

الوقاية من حوادث المرور في التشريع الجزائري

تاريخ استلام المقال: 22 فيفري 2017 تاريخ القبول النهائي: 19 أفريل 2017

الباحثة سعيدة لعموري

طالبة دكتوراة - كلية الحقوق والعلوم السياسية

جامعة الشيخ العربي التبسي - تبسة (الجزائر)

drsaida16@yahoo.com

المخلص:

تعتبر حوادث المرور من أهم الأخطار التي باتت تهدد أمن الإنسان، ووجوده، في هذا العصر، والتي لم تعد تخلو من أخطارها آية دولة في العالم، نظرا لما تخلّفه من خسائر فادحة في الأرواح، والممتلكات، ولذلك أخذت هذه الدول، بما فيها الجزائر على عاتقها مهمة تنظيم حركة السير عبر الطرقات، وضمان سلامتها عن طريق إيجاد آليات قانونية وقائية تراقب من خلالها العناصر الفاعلة في وقوعه لا سيما السائقين، الراجلين، والركاب كعنصر بشري، والمركبات، إضافة للطريق، لكن وبالرغم من وجود هذه الآليات، فإن حوادث المرور كانت وما زالت تصنع الخطر، ولذلك خصّصت بهذه الدراسة، للوقوف على مدى كفاية وفاعلية الآليات القانونية للوقاية من حوادث المرور في التشريع الجزائري، من خلال تقسيمها، إلى قسمين خصّص الأول لتحديد مفهوم الحادث المروري، والثاني لبيان الآليات القانونية الوقائية لتفادي وقوع الحادث المروري، وختمت بخاتمة بيّنت أهم النتائج والاقتراحات.

الكلمات المفتاحية:

حوادث المرور-العنصر البشري- المركبة - الطريق - الوقاية.

Résumé:

Les accidents de la circulation sont l'une des menaces les plus importantes pour la sécurité humaine et son existence dans cet âge, qui ne risque plus aucun pays dans le monde en raison de la perte de la vie et de la propriété. Dans le cadre duquel l'Algérie a pour mission d'organiser le trafic routier et d'assurer sa sécurité grâce à la création de mécanismes juridiques préventifs par lesquels les acteurs, en particulier les conducteurs, les piétons, les passagers en tant qu'êtres humains, les véhicules et les routes sont surveillés. Cependant, malgré l'existence de ces mécanismes, les accidents de la circulation ont été et constituent toujours un danger. Par conséquent, l'étude a examiné la suffisance et l'efficacité des mécanismes juridiques pour la prévention des accidents de la route dans la législation algérienne en les divisant en deux sections, La première montre le concept d'accident de la circulation et la seconde montre les mécanismes de prévention, conclu avec une conclusion qui a montré les résultats et les suggestions les plus importants.

Mots-clés:- accidents de la circulation- le facteur humain- le véhicule- route- la



مقدمة:

لما كانت حوادث المرور من أخطر ما يهدد أمن الأفراد بشكل مباشر في هذا العصر، والتي لا تخلو من أخطارها أية دولة في العالم بدرجات متفاوتة، أخذت هذه الدول على عاتقها مهمة تنظيم حركة السير عبر الطرقات، التي أصبحت ضرورة لا غنى عنها، حيث يشكل النقل عنصرا هاما في الحياة المعاصرة، ويعد أحد المطالب الأساسية المتزايدة، واللامتناهية للمجتمعات الإنسانية بتنوع شرائحها الاجتماعية، والتي لا يمكن الاستغناء، والتراجع عنها، وتلبيتها اخترعت وسائل النقل المختلفة، بشتى الأنواع، الأحجام، والأعداد تبعا لتطور التكنولوجيا، وازدياد الطلب، فأخذت مكان الحصان، والجمل، والسير على القدم، ولا يمكن تجاهل دورها الايجابي في تقريب المسافات، واختصار الوقت، وتقليل الجهد، وتسهيل الاتصال والتنقل، وعلى الرغم من حسنات، ومميزات استخدامها في التنقل والسفر فقد تولدت عن استعمالها العديد من المشكلات والسلبيات، أخطرها تهديد الأشخاص في أمنهم وصحتهم، ناهيك عن الخسائر في الممتلكات، وتلوث البيئية الهوائية، والمساهمة في انتشار الضوضاء، وازدحام المدن... الخ.

والدول العربية كسائر دول العالم اهتمت بملف المرور، منذ انعقاد المؤتمر العربي الأول للمرور بالقاهرة من 20 إلى 25 مايو سنة 1972 واضعا أول خطواته على طريق التعاون العربي في مجال تنظيم وإدارة المرور، وتوالت بعدها المبادرات حيث دعا المؤتمر الثاني لوزراء الداخلية العرب الذي انعقد في بغداد سنة 1978 إلى إعطاء أهمية خاصة للبحوث بهدف إيجاد السبل الكفيلة لمعالجة ظاهرة الحوادث، كما عقدت المنظمة العربية للدفاع الاجتماعي ضد الجريمة ندوة عربية أولى عام 1981 بالرباط تمخضت عنها عدّة توصيات مرورية، فيما أوصى المؤتمر الثالث المنعقد بالطائف سنة 1980 بضرورة تنمية وتوثيق التعاون وتنسيق الجهود بين الدول العربية في مجال الأمن الداخلي، حيث تمّ استحداث مجلس وزراء الداخلية العرب في نطاق جامعة الدول العربية.

ولما كانت الجزائر ليست ببعيد عمّ حدث، ويحدث، في العالم العربي خاصة، والعالم عامة، ونظرا لخطورة تلك الوسائل على سلامة الأشخاص وأرواحهم، أبدت اهتماما بالغا بتنظيم حركة المرور والسير عبر الطرق، فأصدرت من القوانين ما يعكس ذلك الاهتمام عبر فترات زمنية متعاقبة، أبرزها الأمر رقم 15/71⁽¹⁾ الذي أُلغيت بموجبه القوانين التي كانت

⁽¹⁾ المؤرخ في 5 أبريل سنة 1971، يتضمن قانون المرور (ر.ع 33 الصادر في 23 أبريل سنة 1971)، ص. 482.

سارية في فترة الاستعمار، والملغى بموجب الأمر رقم 107/74⁽¹⁾، الملغى بموجب القانون رقم 09/87⁽²⁾، الذي دام سريانه قرابة 13 سنة ليتم إلغاؤه بعد ذلك بموجب القانون رقم 14/01 المعدل والمتّم⁽³⁾.

ولما كانت نتائج تلك الحوادث وخيمة، يصعب إصلاح ما نتج عنها في غالب الأحيان، أخذت معظم التشريعات على عاتقها مهمة الحيلولة دون وقوعها، فضمّنت قوانينها بعض الأحكام ذات الطابع الوقائي؛ والمشرّع الجزائري على غرار باقي التشريعات عمل جاهدا للحيلولة دون وقوعها، بموجب آليات قانونية وقائية، وبالرغم من كل الجهود المبذولة ما تزال حوادث المرور تصنع الخطر، وتزرع الرعب، ولذلك خصّت بهذه الدراسة للإجابة على الإشكالية التي تطرحها في هذه في هذا المقام وهي ما مدى كفاية وفاعلية الآليات القانونية للوقاية من حوادث المرور في التشريع الجزائري، والإجابة على الإشكالية المطروحة تستوجب معرفة الجوانب المختلفة للحدث المروري، كواقعة وكظاهراً خطيراً، وبالتالي فما المقصود بحوادث المرور؟ وما هي أسبابها؟ وما هي آليات الوقاية منها؟ وما هي مواقع الخلل التي ساهمت في استمرار حدوثها؟ وللإجابة على الإشكالية والتساؤلات المطروحة وفق المنهجين الوصفي والتحليلي، ستتم من الضروري بيان مفهوم حوادث المرور (أولاً)، وآليات الوقاية منها في التشريع الجزائري (ثانياً)، وذلك فيما يلي.

أولاً / مفهوم الحادث المروري في التشريع الجزائري

إن أهمية تحديد المفاهيم تحديداً دقيقاً في البحوث القانونية مسألة لا تحتاج إلى بيان، أو توضيح، فيكفي أنّها تضبط بدقة مسارات البحث، وتحديد نطاقه، وترسم أهدافه، وغاياته، وبالتالي فإن الإحاطة بمفهوم حوادث المرور، تقتضي تعريف الحادث المروري، وبيان العناصر الفاعلة في وقوعه، والآثار المترتبة عن وقوعه، وذلك فيما يلي.

1- تعريف الحادث المروري؛

نظراً للنتائج الوخيمة التي تخلفها حوادث المرور في شتى بلدان العالم، وكمدخل لهذه الدراسة الموسومة بالوقاية من حوادث المرور في التشريع الجزائري كان لزاماً التعريف بالمصطلح

(1) المؤرخ في 06 ديسمبر سنة 1974 يتضمّن قانون المرور (ج ر ع 104 الصادر في 27 ديسمبر سنة 1974)، ص 1306، 1339.

(2) المؤرخ في 10 فبراير سنة 1987 يتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها وأمنها (ج ر ع 7 الصادر في 11 فبراير سنة 1987)، ص ص. 225، 239.

(3) المؤرخ في 19 غشت 2001 (ج ر ع 46 الصادر في 19 غشت سنة 2001)، ص ص. 4، 20.

محلّ الدراسة لاسيما في التشريع، والفقه، من ثمّ استنتاج العناصر الفاعلة في وقوعه، تمهيدا لرقابتها، وذلك كالآتي.

1.1- التعريف التشريعي للحوادث المروري:

لقد أحاط المشرّع الجزائري عمليات التنقّل عبر وسائل النقل بأهميّة بالغة، وسنّ من النصوص القانونية ما يعكس ذلك الاهتمام؛ وباستقراء نصوص المواد المنظّمة لتلك العمليات، نجد بأنّ المشرّع الجزائري لم يعرف الحوادث المروري، كنتيجة لسوء استعمالها، وعدم الامتثال لقواعد السلامة المرورية، ولم يحاول ذلك، وإنّما عرف بعض العناصر الفاعلة في وقوعه، واضعا الأحكام المنظّمة لها، والتي سيثمّ تناولها لاحقا.

وخلافا للمشرّع الجزائري فقد عرف المشرّع السعودي الحادث المروري، "بأنّه جميع الحوادث التي ينتج عنها أضرار ماديّة، أو جسمية من جرّاء استعمال المركبة".⁽¹⁾؛ وإن كان هذا التعريف يحسب للمشرّع السعودي، إلّا أنّه، ليس جامعا، وناقصا كون ليس كل استعمال مركبة ينتج عنه أضرار ماديّة، أو جسدّيّة فقط، فقد يكون الضرر معنوي، ممثلا في حالة خوف، و هلع، أو تضرّر من لم يكن ضحيّة مباشرة للحوادث المروري، هذا من ناحية، ومن ناحية ثانية لم يشير إلى العناصر الفاعلة في وقوع الحادث، أو أسبابه، كما أنّه وكما قيل لقد فسّر الماء بالماء، بحيث عرف الحادث بالحادث.

2.1- التعريف الفقهي للحوادث المروري:

اهتم بعض الباحثين في مجال السلامة المرورية بوضع تعريفات متباينة للحوادث المروري، تختلف باختلاف نظره كل باحث، وذلك كنتيجة حتمية لعدم وجود تعريف قانوني له في أغلب الدول،

فعرّفه أحدهم على أنّه "واقعة تصادم، أو تدهور، أو دهس، أو انزلاق، أو غيرها تقع من إحدى المركبات أثناء حركتها في الطريق العام، وينتج عنها الوفاة، أو الإصابة، أو الخسائر في الممتلكات"⁽²⁾؛ "ما قيل عن تعريف المشرّع السعودي، يمكن قوله بالنسبة لهذا التعريف، لاسيما فيما يخصّ الحجّة الأولى، حيث أنّه ليس بالضرورة أن يخلف أضرارا ماديّة سواء بالأشخاص،

(1) نظام المرور في المملكة العربية السعودية الصادر المرسوم الملكي رقم م/49 عام 1391هـ، ص.47.

(2) الرهوان محمد حافظ عبده، قواعد وآداب حركة السير والمرور، الأمانة العامة لشرطة دبي، كلية شرطة دبي، الإمارات العربية المتحدّة، ط1، 1992، ص.83.

أو بالمتلكات، كما أنه وبالرغم من وصف الحادث على أنه واقعة، إلّا أنّه ولكي تعتبر الواقعة حادثاً يجب أن تكون مفاجئة أي غير متوقّعة، وذلك ما يعنيه اللفظ لغة⁽¹⁾.

وعرّفه آخر بأنّه "واقعة أو فعل غير مرغوب فيه يحدث دون أن يكون هناك توقّع لحدوثه، وقد ينجم عنه إصابة بسيطة، أو كبيرة، أو تلف للأشياء، وقد لا ينجم عنه شيء مطلقاً"⁽²⁾، هذا التعريف، لا يمكن اعتماده كتعريف جامع مانع للحادث المروري، كون صاحبه وقع في عمومية جعلت منه تعريفاً مناسباً لكل واقعة تقع بشكل مفاجئ، وتحدث أضرار، كالزلازل، والفيضانات، والبراكين، والأعاصير، والعواصف، وانهايارات المباني، والاعتداءات بأشكالها...إلخ.

كما عرّف على أنّه "كل حادث صدم غير متعمّد وغير متوقّع، يحصل أثناء السير أو الوقوف من مركبة أو أكثر سواء فيما بينها أو مع جسم آخر ساكن أو متحرّك وينتج عنه إصابات أو وفيات للأشخاص أو تلف أو خسائر في الأموال أو جميع ذلك"⁽³⁾، هذا التعريف وإن كان قد أصاب في كثير من الجوانب، إلّا أنّه يعاب عليه الاعتقاد بإمكانية وقوع الحادث من مركبة متوقّعة، قد تكون سبباً، لكن لا يمكن تصوّر حادث دون مركبة تسير.

واستناداً للتعريف السابقة يمكن تعريف الحادث المروري، على أنّه واقعة مفاجئة أحد أطرافها مركبة تسير، يتسبّب في وقوعها، العنصر البشري، أو عيوب فنيّة في المركبة ذاتها، أو بسبب التصميم الهندسي للطرق، وقد ينتج عنها أضرار مهما كان نوعها، وشدّتها².

2- عناصر الحادث المروري؛

إنّ تحديد العناصر الفاعلة في وقوع الحادث المروري، تفيد في تحديد الأسباب التي جعلت منها سبباً في وقوعه، وحسب أبحاث أجراها الباحث الأمريكي وليام هادن اقتصر عناصر

(1) الحادث في لغة العرب، من الفعل "حدث، يحدث، حدوثاً، أي وقع، والحادث، يعني الجديد، خلاف القديم، وهو ما حدث وكان غير متوقّع، والمؤثّ حادثه، والجمع حوادث أنظر، يوسف شكري فرحات، معجم الطلاب "عربي-عربي" ط 6. دار الكتب العلمية، بيروت، لبنان، 2004، ص.117، كما وفي اللغة الفرنسية يقابل لفظ الحادث كلمة (accident)، وتعني الحادث غير المتوقّع، للتفصيل، أنظر، جروان السابق، الكنز الوجيز "قاموس فرنسي عربي". دار السابق، بيروت، لبنان، 1985، ص.5.

(2) أنظر، بيلي، أحمد علي، التحليل السوسيوولوجي لشكالات المرور في المجتمعات الخليجية والعربية. الحلقة النقاشية 12، الكويت، 2002، ص.6.

(3) أنظر، ناصر سليمان العبد الجبار، الصلح ودوره في إنهاء الدعوى الناشئة عن الحادث المروري "دراسة تطبيقية على مدينة الرياض". رسالة ماجستير في العلوم الشرطية، قسم العلوم الشرطية، كلية الدراسات العليا، أكاديمية نايف العربية للعلوم الأمنية، 2003، ص.75.

الوقاية من حوادث المرور في التشريع الجزائري —————
حوادث المرور على الطريق، المركبة، السائق⁽¹⁾، بينما يثبت الواقع اشتراك عناصر بشرية أخرى لوقوع الحادث، كالأرجل، والركاب، وسيتم تناول كل ذلك بشيء من التفصيل فيما يلي.

1.2- العنصر البشري:

يمثل العنصر البشري بفئاته الثلاث، السائق، الراجل، الراكب، المحور الذي تدور حوله حوادث المرور، إذ تفيد الإحصائيات أنّ أسباب هذه الحوادث يعود معظمها للعنصر البشري بما يفوق 97% من نسبة الحوادث⁽²⁾، وللتفصيل في العنصر البشري ستتم دراسة كل عنصر على حدى فيما يلي.

1.1.2- السائق:

نظرا لدور السائق في حركة المرور، ونظرا لكوئته المتسبب الأوّل في حدوث حوادث المرور، ميّز المشرّع الجزائري السائق عن بقية الأشخاص بموجب المادة 18/2 من القانون رقم 14/01 المتعلّق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها، إذ يعدّ سائقا في نظره "كل شخص يتولّى قيادة مركبة، بما فيها الدراجات العادية، والدراجات النارية، أو يسوق حيوانات الجرّ، والحمل، والركوب، والقطعان عبر الطريق، أو يتحكّم فعلا في ذلك".

من خلال النص أعلاه حاول المشرّع الجزائري تعريف السائق، إلّا أنّ تعريفه يتسم بالعمومية، إذ بالاعتماد على ذلك التعريف يمكن اعتبار الطفل الصغير الذي يتولى قيادة دراجته، سائقا بالمفهوم القانوني.

وانتقادا للتعريف التشريعي للسائق، عرّفه بعض الباحثين على أنّه "الشخص الحاصل على رخصة قيادة الصنف(ب) مستوفية الشروط القانونية، سواء كانت اختبارية، مؤقتة، أو دائمة، والتي تسمح لصاحبها بقيادة مركبة من ثمانية مقاعد، والسائق، الوزن الإجمالي للعربة لا يتعدى 3500 كغ، والعربة المقطورة لا يتعدى وزنها 750 كغ"⁽³⁾، وبالرغم من وضوح هذا التعريف، إلّا أنّه لا يمكن الأخذ به، كتعريف جامع مانع للسائق في التشريع الجزائري، كونه ينطبق على سائق المركبات الخاصة المتحصّل على رخصة سياقة صنف (ب) دون سواه، بالرجوع إلى النصوص القانونية لاسيما المادة 7/2 من المرسوم التنفيذي رقم 381/04 المحدّد لقواعد حركة المرور عبر الطرق،

(1) للتفصيل، أنظر، محمد سبع، عبد اللطيف بكوش، (حوادث السيادة في الجزائر" وضعها وحدودها"). مجلة علوم

الإنسان والمجتمع، جامعة محمد خيضر بسكرة، ع10، جوان 2014، ص.189

(2) أنظر، المديرية العامة للأمن الوطني، الموقع الإلكتروني www.algeriepolice.dz، تاريخ الزيارة 20/02/2016.

(3) أنظر، محمد سبع، عبد اللطيف بكوش، المرجع السابق، ص.188.

وبالتالي في محاولة إيجاد تعريف للسائق بمفهومه القانوني، يتم اقتراح هذا التعريف، " السائق هو كل شخص متحصّل على رخصة للسياسة يتولّى قيادة مركبة، طبقا للتشريع الجزائري المعمول به".

ولا يمكن اعتبار السائق أحد عناصر الحادث المروري، ما لم يرتكب خطأ يكون سببا مباشرا، أو مساعدا على وقوع الحادث، والواقع يثبت مجموعة من الأخطاء التي يرتكبها السائق مثل السرعة الزائدة، أو القيادة وهو في وضعية سيئة، وغير مناسبة للسياسة كالتعب الشديد، والنعاس، والمرض، أو ضعف البصر، أو القلق والشروع، أو الانشغال عن الطريق بمن حوله، بسبب الإهمال، عدم الوعي، والاحتياط، والحذر.

2.1.2- الراجلين:

يعتبر الراجلين أحد العناصر الفاعلة في الحادث المروري في كل دولة، ولذلك خصّه المشرّع الجزائري بأحكام خاصة، بدءا بتعريفه، حيث طبقا لأحكام المادّة 18/3 من الأمر رقم 03/09⁽¹⁾، يعدّ راجلا في نظره "كل شخص يتنقل سيرا على الأقدام، كما يعدّ بمثابة راجلين الأشخاص الذين يدفعون، أو يجرون عربات الأطفال، أو المرضى، أو المعطوبين، أو الذين يجرون الدراجات، أو الدراجات النارية، والمعطوبين الذين يتنقلون في عربات متحركة يقودونها بأنفسهم بسرعة الخطى"،

وقد يتبادر للذهن كيف يعتبر الراجلين أحد عناصر الحادث المروري، وهم الضحية دائما، لكن الواقع يثبت صحّة هذا الطرح، وإن كان في أغلب الحالات يتضح بأن الراجلين هم الضحية، فإنهم في حالات أخرى هم المسؤولون عمّ حدث لهم، ولصاحب المركبة ومن معه، الذي قد يتعرض للحادث اثر محاولة الحيلولة دون صدم راجل ظهر أمامه فجأة، وذلك اثر السير في عرض الطريق، متهورا تارة، وجاهلا للعواقب تارة، وحبا للمجازفة تارات أخرى، وفي حالات أخرى يرتكبون أخطاء من نوع آخر، كاستعمال الهاتف النقال، ووضع خوذته الأذن، ما يحول دون التنبّه لوجود المركبات، أو لصغر السن، كالأطفال، أو لوجود عاهة، كالمجنون، والأصم، أو لفقدان التحكم في النفس كالسكران، والمريض...إلخ.

3.1.2- الركاب:

خلافا للسائقين، والراجلين لم يعرف المشرّع الجزائري الركاب، وذلك لا ينفي من اعتبارهم الفئة الثالثة من العنصر البشري المتسببة في الحادث المروري، الركاب كما يعرف

(1) المؤرخ في مؤرخ في 22 يوليو سنة 2009 في المعدل والمتمم للقانون رقم 14/01 المتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها وأمنها(ج ر ع 45 لسنة 2009)، ص.5.

الجميع، هم الذين يتواجدون في المركبة، بخلاف السائق، كالمسافرين، وأفراد الأسرة المرافقين، وقد يتبادر للذهن لماذا يعتبرون من العناصر الفاعلة في وقوع الحادث، لكن في الواقع قد يقع الحادث بسبب أحد الركاب، الذي يقوم بشغل السائق عن فعل السياقة، بالحادثة، أو الملاحبة، أو يطلب المساعدة لفتح نافذة، أو تقديم شيء ما، وكل هذه الأفعال قد صدرت فعلا من أحد الركاب وكانت سببا في وقوع حوادث، في مواقع مختلفة لم ينجو منها سوى من سرد أسباب الحادث.

2.2- المركبة :

المركبة وطبقا لما جاء في المادة 20/3 من الأمر رقم 03/09 المعدل والمتمم للقانون رقم 14/01 هي " كل وسيلة نقل برّي مزوّد بمحرّك للدفع، أو غير مزوّد بذلك، تسير على الطريق بوسائلها الخاصة، أو تدفع أو تجرّ"، والمركبة بهذا المعنى تتضمن عدّة أنواع بمختلف الأحجام، كالدراجات النارية، والعادية، الشاحنات، الحافلات، السيارات...، وتعتبر المركبة بهذا المعنى من أهم عناصر الحادث المروري، إذ لا يتوقّع له حدوث دون وجودها، لاسيما إذا ما أصيبت بخلل في أحد أجهزتها، كالفرامل، الإطارات، المصابيح، أو المحرّك، أو أي جزء آخر منها.

3.2- الطريق :

الطرق وكما عرفها المشرّع الجزائري، هي "كل المسالك العمومية المفتوحة لحركة مرور المركبات"، بتصنيفاتها، وطنية، ولائية، بلدية بالنسبة لوقعها، أو طرق سريعة، وعادية بالنسبة لاستعمالاتها...، وقد اعتبرت من عناصر الحادث المروري على اعتبار أنّها المكان الذي تجري عليه عملية سير المركبات، والراجلين، إذ أنّ أي خلل في الطريق قد يكون سببا مباشرا، أو عاملا مساعدا في وقوع الحادث، كعدم صلاحيته للسير، بسبب وجود أشغال، أو حضر، أو عدم وجود إشارات المرور في بعض أجزائه، أو عدم وضوحها، بسبب وجود ما يخفيها... إلخ، وكل ذلك يحول دون حسن استعمالها للغرض الذي أنشئت لأجله.

3- آثار حوادث المرور :

حوادث المرور بالمفهوم أعلاه، أصبحت تشكلا هاجسا وقلقا لكافة أفراد المجتمع، فهي واحدة من أهم المشكلات التي تستنزف الموارد المادية، والطاقات البشرية، فهي تستهدف المجتمعات في أهم مقوماتها ألا وهو العنصر البشري، بالإضافة إلى ما تكبده من مشاكل اجتماعية وخسائر نفسية، ومادية ضخمة⁽¹⁾، يتم التفصيل فيها فيما يلي.

(1) أنظر، المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق، إحصائيات سنة 2008، ص.2.

1.3- الآثار الاجتماعية لحوادث المرور:

بسبب الزيادة المتسارعة في عدد السكان، وعدد المركبات، وقصور الطرق على تحمّل حركة المرور، كانت وما زالت تلك العوامل، عاملاً مساعداً على وقوع المزيد من الحوادث، مخلفة آثار اجتماعية بليغة، تحولت لمشكلة اجتماعية كونها تتجاوز نطاق الفرد لتشمل شرائح عريضة من أفراد المجتمع، وبذلك تعتبر من أهم المشكلات التي تعاني منها المجتمعات المعاصرة، وبالرغم من أنّ هذه المشكلة بدأت مع اختراع السيارة في القرن الماضي، إلّا أنّها برزت بعد نهاية الحرب العالمية الثانية، وعلى وجه التحديد خلال عقد الستينيات الميلادية وذلك في الدول الصناعية⁽¹⁾، وحسب تقرير أعدته منظمة الصحة العالمية (OMS) عن وضعية أمن الطرق في 178 دولة في العالم 2009 تبين أنّ حوادث المرور تتسبب في وفاة ما يزيد عن 1,2 مليون شخص، وبهذا العدد فإنّ حصيلة حوادث المرور تفوق 4 مرّات عدد قتلى الحروب⁽²⁾، نصفهم من الراجلين، وراكبي الدراجات، والدراجات النارية⁽³⁾، وقد سجّلت أوّل ضحية من راكبي الدراجات في مدينة نيويورك تسببت بها سيارته في 30 مايو عام 1896، وأوّل ضحية من الراجلين سجّلت في لندن تسببت بها سيارته في 17 أوت سنة 1896⁽⁴⁾، كما تتسبب حوادث المرور في العالم في إصابة ما بين 20 و50 مليون شخص سنوياً، وأنّ 90% من هذه الخسائر البشرية تنكبدّها البلدان ضعيفة، ومتوسطة الدخل، لتحلّ بذلك العدد من الوفيات المرتبة التاسعة من أسباب الوفيات⁽⁵⁾.

(1) أنظر، علي سعيد الغامدي، أساليب ووسائل الحد من حوادث المرور، الندوة العلمية الأربعون، نايف العربية للعلوم الأمنية، الرياض، 1997، ص.5.

(2) أنظر، المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق، إحصائيات سنة 2004، ص.3.

(3) Organisation Mondiale de la Santé., **Il est temps d'agir**. Rapport de situation sur la sécurité routière dans le monde, ISBN 78 92 4 256384 9. Genève, 2009 ,p. 8,10.

(4) أنظر، أديب محمد خضور، حملات التوعية المرورية العربية. جامعة نايف للعلوم الأمنية، الرياض، 2007، ص.49.

(5) voir, Houria Bencherif, **Etude de l'insécurité routière en Algérie: de l'usage des odèles au développement des politiques publiques** thèse pour obtenir le diplôme de Doctorat en Sciences En Hygiène & Sécurité Industrielle Option, Gestion Industrielle des Risques, Université Batna Institut d'Hygiène et Sécurité, 2015, p.36, Organisation Mondiale de la Santé, **La prévention des traumatismes dus aux accidents de la circulation**. Rapport mondial sur la sécurité routière dans le monde, ISBN 92 4 259131 9. Genève, 2004 , p.76, Organisation Mondiale de la Santé, **Il est temps d'agir**. Rapport de situation sur la sécurité routière dans le monde, ISBN 78 92 4 256384 9. Genève, 2009 ,p.14. Organisation Mondiale de la Santé., **Soutenir une décennie d'action**. Rapport de situation sur la sécurité routière dans le monde, ISBN 978 92 4 156456 4, Genève, 2013, p. 318, fédération internationale des sociétés de la Croissant-Rouge et du croissant-rouge, **Guide pratique de Sécurité Routière " Un outil pour l'action"**.(2006-2010), p.4, Driss Miloud, **l'impact de=**

وأفادت نفس المنظّمة أنّه لو يبقى الوضع على حاله وفي غضون العشرين سنة القادمة سترتفع الحصيلة المسجّلة بنسبة 65% وستحتل حوادث المرور المرتبة الخامسة من أسباب الوفيات في العالم تختلف نسبتها من فئة عمرية لأخرى، إذ تحتل المرتبة 14 بالنسبة للفئات العمرية أقل من 4 سنوات، والثانية (2) بالنسبة للفئة بين 5 و14، تحتل المرتبة الأولى(1) بالنسبة لفئة الشباب الذين تتراوح أعمارهم بين 15 و25 سنة، والثالثة (3) بالنسبة للفئة ما بين 26 و44، والمرتبة الثامنة (8) بالنسبة للفئة التي تتراوح أعمارها بين 55 و69، تحتل المرتبة الأخيرة للفئة أكثر من 70 سنة⁽¹⁾.

والجزائر باعتبارها إحدى دول العالم المعنية بهذه المشكلة، فالوضع لا يختلف فيها عن ذلك السائد في العالم، إذ بسبب الزيادة المحسوسة في الكثافة السكانية، إذ بلغ سكان الجزائر 39,5 مليون نسمة لغاية جانفي 2015⁽²⁾، والتطور الحاصل في الحظيرة الوطنية للسيارات التي عرفت نموًا سريعًا حيث بلغت سنة 2004 ما يعادل 4,6 مليون سيارة، ذلك حسب إحصائيات نشرها المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق سنة 2004، لتصل سنة 2015 إلى 5.683.156 سيارة أي بنسبة زيادة قدرت بـ 4,75% مقارنة بسنة 2014⁽³⁾، نظرا لارتفاع الدخل الوطني المتاح، الذي انعكس إيجابًا على حياة المواطنين، وذلك من خلال اقتناء سيارات جديدة، إضافة لوضعية شبكة الطرق التي أصبحت لا تتلاءم والتطور الحاصل في المجتمع، حيث أنّ الجزائر تعرف تأخرًا كبيرًا فيما يخص هذا القطاع قدر بـ 20 سنة حسب تقدير لوزارته الأشغال العمومية لسنة 2004⁽⁴⁾، كل ذلك أدى إلى ازدياد وقوع حوادث المرور، إذ كل سنة

=l'environnement routier sur la sécurité routière durable, thèse pour obtenir le diplôme de doctorat en sciences, spécialité sciences de la terre et de l'univers, faculté des sciences de la nature et de la vie, université de mascara, p.1.

(1) Organisation Mondiale de la Santé., **Il est temps d'agir**. Op cit, p. 8,10.

(2) للتفصيل، أنظر، الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية، المركز الوطني للإحصاء، ديموغرافيا الجزائر، ص.1، منشور على الموقع الإلكتروني، <http://www.ons.dz>، تاريخ الزيارة 2017/2/8.

(3) للتفصيل، أنظر، الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية، وزارة التجارة، إحصائيات وحاصلات منشور على الموقع الإلكتروني، <https://www.commerce.gov.dz/ar/statistiques>، تاريخ الزيارة 2017/09/22.

(4) أنظر، الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية، وزارة النقل، المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق، إحصائيات سنة 2004، ص.2، منشور على الموقع الإلكتروني <http://www.cnpsr.org.dz>

تحصي المصالح المعنية آلاف الحوادث، مخلفة آلاف القتلى والجرحى، والجدول الموالي يوضّح ذلك بلغة الأرقام، التي لا تحتاج لأي شرح، أو تعليق، لتبقى الحصيلة مفتوحة⁽¹⁾،

السنوات	الحوادث	الجرحى	القتلى
2016	28856	/	3992
2015	16245	19337	4700
2014	40101	65263	4812
2013	42846	69582	4540
2012	42477	69141	4447
2011	41467	66361	4598
2010	32873	52435	3660
2009	41224	64979	4604
2008	40481	64708	4422
2007	39010	61139	4177
2006	40885	60120	4120
2005	39233	58082	3711
2004	43777	64714	4356
2003	43227	63699	4343
2002	10077	4343	4310
2001	39910	34154	8533
2000	37280	51506	4025
1999	31639	43765	3885
1998	31383	38092	3565

وحسب إحصائيات نشرها المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق، عن الحصيلة المسجلة تبين أن ضحاياها من فئة الشباب بنسبة تفوق 48%، تليها فئة الكهول بنسبة تفوق 36%، وفئة الأطفال بنسبة 15%، وتمثل نسبة الذكور المتضررين أكثر من نسبة الإناث⁽²⁾، كما يبين أن حوادث المرور وما تخلفه من خسائر تتكبدها المناطق الريفية بأضعاف من تلك المسجلة في المنطقة الحضرية، ويمكن تفسير ذلك بالخصائص الجغرافية، وكذا خصائص حركة المرور في

(1) لمزيد من التفصيل، أنظر، محسن العجمي بن عيسى، (التنظيم المؤسسي للهياكل الرسمية المرورية ودوره في معالجة مشاكل المرور)، ندوة علمية حول حجم حوادث المرور وسبل معالجتها في الوطن العربي، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، الرياض، 2002، ص.14، المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق على الموقع الإلكتروني <http://www.cnpsr.org.dz>، المديرية العامة للأمن الوطني، شرطة المرور، إحصائيات، الموقع الإلكتروني، www.algeriepolice.dz

KHETAB Hayet, (Bilan annuel des accidents de la route). *Revue de la Gendarmerie Nationale*, N° 44, Mars 2012, p.16,17.

(2) للتفصيل أنظر، المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق، إحصائيات حوادث المرور لسنة 2003، ص.11، لسنة 2004، ص.35، لسنة 2005، ص.83،84، لسنة 2006، ص.56، لسنة 2007، ص.51، لسنة 2008، ص.51، لسنة 2009، ص.51، لسنة 2010، ص.49، لسنة 2011، ص.57، لسنة 2012، ص.70، لسنة 2013، ص.9، لسنة 2014، ص.14.

كل منطقة، دون إغفال عامل السرعة، إذ يلاحظ أن السائق في المنطقة الريفية يسير في غالب الأحيان بسرعة فائقة (أكبر من السرعة المحددة قانوناً)، مما يؤدي حتماً إلى خطوره الحادث عند وقوعه وهذا حتماً يؤدي إلى تسجيل قتلى وجرحى⁽¹⁾.

2.3- الآثار الاقتصادية لحوادث المرور:

بالإضافة للأضرار الاجتماعية، تترك حوادث إضرارا اقتصادية وأعباء مالية جسيمة تشمل الأضرار التي تلحق بالملكيات، المنشآت العامة، والخاصة، وإتلاف المركبات، تكاليف الإصلاح، وما يتعرض له الأشخاص من أضرار تصل إلى درجة الوفاة، أو العجز، وكذلك ما تنفقه الدولة على علاج المصابين، وما تخسره من نقص في أعداد الأفراد المنتجين، وما أنفقته على المصابين في التعليم والتأهيل، يختلف تقدير التكاليف في البلدان العربية من مصدر إلى آخر، حيث حسب تقديرات منظمة الصحة العالمية لسنة 2004 قدرت تكاليف حوادث المرور حوالي 518 مليار دولار أي من 1% إلى 3% من الناتج القومي الإجمالي لها، وذلك يفوق حجم الإعانات الممنوحة لها لا سيما فيما يتعلق بالدول متوسطة وضعيفة الدخل⁽²⁾، كان نصيب في الوطن العربي منها ما يقارب 24,1 مليار دولار⁽³⁾.

والجزائر ليست ببعيد عمّ حدث ويحدث في العالم، فحسب إحصائيات نشرها المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق بلغت الخسائر المادية التي خلفتها حوادث المرور الـ 100 مليار دينار، أي ما يعادل 1 مليار دولار حسب ما أفادت به وزارة النقل على لسان وزير النقل والأشغال العمومية السابق بوجمعة طلعي⁽⁴⁾، كما سجلت الحماية المدنية في غضون سنتين (2006، 2007) إتلاف ما يزيد عن 114936 مركبة، موزعة بين السيارات السياحية، والفلاحية، وحافلات النقل المدرسي، والدراجات النارية... بنسب متفاوتة، والخسائر المادية تبقى في ازدياد طالما حوادث المرور متواصلة الوقوع.

مما سبق يتضح بأن حوادث المرور تحولت من واقعة إلى ظاهرة، حتى أصبحت تنعت بإرهاب الطرقات، وذلك لما للظاهرة الإرهابية من خطوره تحصد الأرواح وتضرر بالملكيات،

(1) أنظر، المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق، إحصائيات حوادث المرور لسنة 2007، ص.69.

(2) Organisation Mondiale de la Santé., Il est temps d'agir. Op cit ,p. 8,10.

(3) أنظر، رحيمة حوالم، (التكاليف الاقتصادية والاجتماعية لحوادث المرور بالجزائر)، مجلة الباحث، ع 11، كلية العلوم الاقتصادية والتجارية وعلوم التسيير، جامعة ورقلة، 2012، ص.103، 110، ص.106.

(4) وذلك بمناسبة عرضه لمشروع القانون المتعلق بتنظيم حركة المرور على لجنة النقل والمواصلات السلوكية واللاسلكية للمجلس الشعبي الوطني والذي يرتقب خاصة إدراج نظام رخصة السياقة بالنقاط...الخ.

وبغية التعرف على مواقع الخلل التي أدت لاستمرار الظاهره واستفحالها، إن كان يتعلّق ذلك بالنص القانوني، أو بتطبيقه، سيخصّص القسم الموالي لمعرفة ذلك.

ثانيا / آليات القانونية للوقاية من حوادث المرور:

إزاء النتائج الوخيمة التي تخلفها حوادث المرور، أصدرت الجزائر على غرار بقية دول العالم قانونا خاصا لضمان السلامة المرورية، ومواكبة للمستجدات والأسباب المؤدية لحدوثها، تمّ تحيينه مرّات عديدة، ولعل ذلك يعكس الحركية السريعة في مجال السير، وبغية التعرف على مواقع الخلل كما سبق بيانه سيثم بيان الآليات القانونية الوقائية التي وضعها المشرع الجزائري، والمقرّرة لرقابة عناصر الحادث المروري، للحيلولة من استمرار تلك الظاهره وذلك فيما يلي.

1- الآليات القانونية لرقابة العنصر البشري في التشريع الجزائري:

تتضمّن الرقابة على العنصر البشري، الرقابة على كل من السائقين، الراجين، والركاب، وللتفصيل ستتم دراسة كل عنصر على حدى فيما يلي.

1 - 1 - الآليات القانونية لرقابة السائقين في التشريع الجزائري:

لما كانت حوادث المرور تنتج عن وجود مركبة تسيّر، ولا يمكنها ذلك إلا بوجود شخص طبيعي يقودها يدعى السائق، ولما كان هذا الأخير هو المسؤول عن حركتها، خول المشرع هيئات الضبط الإداري بمراقبته بدءا من التحقق من صفته كسائق، مروراً بمدى احترامه لقواعد السلامة المرورية في حالة قيادته للمركبة.

بما أن السائق هو كل من يتولى قيادة مركبة في مفهوم المادة رقم 3 من المرسوم التنفيذي

رقم 381/04 المحدد لقواعد حركة المرور عبر الطرق⁽¹⁾، فإن اكتساب صفة السائق في أي

تشريع لا تكتسب بمجرد حدوث فعل القيادة، والذي يمكن لأيّ كان القيام به، بل اكتساب صفة السائق بمفهومها القانوني، يتوقّف على حصول المعني على رخصة للسياسة، والتي اعتبرها المشرع الجزائري صراحة بموجب المادة 18/2 من القانون رقم 14/01 "ترخيصا إداريا يؤهل صاحبه لقيادة مركبة متحركة ذاتيا في المسالك المفتوحة لحركة المرور، وحيازتها حق لكل شخص يترشّح لذلك، تتوفّر فيه شروط السن القانونية، واللياقة البدنية، والعقلية".

وبما أن المشرع الجزائري على غرار بقية التشريعات ربط ممارسة نشاط السياسة بتحقيق شرط جوهري هو الحصول على رخصة تجيز ذلك، فإنه بيّن كيفيات ذلك بموجب نصوص قانونية صراحة، لاسيما المادة 177 من المرسوم التنفيذي رقم 381/04، التي حدّدت

(1) المؤرخ في 28 نوفمبر سنة 2004 (ج ر ع 76 لسنة 2004)، ص 8.

الإجراءات الواجب إتباعها من قبل المعني، قد مّف الترشّح لنيل رخصة السياقة يودع لدى مدارس خاصّة لتعليم السياقة معتمدّة، أين يتلقّى المترشّح دروسا نظريّة، وأخرى تطبيقية، لتمكينه الإلمام بقواعد المرور، تتبع هذه الدروس بإخضاعه لاختبارات من نفس النوع (نظريّة وتطبيقية) للتأكد من مدى استيعابه وجدارته للحصول على الرخصة؛ وكل شخص أجرى بنجاح الاختبارات الخاصّة بسياسة السيّارات، يسلم له الوالي بعد أخذ رأي بالموافقة من ممتحن السياقة، رخصة سياقة اختيارية، وهي كما عرفها المشرّع الجزائري بموجب المادة 41/3 من الأمر رقم 03/09، "رخصة سياقة مؤقتة بالنسبة للسنف المتحصّل عليه منذ أقل من سنتين (2) ابتداء من تاريخ النجاح في الاختبارات التطبيقية⁽¹⁾، لتكون حلّا وسطا بين حق كل من تتوفر فيه الشروط القانونية الحصول على رخصة سياقة، ولو كانت مؤقتة لفترة معيّنة، وحق السلطات المختصة في التأكّد من كفاءة المتحصّل عليها لمواصلة التنقل في الطرقات بصفته سائقا، لتسلم له بعد انقضاء هذه المدّة رخصة السياقة بصفة آليّة، إذا لم يرتكب أيّة مخالفة أدت إلى سحبها، وذلك ما تمّ استنتاجه باستقراء المادة 178 مكرّر من المرسوم التنفيذي رقم 381/04 المحدّد لقواعد حركة المرور عبر الطرق.

ورخصة السياقة المتحصّل عليها بعد اجتياز الفترة التدريبية بنجاح، لا يعني صلاحيتها مدى الحياة، بل هي محدّدة بمدّة حسب الأصناف، تتراوح بين السنتين(2)، والخمس (5) سنوات، وتمتد إلى عشر (10) سنوات، وبالانتهاء هذه الأجل تنتهي معها صلاحية الرخصة المتحصّل عليها، لكن ليس بصفة نهائية إلّا لمن أراد ذلك، إذ أنزم المشرّع كل والي مختص إقليميا، بتمديد صلاحية الرخصة من كل سنف بناء على شهادة طبيّة تثبت أهلية السائق حسب الحالات التي فصلت فيها المادة الأولى من المرسوم التنفيذي رقم 239/15⁽²⁾.

إن اكتساب الشخص صفة السائق عن طريق حيازته رخصة للسياسة صالحة، ومتناسبة مع السنّف المحدّد، وموافقة للمركبة التي يقودها، لا تنتهي معها رقابة الهيئات المختصة على السائقين، بل هي بداية لمرحلة فعلية من الرقابة يجسّد من خلالها المتحصّل على الرخصة ما

(1) كما عرفتها المادة 178 مكرّر من المرسوم التنفيذي رقم 381/04، المستحدثة بموجب المادة 5 من المرسوم التنفيذي رقم 376/11، المعدّل والمتمم للمرسوم التنفيذي رقم 381/04 المحدّد لقواعد حركة المرور عبر الطرق (ج) ر ع 62 لسنة 2011)، ص.6. على أنّها "رخصة مؤقتة للسياسة تسلّم لكل مترشّح نجح في مختلف الاختبارات التنظيمية الإجبارية من أجل الحصول على رخصة السياقة".

(2) المؤرخ في 6 سبتمبر سنة 2015 يعدّل المرسوم التنفيذي رقم 381/04 المحدّد لقواعد حركة المرور عبر الطرق (ج ر ع 49 الصادر في 16 سبتمبر سنة 2015). المحدّد لقواعد حركة المرور عبر الطرق (ج ر ع 49 لسنة 2015)، ص.11.

تعلّمه من قواعد الأمن والسلامة، وهي التزامات تقع على عاتقه، مقابل حصوله على حقّه في الحصول على رخصة للسياسة، ومن ثمّ صلاحيته للقيام بفعل القيادة.

وبالتالي يلزم باحترام قواعد السلامة المرورية المقرّرة قانوناً، واحترام الأحكام الواردة في المواد (17، 23، 22، 18، 39، 30، 24) من القانون رقم 14/01، بحيث يجب على كل سائق أن يكون باستمرار في حالة ووضعية تمكّنه من القيام بكل عمليّات قيادة السيارة بسهولة ودون تأخير، يُتأكد ذلك بامتناعه عن السياسة عندما يتعاطى مسكراً، أو يكون تحت تأثير أيّة مادّة أخرى من شأنها أن تؤثر في ردود أفعاله وقدراته في السياسة، ويمنع عليه الاستعمال اليدوي للهاتف المحمول، أو خوذة التصدّت الإذاعي والسمعي عندما تكون المركبة في حالة السير كما يمنع عليه التوقّف، أو الوقوف⁽¹⁾، على ممرّ الراجلين حماية لهؤلاء، كما يلزم بارتداء حزام الأمن، والالتزام أقصى اليمين، التزام الحمولة المقرّرة قانوناً... إلخ. ولما كانت السرعة المفرطة تعدّ إحدى الأسباب الجوهرية في وقوع حوادث المرور التي تؤدي بحياة الراجلين، المسافرين، والسائقين على حد سواء، والتي يتحكّم فيها السائق بالزيادة والتخفيض، فيقع على عاتقه التزام ضبطها، وتكييفها حسب صعوبات المرور، وعوانقه، وحالة وسط الطريق، والظروف الجوية، كما هي مبيّنة في إشارات المرور المبيّنة للسرعة القصوى والتي تختلف باختلاف قطع الطريق⁽²⁾... على ألاّ تشكل هذه الإجراءات عائقاً لإلزام السائق بعدم التقليل من سرعة مركبته، أو السير بدون سبب بسرعة منخفضة جداً شريطة ألاّ يؤدّي ذلك إلى عرقلة سيولة حركة المرور.

وعدم احترام القواعد أعلاه يعرّض صاحبه لعقوبة الجزاءات، حدّتها المادّة 20 من القانون رقم 16/04، يختصّ بتوقيعها الوالي المختصّ، كصلاحيته إصدار قرار تعليق رخصة

(1) يختلف التوقّف عن الوقوف، بحيث يقصد بالتوقّف "المكوث المؤقت لمركبة يبقى محرّكها مشغولاً على الطريق خلال مدّة معينة تستلزمها ضرورات السير"، أمّا الوقوف، فيقصد به "مكوث مركبة في طريق خارج الظروف المميّزة للتوقّف ويكون المحرك متوقّفاً"، ذلك ما بيّنته المادّة 8،9/3 من الأمر رقم 03/09، ص.4.

(2) تجدر الإشارة أنّ الحدود القصوى المبيّنة في إشارات المرور، تؤوّل صلاحية تحديدها لوزير النقل، والأشغال العمومية بالنسبة لبعض الطرق، أو قطع الطرق التي تقطع عدّة ولايات، بموجب قرار وزاري مشترك، أو بموجب قرار من الوالي المختصّ إقليمياً بالنسبة لطريق وطني يقع داخل إقليم الولاية، أو قطعة طريق بلدي يقطع إقليم بلديتين، أو ثلاث بلديات من نفس الولاية، للتفصيل في الأحكام المتعلّقة بالحدود القصوى للسرعة المسموح بها، أنظر، المواد 24، 25، 26 من المرسوم التنفيذي رقم 381/04 المعدّل والمتّمم، المصدر السابق، ص.10، 11، القرار المؤرّخ في 15 يونيو سنة 2015 المحدّد السرعة القصوى لمركبات نقل الأشخاص والبضائع التي يتجاوز وزنها الإجمالي المرخّص به مع الحمولة بما في ذلك المقطورات 3،5 طن (ج ر ع 56 لسنة 2015)، ص.21.

السياقة أو منع اجتياز امتحانها عندما يكون السائق المعني غير متحصّل عليها، عندما يحال عليه محض إثبات إحدى المخالفات المنصوص عليها، بصفة مؤقتة، وبعد أخذ رأي لجنة سحب رخصة السياقة⁽¹⁾.

فبالرغم من الأحكام المبيّنة أعلاه، يلاحظ في الواقع أنّه كثيرا ما يقوم بفعل القيادة أشخاصا غير متحصّلين على رخصة السياقة، أو أنّ السائق غير ملّم بقواعد السلامة المرورية، إذ انتشرت ظاهرة الحصول على الرخصة بصفة غير قانونية، فهي تباع، وتهدى لاعتبارات شخصية، بدلا من التحصّل عليها بجداره، أو أنّه يفتقد للحكمة، والذكاء المروري، الذي يجعله يجد لكل طارئ مخرجا، كحالة تجاوز خطير من أحد سائقي الجهة المعاكسة، أين يجد نفسه وجها لوجه معه، كما أنّ في بعض الحالات السائق، لا يتمتع بالسلامة الصحيّة اللازمة، سواء قبل الحصول على رخصة السياقة، كون أنّ الشهادات الطبيّة المرفقة بملف الترشح لا تعكس بحق، الوضعية الصحيّة للمترشح، ما يعني أنّ الطبيب المانع لها لم يقم بواجبه، لأي سبب، أو بعد الحصول عليها، وفي كثير من الأحيان نجد السائق بمفهومه القانوني لا يحترم قواعد السلامة المرورية إلّا إذا توقّع وجود حاجز أمني في الطريق، أو رادار فيما يخص السرعة، والتي أماكنها معروفة غالبا... إلخ.

بالإضافة لتقاعس هيئات الضبط الإداري المكلفة بمراقبة حركة السير عبر الطرق، أو تواطؤها، فالملاحظة البسيطة تبين بأنّه نادرا ما يتم توقيف راكب الدراجة النارية بسبب عدم استعمال القبعة الواقية، أو شاحنة بطيئة نتيجة حملتها الزائدة، ناهيك عن مجرد التفكير في توقيف حافلة الخدمات الجامعية التي عادة ما تكون حمولتها أكثر بكثير ممّا هو مسموح به، أو حتى مجرد تنبيه أو نقل أطفالنا في وضعية وقوف على الركبتين متّجهين نحو الوراء ينظرون عبر الزجاج الخلفي للسيارة ويلعبون بأشياء يحملونها⁽²⁾، بغضلة من السائق الذي لا يدرك ما سيحدث لهؤلاء في الحالة التوقّف المفاجئ، كما يلاحظ انتشار بعض عادات السياقة السيئة في مواكب الزفاف، والتي اعتبرت عذرا، لمخالفة قواعد المرور، دون تدخل من الهيئات المختصة، كركوب الأطفال في المقعد الأمامي، وركوب أكثر من العدد المطلوب، الركوب في غير المواقع المحدّدة كالتوافذ، وفوق السيارة، والتجاوز، وعدم ترك مسافة الأمان... إلخ، وكثيرا ما يتسبّب في خسائر

(1) المؤرّخ في 10 نوفمبر سنة 2004 المعدّل والمتّم للقانون رقم 14/01 المتعلّق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها وأمنها (ج ر ع 72 لسنة 2004)، ص.5.

(2) أنظر، بوظيفة حمو وآخرون، (فعالية قانون المرور الجديد في الجزائر"دراسة ميدانية على عينة من السائقين")، مجلة الوقاية والأرغنوميا، جامعة الجزائر، ع 1، 2007، ص.31.

في المركبات، والأرواح، ليتحوّل معها الضرح إلى حزن، وإن حدث وعوقب احد السائقين على خطأ ارتكبه، فالعقوبة سرعان ما يتمّ إعدام أثرها من قبل هيئات أخرى، بمقابل، أو بدونه.

2.1- الآليات القانونية لتنظيم حركة الراجلين في التشريع الجزائري؛

لما كانت المسؤولية في وقوع حوادث المرور، لا تقع دائما على السائق، وإن كان هو المسؤول الأول، فالراجلين كذلك مسؤولين عن ذلك، ولذا أخضعهم المشرّع لجملة من التدابير التي يجب عليهم اتخاذها، بحيث يجب عليهم السير على الأرصفة⁽¹⁾ أو حواف الطرقات المهيأة خصيصا لاستعمالها لهذا الغرض، ولأجل هذا الغرض يمنع استعمال الأرصفة لغرض آخر يعيق حركة المارّة، يجب على الراجلين عند عبور وسط الطريق، التأكّد مسبقا من عدم وجود أيّ خطر داهم، والأخذ في الحسبان أيضا المسافة التي تفصلهم عن المركبة السائرة، وسرعتها، واستعمال الممرّات المخصّصة لهم، والمسماة ممرّات الراجلين، وذلك كلّما وجدت هذه الممرّات على مسافة أقلّ من 30 مترا، كما يجب عليهم من اجل سلامتهم عبور وسط الطريق على خط مستقيم، أي تعامديا مع محور وسط الطريق، كما يمنع عليهم التوقّف في وسط الطريق، وفي الحالات التي يستحيل فيها على الراجلين عبوره، أو يستطيعون ذلك بصعوبة ما يشكّل خطرا على حياتهم، لاسيما في حالة وجود أشغال أو تهيئة للطريق، أنزم المشرّع الهيئات المختصة اتخاذ التدابير اللازمة لتمكين الراجلين من ممرّات بديلة ملائمة، ومؤمنة.

أما خارج المجمعات السكنية وبموجب المواد من 34 إلى 38 من القانون رقم 14/01 أنزم المشرّع الجزائري الراجلين بالالتزام أقصى اليسار في اتجاه سيرهم، إن كان ذلك لا يشكّل خطرا عليهم، كما أنزم كل سرب، أو فرقة، أو جماعة من الراجلين تسير كقافلة على وسط الطريق، وحين انعدام الرؤية بسبب الظلام ليلا، أو الضباب نهارا، أن يشار لوجودها بواسطة وضع إشارة ضوئية بيضاء في الأمام، وإشارة ضوئية حمراء في الخلف، على أن تحمل هاتين الإشارتين الضوئيتين من عضوين من القافلة يسير كل منهما على بعد 10 أمتار من مقدّمتها، ومن خلفها، وفي حالة انعدام الإشارات الضوئية لتنبيه السائقين، أنزم هؤلاء بالسماح بمرور الراجلين الموجودين في الممرّات، وعند الاقتراب من هذه الأخيرة يمنع على السائقين التجاوز إلّا في حالة التأكّد من خلو الممرّ من الراجلين.

(1) لقد عرف المشرّع الجزائري الرصيف بموجب المادة 17/3 من الأمر رقم 03/09 على أنّه "حيز مهيا على جانبي الطريق لمرور الراجلين يجب أن يكون أكثر ارتفاعا من وسط الطريق ويكون معبدا عادة أو مبلّطا".

3.1- الآليات القانونية لرقابة الركاب؛

بالرغم من ثبوت تسبّب الركاب في وقوع حوادث المرور، ألا أن المشرّع لم يَمكّن هيئات الضبط الإداري من بسط رقابتها عليهم سوى بآليات، سوى آلية منع نقل الأطفال الذين تقل أعمارهم عن 10 سنوات في الأماكن الأمامية، وذلكما تضمنته المادة 12 من الأمر رقم 03/09، والية إلزام من يركب بجوار السائق من ارتداء حزام الأمان، ومخالفة ذلك تعرّض السائق للعقوبات المنصوص عليها قانوناً؛ وبالرغم من تلك الآليتين نلاحظ عدم فاعليتها، نظراً للاعتبارات المذكورة أعلاه لاسيما تواجد الأطفال في المقاعد الخلفية للمركبة دون حراسة.

2- الآليات القانونية لمراقبة المركبات في التشريع الجزائري؛

يظهر نظام الإلزام جلياً كآلية من آليات الضبط الإداري، لبسط رقابته على حالة المركبة كوسيلة نقل، ولضمان سلامتها التي تنعكس على سلامة راكبيها، ومستعملي الطريق ركاباً، وراجلين، حيث أُلزم المشرّع أن تتوفّر كل مركبة على مواصفات، ومقاييس معيّنة تتعلّق بكل أجزائها، كإطاراتها، وزجاجها، وأضواءها... إلخ، ولما كان من الصعب التأكّد من مراقبة ذلك من طرف أشخاص عاديين، ولو تعلّق الأمر بالأفراد المكلفين قانوناً بمراقبة حركة المرور عبر الطرق، أسندت مهمة ذلك لهيئات مختصة تدعى وكالات المراقبة التقنية للسيارات⁽¹⁾، ويثم ذلك عن طريق محضر، يسمى محضر المراقبة التقنية⁽²⁾.

وبالرجوع للنصوص القانونية المتضمنة كيميّات إجراء المراقبة التقنية للمركبات لاسيما المادتين 3 و9 مكرّر من القانون رقم 14/01 اتضح بأنّ المركبات المعنية بالزامية إخضاعها للمراقبة التقنية هي السيارات دون سواها، بالرغم من الأهمية العملية للمراقبة التقنية، ودورها الفعّال إذا ما احترمت شروط إعمالها، في الوقاية، والأمن في الطرقات، المساهمة في تقليص حوادث المرور، والتكاليف الناجمة عنها بالنسبة للجماعة الوطنية، الحفاظ على الصحة العمومية، وحماية البيئة، وتمديد عمر الحظيرة الوطنية للسيارات، إضافة لضمان حماية للمواطن والمنشآت وممتلكات الجماعة الوطنية.

(1) لقد عرف المشرّع الجزائري المراقبة التقنية للسيارات على أنّها، "المعاينة التقنية المخصّصة للتأكّد من حالة صيانة السيارة ومدى قابليتها للسير في الطريق بدون خط"، وكان ذلك بموجب المادة 3/2 من المرسوم التنفيذي رقم 223/03 المؤرّخ في 10 يونيو سنة 2003، يتعلّق بتنظيم المراقبة التقنية للسيارات وكيميّات ممارستها (ج رع 37 لسنة 2003)، ص.14.

(2) والذي اعتبره المشرّع "وثيقة إدارية إجبارية تقدّم لمصالح المراقبة، والأعوان المؤهلين عند الحاجة"، بموجب المادة 9 مكرّر من القانون رقم 14/01 المستحدثة بموجب المادة 3 من القانون رقم 16/04 المصدر السابق، ص.3.

ويمكن أن تأخذ المراقبة التقنية شكل مراقبة دورية، أو مراقبة غير دورية، أو معاينة مضادة حسب ما نصّت عليه المادة 3/2 من المرسوم التنفيذي رقم 223/03 المتعلق بتنظيم المراقبة التقنية للسيارات، وكيفيات ممارستها، وذلك على نحو يسمح بتحقيق أحسن ظروف الأمن عبر الطرق، والوقاية من الحوادث الناجمة عن عدم احترام التنظيمات، والتعليمات المتعلقة بها من طرف السائقين وعن الإختلالات الميكانيكية للسيارات، ولا يمكن لأيّ سيارة البقاء في السير إذا لم تستوف متطلبات المراقبة التقنية، ويتم ذلك عبر فترات زمنية محدّدة تراوح بين ستة (6) أشهر، وستين (2)، وذلك حسب نوع المركبة.

وتطبيقا للأحكام الواردة في المواد (40.38.45.4) من المرسوم رقم 223/03 المشار إليه أعلاه، يجب أن تشمل المراقبة التقنية للسيارات بعد التأكد من تطابق أرقام التسلسل، والترقيم المكتوبة على المركبة مع البطاقة الرمادية أجهزة المركبة التالية، الكبح، القيادة، الرؤية، الإضاءة والإشارات، اتصال المركبة بالأرض، هيكل المركبة وقاعدتها، التجهيزات، العناصر الميكانيكية، التلوث والحجم الصوتي، وتتوّج عملية المراقبة بتحرير محضر، مضمونه، إمّا سيارة مقبولة وذلك في حالة ما إذا لم يلاحظ المراقب بها عيوباً، سيارة مرفوضة دون منعها من السير وذلك في حالة ما إذا لاحظ المراقب عيوباً تستدعي إعادة تصليح المركبة في أجل قصير، وفي هذه الحالة يتعيّن على المالك القيام بالتصليحات، وتقديم السيارة لمراقبة تقنية جديدة، تدعى معاينة مضادة في آجال تتراوح بين خمسة عشر (15)، وثلاثين (30) يوماً حسب خطورة العيوب الملاحظة، أي ترخّص السيارة للسير إلى غاية آخر الأجل الممنوح لها، كما قد تتضمّن المراقبة ملاحظة مركبة مرفوضة مع منعها من السير في حالة ما إذا لاحظ المراقب عيوباً خطيرة تستدعي تصليحات إلزامية، يتعيّن على مالك السيارة القيام بها، وفي حالة الانتهاء منها، تقدّم السيارة لمراقبة تقنية جديدة تدعى "معاينة مضادة".

حيث تفيد بعض الإحصائيات المسجّلة في الفترة الممتدّة بين سنوات 2003 و2014 أنّه تمّ إخضاع 25.310.206 مركبة للمراقبة الدورية، و610.874 مركبة للفحوصات المضادة، ومنعت منها 224.841 مركبة من السير، وتمّ تسجيل 3132 مخالفة متعلّقة بعدم إخضاع المركبة للمراقبة التقنية، وسحب 7706 رخصة سياقة تفيد الإحصائيات،

وجدير بالذكر في هذا المقام أنّه ومنذ استحداث المؤسسة الوطنية لمراقبة السيارات سنة 2003 إلى غاية ديسمبر 2014، تمّ إنشاء قرابة 431 وكالة معتمده للمراقبة التقنية للسيارات، ولضمان فعاليتها، أخضعها المشرّع لجملة من الأحكام مقترنة بجزاءات توفّع على كل مراقب تقني مخالف، أو محلّ بالنظام المعمول به، وتتراوح تلك الجزاءات بين الإنذار إلى سحب مؤقّت للاعتماد، وحتى السحب النهائي، وقد سجّلت المصالح المعنية عدّة مخالفات من طرف هذه

الوكالات، تمخّص عنها توقيع عدّة عقوبات على المخالفين منها، توجيهه 6 إنذارات، وسحب 31 اعتماد منها 22 بصفة مؤقتة و9 بصفة نهائية⁽¹⁾.

ومما سبق يتبيّن أنّ الرقابة التقنية للمركبات، وبالرغم من أهميتها النظرية، أنّها في واقع الحال لا تحقق الأغراض المرجوة منها كاملة، لأسباب عدّة منها، ما يعود للمشرّع، إذ اقتصر إلزامية المراقبة التقنية على السيارات دون غيرها من المركبات، لاسيما الدراجات النارية التي لا تقل خطورة على السيارات، ومنها ما يعود للمكلف بإجراء الرقابة الذي لا يحترم التشريع المعمول به، ومن الأسباب ما يعود لطبيعة المركبة في حد ذاتها، لأنّ المراقبة التقنية لا تضمن بقاء المركبة على الحالة الجيدة التي خولتها صلاحية السير للأبد، لأنّ حالة السيارة ممكنة التدهور لأيّ سبب، وفي أيّ وقت، وبالتالي صلاحية المركبة للسير لا يمكن التأكّد منها إلّا من طرف سائقها الذي ينبغي عليه التأكّد من صلاحيتها بنفسه قبل قيادتها عن طريق الفحص اليومي لها، والمساعدة لإصلاح ما عطب منها، حتى وأن كان العطب لا يحول دون إمكانية سيرها، وما قيل عن السيارة ينطبق على بقية المركبات التي يجب أن تشمل بالمراقبة التقنية الإجبارية لا سيما باقي المركبات ذات المحرك، والمراقبة الذاتية التي يقوم بها سائقوها.

3- الآليات القانونية لرقابة الطرق:

تبدأ آليات الرقابة على وضعية الطرق منذ بداية أشغال انجازها، إلى الانتهاء منها، من خلال التأكّد من احترام مواصفات الانجاز، ثم التأكّد من تزويدها بإشارات المرور المختلفة الواجب احترامها، والحيولة دون إتلافها، كما تتم رقابة الطرق عن طريق الرقابة على انجاز المهلات، التي تهدف إلى الحفاظ على أمن الراجلين، وأمن المستعملين الآخرين للطريق العمومي المعني، أو القاطنين على جانبي الطريق لاسيما قرب المؤسسات التربوية، أو الصحية، أو المؤسسات العمومية التي تستقبل المواطنين، وذلك ما تمّ تأكيده بموجب المادتين 2، 3 من المرسوم التنفيذي رقم 499/05 المحدّد استعمال المهلات والشروط المتعلقة بوضعها وأماكنها⁽²⁾، لأنّها وحسب الأحكام التي تضمّنتها كل من المادة 4 المرسوم التنفيذي الأخير، والمادة 27 من القانون رقم 14/01 فهي عبارة عن "أجهزة مادية تخصّص للحد من السرعة في بعض المسالك..."، وهي "كل تهيئة موضوعة على عرض الطريق وبشكل عمودي لمحورها، قصد إجبار سائقي السيارات على تخفيض سرعتهم..."، وذلك بضرورة الحصول على ترخيص إداري يختص بتسليمه الوالي

(1) أنظر، زهيرشكار، (دور المراقبة التقنية للمركبات في الحد من حوادث المرور)، مجلة الشرطة، العدد 126، مارس 2015، ص.88، 89.

(2) المؤرخ في 29 ديسمبر سنة 2005 (ج ر العدد 84 لسنة 2005)، ص.26.

المختص بناء على اقتراح من (ر م ش ب)، بالأشكال، والمواد، وفي الأماكن المحددة بموجب المادتين 2 و3 من القرار المؤرخ في 9 أبريل سنة 2006، المحدد لطبيعة المهلات وشكلها ومقاييسها ومواصفاتها التقنية⁽¹⁾، ويتعلق الأمر بالخرسانة زفتيه، أو إسمنتية كمواد، وعلى شكل حذبة، أو شبه منحرف كأشكال، وفي التجمعات السكنية كما هي محددة في م 2 من القانون رقم 14/01 'يتعلق الأمر بكل "فضاء أرضي الذي يتجمع فيه عدد من المباني المتقاربة وتبين مداخله ومخارجه لافتات توضع لهذا الغرض على طول الطريق الذي يقطع هذا الفضاء أو يحاذيه"، كذا في مساحات الخدمة أو في أماكن الراحة للطرق السريعة والطرق السريعة للسيارات كنطاق مكاني.

وبالرغم من أهميتها يشترط ألا يكون وضعها بأي حال من الأحوال عائقا، أو حاجزا للمجرى العادي للمياه، كما يجب القيام بتخفيض مستوى الأرصفة عند المهلات لضمان راحة الراجلين، وأمنهم، كما يجب التنبيه إلى وجودها بإشارات خاصة،

وزيادة على سلطات الوالي في بسط رقابة قبلية على انجاز المهلات، بموجب الترخيص لذلك وفقا للأحكام الميئة أعلاه، حول صلاحية استتباع تلك الرقابة، برقابة أخرى لاحقة عليها، تصل لحد الأمر الوجوبي بهدم كل المهلات المرخص بها وغير المنجزة بصفة مطابقة للمقاييس التقنية المنصوص عليها، وإعادة انجازها وفقا للتنظيم المعمول به، وإن كانت المهلات المنجزة بخلاف ما تم النص عليه في القانون مصيرها الهدم، بالرغم من حصول أصحابها على رخصة بانجازها، فمن باب أولى الأمر بهدم المهلات المنجزة بدون رخصة، وأن يعاد الطريق إلى حالته الأصلية، وذلك ما تم النص عليه بالفعل، وإضافة لأمر الهدم كجزء إداري لكل مهلة تم انجازه بدون رخصة، يعرض القائم بانجازه لعقوبات جزائية تم تحديدها بموجب المادة 408 ق عقوبات، طبقا للمواد (6، 7، 10، 11) من المرسوم التنفيذي رقم 499/05، والمادة 4 القرار المؤرخ في 9 أبريل سنة 2006 سابق الإشارة إليهما.

بالرغم من تقرير هاذين الجزاءين (إداري، جزائي)، لكل من يقوم بانجاز مهلات بدون رخصة، يلاحظ على أرض الواقع خلاف ذلك، إذ تشهد العديد من الطرقات إنجاز مهلات دون رخصة، ولا تخضع للمقاييس المنصوص عليها، وفي غير الأماكن المخصصة لهذا الغرض، دون أن يكون هناك ما يدل على وجودها، قام بانجازها سكان الأحياء من تلقاء أنفسهم، وعلى حسابهم حماية لأطفالهم، من خطر المركبات التي تستعمل طرقات ضيقة قامت بتعبيدها هيئات الضبط الإداري البيئي البلدي، لتحيط بالأحياء السكنية من كل النواحي، دون تخطيط، ودون

(1) الصادر في (ج ر العدد 27 لسنة 2006)، ص.21.

حاجة لهذا النوع من الطرقات، بالإضافة إلى وجود مَهَلَّات بالأشكال المنصوص عليها، لكن ليس هناك إشارة تدلّ على وجودها، ما يتسبّب في تفاقم السائق بوجودها، وفي ذلك خطر على راحته، وراحة الركاب داخل المركبة؛ وفي حالات يحدث العكس، وجود إشارة دون وجود مهلّ، وهذه الوضعيات وتلك تدلّ على تقاعس هيئات الضبط الإداري للقيام بمهامها في هذا الشأن.

كما يشترط أن يزود كل طريق مخصّص لسير المركبات، بممرّ للراجلين أو برصيف يخصّص لسير هؤلاء، والذي يحظر استعماله لغير هذا الغرض؛ لكنه وبالرغم من الحظر الصريح لاستعمال الأرصفة لغير الغرض المخصّص لها، يلاحظ عدم احترام هذا الإجراء لاسيما من طرف التجار الذين يفضّلون عرض منتجاتهم عليها، إضافة لأصحاب السيارات الذين يتخذون من بعضها مواقف مناسبة لسياراتهم، وفي ذلك خطرا على الراجلين الذين يجدون أنفسهم مضطرين للمشي في غير الأماكن المخصّصة لهم، حيث يتقاسمون الطريق مع المركبات، إضافة لتشويه المنظر الجمالي للمدينة، كما أنّ بعض الراجلين يضطرون لقطع الطريق في غير الأماكن المخصّصة لهم، بسبب وجود الأشغال مثلا، وفي جميع الأحوال يتمّ خرق هذه الأحكام دون أن تتدخّل الهيئات المختصة لفرض احترامها.

إضافة لما سبق، وبما أنّ الطريق يعتبر أحد العناصر الثلاثة الأساسية في مفهوم الاستراتيجي للسلامة المرورية، فإن هندسة الطريق تعتبر أنّ نظام الطرق يتكوّن من السائقين والمشاة والمركبة والطريق ويشمل التصميم الهندسي للطريق وملحقاته من حواجز الطرق وأرصفة ومعابر للمشاة ومنحنيات أفقية، وعمودية، وتصريف المياه، وأعمدة الإضاءة، والتقاطعات المحكومة بالإشارات الضوئية، والإشارات، والجسور، وغيرها من عناصر الطريق، وكلّما اكتملت هذه العناصر من المقاييس المطلوبة فإنّ الحوادث تقلّ وتختفّ حدّتها، ويكون السائق في وضع أكثر انسجام مع البيئة، واختلال تلك العناصر دليل على تقاعس الهيئات الإدارية المسؤولة على تهيئة الطريق وانجازها بالمواصفات التي تضمن السلامة المرورية⁽¹⁾.

ومما سبق بيانه وبالرغم من تحديد المشرّع لقواعد السلامة المرورية، سجّلت المصالح المخصّصة وقوع حوادث مخلّفة آلاف القتلى والجرحى كما سبقت الإشارة إليه، لكن ما يؤسف أنّ سببها هو اختراق أحكام قانونية محدّدة مسبقا، مرتكبوها متجاهلين ومتهاونين بسلامتهم وسلامة من أضروا بهم، تتصدّرها عدم احترام السرعة المحدّدة، والتي كلّما زادت طالّت المسافة المطلوب تركها للتوقّف الآمن، وقلّ الوقت المتاح أمام السائق لتحديد الخطر واتخاذ رد الفعل

(1) voir, Bederina Madani, Khenfer Mohamed Mouldi, (Les route et leurs défauts d'étude, de conception et d'entretien pouvant causes des accidents de circulation-écommandation). Séminaire national de la route et la sûreté de la circulation 29 & 30 Novembre 2010, Université Ouargla, p.p.1,6.

تجاه الحوادث المحتملة، ومن ثم القيام بالتصرف المناسب، وازداد خطر انزلاق السيارة أو انقلابها لا سيما في المنحنيات، تفاقم الخطر في حالة انفجار أحد إطارات المركبة، ازدادت قوّة الارتطام عند وقوع تصادم، تزايد حجم الإصابة في الأرواح، والتلف في الممتلكات، وغيرها.

إضافة لعدم احترام إشارات التوقّف السير في الاتجاه الممنوع، عدم احترام الإشارات الضوئية، التجاوز الخطير، المناورات الخطيرة، استعمال الهاتف النقال، وخوذة التصنّت، رفض الأولوية، عدم احترام مسافة الأمان، عدم التزام الحمولة المقرّرة، المكوث أو التوقّف الخطيرين، السياقة في حالة سكر، فقدان السيطرة، إضافة للسياقة دون حيازة رخصة للسياقة، وتمثّل هذه التجاوزات نسبة تفوق 95% من أسباب الحوادث، مرتكبها سائقين شباب بالدرجة الأولى، فهم الضار والمضرور الأوّل.

ذلك فيما يخصّ التجاوزات المرتكبة من طرف السائقين، أمّا فيما يخصّ التجاوزات المرتكبة من طرف الراجلين، فتمثّل في عدم استعمال الممرّات المخصّصة لهم، إضافة للأسباب المتعلقة بالطريق والمحيط، ممثّلة في انعدام إشارات المرور، حفر، حواجز بالطريق، تهيئة غير مناسبة له، عبور حيوانات لا سيما الجمال في الجنوب، كما قد يتعلّق السبب بسوء الأحوال الجوية ك

انعدام الرؤية بسبب الضباب الكثيف، أمطار، ثلوج، جليد، عواصف رملية، إبهار الشمس وغيرها، أمّا السباب المتعلقة بالمركبة فقد سجّلت عدّة عوامل، منها انعدام الضمائل، وجود خلل في التجهيزات الضوئية، انعدام الأضواء، انفجار الأطر، أو عدم صلاحيتها، وغيرها.

خاتمة:

من خلال دراسة موضوع آليات الوقاية من حوادث المرور، تبين بأنّ هذه الأخيرة تتعلّق بمدى المحافظة على نظام المرور الذي يعتبر من الأنظمة التي ترتبط بالنظام العام للمجتمع، لاسيما في عنصره الأمان العمومي ذا العلاقة الوطيدة باطمئنان الإنسان على نفسه وماله، وازدادت الحاجة إليه بتقدّم المجتمع وتطوّره، الذي انعكس على تطوّر الحياة المرورية بإيقاع أسرع من تطوّر التشريعات والأنظمة المرورية، ومع ذلك تؤكّد اهتمام المشرّع الجزائري، بتنظيم حركة المرور عبر الطرق، وذلك من خلال النصوص القانونية التي أصدرها، مواكبا من خلالها ما يستجد من تصرفات، محاولا الموازنة بين حق التنقّل من جهة، وحق الآخرين في السلامة من جهة مقابلة، من خلال عدّة آليات أهمّها آليات الضبط الإداري، ممثّلة في نظام الترخيص، الحضر، الإلزام، التنفيذ الجبري، إضافة لبعض الجزاءات الإدارية العامّة.

وبالرغم من الجهود المبذولة للحد من حوادث المرور اتضح عدم فاعلية تلك الآليات، والسبب لا يعود للنص القانوني الذي قد يعتره بعض النقص، كونه من صنع البشر من ناحية،

وتطوّر حركة المرور بوتيرة أسرع من تطوّر التشريعات من ناحية، بالقدر الذي يعود لمن وجّه له، سواء لتطبيقه، أو ليطبّق عليه، والإحصائيات التي نشرتها الهيئات المختصة لدليل قاطع على سوء تطبيقها، وفي محاولة البحث عن الأسباب الحقيقية التي كانت وراء تلك الحوادث تمّ التوصل لبعض النتائج، منها:

- أن المسؤولية لا تقع على جهة دون أخرى، وإن كانت بعض الدراسات تحمل السائق المسؤولية، فإن المسؤولية الحقيقية تتحملها جميع الأطراف بدءاً بالطبيب الذي شهد على صحته الجيدة، ومن أقرّ جدارته للحصول على الرخصة، ومن أقرّ بصلاحيته مركبته للسيير، ومن كلف بانجاز الطريق، ومن وضع إشارات المرور عليها، والراجلين، والركاب... إلخ، متجاهلين أنهم قد يكونون يوماً ما ضحية أفعالهم، وقراراتهم إذ قد يحدث وتكون نهاية حياتهم، أو حياة من يحبون على أيدي ذلك السائق المزور، والمركبة غير صالحة للاستعمال، والطريق غير المهيأ...-

- إن كل من عنصرى الحادث المروري المركبة والطريق لا يمكن بأي حال من الأحوال اعتبارهما ضمن عناصر الحادث المروري، كون العنصر البشري هو المسؤول الأول، والأخير عمّا يحدث، لأن المركبة لا يمكنها التحكم في نفسها فهي شخص معنوي، والعنصر البشري هو صانعها، ركبها، سائقها، مضدها، ومراقبها، وما قيل عن المركبة ينطبق على الطريق.

- والأسباب المتعلقة بسوء الأحوال الجوية لا يمكن القضاء عليها، لأنها عوامل طبيعية خارج إرادة البشر، لكن ذلك لا يمنع من التنبؤ لحدوثها، وتكييف فعل السياقة تبعاً لذلك.

- كما أن المسؤولية، تعود في كثير من الأحيان على تقاعس هيئات الضبط لأداء مهامها، كضمان صلاحية الطرق للاستعمال، والتأكد من وضوح إشارات المرور، ووجودها في الأماكن المخصصة لها، إضافة لدورها في مراقبة الأرصفة، ومعاينة كل من يستغلها لغير الغرض المخصص لها، وانجاز الطرق بطريقة علمية مدروسة في جميع مقاطعه، مع ضرورة التزام السائقون بالحيطة والحذر وتخفيض السرعة حتى يمكنهم التوقف فجأة إذا ما اقتضى الظرف ذلك.

- لا يكفي إلزام الراجلين من المشي في الأماكن المخصصة بل إلزامهم الامتناع عن استعمال الهاتف، وخوذه الأذن لأنها تحول بين الراجل، ووجود المركبة بحيث في هذه الحالة يعتمد على بصره دون سمعه الذي يفيد في التنبيه لوجود المركبات من خلال صوت محرّكاتها، أو تنبيه السائق لهم.

- لا يكفي منع نقل الأطفال في المقاعد الأمامية، بل يجب أن يكون نقلهم في المقاعد الخلفية بوجود شخص راشد معهم.

- عدم ترك الأطفال، المرضى، وكل ذوي الحاجات الخاصة من قطع الطرق دون مرافقة.

ونظراً لخطورة حوادث المرور والتي لا يمكن الوقاية منها عن طريق حمل الأشخاص على

احترامها تحت رقابة هيئات الضبط الإداري، مهما بلغت مواكبة ما يستجد من أمور، فلا يمكن تفعيلها إلا بوعي بمن ستطبق عليهم، وصرامة وحرص من يكلف بتطبيقها، لكونها تتعلق بشخصية المتسبب ذاته لذلك يتم اقتراح:

- ضرورة نشر الوعي والتحسيس من مخاطر حوادث المرور، من خلال: شرح مسبباتها، وعواقبها، وذلك من خلال إدراج موضوع السلامة المرورية ضمن البرامج الدراسية على جميع المستويات،
- تفعيل دور أئمة المساجد في التحسيس لمخاطرها، وربطها بالخلق الحميد الواجب أن يتحلى به كل فاعل، (طبيب، معلم السياقة، المراقب التقني للسيارات، السائق، الراجل،...)
- إقامة دورات تكوينية لصالح الشباب تلقنهم طرق القيادة السليمة، مصحوبة ببعض التدابير في الحالات الطارئة سواء تعلق الأمر بخلل في المركبة، الطريق، أو خطأ ممن يتقاسمونهم الطريق.

- تفعيل دور الإعلام بوسائله المختلفة لاسيما تلك التي يفضلها الشباب، لأن قنوات التلفزيون الجزائري تراجع دورها في نشر الوعي، بسبب انتشار القنوات الفضائية ذات النزعة الشبابية.
وفي ختام هذه الورقات البحثية، يجب التذكير بأن حوادث المرور، وما تخلفه من ضحايا قتلى، جرحى، ومعاقين تستدعي حقا وقفة تأمل، وتمعن، فالأرقام المعلن عنها، والمتعلقة بعدد الضحايا، الحوادث، والخسائر، تبقى أرقاما مرعبة، ومؤشرا يعبر عن واقع مرير وصلت إليه هذه الآفة في بلادنا، وأن استقراء، وتحليل الأرقام يُمكن من معرفة، وتحديد وضعية السلامة المرورية، وبالتالي اتخاذ التدابير الناجعة للحد منها، ووقف نزيف الضحايا الذي تتسبب فيه.

قائمة المصادر والمراجع

أولا / قائمة المصادر:

1. القانون رقم 14/01 المؤرخ في 19 غشت سنة 2001 المتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها (ج ر ع 46 لسنة 2001).
2. القانون رقم 16/04، مؤرخ في 10 نوفمبر سنة 2004، المعدل والمتمم للقانون رقم 14/01 المتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها وأمنها، (ج ر ع 72 الصادر في 10 نوفمبر سنة 2004).
3. الأمر رقم 03/09 المؤرخ في مؤرخ في 22 يوليو سنة 2009 المعدل والمتمم للقانون رقم 14/01 المؤرخ في 19 غشت سنة 2001 والمتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها وأمنها (ج ر ع 45 لسنة 2009).
4. المرسوم التنفيذي رقم 223/03، المؤرخ في 10 يونيو سنة 2003، يتعلق بتنظيم المراقبة التقنيّة للسيارات وكيفيات ممارستها (ج ر ع 37 لسنة 2003).
5. المرسوم التنفيذي رقم 381/04 المؤرخ في 28 نوفمبر سنة 2004 يحدّد لقواعد حركة المرور عبر الطرق (ج ر ع 76 لسنة 2004).
6. المرسوم التنفيذي رقم 499/05 المؤرخ في 29 ديسمبر سنة 2005 يحدّد استعمال المهلات والشروط المتعلقة بوضعها وأماكنها (ج ر العدد 84 لسنة 2005).

الوقاية من حوادث المرور في التشريع الجزائري

7. المرسوم التنفيذي رقم 376/11 المؤرخ في 12 نوفمبر سنة 2011، يمدّل ويتمّ المرسوم التنفيذي رقم 381/04 المحدث لقواعد حركة المرور عبر الطرق (ج ر ع 62 لسنة 2011).
8. مرسوم تنفيذي رقم 239/15 مؤرخ في 6 سبتمبر سنة 2015 المعدّل للمرسوم التنفيذي رقم 381/04 المحدث لقواعد حركة المرور عبر الطرق (ج ر ع 49 الصادر في 16 سبتمبر سنة 2015).
9. القرار المؤرخ في 9 أبريل سنة 2006، المحدث لطبيعة المهلات وشكلها ومقاييسها ومواصفاتها التقنية (ج ر العدد 27 لسنة 2006).
10. القرار المؤرخ في 15 يونيو سنة 2015 المحدث السرعة القصوى لمركبات نقل الأشخاص والبضائع التي يتجاوز وزنها الإجمالي المرخص به مع الحمولة بما في ذلك المقطورات 3,5 طن (ج ر ع 56 لسنة 2015).
11. نظام المرور في المملكة العربية السعودية الصادر المرسوم الملكي رقم م/49 عام 1391هـ.
12. يوسف شكري فرحات، معجم الطلاب "عربي،عربي" ط 6. دار الكتب العلمية، بيروت، لبنان، 2004.
13. جروان السابق، الكنز الوجيه "قاموس فرنسي عربي". دار السابق، بيروت، لبنان، 1985.

ثانيا / قائمة المراجع:

I – المؤلفات:

1. أديب محمد خضور، حملات التوعية المرورية العربية. جامعة نايف للعلوم الأمنية، الرياض، 2007.
2. الرهوان محمد حافظ عبده، قواعد وآداب حركة السير والمرور بين النظرية والتطبيق، الأمانة العامة لشرطة دبي، كلية شرطة دبي، الإمارات العربية المتحدة، ط 1، 1992.
2. I.G Norman, *Les accidents de la route*. Organisation mondiale de la santé, Genève, 1962.

II – الرسائل الجامعية:

1. ناصر سليمان العبد الجبار، الصلح ودوره في إنهاء الدعوى الناشئة عن الحادث المروري "دراسة تطبيقية على مدينة الرياض". رسالة ماجستير في العلوم الشرطية، قسم العلوم الشرطية، كلية الدراسات العليا، أكاديمية نايف العربية للعلوم الأمنية، 2003.
2. Houria Bencherif, *Etude de l'insécurité routière en Algérie: de l'usage des odèles au développement des politiques publiques* THESE pour obtenir le diplôme de Doctorat en Sciences En Hygiène & Sécurité Industrielle Option: Gestion Industrielle des Risques, Université Batna Institut d'Hygiène et Sécurité.
3. Driss Miloud, *l'impact de l'environnement routier sur la sécurité routière durable*, thèse pour obtenir le diplôme de doctorat en sciences, spécialité sciences de la terre et de l'univers, faculté des sciences de la nature et de la vie, université de mascara.

III – المقالات المنشورة:

1. بوظريفة حمو وآخرون، (فعالية قانون المرور الجديد في الجزائر "دراسة ميدانية على عينة من السائقين")، مجلة الوقاية والأرغنوميا، جامعة الجزائر ع 1، 2007.
2. رحيمة حوافف، (التكاليف الاقتصادية والاجتماعية لحوادث المرور بالجزائر)، مجلة الباحث، ع 11، كلية العلوم الاقتصادية والتجارية وعلوم التسيير، جامعة ورقلة، 2012.
3. زهير شكار، (دور المراقبة التقنية للمركبات في الحد من حوادث المرور)، مجلة الشرطة، العدد 126، مارس 2015.
4. محمد سبع، عبد اللطيف بكوش، (حوادث السباقة في الجزائر "وضعها وحدودها"). مجلة علوم الإنسان

والمجتمع، جامعة محمد خيضر بسكرة، ع10، جوان 2014.

5. KHETAB Hayet, (Bilan annuel des accidents de la route). Revue de la Gendarmerie Nationale, N° 44, Mars 2012.

IV - المداخلات في المنتديات والندوات العلمية :

1. بيلي أحمد علي، (التحليل السوسيوولوجي لمشكلات المرور في المجتمعات الخليجية والعربية). الحلقة النقاشية 12، الكويت، 2002.

2. علي سعيد الغامدي، (أساليب ووسائل الحد من حوادث المرور)، الندوة العلمية الأربعون، نايف العربية للعلوم الأمنية، الرياض، 1997.

3. محسن العجمي بن عيسى، (التنظيم المؤسسي للهياكل الرسمية المرورية ودوره في معالجة مشاكل المرور)، ندوة علمية حول حجم حوادث المرور وسبل معالجتها في الوطن العربي، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، الرياض، 2002.

4. معن خليل العمر، (التنمية الاقتصادية والاجتماعية وانعكاساتها على حوادث المرور). ندوة علمية حول حجم حوادث المرور وسبل معالجتها في الوطن العربي، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، الرياض، 2002.

5. Bederina Madani, Khenfer Mohamed Mouldi, (LES ROUTES ET LEURS DÉFAUTS D'ETUDE, DE CONCEPTION ET D'ENTRETIEN POUVANT CAUSÉS DES ACCIDENTS DE CIRCULATION-ÉCOMMANDATIONS-). Séminaire national de la route et la sûreté de la circulation 29 & 30 Novembre 2010, Université Ouargla.

V - التقارير :

14. fédération internationale des sociétés de la Croissant-Rouge et du croissant-rouge, **Guide pratique de Sécurité Routière " Un outil pour l'action"**.2007. Site Internet: www.ifrc.org

15. Organisation Mondiale de la Santé, **Il est temps d'agir**. Rapport de situation sur la sécurité routière dans le monde, ISBN 78 92 4 256384 9. Genève, 2009.

16. Organisation Mondiale de la Santé, **La prévention des traumatismes dus aux accidents de la circulation**. Rapport mondial sur la sécurité routière dans le monde, ISBN 92 4 259131 9. Genève, 2004.

17. Organisation Mondiale de la Santé, **Soutenir une décennie d'action**. Rapport de situation sur la sécurité routière dans le monde, ISBN 978 92 4 156456 4, Genève, 2013.

VI - المواقع الالكترونية :

1. <http://www.cnpsr.org.dz>. موقع تحميل إحصائيات حوادث المرور في الجزائر للفترة الممتدة بين سنة 2003 وسنة 2014. المنشورة من طرف المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق الجزائري.

2. www.algeriepolice.dz. موقع تحميل إحصائيات حوادث المرور في الجزائر للفترة الممتدة بين سنة 2003 وسنة 2014. المنشورة من طرف المديرية العامة للأمن الوطني الجزائري.

3. www.joradp.dz. موقع تحميل الجرائد الرسمية الجزائرية المتضمنة قوانين المرور ونصوصها التطبيقية.

4. www.commerce.gov.dz/ar/statistiques: موقع الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية، وزارة التجارة، إحصائيات وحاصلات الحظيرة الوطنية للسيارات لسنة 2015.

5. www.ons.dz: موقع المركز الوطني للإحصاء للجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية، ديموغرافيا الجزائر.

