا جريمة ولا عقوبة الا بنص) وان سلطة القاضي تنحصر في تطبيق القانون ضمن الحدود التي رسمها المشرع مما يترتب عليه ان يطبقها في حدود ذلك فاذا استقر العرف الاجتماعي على تجريم سلوك معين او حدد له عقوبة معينة فان ذلك لا يمكن ان يكون له ادنى اهمية للقاضي لأنه ملزم بتطبيق

النصوص القانونية الواردة في قانون العقوبات والتشريعات الجنائية المكتملة له حصراً لأنه اذا ما طبق ما جرى عليه العرف يكون قد خلق جريمة واستحدث عقوبة لم ينص عليها القانون وبعد ذلك مخالفة واضحة لمبدأ شرعية الجرائم والعقوبات (٣٣) أصبحت حوادث الدهس ناقوس خطر يهدد المواطنين الذين يعبرون الطرق والشوارع وما من احد في بيئته الاجتماعية الا ويخشى على اهله وابنائهم من اخطار الطريق وما ينتج عنها من حالات لإصابات وخسائر مادية متزايدة وبشكل ملحوظ (٣٤). وأصبح من الضرورة ان يتدخل القانون ويصدر قوانين تخص المرور من اجل ردع المسببين للحوادث المرورية وحوادث الدهس فصدرت عدة قوانين في القرن الواحد والعشرين ومنها قانون المرور العراقي رقم (٨٦) لسنة ٢٠٠٤ وقانون المرور العراقي رقم (٨) لسنة ٢٠١٩ وسوف اقوم باستعراض مواد القانون الاخير ، وكذلك من الممكن ان استشهد بالقانون العراقي رقم ١١١ لسنة ١٩٦٩ المعدل :-

- المادة (٣٥) من قانون المرور رقم (٨) لسنة ٢٠١٩ ،
اولاً :- يعاقب بالحبس مدة لا تقل عن (٦) اشهر ولا تزيد على (سنتين) او بغرامة لا تزيد عن (١,٠٠٠,٠٠٠) مليون دينار او بكلا العقوبتين كل من احدث بالغير اذى جسيم او عاهة مستديمة بسبب قيادته مركبة دون مراعاة القوانين والانظمة والبيانات وتعليمات المرور او بسبب عدم توافر شروط المتانة والامان في المركبة.

ثانياً :- تكون العقوبة الحبس مدة لا تقل عن (١) سنة واحدة ولا تزيد عن (٣) ثلاث سنوات او بغرامة لا تزيد عن (١,٠٠٠,٠٠٠) مليون دينار او بكلا العقوبتين اذا وقعت الجريمة المنصوص عليها في البند (اولاً) من هذه المادة اثناء قيادة المركبة برعونة او كان السائق تحت تأثير مسكر او مخدر او لم يتم بمساعدة من وقعت عليه الجريمة او لم يطلب المساعدة له مع تمكنه من ذلك .

المادة (٣٦) اولاً:- يعاقب بالسجن مدة لا تزيد على (سبع) سنوات وبغرامة لا تقل عن (٣,٠٠٠,٠٠٠) ثلاث ملايين دينار و لا تزيد عن (٦,٠٠٠,٠٠٠) ست ملايين دينار كل من تسبب في موت شخص نتيجة قيادته مركبة دون مراعاة القوانين والتعليمات والانظمة المرورية او نقص في شروط المتانة والامان في مركبته وتسقط عقوبة السجن في حالة التنازل والتراضي.

ثانياً :- تكون العقوبة السجن مدة لا تقل عن (سبع) سنوات ولا تزيد عن (عشر) سنوات وبغرامة لا تقل عن (٤,٠٠٠,٠٠٠) اربع ملايين ولا تزيد عن (٧,٠٠٠,٠٠٠) سبع ملايين دينار اذا نشأ عن الجريمة المنصوص عليها في البند (اولاً) من هذه المادة موت اكثر من

شخص واحد او موت شخص او الحاق على جسيم او عاهة مستديمة بشخص او اكثر وتسقط عقوبة السجن في حالة التنازل و التراضي. المادة (٣٧) أولاً:- يعد ظرفاً مشدداً لأغراض تطبيق المادتين (١٣٥ و ١٣٦) من قانون العقوبات العراقي رقم ١١١ لسنة ١٩٦٩ ارتكاب سائق المركبة جريمة دهس ولم يبادر الى مساعدة من وقعت عليه جريمة الدهس بنقله فوراً الى اقرب مستشفى او مركز صحي او تقديم العون له باي وجه من الوجوه اذا تعذر نقله او وقوع الحادث في المناطق المخصص لعبور المشاة في الطرق المثبتة فيها اشارات لتنظيم العبور وعلاماته وعدم اعطاء الاسبقية للمشاة واذا ترك في محل الحادث دون اذن من سلطة التحقيق المختصة وتسقط عقوبة السجن في حاله التنازل والتراضي قانون المرور (٨) لسنة ٢٠١٩.

ثانياً:- يعد عذراً قانونياً مخفضاً لأغراض تطبيق المادتين (١٣٠ - ١٣١) من قانون عقوبات العراقي رقم ١١١ لسنة ١٩٦٩ قيادة السائق المركبة الذي يرتكب جريمة دهس يعاقب عليها القانون بنقل المصاب فوراً الى اقرب مستشفى او مركز صحي او اخبار الشرطة فوراً بالحادث اذا تعذر نقله لأي سبب كان او وقوع الحادث خارج منطقة العبور وتسقط عقوبة السجن في حاله التنازل والتراضي. وقد اصدر المشروع مواد قانونية في حق السائق غير المجاز والمهمل حيث نصت المادة (٢١) الفقرة (أولاً) على ان يعاقب بغرامة لا تقل عن (٢٥٠,٠٠٠) مئتان وخمسون الف دينار عراقي ولا تزيد عن (١,٠٠٠,٠٠٠) مليون دينار عراقي كل من قاد مركبة دون اجازة سوق او اجازة سوق مسحوبة او ملغاة او غير مختصة بنوع المركبة ويعاقب بنفس العقوبة ذاتها كل من سمح لقيادة المركبة سواء كان مالكا ام حائزاً لها لشخص اخر غير مجاز بالسوق بقيادة مركبته ونتج عنه حادث دهس (٣٥). واذا كان السائق مهمل نصت الفقرة الاولى من القسم (٢٣) المعدل من قانون المرور بانه يعاقب بالحبس مده لا تقل عن (ست اشهر) ولا تزيد عن (سنتين) وبغرامة لا تقل عن (٧٥٠,٠٠٠) سبعمائة وخمسون الف دينار ولا تزيد على (١,٥٠٠,٠٠٠) مليون ونصف دينار مع سحب اجازة السوق لمدته لا تقل عن (ست اشهر) كل من سبب اذى او عاهة مستديمة للغير او ممتلكاته بسبب قيادة مركبة دون مراعاة القوانين والانظمة والتعليمات (٣٦). ان المشرع العراقي في قانون رقم (٨٦) لسنة ٢٠٠٤ الملغى لم يضع تعريف او يحدد تعريف خاص للحادث المروري في حين ان الجريمة المرورية قد تم تعريفها في قانون رقم (٨) لسنة ٢٠١٩ ضمن الفصل العاشر (العقوبات) وفي المادة (٢٥ و ٤٢) وتعامل مع اغلب حوادث المرور على انها جريمة وقعت بالخطأ وذلك باعتبارها جريمة غير عمدية ومن الممكن ان تعرف الجريمة المرورية بانها كل واقعة تحدث من مركبة متحركة في طريق مفتوح للمرور العام ينتج عنها وفاة او اصابة او اضرار مادية تخضع لأحكام قانون المرور ومن خلال



التعريف يتضح لها عناصر حوادث الدهس وهي (الخطأ ، المركبة ، البشر ، الطريق العام)، (٣٧).

المبحث الرابع

(منهجيته البحث)

أولاً:- منهج البحث:- استعمل الباحث منهج المسح الاجتماعي والذي يمكن بواسطته الوصول الى الحقائق المطلوبة في قضايا حوادث الدهس وان منهج المسح الاجتماعي هو من اساليب ومناهج البحث الاجتماعي الذي يجري في تطبيق خطوات البحث العلمي، وقد اعتمد الباحث على طريقة (العينة) والتي تعد من الطرق المستخدمة في منهج المسح الاجتماعي وذلك من اجل ان تمثل العينة المجتمع المدروس.

ثانياً :- ادوات البحث :- استعان الباحث بدراسته الميدانية على اداتين من الادوات التي تستخدم في البحث الاجتماعي وهي:-

١- **الملاحظة :-** بدأ الباحث بتسليط الملاحظة العلمية حول قضية حوادث الدهس حيث لاحظ الباحث تزايد وتكرار حوادث الدهس في المنطقة التي قام بتحديدتها ضمن مجال دراسته الميدانية والتي تزداد فيها حوادث الدهس بشكل ملحوظ مما يستوجب دراستها والتوصل الى معرفة اسباب تزايد هذه المشكلة المرورية.

٢- **الاستبيان :-** ويعتبر الاستبيان المستخدم في هذه الدراسة الميدانية هو الاداة الرئيسة لدى الباحث حيث قام من خلاله بتوجيه اسئلة عده من اجل الوصول الى الحقائق العلمية من خلال اجابات المبحوثين عنها ، وقد تم التصميم الاستمارة الاولى وتم عرضها على الخبراء لقياس صدقها مع التأكيد على صلاحية هذا الاستبانة حيث اجمع اغلب الخبراء على صلاحية فقرات الاستبانة مع بعض التعديل والاضافة والحذف على الاسئلة التي تم طرحها ثم بعده اكمال الاستمارة تم اختيار (٢٠) مبحوثاً من مجتمع عينة البحث وتوجيه اسئلة الاستبيان اليهم من اجل التأكد من امكانية اعتمادها من قبل الباحث في مجال دراسته الميدانية

ثالثاً:- نوع العينة ومجالاتها :-

١- **نوع العينة :-** قام الباحث باختيار عينة بحثة المتمثلة بالعينة العشوائية حيث تكونت عينة البحث من (٧٠) مبحوث من الافراد الساكنين في قضاء عامرية الصمود.

٢- **مجالات البحث:-**

أ- المجال البشري:- ويتمثل المجال البشري بالأفراد الذين يخضعون الى الدراسة الميدانية المتمثلين ب (٧٠) مبحوثاً من افراد مجتمع البحث.

ب- المجال المكاني :- يتمثل المجال الجغرافي او الرقعة الجغرافية التي تقع فيها الدراسة الميدانية للبحث والتي تشمل قضاء العامرية في محافظة الانبار.

ج - المجال الزمني :- ويقصد به المدة الزمنية التي تم فيها جمع المعلومات الميدانية والنظرية حيث حددت المدة الواقعة من (٢٠٢٥/٤/١ - ٢٠٢٥/٦/١) هي المجال الزمني لبحثنا الحالي.

رابعاً :- عرض وتحليل بيانات الدراسات الميدانية :-

البيانات الاولية للبحث:-

١- جنس المبحوثين :-

وهو النوع الاجتماعي لوحداث عينة الدراسة حيث وحدات عينه الدراسة تشمل كلا الجنسين (الذكور والاناث) وهو امر ضروري لكي تكون العينة ممثلة لمجتمع الدراسة والجدول الاتي يوضح ذلك :-

جدول رقم (١) يوضح جنس المبحوثين.

الجنس	التكرار	النسبة
الذكور	٥٤	%٧٧,١٤
الاناث	١٦	%٢٢,٨٦
المجموع	٧٠	%١٠٠

تبين من جدول اعلاه الخاص بجنس المبحوثين ان نسبة الذكور هي الاعلى حيث جاءت اجابات (٥٤) مبحوثاً ونسبة (%٧٧,١٤) لتدل على ذلك في حيث اجاب (١٦) مبحوثاً و بنسبة (%٢٢,٨٦) لتدل على الاناث وان مجموع اجابات كلا الجنسين تمثل عينة بحثنا البالغة (٧٠) مبحوثاً ومن كلا الجنسين.

٢- العمر :-

يعد العمر واحداً من المؤشرات المهمة في مدى نشاط الفرد لذلك ارتأينا ان نحدد الفئات العمرية كالآتي

جدول رقم (٢) يوضح الفئات العمرية

الفئات العمرية	التكرار	النسبة
اقل من ١٨	١٤	%٢٠
١٨-٣٠	٣٦	%٥١,٤٢
٣١-٤٥	١٧	%٢٤,٢٨
٤٥ فما فوق	٣	%٤,٢٨
المجموع	٧٠	%١٠٠

اتضح لنا من نتائج الجدول بان الفئة العمرية من (١٨ الى ٣٠) سنة سجلت اعلى نسبة اذ بلغ عدد المبحوثين (٣٦) مبحوثاً و بنسبة (٥١,٤٢ %) في حين جاءت الفئة العمرية من (٣١ - ٤٥) في المرتبة الثانية وبنسبه (٢٤,٢٨ %) وبلغ عدد المبحوثين فيها (١٧) مبحوثاً تم ثلثها الفئة العمرية اقل من ١٨ سنة واحتلت المرتبة الثالثة وبنسبه (٢٠ %) وأجاب (١٤) مبحوثاً عند ذلك في حين احتلت الفئة العمرية (٤٥ فما فوق) اخر مرتبة وبنسبة (٤,٢٨ %) و بواقع اجابات (٣) مبحوثين فقط ومن خلال ذلك نستنتج بان اغلب اعمار مبحوثين بحثنا تمثل الشباب.

٣- المستوى التعليمي :-

جدول رقم (٣) يوضح المستوى التعليمي

النسبة	التكرار	المستوى التعليمي
١٢,٨٥ %	٩	يقرأ ويكتب
١٧,١٤ %	١٢	ابتدائية
١٧,١٤ %	١٢	متوسطة
٢١,٤٢ %	١٥	اعدادية
٣١,٤٢ %	٢٢	بكالوريوس
١٠٠ %	٧٠	المجموع

تشير بيانات جدول (٣) لوحداث عينة الدراسات الى ان (٢٢) مبحوثاً وبنسبة (٣١,٤٢ %) من كلا الجنسين هم من حملة شهادات البكالوريوس وان (١٢) مبحوثاً وبنسبة (١٧,١٤ %) من حملة الشهادة الابتدائية و (١٢) مبحوثاً وبنفس النسبة من حملة الشهادة المتوسطة وجاءت اجابة (١٥) مبحوثاً وبنسبة (٢١,٤٢ %) لتدل على حملة الشهادة الاعدادية ، في حين اجاب (٩) مبحوثين وبنسبه (١٢ %) بانهم يقرؤون ويكتبون وقد اتضح من خلال اجابات المبحوثين الموضحة في الجدول اعلاه ان اكثر من نصف عينه البحث هم من حملة البكالوريوس والاعدادية وهذا مؤشر على وعي عينة البحث وصدق اجاباتهم على الاسئلة الواردة في الاستبيان .

٤- المهنة :-

جدول رقم (٤) يوضح مهنة المبحوثين

النسبة	التكرار	المهنة
٧%	٥	متقاعد
٢٩%	٢٠	موظف
٣٠%	٢١	طالب
٣٤%	٢٤	كاسب
١٠٠%	٧٠	المجموع

تشير بيانات الجدول (٤) والتي تبين مهنة المبحوثين ومن كلا الجنسين حيث جاءت اجابة (٢٤) مبحوثا وبنسبه (٣٤%) لتدل على مهنتهم كاسب واجاب (٢١) مبحوثا وبنسبه (٣٠%) لتدل على انهم طلبه في حين اجاب (٢٠) مبحوثا وبنسبه (٢٩%) لتدل على انهم موظفين ثم اخيرا اجاب (٥) مبحوثين وبنسبه (٧%) على اجابتهم على انهم متقاعدين وقد اتضح من بيانات الجدول بان اكثر من ثلث العينة من فئة الكسبة وثلث العينة هم طلبة والثلث الاخر هم موظفين.

٥- الحالة الزوجية :-

جدول رقم (٥) يوضح الحالة الزوجية لوحدات عينه البحث ولكلا الجنسين

النسبة	التكرار	الحالة الزوجية
٥٣%	٣٧	اعزب
٤٧%	٣٣	متزوج
١٠٠%	٧٠	المجموع

يوضح الجدول (٥) ان اعلى نسبة جاءت للمبحوثين العازبين والبالغ عددهم (٣٧) مبحوثا وبنسبة (٥٣%) في حين جاءت نسبة المتزوجين (٤٧%) بواقع (٣٣) مبحوثا اجابوا بذلك ويتضح من ذلك بان اكثر من نصف عينة البحث هم من العزاب ولكلا الجنسين.

٦- منطقة السكن :-

جدول (٦) يوضح منطقة السكن للمبحوثين

النسبة	التكرار	منطقة السكن
٨١%	٥٧	مركز المدينة
١٦%	١١	اطراف المدينة
٣%	٢	القرية
١٠٠%	٧٠	المجموع



تبين من خلال بيانات الجدول بان اغلب المبحوثين يسكنون في مركز المدينة حيث أجاب (٥٧) مبحوثا وبنسبة (٨١ %) بذلك في حين جاءت اجابة (١١) مبحوثا وبنسبة (١٦ %) بانهم سكنة اطراف المدينة ثم اجاب (٢) مبحوثان وبنسبة (٣ %) بانهم من سكنة القرى من مجموع عينه البحث.

البيانات الخاصة بحوادث الدهس والقانون:-

٧- وقوع حوادث الدهس:-

جدول (٧) يوضح وقوع حوادث الدهس في المنطقة

وقوع الحوادث	التكرار	النسبة
نعم	٦٤	٩١ %
كلا	٦	٩ %
المجموع	٧٠	١٠٠ %

يتضح من اجابات المبحوثين بانه تقع حوادث الدهس في منطقة الدراسة الميدانية للبحث حيث أجاب (٦٤) مبحوثا بنعم وبنسبة (٩١ %) واجاب (٦) مبحوثين وبنسبة (٩ %) بعدم وقوع حوادث الدهس نستنتج من ذلك بان حوادث الدهس تقع في منطقته الدراسة.

٨- مدى انتشار حوادث الدهس

جدول (٨) يوضح مدى انتشار حوادث الدهس في منطقة الدراسة

مدى الانتشار	التكرار	النسبة
قليلة الانتشار	٢٠	٢٨,٥ %
منتشرة	٤١	٥٨,٥ %
منتشرة وبكثرة	٩	١٣ %
المجموع	٧٠	١٠٠ %

تشير نتائج الجدول (٨) بان حوادث دهس منتشرة في منطقة الدراسة الميدانية للبحث حيث أجاب (٤١) وبنسبة (٨٥ %) بانتشارها ثم جاءت اجابه (٩) مبحوثا وبنسبه (١٣ %) بانها منتشرة وبكثرة في حين اجاب (٢٠) مبحوثا و بنسبة (٢٨,٥ %) بانها قليل الانتشار.

٩- اسباب حوادث الدهس ::

جدول (٩) يوضح التسلسل المرتبي لاسباب وقوع حوادث الدهس

اسباب الدهس	التسلسل المرتبي	العدد	النسبة
السرعة الزائدة	١	٥٥	٧٨,٥ %
استخدام الهاتف النقال	٢	٣٣	٤٧ %
قصور واهمال المواطنين	٣	١٤	٢٠ %
عدم الالتزام بإشارات المرور	٤	١٣	١٨,٥ %
ضعف الرقابة المرورية	٥	١٠	١٤ %
عدم صلاحية الطرق والشوارع	٦	٧	١٠ %

بالنسبة لإمكانية وقوع حوادث الدهس ومعرفة اسبابها اشارت نتائج المسح الميداني الى ان (٥٥) (مبحوثا وبنسبة (٧٨.٥ %) اجابوا بان سبب حوادث الدهس هو السرعة الزائدة في حين اجاب (٣٣) مبحوثا وبنسبة (٤٧ %) بان استخدام الهاتف النقال هو المسبب لحوادث الدهس ثم جاءت اجابات (١٤) مبحوثا وبنسبة (٢٠ %) بان التقصير والاهمال من قبل المواطنين يؤدي الوقوع حوادث الدهس ، في حين اجاب (١٢) مبحوثا وبنسبة (١٨.٥ %) بان عدم الالتزام بإشارات المرور هو سبب وقوع حوادث الدهس ، في حين اكدت إجابات المبحوثين بان ضعف الرقابة المرورية هي التي تؤدي الى ذلك حيث اجاب (١٠) مبحوث وبنسبة (١٤ %) بذلك واخيرا جاءت اجابة (٧) مبحوثين وبنسبة (١٠ %) لتؤكد على ان عدم صلاحية الطرق والشوارع هي التي تسبب وقوع حوادث الدهس في منطقة الدراسة .

١٠ - العقوبات القانونية ودورها في الحد من حوادث الدهس.

جدول (١٠) يوضح هل العقوبات القانونية كافية للحد من حوادث الدهس.

الاجابة	التكرار	النسبة %
نعم	١٦	٢٣ %
كلا	٢٥	٣٥ %
الى حد ما	٢٩	٤٢ %
المجموع	٧٠	١٠٠ %

يوضع الجدول (١٠) ومن خلال اجابات المبحوثين ، حيث اجاب (٢٩) مبحوثا وبنسبة (٤٢ %) بان العقوبات القانونية إلى حد ما تحد من حوادث الدهس ، في حين اجاب (٢٥) مبحوثا



وبنسبة (٣٥ %) بان العقوبات القانونية لا تحد من حوادث الدهس ، في حين اجاب (١٦) مبحوثا وبنسبة (٢٣ %) بان العقوبات القانونية كافية للحد من حوادث الدهس .

١١- مدى معرفة المبحوثين بالعقوبات القانونية الحوادث الدهس .جدول (١١)

الإجابة	التكرار	النسبة %
اعرف	١٣	٨.٥ %
لا اعرف	٢٢	٤١.٥ %
نوعا ما	٣٥	٥٠ %
المجموع	٧٠	١٠٠ %

تشير نتائج البحث بان اغلب عينة البحث هم ذو معرفة نسبية بالعقوبات المحددة لحوادث الدهس، حيث اجاب (٣٥) مبحوثا وبنسبة (٥٠ %) بانهم يعرفون نوعا ما عقوبات حوادث الدهس ، واجاب (٢٢) مبحوثا وبنسبة (٤١.٥ %) بانهم لايعرفونها ، في حين اجاب (١٣) مبحوثا وبنسبة (٨.٥ %) بانهم يعرفون العقوبات القانونية المحددة لوقوع حوادث الدهس .

١٢- تشديد العقوبات جدول (١٢) يوضع تأييد تشديد العقوبة على السائقين المتهمين

الإجابة	التكرار	النسبة %
نعم	٥٩	٨٤ %
كلا	٤	٦ %
الى حد ما	٧	١٠ %
المجموع	٧٠	١٠٠ %

يتضح من اجابات المبحوثين بان (٥٩) مبحوثا وبنسبة (٨٤ %) يؤيدون تشديد العقوبات على السائقين المتهمين في حين اجاب (٧) مبحوثا وبنسبة (١٠ %) بانهم الى حد ما يؤيدون تشديد العقوبة ، في حين اجاب (٤) مبحوثين لا يؤيدون تشديد العقوبات على المبحوثين .

١٣- نوع التشديد العقابي .جدول (١٣) يوضح نوع التشديد العقابي

نوع التشديد	التكرار	النسبة %
السجن فترة اطول	٩	١٣ %
فرض غرامات اثقل	٣٦	٥١ %
سحب رخصة القيادة	١٩	٢٧ %
عدم السماح له بقيادة المركبة	٦	٩ %
المجموع	٧٠	١٠٠ %

حوادث الدهس من منظور التشريع القانوني

والأعراف الاجتماعية

تشير اجابات المبحوثين في هذا الجدول بان اغلب المبحوثين يميلون الى فرض غرامات اقل حيث اجاب (٣٦) مبحوثا ونسبة (٥١ %) من افراد العينة بذلك ، في حين اجاب (١٩) مبحوثا ونسبة (٢٧ %) ليؤكد على سحب رخصة القيادة ، وقد اجاب (٩) مبحوثين ونسبة (١٣ %) بانهم مع السجن فترة اطول للمسبب بحوادث ، ثم جاءت اجابت (٦) مبحوثين ونسبة (٩ %) على عدم السماح له بقيادة مركبة بالمستقبل .

١٤- انصاف النظام القضائي جدول (١٤) يوضح انصاف النظام القضائي لضحايا الدهس.

الاجابات	التكرار	النسبة %
نعم	٩	٣٦ %
كلا	١١	١٥ %
الى حد ما	٣٤	٤٩ %
المجموع	٧٠	١٠٠ %

يظهر الجدول (١٤) والذي يبين مدى انصاف النظام القضائي لضحايا حوادث الدهس ، بان اغلب عينة البحث تؤكد على ان النظام القضائي منصف والى حد ما ، حيث اجاب (٣٤) مبحوثا بنسبة (٤٩ %) بذلك ، وجارت اجابات (٢٥) مبحوثا بنسبة (٣٥ %) لتؤكد ذلك أيضا ، في حين اجاب (١١) مبحوثا بانه غير منصف مع ضحايا حوادث الدهس .

١٥- التزام سائقي المركبات بقواعد المرور. جدول (١٥) يوضح مدى التزام سائقي المركبات بقواعد المرور

التزام السائقين	التكرار	النسبة %
ملتزم	١٤	٢٠ %
غير ملتزم	٣٤	٤٩ %
نوعا ما	٢٢	٣١ %
المجموع	٧٠	١٠٠ %

لقد تبين من خلال اجابات المبحوثين بان اغلب سائقي المركبات غير ملتزمين بقواعد المرور ، حين اجاب (٣٤) مبحوثا بنسبة (٤٩ %) بذلك ، في حين اجاب (٢٢) مبحوثا بنسبة (٣١ %) بانهم ملتزمين نوعا ما، اما اجابة (١٤) مبحوثا بنسبة (٢٠ %) والتي اكدت على التزام سائقي المركبات بقواعد المرور .

١٦ - الجهات المسؤولة عن حوادث الدهس. جدول (١٦) يوضح ما الجهات التي تتحمل مسؤولية وقوع حوادث الدهس

الجهات المسؤولة	التكرار	النسبة %
الحكومة المحلية	٧	١٠ %
شرطة المرور	٤٦	٦٦ %
مؤسسات دينية	١	١ %
المجتمع والافراد انفسهم	١٦	٢٣ %
المجموع	٧٠	١٠٠ %

لقد تبين من خلال اجابات المبحوثين حيث اجاب (٤٦) مبحوثا وبنسبة (٦٦ %) بأن شرطة المرور هي التي تتحمل مسؤولية وقوع حوادث الدهس ، في حين جاءت اجابة (١٦) مبحوثا بنسبة (٢٣%) على ان افراد المجتمع هم الذين يتحملون مسؤولية وقوع حوادث الدهس، اما اجابة (٧) مبحوثين وبنسبة (١٠ %) على ان الحكومة المحلية هي المسؤولة عن وقوع حوادث الدهس، في حين اجاب (١) مبحوث واحد وبنسبة (١%) بان المؤسسات الدينية هي التي تتحمل مسؤولية وقوع حوادث الدهس.

١٧- اجراءات المرور لتقليل حوادث الدهس جدول (١٧) يوضح اهم اجراءات المرور المتبعة من اجل تقليل حوادث الدهس وحسب التسلسل المرتبي لكل اجراء.

الإجراءات المرورية	التسلسل المرتبي	العدد	النسبة %
تفعيل كاميرات المراقبة المرورية	١	٤٣	٦١ %
تكثيف الرقابة المرورية	٢	٢٧	٣٩ %
زيادة المطبات الاصطناعية	٣	٢٤	٣٤ %
تحسين البنية التحتية للشوارع	٤	٢٣	٣٢ %
تفعيل عقوبات صارمة	٥	٢١	٣٠ %
زيادة الوعي المجتمعي	٦	٩	١٣ %

يتضح من الجدول المرتبي اعلاه بان الاجراءات المرورية التي يجب اتباعها من اجل تقليل وقوع حوادث الدهس كما جاءت به اجابات المبحوثين ،حيث اجاب (٤٣) مبحوثا بنسبة (٦١ %) واحتلت المرتبة الأولى في الجدول لتؤكد على ضرورة تفعيل كاميرات المراقبة المرورية ، ثم جاءت اجابة (٢٧) مبحوثا بنسبة (٣٩ %) لتؤكد على تكثيف الرقابة المرورية واحتلت المرتبة الثانية ، في حين اكدت اجابة (٢٤) مبحوثا بنسبة (٣٤ %) تدل على ضرورة زيادة المطبات

حوادث الدهس من منظور التشريع القانوني

والأعراف الاجتماعية

الاصطناعية في الشوارع من اجل تقليل وقوع حوادث الدهس واحتلت المرتبة الثالثة ، في حين احتلت المرتبة الرابعة اجابات (٢٣) مبحوثا بنسبة (٣٢ %) لتؤكد على اجراء تحسين الطرق و الشوارع، واحتلت المرتبة الخامسة اجابات (٢١) مبحوثا بنسبة (٣٠ %) التي تؤكد على تفعيل العقوبات الصارمة واخير جاءت اجابات (٩) مبحوثا بنسبة (١٣ %) وجاءت المرتبة السادسة والتي تؤكد على ضرورة زيادة الوعي المجتمعي من اجل التقليل من وقوع حوادث الدهس.

١٨- **التعرض لحادث الدهس:-** جدول (١٨) يوضح التعرض لحوادث الدهس من قبل المبحوثين .

الاجابات	التكرار	النسبة %
نعم	٢٤	٣٤ %
كلا	٤٦	٦٦ %
المجموع	٧٠	١٠٠ %

تشير اجابات المبحوثين في الجدول اعلاه والتي جاءت بواقع (٢٤) مبحوثا بنسبة (٣٤ %) والتي تؤكد على تعرض المبحوثين لحادث في حين اجاب (٤٦) مبحوثا بنسبة (٦٦ %) بعدم تعرضهم لحادث دهس.

١٩- **اذا كانت الاجابة (نعم) ما ظروف الحادث.**

جدول (١٩) يوضح ظروف الحادثة

الإجابات	التكرار	النسبة %
عبور مفاجئ للمواطنين	١١	٤٦ %
تهور السائقين واجتياز خاطئ	٧	٢٩ %
وجود تصدعات في الشارع	٦	٢٥ %
المجموع	٢٤	١٠٠ %

يوضح الجدول (١٩) اعلاه ظروف الحادث حسب اجابات الجدول السابق الذي اجابوا (بنعم) ، حيث اجاب (١١) مبحوثا وبنسبة (٤٦ %) بان من ظروف الحادث العبور المفاجئ للمواطنين واجاب (٧) مبحوثا بنسبة (٢٩ %) بتهور السائق الاخر واجتياز الخاطئ كان سبب وقوع الحادث، في حين أجاب (٦) مبحوثا بنسبة (٢٥ %) بانه من مسببات الحادث وجود تصدعات وتشققات في الشوارع .

٢٠- اين وقع حادث الدهس جدول (٢٠) يوضح مكان وقوع الحادث

الاجابات	التكرار	النسبة %
في الشارع العام	٦	٢٥ %
امام المدارس	٢	٨ %
في الشوارع الداخلية	١٥	٦٢.٥ %
قرب الاسواق	١	٤ %
المجموع	٢٤	١٠٠ %

بين الجدول (٢٠) مكان وقوع الحادث ، حيث اجاب (١٥) مبحوثا وبنسبة (٦٢.٥ %) على ان الحادث وقع بالشوارع الداخلية لمنطقة من مجموعات إجابات (٢٤) مبحوثا اجابوا بانهم تعرضوا لحوادث الدهس ، وجاءت اجابات (٦) مبحوثا وبنسبة (٢٥ %) بان مكان الحادث في الشارع العام ، واجاب (مبحوثين) و بنسبة (٨ %) بان الحادث وقع امام المدارس ، في حين أجاب (١) مبحوث واحد فقط وبنسبة (٤ %) على انه تعرض لحادث الدهس امام الأسواق .

٢١- كيف يتصرف السائق عند وقوع حادث الدهس. جدول (٢١)

كيف يتصرف السائق	التكرار	النسبة %
اسعاف المصابين الى المستشفى	٥٧	٨١ %
الهروب وترك المصابين	٤	٦ %
لا اعرف كيف اتصرف	٦	٩ %
اتصل بالشرطة	٣	٤ %
المجموع	٧٠	١٠٠ %

يوضح الجدول (٢١) ومن خلال اجابات المبحوثين ، حيث اجاب (٥٧) مبحوثا وبنسبة (٨١ %) بانه اثناء وقوع الحادث يسعف المصابين الى المستشفى، في حين اجاب (٦) مبحوثا وبنسبة (٩ %) لا اعرف كيف اتصرف ، في وقد اجاب (٤) مبحوثا وبنسبة (٦ %) بانهم يهربون ويتركون المصابين في مكان الحادث ، في حين (٣) مبحوثين أجابوا بأنهم يتصلون بالشرطة اذا وقع الحادث وبنسبة (٤ %) من مجموع عينه البحث.

٢٢- الاسباب الرئيسية وراء زيادة حوادث الدهس

جدول (٢٢)

الأسباب زيادة حوادث الدهس	التكرار	النسبة %
---------------------------	---------	----------

حوادث الدهس من منظور التشريع القانوني

والأعراف الاجتماعية

عدم انتباه المواطنين اثناء العبور	٢٦	٣٧ %
قله خبرة السائقين	٢٢	٣١.٥ %
عدم وجود مناطق مخصصة للعبور	٢٢	٣١.٥ %
المجموع	٧٠	١٠٠ %

يتضح من الجدول ومن خلال اجابات المبحوثين والتي جاءت بواقع (٤٦) مبحوثا وبنسبة (٣٧ %) يؤكدون على عدم انتباه المواطنين اثناء العبور هو السبب الرئيسي لوقوع حوادث الدهس ، و اجاب (٢٢) مبحوثا وبنسبة (٣١.٥ %) بان قلة خبرة السائقين هي من اسباب زيادة حوارث الدهس ، في حين اجاب (٢٢) مبحوثا وبنسبة (٣١.٥ %) بان السبب وراء زيادة حوادث الدهس هو عدم وجود مناطق مخصصة لعبور المواطن .

- البيانات الخاصة بالأعراف الاجتماعية وتأثيرها في حوادث الدهس

٢٣- دور الاعراف في التخفيف من حوادث الدهس. جدول (٢٣)

الاجابات	التكرار	النسبة %
نعم	٤٧	٦٧ %
كلا	٤	٦ %
نوعا ما	١٩	٢٧ %
المجموع	٧٠	١٠٠ %

تشير نتائج الجدول اعلاه ومن خلال اجابات المبحوثين ، حيث اجاب (٤٧) مبحوثا وبنسبة (٦٧ %) بان الأعراف تلعب دورا التخفيف من حوادث الدهس ، واجاب (١٩) مبحوثا وبنسبة (٢٧ %) بانه نوعا ما يكون للأعراف الاجتماعية دور ، في حين اجاب (٤) مبحوثا وبنسبة (٦ %) بانه لا يوجد دور للأعراف في التقليل من حوادث الدهس

٢٤- ما الاعراف التي تساهم في عدم مبالاة اصحاب المركبات لحوادث الدهس .

جدول (٢٤)

الاجابات	التكرار	النسبة %
الصلح والفصول العشائرية	٣٥	٥٠ %
دفع الدية الشرعية	٢٥	٣٦ %
عدم تسجيل دعوة ضدهم	١٠	١٤ %
المجموع	٧٠	١٠٠ %

لقد جاءت الاجابات المبحوثين بواقع (٣٥) مبحوثا وبنسبة (٥٠ %) والتي تؤكد على ان الاعراف التي تساهم في عدم مبالاة اصحاب المركبات هي الصلح والفصل العشائري، وان (٢٥) مبحوثا وبنسبة (٣٦ %) اجابوا بان دفع الدية الشرعية هي التي تساهم في ذلك ، في حين اجاب (١٠) مبحوثا وبنسبة (١٤ %) بان عدم تسجيل دعوى ضدهم هي التي تساهم في عدم مبالاة اصحاب المركبات .

٢٥ - ما مدى تأثير الاعراف والصلح العشائري في حوادث الدهس .

جدول (٢٥)

الاجابات	التكرار	النسبة %
ايجابي	٢٥	٣٦ %
سلبي	١٨	٢٦ %
محايد	٢٧	٣٨ %
المجموع	٧٠	١٠٠ %

يشير الجدول اعلاه ومن خلال اجابات المبحوثين ، حيث اجاب (٢٧) مبحوثا وبنسبة (٣٨ %) بان دور الاعراف والصلح العشائري محايد ، واجاب (٢٥) مبحوثا وبنسبة (٣٦ %) بانه دورها ايجابي ، وقد اجاب (١٨) مبحوثا وبنسبة (٢٦ %) بان الاعراف والصلح العشائري يكون لها دور سلبي في حوادث الدهس .

٢٦ - هل تؤيد اللجوء الى الصلح العشائري بدلاً من المحاكم في حوادث الدهس .

جدول (٢٦)

الإجابات	التكرار	النسبة %
نعم	٢٦	٣٧ %
كلا	٣٢	٤٦ %
الى حد ما	١٢	١٧ %
المجموع	٧٠	١٠٠ %

يوضح الجدول يان (٣٢) مبحوثا وبنسبة (٤٦ %) لا يؤيدون اللجوء الصلح العشائري بدلا من المحاكم، في حين اجاب (٢٦) مبحوثا وبنسبة (٣٧ %) بانهم يؤيدون اللجوء إلى الصلح العشائري بدلا من المحاكم ، وقد اجاب (١٢) مبحوثا وبنسبة (١٧ %) بانهم الى حد ما يؤيدون اللجوء إلى الصلح العشائري .

حوادث الدهس من منظور التشريع القانوني

والأعراف الاجتماعية

٢٧ - اذا كانت الاجابة (نعم) ما الاسباب التي تدفعك لتأييد الصلح العشائري .

جدول (٢٧)

الإجابات	التكرار	النسبة %
الحادث غير متعمد	١٧	٦٥ %
حسب ظروف الحادث	٩	٣٥ %
المجموع	٢٦	١٠٠ %

يتبين من الجدول ومن البيانات التي تم اعتمادها في الجدول ومن خلال اجابات المبحوثين ، والتي اجاب (١٧) مبحوثا وبنسبة (٦٥ %) من مجموع اجابات (٢٦) مبحوثا أجابوا بتأييد الصلح العشائري ، وذلك لان الحادث الدهس يكون غير متعمد ، وقد اجاب (٩) مبحوثا وبنسبة (٣٥ %) بانهم يلجؤون إلى الصلح العشائري حسب ظروف حادث الدهس .

٢٨ - ما دور العشائر في الحد من حوادث الدهس . جدول (٢٨)

دور العشائر	التكرار	النسبة %
عبر توعية الزعماء والمشايخ	٣١	٤٤ %
فرض قيم المواطنة والمسؤولية الاخلاقية	٩	١٣ %
رفض التستر عن السائقين المخطئين	٣٠	٤٣ %
المجموع	٧٠	١٠٠ %

تشير نتائج البحث الميداني الى ان (٣١) مبحوثا وبنسبة (٤٤ %) اكدت على ان العشائر تساهم في الحد والتقليل من حوادث الدهس ، من خلال توعية زعماء والمشايخ اجاب (٣٠) مبحوثا وبنسبة (٤٣ %) بان الدور يتم من خلال رفض التستر عن السائقين المخطئين ، في حين جاءت اجابة (٩) مبحوثين وبنسبة (١٣ %) من خلال فرض قيم المواطنة والمسؤولية الاخلاقية هي التي تسهم في تقليل حوادث الدهس .

٢٩ - هل العرف الاجتماعي يعيق تنفيذ وتطبيق القانون في قضايا الدهس.

جدول (٢٩)

الإجابات	التكرار	النسبة %
يعيق	٢١	٣٠ %
لا يعيق	٣٤	٤٩ %
الى حد ما	١٥	٢١ %
المجموع	٧٠	١٠٠ %

يتضح من بيانات الجدول (٢٩) من خلال إجابات المبحوثين الذين أكدوا على أن الأعراف الاجتماعية لا تعيق تطبيق القانون في قضايا الدهس ، وقد جرت اجابت (٢٤) مبحوثا ونسبة (٤٩ %) لتؤكد على ذلك ، في حين اجاب (٢١) مبحوثا ونسبة (٣٠ %) بانها تعيق تطبيق وتنفيذ القانون ، وقد اجاب (١٥) مبحوثا ونسبة (٢١ %) بان الأعراف تعيق تنفيذ القانون وتطبيقه إلى حد ما .

٣٠ - الأسلوب والجراء الذي يفضل عند وقوع حادث الدهس . جدول (٣٠)

الأسلوب والجراء	التكرار	النسبة %
اللجوء الى القانون	٩	١٢.٥ %
اللجوء الى الصلح العشائري	٤١	٥٨.٥ %
الجمع بين القانون والصلح العشائري	٢٠	٢٩ %
المجموع	٧٠	١٠٠ %

تبين من الجدول (٣٠) ومن اجابات المبحوثين التي اجاب (٤١) مبحوثا ونسبة (٥٨.٥ %) بانهم يلجؤون إلى الصلح العشائري عند وقوع حادث الدهس ، واجاب (٢٠) مبحوثا ونسبة (٢٩ %) بانهم يلجؤون إلى الجمع بين القانون والصلح العشائري ، في حين اجاب (٩) مبحوثا ونسبة (١٢.٥ %) باللجوء إلى القانون عند وقوع حادث الدهس .

٣١ - هل يوجد تهاون في تطبيق العقوبات على مرتكبي حوادث الدهس .

جدول (٣١) يوضح هل يوجد تهاون في تطبيق العقوبات

الإجابات	التكرار	النسبة %
يوجد تهاون	٢٠	٢٨.٥ %
لا يوجد تهاون	٥٠	٧١.٥ %
المجموع	٧٠	١٠٠ %

تشير نتائج الجدول (٣١) بان أغلب المبحوثين وبواقع (٥٠) مبحوثا ونسبة (٧١.٥ %) من افراد عينة البحث يؤكدون على عدم وجود تهاون في تطبيق العقوبات على مرتكبي حوادث الدهس، في حين احباب (٢٠) مبحوثا ونسبة (٢٨.٥ %) منهم بوجود تهاون في تطبيق العقوبات

٣٢ - تقييم تعاون افراد المجتمع مع الجهات الامنية. جدول (٣٢)

الإجابات	التكرار	النسبة %
ضعيف	٢٠	٢٨.٥ %

حوادث الدهس من منظور التشريع القانوني

والأعراف الاجتماعية

جيد	٢٧	٣٨.٥ %
يحتاج الى تعزيز وتحسين	٢٣	٣٣ %
المجموع	٧٠	١٠٠ %

اوضحت اجابات المبحوثين من عينة البحث حيث اجاب (٢٧) مبحوثا وبنسبة (٣٨.٥%) بان التعاون بين المجتمع و الجهات الأمنية جيد، في حين اجاب (٢٣) مبحوثا وبنسبة (٣٣%) اكدو على انه يحتاج الى تعزيز وتحسين وقد اجاب (٢٠) مبحوثا وبنسبة (٢٨.٥ %) بانه تعاون افراد المجتمع ضعيف مع الجهات الامنية من اجل الحد من حوادث الدهس .

خامساً :- النتائج :

لقد توصل الباحث إلى النتائج الآتية :-

١-توصلت الدراسة الميدانية الى ان نسبة الذكور في عينة البحث اعلى من نسبة الاناث حيث جاءت نسبتهن (٧٧.١٤ %) وبواقع (٥٤) ذكر، ونسبة الأثاث (٢٢.٨٦ %) وبواقع (١٦) انثى .

٢- بينت نتائج الدراسة الميدانية بانه اعلى فئة عمرية هي الواقعة بين (١٨) الى (٣٠) وهذا يؤكد على ان اغلب اعمار المبحوثين هم من الشباب.

٣- توصلت الدراسة الميدانية الى ان ثلث عينة البحث و بنسبه (٣١,٤٢ %) هم من حملة شهادة البكالوريوس.

٤- بينت الدراسة الميدانية بانه تقع حوادث الدهس في منطقه الدراسة الميدانية بنسبة (٩١%) وبواقع (٦٤) مبحوثا اكد على ذلك .

٥-اكدت نتائج الدراسة بان هنالك عدة اسباب لوقوع حوادث الدهس ومنها السرعة الزائدة ، استخدام الهاتف النقال ، قصور واهمال المواطنين ، ضعف الرقابة المرورية وعدم صلاحية الطرق والشوارع .

٦-اظهرت نتائج الدراسة بان العقوبات القانونية الحالية غير كافية للحد من حوادث الدهس وهذا ما اكدته اجابات المبحوثين (٢٥) مبحوثا وبنسبة (٣٥ %) وكذلك اجابات الى حد ما (٢٩) مبحوثا وبنسبة (٢٤ %) .

٧- توصلت الدراسة الى تأييد المواطنين الى ضرورة تشديد العقوبات على السائقين المتهورين حيث اكدت اجابات المبحوثين بواقع (٥٩) مبحوثا وبنسبة (٨٤ %) على ذلك.

٨-بينت الدراسة بان القضاء منصف وهذا ما اكدته اجابات المبحوثين بواقع (٣٤) مبحوثا وبنسبة (٤٩ %) بذلك .



٩- أكدت الدراسة الميدانية بان للأعراف الاجتماعية دور فعال في حوادث الدهس وهذا ما اكدته اجابات المبحوثين بواقع (٤٧)مبحوثا وبنسبة (٦٧ %)من مجموع عينه البحث .

١٠- أكدت الدراسة الميدانية بان للعشائر دور بارز في التقليل والحد من حوادث الدهس من خلال توعية زعمائها ومشايخها حيث جاءت اجابات (٣١) مبحوثا وبنسبة (٤٤ %) لتؤكد على ذلك.

١١- بينت نتائج الدراسة بان العرف الاجتماعي لا يعيق تنفيذ وتطبيق القانون في قضايا الدهس حيث جاءت إجابات (٣٤)مبحوثا وبواقع (٤٩ %) لتؤكد ذلك.

١٢- توصلت الدراسة الى اغلب المتسببين لحوادث الدهس يلجؤون الى الصلح العشائري حيث أجاب (٤١)مبحوثا وبنسبة (٥٨.٥ %) لتؤيد ذلك.

سادساً: التوصيات:-

١- على وزارة الاسكان والاعمار والبلديات اصلاح وتعمير الطرق والشوارع وتخصيص اماكن لعبور المواطنين في قضاء العامرية .

٢- على وزارة الداخلية ومديرية شرطة المرور ضرورة تشديد الرقابة المرورية وتكثيفها على مستخدمي الهاتف النقال اثناء قيادة المركبات مما له دور فعال في وقوع حوادث الدهس.

٣- على وزارة العدل ضرورة اعادة النظر في قوانين المرور من اجل تشديد العقوبة على الحوادث المرورية بشكل عام وحوادث الدهس بشكل خاص .

٤- على وزارة الاعلام عبر مؤسساتها الاعلامية ضرورة تفعيل برنامج توعيه من اجل زيادة وعي المواطنين حول حوادث الدهس ومسبباتها.

٥- على وزارة التعليم العالي والبحث العلمي التأكيد على اهمية تشجيع الباحثين والدراسات الاكاديمية في الخوض بدراسات وبحوث في مجال المرور .

الهوامش

١- ابن منظور، لسان العرب، ١٩٦٧، ٩٣٦

٢- ابن منظور ، لسان العرب، ١٩٦٧، ١٦٥.

٣- محمد علي القحطاني ، ٢٠١٦، ٤٠٨.

٤- سعيد احمد قاسم، ٢٠٠٩، ٥.

٥- قاموس معجم الوسيط .

٦- علي محمود الحضيبي، ١٩٩٨، ٣٢

٧- صبيح فاضل محمد، ١٩٩١، ١٥٠

٨- الاصفهاني، ١٤١٢،





٩-المقياس في اللغة.

١٠-عبد اللطيف بن سعود الصرامي ، ١٤٣٣ هـ ، ٢٢.

١١-محمود محمد علي ، ٢٠٠٩ ، ١١ .

١٢-هشام سليم ، ٢٠١٤ ، ٨ .

١٣-معجم المعاني الجامع .

١٤-الفيروز ابادي ، تاج العروس ، ١٨٠ .

١٥-فوزيه الذياب ، ٢٠٠٣ ، ١٩٥ .

١٦-محمد محمود الجوهري ، عدلي محمود السمري ، ٢٠١١ ، ص ٦٦ - ٦٧

١٧-حمود هزاع الشريف ، ٢٠٠٦ ، ٣٠

١٨-سعد الدين بو طبال ، ٢٠٢١ ، ١١٢ - ١١٣

١٩-فتحيه السيد الحوتي ، ٢٠١٩ ، ١٥٣

٢٠-عدلي محمود السمري ، ٢٠١٩ ، ٤٥

٢١-عايد عواد الوريكات ، ٢٠١٣ ، ٦٨

٢٢-عامر بن ناصر المطير ، ٢٠٠٤ ، ١٥

٢٣-مسعد السيد احمد البحيري ، ٢٠١٥ ، ٢٩٩ - ٣٠٤

٢٤-سعيد شنين ، ٢٠١٢ ، ١٥٠

٢٥-مسعد السيد احمد البحيري ، ٢٠١٥ ، ٣٠٥

٢٦-فاطمه الرامزي ، ٢٠٠٩ ، ١٠٦

٢٧-سعيد شنين ، ٢٠١٢ ، ١٥٥

٢٨-عقاري زكريا ، ٢٠١١ ، ٤٤

٢٩-عبدالودود عبدالرضا ، ٢٠١٨ ، ٢٢١

٣٠-عبدالعزیز عبدالحميد ، ١٩٩٨ ، ١٣

٣١-سعيد شنين ، ٢٠١٢ ، ١٦٥

٣٢-عبدالعزیز النهار ، ٢٠٢٠ ، ٨

٣٣-بكار علي عباس ، احمد فاضل حسين ، ٢٠١٦ ، ٦٣١

٣٤-عمرو صلاح الدين مجوم ، ٢٠٠٥ ، ٢٠٩

٣٥-قانون المرور رقم ٨ ، ٢٠١٩

٣٦-كامران رسول سعيد ، ٢٠١٤ ، ١٨١

٣٧-اوات محمد اغا ، ٢٠١٥ ، ٣٨

المصادر المراجع

القرآن الكريم

١-ابن منظور ، لسان العرب ، ١٩٦٧.



- ٢- أوت محمد أغا الحوادث المرورية والمسؤولية المترتبة عليها في القانون العراقي دراسة فقهية تحليلية اكااديمية الدراسات الاسلامية جامعه ملايا، كوالالمبور ، ٢٠١٥
- ٣- بكر علي عباس ، احمد فاضل حسين ، عبد الباسط عبد الرحيم ، الاعراف العشائرية في ظل الدستور والقوانين العراقية ، كليه القانون والعلوم السياسية ، جامعة ديالى، ٢٠١٦.
- ٤- الحسين بن محمد المعروف الراغب الاصفهاني ، مفردات الفاظ القرآن ، ١٤١٢ هـ .
- ٥- د. فتحه السيد الحوتي ، الاتجار بالبشر في ضوء نظرية الانومي (اللا معيارية ، دراسة لبعض الحالات المختارة بمدينة المنصورة ،مجلة كلية الآداب للإنسانيات والعلوم الاجتماعية، محافظة الدقهلية ، مجلد ١١ ، عدد ٢٠ ، ٢٠١٩ .
- ٦- د. حمود هزاع الشريف ، مؤتمر التعليم والسلامة المرورية الاثار النفسية للحوادث المرورية ،مركز الدراسات والبحوث قسم الندوات واللقاءات العلمية، جامعة نايف العربية للعلوم الامنية ، ٢٠٠٦ .
- ٧- د. مسعد السيد احمد بحيري ، التحليل المكاني للحوادث المرورية في المملكة العربية السعودية (٢٠٠٥ - ٢٠١٥) باستخدام نظم المعلومات الجغرافية ،مجلة بحوث الشرق، العدد ٤٠ ، ٢٠١٥.
- ٨- دكتور زين العابدين عواد كاظم ، المسؤولية الجزائية الناشئة عن الحوادث المرورية ،دراسة مقارنة ،جامعة المثنى، كليه القانون، ٢٠١٥.
- ٩- سعد الدين بو طبال ، دور التفاؤل غير الواقعي في ارتكاب الحوادث المرورية لدى السائقين الشباب ، الدراسات النفسية والتربوية ، مختبر تطوير الممارسات النفسية والتربوية ، ٢٠٢١ .
- ١٠- سعد شنين ،المسؤولية الجنائية المترتبة على حوادث المرور ، دراسة مقارنة بين الشريعة والقانون ، رسالة ماجستير منشوره، الجزائر، ٢٠١٢ .
- ١١- شروق نعيم جاسم الجبوري ،التباين المكاني للحوادث المرورية في العراق، دراسة في جغرافية النقل، كلية الآداب، جامعه بغداد ، ٢٠١٩.
- ١٢- صبيح فاضل محمد ، شرطة المرور الوظائف والاهداف ، دار الحرية للطباعة ، بغداد ، ١٩٩١.
- ١٣- صبيحه نعمة فهد ، دراسة استطلاعية حول ظاهرة الحوادث المرورية في محافظه ذي قار ، الاسباب والحلول، ٢٠١٥ .
- ١٤- عامريه ناصر المطير، درجة خطورة حوادث المرور ، بالمملكة العربية السعودية ومقارنتها ببعض الدول الاخرى ،مجلة دراسات الخليج والجزيرة العربية ، العدد ١١٥ ، الكويت ، مجلس النشر العلمي، جامعه الكويت، ٢٠٠٤ .
- ١٥- عايد عواد الوريكات ، نظريات علم الجريمة ، ط٢ ، دار وائل للنشر والتوزيع عمان- الأردن، ٢٠١٣ .
- ١٦- عبد العزيز النهار ، التربية المرورية ودورها في السلامة العامة والفردية ، ٢٠٢٠ .
- ١٧- عبد العزيز عبد الحميد ،الاثار الاجتماعية والاقتصادية الناجمة عن حوادث المرور ، سجل المؤتمر الوطني للسلامة المرورية ، جامعه الملك سعود، الرياض، ١٩٩٨ .
- ١٨- عبد اللطيف بن سعود الصرامي ، السنة التشريعية وغير التشريعية عند دعاة التجديد ، ط ١ ، السلام - الرياض، ١٤٣٣ هـ .



- ١٩- عبد الودود عبد الرضا عبد ، التحليل المكاني للحوادث المرورية في محافظة البصرة للمدة من (٢٠١٥ - ٢٠١٦) مجله دراسات البصرة ، عدد ٢٩ ، ٢٠١٨ .
- ٢٠- عدلي محمود السمري ، علم الاجتماعي الجنائي ، دار المسيرة للنشر والتوزيع ، عمان - الأردن ، ٢٠١٩ .
- ٢١- عقاري زكريا ، دراسة تحليلية لحوادث المرور في الجزائر في الفترة من (١٩٧٠ - ٢٠١٠) مذكرة تخرج شهادة الماجستير ، تخصص نقل والامداد ، جامعه باتنة ، الجزائر ، ٢٠١١ .
- ٢٢- علي محمود الحضييري ، حوادث الطرق وفاق السلام ، بنغازي ، دار الكتب الوطنية ، ١٩٩٨ .
- ٢٣- عمرو صلاح الدين جمجوم ، التوعية المرورية واثرها في التقليل من الحوادث المرورية ، مركز الدراسات والبحوث الرياض ، ٢٠٠٥ .
- ٢٤- فاطمه الرامزي ، المشكلات المرورية في دولة الكويت ، دراسات وبحوث ، جامعة الكويت ، ٢٠٠٩ .
- ٢٥- فوزيه ذياب ، القيم والعادات الاجتماعية ، مكتبة الاسرة ، بيروت ، لبنان ، ٢٠٠٣ .
- ٢٦- الفيروز ابادي ، تاج العروس .
- ٢٧- قاموس المعجم الوسيط .
- ٢٨- قانون العقوبات العراقية رقم ١١١ لسنة ١٩٦٩ المعدل .
- ٢٩- قانون المرور رقم (٨) سنة ٢٠١٩ .
- ٣٠- محمد بن عبد العزي ، المسؤولية الجنائية على الحوادث المرورية في المملكة العربية السعودية ، ٢٠٠٩ .
- ٣١- محمد علي القحطاني (احكام حوادث المرور في الشريعة الاسلامية ، جامعة ام القرى - مكة المكرمة ، رسالة ماجستير منشوره ، ١٤٠٨ .
- ٣٢- محمد محمود الجوهري ، عدي محمود السمري ، المشكلات الاجتماعية ، دار المسيرة ، الأردن ، ٢٠١١ .
- ٣٣- محمود محمد علي ، الاتجاهات الحديثة في اعداد وصياغة مشروعات القوانين ، بدون دار نشر ، ٢٠٠٩ .
- ٣٤- معجم المقياس في اللغة ، ط٢ ، ١٤١٨ هـ .
- ٣٥- هشام سليم ، المدخل في دراسة العلوم القانونية ، نظرية القانون ونظرية الحق في ضوء احكام القانون المدني البحريني ، البحرين ، ٢٠١٤ .

Sources and References

The Holy Quran

- 1- Ibn Manzur, *Lisan al-Arab*, 1967.
- 2- Awat Muhammad Agha, *Traffic Accidents and the Resulting Liability under Iraqi Law: An Analytical Jurisprudential Study*, Academy of Islamic Studies, University of Malaya, Kuala Lumpur, 2015.
- 3- Bakr Ali Abbas, Ahmed Fadhil Hussein, and Abdul Basit Abdul Rahim, *Tribal Customs in Light of the Iraqi Constitution and Laws*, College of Law and Political Science, University of Diyala, 2016.
- 4- Al-Hussein bin Muhammad (known as Al-Raghib al-Isfahani), *Mufradat Alfaz al-Quran* (Vocabulary of the Quran), 1412 AH.
- 5- Dr. Fathiya Al-Sayyid Al-Houti, Human Trafficking in Light of Anomie Theory (Normlessness): A Study of Selected Cases in Mansoura City, *Journal of the Faculty



of Arts for Humanities and Social Sciences*, Dakahlia Governorate, Vol. 11, No. 20, 2019.

6- Dr. Hamoud Hazzaa Al-Sharif, Conference on Education and Traffic Safety: Psychological Effects of Traffic Accidents, Center for Studies and Research (Seminars and Scientific Meetings Department), Naif Arab University for Security Sciences, 2006.

7- Dr. Mosaad Al-Sayyid Ahmed Beheiry, Spatial Analysis of Traffic Accidents in the Kingdom of Saudi Arabia (2005–2015) Using Geographic Information Systems (GIS), *Middle East Research Journal*, No. 40, 2015.

8- Dr. Zain Al-Abidin Awad Kazim, Criminal Liability Arising from Traffic Accidents: A Comparative Study, Al-Muthanna University, College of Law, 2015.

9- Saad El-Din Bou Tabbal, The Role of Unrealistic Optimism in Traffic Accidents Among Young Drivers, *Psychological and Educational Studies*, Laboratory for the Development of Psychological and Educational Practices, 2021.

10- Saad Shanin, Criminal Liability Resulting from Traffic Accidents: A Comparative Study Between Sharia and Law, Published Master's Thesis, Algeria, 2012.

11- Shorouq Naeem Jassim Al-Jubouri, Spatial Variation of Traffic Accidents in Iraq: A Study in Transport Geography, College of Arts, University of Baghdad, 2019.

12- Sabih Fadhil Mohammed, Traffic Police: Functions and Objectives, Dar... Al-Hurriya Printing, Baghdad, 1991.

13- Sabiha Nima Fahd, *An Exploratory Study on the Phenomenon of Traffic Accidents in Dhi Qar Governorate: Causes and Solutions*, 2015.

14- Amariya Nasser Al-Mutair, "The Severity of Traffic Accidents in the Kingdom of Saudi Arabia and a Comparison with Other Countries," *Journal of the Gulf and Arabian Peninsula Studies*, Issue 115, Kuwait, Academic Publication Council, Kuwait University, 2004.

15- Ayed Awad Al-Wurakat, *Criminology Theories*, 2nd ed., Wael Publishing and Distribution House, Amman, Jordan, 2013.

16- Abdulaziz Al-Nahar, *Traffic Education and Its Role in Public and Individual Safety*, 2020.

17- Abdulaziz Abdulhamid, "Social and Economic Impacts Resulting from Traffic Accidents," *Proceedings of the National Conference on Traffic Safety*, King Saud University, Riyadh, 1998.

18- Abdulatif bin Saud Al-Sarami, *Legislative and Non-Legislative Sunnah According to Advocates of Renewal*, 1st ed., Al-Salam, Riyadh, 1433 AH.

19- Abdul-Wadud Abdul-Ridha Abd, "Spatial Analysis of Traffic Accidents in Basra Governorate (2015–2016)," *Basra Studies Journal*, Issue 29, 2018.

20- Adli Mahmoud Al-Samari, *Criminal Sociology*, Dar Al-Masirah for Publishing and Distribution, Amman, Jordan, 2019.

21- Aqari Zakaria, "An Analytical Study of Traffic Accidents in Algeria (1970–2010)," Master's Thesis, Specialization in Transport and Logistics, University of Batna, Algeria, 2011.

22- Ali Mahmoud Al-Hudairi, *Road Accidents and Prospects for Safety*, Benghazi, National Library, 1998.

23- Amr Salah El-Din Jamjoom, *Traffic Awareness and Its Impact on Reducing Traffic Accidents*, Center for Studies and Research, Riyadh, 2005.

24- Fatimah Al-Ramzi, *Traffic Problems in the State of Kuwait* (Studies and Research), Kuwait University, 2009.



- 25- Fawziah Dhiyab, *Social Values and Customs*, Family Library, Beirut, Lebanon, 2003.
- 26- Al-Fayruzabadi, *Taj al-Arus*.
- 27- *Al-Mu'jam al-Wasit* Dictionary.
- 28- Iraqi Penal Code No. 111 of 1969 (as amended).
- 29- Traffic Law No. (8) of 2019.
- 30- Mohammed bin Abdulaziz, *Criminal Liability for Traffic Accidents in the Kingdom of Saudi Arabia*, 2009.
- 31- Mohammed Ali Al-Qahtani, *Rulings on Traffic Accidents in Islamic Sharia*, Umm Al-Qura University – Makkah Al-Mukarramah, published Master's thesis, 1408 AH.
- 32- Mohammed Mahmoud Al-Jawhari & Oday Mahmoud Al-Samari, *Social Problems*, Dar Al-Masirah, Jordan, 2011.
- 33- Mahmoud Mohammed Ali, *Modern Trends in Preparing and Drafting Bills*, no publisher, 2009.
- 34- *Mu'jam Maqayis al-Lughah* (Dictionary of Language Standards), 2nd ed., 1418 AH.
- 35- Hisham Salim, *Introduction to the Study of Legal Sciences: Theory of Law and Theory of Rights in Light of Legal Provisions*. Al-Madani, Bahraini, Bahrain, 2014.

