

# مجلة التربوي

مجلة علمية محكمة تصدر عن

كلية التربية الخمس

جامعة المرقب

العدد العاشر

يناير 2017م

## هيئة التحرير

### رئيس هيئة التحرير

د/ صالح حسين الأخضر

### أعضاء هيئة التحرير

د . ميلود عمار النفر

د . عبد الله محمد الجعفي

د . مفتاح محمد الشكري

د . خالد محمد التركي

استشارات فنية وتصميم الغلاف: أ. حسين ميلاد أبو شعالة

المجلة ترحب بما يرد عليها من أبحاث وعلى استعداد لنشرها بعد التحكيم .  
المجلة تحترم كل الاحترام آراء المحكمين وتعمل بمقتضاها .  
كافة الآراء والأفكار المنشورة تعبر عن آراء أصحابها ولا تتحمل المجلة تبعاتها .  
يتحمل الباحث مسؤولية الأمانة العلمية وهو المسؤول عما ينشر له .  
البحوث المقدمة للنشر لا ترد لأصحابها نشرت أو لم تنشر .  
حقوق الطبع محفوظة للكلية .

بحوث العدد

- الحركات أبعاض حروف المد واللين .
- التفكير الإيجابي في ضوء بعض المتغيرات الديمغرافية (لدى عينة من الشباب الليبيين)
- أثر التلوث البصري في التأثير على جمالية المدينة "مدينة زيتن كنموذج".
- الاحتجاج بالحديث الضعيف.
- مفهوم الخيال عند سارتر.
- الأحكامُ النَّحْوِيَّةُ الْمُتَعَلِّقَةُ بِالْمَوْصُولَاتِ الْحَرْفِيَّةِ.
- القيم الدلالية للفصل والاعتراض.
- الأبعاد الاجتماعية والثقافية لتنمية ثقافة الحوار في التعليم الجامعي الليبي دراسة ميدانية "جامعة مصراتة أنموذجاً".
- العوامل الخمس الكبرى للشخصية وعلاقتها بجنوح الأحداث.
- تقدير الجريان السطحي بحوض وادي جبرون باستخدام نظم المعلومات الجغرافية وتقنيات الاستشعار عن بعد.
- جهود المجامع اللغوية العربية في وضع المصطلحات العلمية.
- استخدام تقنية نظم المعلومات الجغرافية في تحديث الخرائط الورقية (الخرائط الجيولوجية كنموذج).
- ظاهرة القلب الصوتية بين القدامى والمحدثين.
- القول المهم في اعتراض الحصكفي على تعريف ابن هشام للجملّة والكلام وأيهما أعم .
- حوادث المرور في ليبيا والأضرار الناجمة عنها.

- Fuzzy Complex Valued Metric Spaces
- Academic Difficulties In Learning Among Undergraduates In Universiti Sains Islam Malaysia.
- Some Applications Of A Linear Operator To A Certain Subclasses Of Analytic Functions With Negative Coefficients.



### الافتتاحية

إن الفرد الناجح في حياته، وكذلك المجتمعات والدول هم الذين يحددون أهدافهم، ويضعون في حساباتهم تحقيقها، والوصول إليها، فإذا حدد الفرد والمجتمع لنفسه هدفاً فلن يضيع في متاهات الحياة، وسوف يصل إلى المطلوب، فتحديد الهدف أمر مهم ومقوم من مقومات النجاح، لذا على الآباء والمربين، أن يعلموا الأبناء- ومنذ السنوات الأولى في دراستهم- أن يحددوا لأنفسهم أهدافاً ينبغي عليهم الاجتهاد من أجل الوصول إليها وتحقيقها، كما يجب أن يعلموهم معايير الأهداف حتى تتوافق مع رغباتهم وقدراتهم.

وعلى المجتمع كله والدول في عالمنا العربي أن يضعوا أهدافاً واضحة المعالم للنهوض بالمجتمع يعرفها الصغير قبل الكبير، والجاهل قبل المتعلم، فيسعى الجميع وتتضافر الجهود من أجل تحقيقها وتنفيذها، لا أن تكون طوباوية لا يشعر بها الأفراد، ولا يحسون بقيمتها، فلا يسعون ولا يتعاونون لتحقيقها، بل نجدهم في بعض الأحيان يعملون عكسها لعدم درايتهم بها.

ونتيجة لعدم وجود الأهداف الواضحة المعالم في مجتمعاتنا أفراداً وجماعات لم يصل الفرد منا- عقلياً وفكرياً واجتماعياً واقتصادياً- إلى مستوى المسؤولية؛ ولم تصل مجتمعاتنا إلى أولى درجات الرقي، فالملاحظ على شبابنا الإهمال والتسيب واللامباة نحو نفسه ونحو مجتمعه، فيقبل بأدنى المراتب ولم يعد في أنظارهم إلا أمرين: المال وبأي وجه كان، والمنصب المرموق دون السعي إلى مؤهلاته، فضعت لديهم العزيمة، وخارت القوى، ووقع الكثير في سفاسف الأمور.

وفي المقابل نجد أن شباباً كانت أهدافهم واضحة، ومقاصدهم معروفة ارتقوا بفضل ذلك إلى مقامات مرموقة، ووصلوا إلى ما يطمحون إليه، مع شيء التشجيع والمتابعة، فمن سار الطريق وصل.

هيئة التحرير

د/مفتاح ميلاد الهديف  
كلية التربية/ جامعة المرقب

مقدمة:

تعد حوادث المرور ظاهرة عالمية ليست مقتصرة على دولة بعينها، وإنما هي مشكلة تعاني منها أغلب المجتمعات المعاصرة، سواء الغنية أم الفقيرة، المتقدمة أم المتخلفة، الصناعية أم النامية، كما أنها تعد مصدرا من مصادر المشكلات الاجتماعية الأسرية والمشكلات الاقتصادية المحلية بصفة خاصة، حيث بلغت حالات الوفاة من حوادث الطرق في العالم حسب الإحصاءات إلى أكثر من 30 مليون حالة وفاة حدثت منذ اختراع السيارة في شهر أيار/مايو عام 1896 حتى يومنا هذا. (1)

فلا يمر يومٌ إلا وتسمع أو تعثر فيه على حادث مرور تُفقد فيه أسرة بأكملها في بعض الأحيان لأسباب عدة منها السرعة والتهور، وعدم احترام لوائح المرور، بحيث لا يستطيع أي شخص تحديد وقوع الحوادث أو حجم الخسائر الناجمة عنه، الأمر الذي يُفقد رجال المرور قدرتهم التامة على الضبط والتحكم رغم القوانين التي وضعت للقيادة على الطريق العام، ويرى العديد من رجال المرور أن أبرز مسببات للحوادث هي: السائق والسيارة والطريق.

كل هذا دفع بالعديد من المنظمات الدولية والأمم المتحدة إلى الاهتمام بهذه الظاهرة العالمية، وعقدت العديد من المؤتمرات بهدف الحد منها وتحقيق السلامة

(1) مالك الخضري، مجلة النقل الإلكترونية، السلامة المرورية، وزارة النقل السورية، تقارير صادرة عن وكالة رويترز العربية. -2015.

المرورية العامة، آخرها مؤتمر الأمم المتحدة للتنمية المستدامة الذي عقد في ريو دي جانيرو بالبرازيل، في الفترة من 20 إلى 22 حزيران/ يونيو 2012<sup>(1)</sup>.

وتعد ليبيا من بين الدول التي لا زالت تعاني من نزيف حوادث المرور، فقد بلغت عدد وفيات حوادث المرور خلال الأربعين سنة الماضية 50 ألف قتيل في مجتمع يبلغ تعدادها 5.600000 نسمة حسب إحصاء 2006م.

وقد تضاعفت أعداد الحوادث في غياب شبه تام لاتباع قوانين المرور على الطريق العام، فلا تغرب شمس يوم على هذا الوطن دون فقدان شباب أو أرباب أسر أو إصابات خطيرة، ناهيك عن الأضرار المادية الناجمة عن هذه الحوادث.

ويسعى الباحث بهذه الورقة المتواضعة الإسهام في الحد من خطورة هذه الظاهرة وطرحها لجهات الاختصاص.

### مشكلة البحث:

تعد مشكلة حوادث المرور من الأكثر المشاكل التي ألحقت ضرراً كبيراً بالمجتمع الليبي، ويعد من المسببات الرئيسة للوفاة والإعاقة بين أفراد المجتمع، وتتحدد مشكلة البحث في التساؤلات التالية:

ما الأضرار الاجتماعية والاقتصادية التي تسببها حوادث المرور؟

ما السبل التي يمكن اتباعها للحد من هذه المشكلة؟

### أهداف البحث:

يهدف هذا البحث إلى التعرف على الأضرار الاجتماعية والاقتصادية لحوادث المرور والسبل التي يمكن الحد منها.

### أهمية البحث:

تقع أهمية هذا البحث في التعريف بالمخاطر التي تسببها حوادث المرور والمآسي

(1) الجمعية العامة للأمم المتحدة، الدورة الثامنة والستون، 29- 4- 2014.

الاجتماعية التي تخلفها على الأسرة والمجتمع.

### الدراسات السابقة:

أوضحت الدراسة التي أجراها **عصام حسن كوثر** وآخرون من جامعة الملك عبد العزيز حول الآثار الاقتصادية المترتبة على الحوادث المرورية وسبل تقليصها، أن السرعة تأتي في مقدمة أسباب الحوادث وتسهم بنسبة 24.6 في المئة، وتصل نسبة المصابين نتيجة حوادث السرعة إلى 70 في المائة من مجمل حوادث الوفيات.

كما أفادت الدراسة ذاتها أن المصابين بسبب الحوادث المرورية يعانون بدرجة كبيرة من مشكلات كثيرة يأتي في مقدمتها معاناة استعادة المصاب للذكريات الأليمة للحادثة، والمعاناة من الاكتئاب والقلق، وعدم قدرة المصاب على التكيف مع المجتمع، مشيرةً إلى أن هذه الأمور توضح بجلاء فداحة آثار الحوادث المرورية وضرورة تلافئها أو تقليصها على أقل تقدير، وبيّنت أن الحوادث المرورية تصيب سنوياً نحو 40 ألف شخص، وتقتل أكثر من سبعة آلاف، بينما تسجل إصابات متعددة تصل إلى 30 في المئة من عدد المصابين.<sup>(1)</sup> كما أكدت الدراسة أن أغلب الحوادث المرورية يرتكبها الشباب في الفئة العمرية من 16 - 37 سنة، ومن ثم فإن المجتمع يخسر نسبة كبيرة من القوى العاملة المنتجة.

وفي دراسة أجراها "**عايد علي الأحمدان**" عن الآثار الاجتماعية للحوادث المرورية سنة 2006م، توصلت هذه الدراسة إلى أن الحوادث المرورية أحد أهم أسباب استنزاف الموارد والخسائر البشرية والمادية في أي مجتمع، وأن هناك ارتباطاً إيجابياً بين معدلات الحوادث المرورية وتعاطي الخمر والمخدرات.

كما أظهرت أن معظم المتسببين في الحوادث المرورية من الذكور قائدي المركبات، بينما تنخفض نسبة هذه الحوادث لدى الإناث.

(1) جريدة الرياض - الحياة، الثلاثاء 18 - مارس - 2014.

وتعددت الآثار الاجتماعية الناجمة عن الحوادث المرورية، وكان من أخطرها انقطاع الدخل، وضعف القدرة على الأداء والعمل، وتزايد عدد الوفيات، وارتفاع معدلات الإعاقة والإصابات البليغة، وضعف الترابط الأسري، وانحراف الأبناء نتيجة لفقد رب الأسرة ما بعد هذه الحوادث، وخسارة العناصر البشرية المنتجة.

ويعاني الغالبية من مرتكبي الحوادث المرورية من الضغوط النفسية والاجتماعية بسبب وقوع الحادث المروري الذي تعرضوا له.<sup>(1)</sup>

### النظريات ذات العلاقة:

### نظرية التحليل النفسي:

ترى هذه النظرية أن حوادث المرور أفعال مقصودة لا شعورية، وهي تشبه الهفوات، ويعتقد أصحاب هذه النظرية التحليلية أن الإصابة الجدية إنما هي عدوان لا شعوري موجه للذات، ويرى " فرويد: "أن معظم الحوادث تعبير عن صراعات عصابية أو عقاب الذات هو إحدى المركبات التي تستند عليها سببية الحوادث، وترى مدرسة التحليل النفسي أن سبب معظم الحوادث إنما هي الدافعية اللاشعورية.<sup>(2)</sup>

### نظرية التكيف مع الضغوط:

تؤكد هذه النظرية على أهمية بيئة العمل ومناخ العمل كعامل محدد للوقوع في حوادث المرور. وطبقاً لهذه النظرية، فإن العامل الذي يقع تحت ظروف الضغط والتوتر يكون أكثر عرضة للتورط في الحوادث مقارنة بالعامل المتحرر من الضغوط والتوتر. وإذا ما انتقلنا بمفهوم الضغوط خارج نطاق العمل إلى المنزل والشارع إلى مختلف

(1) عايد علي الأحمدان، الآثار الاجتماعية للحوادث المرورية، مؤتمر التعليم والسلامة المرورية، الرياض: 2006، 26.

(2) ابن شيخ عايش، المسؤولية الاجتماعية وعلاقتها بسلوك المخاطرة لدى السائقين، رسالة ماجستير غير منشورة الجزائر: 2008، 30.

مواقف ومجالات التفاعل الاجتماعي بين الأفراد، فسنجد أن تطبيق هذه النظرية على حوادث السيارات أمر ممكن فإن ضغط التوترات التي يتعرض لها قائد السيارة من شأنه أن يؤثر عليه تأثيرا سلبيا، مما يؤدي إلى التورط في القيادة بسرعة زائدة، الأمر الذي يؤدي إلى وقوع الحوادث بمختلف أشكالها.<sup>(1)</sup>

### المنهج المعتمد في هذه الدراسة:

حاول الباحث الاستعانة في هذا البحث بالمنهج التاريخي، باعتبار أن هذه الظاهرة لها جذور تاريخية ترجع إلى بدايات القرن العشرين، والاستعانة بالإحصاءات التي تم تسجيلها في السنوات الماضية عن حوادث المرور، كما استعان بالمنهج الوصفي الذي يهتم بجمع وتلخيص الحقائق الحاضرة المرتبطة بطبيعة جماعة من الناس أو عدد من الأشياء أو مجموعة من الظروف أو فصيلة من الأحداث، وفي جمع البيانات عن الظاهرة وتصنيفها وتحليلها تحليلاً دقيقاً بهدف الوصول إلى تعميمات بشأن ظاهرة حوادث المرور.

### الإطار النظري:

### التعريف بحوادث المرور:

عُرّف حادث المرور بأنه "كل ما يتعرض له مستخدمو الطريق من اصطدام، ودهس، وانقلاب، وسقوط، ونحو ذلك، سواء أكانوا مشاة أم ركابا، سائرين أو واقفين أو جالسين، وسواء أكانت وسائل نقلهم مركبات آلية : سيارات، قطارات، أم حيوانات"<sup>(2)</sup>

### الاهتمامات العالمية لهذه الظاهرة:

(1) المأمون السر كرار الطيب، حوادث المرور، سلسلة الإصدار الخاص، العدد 30، الكويت: يونيو 2011، 43.

(2) عمار شويمت، أحكام حوادث المرور والآثار المترتبة عليها في الشريعة الإسلامية، رسالة ماجستير غير منشورة، جامعة الحاج الأخضر، الجزائر: 10، 2011.

يعد التقرير العالمي الأول، الذي نُشر في عام 2009م الصادر عن منظمة الصحة العالمية للأمم المتحدة أول تقييم شامل لحالة السلامة على الطرق على الصعيد العالمي، أما التقرير الثاني-الذي أُصدر في 14 مارس 2013م سيكون بمثابة أساس يركز إليه عقد العمل<sup>(1)</sup>.

وأعرب المؤتمر الوزاري العالمي الأول للسلامة على الطرق الصادر في موسكو في 20 يناير 2009م عن قلقه عما عرف من أن أكثر من 90% في المائة من حالات الوفيات الناجمة عن حوادث المرور على الطرق تحدث في البلدان ذات مستوى الدخل المنخفض والمتوسط، وأن أكثر الفئات عُرضة لها في هذه البلدان تشمل المشاة، وراكبي الدراجات، وسائقي وسائل النقل الآلية ذات الإطارين والثلاثة، وركاب وسائل النقل العام التي لا تتوفر فيها شروط السلامة، وأن عدم اتخاذ أي تدابير سيؤدي إلى تفاقم هذه المشكلة في المستقبل، حيث تشير التنبؤات إلى أن فقدان الحياة جراء حوادث السير والطرق سيصبح من الأسباب الرئيسية للوفيات بحلول عام 2020م، وبخاصة في الدول ذات مستوى الدخل المنخفض والمتوسط.

وفي التقرير الذي أعدته منظمة الصحة العالمية والبنك الدولي في عام 2004م، المعنون بـ(التقرير العالمي للوقاية من الإصابات الناجمة عن حوادث المرور على الطرق والمنشورات التي تلت صدور ذلك التقرير تمثل إحدى أهم مشاكل الصحة العامة وسببا رئيسيا للوفيات والإصابات الجسدية في العالم بأسره، وأن حركة المرور على الطرق تؤدي كل عام إلى وفاة أكثر من 2.1 مليون شخص، وإلحاق إصابات جسدية أو إعاقات بأكثر من 50 مليون شخص، وتعد بذلك السبب الرئيسي لوفيات الأطفال والشباب بين سن 5 و29 سنة.

(1) الإصابات الناجمة عن حوادث المرور، منظمة الصحة العالمية، صحيفة وقائع رقم 358،

مايو 4، 2015.

### الأضرار العالمية من حوادث الطرق:

حذر تقرير الكوارث العالمية لعام 1998 الصادر عن الصليب الأحمر الدولي من أن "حوادث الطرق هي كارثة عالمية متفاقمة تزهق الأرواح وتدمر سبل العيش، وتعرقل التنمية، وتخلف ورائها الملايين من المستضعفين بشكل أكبر. ومنذ ذلك الحين تم الانتباه إلى العبء المتزايد لحوادث الطرق، وقد أبرزت قرارات الجمعية العامة للأمم المتحدة رقم 58/ 289 لشهر أبريل 2004م والقرار رقم 62/244 لشهر مارس 2008م الحاجة إلى اتخاذ إجراءات لتحسين سلامة الطرق على الصعيد العالمي، ويدعو القرار "5" جميع الدول إلى تفويض لجان الأمم المتحدة الإقليمية والهيئات لاتخاذ إجراءات مستقبلية بشأن السلامة المرورية، والقرار 244 يدعو جميع الدول الأعضاء إلى المشاركة في المشاريع التي سيتم تنفيذها من قبل لجان الأمم المتحدة الإقليمية لمساعدة البلدان المنخفضة الدخل، والبلدان المتوسطة الدخل في وضع أهدافها الوطنية المتعلقة بالحد من حوادث المرور على الطرق، وأيضاً الأهداف الإقليمية." تدعو اللجان الإقليمية للأمم المتحدة إلى زيادة الالتزام السياسي بالسلامة المرورية من خلال مجموعة متنوعة من المبادرات والمشاريع بالتعاون مع الشركاء العالميين الرئيسيين للسلامة على الطرق، حيث تسهم اللجان الإقليمية في تحسين السلامة المرورية في المناطق المعنية بها<sup>(1)</sup>. أظهرت نتائج التقرير العالمي عن السلامة على الطرق والذي شارك فيه أكثر من 1000 شخص مختص من 178 بلداً أن الإصابات الناجمة عن حوادث المرور لا تزال مشكلة هامة من مشاكل الصحة العامة والمشاكل الاجتماعية والاقتصادية<sup>(2)</sup>.

(1) لجنة الأمم المتحدة الاقتصادية لأوروبا؛ تحسين السلامة المرورية العالمية، الأمم المتحدة، نيويورك وجنيف، 2010، 1.

(2) الأزمة العامة للسلامة المرورية على الطريق، الدورة الرابعة والستون، الجمعية العامة للأمم المتحدة، 2009، 4.

ويوضح التقرير أن ما يقدر بنحو 127260 شخصاً قد لقوا حتفهم نتيجة التصادمات على الطرق في إقليم "شرق المتوسط" عام 2010م، وهو ما يشكل 10% من الوفيات المقدرة على الصعيد العالمي في نفس العام 1.24 (مليون شخص تقريباً ، حيث يبلغ معدل الوفيات الإقليمية 21.3 لكل 100000 نسمة، ويقارن ذلك بالمعدل العالمي 18.03 لكل 100000 نسمة مما يعني أن إقليم شرق المتوسط به ثاني أعلى معدل وفيات في العالم نتيجة التصادمات على الطرق بعد الإقليم الأفريقي 24.1 لكل 100000 نسمة<sup>(1)</sup>).

ويضم إقليم شرق المتوسط 22 دولة منها مصر والعراق والمغرب وباكستان إضافة إلى الأراضي الفلسطينية، وإن الدول العربية تفقد مواطناً كل 15 دقيقة يموت نتيجة حادث مروري، وتشير السجلات الرسمية إلى أن أكثر من نصف مليون حادثة مرور تسجل سنوياً في الوطن العربي تخلف ما يزيد على 36 ألف قتيل ونحو 400 ألف بين جريح ومعاق، إلى جانب ما تخلفه الحوادث من خسائر اقتصادية كبيرة.<sup>(2)</sup> وفي التقرير الصادر عن منظمة الصحة العالمية يؤكد أن نحو 1.24 مليون نسمة يموتون سنوياً قابلة للزيادة المتوقعة 1.9 مليون نسمة سنة 2020م إذا لم تتخذ أية إجراءات للحيلولة دون ذلك، كما أن هناك من 20 إلى 50 مليوناً من الأشخاص الآخرين الذين يتعرضون لإصابات غير مميتة من جراء تلك الحوادث يؤدي الكثير منها إلى العجز.<sup>(3)</sup>

(1) التقرير العالمي عن حالة السلامة المرورية 2013، منظمة الصحة العالمية، المكتب الإقليمي للشرق الأوسط، 2.

(2) تقرير حالة السلامة على الطرق» منظمة الصحة العالمية لعام 2013، 3.

(3) منظمة الصحة العالمية، الإصابات الناجمة عن حوادث المرور، صحيفة وقائع رقم 385،

إن حوادث الطرق هي ثاني سبب رئيس للوفاة في العالم بين المرحلة العمرية من 5 سنوات إلى 29 سنة، كما أنها السبب الرئيس الثالث للوفاة بين سكان العالم العربي بين المرحلة العمرية 30 سنة إلى 44 سنة بحسب إحصائية نشرتها الأمانة العامة لمجلس وزراء الداخلية العرب في مايو من العام 2015م.

وقدرت دراسة علمية حديثة حجم الضرر الناجم عن حوادث المرور في الوطن العربي بنحو 24.1 مليار دولار كنتاج لتقدير خسائر الإلتلاف والإصابات والوفيات. إذ أفصحت الدراسة عن أنّ تكلفة الحوادث المرورية من إلتلاف في الممتلكات العامة والخاصة لوحدها استحوذت على نسبة كبرى بحوالي 19.1 مليار دولار سنوياً من إجمالي الفاقد الاقتصادي.<sup>(1)</sup>

### حوادث الطرق في ليبيا:

تصدرت ليبيا قائمة أكثر معدلات الوفاة الناتجة عن حوادث المرور في العالم بنسبة وصلت إلى 73.4 حالة وفاة عن كل 100 ألف نسمة. وبحسب تقرير منظمة الصحة العالمية السنوي لعام 2015 حول "سلامة الطرق" على مستوى دول العالم، الذي نشر على موقع المنظمة، كشف أن حوادث الطرق تحصد أرواح أكثر من 1.2 مليون شخص سنوياً، وأن 90% من هذه الوفيات تحدث في الدول النامية على الرغم من أنها لا تضم سوى 54% فقط من أعداد السيارات على مستوى العالم.

وأرجع التقرير ذلك إلى غياب القوانين المنظمة لسلوكيات القيادة والسرعة في تلك الدول إضافة إلى عدم تخطيط الطرق على النحو الجيد الذي يضمن سلامة السائقين الأكثر عرضة لمخاطر الطريق.<sup>(2)</sup>

<sup>(1)</sup> محمد الحميدي، حوادث المرور في العالم العربي، جريدة الشرق الأوسط، 16-12-2006،

العدد 10245.

<sup>(2)</sup> تقرير منظمة الصحة العالمي، سلامة الطريق على مستوى العالم، 25 أكتوبر 2015.

وذكرت مصادر الإدارة العامة للمرور أن إحصائيات حوادث المرور خلال الفترة من بداية شهر يناير 2012 إلى نهاية شهر نوفمبر 2012 قد سجلت وقوع أكبر نسبة من الحوادث بلغت 2122 حادث قتل. وأفادت المصادر أن مكاتب المرور رغم المشاكل المادية والآلية لنقل الإحصائيات إلا أنها تمكنت من تزويد الإدارة العامة بالإحصائيات التي أوضحت أن سنة 2012 سجلت وقوع عدد كبير من حوادث القتل وصل إلى 2122 حادث قتل، توفى على أثرها 2728 شخصاً، وسجلت الإحصائيات أيضاً وقوع 1568 حادث إصابة بليغة أصيب فيها 3200 شخص، ووقوع حوادث إصابات بسيطة بلغت 1271 حادثاً تسببت في إصابة 3347 شخصاً بإصابات بسيطة وجاء في هذه الإحصائيات أن هذه الحوادث تسببت في وقوع خسائر مادية، وأضرار بلغت 19 مليوناً 470 ألف و455 ديناراً ليبيا كأضرار للسيارات فقط.<sup>(1)</sup>

وإحصائية لوزارة الداخلية الليبية بينت أن معدل الوفيات بحوادث المرور لسنة 2013 وصل إلى 10 وفيات يومياً، وبلغ العدد الإجمالي للوفيات فيها ثلاثة آلاف وستمئة (3606) في قرابة ثمانية آلاف (7865) حادث مروري. وأشارت الإحصائية الصادرة عن إدارة العلاقات والتعاون بوزارة الداخلية إلى أن حالات الوفاة المسجلة تقدر بـ458 حالة وفاة لكل 1000 حادث، ووصل عدد الإصابات الجسيمة إلى 3474 إصابة، ووصل عدد المخالفات المرورية في سنة 2013 إلى 2211 مخالفة، أما الجرح المرورية، فكانت 6448 جنحة، وقالت الوزارة إن المركبات الآلية المسجلة في ليبيا بلغت قرابة 520 ألف مركبة.

وأكد الناطق الرسمي باسم وزارة الداخلية الليبية "رامي كعال" أن حصيلة قتلى حوادث الطرق في ليبيا ارتفعت بنحو 32 في المئة خلال عام 2013 مقارنة بعام 2012، بينما لقي 2728 شخصاً مصرعهم جراء 2122 حادثاً مروري في عام 2012،

(1) الإدارة العامة للمرور 2012، وكالة الأنباء الليبية، 5-1-2013.

ولقي نحو 3600 شخص حتفهم في قرابة 8 آلاف حادث مروري في ليبيا خلال عام 2013، ما يعكس زيادة كبيرة في معدل وفيات حوادث الطرق في البلاد، بحسب المسؤول ذاته.

إضافة إلى ذلك فإن إحصائيات الحكومة الليبية أكدت أن ما يزيد عن خمسين ألف ليبي قضوا حتفهم خلال 40 عاماً الماضية نتيجة حوادث السير في بلد لا يتجاوز عدد سكانه ستة ملايين نسمة، وفقدت 2,1% من الدخل القومي على مستشفيات الحوادث ورعاية المعاقين ورعاية الأسر التي فقدت مُعيلها". وأضاف "أن نسبة الزيادة في معدلات وفيات حوادث المرور خلال العام 2004 كانت 2,4% وارتفعت في 2006 إلى 3,6%، وبحسب الإحصائيات لقي 2138 شخصاً مصرعهم في 2008"، وتعتبر حوادث السير من أبرز أسباب الوفيات في ليبيا وتعزى الحوادث في جزء منها إلى السرعة المفرطة التي تقترن أحياناً مع سوء حالة الطرقات وخروج الحيوانات على الطرق الصحراوية.<sup>(1)</sup>

### الأضرار الأسرية لحوادث الطرق:

تتبع أهمية التأثيرات السلبية المصاحبة التي تبنتها الحوادث المرورية من خلال الخسائر التي تسببها هذه الحوادث، ولعل أولها ما يتعلق بالأسرة ذاتها حيث إن الضرر الذي يلحق بها نتيجة الحادث المروري إذا كان ضرراً مادياً يأخذ جزءاً من دخلها أو من مدخراتها في سبيل إصلاح هذا الضرر، أو شرائها سيارة أخرى إذا لم يكن هناك مجالاً لإصلاح الضرر، وهو الأمر الذي يؤثر على طريقة إنفاقها وتوزيعها لدخلها، وبالتالي يؤثر على مستوى معيشة الأسرة ولو لفترة محدودة، أما إذا كان الضرر بدنياً كالإصابة مثلاً نتيجة الحادث المروري فإن ذلك يكون له تأثير مضاعف على الأسرة، وبخاصة إذا كان المصاب رب الأسرة أو أحد أفرادها العائلين لها مما يسبب في بعض دول العالم

(1) الحبيب الأسود، ضحايا حوادث المرور في ليبيا، بوابة أفريقيا الإخبارية، 2 - 9 - 2014.

انخفاضاً أو توقفاً لدخل الأسرة، وينتج عنه أيضاً اختلال في تركيبها الاجتماعي والنفسي. وقد ينتج أيضاً عن الحادث المروري إصابة بدنية تسبب نسبة من العجز الجسدي تؤثر على صاحبها من حيث قدراته على الأداء والإنتاج في العمل وعلى نشاطه الاجتماعي، وقد يتطور الأمر إلى الإصابة ببعض الأمراض النفسية المتولدة نتيجة الإصابة البدنية مما يخلق جواً من التوتر داخل المحيط الأسري والمجتمع كله، ويكون الأمر أشد سوءاً وألماً على الأسرة والمجتمع حين تفقد أحد أفرادها بالوفاة نتيجة الحادث المروري، وبالتالي تخلف عواقب مؤثرة على تركيب المجتمع والأسرة المتضررة نتيجة لذلك، ولو أدرك البعض ما تسببه الحوادث المرورية في حياة المجتمع من مآسي لما وصلت ظاهرة الحوادث المرورية إلى هذا الحد من الخطورة والأهمية.

وتكمن التكلفة الاجتماعية لحوادث المرور في مدى ضياع وهدر الطاقات البشرية التي كان من الممكن الاستفادة منها مدة أطول، آخذين في الاعتبار رأس المال والوقت الذي يكلف الدولة لإعداد وتطوير طاقات بشرية مماثلة، فالمال مدفوع والوقت محسوب؛ لذلك يجب أن نأخذ في اعتبارنا قيمة التكلفة الاجتماعية للمجتمع بما فيها من ضياع وهدر للطاقات البشرية وقيمة التكلفة الاجتماعية للأسرة بما فيها من فقدان رب الأسرة أو أحد أفرادها.<sup>(1)</sup>

ويمثل الشباب بين 15 - 44 عاماً حوالي 59 % من أولئك الذين يموتون أو يصابون في حوادث المرور.<sup>(2)</sup>

### مخاطر حوادث المرور على الأطفال:

يموت 186300 طفل سنوياً نتيجة لحوادث المرور حول العالم، أي: أكثر من

(1) عايد علي الحميدان، الآثار الاجتماعية لحوادث المرور، جامعة نايف، الرياض: 6، 2006.

(2) منظمة الصحة العالمية، الإصابات الناجمة عن حوادث المرور، صحيفة وقائع رقم 385،

500 طفل يموت يومياً من الذين تزيد أعمارهم عن خمس سنوات وبخاصة في بلدان العالم المنخفضة ومتوسطة الدخل حيث بلغت 95% من وفيات الأطفال الناجمة عن حوادث الطرق في تلك الدول الفقيرة، 38% من هؤلاء الأطفال من المشاة، وقد حققت بعض الدول نجاحاً في تقليل وفيات حوادث المرور من خلال تطبيق قوانين قوية وصارمة أسهمت في تحسين مأمونية الطرق والمركبات<sup>(1)</sup>.

### بعض الأسباب المؤدية للحوادث المرورية:

عند التمعن في إحصائيات وواقع حوادث المرور نجد أن الأسباب مقسمة إلى قسمين إذ تناول التراث العلمي أسباب الحوادث المرورية في ضوء عدد من المتغيرات، وتحدد في أسباب مباشرة "السائق" أو قائد المركبة، وغير مباشرة "الطرق-السيارة".  
**السائق:** أكدت الإحصائيات أن الأخطاء البشرية التي يتسبب في وقوعها قائدو السيارات مثل قرابة (85%) وهذه الأخطاء كثيرة ومتعددة، منها ما يرتبط بالأسباب المباشرة، ومنها ما له صلة بالحدث أو ما يسمى بالأسباب غير المباشرة، وعلى الرغم من تعدد العناصر المتعلقة بقائدي السيارات إلا أنه يمكن تحديدها في الآتي:

### عدم المبالاة أو عدم الاكتراث :

أشارت نتائج الدراسات إلى وجود ارتباط بين التكوين النفسي لشخصية الفرد ونظرته للحياة، وعدد الحوادث التي يمكن أن يسببها، كما أفادت دراسات أخرى أن حوالي (85%) من حوادث السيارات يرجع السبب فيها إلى الأفراد الذين ثبت من تتبع المستوى الاقتصادي والاجتماعي لهم أنهم يمثلون مجموعة متناقضة وغير مستقرة انفعاليا وبخاصة على مستوى تفاعلهم الأسري وانعكاس ذلك على حالتهم النفسية، وشعورهم بعدم التوافق أو التكيف.

(1) منظمة الصحة العالمية، عشر استراتيجيات للحفاظ على سلامة الأطفال ع الطريق، 2011،

### ضعف المعرفة وقلة الاطلاع:

بمعنى أنه كلما زادت معرفة قائدي السيارات بأنظمة المرور ولوائحه، كلما قلت نسبة الحوادث؛ لذلك أصبح من الضروري على قائدي السيارات تطوير معارفهم ومعلوماتهم في كل ما يستجد بأمر السير ولوائحه.

### ضعف اللياقة البدنية :

يعد عامل اللياقة البدنية أو الحالة الصحية ذا تأثير كبير على قائدي السيارات، فكلما كانت الحالة الصحية جيدة، كلما أسهم ذلك في شعور قائدي السيارات بالأمان والثقة بالنسبة لتقديراتهم أثناء القيادة، كما يجب مراعاة أن عامل الإجهاد له دور سلبي على ضعف درجة التركيز الذهني أثناء قيادتهم.

إن الكثير من الحوادث، يكون سببها الأخطاء المرتكبة في الحكم على الأشياء، إلا أنه في الكثير من الحالات نجد أن تصميم المبيبات التي تزود السائق بالمعلومات التي يعتمد عليها في حكمه لا يساعد أو يسهل له هذه المهمة.

هناك عوامل أخرى تؤثر بدورها على حدة الرؤية وعلى التأزر الحسي الحركي، مثل: أكسيد الكربون، والخمر والمهدئات، حيث إن المدمنين على التدخين توجد لديهم مستويات أو نسب عالية من أكسيد الكربون في الدم، وهذا يؤدي إلى وجود أعراض بصرية لديهم أكثر من الأشخاص الذين ليسوا عرضة لأكسيد الكربون، ومن هذه الأعراض ازدواجية الرؤية.

### التأزر الحسي حركي:

تلعب القدرات الحسية دوراً كبيراً في عملية السياقة وفي تكييف السائق مع مختلف منبهات الموقف الخارجي، وهو ما يؤكد الباحث ((And Bbarik)) بإشارته إلى أن سرعة الإدراك الحسي الحركي لها أهميتها في السياقة، فالسائقون الذين يستغرقون وقتاً طويلاً مع سرعة الحركات هم أكثر تعرضاً للحوادث من السائقين الذين

يبيطون الحركة في نفس الوقت وبأكثر سرعة، كما أنه إذا نقصت الاستجابة الإدراكية والاستجابة الحركية تتأثر بذلك عملية السياقة ويكون ذلك سبباً في الحوادث.

### شُرود الذهن:

تتميز هذه الخاصية بانتقال الانتباه إلى شيء مخالف لما وجه إليه في البداية، ويمكن أن يكون في السياقة راجعاً للتعب أو إلى غياب الاهتمام الناتج عن الملل خاصة عند قطع مسافة طويلة جداً مثلاً، وقد يكون الشرود في بعض الأحيان ناتجاً عن دافع اللاشعوري ضد وضعية متبعة مثل: حركة المرور المملة، الطريق الممل، السياقة في الليل، ومن سلوكيات السائق الثانوية (إشعال سيجارة، التحدث مع الركاب).

### الانفعالية الشديدة:

ويقصد بها شدة الحساسية لدى السائق، ومن مظاهرها: الهيجان، التوتر، القلق، الانفعالات العصبية التي تنتاب قادة المركبات الآلية نتيجة لحدث مروري معين<sup>(1)</sup>، تعاطي بعض السائقين لمواد مخدرة ومذهبة للعقل أثناء قيادتهم للمركبات الآلية على الطريق العام، وهذه المواد مؤثرة على الجهاز العصبي الأمر الذي قد يفقد السائق القدرة على التحكم في المركبة إذا ما تعرض لأبسط الحوادث المرورية.

### الأسباب الناجمة عن السيارة:

لتصميم السيارة أثر كبير فيما يتعلق بالإصابات الناجمة عن حوادث المرور، فمساهمة التصميم في وقوع الحوادث من خلال العيوب التي تتسم بها السيارة تتراوح بوجه عام بين 03% و 5% من أسباب وقوع الحوادث، وقد جاء في تقرير أصدرته المفوضية الأوروبية مؤخراً أنه إذا صممت جميع السيارات في الاتحاد الأوروبي لتكون متساوية في مستواها مع أفضل السيارات المتاحة في كل فئة من فئات السيارات فإنه

(1) ابن شيخ عايش، المسؤولية الاجتماعية وعلاقتها بسلوك المخاطرة لدى السائقين، رسالة

ماجستير غير منشورة، الجزائر: 2008، 35.

يمكن توقي ما يقدر بـ 50% من جميع الإصابات المميتة أو التي تصيب ضحيتها بالعجز، في حين أن كثيراً من البلدان المنخفضة الدخل والمتوسطة الدخل لا تضع ولا تنفذ معايير عالية كالمعايير التي يضعها وينفذها الاتحاد الأوروبي.

### الأسباب الناجمة عن الطريق:

الطريق هي المكان الوحيد الذي يستخدمه قائدو السيارات ليتنقلوا من مكان إلى آخر، وقد يكون الطريق ترابياً، ولكن في الغالب أن الطريق معبد، والسلامة على الطريق تحتاج إلى خدمات تسهم إلى حد كبير في مساعدة السائق في قيادة مركبته على الطريق العام، من أبرز هذه الخدمات إشارات المرور التي تنبه السائق على الأماكن الآمنة والأماكن الخطرة وكل ما يسبب أي خطر له أو إلى غيره، كذلك أعمدة الإنارة والعاكسات الضوئية في منتصف الطريق وعلى جانبيها إضافة إلى الخطوط البيضاء والصفراء وسلامة الطريق من الحفر والانجرافات والحمايات الحديدية في جنبات الطريق في المناطق الجبلية والمنعطفات، والفواصل الإسمنتية المعدنية بين الطرق المزدوجة، وكل نقص فيما سبق ذكره ينعكس سلباً على السلامة المرورية، ويكون سبباً رئيساً في حوادث الطريق.

إضافة إلى بعض العوامل الأخرى على الطريق مثل: الأحوال المناخية المتمثلة في سقوط الأمطار وتلبد الضباب والغيوم، كما أن تسرب كميات من الوقود (المازوت) من حمالات النقل إلى محطات التوزيع، تسبب في كوارث بالجملة إذا لم يستفق لها. أما في الوطن العربي فقد أوضحت الدراسات العلمية أن الأخطاء البشرية تقف وراء 85% من الحوادث التي تقع<sup>(1)</sup>، وطبقاً لدراسة مجلس وزراء الداخلية العرب فإن سلوكيات السائقين تتحمل 73% من أسباب هذه الحوادث، ويتسبب سوء الأحوال الجوية في وقوع 4% من الحوادث، بينما تتسبب وعورة الطرق وعدم سلامتها في حوادث تراوح

(1) مجلة المجلة، حوادث المرور في الدول العربية، 17- 10- 2014، العدد 4531.

نسبتها بين 2% و 7% من إجمالي حوادث السير، كما تتسبب سلامة المركبات في نسبة قدرتها دراسات بـ 7% من تلك الحوادث وقدرتها دراسات أخرى بـ 22%، بينما يتسبب استخدام "الهاتف الجوال" أثناء قيادة السيارات فيما لا يقل عن 6% من إجمالي عدد الوفيات الناتجة عن حوادث المرور طبقاً للدراسات التي أجريت في هذا الشأن، كما تتوزع نسب أخرى على الإهمال واللامبالاة وعدم التركيز الذهني أثناء القيادة ناهيك عن عدم ربط حزام الأمان وسوء تقدير حجم الخطر، فضلاً عن القيادة في حالة الإجهاد أو النعاس أو تحت تأثير الكحول والمخدرات.<sup>(1)</sup>

### الوسائل التي تسهم في الحد من حوادث المرور:

- الثقافة المرورية: وتتم في وسائل الإعلام المحلية المختلفة ومن على منابر المساجد للتحذير من خطورة هذه الظاهرة على الفرد والأسرة والمجتمع، وكذلك استهداف طلاب المدارس من خلال رفع مستوى الوعي المروري لديهم من خلال تعليم الطلبة قواعد المرور على الطرق وتدريبهم على التعامل السليم معها، وخاصة طلاب التعليم الثانوي باعتبارهم في مرحلة شباب يغلب عليهم الاندفاع والفتوة.

- وضع منهاج مروري متكامل لكل المراحل الدراسية: ويتضمن المنهاج الأهداف والوسائل والأساليب والأنشطة والتقييم، ويعتمد المنهاج على المفاهيم المرورية اللازمة للطلبة في كافة المراحل ويتم توزيع المفاهيم على المراحل، الدراسية بما يتناسب وقدرة الطلبة وأعمارهم وتكون لكل مرحلة أهدافاً ترتبط ببعضها، بحيث تكون المرحلة مرتبطة بتلك التي سبقتها وسببياً للمرحلة التي تليها.

الابتعاد عن المجاملات الاجتماعية عند حدوث حوادث مرورية يلحقها حالات وفاة، وإعطاء التنازل للمسبب للكارثة وإرجاعها للقضاء والقدر.

(1) الإصابات الناجمة عن حوادث المرور، منظمة الصحة العالمية، صحيفة وقائع رقم 358،

- تطبيق الحكم الشرعي للمتسببين في الحوادث المرورية وخاصة في حالات الموت واجباره على دفع الدية، واحساس بقية السائقين بعقوبة التهور في السياقة ومردوداتها المادية الكبيرة على المخالفين.

- توفير أساليب للإنتقاذ والإسعاف لمن يتعرضون لحوادث مرور وبخاصة في الاماكن النائية أو الطرق السريعة، كذلك توفير دوريات مرور مستمرة للعمل على الطرقات العامة الرئيسية للحد من سرعة بعض المتهورين، ومراقبة حركة السير في الطرقات السريعة.

- وضع ملصقات عليها عاكس إضاءة على ملابس أطفال المدارس والرياضيين الذين يمارسون الرياضة بمحاذاة الطريق، وكذلك تركيب ملصق عاكس في رقاب الحيوانات الصحراوية التي ترعى بالقرب من الطريق مثل الإبل التي تعتبر من أخطر المسببات للحوادث المرورية في المناطق الصحراوية.

- العناية بالطريق العام وبخاصة قبل وبعد سقوط الأمطار مباشرة لردم الانجرافات الناجمة عن السيول ومعالجة تصدعات الطرق، وبالمناطق الصحراوية التي يكثر فيها زحف الرمال في الطريق العام، وإعادة توضيح الخطوط البيضاء والصفراء وتوضيح العلامات المرورية في الأماكن الخطرة والمزدحمة.

- وضع عوائق تقلل السرعة في أماكن محددة (مطبات صناعية) بالطرق وبخاصة أمام المدارس والمساجد والمناطق السكنية.

- استخدام وسائد تلطيف الصدمات التي تبطئ حركة محركات السيارات قبل اصطدامها بأجسام صلبة على جانبي الطريق مثل دعائم الجسور، وأطراف حواجز السلامة وأعمدة المرافق العامة، وقد أدت هذه الوسائد إلى خفض الإصابات المميتة والخطيرة الناجمة عن حوادث التصادم بنسبة بلغت 75% في الولايات المتحدة الأمريكية، و76% في المملكة المتحدة.<sup>(1)</sup>

(1) التقرير العالمي عن الوقاية من الإصابات الناجمة عن حوادث المرور، منظمة الصحة

**نتائج البحث:**

- توصل الباحث من خلال العرض الذي طرحه في الصفحات السابقة إلى مجموعة من النتائج:
- حوادث الطرق ظاهرة عالمية إلا أنها تكثر في المجتمعات النامية لغياب السلامة المرورية بالشكل الكافي.
  - تشكل حوادث المرور خطراً مادياً واجتماعياً على الفرد والأسرة والمجتمع بأسره.
  - فئة الشباب التي يحتاجها المجتمع هي أكثر من يفقد في حوادث المرور سواء كان بالوفاة أم الإصابات البليغة.
  - توصل البحث إلى أن أفراد المشاة هم أكثر عرضة للحوادث القاتلة على المستوى العالمي.
  - توصل البحث إلى أن ليبيا تصدرت قائمة أكثر معدلات الوفاة الناتجة عن حوادث المرور في العالم بنسبة وصلت إلى 73.4 حالة وفاة عن كل مائة ألف نسمة، ويرجع الباحث السبب في ذلك إلى عدم التزام السائقين بالقوانين واللوائح المرورية بسبب الانفلات الأمني عقب ثورة 17 فبراير والتهور في القيادة وبخاصة في فئة الشباب.
  - توصل البحث إلى أن السرعة تعد من الأسباب الرئيسة للحوادث المميتة.
  - **التوصيات.**
  - يوصي الباحث بالآتي:
  - الاهتمام بالطرق ومراعات التقلبات المناخية في المناطق الساحلية والصحراوية وتوضيح إشارات المرور والخطوط الأرضية للطريق ووضع المطبات الصناعية والحمايات الجانبية تسهم الى حد كبير في الحد من خطر الحوادث.
  - التنسيق بين وزارة المواصلات ووزارة الداخلية لإنشاء معابر تحت الطريق لتسهيل

العبور دون أي خطر وبخاصة في المناطق السكانية والمؤسسات التعليمية والمناطق  
الرعية.

- الابتعاد عن المجاملات الاجتماعية مع المتهورين في قيادة السيارات وضرورة تطبيق  
الحلول الشرعية (دفع الدية) كردع للحد من الحوادث المرورية.
- التوعية المرورية وإلزام تلاميذ المدارس بمنهاج علمي يوضح آداب الطريق وقوانين  
السياقة المرورية.

المراجع

1. التقرير العالمي عن الوقاية من الإصابات الناجمة عن حوادث المرور، منظمة الصحة العالمية، 2004م.
2. التقرير العالمي عن حالة السلامة المرورية، منظمة الصحة العالمية، المكتب الإقليمي للشرق الأوسط، 2013م.
3. الجمعية العامة للأمم المتحدة، الدورة الثامنة والستون، 29- 4- 2014.
4. الإدارة العامة للمرور 2012، وكالة الأنباء الليبية، 5- 1- 2013.
5. الأزمة العامة للسلامة المرورية على الطريق، الدورة الرابعة والستون، الجمعية العامة للمم المتحدة، 4، 2009.
6. الإصابات الناجمة عن حوادث المرور، منظمة الصحة العالمية، صحيفة وقائع رقم 358، مايو 2015، 4.
7. المأمون السر كرار الطيب، حوادث المرور، سلسلة الإصدار الخاص، العدد 30، الكويت: يونيو 2011.43.
8. بن شيخ عايش، المسؤولية الاجتماعية وعلاقتها بسلوك المخاطرة لدى السائقين، رسالة ماجستير غير منشورة الجزائر: 2008.
9. تقرير حالة السلامة المرورية على الطريق، منظمة الصحة العالمية، 2013م.
10. تقرير منظمة الصحة العالمي، سلامة الطريق على مستوى العالم، 25 أكتوبر 2015.
11. جريدة الرياض - الحياة، الثلاثاء 18 - مارس - 2014.
12. عايد علي الأحمدان، الآثار الاجتماعية للحوادث المرورية، مؤتمر التعليم والسلامة المرورية، الرياض: 2006.26.

## مجلة التربوي

العدد 10

حوادث المرور في ليبيا والأضرار الناجمة عنها

13. مالك الخضري، مجلة النقل الإلكترونية، السلامة المرورية، وزارة النقل السورية، تقارير صادرة عن وكالة رويترز العربية. -2015.
14. عمار شويمت، أحكام حوادث المرور والآثار المترتبة عليها في الشريعة الإسلامية، رسالة ماجستير غير منشورة، جامعة الحاج الأخضر، الجزائر: 2011. 10
15. مجلة المجلة، حوادث المرور في الدول العربية، 17- 10- 2014، العدد 4531.
16. محمد الحميدي، حوادث المرور في العالم العربي، جريدة الشرق الأوسط، 16-12- 2006، العدد 10245.
17. منظمة الصحة العالمية، الإصابات الناجمة عن حوادث المرور، صحيفة وقائع رقم 29، 385 - 9 - 2015.
18. منظمة الصحة العالمية، عشر استراتيجيات للحفاظ على سلامة الأطفال على الطريق، 2011، 5.
19. لجنة الأمم المتحدة الاقتصادية لأوروبا، تحسين السلامة المرورية العالمية، الأمم المتحدة، نيويورك وجنيف، 2010.
20. الحبيب الأسود، ضحايا حوادث المرور في ليبيا، بوابة إفريقيا الإخبارية، 2 - 9 - 2014.



## الفهرس

الصفحة	اسم الباحث	عنوان البحث	ر.ت
5		الافتتاحية	1
6	أ. جبريل محمد عثمان	الحركات أبعاد حروف المد واللين	2
21	د/ميلاد عبد القادر محمد فنته	التفكير الإيجابي في ضوء بعض المتغيرات الديمغرافية (لدى عينة من الشباب الليبيين)	3
60	أ/ فرج مصطفى الهدار	أثر التلوث البصري في التأثير على جمالية المدينة "مدينة زليتن كنموذج"	4
84	د/أحمد عبد السلام ابشيش	الاحتجاج بالحديث الضعيف	5
103	د. نور الدين سالم ارحومة قريبع	مفهوم الخيال عند سارتر	6
130	د. علي محمد بن ناجي	الأحكام النَّحْوِيَّةُ الْمُتَعَلِّقَةُ بِالْمَوْصُولَاتِ الْحَرْفِيَّةِ	7
174	د. عبدالله محمد الجعكي	القيم الدلالية للفصل والاعتراض	8
190	د. سليمة عمر علي التائب	الأبعاد الاجتماعية والثقافية لتنمية ثقافة الحوار في التعليم الجامعي الليبي دراسة ميدانية "جامعة مصراتة أنموذجاً"	9
211	د/أحمد علي الحويج	العوامل الخمس الكبرى للشخصية وعلاقتها بجنوح الأحداث	10
245	د. رجب فرج سالم اقنير	تقدير الجريان السطحي بحوض وادي جبرون باستخدام نظم المعلومات الجغرافية وتقنيات الاستشعار عن بعد	11

## مجلة التربوي

العدد 10

الفهرس

الصفحة	اسم الباحث	عنوان البحث	ر.ت
286	الطاهر عمران جبريل	جهود المجامع اللغوية العربية في وضع المصطلحات العلمية	12
318	د / على عياد الكبير	استخدام تقنية نظم المعلومات الجغرافية في تحديث الخرائط الورقية (الخرائط الجيولوجية كنموذج)	13
343	د/ عز الدين أحمد عبد العالي	ظاهرة القلب الصوتية بين القدامى والمحدثين	14
358	د. محمد سالم العابر	القول المهم في اعتراض الحصكفي على تعريف ابن هشام للجملة والكلام وأيهما أعم	15
383	د/ مفتاح ميلاد الهديف	حوادث المرور في ليبيا والأضرار الناجمة عنها	16
305	أ / فاطمة مصطفى امين أ/سعاد مفتاح عبد الرحمن	Fuzzy Complex Valued Metric Spaces	17
418	د. مفتاح محمد أبو جناح	Academic Difficulties In Learning Among Undergraduates In Universiti Sains Islam Malaysia	18
441	Aisha Ahmed Amer Rabeaa Abd Allah Alshbear Nagat Muftah Alabbar	Some Applications Of A Linear Operator To A Certain Subclasses Of Analytic Functions With Negative Coefficients.	19
455		الفهرس	20

- يشترط في البحوث العلمية المقدمة للنشر أن يراعى فيها ما يأتي :
- أصول البحث العلمي وقواعده .
  - ألا تكون المادة العلمية قد سبق نشرها أو كانت جزءا من رسالة علمية .
  - يرفق بالبحث المكتوب باللغة العربية بملخص باللغة الإنجليزية ، والبحث المكتوب بلغة أجنبية مرخصا باللغة العربية .
  - يرفق بالبحث تركية لغوية وفق أنموذج معد .
  - تعدل البحوث المقبولة وتصحح وفق ما يراه المحكمون .
  - التزام الباحث بالضوابط التي وضعتها المجلة من عدد الصفحات ، ونوع الخط ورقمه ، والفترات الزمنية الممنوحة للعديل ، وما يستجد من ضوابط تضعها المجلة مستقبلا .

تنبيهات :

- للمجلة الحق في تعديل البحث أو طلب تعديله أو رفضه .
- يخضع البحث في النشر لأوليات المجلة وسياستها .
- البحوث المنشورة تعبر عن وجهة نظر أصحابها ، ولا تعبر عن وجهة نظر المجلة .

### **Information for authors**

- 1- Authors of the articles being accepted are required to respect the regulations and the rules of the scientific research.
- 2- The research articles or manuscripts should be original, and have not been published previously. Materials that are currently being considered by another journal, or is a part of scientific dissertation are requested not to be submitted.
- 3- The research article written in Arabic should be accompanied by a summary written in English. And the research article written in English should also be accompanied by a summary written in Arabic.
- 4- The research articles should be approved by a linguistic reviewer.
- 5- All research articles in the journal undergo rigorous peer review based on initial editor screening.
- 6- All authors are requested to follow the regulations of publication in the template paper prepared by the editorial board of the journal.

### **Attention**

- 1- The editor reserves the right to make any necessary changes in the papers, or request the author to do so, or reject the paper submitted.
- 2- The accepted research articles undergo to the policy of the editorial board regarding the priority of publication.
- 3- The published articles represent only the authors viewpoints.

