مجلة الأسرة والمجتمع
مجلة دولية محكمة نصف سنوية
تصدر بثلاث لغات
FAMILY AND SOCIETY JOURNAL
International Biannual Journal
refereed Issued in three languages
الترقيم الدولي: ISSN:2392-5337 الترقيم الإلكتروني: EISSN: 2602-6716
https://www.asjp.cerist.dz/en/PresentationRevue/236

المجلد: 08 / العدد: الأول / 2020	تاريخ إرسال المقال: 05 / 01/ 2020	تاريخ القبول: 27 /06 / 2020	الصفحة: 157 – 172

دور الردع القانوني في الوقاية من حوادث المرور

The role of Legal deterrents in the prevention of road accidents

خليفاوي فهيمة *	جامعة الجزائر 2، (الجزائر)	البريد الالكتروني: khelifaoui@hotmail.fr

ملخص:

عرفت حوادث المرور ارتفاعا رهيبا في الآونة الأخيرة حتى أصبحت تسمى بإرهاب الطرقات، وهي تشكل خطر على المجتمع وأفراده لما تخلفه من خسائر مادية وبشرية تتكبدها الأسرة والمجتمع و الدولة على حد السواء.

وتكاثف الجهود للحد من هذه الظاهرة مسؤولية الجميع انطلاقا من الأسرة وكل الفاعلين الاجتماعيين ولعلّ أسلوب الردع الذي يوجب الالتزام بالقواعد المرورية احد هذه الطرق التي تضع حد للمخالفات المرتكبة ، و القضاء على كل ما يعترض تسهيل حركة المرور وفرض عقوبات صارمة على كل من يخالف القوانين المنصوص عليها.

انصب اختياري لهذا العنصر لما له من وزن على التقليل من حوادث الطرقات فالمواطن قد يرمي كل الأمور عرض الحائط لكن عندما يتعلق الأمر بالعقوبة يضع لها اعتبار ويحرص على تجنبها.

الكلمات المفتاحية: قانون المرور، الردع القانوني، الوقاية من حوادث المرور.

* المؤلف المرسل

عنوان المقال: دور الردع القانوني في الوقاية من حوادث المرور	المؤلف: خليفاوي فهيمة	المجلد: 08 / العدد: الأول / 2020	الصفحة: 157 – 172

Abstract:

Traffic accidents have witnessed a terrible increase in recent times until they have become called road terrorism, and they pose a threat to society and its members due to the material and human losses they incur on the family, society and the state alike.

The intensification of efforts to curb this phenomenon is the responsibility of everyone based on the family and all social actors. Perhaps the method of deterrence that requires adherence to traffic rules is one of these methods that put an end to the violations committed, eliminating all that obstructs the facilitation of traffic and imposing strict penalties on everyone who violates the stipulated laws.

My choice of this element is due to its weight on reducing road accidents. Citizens may throw all things over the wall, but when it comes to punishment, he takes into account it and is keen to avoid it.

Keywords: Traffic Law, Legal Deterrence, Prevention of Traffic Accidents.

مقدمة:

للسلامة المرورية على الطرق أهمية اجتماعية واقتصادية و تنموية و صحية على المستوى العالمي ولأن عدد السيارات على الطرق في تزايد مستمر في الكثير من ال، بلدان فقد تتفاقم المشكلة بشكل واسع و بالتالي فهناك حاجة ملحة لبذل المزيد من الجهد للحد من الإصابات التي يمكن تفاديها.

تحصد حوادث المرور **أكثر** من 1.2 مليون شخص كل عام في العالم، كما يصاب مالا يقل عن 50 مليون بجروح جراء تلك الحوادث على الطرق. وإضافة إلى التكلفة الاجتماعية الهائلة التي تتسبب بها هذه الإصابات للأفراد والعائلات والمجتمعات فإنها تلقى عبئا ثقيلا على الخدمات الصحية وعلى الاقتصاد.

وتصل تكلفة الإصابات من 1 إلى 2% من إجمالي الناتج الوطني للبلدان التي تعمل جاهدة لمعالجة مشكلات تنموية أخرى ، لذا لقد بات ملحا القيام بأعمال ملائمة و ذات أهداف محددة للتقليل من هذه الحوادث.

عنوان المقال: دور الردع القانوني في الوقاية من حوادث المرور	المؤلف: خليفاوي فهيمة	المجلد: 08 / العدد: الأول / 2020	الصفحة: 157 – 172

ففي عام 2004 صدر التقرير العالمي عن الوقاية من الإصابات الناتجة عن حوادث المرور بالتعاون بين منظمة الصحة العالمية و البنك الدولي ، و حدد التقرير أنواع التحسينات في إدارة السلامة على الطرق التي أدت إلى انخفاض حاد في الوفيات و الإصابات الناجمة عن حوادث المرور في البلدان الصناعية التي أثبتت جدارتها في هذا المجال (**منظمة الصحة العالمية بالتعاون مع البنك الدولي (2008)،ص 1**)

أظهر التقرير أن احترام القوانين و قواعد السلامة المرورية أظهرت فعاليتها مرارا و تكرارا وعلى المجتمع أن يبادر إلى تشجيع الممارسة الجيدة لإدارة السلامة على الطرق وحث الدول الأخرى على تبني هذه التدخلات بالصورة التي تناسب أوضاعها الخاصة .

لا يخفى على احد أنّ الجزائر أصبحت من ضمن الدول التي تتصدر القائمة من حيث حوادث المرور ، لذلك اصبح الوقوف عليها من بين اهم الاولويات للتقليل من حدتها . ومن هنا جاء اختيارنا لهذا الموضوع " دور الردع القانوني في مواجهة حوادث المرور " الذي يهدف إلى تبيان اهمية الردع كأسلوب ايجابي في التقليص من حوادث المرور وهذا من خلال مجموعة من الإجراءات القانونية التي تفرض التزامها من قبل المواطنين من اجل تغيير السلوكات السلبية و التي تعمل على ترسيخ الوعي عن طريق الممارسة للقوانين و ضرورو الإلتزام بها و التي تهدف في نهاية المطاف إلى حماية المواطن و ليس قهره.

لاجل ذلك حاولنا تناول هذا الموضوع من خلال التطرق للنقاط التالية :

قسم هذا العمل إلى محورين . المحور الاول تناولنا فيه بعض المفاهيم التي تعنى بالدراسة ، و إلى المراحل التي مرّ بها قانون المرور في الجزائر و إلى حصيلة الحوادث بعد سن تلك التشريعات

أما المحور الثاني فتناولنا فيه أهم الاسباب التي كانت وراء حوادث المرور و اهمية الردع في قانون المرور و إلى اهم الاليات التي تساهم في التقليص من حوادث المرور.

عنوان المقال: دور الردع القانوني في الوقاية من حوادث المرور	المؤلف: خليفاوي فهيمة	المجلد: 08 / العدد: الأول / 2020	الصفحة: 157 – 172

الإشكالية :

تعتبر حوادث المرور من المشاكل التي لها تأثير بالغ على المجتمعات و هذا لما تسببه من خسائر مادية و بشرية و معاناة نفسية .

حوادث المرور ليست مقتصرة على مجتمع دون الأخر، لكن ظاهرة تعاني منها كلّ المجتمعات لكن بدرجات متفاوتة و هذا حسب ما توليه الدولة من برامج و قوانين من اجل تحقيق السلامة المرورية .

فحسب ما جاء عن منظمة الصحة العالمية في التقرير العالمي عن حالة السلامة على الطرق سنة 2015 انه بالرغم من التحسينات في مجال السلامة المرورية فإنه يموت نحو 1.25 مليون شخص نتيجة حوادث المرور على الطرق ، كما جاء في التقرير أن هناك انخفاض في عدد من الدول في نسبة الحوادث وهذا يعود الى تحسين التشريعات و تعزيز أمان المركبات و إنشاء طرق أكثر سلامة (**منظمة الصحة العالمية (2015)،ص ط**)

كما يتصدر العالم العربي المراتب الأولى في حوادث المرور وارتفاع عدد الوفيات ، حيث تتصدر المملكة العربية السعودية ، الإمارات ، الجزائر ، الأردن ،مصر قائمة الدول الأكثر تسجيلا للوفيات اثر حوادث المرور.

لقد سجل في المملكة العربية السعودية أكثر من سبعة آلاف حالة وفاة سنويا ووفقا لإحصاءات الإدارة العامة للمرور فقد تم تسجيل ست (06) إصابات لكل ثمانية حوادث ، أما في مصر فقد بلغت حوادث المرور خمسة عشرة قتيل ، فيما المصابون قد يصلون إلى 50 ألف تقريبا سنويا مما يجعل معدل القتلى في مصر ضعف المعدل العالمي ، فهي من بين الدول العربية الأولى في وفيات حوادث المرور. (**المطير ، عامر بن ناصر(2006) ص ص61 – 119**)

الجزائر بدورها في المراتب الأولى من حيث عدد الوفيات جراء حوادث المرور ، حيث تسجل قتيلا كل ثلاث ساعات و حادثا كلّ 20 دقيقة و مجازر جماعية ، حيث يقترب عدد ضحايا حوادث الطروقات بين قتيل و جريح من عتبة المليون شخص خلال الفترة الممتدة بين 2003-2016 و هذا حسب المركز الوطني للوقاية و الأمن عبر الطرق (**المطير ، عامر بن ناصر(2006) ص 107**)

عنوان المقال: دور الردع القانوني في الوقاية من حوادث المرور	المؤلف: خليفاوي فهيمة	المجلد: 08 / العدد: الأول / 2020	الصفحة: 157 – 172

من خلال هذه الحقائق المؤلمة التي سجلتها حوادث المرور جاءت هذه المداخلة التي تهدف إلى تسليط الضوء على احد الإجراءات المطبقة في تحقيق السلامة المرورية و هو أسلوب الردع القانوني وهذا من خلال التطرق إلى النقاط التالية :

- ماذا نعني بالردع القانوني ؟

- إلى اي مدى يساهم الردع القانوني في تخفيض حوادث المرور ؟

- ما هي الاليات المقترحة من اجل تخفيض حوادث المرور ؟

المحور الاول :

اولا : مدخل مفاهيمي:

1- تعريف قانون المرور:

القانون هو نظام من القواعد ، يقر مبدأ مراعاة العدالة و يتكون من مجموعة من القواعد التي تنتظم في دستور يجوز بالإجمال التأثير الاجتماعي أو الفاعلية و التي لا تجافي العدالة مجافاة مطلقة ويتكون أيضا من مجموعة من القواعد الموضوعية طبقا لأحكام هذا الدستور والتي تنطوي على حد أدنى من التأثير الاجتماعي أو الفاعلية أو إمكانية التأثير الاجتماعي و التي لا تجافي العدالة مجافاة مطلقة ، بالإضافة إلى المبادئ أو الحجج المعيارية الأخرى التي تسند أو يجب أن تسند إليها أصول تطبيق القانون لتحقيق مطلب مراعاة العدالة [1]. **(روبرت ،ألكسي(2013)،ص189)**

فالقانون الذي لا يعلن مبدأ مراعاة العدالة و الذي لا يكون له تأثير اجتماعي أي ضرورة تطبيقه و العقاب في حالة عدم تطبيقه ليس بنظام قانوني .

والقوانين عديدة و متنوعة من بينها قانون المرور الذي يتمثل في مجموعة من الأحكام و القواعد التي تنظم الحركة المرورية و سلامتها بتبيان الشروط المتعلقة بسير مختلف فئات مستعملي الطريق العمومي من مركبات و مشاة من اجل تحقيق و ضمان تنقل آمن و عادل للمواطنين و يمتاز هذا القانون

عنوان المقال: دور الردع القانوني في الوقاية من حوادث المرور	المؤلف: خليفاوي فهيمة	المجلد: 08 / العدد: الأول / 2020	الصفحة: 157 – 172

بالمرونة مما يستدعي تعديله بصفة مستمرة حتى يكون مواكبا للتطورات الحاصلة في مختلف مجالات الحياة

2- الردع القانوني في حوادث المرور:

الردع القانوني هو تكاثف الجهود من اجل السهر على تطبيق الأنظمة التي تحافظ على السلامة المرورية للأفراد . و هذا بإلزامهم على احترام التعليمات المنصوص عليها بالمتابعة المستمرة من قبل الجهات المختصة مع ضرورة تطبيق المخالفات المستحقة و الجدية في ذلك.(الهماش،مطلق (2003)،ص37).

فالردع القانوني هو الجدية و الصرامة في تطبيق المخالفات للافراد الذين لا يحترمون قانون المرور من طرف الجهات المعنية بذلك ، للفئات المخالفة للقانون حتى تكون لهم كإنذار يعتبرون به من اجل التقليل من الجنح.

3- الوقاية من حوادث المرور:

الوقاية من حوادث المرور هي تدابير فعلية و ليست مجرد نصائح أو ارشادات ، فهي تدابير قبلية بهدف الحيلولة دون وقوع الحوادث المرورية من اصلها و على الاقل التقليل منها .

وعليه فالوقاية المرورية تشير إلى التدابير و الإجراءات و البرامج التي تتخذها الدولة و المجتمع و الجماعات المحلية و الاجهزة المختصة ذات العلاقة بمجال الوقاية من حوادث المرور .فالإستراتجية الحديثة في المجال المروري تبنى على المثلث الوقائي الذي يبنى على الوقاية ثم المراقبة و الكشف و اخيرا الإنذار و التدخل (**طالب ناحسن مبارك** (**2009**) **،ص15**)

في عملنا هذا نقصد بالوقاية من حوادث المرور هي جملة التدابير و القوانين و التشريعات التي تبلغ للمواطنين بهدف عدم الوقوع في الاخطاء .و في حالة ارتكاب المخالفات يجب أن ترافق المخالفة باشكالها دورات تحسيسية و توعوية لاجل نشر ثقافة السلامة المرورية و تنمية الوعي للافراد لاجل احترام و الممارسة الفعلية للقوانين.

عنوان المقال: دور الردع القانوني في الوقاية من حوادث المرور	المؤلف: خليفاوي فهيمة	المجلد: 08 / العدد: الأول / 2020	الصفحة: 157 – 172

ثانيا : المراحل التي مرّ بها قانون المرور في الجزائر:

لقد مرّ قانون المرور الجزائري بعدة مراحل ، بحيث كل مرحلة جاءت مكملة للأخرى و تغطي النقائص التي فيها.

1- القانون رقم 09/87 المؤرخ في 10 فيفري 1987 :

لقد تم العمل بهذا القانون لمدة 14 سنة كاملة ، ولقد كانت حركة المرور منتظمة بموجب هذا القانون حيث تقلصت حوادث المرور من 33436 حادثا سنة 1987 إلى 23768 حادثا سنة 1992 ، غير أن الآثار الإيجابية المحققة زالت حيث شهدت من جديد تدهور في الوضعية بعد سنة 1995 ، فمنذ هذا التاريخ أصبح عدد الحوادث و القتلى في تزايد مستمر فمن سنة 1995 إلى سنة 2000 تسببت حوادث المرور في وفاة 22090 شخص أخر (**الجريدة الرسمية ،القانون رقم 09/87 (1987)**)

ونظرا للحوادث المرتفعة أضحى أمر تعديله بالشيء الواجب وهذا لعدم تطابق أحكامه مع التطور الحاصل .

فالجانب الردعي لم يعد كاف و مجد وهذا لعدم تحسن غرامات مخالفات قواعد المرور و إجراءات المتابعة و لقلة قيمة الغرامات الجزافية التي أصبحت مع مرور الوقت غير ردعية بعد التدهور الذي عرفه الدينار و عدم وجود جهاز فعال وقادر على تحصل كل الغرامات الجزافية ، كذلك نقص قائمة المخالفات مثل السياقة تحت تأثير المخدرات، و عدم إعطاء أحكام و شروط لكيفية سير المركبة [1]. (**القانون رقم 09/87 (1987)**).

2- القانون رقم 14/01 المؤرخ في 19 أوت 2001 :

لقد ساهم هذا القانون بتغيير الوضع الذي وصلت إليه الطرق و التي أصبحت مسرحا لوقوع حوادث مرور أليمة . لقد تناول هذا القانون العوامل التي تعتبر رئيسية في وقوع حوادث المرور وهي الإنسان و المركبة و الطريق.حيث تبنى إجراءات أكثر ردعا و أكثر فعالية.

وأهم ما ميز هذا القانون هو تقوية الجانب الردعي مثل زيادة مبلغ الغرامات المالية و ذلك عن طريق التشدد في قيمة الغرامات الجزافية المتعلقة بالمخالفات و رفع قيمتها حيث وصل حدها إلى 150000 دج .

كما تم إدراج أصناف جديدة من المخالفات قصد سحب أو إلغاء رخصة السياقة في حالات مثل :

السياقة في حالة سكر أو تحت تأثير مواد أو أعشاب مصنفة في خانة المخدرات و التي تسببت في القتل العمدي ، وكذا رفع من قيمة الغرامة الجزافية وتخفيض نسبة الكحول في الدم.

المنع اليدوي للهاتف النقال بغرامة من 800 إلى 1500دج و إجبارية استعمال حزام الأمن هذا الأمر يخص السائق و الراكب في المقعد الأمامي ورفع المخالفة إلى 800 دج.(**الجريدة الرسمية ، القانون رقم 14/01(2001)**)

لكن بالرغم من هذه القوانين الردعية إلاّ انه تم تسجيل 43777 حادث مرور سنة 2004 أدى إلى وفاة 4356 شخص و جرح 64714 أخر. إن هذه الحصيلة الثقيلة أدت إلى التفكير في تعديله مرة أخرى .

3- القانون رقم 16/04 المؤرخ في 10 نوفمبر 2004 المعدل و المتمم للقانون 14/01 19 أوت 2001 :

يعتبر هذا القانون حلقة من الحلقات التي اتخذتها الدولة لاستكمال الإطار التشريعي و ضبطه بغية توفير النصوص الردعية أكثر للتقليل من عدد الحوادث و التحفيظ من درجة خطورتها ، ولذا فإن هذا القانون ينص على جملة من الأحكام و التدابير التي من شأنها تحقيق الردع و الصرامة في التنفيذ.

لقد جاء هذا القانون بعد ارتفاع نسبة الحوادث التي أدت إلى ارتفاع نسبة الضحايا و الجرحى و كذا الخسائر المادية منذ إصدار القانون رقم 14/01 المؤرخ في 19 أوت 2001 المتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق . كما أن الإجراءات الردعية التي جاءت في هذا القانون تم تشديدها مقارنة بالقوانين السابقة خصوصا ما يتعلق بالمخالفات المتسببة في حوادث المرور و عقوبة الغرامة الجزافية و كذا حالات سحب رخص السياقة و تعليقها .غير ان هذه الإجراءات لم تنفع كثيرا في تحسين ظروف الأمن و السلامة عبر الطرق .لقد جاء هذا القانون بأكثر صرامة إذ وسعت من خلاله حالات سحب رخص السياقة ، كما أزيل الغموض على نقاط عديدة في القانون 14/01 وتتمحور التعديلات فيما يلي :

- إجبارية المراقبة التقنية للسيارات

- تحديد سن السياقة إذ حدد سن قيادة المركبة ذات الوزن الثقيل ب 25 سنة.

– تثبيت الحاويات أي كل حاوية يجب أن تكون مجهزة بنظام تثبيت قطع الزاوية.

– وضع الممهلات وهذا يكون بإذن من الوالي وإلاّ يتعرض واضعها لعقوبة حبس شهرين إلى 06 أشهر و لغرامة مالية من 25000 دج إلى 100.000 دج لكل من وضع ممهلا على مسلك مفتوح لحركة المرور.

– احترام المسافة الأمنية المحددة بين السيارات .

– منع المرور على الشريط الإستعجالي إلاّ في الحالات الطارئة أو مركبات الأمن العمومي.

– السحب النهائي للمركبة من السير التي ثبت عدم صلاحيتها من طرف المصالح الأمنية.

– بالنسبة للمتحصلين الجدد على رخصة السياقة و مهما كان نوع المركبة يخضع إلى فتر تجريبية مدتها سنتين و تسحب منه الرخصة إذا ارتكب بعض المخالفات.(**الجريدة الرسمية ، القانون رقم 16/04(2004)**).

4– القانون رقم 03/09 المؤرخ في 22 يونيو 2009 والذي يعدل القانون 14/01 :

يهدف هذا القانون إلى تحديد القواعد المتعلقة بتنظيم حركة المرور و سلامتها و أمنها و إقامة تدابير ردعية في مجال عدم احترام القواعد الخاصة بحركة المرور ، لقد أعاد هذا القانون هيكلة نظام العقوبات المقررة و ادخل عقوبات جديدة و أعاد تكييف بعضها وهو مقسم إلى ثلاثة أقسام .

بالنسبة للقسم الأول اهتم بالمخالفات و قسمت إلى أربعة درجات :

1– مخالفات من الدرجة الأولي : يعاقب عليها بغرامة جزافية من 200 إلى 2500 دج و تخص المخالفة المتعلقة بالإنارة العمومية و كبح الدرجات و مخالفة عدم تقديم وثائق المركبة وكذا رخصة السياقة أ ومخالفة استعمال آلة أو جهاز مركبة غير مطابق ،كما ان نفس الغرامة تطبق على الراجلين المخالفين لقواعد تنظيم سيرهم لا سيما المتعلقة بعدم استعمال الممرات المحمية .

عنوان المقال: دور الردع القانوني في الوقاية من حوادث المرور	المؤلف: خليفاوي فهيمة	المجلد: 08 / العدد: الأول / 2020	الصفحة: 157 – 172

2- المخالفات من الدرجة الثانية : يعاقب عليها بغرامة جزافية من 2000 إلى 3000 دج وتخص بعض المخالفات مثل مخالفة الأحكام المتعلقة بسرعة المركبات بدون محرك بمقطورة أو بدون مقطورة او نصف مقطورة و مخالفة الأحكام المتعلقة باستعمال المنبهات وكذا مخالفة الأحكام المتعلقة بالإلزام بتشغيل ضوء أو أضواء المركبة المجرورة بواسطة الحيوانات و مخالفة التعدي على الخط المتواصل و التخفيض الغير عادي للسرعة بدون أسباب حتمية من شانه تقليص سيولة حركة المرور.

3- المخالفات من الدرجة الثالثة : ويعاقب عليها بغرامة جزافية من 2000 إلى 4000 دج منها مخالفة الأحكام المتعلقة بالحد من سرعة المركبات ذات محرك بمقطورة أو بدون مقطورة أو نصف مقطورة في بعض مقاطع الطرق و لكل صنف من أصناف المركبات. وكذا مخالفة الأحكام المتعلقة بحالات الإلزام أو المنع المتعلقة بعبور السكك الحديدية الواقعة على الطريق.

مخالفة الأحكام المتعلقة بحزام الأمن و الوقوف أو التوقف في الشريط الإستعجالي بدون ضرورة حتمية.

مخالفة الأحكام المتعلقة باستعمال أجهزة إنارة السيارات و الاستعمال اليدوي للهاتف النقال و مخالفة تجاوز السرعة المنصوص عليها .

4- المخالفات من الدرجة الرابعة : يعاقب عليها بغرامة جزافية من 4000 إلى 6000 دج منها مخالفة الأحكام المتعلقة باتجاه المرور و الأحكام المتعلقة بالتقاطع و التجاوز ومخالفات الأحكام المتعلقة بالمناورات الممنوعة في الطرق السيارة و الطرق السريعة .

مخالفة الأحكام سير مركبة بدون إنارة أو وقوفها في وسط الطريق ليلا و أثناء انتشار الضباب في مكان خال من الإنارة العمومية ، و مخالفة تشغيل الأجهزة السمعية البصرية في مقدمة المركبة و مخالفة اجتياز خط متواصل ، ومخالفة الأحكام المتعلقة بالحمولة القصوى ووزن المركبات و طبيعة الأطر المطاطية (**نيابة مديرية الوقاية و المرور(2009)، ص ص 3–18**).

واهتم القسم الثاني من هذا القانون بالجنح و العقوبات ، إذ يعاقب الشخص بالحبس + غرامة مالية وهنا تتفاوت المدة و قيمة الغرامة حسب نوع المخالفة .

أما القسم الثالث فاهتم بموضوع الاحتفاظ برخصة السياقة و تعليقها و إلغائها ، حيث هناك 60 نوع من المخالفات 10 منها يعاقب عليها بتعليق الرخصة لمدة 03 أشهر و 17 أخرى لمدة 06 أشهر ، فحين يصل تعليق الرخصة في 13 حالة إلى مدة عام.

5- حصيلة حوادث المرور بعد سنّ هذه التشريعات:

بالرغم من النصوص القانونية المطبقة إلاّ أن حوادث المرور تبقى مرتفعة و هذا ما أكدته لنا المعطيات الإحصائية للمركز الوطني للوقاية و الأمن عبر الطرق.

الجدول رقم (1): تطور عدد القتلى من سنة 1987 إلى سنة 2009 بالنسبة إلى عدد المركبات

السنوات	عدد القتلى	عدد المركبات	قتيل/ مليون مركبة
1987	3693	18119241	2029
1990	3281	2142203	1531
1995	3621	2644223	1369
2000	4025	2947517	1365
2001	3768	3400000	1108
2003	4343	4160.000	1044
2005	3711	4800.000	773
2009	4725	5919.726	778

المصدر : المركز الوطني للوقاية و الأمن عبر الطرق

سجل عدد القتلى عدة تغيرات ، إذ تم تسجيل 2029 قتيل لكل ألف مركبة سنة 1987 و 1365 قتيل سنة 2000 .ورغم صدور القانون 14/01 و رغم ما تضمنه من تعديلات و رغم فرض الغرامة الجزافية إلّا أنه للأسف عرفت حوادث المرور زيادة كبيرة في عدد القتلى وهذا رافقه زيادة معتبرة في الحظيرة الوطنية للمركبات حيث وصل عدد القتلى إلى 1044 قتيل لكل مليون مركبة سنة 2003.

ورغم صدور القانون 16/04 الذي ركز على العقوبات الإدارية منها سحب رخصة السياقة استمر عدد القتلى في الارتفاع ليصل سنة 2009 إلى 778 قتيل لكل مليون مركبة.

لقد تم تسجيل 20032 حادث في السداسي الأول من سنة 2009 من طرف المركز الوطني للوقاية و الامن عبر الطرق لينخفض إلى 11027 حادث في السداسي الثاني و احتلت الجزائر المرتبة الأولى ب 1372 حادث تليها ولاية وهران ب 940 حادث .

ولمقارنة عدد جرحى حوادث المرور لسنة 2008 و2009 نستعرض الجدول التالي

الجدول رقم (1) : عدد الجرحى من حوادث المرور للسداسي الاول لسنة 2008 و 2009

الفترة	المناطق الحضرية	المناطق الريفية	المستوى الوطني
السداسي الاول 2008	9804	19396	29200
السداسي الأول 2009	10564	20171	30735
الفارق	760	775	1535

Source : cnpsr(2010). le rôle de l'organisation de la circulation dans la sécurité routière, Alger : p 23.

المحور الثاني :

1-اهم الاسباب التي كانت وراء حوادث المرور:

ولمعرفة أهم الأسباب التي كانت وراء الحوادث المرورية نستعرض الجدول التالي :

الجدول رقم (2): أخطاء العنصر البشري المتسببة في حوادث المرور.

الأسباب	11 شهرا من 2009	11 شهرا من 2010	الفارق	التغير	النسبة 2010
عدم احترام السرعة القانونية	10746	7770	2976-	27.69-	25.55
فقدان السيطرة	6223	4846	1377-	22.13-	15.93
لا مبالاة المارة	5084	3985	1099-	21.62-	13.10
عدم احترام إشارات المرور	3114	2519	595-	19.19-	8.28
التجاوزات الخطيرة	2634	2297	337-	12.79-	7.55
عدم احترام مسافة الأمان	1937	1718	219-	11.31-	5.65
عدم احترام مبدأ الأولوية	1766	1456	310-	17.55-	4.79
المناورات الخطيرة	1253	954	251-	35.20-	11.52
السياقة في حالة سكر	569	415	154-	27.07-	1.36
المكوث و التوقف الخطرين	253	163	90-	35.57-	0.69
جنحة الفرار	268	209	59-	22.011	0.54
استعمال الهاتف النقال	76	70	06-	7.89-	0.23
عدم احترام شروط تأمين المحمولة	105	67	38-	36.19-	0.22
الانبهار بالأضواء	00	57	57	-	0.19
إهمال السائق	103	00	103-	-	0.00
المجموع	34844	26988	7856-	2255-	88.73

المصدر: وزارة النقل ،المركز الوطني للوقاية و الأمن عبر الطرق (2010)" دراسة إحصائية لحوادث المرور خلال الأشهر الإحدى عشر الأولى من سنة 2010 " الجزائر : ص12.

من خلال الجدول يتبين أن السبب الرئيسي لحوادث المرور يعود للعامل البشري ، حيث فاقت نسبة التعرض 85% من إجمالي حوادث المرور بينما انقسمت البقية إلى حالة المركبة و حالة الطريق.

و تأتي على قائمة الحوادث الإفراط في السرعة بنسبة 25.55% الذي ينتج عنه فقدان السيطرة على المركبة بنسبة 15.93%.

2- اهمية الردع في الوقاية من حوادث المرور:

تطبيق الردع من طرف السلطات ليس إهانة للمواطن ، لكن الهدف منه هو وقاية المواطن و كبح تنامي حوادث المرور .وتتعدد الأسباب ويبقى العنصر البشري هو المتسبب الرئيسي بسبب السرعة المفرطة و التجاوز الخطير و لا مبالاة المارة و عدم احترام المسافة الأمنية و عدم احترام الأسبقية ، إذا يبقى تطبيق الإجراءات الردعية الأسلوب الأنجع لمثل هذه الممارسات وفرض أقصى العقوبات على الأشخاص المتمردين على القانون خاصة الذين تسببوا في جنحة الجرح أو القتل .

لكن رغم هذه القوانين إلاّ أن حوادث المرور خلفت أكثر من 4 ألاف قتيل سنويا ، وأكثر من 55 ألف جريح وصرح وزير الداخلية نور الدين بدوي في 08 مايو 2015 أن هذه الحوادث كلفت خزينة الدولة 108 مليار دينار في 2014 ممثلة في تكاليف العلاج و المتابعة ، أضف إلى ذلك تكاليف التعويضات التي تدفعها شركات التامين.

والتفكير في قانون جديد وهو إدخال صيغة السياقة بالتنقيط ربما سيخفض من حجم هذه المجازر نظرا لحجم العقوبات حتى صغائر المخالفات و التجاوزات إذ صادق عليه مجلس النواب الجزائري في 4 يناير 2017 و أحيل إلى مجلس الأمة للمناقشة و المصادقة قبل أن ينشر في الجريدة الرسمية .

ومن أهم الإجراءات التي سيتخذها نظام التنقيط وهي بطاقة يتم تسليمها لسائقي المركبات بها رصيد 24 نقطة ، ويخصم منها النقاط كلما ارتكب السائق مخالفة سير ويكون الخصم من نقطة إلى 6 نقاط حسب درجة الخطورة وفي حال خصم كل النقاط تسحب منه رخصة السياقة ليعيد امتحان الحصول عليها من جديد [1].(صحيفة راي اليوم (2017))

عنوان المقال: دور الردع القانوني في الوقاية من حوادث المرور	المؤلف: خليفاوي فهيمة	المجلد: 08 / العدد: الأول / 2020	الصفحة: 157 – 172

يتضمن مشروع القانون الجديد دروسا و دورات تكوينية لسائقي الشاحنات و الحافلات خصوصا ان هذا النوع متهم بكونه يتسبب في اغلب الحوادث المميتة في الجزائر ، و اقرّ النص الجديد غرامات مالية على السائقين الموصوفين بالمتهورين تتراوح من 10 آلاف إلى 50 ألف دج و عقوبة السجن النافذ من 6 أشهر إلى عامين (**الجريدة الرسمية (2017)**) .

و ألزم النص التشريعي المصادق عليه بمجلس النواب السائقين باحترام الحمولة بالنسبة للشاحنات و ساعات الراحة و نظام المناوبة لحافلات المواصلات فيما يخص نقل المسافرين لمسافات طويلة .

إن تطبيق هذا القانون سيجعل المخالفين يفكرون مرات عديدة قبل الإقدام على مخالفة القانون نظرا للمخالفات المالية المرتفعة و يضاف إليها سحب 6 نقاط لعدم احترام إشارة التوقف الإجباري (**صحيفة راي اليوم (2017)**)

والميزة الأساسية لهذا القانون أن تحرير المخالفة و خصم النقاط من صاحب الرخصة سيتم آنيا ولن يكون هناك مجال للوساطة و المعارف الشخصية ،كما أن هذا النص الجديد أقرّ لأول مرة غرامات على الراجلين عندما لا يحترمون قوانين المرور وخصوصا الإشارات وعدم المشي على الرصيف و قطع الطريق من عبر الممر المخصص لهم.

ومنه فتحقيق السلامة المرورية هي تلازم و تفعيل الجانب الردعي و الوقائي من خلال تجنيد كل الجهات المعنية و رفع الوعي للافراد من خلال تجسيد القوانين دون رقابة بل نابعة من ارادة ذاتية .

3-الآليات المقترحة للتقليل من حوادث المرور:

- الاهتمام بالجانب التحسيسي وهذا من خلال نشر الثقافة والسلامة المرورية وترسيخها في طريقة تفكير لأفراد سواء من طرف وسائل الإعلام أو من طرف الجهات المعنية ،كتوسيع دور الأخصائي الاجتماعي العائلي والعمل الاجتماعي لتنظيم دورات متخصصة لجميع فئات المجتمع (أطفال، شباب، نساء، رجال) لتعليم مهارات اجتماعية وتجنب مختلف الآفات الاجتماعية.
- إعادة تفعيل دور مدارس تعليم السياقة وهذا بتقديم التعليم النوعي خاصة في الوقت الذي أصبحت فيه ذات طابع تجاري لا غير.
- الاقتداء بالتجارب الناجحة على المستوى العالمي خاصة ما يتعلق بنظام التنقيط لسحب رخصة السياقة مع الجدية التامة في ذلك.

- الاهتمام بالمركبة باعتبارها من العوامل المهمة للتخفيض من حوادث المرور خاصة ما يتعلق بجانب الصيانة والمراقبة الدورية للسيارات.
- الاهتمام بالطريق من حيث التصميم مع ضرورة تزويده بالإشارات واللوحات الضرورية مع ضرورة توفير الإنارة العمومية خاصة في المناطق الوعرة.
- التوسيع في شبكة الطرق وتحديثها بكافة المستلزمات للحد من الاختناقات والازدحام في المدن.
- ارفاق المخالفات بضرورة حضور دورات تحسيسية لتنمية الوعي خاصة للمخالفين للاعتبار و عدم تكرار الاخطاء، حتى يكونون نماذج ايجابية في المجتمع.

خاتمــة:

تعددت القوانين لكن المشكل يبقى مطروح وهذا لحجم الخسائر البشرية والمادية التي يحصدها إرهاب الطرقات فالقانون هو بطبعه ردعي ويجب أن يحترم من قبل كل المواطنين، وهذا الأسلوب نجح كثيرا وكان درسا للكثيرين خاصة إذا ما سحبت رخصة السياقة من رب أسرة وأثر ذلك على عمله او إذا طبقت عليه دفع غرامة مالية وأجره الشهري محدود لا يسمح له بذلك.

لكن تبقى شريحة من المواطنين خاصة الشباب المتهور يمتثلون للقوانين في نقاط التفتيش وما إن يبتعدون يعودون لطباعهم، لذلك لا بد من توفر شبكة امن الطرقات التي تعمل بسرية تامة وتطبيق أقصى العقوبة على المتمردين و حثهم على حضور دورات توعوية تحسيسة من قبل جهات مختصة لرفع الوعي لديهم و ادراكهم لحقيقة اخطائهم لأجل نقل رسالة السلامة المرورية لغيرهم .

ولا يكفي الأسلوب الردعي للحدّ من هذه الحوادث، لكن يبقى تكاثف الجهود من أسرة وإعلام وكل الفاعلين الاجتماعين كل حسب مكانته وتخصصه للتقليص من هذه الظاهرة الخطيرة والاقتراب أكثر من الأفراد.

المراجع:

1. ألكسي، روبرت (2013). فلسفة القانون –مفهوم القانون و سريانه ، تر/كامل فريد السالك ،بيروت ، لبنان: منشورات الحلبي الحقوقية ،ط2 .

2. طالب، أحسن مبارك (2009) " **الندوة العلمية التجارب العربية و الدولية في تنظيم المرور – سبل الوقاية من حوادث المرور** " الجزائر: مركز الدراسات و البحوث.

3. الأناضول (10 جانفي 2017) " **الجزائر... الردع لمواجهة آلة الموت عبر الطرقات** " صحيفة رأي اليوم: صحيفة عربية مستقلة من الموقع : **www.raialyoum.com**

4. الامانة العامة للحكومة (2017)" القانون رقم 17-50 المؤرخ في 16 فيفري 2017 " نظام الرخصة بالتنقيط " الجريدة الرسمية، الجزائر: العدد 12.

5. منظمة الصحة العالمية بالتعاون مع البنك الدول**ي**(2008). **مقاعد حماية الأطفال** ، دليل حول السلامة على الطرق لصناع القرار و أصحاب الاختصاص، جنيف ،سويسرا ، ص1.

6. -منظمة الصحة العالمية (2015) "التقرير العالمي عن حالة السلامة على الطرق " المكتب الإقليمي للشرق الاوسط ،القاهرة. **(www.memmagazine.net 2017/08/22**

7. نيابة مديرية الوقاية و المرور (2009). مدونة المخالفات و الجنح المرورية و الأحكام التشريعية و التنظيمية لقانون المرور ، الأمر 03/09 بتاريخ 22 جويلية 2009 ، الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية.

8. الأمانة العامة للحكومة الجزائرية (1987)"القانون رقم 09/87 المؤرخ في 10 فيفري 1987 ، المتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق و سلامتها و أمنها "الجريدة الرسمية ، الجزائر.

9. الأمانة العامة للحكومة الجزائرية (2001) "لقانون رقم 14/01 المؤرخ في 19 اوت 2001، المعدل و المتمم بتنظيم حركة المرور عبر الطرق و سلامتها و أمنها" الجريدة الرسمية، الجزائر : العدد 46

10. الأمانة العامة للحكومة الجزائرية (2004)"القانون رقم 16/04 المؤرخ في 10 نوفمبر 2004 المعدل و المتمم للقانون 14/01 المتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق و سلامتها "الجريدة الرسمية ، الجزائر .

11. الهماش، مطلق (2003).ثقافة المرور –تقنيات نظامية ، الرياض: المملكة العربية السعودية ، مكتبة الامير فهد .