

آليات الوقاية من حوادث الطرقات في الجزائر:
مقاربة تحليلية لأحكام قانون المرور

Prevention Mechanisms Against Road Accidents In Algeria:
Analytical Approach Of The Provisions Of The Traffic Law

تاريخ القبول: 2019/05/15

تاريخ الإرسال: 2018/04/23

Abstract:

Due to the importance of their annual outcome, considerable social and economic cost, traffic accidents are considered to be of the most dangerous problems threatening the safety of algerian society.

The algerian legislator tried hard, under traffic law, to put feasible mechanism that would reduce contraventions committed at the road, more than ever those contained in the amendment of 2017. However, such mechanisms require promulgation of other supporting rules to be practiced, which would contribute to reducing roads' terrorism.

Key Words:

Traffic accidents; traffic safety; vehicle; road; prevention.

محمد الأخضر بن عمران

جامعة باتنة 1- الجزائر

Medlakhdar.benamrane@gmail.com

فارس مزوزي (*)

جامعة باتنة 1- الجزائر

faresmazouzi09@gmail.com

ملخص:

تعتبر حوادث المرور من أخطر المشاكل التي باتت تهدد سلامة المجتمع الجزائري وأمنه نظرا لحجم الحصيلة السنوية الناجمة عنها وتكلفتها الاجتماعية والاقتصادية المرتفعة، وقد سعى المشرع الجزائري جاهدا بموجب قانون المرور إلى وضع آليات عملية من شأنها الحد من المخالفات المرتكبة على مستوى الطرق خاصة تلك التي تضمنها تعديل 2017، إلا أن هذه الآليات تتطلب وضع قواعد أخرى لتعمل إلى جانبها مما سيساهم في الحد من إرهاب الطرقات.

الكلمات المفتاحية: حوادث المرور؛

السلامة المرورية؛ المركبة؛ الطريق؛ الوقاية.

(*) - المؤلف المراسل.

مقدمة:

تعد حوادث المرور من أخطر المشاكل الأمنية والاجتماعية التي تعاني منها أغلب دول العالم في عصرنا الحديث دون استثناء وفي مقدمتها الجزائر، والتي ازدادت حدتها خاصة في السنوات الأخيرة جراء التحولات السريعة التي عرفتها الدولة في جميع المستويات الاقتصادية والاجتماعية وازدياد حاجة الأفراد إلى التنقل، الأمر الذي جعل من المشكلة المرورية هاجس حقيقي تترتب عنه آلاف الخسائر البشرية سنويا دون الحديث عن الأضرار الاقتصادية.

عملت الجزائر منذ بدايات القرن الواحد والعشرين على إيجاد حلول عملية للحد من آثار هذه المعضلة التي باتت تهدد سلامة وأمن الأفراد، حيث سعى المشرع جاهدا من خلال النصوص القانونية بالتنسيق مع مختلف الشركاء الاجتماعيين والهيئات على رسم سياسة وطنية ووضع إستراتيجية من شأنها القضاء على إرهاب الطرقات والحد من مخلفاته السنوية، حيث جاء قانون المرور لسنة 2001 بجملة من الإجراءات التي مست مختلف الجوانب المتعلقة بحركة المرور ابتداءً من تصنيف المسالك العمومية وتحديد كل الإجراءات والشروط الإدارية المتعلقة بمطابقة المركبات ضمانا لسلامة مستعملها، كما وضع قانون المرور لسنة 2001 جملة من القواعد التي تحكم عملية تكوين السائقين.

وسعى من المشرع إلى الحد من حوادث المرور والتقليل منها حدد القانون 01-14 جملة من الآليات التي من شأنها توفير الأمن على مستوى الطرقات والمسالك والوقاية من حوادث المرور، وفي المقابل وضع جملة من العقوبات التي تطبق على كل من يخالف القواعد المتعلقة بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها وأمنها، إلا أن هذه التدابير التي سعى من خلالها المشرع إلى التقليل من حوادث المرور وأخطارها لم تستطع الحد من هذه المجازر التي ترتكب على مستوى الطرق يوميا، ما دفع بالمشرع إلى إعادة النظر في قانون المرور في العديد من المحطات ابتداء من سنة 2004 وانتهاء بتعديل 2017، الذي حأول من خلاله المشرع إيجاد حلول قابلة للتجسيد العملي ومتماشية وطبيعية الإشكاليات الملحوظة ميدانيا، ما جعل من هذا القانون أكثر ردية عن غيره



من القوانين، نظرا لطبيعة الآليات التي جاء بها والتي تهدف في مجملها إلى ردع السائقين عن كل الممارسات السلبية التي تكبد الجزائر مئات الأرواح سنويا. من هذا المنطلق تبرز إشكالية مداخلتنا والتي نتساءل من خلالها عن: مدى قدرة الإطار القانوني المتعلق بحركة المرور على وضع إستراتيجية ناجعة من شأنها أن تساهم في الوقاية من حوادث المرور والحد منها؟

الإجابة عن هذا التساؤل يفرض علينا البحث أولا في أهم الأسباب التي تقف وراء وقوع حوادث المرور (المحور الأول)، ومن ثم التطرق إلى أهم الآليات التي قررها وتبناها المشرع الجزائري من أجل الحد من حوادث الطرقات (المحور الثاني)، وبهدف الإلمام بجميع جوانب الموضوع لا بد من تقييم مدى كفاية هذه الآليات ومدى قدرتها على التخفيف من تأثيرات هذه الظاهرة (المحور الثالث).

المحور الأول: أسباب وقوع حوادث المرور

تتميز حوادث المرور باعتبارها ظاهرة اجتماعية بالتعقيد عند دراستها وتحليلها، وللمعالجة مشكلة حوادث المرور لا بد من تحديد ومعرفة أسبابها لكي نتمكن من الوصول لحل لهذه المعضلة، فإذا ألقينا نظرة تحليلية جادة في جميع مسببات الحوادث سواء كانت أخطاء بشرية تسبب فيها السائق، أو أخطاء هندسية كان السبب فيها الطريق، أو أخطاء ميكانيكية كان السبب فيها السيارة نجد أنها تسهم بشكل منفرد أو مشتركة مع بعضها بنسب متفاوتة في وقوع هذه المآسي، ويمكن حصر أهم أسباب حوادث الطرق في العناصر التالية:

أولا- العنصر البشري:

ويتمثل في أخطاء مستعملي الطريق (سائق ومشاة) ويعتبر الإنسان السبب الرئيسي لكثير من الحوادث نظرا للدور الذي يقوم به عند تعامله بشكل خاطئ مع الطريق والمركبة.

1- السائق⁽¹⁾: ويلاحظ بشأنه التصرفات الخاطئة التالية⁽²⁾:

أ- عدم التقيد بنظام السير على الطرق مثل تجاوز السرعة المقررة والتجاوز الخاطئ وعدم التقيد بأولويات المرور والانعطاف والوقوف الخاطئ والسير بعكس السير...إلخ.

ب- قيام بعض السائقين بقيادة مركباتهم بظروف صحية ونفسية غير ملائمة كالسياقة تحت تأثير المسكرات والمخدرات والإرهاق البدني.
ج- عدم مراعاة قواعد المرور عند التعامل مع الركاب والمشاة نتيجة نقص التكوين.
د- عدم كفاءة نسبة كبيرة من السائقين وتدني أهليتهم وثقافتهم المرورية نتيجة نقص التدريب.

هـ- العمل لساعات طويلة في اليوم مما يسبب التعب والإرهاق ويؤدي بالضرورة إلى عدم التركيز الذهني أثناء القيادة.

2- المشاة: ويلاحظ بشأنهم الأخطاء التالية⁽³⁾:

أ- عدم التقيد بالأمكان المخصصة لعبور المشاة أو عدم استعمالها حسب الأصول.
ب- السير على الطريق بالرغم من وجود الأرصفة.
ج- التعدي على الأرصفة من قبل التجار والباعة والمتجولين في الأسواق التجارية في المدن، حيث يضعون بضائعهم على الرصيف مما يجبر المشاة بالمسير على الطريق المخصص للمركبات مما يزيد من احتمال تعرضهم لحوادث الدهس.
د- غياب التوجيه الأسري وعدم الاكتراث بتربية الطفل للتقيد بقواعد المرورية بالقدر الكافي.

ثانيا- عنصر الطريق:

يعتبر الطريق سببا مساعدا في وقوع الحوادث إن لم يكن السبب الأساسي في بعض الحالات، وذلك بسبب وجود الأخطاء التالية:

1- أسهم النمو العشوائي وعدم التنسيق والتجانس بين استعمالات الأراضي في زيادة الوضع سوءاً مما جعل المناطق الحضرية تتسم بالتداخل الكبير بين حركة المشاة وحركة المركبات خاصة مع الزيادة في التدفق السكاني من المناطق الريفية إلى معظم الأماكن الحضرية، وأسهم ذلك في ارتفاع الكثافة السكانية. كل هذه العوامل مجتمعة أدت إلى زيادة الطلب على الحركة عبر الطرق- غير المصممة أصلا- لاستيعاب هذا النمط وامتصاص هذه الكثافة العالية من الحركة التي تتسم بالمنافسة غير المنظمة بين وسائل النقل المختلفة، ناهيك عن سوء التصميم السليم بالإضافة إلى عدم أخذ عنصر السلامة بالاعتبار⁽⁴⁾.

2- غياب التخطيط عند إنشاء الطرق، فنجد الأخطاء الهندسية المتمثلة في وجود المنعطفات الحادة وضيق الطريق وعدم وجود دراسات مسبقة وفقا لقواعد علمية محكمة لسطح الأرض وعدم الاهتمام بالبنية التحتية مثل إيجاد أماكن لتصريف المياه وإبعادها عن الطريق في فصل الشتاء.

3- عدم تأمين الطرق بالعدد الكافي من الحواجز على المنعطفات الخطرة.

4- عدم كفاية الأرصفة الخاصة بالمشاة.

5- وجود الحفر والمطبات على الطريق وتباطؤ الجهات المختصة في إصلاحها.

6- عدم توفر الساحات والحدائق العامة والملاعب بشكل كاف مما يضطر الأطفال للعب في الشوارع⁽⁵⁾.

7- الاختناقات المرورية بالمدن الكبرى نتيجة لتركز النشاط التجاري والصناعي والإداري في بعض المدن دون غيرها. مما يجعلها قبلة لآلاف المركبات يوميا مما يؤثر على حركة المرور ويؤدي إلى زيادة الحوادث في تلك المناطق.

ثالثا- عنصر العوامل البيئية المحيطة والعوامل الأخرى:

العوامل البيئية المحيطة هي مجموعة العوامل الطبيعية المتمثلة في تكوّن الصقيع والضبّاب والرياح الشديدة وحدوث الأنهيارات والسيول في فصل الشتاء وحدوث العواصف الرملية وارتفاع درجة الحرارة وتأثيرها على نشاط الإنسان ودرجة انتباهه في أشهر الصيف.

رابعا- عنصر المركبة:

تعتبر صلاحية المركبة من العناصر الرئيسية والمهمة لضمان السلامة المرورية والسائق هو المسؤول الأول والأخير عن هذه الصلاحية وذلك بإجراء الفحوصات الدورية وتفقد التجهيزات الفنية مثل الإضاءة والفرامل والعجلات وكذلك التقيد بالحمولات المسموح بها وزنا وحجما. ذلك أن عنصر الأهمال يعتبر سببا في العديد من الحالات إذ أن معظم السائقين لا يراقبون سياراتهم إلا في حالة وجود عطب فيها وفي غالب الأحيان عطب يمنعها من السير نهائيا.

كما أن التساهل و غرض الطرف في طريقة الفحص التقني بالنسبة للسيارات والحافلات والشاحنات التي لا تتوفر فيها وسائل السلامة المرورية يمكن أن يسأهم بشكل كبير في زيادة هذه الحوادث.

خامسا- استعمال الهاتف النقال أثناء القيادة:

برزت الهواتف المحمولة كواحدة من المشكلات التي تهدد السلامة المرورية، فقد أشارت البحوث التي أجريت في هذا الإطار إلى ازدياد الوقت الذي يستغرقه السائق لاتخاذ رد الفعل إذا كان يتحدث عبر الهاتف، وكذلك صعوبة محافظته على السيارة في وضع السير السليم أو على السرعة المناسبة، وعدم انتباهه إلى الفجوات الموجودة في الطريق وإدراك خطورتها، كما أن الهاتف يصرف السائق عن مراقبة حركة المرور، ونظرا لهذه الظواهر السلبية يمكن أن يصبح استعمال الهاتف النقال أثناء القيادة سببا رئيسيا في العديد من الحوادث⁽⁶⁾.

سادسا- كثرة الدراجات الهوائية والعادية:

إن كثرة هذا النوع من وسائل التنقل وتوجه طبقة كبيرة من المجتمع إلى استعمالها خاصة فئة الشباب أصبح يثير العديد من الاشكاليات خاصة في ظل عدم التزام مستعمليها بقواعد المرور وبوسائل الأمان كعدم ارتداء الخوذة الواقية وانعدام الإنارة الخلفية أو الأمامية.

المحور الثاني: طرق الوقاية من حوادث المرور في التشريع الجزائري

سعى المشرع الجزائري جاهدا بموجب قوانين المرور التي كان آخرها سنة 2001 والذي عدل في العديد من المحطات بداية من سنة 2004 وانتهاء بتعديل 2017 إلى الحد من حوادث المرور، من خلال تبني جملة من الآليات التي من شأنها إيجاد حلول عملية لإرهاب الطرقات، وقد جاء في هذا القانون تنظيم لكل ما يتعلق بحركة المرور بداية من تنظيم استعمال الطرق العمومية وتنظيم المركبات وسيرها بهدف ضمان أحسن الظروف الأمنية، ووضع عقوبات لردع كل المخالفات التي من شأنها المساس بسلامة الطرق وأمنها، ويمكن إجمال أهم الآليات التي تبناها المشرع في قانون المرور والمتعلقة بالوقاية من حوادث الطرق في العناصر التالية:

أولاً- في المجال التنظيمي:

نص قانون المرور على جملة من الإجراءات بهدف تنظيم حركة المرور وضمان سلامة مستخدمي الطرقات، ومن أبرزها⁽⁷⁾:

1- تُعد الجماعات الإقليمية مخططاً لحركة المرور في المنطقة الحضرية على أن يضمن التحكم في تطور حركة السيارات ويسأهم في التقليل من تأثيراتها السلبية وتسهر الوحدات المحلية على تنفيذه.

2- إحداث مؤسسات تكلف بتأطير النشاطات المرتبطة بتعليم السياقة وتنظيم امتحانات للحصول على رخصة السياقة.

3- إمكانية المنع أو الحد من استعمال السيارات ولاسيما الخاصة منها في مساحات محددة إذا رأت الجهات المختصة أن من شأن ذلك أن يسأهم في تنظيم حركة المرور.

4- على صاحب المركبة أن يتخذ كل الاحتياطات حتى لا تتسبب حمولة السيارة أو المقطورة في إلحاق الضرر بالغير وبالطريق العام وبتجهيزاته أو ملحقاته أو تشكل خطراً عليهم أنفسهم، وفي هذا الصدد ألزم المشرع بضرورة أن تكون كل مركبة معدة لنقل الحاويات مجهزة بنظام ترسيخ قطع الزاوية، كما منع منعاً باتاً تثبيت الحاويات بواسطة أسلاك أو أحزمة أو أية وسائل أخرى.

5- وضع مهملات بهدف الحد من السرعة في بعض المسالك، على أن يتم وضعها وفقاً لمعايير ومقاسات موحدة عبر كامل التراب الوطني، ويخضع وضع هذه المهملات وأماكن إقامتها لرخصة مسبقة من الوالي، بناء على اقتراح من رئيس المجلس الشعبي البلدي⁽⁸⁾.

ثانياً- القواعد المتعلقة بالسائق:

حدد قانون المرور جملة من الإجراءات التي يجب على السائق الالتزام بها وهي⁽⁹⁾:

1- يجب على كل سائق أن يتمتع عن السياقة عندما يتعاطى مسكراً أو يكون تحت تأثير أية مادة أخرى من شأنها أن تؤثر في ردود أفعاله وقدراته في السياقة.

2- يجب على كل سائق أن يضبط ويكيّف سرعة سيارته حسب صعوبات المرور وعوائقه وحالة وسط الطريق والظروف الجوية، كما يجب عليه دوماً أن يتحكم في

سرعة المركبة ويقودها بحذر، على أن يلتزم بتخفيضها بوجه خاص في الحالات التالية:

- أ- عندما لا يبدو له الطريق فارغاً،
- ب- عندما تكون الظروف الجوية سيئة،
- ج- عندما تكون ظروف الرؤية غير جلية بما فيه الكفاية،
- د- عندما تكون الرؤية محدودة بفعل استعمال بعض أجهزة الإنارة لا سيما أضواء التلاقي،
- هـ- في المنعرجات والمنحدرات السريعة، ومقاطع الطرق الضيقة أو المزدحمة أو المحفوفة بمساكن، وعند الاقتراب من قمم المرتفعات والتقاطعات،
- و- عند التقاء أو تجاؤز مجموعة من الراجلين السائرين أو قافلة متوقفة.
- ز- عند التقاء أو تجاؤز مركبات النقل الجماعي للأشخاص التي تحمل إشارات خاصة لنزول أو صعود المسافرين.
- ك- عند التقاء أو تجاؤز الحيوانات.
- 3- أن يلتزم بالحيطة والحذر عند عبور الخطوط الحديدية.
- 4- يجب على كل سائق مركبة الامتثال للقواعد الخاصة بحركة المرور، حتى لا يشكل أي خطر عليه أو على غيره من مستخدمي الطريق.
- 5- في حالة انعدام الإشارات الضوئية يلزم السائقون بالسماح بمرور الراجلين الموجودين في الممرات، وعند الاقتراب من الممرات المخصصة للراجلين، يجب على السائقين الامتناع عن تجاؤز السيارات دون التأكد من عدم وجود أحد الراجلين في ذلك الممر.
- 6- يمنع على كل سائق التوقف أو الوقوف على ممر مخصص للراجلين.
- 7- يلتزم كل سائق مركبة يسير خلف مركبة أخرى، باحترام المسافة الأمنية المحددة عن طريق التنظيم⁽¹⁰⁾.
- 8- خضوع السائق لفحص طبي دوري وإجباري، تأكيداً على سلامته وقدرته (المادة 56 من القانون رقم 05-17).

9- وفقا لنص المادة 49 من القانون 01-14 المعدلة في سنة 2017 على سائقي المركبات المخصصة لنقل البضائع والتي يفوق وزنها الإجمالي المرخص به مع الحمولة، أو وزنها الإجمالي السائر المرخص به 3.500 كغ ومركبات نقل الأشخاص التي تشتمل على أكثر من تسعة (9) مقاعد بما في ذلك مقعد السائق احترام مدة السياقة ومدة الراحة أثناء ممارسة نشاطهم.

ثالثا- في المجال التربوي والتكويني للسائقين:

يعتبر السائق المتسبب الرئيسي في الكثير من حوادث المرور، ولهذا أولى المشرع الجزائري حرصا كبيرا لعملية تكوين السائقين، حيث نص على جملة من الإجراءات التي يجب مراعاتها في عملية التكوين، يمكن إجمالها فيما يلي⁽¹¹⁾:

1- إلزامية تعليم القواعد الخاصة بحركة المرور والوقاية والأمن في الطرق إجباريا على مستوى المؤسسات المدرسية قصد تحضير الأطفال لمواجهة محيط الطريق.

2- إلزامية تلقي كل شخص يرغب في الحصول على رخصة السياقة لتكوين تشرف عليه مؤسسات التكوين المعتمدة قانونيا، وتنتهي فترة التكوين باختبارات نظرية وتطبيقية وعلى أساسها تمنح رخصة السياقة لكل شخص نجح في تلك الاختبارات.

3- التكوين الإضافي الإجباري لسائقي المركبات المخصصة لنقل الأشخاص، والبضائع، والمواد الخطرة.

رابعا- إجبارية استعمال حزام الأمان:

ألزم قانون المرور الأشخاص الجالسين في المقاعد الأمامية باستعمال حزام الأمان، كما يعتبر إجباريا للأشخاص الجالسين في المقاعد الخلفية بالنسبة لمركبات نقل الأشخاص عبر الطرق، والمجهزة بهذا التجهيز، والتي تشتمل على أكثر من تسعة (9) مقاعد بما فيها مقعد السائق، باستثناء مركبات النقل الحضري، كما منع المشرع نقل الأطفال الذين تقل أعمارهم عن عشر (10) سنوات في المقاعد الأمامية، ويقع على عاتق السائق مهمة اتخاذ التدابير اللازمة لحماية وتثبيت الأطفال على مستوى المقاعد الخلفية⁽¹²⁾.

خامسا- منع استعمال الهاتف أثناء القيادة:

منع قانون المرور لسنة 2001 بموجب المادة 30 منه السائق من الاستعمال اليدوي للهاتف المحمول أو خوذة التصنت الإذاعي والسمعي عندما تكون المركبة في حالة سير

سادسا- وضع أحكام خاصة بالراجلين:

حماية للراجلين من أخطار الطريق جاء قانون المرور بجملة من التدابير الأمنية ومن أبرزها⁽¹³⁾:

1- يجب على الراجلين السير على الأرصفة أو حواف الطرقات المهيأة خصيصا لاستعمالها لهذا الغرض.

2- يجب على الراجلين عند عبور وسط الطريق التأكد مسبقا من عدم وجود أي خطر داهم، والأخذ في الحسبان أيضا المسافة التي تفصلهم عن المركبة السائرة وسرعتها، واستعمال الممرات المخصصة لهم.

3- يمنع على الراجلين التوقف في وسط الطريق.

4- يجب على الراجلين عبور وسط الطريق على خط مستقيم، أي تعامدا مع محور وسط الطريق.

سابعا- القواعد المتعلقة بالمركبة:

حدد المشرع الجزائري جملة من المواصفات التقنية الواجب توافرها في المركبة بهدف ضمان سلامة مستعمليها، ويمكن إجمال هذه القواعد في النقاط التالية:

1- وفقا لنص المادة 41 من القانون 01-14 المتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها وأمنها، لا تقبل أية مركبة للسير إذا لم تكن مطابقة للمواصفات التقنية السارية المفعول، حيث تخضع كل مركبة إجباريا للمراقبة التقنية بشكل دوري وفقا لنص المادة 43.

2- نصت المادة 9 مكرر من القانون 04-16 المتعلق بحركة المرور على ضرورة أن تتوفر كل مركبة على محضر للمراقبة التقنية الذي يعتبر وثيقة إدارية إجبارية تقدم لمصالح المراقبة عند الطلب.

3- يجب أن تستجيب كل تجهيزات وهياكل المركبات ذات الصلة بالسلامة للمعايير المحددة عن طريق التنظيم، حيث يجب أن تتوفر كل مركبة على تجهيزات

تسمح للسائق أن يكون له مجال رؤية كاف نحو الأمام وإلى الخلف وكذا نحو اليمين واليسار حتى تتسنى له القيادة في أمان، كما يجب أن يكون الزجاج كله بما فيه الزجاج الأمامي الواقي من مادة شفافة، وفي هذا الصدد يمنع إلصاق شريط بلاستيكي أو استعمال أي طريقة أخرى تعتم الزجاج حسب ما جاء في المواد 44، 46، 47، 48 من القانون 01-14.

4- نصت المادة 49 من القانون 01-14 المعدلة في سنة 2017 على وجوب أن تكون المركبات المخصصة لنقل البضائع ومركبات نقل الأشخاص مجهزة بجهاز تسجيل وقت السرعة بالمقيت.

5- يجب أن تحتوي مركبات المعوقين والمعطوبين على إشارة ملائمة.

ثامنا- ترقية السياسة الخاصة بالوقاية في الطرق:

وفي هذا الصدد نص القانون 01-14 بموجب المادة 63 منه على ما يلي:

1- تربية وإعلام المواطن من أجل ترقية الانضباط في استعمال المسالك العمومية الكفيلة بضمان أمنه.

2- التنظيم الدوري للحملات الخاصة بالوقاية والأمن في الطرق.

3- الحراسة والمراقبة الدائمتين لحركة المرور في الطرق من طرف المصالح المؤهلة.

4- التهيئة الملائمة للمنشآت القاعدية للطرق.

5- وضع التجهيزات الأمنية في الطرق وصيانتها بصفة دائمة.

6- تشجيع نشاط الحركة الجمعوية.

7- أضاف تعديل 2017 بموجب المادة 4 منه إجراء آخر وهو ضرورة السهر على

تكوين المترشحين للحصول على رخصة القيادة.

8- وفقا للمادة 5 من القانون 05-17 والتي تضمنت المادتين 63 مكرر و63

مكرر 1، يحدث مجلس تشاوري ما بين القطاعات يوضع لدى الوزير الأول ويكلف

بتحديد السياسة والاستراتيجيات الوطنية للوقاية والأمن في الطرق والتنسيق المؤسسي

بين كافة الفاعلين، وتنشأ مندوبية وطنية للأمن في الطرق تابعة للوزارة المكلفة

بالداخلية وتكلف بتنفيذ السياسة الوطنية للوقاية والأمن في الطرق من الناحية العملية.

تاسعا- استحداث نظام الرخصة بالنقاط:

من أهم ما جاء به تعديل قانون المرور لسنة 2017 هو استحداث نظام الرخصة بالنقاط، واعتبرها القانون 17-05 في المادة 2 منه بأنها أداة معيارية وبيداغوجية، تهدف إلى جعل السائقين يتحملون مسؤولياتهم تجاه مخالفاتهم لقواعد حركة المرور من خلال نظام تسيير النقاط المخصصة لكل حائز رخصة سياقة، ويخصص لرخصة السياقة رصيد نهائي من النقاط يحدد بأربع وعشرين (24) نقطة، ويتم تخفيض هذا الرصيد بقوة القانون في حالة ما إذا ارتكب صاحب الرخصة مخالفة تم بموجبها النص على هذا التخفيض ويضاف إلى هذا التخفيض سحب آخر للنقاط في حالة عدم دفع الغرامة الجزافية المطابقة لإحدى المخالفات المنصوص عليها قانونا. ويخصص لرخصة السياقة خلال الفترة الاختبارية رصيد أولي يحدد بإثنتي عشرة (12) وفي حالة فقدان النقاط خلال هذه الفترة يلزم صاحب الرخصة بمتابعة تكوين على نفقته لاسترجاع النقاط الضائعة.

عاشرا- وضع عقوبات ردية لكل من يخالف القواعد المتعلقة بسياسة المركبات:

تميز قانون المرور لسنة 2017 بأنه جاء أكثر ردية عن سابقه من القوانين، حيث قرر جزاءات وعقوبات أكثر شدة، ومن أهم ما تضمنه قانون المرور لسنة 2001 على ضوء التعديل الأخير في مجال العقوبات:

- 1- حددت المادة 62 مكرر من القانون 17-05 حالات سحب النقاط وإجراءاتها.
- 2- صنف المشرع بموجب نص المادة 66 من قانون المرور المعدلة سنة 2017 المخالفات المتعلقة بحركة المرور إلى أربع درجات، وفي المقابل حدد العقوبات الخاصة بكل تصنيف.
- 3- حدد بموجب القسم الثاني المتعلق بالجنح والعقوبات من الفصل السادس المعنون ب: المخالفات والعقوبات، عقوبات ردية لكل التصرفات المخالفة لنصوص القانون تصل إلى حد تعليق أو إلغاء رخصة السياقة بالإضافة إلى الحبس.

المحور الثالث: متطلبات الحد من إرهاب الطرقات

إن تفاقم ظاهرة المشاكل المرورية وارتفاع وتيرة حوادث السير وثقلها الاقتصادي والاجتماعي وتأثيرها على مسار التنمية الاقتصادية للبلاد، دفعت بالمشرع الجزائري

إلى سن جملة من القوانين التي سعى من خلالها إلى إيجاد حلول مناسبة لهذه المآسي، إلا أن هذه القواعد لازالت غير كافية لتوفير السلامة المرورية، وعلى هذا الأساس نرى أن هناك جملة من الاستراتيجيات الهامة والتي يجب تبنيها وتجسيدها على أرض الواقع لتعمل إلى جانب كل الإجراءات التي جاء بها قانون المرور لسنة 2017 الأمر الذي سيسأهم مستقبلا في الحد أو حتى التقليل من هذه المجازر التي ترتكب يوميا على مستوى الطرق، ومن أهم هذه الإجراءات:

أولا- التخطيط الجيد لشبكة الطرق ومراعاة استعمالات الأراضي:

نظرا لتدني مستوى السلامة المرورية على بعض أجزاء شبكة الطرق البرية فإنه يتطلب وضع إجراءات واستراتيجيات قادرة على إنجاز طرق جديدة تراعى فيها المقاييس الأمنية، أما بالنسبة للطرق الموجودة فيجب القيام بدراسات وأبحاث دقيقة لمعالجة كل النقاط والمحاور السوداء.

غير أن البلوغ إلى شبكة طرق ذات معايير عالمية في الجزائر يستوجب على المصالح والهيئات المشرفة على هذا القطاع تبني سياسة فعالة قائمة على توفير كل الوسائل اللازمة والاستعانة بكل التقنيات والآلات الحديثة من أجل تحقيق النتائج المرجوة، ويمكن أن نجمل أهم المتطلبات الضرورية لإصلاح شبكة الطرق في الجزائر في النقاط التالية:

1- تصميم لوحات وإرشادات ضوئية ولافتات المرور وفق المقاييس والمعايير العالمية، ذلك أن وضع لوحات متكاملة مهم جدا لمستعملي الطريق فمن شأنه أن يقلل من شعور السائق بالقلق لاستعماله الطريق الخطأ للوصول إلى هدفه خاصة في الأماكن التي يرتادها الزوار كما من شأن هذا الإجراء أن يسأهم في تحسين تدفق الحركة المرورية.

2- تحديد الأماكن الخطرة التي تحتاج إلى معالجتها وصيانة الطرق الوطنية التي تعرف حالة سيئة في بعض مقاطعها ولن يتأتى ذلك إلا من خلال إنجاز خارطة وطنية لشبكة الطرق والنقاط السوداء مع الالتزام بمراقبتها بصفة مستمرة وتقييمها من وقت لآخر.

- 3- التصميم الجيد والمدروس عند بناء الطرق ومراعاة عنصر السلامة والراحة للسائق، فمرحلة تصميم الطرق تعتبر من أهم المراحل التي يجب أن يركز فيها الانتباه على عنصر السلامة لمستخدمي الطرق ومراعاة متطلبات السائق من الراحة لتجنب الوقوع في حالات الإرهاق والتعب الشديد لدى السائقين؛ وذلك من خلال إحداث مرافق خدمتية عبر الطرق، وفق المعايير التقنية والشروط الأمنية، من أجل تأمين توقف المركبات وإعطاء فرصة الراحة الكافية لمستخدمي الطرق⁽¹⁴⁾.
- 4- إنشاء مسالك إضافية خاصة بالوزن الثقيل في المنحدرات والمرتفعات تفاديا لتعطيل حركة المرور والتجاوز الخطير، لاسيما في الطرق الوطنية.
- 5- تهيئة الأرصفة ومنع أي نشاط تجاري عليها وذلك ضمانا لسلامة الراجلين، وإنشاء معابر خاصة للراجلين ومراقبتها بشكل دوري خاصة في المناطق التي تكثر فيها حركة المرور⁽¹⁵⁾.
- 6- توفير الشروط الأمنية عند تقاطع السكك الحديدية مع الطرق، والعمل على التقليل من هذه النقاط بإقامة الجسور.

ثانيا- المركبة:

نظرا للارتفاع الملحوظ لعدد المركبات لا بد من اتخاذ جملة من الإجراءات لضمان سلامة جميع المركبات المستعملة على مستوى الطرق، ويمكن إجمال أهمها في النقاط التالية⁽¹⁶⁾:

- 1- منع الحافلات القديمة من العمل على خطوط النقل الجماعي بين المدن.
- 2- ضرورة الصرامة في الفحص التقني للمركبات، ومنع سير أي مركبة خضعت للفحص التقني وأثبت الفحص وجود خلل فيها.
- 3- تشديد الرقابة وتكثيفها على وكالات الفحص التقني خاصة تلك التابعة للخواص.
- 4- تشديد العقوبات على الوكالات المخالفة للإجراءات المعمول بها في مجال الفحص التقني.

ثالثا- تعزيز دور وسائل الإعلام في التوعية المرورية:

إن وسائل الإعلام تضطلع بدور التوعية بناء على ما تملكه من خصائص ومميزات، حيث تعمل وسائل الإعلام بمختلف أنواعها على تعزيز السلوكات الايجابية الهادفة إلى التأثير في إنجاح الحملات المرورية عبر فضائها المختلفة، ورغم الجهود التي يبذلها هذا القطاع في الجزائر من أجل التقليل من حوادث المرور وتوعية المواطن بمخاطر الطريق بموجب ما يعرضه من برامج في هذا الشأن، إلا أن هذا الدور لا زال ضعيفا حيث بإمكانها أن تؤدي دورا أكثر فعالية وذلك من خلال التركيز على النقاط التالية:

- 1- أن تؤدي وسائل الإعلام دورها وفقا للقواعد العلمية القادرة على تحقيق النتائج على أرض الواقع وإقناع المتلقين بضرورة وأهمية إتباع القواعد المنظمة لحركة السير.
- 2- إن المبادرات الإعلامية يجب أن تساهم فيها جميع وسائل الإعلام وبكل وسائلها، سواء السمعية والبصرية أو الإعلام المقروء وذلك من خلال⁽¹⁷⁾:
- أ- بالنسبة للإعلام المرئي والمتمثل خاصة في التلفزيون عليه أن يقدم برامج بشكل يومي تحتوي على فقرات إرشادية توعوية مرورية مع الاستعانة بالمختصين ورجال المرور، هذا بالإضافة إلى تخصيص برامج للأطفال تتماشى مع فكر وسن الطفل لضمان التربية المرورية الصحيحة.
- ب- يلعب الإعلام المقروء دورا لا يقل أهمية عن الإعلام المرئي ويتمثل الإعلام المقروء في الجرائد اليومية والمجلات والمقالات والمطبوعات والملصقات وغيرها من الوسائل، وبإمكان هذه الوسائل أن تقوم بدور بارز من خلال التغطية الفعالة للفعاليات المقامة في الشأن المروري من ندوات، معارض ولقاءات صحفية، وتحليل محتواها ونشر الإرشادات، الرموز والرسوم التي من شأنها توعية المواطن.
- ج- الإعلام المسموع والمتمثل أساسا في الإذاعات لا بد أن يعزز دوره من خلال تكثيف البرامج الإرشادية المقترنة بنشاطات الحملات التوعوية، واستعراض حوادث المرور بلغة الأرقام والإشارة إلى المستجدات الحاصلة في مجال الخسائر المادية والبشرية والمادية.
- د- تفعيل دور الإعلام الجديد والمتمثل في الانترنت بجميع وسائله وتقنياته.

هـ- إقامة برامج خاصة بمعالجة المشاكل الاجتماعية الناجمة عن حوادث المرور.

رابعاً- نشر الثقافة المرورية:

تعتبر الثقافة المرورية عنصر هام تفتقده الجزائر، لذا يجب العمل على نشر هذه الثقافة بشكل واسع مما سيعمل على تحقيق السلامة المرورية مستقبلاً، وفي ذلك يجب أن تساهم كل مؤسسات المجتمع المدني من خلال الحملات التوعوية الدورية والمنظمة، بالإضافة إلى إشراك المؤسسات المكلفة بالتنشئة الاجتماعية وفي مقدمتها الأسرة والمدرسة، فتوعية الآباء بأهمية تعليم أبنائهم الثقافة المرورية يمكن أن يساهم في تنشئة الأطفال بشكل صحيح، كما أن إدخال برامج السلامة المرورية في مناهج التعليم مع التركيز على المرحلة الابتدائية يمكن أن يكون له مردود إيجابي في تأصيل مبادئ السلامة المرورية في نفوس النشء الجديد، هذا بالإضافة إلى تخصيص أيام توعوية في المدارس حول الوقاية من حوادث المرور.

خامساً- تطوير وتحسين منظومة التكوين والتدريب على السياقة:

لا شك أن السائق هو المحرك للمركبة، لذا فهو أهم العناصر المتسببة في الحوادث المرورية، الأمر الذي يستلزم إعادة النظر في منظومة تكوين السائقين من خلال الاهتمام بالجوانب التالية⁽¹⁸⁾:

- 1- وضع إطار قانوني يسمح بالتشخيص الدقيق للحالة الصحية للمتدرب لنيل رخصة السياقة.
- 2- مراجعة منظومة التكوين الخاصة بمدارس تعليم السياقة، وإخضاعها لقواعد علمية دقيقة.
- 3- إعادة النظر في إجراءات الحصول على رخصة تعليم السياقة وربطها بشروط علمية لا بد من توافرها في كل من يود الحصول على شهادة تعليم السياقة.
- 4- مراجعة وضبط البرامج التكوينية ووضع برامج موحدة مع إدخال مواد جديدة كمبادئ الإسعافات الأولية، الوقاية المرورية، التعريف بقانون المرور والتعريف بالسيارة ومكوناتها.

سادسا- تعزيز الرقابة المرورية:

ولغايات تحقيق الأهداف التي وجدت من أجلها القوانين والأنظمة والتشريعات المرورية أناط المشرع مهمة الرقابة على تنفيذها بجهاز الأمن العمومي، وعلى هذا الأساس لا بد من تكثيف الدوريات المرورية على الطرق السريعة، وتزويد جهاز الأمن بالتقنيات والوسائل الحديثة، وإقامة نقاط مراقبة ثابتة في الطرق الوطنية التي تعرف حركة مرور كثيفة وفي المحاور التي تشهد حوادث مرور متكررة، وتعرض كل سائق يقوم بتصرفات غير قانونية لعقوبات رديعة.

كما أن الدوريات تلعب دورا هاما في السهر على احترام قانون المرور، خاصة الدوريات على متن الدراجات النارية التي أثبتت نجاعتها نظرا لصغر حجمها الذي يساعدها على سرعة التنقل في كل الظروف ومهما كان حجم المرور، وتعمل أعوان المرور على التأكد من توفر العديد من النقاط في السائق أبرزها حالته الجسمانية والنفسية التي تسمح له بالسياقة في أحسن الظروف بالإضافة إلى التأكد من الوثائق اللازمة للمركبة ومدى صلاحيتها مع مراعاة ضرورة توفر شروط السلامة والأمن في المركبة⁽¹⁹⁾.

خاتمة:

من خلال ما تم التطرق إليه يمكن القول أن ظاهرة حوادث المرور تبقى مشكلة خطيرة تهدد حياة المجتمع الجزائري من جراء ما تخلفه من قتلى وجرحى ومعطوبين، إلى جانب الخسائر المادية التي تنتج عنها، وهي بذلك تمثل واحدة من أهم معوقات عملية التنمية، مما يستدعي تضافر جهود كل الهيئات التشريعية والتنفيذية والمجتمعية والإعلامية والتربوية لإيجاد حلول ناجعة لحل هذه المشكلة والتخفيف من حدتها، ومن أهم النتائج والتوصيات التي توصلت إليها هذه الدراسة ما يلي:

- 1- ضرورة تجسيد الأحكام التي جاء بها قانون المرور لسنة 2017 وإدخالها حيز التنفيذ، ولاسيما نظام الرخصة بالنقاط.
- 2- اعتماد خطة وطنية شاملة للتوعية للحد من حوادث المرور، تشتمل على تحديد دور كل مؤسسة ومصلحة وحتى دور كل مواطن في مجال التوعية المرورية.

- 3- الاهتمام بالدراسات العلمية والبحوث الميدانية المتصلة بالحوادث المرورية وبالسلامة على الطرق في كافة دول العالم، وضرورة استخدام نتائج هذه البحوث والدراسات عند سن القوانين ووضع الخطط المتصلة بالعمران وإنشاء الطرق.
- 4- إجراء دراسة شاملة لوسائل نقل الركاب في الجزائر وتحديد النقائص وأهم المشكلات الموجودة عمليا والتي كان لها أثر كبير على زيادة عدد ضحايا الطرقات خلال السنوات الأخيرة، وإعادة النظر في موضوع استخدام القطارات في عملية النقل.
- 5- إجراء دراسة شاملة للطرقات في الجزائر ومن ثم تصليح كل المناطق السوداء وتجهيز كافة الطرق بالوسائل اللازمة للحفاظ على حياة المواطنين من دهانات وترقيم للطرق وإشارات ضوئية.
- 6- إنشاء معاهد لتدريب القيادة تكون ذات مستوى فني وتقني يتناسب وكيفية التعامل مع الطريق والسيارة وتعمل على تكوين وتدريب السائقين في الجزائر.
- 7- التأكد من إجراء الفحوص الطبية الدورية اللازمة لسائقي المركبات العامة ومرتكبي الحوادث المتكررة لغرض التأكد من الحالة الصحية والنفسية للسائق.
- 8- وضع برامج توعوية مرورية متكاملة تُسخر لها كافة الوسائل الإعلامية والتربوية.

الهوامش والمراجع:

- (1)- عرف المشرع الجزائري السائق بأنه: " كل شخص يتولى قيادة مركبة بما فيها الدراجات العادية، والدراجات النارية أو يسوق حيوانات الجر والحمل والركوب والقطعان عبر الطريق أو يتحكم فعلا في ذلك"، ما يلاحظ على هذا التعريف أنه واسع بحيث يعتبر كل من يستخدم مركبة معينة مهما كانت طبيعتها سائقا في نظر القانون، انظر المادة 2 فقرة 18 من القانون رقم 01-14 المؤرخ في 19 أوت 2001 المتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها وأمنها، الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية، عدد 46، بتاريخ 19 أوت 2001.
- (2)- يوسف محمد عبده: حجم مشكلة المرور في الأردن ودور مديرية الأمن العام، الأكاديميون للنشر والتوزيع، عمان (الأردن)، 2014، ص 106.
- (3)- أحمد درديش، نور الدين مداني: أسباب حوادث المرور في الجزائر وطرق الوقاية منها- دراسة وصفية تحليلية، مجلة حوليات، جامعة الجزائر1، العدد 30، ديسمبر 2016، ص، ص 185، 186.
- (4)- جمال عبد المحسن عبد العال: الحوادث المرورية والعناصر الحاكمة لها، دار الحامد للنشر والتوزيع، الأردن، 2014، ص 18.

- (5) - يوسف محمد عبده، مرجع سابق، ص 112.
- (6) - أحمد درديش، مرجع سابق، ص 191.
- (7) - انظر المواد: 13، 14، 16 من القانون رقم 01-14 المؤرخ في 19 أوت 2001 المتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها وأمنها المعدل والمتمم، مصدر سابق.
- (8) - المادة 27 من القانون رقم: 17-05 المؤرخ في 16 فيفري 2017 المتضمن تعديل القانون رقم 01-04 المؤرخ في 19 أوت 2001 والمتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها وأمنها، الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية، عدد 12، بتاريخ، 22 فيفري 2017.
- (9) - انظر المواد: 9، 18، 23، 28، 38، 39 من القانون رقم 01-14 المتعلق بتنظيم حركة المرور عبر طرق وسلامتها وأمنها، مصدر سابق.
- (10) - المادة 9 مكرر 1 من القانون رقم 04-16 المؤرخ في 10 نوفمبر 2004 المتضمن تعديل القانون رقم 01-14 المؤرخ في 19 أوت 2001 والمتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها وأمنها، الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية، عدد 72، بتاريخ 13 نوفمبر 2017.
- (11) - انظر المواد: من 55 إلى 60 من القانون 17-05، مصدر سابق.
- (12) - المادة 11 من القانون نفسه.
- (13) - انظر المواد: 34، 35، 37 من القانون 01-14، مصدر سابق.
- (14) - ياسين محجر: أزمة حوادث المرور بين التناول السيكو-اجتماعي والتنازل القانوني، مجلة العلوم الإنسانية، جامعة منتوري قسنطينة، عدد 32، ديسمبر 2009، ص 103.
- (15) - سعيدة لعموري: الوقاية من حوادث المرور في التشريع الجزائري، مجلة الاجتهاد القضائي، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة محمد خيضر بسكرة، العدد 15، سبتمبر 2017، ص 306.
- (16) - أحمد درديش، مرجع سابق، ص 197.
- (17) - كوثر زيادة: دور وسائل الإعلام في الوقاية من حوادث المرور، مجلة آفاق للعلوم، جامعة زيان عاشور الجلفة، العدد 5، 2016، ص، ص 168، 169.
- (18) - أحمد درديش، عبد المنعم شريط: واقع حوادث المرور في الجزائر- دراسة مقارنة بين الجزائر والدول المتقدمة- مجلة العلوم الانسانية، جامعة العربي بن مهيدي أم البواقي، العدد 7، جوان 2017، ص 1131.
- (19) - فتيحة بن عباس: دور الإعلام في التوعية والوقاية من حوادث المرور في الجزائر (دراسة وصفية استطلاعية)، أطروحة مقدمة لنيل شهادة الدكتوراه في علوم الإعلام والاتصال، كلية العلوم السياسية والإعلام، جامعة الجزائر 3، 2011-2012، ص 286.