

قضية

السلامة المرورية «برق ولزق»!



لطلما كان
لائم
افضل على
موضوع المرور
في السياسات
الحكومية
(مروان
طحطم)

يفترض إطلاق دفاتر السوق البيومترية في ايلول المقبل، والهدف منها بحسب هيئة إدارة السير، الحد من التزوير. يمكن لهذه التقنية ان تكون مقدّمة لتطبيق نظام النقاط لتطوير معايير السلامة المرورية. لكن يبقى كل ذلك مجرد نظريات، عملياً ما تحقّق هو تكبير خزينة الدولة تكاليف إصدار دفاتر جديدة، أهدافه غير قابلة للتحقق، أقله في المدى المنظور

مبدئياً، ستنتقل مطلع أيلول المقبل عملية إصدار دفاتر السوق البيومترية للمتقدمين الجدد، كمرحلة أولى تمهيداً لتحويل كل الدفاتر (يبلغ عددها نحو مليوني ونصف مليون دفتر) إلى النظام الجديد. نظرياً تهدف هذه الخطوة إلى الحد من عمليات الغش والتزوير ورفع درجة الأمان في إصدار دفاتر السوق، وقد تكون خطوة أولى في تطبيق نظام النقاط المنصوص عنه في قانون السير الجديد رقم 243. لكن عملياً، لا تعدو الخطوة كونها مجرد تغيير شكلي لدفاتر سوق عبر مناقصة فضلت على قياس شركة إنكريبت، إذ لا شيء يوجي بإبصار نظام النقاط النور بعد.

يُعدّ نظام النقاط من أبرز الإصلاحات المنصوص عليها في قانون السير الجديد. بحسب الخبير في إدارة السلامة المرورية في LIRSA كامل إبراهيم: «الهدف منه ردع الناس عن ارتكاب المخالفات، وتحقيق المساواة بين المواطنين عبر سحب الرخصة، إضافة إلى تأهيل السائقين المخالفين (المسحوبة رخصهم) عبر مدارس السوق تمهيداً لتغيير سلوكهم. ويبدأ بإنشاء سجل مروري لكل سائق يُبيّن المخالفات التي ارتكبها ووتيرة تكرارها». ويضيف: «دفع الغرامة هي آلية المحاسبة الوحيدة في المنظومة الراهنة بعد حصول السائق على رخصة القيادة، لكن بطء تبليغها لتسريع العقوبة لم يشكّل قوة ردع فعّالة، لذلك مكنته محاضر الضبط وسحب الرخصة يزيدان من فعاليتها والحدّ من السلوك المتهوّر للسائقين وتالياً التخفيف من حوادث السير». مرّت أربع سنوات على صدور قانون السير الجديد ولم يتقدّم

يبلغ عدد دفاتر السوق نحو مليونين ونصف مليون دفتر

نظام النقاط خطوة، والسبب غياب القرار السياسي والتمويل والخبرات والجهات الاستشارية، إذ لطلما كان للأمن أفضلية على موضوع المرور في السياسات الحكومية. لقد حدّدت المواد (364 حتى 372) من القانون 243 أطر تطبيق هذا النظام؛ بداية بإنشاء سجل مروري مُمكن لكل سائق لدى قوى الأمن الداخلي، يتضمّن 12 نقطة رصيدة له، تُسحب منه بالتناسب مع المخالفات المرتكبة، وعندما يفقد السائق مجموع نقاطه، تفقد رخصة

السوق صلاحيتها وتُسحب منه لمدة ستة أشهر، يخضع خلالها لدورة متخصصة في إحدى مدارس السوق، وعند تكرار فقدان مجموع النقاط خلال ثلاث سنوات، تُسحب الرخصة لمدة سنة، على أن يخضع المخالف لدورة التأهيل وإعادة امتحان السوق، وتطبّق هذه القاعدة كلما سحبت كامل النقاط. ما هي آلية تطبيق النظام؟ وماذا تحقّق منه؟ لتسيير نظام النقاط، على مكتب تنفيذ أحكام السير أن يتولّى مهام أعمال السجل المروري لكل مخالفات السير وسحب النقاط حسب المخالفة المرتكبة، علماً أن بعض المخالفات يبلغ بها السائق مباشرة، وأخرى (مثل رصده عبر

رادارات السرعة) لا يعلم بها مباشرة فيستوجب تبليغه بها قانوناً على عنوانه أو إعلامه بها عبر الرسائل النصية، (ما يقوم به المكتب راهناً هو تنفيذ مخالفات ممنوع الوقوف غير المدرجة في سجل سحب النقاط). وترتبط هذه المكاتب إلكترونياً بقاعدة المعلومات في هيئة إدارة السير والمركبات والأليات، حيث توضع إشارة على ملف المركبة المخالفة، فيتوقف عندها إنجاز المعاملات الخاصة بها حتى تسديد الغرامات وخلق الملف من أي أحكام مخالفة لقانون السير. بحسب المصادر الأمنية بدأ العمل على النظام بالتعاون مع مشروع الاتحاد الأوروبي لدعم قوى الأمن الداخلي في ملف إدارة السير،

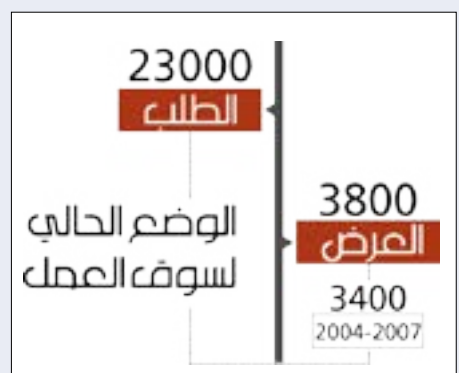
فيضان عقيقي

لا شيء ينطبق على موضوع السلامة المرورية في لبنان بقدر المثل الشعبي «برق ولزق»، فما يطبق من قانون السير الجديد الذي صدر عام 2012 وبدأ العمل فيه منذ نيسان 2015، يمكن حصر نتائجه، الأكثر ملاحظة، بزيادة الغرامات على المخالفات وتنفيذه مالياً لشركات خاصة فازت بمناقصات وزارة الداخلية والبلديات، وكل ذلك بعيداً من أي استراتيجية وطنية لتطوير معايير السلامة المرورية، وتنفيذ الإصلاحات التي لحظها قانون السير الجديد.

مؤشر

البطالة في لبنان: نحتاج الى 6 أضعاف الوظائف المتاحة

يعملون في قطاع البناء، ما يجعل المنافسة بين العمال اللبنانيين والسوريين على مستويات مختلفة من المهارات مرتفعة، وتؤدي إلى رفع نسبة البطالة ونمو التوترات الاجتماعية.



قبل ظهور الأزمة السورية، كان هناك 11% من القوى العاملة عاطلة عن العمل في لبنان، ما يجعل من متوسط فترة البطالة طويل نسبياً، ويبلغ 13 شهراً للرجال و10 أشهر للنساء، فيما تبلغ معدّلات البطالة الخاصّة بالنساء نسبة 18% ومعدّلات البطالة الخاصّة بالشباب نسبة 34%.

تشير هذه الدراسة إلى ارتفاع هذه النسبة في شكل كبير بسبب بطء النمو الاقتصادي وتأثيرات النزوح السوري على الاقتصاد، وزيادة نسبة العمالة غير الرسمية، إذ ارتفعت قوة العمل بنسبة 35% نتيجة تدفق أعداد كبيرة من النازحين، (وصل عدد النازحين إلى مليون ونصف مليون نازح)، علماً أن معظم قوة العمل المُضافة تفتقر إلى المهارة بسبب تدني مستوى التعليم، فيما 50% من العمال النازحين يعملون في الزراعة والخدمات المنزلية، و12% منهم

يواجه لبنان تحدياً كبيراً فيما يتعلّق بأزمة البطالة، خصوصاً أن الاقتصاد اللبناني خلال العقد الأخير لم يترجم ما يكفي من مقومات لخلق فرص عمل جديدة وتحسين نوعية الوظائف. إن نسبة البطالة مرتفعة في لبنان ومنذ مدة طويلة، وخصوصاً بين الشباب والنساء، وقد تفاقمت هذه النسبة بعد أزمة النزوح السوري. هذا ما خلصت له دراسة أعدتها «مجموعة البنك الدولي» وأدرجتها ضمن اتفاقية الشراكة الموقعة مع الحكومة اللبنانية للفترة الزمنية الممتدة بين 2017-2022. بحسب أرقام «البنك الدولي»، يدخل 23 ألف فرد سوق العمل اللبناني سنوياً، ولاستيعابهم يحتاج الاقتصاد إلى خلق أكثر من 6 أضعاف عدد الوظائف الموجودة أساساً، علماً أن متوسط صافي فرص العمل التي كانت المتاحة بين 2004 - 2007 يبلغ 3400 وظيفة فقط.

إعداد ستان عيسى

