الآليات القانونيّة للوقاية من حوادث المرور من خلال أحكام القانون رقم 01-14 المعدّل والمتمم

Legal mechanisms for the prevention of traffic accidents through the provisions of Law No. 01-14 amended and supplemented

عثماني علي [1]*، سعودي علي[2]،

[1] المركز الجامعي الشريف بوشوشة آفلو(الجزائر)،

otmani.ali1@gmail.com

[2] جامعة عمار ثليجي الأغواط(الجزائر)،

Ali.Saoudi1986@gmail.com

تاريخ الإرسال: 2022/09/05 تاريخ القبول: 2022/10/31 تاريخ النشر: 2022/12/01

****

ملخص:

يُعتبر موضوع حوادث المرور من بين المواضيع التي تُشكّل اهتمام العديد من الخبراء من رجال قانون و اقتصاد و علماء النفس و علماء الاجتماع لما لحوادث المرور آثار مُختلفة. هذا و قد تضافرت العديد من الجهود قصد الوقوف على الأسباب المختلفة لحوادث المرور ، هذه الأخيرة التي تُعد من أبرز المشاكل التي تُعاني منها العديد من الدول التي تسعى على إيجاد آليات مختلفة للحد من هذه الظاهرة . و تُعد الجزائر من الدول التي تعاني من حوادث المرور، مما أدى بالمشرّع الجزائري إلى سن قوانين تتميز بالطابع الردعي و الوقائي هذا الأخير الذي هو موضوع مقالنا في ظل القانون رقم01-14.

الكلمات المفتاحية:

الآليات القانونية، الوقاية، حوادث المرور، القانون 01-14.

Abstract:

The issue of traffic accidents is among the topics that are of interest to many experts from jurists, economists, psychologists and sociologists because traffic accidents have different effects. Many efforts have joined forces in order toidentify the different causes of traffic accidents, the latter of which is in fact one of the most prominent problems that many countries suffer from, and work to find different mechanisms to reduce this phenomenon. Algeria is one of the countries that suffer from traffic accidents, which led the Algerian legislator to enact laws characterized by the deterrent and preventive nature of the latter, which is the subject of our article under Law No. 01-14

Key words:

legal mechanisms, prevention, Traffic Accidents, Law 01-14.

---

* المؤلف المراسل

مقدمة :

تُشكّل حوادث المرور في العالم أحد أهم المشكلات التي تُعاني منها المجتمعات الحالية ، لما يترتّب عنها من خسائر بشرية و اقتصادية ، هذا و تبرز هذه المشكلة بشكل حاد في البلدان النامية ، حيث تؤكد كل من منظمة الصحة العالمية والبنك الدولي أنّ حوادث الطرق هي ثاني الأسباب الرئيسية للوفاة بين سُكان العالم بين مُختلف الفئات العمرية [1]، فأدركت جميع الدول مدى خطورة هذه المشكلة و ما تخلّفه من آثار مُختلفة على كافة الأصعدة مما أوجب على العديد من الدول التفكير من الحد من حوادث المرور وذلك من خلال إرساء أنجع الخطط والقوانين و التنظيمات لتوجيه المرور على نحو يُقلّل من مخاطر الحوادث على حياة الأفراد [2].

ومن بين الجُهود التي تبذلها مُختلف التشريعات للحد من حوادث المرور ، المشرّع الجزائري فقد بادر إلى سن قوانين تتميّز بالطابع الوقائي و الردعي و التي من شأنها أن تُقلّل من حوادث المرور في الجزائر وأهم هذه القوانين، القانون رقم 01-14 المتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق و سلامتها وأمنها. وعلى هذا الأساس اخترنا أن يكون عنوان مقالنا بـ: الآليات القانونية للوقاية من حوادث المرور من خلال أحكام القانون رقم 01-14 المعدّل و المتمم.

وهذا قصد معالجة الإشكالية الآتية : **فيما تتمثل الآليات الوقائية التي يتضمنها القانون رقم 01-14 المعدّل و المتمم للتقليل من حوادث المرور في الجزائر؟ ، و مدى مساهمة القانون رقم 01-14 المعدّل و المتمم في الوقاية من حوادث المرور في الجزائر؟ .**

وللإجابة عن الإشكالية تم الاعتماد على المنهج التحليلي باعتباره الأكثر المناهج ملائمة لطبيعة موضوع الدراسة، مع الاستعانة بالمنهج الوصفي وذلك قصد توضيح بعض التعاريف والمفاهيم ذات الصلة بموضوع الدراسة و متى اقتضت الحاجة لذلك، ومُقسمين دراستنا وفق الخطة الآتية: المبحث الأول: الإطار المفاهيمي لحوادث المرور، المبحث الثاني: التدابير الوقائية و الردعية لحوادث المرور في الجزائر.

المبحث الأول

الإطار المفاهيمي لحوادث المرور

يتم التطرق في المبحث الأول إلى تعريف حوادث المرور والأسباب المؤدية إلى حوادث المرور (المطلب الأول) وبيان الآثار المترتبة عنها (المطلب الثاني).

---

[1] - ابتسام بلقواس ، وفاء بلقواس ، نظم النقل الذكية كاستراتيجية للتقليل من حوادث المرور، دراسة في تجارب بعض الدول العربية و الأجنبية ، مجلة الباحث الدراسات الأكاديمية ، المجلد 06 ، العدد 03 ، سنة 2019 ص 414 (عدد خاص بأشغال الملتقى الوطني حوادث الطرقات واقع مآسي و معاناة ، قراءة في واقع الظاهرة ، التداعيات والحلول .

[2] - الطيب بوحالة ، نظام رخصة السياقة بالتنقيط ، مجلة الباحث الدراسات الأكاديمية ، المجلد 06 ، العدد 03 ، سنة 2019 (المرجع السابق) ص 288.

المطلب الأول: أسباب حوادث المرور.

قبل أن نلج في بيان الأسباب المؤدية لحوادث المرور، يجدر بنا أن نُعرّف الحادث المروري بأنّه :" يقع للفرد أو يتورط فيها دون معرفة أو توقع ينتج عنها أضرار تصيب الفرد أو الآخرين أو المعدات والممتلكات " ويُعرّف أيضا بأنّه :" عدم التوقع و المفاجأة في وقوعها و مما يستوجب على الفرد الإحاطة الكاملة و الوعي بالمخاطر التي تسببها له ولمعداته و للآخرين"[1]. وفي تعريف آخر لحوادث المرور بأنّه :" كل ما يحدث للمركبة أو يحد منها أثناء سيرها مما ينتج عنه إزهاق للأرواح أو إصابة في الأجسام وخسائر في الممتلكات و يُستثنى من ذلك الحوادث المتعمدة إذ أنّها تُعد من الجرائم الجنائية، وكذلك ما يحدث للسيارة أو منها أثناء وقوعها في المكان المخصص لوقوفها " [2].

هذا وبخُصوص أسباب حوادث المرور و التي تتنوع من أسباب مباشرة وأخرى غير مباشرة والتي نلخصها وفق الفروع الآتية[3]:

الفرع الأول : الأسباب المباشرة - المتعلقة بالعامل البشري و هي:

فقد أكدت جُل الدراسات و الإحصائيات أنّ الأخطاء البشرية التي يتسبب في وقوعها سائقي السيارات تمثل قرابة (85%) وهذه الأخطاء كثيرة و متعددة و هناك بعض الصفات السلبية التي يتصف بها السائقون كونهم يمثّلون محور مُشكلة المرور و تُؤثر سلبًا في وقُوع الحوادث المرورية و تفاقم الأخطار الناتجة عنها :

أولا- عدم المبالاة أو الاكتراث: فقد أشارت إلى وجود الارتباط الوثيق بين التكوين النفسي للفرد ونظرته للحياة، فقد بيّنت الدراسات الأفراد الذين ثبت من تتبع المستوى الاقتصادي والاجتماعي لهم أنّهم يمثلون مجموعة متناقضة وغير مستقرة انفعاليًا خاصة على مستوى تفاعلهم الأسري وانعكاس ذلك على حالتهم النفسية وشعورهم بعد التوافق والتكيف.

ثانيا- عدم الكفاءة و الخبرة :

---

[1] - بن الشيخ عياش، المسؤولية الاجتماعية و علاقتها بسلوك المخاطرة لدى السائقين ، دراسة ميدانية على عينة من السائقين بالجزائر العاصمة، مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماجستير علم النفس تنظيم وعمل، قسم علم النفس وعلوم التربية والأرطوفونيا ، كلية العلوم الإنسانية والاجتماعية، جامعة الجزائر، السنة الجامعية :2007-2008 ص 14.

[2] - عبد الرحمان بن عبد الله الربيعة ،الأحكام الموضوعية و الإجرائية في نظام المرور السعودي (دراسة تحليلية تطبيقية) بحث مقدم استكمالا لمتطلبات الحصول على درجة الماجستير في العدالة الجنائية، قسم العدالة الجنائية ، كلية الدراسات العليا، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، 2005، ص 14.

[3] - ينظر رحيمة حوالف، التكاليف الاقتصادية والاجتماعية لحوادث المرور بالجزائر، مجلة الباحث العدد، 11 لسنة 2012، ص 104، وينظر أحمد دردیش، عبد المنعم شريط، واقع حوادث المرور في الجزائر، مجلة العلوم الإنسانية، العدد السابع الجزء (02) جوان 2017، ص 1126، وينظر بن الشيخ عياش، المرجع السابق، ص 15 وما بعدها، وينظر تباني عبير، الحملات الإذاعية الخاصة بالتوعية المرورية في الجزائر، دراسة ميدانية على عينة من جمهور السائقين بولاية سطيف، دراسة ميدانية على عينة من السائقين بولاية سطيف، مذكرة مكملة لنيل شهادة الماجستير في علوم الإعلام والاتصال، تخصص: وسائل الإعلام و المجتمع، كلية العلوم الاجتماعية والإنسانية، جامعة محمد خيضر بسكرة ، السنة الجامعية : 2012/2011،ص 132.

لا شك أنّ توافر الخبرة و الكفاءة لدى السائق من العناصر الأساسية التي تتسبب في وقوع الحوادث ، فمعظم الحوادث تقع نتيجة عدم معرفة السائق بأصول القيادة وقواعد و آداب الطريق وكذا فإنّ عدم خبرته أو نقصها تكون سبب في وقوع الحوادث، ولهذا يجب أن يتدرب السائق جيدا قبل منحه رخصة القيادة، وفي هذا الشأن يرى الوزير السابق لقطاع النقل أنّ ارتفاع حوادث المرور في الجزائر سببه ضعف التكوين في مدارس السياقة، والتي تعتمد على الجانب النظري أكثر من الجانب العملي و بات هدف الكثير منها الحصول على المال لا غير خاصة مع الارتفاع غير المسبوق لتكاليف الحصول على رخصة السياقة، وهي نفس النتيجة التي وصل إليها الخبير في أمن الطرقات الأستاذ " عبد الرحمان وافي " في دراسته حول حوادث المرور حيث اعتبر أنّ حوادث المرور في الجزائر أصبحت هاجسا تؤرق يوميات الجزائريين على اختلاف مُستوياتهم ويعتبر التدريب الناقص، والتسرع في منح رخص القيادة لعدد كبير من الشباب غير المؤهل من أساسها [1].

ثالثا- تناول المشروبات الكحولية وتعاطي المخدرات والعقاقير المهدئة: فقد أثبتت التجارب العلمية أنّ السائق الذي يقع تحت تأثير الخمور يكون رد الفعل لديه بطئ وتتضاءل عنده القدرة على الرؤية الواضحة، كما تقل قدرته على الانتباه المطلوب أثناء السياقة، كما أنّ تعاطي بعض الأدوية يزيد من خطورة الحوادث و ذلك لتأثيرها المباشر أو غير المباشر على النشاط العصبي و يمكن أن تحدث بعض المهدئات نقص أو تخفيض في التنسيق الحركي ، بطء السرعة في رد الفعل وعامل الشعور بالإرهاق والتعب و قلّة النوم بالإضافة إلى و عدم استعمال حزام الأمن، فهذا الأخير يُعتبر أحد الإجراءات الفعّالة التي تكفل الأمان. وكذا عامل استعمال الهواتف النقالة أثناء فترة السياقة، فبرزت الهواتف النقالة كواحدة من أهم المشكلات التي تُهدد السلامة المرورية في الجزائر والعديد من الدول للآثار السلبية في استعمال الهواتف المحمولة أثناء القيادة [2].

رابعا - ضعف اللياقة الصحية (العضوية منها و النفسيّة):

لا شك أنّ القيادة الرشيدة تتطلب مجهودًا ذهنيًا و عضليًا، لذلك يجب أن يكون السائق خاليًا من الأمراض العُضوية و النفسيّة حتى يكون قادرًا على القيادة الآمنة، فالسائق المرهق أو المضطرب جسميًا أو عاطفيًا تضعف قدرته على التقدير السليم نتيجة عدم التركيز أو القيادة الشاردة مما يتسبب في وقوع حوادث .

خامسا: العوامل النفسية والاجتماعية:

فالعوامل النفسية تتلخص في الحالة الانفعالية الهابطة والعصبية والاندفاع والتباهي ولفت الانتباه أمام أفراد المجتمع والإثارة والتهور والأنانية والضغط و القلق و شرود الذهن بالإضافة إلى الانفعالية الشديدة.

---

[1] -تباني عبير ، المرجع السابق ، ص 134.

[2] - ينظر أحمد دردیش ، عبد المنعم شريط ، المرجع السابق ، ص 1128.

أما الاجتماعية والتي تتمثل في: نظرة السائق إلى القانون، فعادة ما يُفسّر السائق الجزائري ويترجم قوانين المرور بطريقة ذاتية وأنانية فسواء تعلق الأمر بتعلم بعض الصفات السيئة أثناء عملية التدريب أو اكتساب بعض العادات و التقاليد أثناء الممارسة الفعلية للسياقة [1].

الفرع الثاني: الأسباب غير المباشرة و المتمثلة في الطرق و المركبة

أولا- الطرق : تُعتبر الطريق من الأسباب المؤدية إلى حدوث حوادث المرور حيث أن عدم متابعة أعمال الصيانة للطرق ، يؤثر بصورة سلبية على حركة المرور و بالتالي قد يؤدي إلى وقوع الحوادث ، لذا يتطلب على قائدي السيارات ضرورة الانتباه و إتباع الإرشادات السليمة للقيادة و مراعاة عدم القيادة في الأماكن أو الاتجاهات الممنوعة حتى لا يفقد السيطرة و يُؤدي هذا إلى الحوادث المرورية ، ففي جميع البلدان التي تخطط شبكات الطرق و تصمم مُعظم الطرق إلى حد كبير ، مُراعاة لمصالح مُستخدمي السيارات أما فيما يتعلق بالمرتجلين و راكبي الدراجات فإنّ الجمع بينهم و بين السيارات القادرة على السير بسرعات عالية يُمثل أهم مشكلة فيما يتعلق بالسلامة .

هذا و الطرق المعدّة على أساس دراسات علميّة مُتخصصة تكون فيها حوادث المرور أقل عرضة لحوادث المرور .

ثانيا - المركبة: يؤكد البعض أنّ عدم إجراء الصيانة الدورية على أجزاء السيارة قد يُؤدي إلى وُقوع مُشكلات عديدة أثناء القيادة و من ثمة اقتراف الحوادث ، لذا يُنصح سائق السيارة بضرورة إجراء الفحص الشامل على السيارة بصورة مُنتظمة لتحقيق السلامة الشخصية و للآخرين أيضًا داخل المجتمع [2] .

وفي هذا الصدد نُبيّن حصيلة حوادث المرور الجسمانية المسجلة خلال نهاية الأسبوع من 12 إلى 13 أوت 2022 [3].124 حادث في 48 ساعة عدد القتلى 04 و عدد الجرحى 141. هذا و نُشير إلى الجدول الآتي:[4].

جدول مقارن لحوادث المرور الجسمانية المسجلة خلال الفترة الممتدة من 26/07/2022إلى 01/08/2022 ومن 02/08/2022 إلى 08/08/2022 في المناطق الحضرية

[1] - تباني عبير، المرجع السابق ، ص 138.

[2] - بن الشيخ عياش، المرجع السابق ، ص 25.

[3] - ينظر ينظر الموقع الالكتروني: https://www.dgsn.dz- المديرية العامة للأمن الوطني الجزائرية - تاريخ الدخول :2022/08/23.

[4] - ينظر ينظر الموقع الالكتروني: https://www.dgsn.dz- المديرية العامة للأمن الوطني الجزائرية - تاريخ الدخول :2022/08/23.

التعيين	من 2022/07/26 إلى 2022/08/01	من 2022/08/02 إلى 2022/08/08	الفارق	النسبة
عدد الحوادث	327	359	32+	%09.78+
عدد الجرحى	444	464	20+	%04.50+
عدد القتلى	07	13	06+	%85.71+

الأسباب الرئيسية للحوادث الجسمانية المسجلة
خلال الفترة الممتدة من 02/08/2022 إلى 08/08/2022
.في المناطق الحضرية

السبب	العدد	النسبة المئوية
العنصر البشري	346	%96.38
المركبة	09	%02.51
الطريق والمحيط	04	%01.11
المجموع	359	%100

المطلب الثاني : الآثار المترتبة عن حوادث المرور.

إنّ الآثار المترتبة عن الحوادث المرورية تتعلق أساسًا بالخسائر البشرية و الخسائر المادية و التي نلخصها على النحو الآتي : [1]

الفرع الأول - الآثار الاجتماعية و الطبية و النفسية لحوادث المرور:

أولا: الآثار الاجتماعية

الخسائر المادية و البشرية : تتمثل بفقدان الأسرة لفرد من أفرادها أو أصدقائها أيضا خسارة المجتمع عندما يكون هذا الفرد مُنتجًا و له دور كبير في المجتمع و قد يكون الفرد مُعيلاً لأسرته، وذلك قد يؤدي إلى انهيار الأسرة و قد يُسبب إلى تفكك عائلي و دمار، أما الآثار الطبية . تتمثل بالإصابات الجسدية التي تسبب العجز من جراء الإعاقة و ما لذلك أيضا من مؤثرات نفسية [2].

ثانيا : الآثار النفسية

[1] - ينظر رحيمة حوالف، المرجع السابق ، ص 105 و صبيحة نعمة ضهد ، دراسة استطلاعية حول ظاهرة الحوادث المرورية في محافظة ذي قار ، الأسباب و الحلول ، مجلة كلية التربية الأساسية للعلوم التربوية و الإنسانية – جامعة بابل ، العدد 20 نيسان 2015 ، ص 639.

[2] - صبيحة نعمة ضهد ، المرجع السابق ، ص 646.

إنّ الكثير من المشكلات النفسية يمكن أن تنجم عن التعرض لخبرات صادمة بصورة مباشرة أو غير مباشرة كالتعرض للحوادث المرورية أو مشاهدتها سواء لمرتكبي الحادث أو المصابين جراء الحادث أو بأسرهم يمكن أن يُعانوا من صعوبات جمة في سبيل تكيفهم مع أسلوب حياتهم الجديد ، و قد تتغيّر شخصياتهم و ربما تتصاعد مشاعر التوتر لديهم و يُصبحون أكثر قلقًا واكتئابًا و يميلون إلى العُزلة و الانسحاب[1].

الفرع الثاني: الآثار الاقتصادية لحوادث المرور

لحوادث المرور آثار على الجانب الاقتصادي في أي بلد بسبب ما ينتج عنها من تلفيات وإصابات والتي تُعتبر من مُعوقات التنمية في الدول النامية وخُصوصًا الدول العربية . فهذه التكاليف تشمل الخدمات العلاجية المقدمة للمصابين أثناء وقوع الحادث وتتضمن تكلفة العلاج والإقامة في المستشفيات و تكلفة الإسعاف والمراقبة الطبيّة كما تتضمن صيانة تلف مُختلف الأضرار الواقعة بمُناسبة وقوع الحادث المروري و قد صنفت هذه التكلفة إلى تكلفة الخدمات العلاجية و تكلفة الأضرار في الممتلكات العامة و الخاصة و تكاليف الحوادث المرورية و التي نعني بها الفحص المتعلق بالمركبة وكذا رفع المركبات المتضررة و خدمات الإطفاء و الإنقاذ و إزالة المخلفات في مُختلف الطرقات التي تعرضت لحوادث مرور [2].

المبحث الثاني

التدابير الوقائية و الردعية للحد من حوادث المرور

إنّ الوقاية من حوادث المرور هي كل التدابير والإجراءات التي تتخذها السلطات في البلاد عن طريق الآليات الوقائيّة والتدابير الردعيّة، وذلك في مُختلف النصوص القانونيّة والتنظيميّة وذلك بهدف تخفيف من العوامل التي تؤدي إلى وقوع الحوادث المرورية بُغية التقليل من عدد الضحايا التي تخلفها والخسائر التي تُسبّبها ضمن سياسة مُحددة و استراتيجيات مُحكمة [3].

وعلى هذا الأساس يتم مُعالجة آليات الوقاية و التصدي لحوادث المرور في الجزائر من خلال المبحث الثاني وذلك ببيان الأساليب الإجرائية الوقائية من حوادث المرور في (المطلب الأول) أما (المطلب الثاني) فيتم التطرق من خلاله إلى الإجراءات الوقائية في ظل القانون رقم 01-14.

المطلب الأول: الآليات الإجرائية الوقائية من حوادث المرور

---

[1] - وليد حدادي ، المشكلة المرورية في الجزائر ... الأسباب و سبل الوقاية ، مجلة العلوم الإنسانية ، جامعة محمد خيضر، بسكرة ، العدد 50 ، 2018/12، ص 150.

[2] - ينظر رحيمة حوالف ، المرجع السابق ، ص 105.

[3] - بن عباس فتيحة، دور الإعلام في التوعية و الوقاية من حوادث المرور في الجزائر: مقارنة بين المناطق الريفية والمناطق الحضرية(دراسة وصفية استطلاعية)، أطروحة لنيل شهادة الدكتوراه في علوم الإعلام والاتصال، قسم علوم الإعلام والاتصال كلية العلوم السياسية و الإعلام ، جامعة الجزائر 3، السنة الدراسية : 2012/2011، ص 298 .

إنّ المفهوم العلمي للوقاية من الحوادث هو بالأساس ضمن المفهوم للوقاية من الجريمة(الوقاية من تعاطي الكحول والمخدرات)، وعليه فإنّ الأساليب الوقائية من الحوادث نجدها دائمًا لها علاقة بخُصوصية المجتمعات. وفي ظل كل الحقائق والتي تُعتبر من أهم المسببات التي تُؤدي إلى وقوع حوادث مرورية و ما تُشير إليه الإحصائيات كذلك من ارتفاع نسب الحوادث، هذا ونُشير إلى أنّ تجربة العديد من الدول في مجال الوقاية من حوادث المرور وقدرتها على تخفيض نسبة الوفيات و الإصابات البليغة.

وهذا يُشجّع على تبني برنامج موسع للوقاية من حوادث المرور ويقوم على تكاثف جُهود المهتمين من مُختلف التخصصات، وذلك نسبة لارتفاع الحوادث المروية للبحث في الحلول التي تُساهم مساهمة فعّالة في الحد من الزيادة المستمرة في حوادث المرور [1]، وعلى هذا الأساس يتم التطرق إلى الأساليب الوقائية من حوادث المرور على النحو الآتي :

الفرع الأول : الآليات الإجرائية المتعلقة بالجانب البشري

يُعد الإنسان القيمة الحقيقيّة المطلوب الحفاظ عليها لذلك تصبح المسألة المركزية في المشكلة المرورية هي السلامة المرورية، ونظرا لتعدد عناصر المشكلة المرورية وتشابكها كان لابد من توعية مُختلف الأطراف والجهات المعنية بها، وهذا ما جعل التوعية تحتل الصدارة عند معالجة أي مشكلة مرورية، حيث يُعد نشر الثقافة المرورية الساعية إلى تحقيق توعية مرورية تهدف إلى إيجاد وعي مُروري أحد أهم الجهود المبذولة على الصعيدين العالمي والعربي [2].

ذلك أنّ الوعي هو الأساس في الوقاية من أخطار استعمال طريق، والوعي يعني إدراك المرء لقواعد السلامة وإلمامه بالكيفية السليمة للسياقة والسير في الطريق، ثم الاقتناع بجدوى الالتزام بتطبيق هذه التدابير وإتباع تلك الوقائع عن قناعة، حفاظا على سلامته و سلامة غيره، وليس خوفا من العقوبات و الإجراءات الردعية، وعلى مُستعملي الطريق أن يتحلى بهذا الوعي ولابد أن يكتسب ذلك عن طريق التوعية [3].

هذا ونُشير إلى أنّه يرى العديد من الباحثين أنّ للوعي نوعين، وعي فردي والذي يتمثل في أنّه يتصل بادراك الفرد للأبعاد المختلفة لأمر من الأمور، ووعي جماعي والذي يتمثل في أنّه مجموعة من الأفراد تربطهم صلة معينة وهناك علاقة وطيدة من النوعين، حيث يتأثر كل منها بالآخر ولا يمكن فهم أي منها بمعزل عن الآخر. أما الغايات المقصودة من الوعي سواء كان فرديا أو جماعيا فإنّه يرتبط بجُملة من الغايات، والتي تتمثل في[4]:

---

[1] - صبيحة نعمة ضهد ، المرجع السابق ، ص647.

[2] -سماح محمدي ، بسمة فوغالي، التخطيط الاستراتيجي للوقاية من حوادث المرور ، مجلة الباحث للدراسات الأكاديمية ، المجلد 06 ، العدد 03 ، السنة 2019 ص 537، عدد خاص بأشغال الملتقى الوطني ، حول حوادث الطرقات واقع ، مآسي و معاناة -قراءة في واقع التظاهرة - التداعيات و الحلول -.

[3] - بن عباس فتيحة ،المرجع السابق ، ص 298

[4] - بن عباس فتيحة ، المرجع السابق ، ص 299

* اكتساب المعلومات والمعارف الجديدة أو التذكير بها والتأكيد عليها وكذا تنمية مهارات الأفراد والجماعات عن طريق الإرشاد والتوعية، قصد الحفاظ على السلامة وضمان الصلاحية والاستمرار في التوعية والإرشاد المروري وذلك باستعمال الآليات اللازمة لذلك.

* تعديل الاتجاهات والسلوكيات والعمل على إقناع الفرد والمجتمع بجدوى هذا التغيير والتعديل في بعض السلوكيات المرورية والاعتماد على التقاليد السائدة ، ودورها في الوصول إلى الصالح العام.

أما بخصوص أساليب التوعية المرورية فتتحقق من خلال ثلاثة أساليب رئيسية وهي على النحو الآتي :[1]

*الأسلوب المعرفي: والذي يتمثل في تزويد الفرد بكل المعارف والمعلومات الخاصة بالمرور وقواعد تنظيمه، أي تمكينه من الإلمام بقواعد تنظيم المرور والقوانين والتنظيمات التي تحكم سير المركبات والمشاة في الطريق العام مثل الإشارات والعلامات وشروط التجاوز والمكوث وغيرها.

* الأسلوب المهاري: ونعني به تنمية قدرات الجمهور وصقل مهاراته في الاستعمال الأمثل للطريق، سواء أثناء سياقة المركبات، مثل الامتثال للإشارات واللوحات، والالتزام بأولويات المرور، وترك مسافة الأمان أو أثناء السير مترجلا، مثل المشي على الرصيف.

* الأسلوب السلوكي: معنى ذلك تهذيب لسوك مُستعمل من خلال التركيز على الجوانب النفسية له والسعي إلى إقناعه بتقبل قواعد السلامة المرورية وجعله يؤمن بجدوى الامتثال لها، وغرس قيم التسامح في نفسه والإحساس بمسؤوليته على سلامته و سلامة غيره من مُستخدمي الطريق.

و تكمن أهمية نشر الوعي المروري لدى كافة أفراد المجتمع، خاصة أنّ بيانات حوادث المرور بينت أنّ حوادث المرور ترجع أساسا إلى قصور الوعي المروري لدى مستعملي الطرق، حيث تقع نتيجة للإهمال أو عدم الاحتياط أثناء عملية القيادة أو أثناء استخدام أفراد المشاة للطريق [2].

هذا ونُشير أنّه لاستيعاب الثقافة المرورية ونموها لابد من التركيز على شرائح المجتمع المختلفة متضمنة الشباب والكبار والصغار من خلال الكتب ووسائل الإعلام المختلفة وعمل المسابقات لتشجيع الثقافة والتعليم المروري وغيرها من الأنشطة الموجهة، كما يجب التركيز على توعية الطلاب بمختلف المستويات، ويمكن التنسيق مع مختلف القطاعات الوزارية ذات الصلة كوزارة التربية الوطنية ووزارة التعليم العالي ووزارة الإعلام لوضع برامج توعوية مرورية، وهنا يجب التعامل مع جميع القطاعات في المجتمع مع مراعاة الاختلاف في الثقافة والمستوى التعليمي، كما أنّه يجب أن تتم عملية تدريب السائقين والمدربين والفاحصين في المدارس و المراكز المختلفة مع مراعاة تحديث البرامج والمساعدات التدريبية في جميع مدارس السياقة، أما بخصوص مدربي

[1] - نفس المرجع ، ص 299.

[2] -وليد حدادي ، المرجع السابق ، ص 151

القيادة ، فيجب إعطاؤهم دورات مُكثفة ومُستمرة مُتخصصة أو إلحاقهم بمعاهد أو مدارس مرورية متخصصة[1].

- وتجدر الإشارة إلى أنّ أساليب التوعية المرورية تتمثل في: إعلام وتوعية مستعملي الطريق، التربية المرورية، التدريب والتكوين[2].

الفرع الثاني: المراقبة الدورية للمركبة

من المسلم به أنّ الاختلالات الميكانيكية التي تتعرض لها المركبة من أهم العوامل التي تُؤدي إلى حوادث المرور، لاسيما بالنظر إلى نقص قطع الغيار في الأسواق نظرًا للطلب المتزايد عليها، فضلاً عن النوعية الرديئة لبعضها، إضافة إلى نقص المراقبة التقنيّة للسيارات وإهمالها والتي تُعتبر كأحد أهم العناصر المؤثرة في الوقاية من حوادث المرور، وتُعتبر صلاحية المركبة من العناصر الأساسية والمهمة لضمان السلامة المرورية والسائق هو المسؤول الأول والأخير عن هذه الصلاحية، وذلك بإجراء الفحوصات الدورية، وتفقد التجهيزات الفنية مثل الإضاءة و الفرامل والمقود، وكذا التقيد بالحمولات المسموح بها وزنًا و حجمًا [3]، حيث ألزم المشرع الجزائري أن تتوفر كل مركبة على مواصفات ومقاييس معينة تتعلق بكل أجزائها كإطاراتها وزجاجها، وأضوائها ...إلخ ، ولمّا كان من الصعب التأكد من مراقبة ذلك من طرف أشخاص عاديين، ولو تعلّق الأمر بالأفراد المكلّفين قانونا بمراقبة حركة المرور عبر الطرق، أسندت مهمة ذلك لهيئات مختصة تدعى وكالات المراقبة التقنية للسيارات [4].

هذا وبالرجوع إلى المرسوم التنفيذي رقم: 03-223 المؤرخ في 15 يونيو 2003 المتعلق بتنظيم المراقبة التقنية للسيارات و كيفيات ممارستها، المعدّل والمتمم، يتضح لنا تعريف المراقبة التقنية للسيارات بأنّها:" المعاينة التقنية المخصصة للتأكد من حالة صيانة السيارة ومدى قابليتها للسير في الطريق بدون خطر، ويمكن أن تأخذ المراقبة التقنية شكل مراقبة دورية أو مراقبة غير دورية أو معاينة مضادة مثلما هي منصوص عليها في أحكام هذا المرسوم " [5]. كما أنّ المراقبة التقنية للسيارات هو إجراء إجباري يهدف إلى[6]:

- الوقاية و الأمن في الطرقات

---

[1] - سماح محمدي ، بسمة فوغالي ، المرجع السابق ، ص 539 .

[2] - بن عباس فتيحة ،المرجع السابق ، ص 300.

[3] -سماح محمدي ، بسمة فوغالي ، المرجع السابق ، ص 540.

[4] - سعيدة لعموري ، الوقاية من حوادث في التشريع الجزائري ، مجلة الاجتهاد القضائي ، العدد الخامس عشر ، سبتمبر 2017 ، ص 302

[5] - ينظر المادة الثانية (02) من المرسوم التنفيذي رقم 03-223 المؤرخ في 15 يونيو 2003 المتعلق بتنظيم المراقبة التقنية للسيارات وكيفيات ممارستها ، المعدّل و المتمم.

[6] - ينظر المادة الثالثة (03) من المرسوم التنفيذي رقم 03-223 المؤرخ في 15 يونيو 2003 المتعلق بتنظيم المراقبة التقنية للسيارات و كيفيات ممارستها ، المعدّل و المتمم.

- المساهمة في تقليص حوادث المرور و التكاليف الناجمة عنها .
- الحفاظ على الصحة العمومية و حماية البيئة
- تمديد عمر الحظيرة الوطنية للسيارات.

الفرع الثالث: الصيانة الدورية للطرق

يُعتبر الطريق والبيئة المحيطة به سببًا لوقوع الحوادث، ويُمثل ذلك في الأخطاء المتعلقة بقُصور التخطيط عند إنشاء الطرق، فنجد الأخطاء الهندسية المتمثلة في وجود المنعطفات الحادة، وضيق الطريق، وعدم الاهتمام بالبنية التحتية كإيجاد أماكن لتصريف المياه على الطريق في فصل الشتاء والحاجة إلى تأمين الطرق بوسائل السلامة في الظروف المختلفة كالضباب والزوابع الرملية والثلوج، والحاجة إلى تأمين الطريق بأدوات الضبط المروري المختلفة. وفي هذا الصدد لا بد من الإشارة إلى أنّ الجانب الهندسي يلعب دورًا كبيرًا في السلامة المرورية، ويتضمن هذا التخطيط الجيد والإدارة المرورية السليمة والصيانة والتقييم المستمر، وزيادة التفاعل والمشاركة بين مهندسي المرور في القطاعات الهندسية المختلفة، والاعتماد على الجانب الفني في العملية المرورية أسوة بالدول المتقدمة التي استطاعت الحد من حوادث المرور وذلك من خلال تطبيق التقنيات الحديثة و تشمل أيضا المشاركة بوضع المواصفات الفنية وتنظيم عملية النقل العام الجماعي والتركيز على استخدامه وكذا وضع وسائل السلامة و اللافتات التحذيرية [1]، وبما أنّ الطريق يُعتبر أحد العناصر الثلاثة الأساسية في المفهوم الاستراتيجي للسلامة المرورية، فإنّ هندسة الطريق - كما اشرنا سابقا - تعتبر أنّ نظام الطرق يتكون من السائقين والمشاة والمركبة والطريق ويشمل التصميم الهندسي للطريق وملحقاته من حواجز الطرق وأرصفة ومعابر للمشاة، وتصريف المياه وأعمدة الإضاءة وما إلى ذلك، وكلما اكتملت هذه العناصر من المقاييس المطلوبة فإنّ الحوادث تقل و تخف حدتّها، ويكون السائق في وضع أكثر انسجام مع البيئة [2].

المطلب الثاني: الإجراءات الوقائية من حوادث المرور في ظل القانون 01- 14 المعدّل و المتمم

يتضمن القانون المتعلق بتنظيم حركة المرور على قواعد جنائيّة خاصة مكملة لقواعد قانون العقوبات الأصلي و هي ذات أهمية بالغة من خلال ما تُقره من حماية لمصالح هامة في المجتمع لأجل ذلك تم استحداثها في قوانين مستقلة عن قانون عقوبات، حتى يتسنى تغييرها أو تعديلها، بما يتلاءم و طبيعة الحوادث المرورية التي أضحت آثارها وخيمة، لذا أخذ المشرّع الجزائري على عاتقه مهمة الحيلولة دون وقوعها، حيث اتسمت بعض الأحكام بالطابع الوقائي، وأخرى تتميز بالطابع الجزائي الردعي وهو ما يتضمنه القانون رقم 01-14 المتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق و سلامتها وأمنها، وكذلك الأمر 09-03 المعدّل والمتمم للقانون رقم 01-14

[1] - سماح محمدي ، بسمة فوغالي ، المرجع السابق ، ص ص 542.541

[2] - سعيدة لعموري ، المرجع السابق ، ص 306

والقانون رقم 04-16 المعدّل و المتمم للقانون المتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق و سلامتها و أمنها، وكذا القانون رقم 17-05 المعدّل و المتمم للقانون رقم 01-14 السابق الإشارة له [1].

ذلك أنّه وبالرجوع إلى قانون رقم 01-14 المتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها وأمنها المعدّل والمتمم [2]، يتضح من خلاله أنّ المشرّع الجزائري قد نص على جملة من الإجراءات الوقائية قصد الوقاية من حوادث المرور في الجزائر فقد تضمن الفصل الخامس الموسوم.

أمن الطرق و الوقاية من حوادث المرور سيما المادة 63 والتي تضمنت على أنّه :

- تربية وإعلام المواطن من أجل ترقية الانضباط في استعمال المسالك العمومية الكفيلة بضمان أمنه
- التنظيم الدوري للحملات الخاصة بالوقاية و الأمن في الطرق .
- الحراسة و المراقبة الدائمتين لحركة المرور في الطرق من طرف المصالح المؤهلة.
- التهيئة الملائمة للمنشآت القاعدية للطرق.
- وضع التجهيزات الأمنية في الطرق و صيانتها بصفة دائمة.
- تشجيع نشاط الحركة الجمعوية.
- السهر على تطبيق المراقبة التقنية للسيارات.

وقد أضاف المشرّع الجزائري و من خلال تعديل قانون رقم 01-14 بموجب القانون 17-05 [3] السهر على تكوين مترشحين للحصول على رخصة السياقة، وأوجب المشرّع الجزائري على كل سائق مركبة أن يكون حائزا لرخصة سياقة موافقة للمركبة التي يقودها وهذا ما تضمنته المادة 8 من القانون 17-05 الذي يعدل ويتمم القانون 01-14. كما ألزم المشرّع الجزائري من خلال المادة 11 من القانون 17-05 على ضرورة استعمال حزام الأمن وذلك للأشخاص الجالسين في المقاعد الأمامية ويعتبر إجباريا بالنسبة للأشخاص الجالسين في المقاعد الخلفية وذلك بالنسبة لمركبات نقل للأشخاص عبر الطرق و المجهزة بهذا التجهيز، كما أنّه يمنع نقل الأشخاص الذين يقل أعمارهم عن عشر سنوات في المقاعد الأمامية، وأوجب المشرّع على السائقين اتخاذ الإجراءات اللازمة لحماية و تثبيت الأطفال على مستوى المقاعد الخلفية للمركبات .

---

[1] - سفيان عرشوش، ظروف التشديد و التخفيف للعقوبة في الجريمة المرورية، مجلة الباحث للدراسات الأكاديمية المجلد 06، العدد 03، السنة 2019،المرجع السابق، ص 272.

[2] - القانون رقم 01-14 المؤرخ في 19 غشت 2001 المتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها وأمنها المعدّل والمتمم بالقانون رقم 04-16 الموافق ل: 10نوفمبر 2004 و الأمر 09-03 المؤرخ في 22يوليو 2009.

[3] - القانون 17-05 المؤرخ في 16فبراير 2017 الذي يعدل ويتمم القانون 01-14 المؤرخ في 19 غشت 2001 المتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها وأمنها المعدّل والمتمم.

هذا ونُشير أنّ المشرّع الجزائري ألزم على سائقو الدراجات النارية، والدراجات المتحركة وراكبوها بارتداء الخوذة [1]. وللحد من السرعة فقد نص المشرّع الجزائري على وضع ممهلات التي توضع بمعايير ومقاسات موحدة و ذلك بناء على رخصة من الوالي و باقتراح من رئيس المجلس الشعبي البلدي [2]. وبالنسبة للجانب الردعي فنُشير و على سبيل المثال إلى مضمون المادة 71 من الأمر رقم 09-03 الذي يعدّل و يتمم القانون رقم 01-14 المتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها وأمنها على أنّه :

- يعاقب بالحبس من ستة (6) أشهر إلى سنتين (2) وبغرامة من 20.000دج إلى 50.000دج كل سائق ارتكب إحدى المخالفات الآتية و ترتبت عنها جنحة الجرح الخطأ :

- الإفراط في السرعة .

- التجاوز الخطير .

- عدم احترام الأولوية القانونية .

- عدم الامتثال لإشارات الأمر بالتوقف .

- المناورات الخطيرة .

- السير في الاتجاه الممنوع .

- سير مركبة بدون إنارة أو إشارة أو وقوفها في وسط الطريق ليلا أو أثناء انتشار الضباب في مكان خال من الإنارة العمومية .

- الاستعمال اليدوي للهاتف المحمول أو التصنت بكلتا الأذنين بوضع خوذة التصنت الإذاعي والسمعي أثناء السياقة.

- تشغيل الأجهزة السمعية البصرية أثناء السياقة .

هذا وبموجب القانون رقم 05-17 فقد تم استحداث نظام الرخصة بالنقاط. وهذا على خلاف المرسوم التنفيذي رقم 11-376 الذي يعدل و يتمم المرسوم التنفيذي رقم :04-381 المؤرخ في 28 نوفمبر 2004 الذي يحدد قواعد حركة المرور عبر الطرق .

ذلك أنه إذا ارتكب السائق إحدى المخالفات لحركة المرور التي يتضمنها الفصل السادس من القانون 01-14 فإنّه يتم سحب النقاط وفقا لما يلي:

---

[1]- ينظر المادة 11 من القانون 17-05 القانون 17-05 المؤرخ في 16فبراير 2017 الذي يعدل و يتمم القانون 01-14 المؤرخ في 19 غشت 2001 المتعلق بتنظيم حركة المرور.

[2] - ينظر المادة 27 من القانون 17-05 القانون 17-05 المؤرخ في 16فبراير 2017 الذي يعدل و يتمم القانون 01-14 المؤرخ في 19 غشت 2001 المتعلق بتنظيم حركة المرور.

- بالنسبة للمخالفات من الدرجة الأولى : نقطة واحدة باستثناء المخالفات المذكورة في المطات(1و 5و 7) [1] .

- بالنسبة للمخالفات من الدرجة الثانية نقطتان (2) .

- بالنسبة للمخالفات من الدرجة الثالثة : 4 نقاط

- بالنسبة للمخالفات من الدرجة الرابعة 6 نقاط .

- بالنسبة للجنح : 10 نقاط، باستثناء الجنح في حالة عدم الغرامة الجزافية المتعلقة بالمخالفات، يتم سحب نقطتين تلقائيا بعد أجل خمسة وأربعين (45) يوما، ابتداء من تاريخ معاينة المخالفة [2].

ومما سبق ذكره يتضح لنا أنّ المشرّع الجزائري ومن خلال الأمر رقم 09-03 المعدّل والمتمم للقانون رقم 14-01 قد بادر إلى الزيادة في حجم العقوبات علّها تكون سببا رادعا في مجال الحد من حوادث المرور. أما من خلال القانون رقم 17-05 المعدّل و المتمم للقانون رقم 14-01 المتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق و سلامتها وأمنها نستنتج أهم النقاط التي استحدثها هذا القانون والتي تتمثل في:

- محطة للوزن في الطرق [3].

- إعادة تصنيف رخصة السياقة [4].

- استعمال حزام الأمن بالنسبة للجالسين في المقاعد الخلفية لمركبات نقل الأشخاص عبر الطرق [5].

-إحداث مجلس تشاوري ما بين القطاعات يوضع لدى الوزير الأول يكلف بتحديد السياسية والاستراتيجية الوطنية للوقاية و الأمن في الطرق والتنسيق المؤسساتي بين كافة الفاعلين المعنيين [6].

- إنشاء مندوبية وطنية للأمن في الطرق تابعة لوزارة الداخلية[7].

خاتمة :

و كخاتمة لموضوع دراستنا نستنتج أنّ حوادث المرور في الجزائر في تزايد مُستمر و مردّه إلى العديد من الأسباب المباشرة و التي تتمثل في الجانب البشري أي السائق و التي تؤثر فيه العديد من الأسباب المختلفة من

---

[1] -حيث أشارت المادة 66 التي تصنف مختلف المخالفات للقواعد الخاصة بحركة المرور عبر الطرق ، سيما بعد تعديل القانون رقم 14-01 بموجب القانون رقم 17-05 المطات المشار إليهم 1- مخالفة الأحكام المتعلقة بالإنارة و كبح الدراجات . أما المطة رقم 5 و التي تتضمن مخالفة الراجلين للقواعد التي تنظم سيرهم لاسيما القواعد المتعلقة باستعمال الممرات المحمية ، و بخصوص المطة رقم 7 و التي تحتوي على مخالفة الأحكام المتعلقة بوضع حزام الأمن من قبل راكبي المركبات ذات محرك .

[2] -ينظر المادة 62مكرر من القسم الثاني الموسوم بـ: نظام الرخصة بالنقاط من القانون رقم 14-01المتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق و سلامتها و أمنها .(المستحدثة بموجب القانون رقم 17-05 الذي يعدل و يتمم القانون رقم 14-01 المشار إليه سابقا)

[3] - ينظر المادة 02 .من القانون 14-01 المعدّل و المتمم

[4] - ينظر المادة 10 مكرر من القانون 14-01 المعدّل و المتمم

[5] - ينظر المادة 11 . من القانون 14-01 المعدّل و المتمم

[6] -.ينظر المادة 63 مكرر . من القانون 14-01 المعدّل و المتمم

[7] - ينظر المادة 63 مكرر 1 من القانون 14-01 المعدّل و المتمم

قلة الوعي والسرعة المفرطة وما إلى ذلك، والغير المباشرة و التي تتعلق أساسا في المركبة ووضعية الطرقات هذه الأخيرة التي لابد أن تكون منجزة وفقا للمعايير الدولية وأن تكون صيانة للطرق بصفة دورية .

كما أنّ هناك آثار للحوادث المرورية و التي تتمثل في:

-الخسائر البشرية و التي عادة ما تستهدف فئة الشباب، والخسائر المادية و الاقتصادية.

هذا و نُشير إلى أنّه وبالرجوع إلى القانون رقم 01-14 المتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها وأمنها المعدّل والمتمم قد تضمن على العديد من الآليات الوقائية والردعية لحد من ظاهرة حوادث المرور والتي تتمثل في: المنع من السياقة في حالة تعاطي المشروبات الكحولية والمخدرات ومختلف المؤثرات العقلية ومنع استعمال الهاتف النقال أثناء السياقة واستعمال حزام الأمان إجباري وغيرها وما إلى ذلك، وللتقليل من حوادث المرور فإنّنا نبدي مجموعة من التوصيات والاقتراحات التي نوجزها على النحو الآتي:

- القيام بالعديد من الحملات التحسيسية وإشراك المجتمع المدني وذلك ببيان مخاطر الإفراط في السرعة وضرورة احترام قانون المرور ونشر في كافة أفراد المجتمع الثقافة المرورية، وتكثيف الدروس والمواعظ المختلفة بالمساجد والمدارس والجامعات قصد التقليل من حوادث المرور والالتزام بقانون المرور وعدم التهور أثناء السياقة واحترام الآخرين.

- محاولة الاستفادة من تجارب الدول الأجنبية في مجال الوقاية من حوادث المرور.

- صيانة مختلف الطرق سواء الطرق الوطنية و الولائية والبلدية والعمل على تعميم استخدام تقنيات المراقبة المرورية مثل الرادارات والكاميرات على كافة الطرق التي تكون فيها حوادث المرور.

- العمل على تعميم وضع الإشارات الضوئية في مختلف المدن.

قائمة المصادر و المراجع

أولا : النصوص القانونية .

*النصوص التشريعية.

- القانون رقم 01-14 المؤرخ في 19 غشت 2001 المتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق و سلامتها و أمنها المعدّل والمتمم .

2- القانون رقم 04-16 المؤرخ في 10نوفمبر 2004 يعدّل و يتمم القانون رقم 01-14 المؤرخ في 19 غشت 2001 المتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها.

3-الأمر رقم 09-03 المؤرخ في 22 يوليو 2009 يعدّل و يتمم القانون رقم 01-14 المؤرخ في 19 غشت 2001 المتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق و سلامتها.

4- القانون 17-05 المؤرخ في 16فبراير 2017 يعدّل و يتمم القانون 01-14 المؤرخ في 19 غشت 2001 المتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق و سلامتها و أمنها المعدّل و المتمم.

***النصوص التنظيمية:**

1- المرسوم التنفيذي رقم 03-223 المؤرخ في 15 يونيو 2003 المتعلق بتنظيم المراقبة التقنية للسيارات وكيفيات ممارستها ، المعدّل و المتمم.

2- المرسوم التنفيذي رقم 11-376 الذي يعدّل و يتمم المرسوم التنفيذي رقم :04-381 الموافق لـ : 28 نوفمبر 2004 الذي يحدد قواعد حركة المرور عبر الطرق .

ثانيا : المقالات و المجلات:

- أحمد دردیش ، عبد المنعم شريط ، واقع حوادث المرور في الجزائر ، مجلة العلوم الإنسانية ، العدد السابع الجزء (02) جوان 2017.

- ابتسام بلقواس، وفاء بلقواس، نظم النقل الذكية كاستراتيجية للتقليل من حوادث المرور ، دراسة في تجارب بعض الدول العربية والأجنبية، مجلة الباحث الدراسات الأكاديمية، المجلد 06، العدد 03 ، سنة 2019 (عددخاص بأشغال الملتقى الوطني حوادث الطرقات واقع مآسي ومعاناة، قراءة في واقع الظاهرة، التداعيات والحلول) .

- الطيب بوحالة، نظام رخصة السياقة بالتنقيط، مجلة الباحث الدراسات الأكاديمية، المجلد 06، العدد 03، سنة 2019. (عدد خاص بأشغال الملتقى الوطني، حول حوادث الطرقات واقع، مآسي و معاناة - قراءة في واقع التظاهرة - التداعيات و الحلول -.

- رحيمة حوالف، التكاليف الاقتصادية و الاجتماعية لحوادث المرور بالجزائر ، مجلة الباحث العدد ، 11 لسنة 2012 .

- سماح محمدي، بسمة فوغالي، التخطيط الاستراتيجي للوقاية من حوادث المرور، مجلة الباحث للدراسات الأكاديمية، المجلد 06، العدد 03، السنة 2019 (عدد خاص بأشغال الملتقى الوطني، حول حوادث الطرقات واقع مآسي و معاناة - قراءة في واقع التظاهرة - التداعيات و الحلول-).

- سفيان عرشوش، ظروف التشديد والتخفيف للعقوبة في الجريمة المرورية، مجلة الباحث للدراسات الأكاديمية المجلد 06، العدد 03، السنة 2019 (عدد خاص بأشغال الملتقى الوطني، حول حوادث الطرقات واقع ، مآسي و معاناة - قراءة في واقع التظاهرة - التداعيات و الحلول-).

- صبيحة نعمة ضهد، دراسة استطلاعية حول ظاهرة الحوادث المرورية في محافظة ذي قار، الأسباب و الحلول ، مجلة كلية التربية الأساسية للعلوم التربوية و الإنسانية - جامعة بابل ، العدد 20 نيسان 2015 .

-سعيدة لعموري، الوقاية من حوادث في التشريع الجزائري، مجلة الاجتهاد القضائي، العدد الخامس عشر، سبتمبر 2017.

- وليد حدادي، المشكلة المرورية في الجزائر ... الأسباب و سبل الوقاية، مجلة العلوم الإنسانية، جامعة محمد خيضر، بسكرة، العدد 50، 2018/12 .

ثالثا : مذكرات التخرج

01- أطروحة الدكتوراه .

- بن عباس فتيحة، دور الإعلام في التوعية و الوقاية من حوادث المرور في الجزائر : مقارنة بين المناطق الريفية والمناطق الحضرية (دراسة وصفية استطلاعية) ، أطروحة لنيل شهادة الدكتوراه في علوم الإعلام و الاتصال، قسم علوم الإعلام والاتصال كلية العلوم السياسية والإعلام، جامعة الجزائر 3، السنة الدراسية: 2012/2011،

02- مذكرات الماجستير

- بن الشيخ عياش، المسؤولية الاجتماعية و علاقتها بسلوك المخاطرة لدى السائقين ، دراسة ميدانية على عينة من السائقين بالجزائر العاصمة، مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماجستير علم النفس تنظيم وعمل، قسم علم النفس وعلوم التربية والأرطوفونيا، كلية العلوم الإنسانية والاجتماعية، جامعة الجزائر، السنة الجامعية: 2008-2007 .

- تباني عبير، الحملات الإذاعية الخاصة بالتوعية المرورية في الجزائر، دراسة ميدانية على عينة من جمهور السائقين بولاية سطيف، دراسة ميدانية على عينة من السائقين بولاية سطيف، مذكرة مكملة لنيل شهادة الماجستير في علوم الإعلام والاتصال، تخصص: وسائل الإعلام والمجتمع كلية العلوم الاجتماعية و الإنسانية، جامعة محمد خيضر بسكرة، السنة الجامعية: 2012/2011.

- عبد الرحمان بن عبد الله الربيعة، الأحكام الموضوعية والإجرائية في نظام المرور السعودي(دراسة تحليلية تطبيقية) بحث مقدم استكمالا لمتطلبات الحصول على درجة الماجستير في العدالة الجنائية، قسم العدالة الجنائية، كلية الدراسات العليا، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، 2005.

رابعا: مواقع الإنترنت

- موقع الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية https://www.joradp.dz/HAR/Index.htm تاريخ الدخول : 2022/08/05

- موقع المديرية العامة للأمن الوطني الموقع الالكتروني : https://www.dgsn.dz- الجزائرية - تاريخ الدخول : 2022/08/23 .