

صافر فاطمة، طالبة دكتوراه
كلية الحقوق والعلوم السياسية-جامعة وهران 2
عضو بمخبر القانون الاجتماعي، جامعة وهران 2

تسيير الوصول بالنسبة للأشخاص المعوقين كوسيلة للمساعدة على الاندماج الاجتماعي

ملخص:

إن إزالة العوائق في المرافق العامة ووسائل النقل وكذلك فيما يتعلق بوسائل الاتصال من شأنه أن يسمح للأشخاص ذوي الإعاقة بالمشاركة في التعليم، والعمل، والحياة الاجتماعية، ويخفف بذلك من العزلة التي يعيشون فيها ومن اعتمادهم على الغير وبصفة عامة في كافة المجالات، ولتحقيق هذه الغاية النبيلة كان لا بد من تضافر جهود الجميع خاصة بالنسبة للقطاعات الهامة التي لها علاقة مباشرة أو غير مباشرة مع المعوقين وهي قطاع الصحة، السكن، النقل، السياحة وطبعا الأسرة كل حسب تخصصه.

وبما أنّ النقل أو التنقل يمثل أولى الحاجيات الضرورية بالنسبة لفئة المعوقين، لأنه بواسطته يتنقل الشخص المعاق إلى العالم الخارجي، فقد خصه المشرع الجزائري بعدة نصوص تشريعية وتنظيمية هامة من بينها المرسوم التنفيذي رقم 06-144 المؤرخ في 26 ابريل 2006 الذي يحدد كفاءات استفادة الأشخاص المعوقين من مجانية النقل والتخفيض في تسعيراته والمرسوم التنفيذي رقم 06-455 المؤرخ في 11 ديسمبر 2006 الذي يحدد كفاءات تسهيل وصول الأشخاص المعوقين إلى المحيط المادي والاجتماعي، الاقتصادي والثقافي.

فمن خلال هذين التّصين تم ترسيخ مبادئ الإدماج الاجتماعي والاقتصادي والثقافي لفئة المعوقين، وأصبح لدى هذه الفئة وسيلة للتخلص من الإقصاء الاجتماعي.

الكلمات المفتاحية: الأشخاص المعوقين، الإدماج الاجتماعي، النقل، التنقل، العوائق المادية، تسعيرة النقل.

Résumé :

Le déblaiement des obstacles au niveau des lieux publics et des transports publics et tout autres espace dont il a besoin la personne en situation d'handicap comme toutes autres personnes ; cela vas les aider à participer a la vie sociale dans les différents domaines nécessaires tel que l'éducation, le travail et toute autre attraction dans le but d'améliorer la situation de ces personnes on les intégrant dans la société comme des gens normaux.

Pour arriver a cet objectif il faudra réunir les efforts de tous et surtout les secteurs principaux qui ont une relation directe ou indirecte avec les personnes handicapées à savoir la santé, l'habitat, l'éducation le transport, et le tourisme et en première lieu la famille, ou chacun doit jouer le rôle qu'il lui convient.

le transport et le déplacement des personnes handicapées joue un rôle primordiale dans la vie de celles -ci , car c'est le moyen qui les emmènent vers le monde extérieur ; le législateur Algérien a

consacrer plusieurs textes législatifs et réglementaires importants en faveur de cette catégorie de citoyens tel que définit par le décret exécutif N° 06-144 du 26/04/2006 fixant les modalités du bénéfice des personnes handicapées, de la garantie du transport et de la réduction de ses tarifs, et le décret exécutif N°06-455 du 11/12/2006 fixant les modalités d'accessibilité des personnes handicapées à l'environnement physique, social, économique et culturel.

A partir de ces deux textes fondamentaux les personnes en situation d'handicap ont pu obtenir le droit d'insertion social ; qui leur permet de moyen de lutte contre l'exclusion.

المقدمة:

إنّ إزالة العوائق في المرافق العامة ووسائل النقل، من شأنه أن يسمح للأشخاص ذوي الإعاقة بالمشاركة في التعليم، العمل، والحياة الاجتماعية، فبواسطة النقل أو التنقل يتفاعل المعاق مع العالم الخارجي، لذا فقد خصه المشرع بعدد النصوص التشريعية والتنظيمية، وضع من خلالها آليات من شأنها الاستجابة لاحتياجاته الفذة وبالتالي تحقيق الإدماج الاجتماعي.

لقد تباينت التعريفات المقدمة لمفهوم الإعاقة بتباين الجهات التي تستخدم التعريف والأغراض التي يستخدم التعريف من أجلها، وعبر التاريخ والثقافات حمل المفهوم عدة دلالات تأثرت بالصبغة الأخلاقية أحياناً والطبية والتربوية والتأهيلية أحياناً أخرى، ومع ظهور الحركة الحقوقية واتساع رقعتها عالمياً خلال العقود الثلاثة الأخيرة ظهرت التعريفات التي ترى أن الإعاقة نتاج للتفاعل بين القصور البدني والحسي والذهني الذي يعاني منه الشخص، وبين البيئة التشريعية والمادية والاجتماعية التي يعيش فيها الفرد مما يؤثر على حالته.

وعليه فإن مستوى الإعاقة يتحدد من خلال قدرة البيئة على تهيئة الظروف القانونية والمادية والاجتماعية التي تمكن الفرد من المشاركة والتفاعل والاندماج¹، من هنا جاء التأكيد على استخدام مفهوم الأشخاص ذوي الإعاقة على اعتبار أنهم مكون من مكونات المجتمع يتمتعون بكافة الحقوق المنصوص عليها كبقية الأشخاص في المجتمع، وما الإعاقة - إن وُجدت - إلا تعبير عن عدم قدرة المجتمع على خلق بيئة تناسب كافة أفرادها مهما تنوعت احتياجاتهم.

وبما أن الإعاقة ليست قضية فرد أو أسرة لوحدها، بل هي قضية تحتاج إلى تكافل اجتماعي من طرف الجميع وفي مختلف نواحي الحياة أيضا سواء كانت اجتماعية، اقتصادية أو سياسية وهذا للتقليل من الآثار السلبية التي تعكسها الإعاقة على الأشخاص المعوقين بصفة خاصة وعلى المجتمع بصفة عامة. فالشخص المعاق مهما كانت درجة ونوع إعاقته² عادة ما يحس بضعف في الشعور بالانتماء إلى المجتمع فهو ينتمي إلى مجتمع المعاقين، كجماعة أقلية هامشية، وهذا ما ينمي بداخله ضعف الثقة بالنفس وبأنه غير قادر على تحقيق ما يستطيع غيره من الأشخاص العاديين تحقيقه بكل سهولة. ونظرا لهذا الاتجاه السلوكي السلبي، يتجه معظم هؤلاء الأشخاص إلى الانطواء أو العدوانية³.

¹ - « une personne handicapée dans un aménagement accessible est une personne valide ; par contre, une personne valide dans un aménagement non accessible est une personne handicapée » Handicap et construction, L.P Grosbois, Édition du Moniteur, Paris,1984.

² - الإعاقة لغويا تعني التأخر أو النعوق ومنها اشتقت كلمة المعوق، وورد في معجم الوسيط : عاقه عن الشيء أي منعه منه، فهو عاقق، معجم الوسيط، بيروت، ص 637. وترى منظمة الصحة العالمية أن الإعاقة تمثل في كل قصور يعاني منه الفرد نتيجة الإصابة بمرض عضوي أو جسدي أو عقلي يؤدي إلى حالة من العجز الذي لا يمكنه من أداء واجباته الأساسية معتمدا على ذاته أو ممارسة عمله والاستمرار فيه بالمعدل الطبيعي.

³ - Christine Champonnois, " Handicap moteur, aspects psychologiques", Revue Francaise de psychanalyse, CAMSP D' Auxerre, 1972 N° 15,16 p 209-217.

ولكي تتمكن من إدماج هؤلاء الأشخاص المعوقين في المجتمع، فلا بد أن نلبي لهم حاجاتهم في التعليم والتكوين والتأهيل. ولن يتأتى ذلك إلا بتوفير الوسائل المادية والمعنوية الضرورية للوصول إلى تلبية هذه الحاجات وكذا تذليل الصعوبات الموجودة في طريقهم لتحقيق الغاية المرجوة، إن الشخص المعاق كغيره من الأشخاص يصبو إلى تحقيق الكثير من الرغبات، ويهدف للوصول إلى أعلى المراتب طبعاً إذا كانت ملكاته الذهنية سليمة، فالإعاقة وخاصة الحركية منها يمكن أن يتم التغلب عليها بمختلف الوسائل المتاحة من كراس متحركة وأعضاء اصطناعية، وضع الإشارات السمعية والبصرية.. الخ.

ونظراً لتطور هذه الوسائل في الوقت الراهن نجد أن كل الدول سواء المتقدمة وحتى النامية منها تسعى لإدماج فئة المعوقين داخل المجتمع وإعطائهم الفرصة كغيرهم من الناس العاديين للتعلم والعمل والإبداع وبذلك تخفف من الآثار النفسية السلبية على هؤلاء وتحاول استثمار هذه الطاقات البشرية الكبيرة، خاصة أنّ هناك مليار شخص أو ما يعادل 15% من سكان العالم تقريباً يعاني من إعاقة شديدة تحد من مشاركتهم في الحياة العائلية، الاجتماعية والسياسية⁴، فاهتمام المجتمع الدولي بفئة الأشخاص المعوقين وسعيه الحثيث، جعله يعمل على إصدار الاتفاقية الدولية لحقوق الأشخاص ذوي الإعاقة التي صادقت عليها الجزائر⁵ من ضمن 153 دولة مصادقة.

وقد جاءت هذه الاتفاقية لتعزيز، حماية وضمان التمتع الكامل وعلى قدم المساواة بجميع حقوق الإنسان والحريات الأساسية من قبل جميع الأشخاص ذوي الإعاقة وتعزيز واحترام كرامتهم المتأصلة وقد أوصت هذه الاتفاقية بتمكين الأشخاص ذوي الإعاقة من العيش في استقلالية والمشاركة بشكل كامل في جميع جوانب الحياة. كما ألزمت الدول الأطراف بوضع التدابير المناسبة التي تكفل إمكانية وصول الأشخاص ذوي الإعاقة على قدم المساواة مع غيرهم إلى البيئة المادية المحيطة ووسائل النقل والمعلومات والاتصالات، بما في ذلك التكنولوجيات ونظم المعلومات والاتصالات والمرافق والخدمات الأخرى المتاحة لعامة الجمهور أو المقدمة إليه في المناطق الحضرية والريفية على السواء. وهذه التدابير التي يجب أن تشمل تحديد العقبات والمعوقات أمام إمكانية الوصول والعمل على إزالتها، تنطبق بوجه خاص على ما يلي⁶:

أ- المباني والطرق ووسائل النقل والمرافق الأخرى داخل البيوت وخارجها بما في ذلك المدارس والمسكن والمرافق الطبية وأماكن العمل.
ب- المعلومات والاتصالات والخدمات الأخرى بما فيها الخدمات الإلكترونية وخدمات الطوارئ.

كما أوصت نفس الاتفاقية في مادتها العشرين الدول الأطراف بوضع تدابير فعالة تكفل للأشخاص ذوي الإعاقة حرية التنقل بأكبر قدر ممكن من الاستقلالية، بما في ذلك ما يأتي:

أ- تيسير حرية تنقل الأشخاص ذوي الإعاقة بالطريقة وفي الوقت اللذين يختارونهما وتكلفة في متناولهم.
ب- تيسير حصول الأشخاص ذوي الإعاقة على ما يتسم بالجودة من الوسائل والأجهزة المساعدة على التنقل والتكنولوجيات المعينة وأشكال من المساعدة البشرية أو الحيوانية والوسطاء بما في ذلك جعلها في متناولهم من حيث التكلفة
ج- توفير التدريب للأشخاص ذوي الإعاقة والمتخصصين العاملين معهم على مهارات التنقل.
د- تشجيع الكيانات الخاصة التي تنتج الوسائل والأجهزة المساعدة على التنقل والأجهزة التكنولوجيات المعينة على مراعاة جميع الجوانب المتعلقة بتنقل الأشخاص ذوي الإعاقة.²

من خلال الاطلاع على مضمون هذه الاتفاقية نلاحظ أنّها قد وفرت حماية كاملة لمختلف حقوق هذه الفئة التي تحتاج إلى حماية ورعاية خاصة من أجل إدماجها ضمن أفراد المجتمع، وعليه يمكننا طرح التساؤل الموالي:

4 - تقرير معد من طرف منظمة الصحة العالمية بمناسبة اليوم العالمي للأشخاص ذوي الإعاقة لعام 2014.
www.oms.org : Date de consultation le 16/11/2015.

2-الاتفاقية الدولية لحقوق الأشخاص ذوي الإعاقة المعتمدة من قبل الجمعية العامة للأمم المتحدة في 2006/12/13.

3-المادة 09 من الاتفاقية السالفة الذكر.

ماهية الوسائل المادية والضمانات القانونية التي وفرها المشرع الجزائري للأشخاص ذوي الإعاقة، وما مدى تطبيقها في أرض الواقع؟

للإجابة على هذه الإشكالية، قسمنا هذا المقال إلى جزأين نتناول في جزئه الأول النصوص القانونية التي جاء بها المشرع تكريسا لحق الأشخاص المعوقين في التنقل والنقل، بطريقة تساعدهم على الاندماج في المجتمع. وفي الجزء الثاني سوف نتطرق إلى مدى تحقيق هذه النصوص القانونية على أرض الواقع.

أولاً: النصوص التشريعية المكرسة لحماية الحق في النقل والتنقل بالنسبة للأشخاص المعوقين.

إنّ من بين أولى وأهم احتياجات الشخص المعاق للتواصل مع غيره من أفراد المجتمع، هو التنقل والنقل، أو بمعنى آخر لكي يستطيع الشخص المعوق أن يتحرك داخل بيته بسهولة وحرية دون مساعدة من أفراد أسرته، يجب أن يكون أولاً هذا البيت في حد ذاته مبني ومجهز بطريقة تمكنه من التنقل وقضاء حاجاته كأبي فرد عادي، ولكي لا يبق الشخص المعوق حبيسا داخل بيته، فعليه عند خروجه من هذا البيت أن يجد الطريق ممهدا ومتاحا له بحيث يمكنه أن يسلكه بدون عناء، من أجل الوصول إلى مختلف المرافق العمومية دون أن يطلب المساعدة من الغير، فمثلا لو أن شخصا معاقا حركيا يستعمل كرسي متحرك للسير، خرج من بيته ليذهب إلى مكان عمله الذي يبعد عنه بعض الأمتار، فهنا عليه أن يستخدم وسيلة نقل عمومي أو خاص، فإنّ لم تكن هناك بعض التجهيزات الخاصة التي تمكنه من الصعود بكرسيه إلى داخل الحافلة، فلن يستطيع الركوب إلا بمساعدة الزاخرين. كما أن الحافلة أو السيارة إذا لم تكن متسعة بالقدر الكافي لدخول هذا النوع من الكراسي، فإنّه في هذه الحالة لن يستطيع الذهاب إلى عمله بصفة منتظمة وسهلة. ولذلك فإنّ سهولة التنقل وتوفير وسيلة النقل الملائمة خاصة بالنسبة لذوي الإعاقة الحركية هما الخطوات الأولى في طريق الاندماج، وما يبقى عليه سوى مواصلة الدرب إلى النجاح والتألق وبالتالي الاندماج الكامل في المجتمع.

1- الترتيبات التيسيرية المعقولة لتسهيل عملية تنقل الأشخاص المعوقين.

بما أنّ النقل أو التنقل يمثل أولى الحاجيات الضرورية بالنسبة لفئة المعوقين، لأنّه بواسطته يتنقل الشخص المعاق غالى العالم الخارجي، فقد خصه المشرع الجزائري بعدة نصوص تشريعية وتنظيمية هامة من بينها:

1) المرسوم الرئاسي رقم 09-188 المؤرخ في 12 ماي 2009

المتضمن التصديق على اتفاقية حقوق الأشخاص ذوي الإعاقة المعتمد من طرف الجمعية العامة للأمم المتحدة في 13 ديسمبر 2006، وقد تضمنت هذه الاتفاقية بالإضافة إلى الديباجة 50 مادة تتعلق كلها بتوفير الحماية اللازمة للأشخاص المعوقين سواء من الجانب الاجتماعي، الصحي، الاقتصادي وحتى السياسي.

كما استهدفت أيضا ترقية الشعور العالمي نحو هؤلاء الأشخاص من النظر إليهم بعين الصدقة والإشفاق والحماية الاجتماعية، نحو النظر إليهم كأعضاء كاملين العضوية وعلى قدم المساواة في المجتمع تحترم فيه حقوق الإنسان.

وأما فيما يخص الترتيبات التيسيرية المعقولة ويقصد بها التعديلات والترتيبات اللازمة والمناسبة التي لا تفرض عبئا غير متناسب أو غير ضروري على الدول الأعضاء، والتي تكون هناك حاجة إليها في حالة محددة، لضمان تمتع الأشخاص ذوي الإعاقة بها على قدم المساواة مع الآخرين بجميع حقوق الإنسان والحريات الأساسية وممارستها، فيجب أن تظال جميع جوانب الحياة وخاصة الوصول إلى البيئة المادية المحيطة ووسائل النقل وتكنولوجيات الإعلام والاتصال، وقد تم تصنيفها إلى ثلاث مجموعات رئيسية وهي:

- الوصول البدني ويقصد به الإمكانيات المادية الضرورية للشخص المعاق في بدنه، التي يعتمد عليها في استعماله اليومية للتحرك أو المشي مثل الكرسي المتحرك أو العصا أو الأجهزة الاصطناعية كالأطراف البدنية أو سماعة الأذن... الخ.
- خدمة الوصول، ويقصد بها وسائل النقل المختلفة التي تقل إلى شخص المعاق من بيته إلى المكان المراد الوصول إليه.

▪ الوصول إلى الاتصالات والمعلومات، ويقصد بها سهولة القيام بالاتصالات والحصول على المعلومات الضرورية بغض النظر عن نوع الإعاقة، كاستعمال لوح المفاتيح المكتوب بطريقة البرايل بالنسبة للمكفوفين عند استخدام الأجهزة الالكترونية وغيرها من الوسائل حسب نوع الإعاقة.

(2) - القانون رقم 02-09 المؤرخ في 08 ماي 2002 المتعلق بحماية الأشخاص المعوقين وترقيتهم:

تنص المادة 03 في الفقرة 07 من هذا القانون على وجوب توفير الشروط التي تسمح للأشخاص المعوقين بالمساهمة في الحياة الاقتصادية والاجتماعية، كما تضيف المادة الثامنة منه ما يلي " :يستفيد الأشخاص المعوقون حسب الحالة من مجانية النقل أو التخفيض

في تسعيرات النقل البري الداخلي... كما يستفيد بنفس التدابير الأشخاص المرافقون لهم...الخ".

وفي المادة 30 من الفصل الخامس المتعلقة بالحياة الاجتماعية للأشخاص المعوقين ورفاهيتهم من القانون نفس القانون، نجد أنها تنص أيضا على تسهيل الوصول إلى الأماكن العمومية وتسهيل استعمال وسائل النقل، من أجل تشجيع إدماج واندماج الأشخاص المعوقين في الحياة الاجتماعية وتسهيل تنقلهم وتحسين ظروف معيشتهم ورفاهيتهم.

وفي المادة 32 من هذا القانون نلاحظ حرص المشرع على توفير أماكن مخصصة في وسائل النقل العمومي للأشخاص المعوقين الحاملين لبطاقة معوق تحمل إشارة "الأولوية" ويقصد به الأولوية في الصعود والجلوس داخل وسائل النقل المختلفة.

(3) - المرسوم التنفيذي رقم 06-455 المؤرخ في 11 ديسمبر 2006:

الذي يحدد كفاءات تسهيل وصول الأشخاص المعوقين إلى المحيط المادي والاجتماعي، الاقتصادي والثقافي.

هذا المرسوم التنفيذي جاء تطبيقا لأحكام المادة 30 من القانون 02-09 المذكور أعلاه، وخاصة فيما يتعلق بكفاءات وصول الأشخاص المعوقين إلى المحيط المادي والاجتماعي والاقتصادي والثقافي، وبمعنى آخر فقد فرض المشرع ترتيبات هندسية عند تصميم البنايات وتجهيتها والأماكن العمومية وإخضاعها إلى مقاييس تقنية تجعلها سهلة الوصول بالنسبة للأشخاص المعوقين، والمقصود بالبنايات والأماكن العمومية في هذه المادة هو الإدارات والمرافق العمومية، المحلات السكنية، المؤسسات المدرسية والجامعات ومؤسسات التكوين والتعليم المهنيين، المباني المخصصة لممارسة الشعائر الدينية، المؤسسات الاستشفائية وهياكل الصحة، الأماكن والمؤسسات المخصصة للنشاطات الثقافية والرياضية والترفيهية، الأماكن والمساحات الكبرى ذات الاستعمال التجاري، المؤسسات المخصصة للأشخاص المسنين و/أو المعوقين والبنوك والمؤسسات المالية وشركات التأمين.

وتتم مراقبة مدى تطبيق هذه التقنيات أثناء دراسة طلبات رخص البناء من طرف المصالح التقنية المختصة، كما حرص المشرع على قيام المفتشين المعماريين بمراقبة مدى احترام هذه الأحكام خلال مرحلة الانجاز.

وأما فيما يتعلق بموضوع دراستنا هذه، فقد تضمنه الفصل الثاني من هذا المرسوم التنفيذي تحت عنوان تسهيل الوصول إلى منشآت ووسائل النقل. حيث جاء في المواد 09، 10 و 11 وجوب إلزام تهيئة منشآت ووسائل ومرافق النقل للمسافرين بكيفية تسهل وصول الأشخاص المعوقين المستعملين إياها وذلك من خلال قيام المصالح المختصة المكلفة بالنقل وبعد استشارة المتعاملين المعنيين، بإعداد برامج تهيئة منشآت ووسائل ومرافق النقل، لاسيما النقل الجماعي قصد جعلها تستجيب لحاجيات الأشخاص المعوقين. والهدف من مختلف هذه البرامج كما جاء في المادة 11 من هذا المرسوم، هي تنفيذ تدابير تتعلق بتهيئة وتجهيز المنشآت المستقبلية للمركبات وتهيئة المركبات وكذا إنشاء وتطوير مصالح كيفية خصيصا لذلك.

(4) - قرار وزاري مشترك مؤرخ في 04 فبراير 1981:

المتضمن تحديد كفاءات تطبيق أحكام المادة 59 من القانون رقم 78-13 المؤرخ في 31 ديسمبر 1978 والمتضمن قانون المالية لسنة 1979 والمتعلق بإعفاء السيارات السياحية الجديدة المعدة بكيفية خاصة للأشخاص المدنيين المصابين بكساح أو بتر الرجلين من الحقوق والرسوم.⁷

جاء هذا القرار الوزاري المشترك لبيان كيفية تطبيق الإعفاء من دفع الرسوم الجمركية، بعدما تم السماح بموجب أحكام المادة 59 من قانون المالية لسنة 1979 باستيراد السيارات المعدة للاستعمال من طرف الأشخاص المعوقين غير معطوي حرب التحرير، بالحصول على سيارات جديدة عن طريق مؤسسة عمومية تحتكر عملية استيراد هذا النوع من السيارات، ولا يمكنهم ذلك إلا بعد تقديم شهادة طبية تسلمها اللجنة الطبية في الولاية، تثبت الكساح أو بتر الرجلين.

(5) قرار مؤرخ في 10 جويلية 1988:

يحدد العلامة المميزة للسيارات التي يقودها الأشخاص المعوقين أو العجزة ويضبط شروط مرورهم ووقوفهم.²

وقد أوضح التدابير الخاصة بحماية الأشخاص المعوقين والمتمثلة في وضع علامة مميزة على كل سيارة ذات محرك مهيأة خصوصا للأشخاص معوقين أو العجزة على الزجاج الأمامي والخلفي في الجانب الأيمن للسيارة، وتستفيد هذه المركبات التي يقودها أشخاص معوقين أو عجزة من الأولوية في المرور.

كما خصص هذا القرار أماكن للوقوف قرب مساكنهم أو أماكن عملهم، على الطرقات العمومية أو للمساحات المخصصة لسيارات للمؤسسات العمومية.

(6) قرار مؤرخ في 10 جويلية 1988:

يحدد الشروط التي يرخص فيها للسائقين الحائزين على رخصة "ه" لسياقة سيارات الأجرة والسيارات المؤجرة بسائق⁸: يسمح هذا القرار الوزاري المشترك للأشخاص المعوقين حركيا والحاصلين على رخصة سياقة من الصنف "ه" بسياقة سيارة الأجرة أو السيارات المؤجرة بسائق إذا كانت الإعاقة في الأطراف لا تمنعهم من ذلك، وهذا بعد حصولهم على شهادة طبية تثبت القدرة على القيادة باستعمال أعضاء اصطناعية، كما أرفق بهذا القرار بملحق يتضمن مختلف أنواع الإعاقات التي تسمح بقيادة السيارة.

2 - مجانية النقل والتخفيض من تسعيرته.

تبنت الجزائر مختلف التوصيات التي جاءت بها الاتفاقية الدولية حول حقوق الأشخاص ذوي الإعاقة ومن بينها تخفيض تسعيرات النقل بالنسبة لأشخاص المعوقين أو جعله مجانيا في بعض الأحيان، وأول نص تطرق إلى ذلك جاءت به المادة 160 من قانون المالية لسنة 1996² وقد صدر في هذا المجال، المرسوم التطبيقي رقم 96-469 المؤرخ في 18/12/1996، الذي

⁷ - قرار وزاري مشترك مؤرخ في 1981/02/04، يحدد كفاءات تطبيق أحكام المادة 59 من قانون المالية لسنة 1979، الجريدة الرسمية عدد 08 الصادرة بتاريخ 1981/02/24، ص 207.

² - قرار مؤرخ في 1988/07/10، الذي يحدد العلامة المميزة للسيارات التي يقودها الأشخاص المعوقين أو العجزة ويضبط شروط مرورها ووقوفها، الجريدة الرسمية عدد 04، الصادرة بتاريخ 1989/01/25، ص 107.

⁸ - قرار مؤرخ في 1988/07/10، الذي يحدد الشروط التي يرخص فيها للسائقين الحائزين على رخصة (ه) لسياقة سيارات الأجرة والسيارات المؤجرة بسائق، الجريدة الرسمية عدد 04، الصادرة بتاريخ 1989/01/25، ص 108.

² - الأمر 95-27 المؤرخ في 30 ديسمبر 1995 المتضمن قانون المالية لسنة 1996.

³ - المرسوم التنفيذي رقم 06-144 المؤرخ في 26 ابريل 2006 الذي يحدد كفاءات استفادة الأشخاص المعوقين من مجانية النقل والتخفيض في تسعيراته، الجريدة الرسمية عدد 28 المؤرخ في 2006/04/30.

يحدد كفاءات تطبيق هذه المادة، غير أنه قد ألغى فيما بعد بموجب المادة 13 من المرسوم التنفيذي رقم 06-144 المؤرخ في 26 ابريل 2006، الذي عوضه والمتعلق بكفاءات استفادة الأشخاص المعوقين من مجانية النقل والتخفيض في تسعيراته.³

لقد جاء هذا المرسوم التنفيذي لبيان كيفية تطبيق المادة 08 من القانون 09-02 المؤرخ في 08 ماي 2002 المتعلق بحماية الأشخاص المعوقين وترقيتهم وخاصة في المواد من 02 إلى 07 منه، حيث تم إرساء الحق في مجانية النقل أو التخفيض من تسعيراته حسب الحالات الآتية:

أ- بالنسبة لفئة الأشخاص المعوقين سمعيا وذهنيا وحركيا وبصريا وحتى الأشخاص ذوو العاهات والمرضى بداء عضال يستفيدون من مجانية النقل الحضري مهما كانت نسبة إعاقتهم، غير أنه توجد فوارق بين مختلف هذه الفئات حسب نسبة العجز نبيها فيما يلي:

ب - بفئة الأشخاص المعوقين الذين تبلغ نسبة عجزهم 100 %، يستفيدون من مجانية النقل عبر شبكة الطرقات البرية وفي النقل بالسكك الحديدية، ومن تخفيض يقدر بـ 50 % من تسعيرات النقل الجوي العمومي الداخلي. كما يستفيد كذلك شخص واحد مرافق له من نفس الامتياز، بدون شرط أن يكون من ذوي القرية بالنسبة للشخص المعوق.

ج- فئة الأشخاص المعوقين الذين تساوي أو تفوق نسبة عجزهم 80 %، فيستفيدون من مجانية النقل على شبكات الطرقات البرية والسكك الحديدية.

د - فئة الأشخاص المعوقين الذين تتراوح نسبة عجزهم ما بين 50% إلى غاية 80 %، فيستفيدون من تخفيض قدره 50% على شبكات الطرقات البرية والسكك الحديدية. بالإضافة إلى ذلك وفيما يخص هذه الفئة فإنّ هذه التخفيضات لا تمنعهم من الحصول على تخفيضات أخرى تتعلق بالمنافسة التجارية إن كانت هناك مثل السفر في الدرجة الأولى في القطار أو الطائرة. ويشترط للحصول على هذه المزايا توفر بطاقة المعوق التي تسلمها الإدارة المكلفة بالنشاط الاجتماعي. وأما بالنسبة للتقانات المترتبة على تنفيذ المجانية والتخفيضات الممنوحة لفئة الأشخاص المعوقين، فتجدر الإشارة إلى أنّ الدولة ممثلة في وزارة التضامن الوطني هي من يتكفل بدفعها، وهذا بناء على العقود المبرمة مع المتعاملين المختصين بنقل المسافرين، حسب التنظيم المعمول به في هذا المجال.

ثانيا - النقائص والصعوبات الميدانية التي يواجهها الأشخاص المعوقون خلال تنقلهم.

قبل التطرق إلى مضمون الحق في النقل والتنقل، لابد من محاولة إعطاء تعريف بسيط للترفة بينهما من الناحية اللغوية، فالتنقل معناه حول الشيء من مكان لأخر⁹ والمعنى المقصود في هذا الموضوع هو وسائل النقل سواء العمومية أو الخاصة المستعملة لنقل الأشخاص بمختلف أنواعها البرية والبحرية والجوية.

وأما التنقل فهو اسم مشتق من الفعل انتقل يتنقل أي قام بالحركة من مكان لأخر باستعمال الأرجل أو أية وسيلة نقل لذلك. ولضمان مشاركة الأشخاص ذوي الإعاقة في الحياة العامة، لابد من التعرف على العوائق والعقبات التي تعترض مشاركتهم والعمل على تحديدها ورفعها إن أمكن ذلك، لأنّ مساهمة هذه الفئة واندماجها في المجتمع يخفف كذلك من ظاهرة الفقر التي ترتبط بالإعاقة، وبالتالي المساهمة في تحقيق التنمية المستدامة.

ولكن يا ترى هل وسائل النقل المستخدمة عندنا تتلاءم مع حاجات الأشخاص المعوقين وتوفر لهم إمكانية استخدامها بسهولة واستقلالية دون الاعتماد على مساعدة الآخرين؟

1- مدى ملائمة وسائل النقل للاستخدام من طرف الأشخاص المعوقين:

⁹ - www.almaaani.com : Date de consultation le 06/11/2015.

بالرغم من تنوع وسائل النقل في وقتنا المعاصر وانقسامها من حيث الملكية إلى وسائل نقل عمومية وأخرى خاصة، إلا أنّ الصّعوبات التي يواجهها الأشخاص المعوقين لا تختلف فيما بينهما.

أ - بالنسبة لوسائل النقل العمومية:

إنّ ما يمكن أن نلاحظه للوهلة الأولى، هو عدم ملائمة وسائل النقل المادية المستعملة لنقل الأشخاص المعوقين، حيث نجد مثلا الأشخاص المعاقين حركيا لا يستطيعون الصعود بكراسيهم المتحركة إلى داخل الحافلة أو السيارة بدون مساعدة من الغير، في حين أنّ هناك وسائل بسيطة يمكن توفيرها من طرف صاحب حافلة ولدى مؤسسة النقل بالسكك الحديدية وهي عبارة عن دعائم صلبة (rampe d'accès) توضع بشكل منحدر عند باب المدخل، يمر فوقها الشخص المعوق بكرسيه ليلج إلى الداخل بدون طلب المساعدة من غيره. من جهة أخرى نلاحظ عدم وجود أماكن مخصصة لمثل هذه الفئة داخل وسائل النقل في حد ذاتها، خاصة بالنسبة للأشخاص الذين يستعملون الكراسي في تنقلهم بسبب الضيق في تصميم هذه الحافلات. كما أنّ معظم وسائل النقل العمومي، إن لم نقل كلها تنعدم بداخلها ملصقات تعطي الأولوية للأشخاص المعوقين في الجلوس، بالرغم من وجود نص قانوني يسمح بذلك.

عند الدخول إلى معظم محطات نقل المسافرين، يجد الشخص المعوق حركيا نفسه غير قادر للوصول إلى مصطبة بيع التذاكر (guichet) بسهولة مما يضطره إلى طلب مساعدة الغير. وتجدر الإشارة في هذا الصدد إلى أنّ وسيلة النقل العمومي الوحيدة المصممة بطريقة تراعي احتياجات الأشخاص المعوقين حاليا، هي الترامواي الذي يمكن لهم استخدامه بسهولة.

ب- بالنسبة لوسائل النقل الخاصة:

عدم توفر سيارات أجرة خاصة بنقل المعوقين حركيا مهياً خصيصا لذلك، دون بذل جهد من سائق السيارة لإدخال الشخص المعوق وكرسیه داخل سيارة الأجرة، وهذا الأمر نادرا ما نجده مستجبا من طرف سائقي سيارات الأجرة. ولا بد من الإشارة هنا إلى أن هذا النوع من وسائل النقل غير مستثمر حاليا في بلادنا، بالرغم من أنّه مجال مهم يستقطب الكثير من الأشخاص المسنين ناقصي القدرة على المشي بسبب المرض والأشخاص المعوقين. وعلى سبيل المقارنة نجد في فرنسا مثلا وفي بعض الدول العربية شركات مخصصة لنقل الأشخاص المعوقين تتوفر فيها كل الوسائل الضرورية لتسهيل عملية النقل، وما يقوم به الشخص المعاق هو فقط الاتصال بهذه الشركات للحصول على الخدمات.

هناك بعض الفئات من المعوقين القادرين على قيادة السيارة بأنفسهم، وحتى القانون الجزائري يسمح لهم بذلك بشرط الحصول على رخصة سيطرة من الصنف " و"، طبعاً بعد تقديم ملف خاص بذلك مثل أي شخص عادي، ويضاف إليه فقط شهادة طبية يقدمها طبيب مختص تثبت إمكانية الشخص وقدرته على القيادة حسب نوع إعاقته. ولا بد أن نشير في هذا الصدد إلى وجود قرار وزاري مشترك مؤرخ في 15/11/1984¹⁰ يحدد قائمة الإصابات التي لا تتعارض وسياسة السيارات، لأنه ليس لكل المعوقين الحق في القيادة. غير أنّ المشكل الذي يطرح نفسه بشدة في هذا المجال هو نقص مدارس السيادة المؤهلة لتعليم هذه الفئة، فبعد الجهود الكثيفة التي قامت بها الجمعيات النشطة في هذا المجال، تم التمكن من فتح بعض المدارس على المستوى الوطني ولكن يظل ذلك غير كاف لتلبية متطلبات هؤلاء الأشخاص المعوقين، ويعود الأصل في ذلك إلى عدم توفر سيارات مهياً خصيصا للتعليم تتناسب مع مختلف الإعاقات¹¹.

¹⁰ - قرار وزاري مشترك مؤرخ في 15/11/1984، يحدد قائمة الإصابات التي تتعارض والحصول أو البقاء على رخصة السيادة، الجريدة الرسمية عدد 58 الصادرة بتاريخ 1984/1/18، ص 941.

¹¹ - حسب رئيس اتحادية مدارس تعليم السيادة، زين الدين أحمد أودية، عدد المدارس الخاصة بتعليم المعاقين السيادة الذي يصل إلى 13 مدرسة على المستوى الوطني، 3 منها في العاصمة، وهي قليلة جدا مقارنة مع 7600 مدرسة تعليم خاصة بالسيدة، مقال منشور في جريدة الخبر يوم 2014/04/08.

ولكن لا مانع يمنع أصحاب مدارس تعليم السياقة العادية من تدريب الأشخاص المعوقين، بشرط إحضار المدرب لسيارة مُجهّزة تتوفر على أدوات التحكم في المقود وعلبة أوتوماتيكية تتوافق وحالة المعاق حركيا.

ولكن الصعوبة بالنسبة لهذه الفئة من الناس، تكمن في عملية اقتناء سيارة مهيأة حيث يتطلب الأمر الحصول على رخصة من طرف مديرية النشاط الاجتماعي بعد تكوين ملف يسمح لهم بضرورة الاستفادة من التخفيض، ثم يتصل بأحد الوكلاء ويضع طلبه لديه وسيحدد له موعد لاستلام السيارة التي تكون مجهزة بعلبة سرعة أوتوماتيكية، مما يسهل على المعوق استخدامها. وأما إذا اقتضى الأمر تركيب بعض التجهيزات الأخرى، فتأخذ السيارة إلى الشركة الوحيدة الموجودة على مستوى الجزائر العاصمة وهي التي تتولى ذلك، مع العلم بأن هذه السيارة التي تشتريها بالتخفيض غير قابلة للبيع لمدة 07 سنوات.

2- اقتراح بعض التوصيات:

من خلال دراستنا لهذا الموضوع ومن خلال الواقع المعاش بالمقارنة مع دول أخرى، نلاحظ وجود بعض النقائص بالرغم من توافر النصوص التشريعية والتنظيمية، إلا أنّها لم تطبق في أرض الواقع ولهذا ارتأينا تقديم بعض الاقتراحات لسد هذه النقائص من أجل اكتمال عملية إدماج هذه الشريحة الهامة في المجتمع وهي:

- وجوب تخصيص بعض من هذه المواصلات العمومية لتكون خاصة بالأشخاص المعوقين مع تكييفها وتعديلها لتلائم متطلباتهم واحتياجاتهم، كالحافلات الصغيرة مع تزويدها بأجهزة الاتصال والهاتف ليتمكن هؤلاء الأشخاص من الاتصال بها وطلب خدماتها.
- توعية أفراد المجتمع سواء على المستوى الرسمي أو الشعبي للالتزام بحق المعوق في الأولوية وبتخصيص أماكن لهم للجلوس داخل مختلف وسائل النقل، بالإضافة إلى تخصيص مواقف لوسائل النقل الخاصة بهم، وكذا معاقبة من يخترق هذا الحق بالتوقف أو الجلوس في أماكنهم.
- تسهيل إجراءات الحصول على سيارات مهيأة خصيصا لهذه الفئة خاصة القادرين من الناحية المادية على اقتناء هذا النوع من الخارج، للتخفيف من الأعباء الملقاة على عاتق الدولة.
- فتح مجال الاستثمار الخاص لصناعة الأجهزة والآليات والكراسي التي تساعد الشخص المعوق على استخدام وسائل النقل بكل سهولة وراحة.

الخاتمة:

إنّ الوقوف على طبيعة العوائق والحواجز التي تعترض مشاركة الأشخاص ذوي الإعاقة واندماجهم في المجتمع، وبالأخص استخدام وسائل النقل والتنقل لإعطاء صورة من صور المعاناة التي تعيشها هاته الفئة، خاصة وأنّ معظمهم يضطرون للخروج سواء بسبب العمل أو العلاج أو قضاء حاجاتهم الضرورية للعيش بصفة يومية، ناهيك عن حاجتهم للترفيه كغيرهم من الناس العاديين. نظرا لهذا وجب على الدولة الاهتمام بتحسين البيئة المادية المحيطة بالأشخاص ذوي الإعاقة، المتمثلة في المنشآت، الطرق، الأرصفة، المباني، المؤسسات العمومية، الحدائق العامة... الخ وجعلها سهلة الوصول والدخول بدون الحاجة إلى مساعدة من الآخرين، وقبل ذلك تسهيل وسائل النقل المستعملة للوصول إليها بدون عناء كبير، وبذلك نكون قد ساهمنا في تحقيق الاندماج الاجتماعي للأشخاص المعوقين باعتبارهم جزء من هذا المجتمع.

المراجع:

- الاتفاقية الدولية لحقوق الأشخاص ذوي الإعاقة المعتمدة من قبل الجمعية العامة للأمم المتحدة في 13/12/2006، الصادر عليها من طرف الجزائر بموجب المرسوم الرئاسي 09-188 المؤرخ في 12/05/2009، الصادرة بالجريدة الرسمية عدد 33 بتاريخ 31/05/2009.
- تقرير معد من طرف منظمة الصحة العالمية بمناسبة اليوم العالمي للأشخاص ذوي الإعاقة لعام 2014.

- L'accessibilité des transports aux personnes handicapées et à mobilité réduite.
 - Geneviève Lévy, Députée du Var ,Rapport remis au premier ministre de la France le 06/8/2002.
- Christine Champonnois, " Handicap moteur, aspects psychologiques", Revue Francaise de psychanalyse, CAMSP D' Auxerre, 1972 N° 15,16 p 209-217