تاريخ الإرسال 2021/9/28 تاريخ القبول 2021/10/21 تاريخ النشر 2021/12/1

حوادث المرور و تأثيرها على الأشخاص–دراسة سوسيوقانونية–

د.يعقوبي فتيحة

جامعة وهران–1

Traffic accidents and their impact on people-a socio-legal study.

Fatiha Yagoubi

Oran University

maghribidoctorat@gmail.com

الملخـــص:

تعد حوادث المرور من أهم المشكلات التي تواجه كافة دول العالم، المتقدمة والمتخلفة في وقتنا الحالي، ولا ريب أن ينجم عن هذه الحوادث الكثير من الأضرار التي تلحق بالأشخاص والممتلكات العامة والخاصة، وحدوث الإصابات البليغة التي تحدث بالأفراد والتي في أبسطها للإعاقة المستديمة.

ولا جدال، أن الخسائر التي تسببها حوادث السيارات و المركبات، خاصة الثقيلة منها، تكون أكبر من التي تحدثها الجرائم الأخرى، حيث تشير الإحصائيات لسنة 2010، إلى أن حوادث المرور تأتي في المرتبة الثالثة في العالم، كسبب للوفاة بعض أمراض السرطان، والجرعات الزائدة للمخدرات.

الكلمات المفتاحية:حوادث المرور–الآثار الاجتماعية–الإنسان –الخسائر.

Sommaire:

Les accidents de la circulation sont l'un des problèmes les plus importantsde tous les pays du monde, développés et sous-développés à notre époque, et ilest indéniable que ces incidents causent de graves dommages aux personnes etaux biens publics et privés. Développement durable.

Il ne fait aucun doute que les pertes causées par les accidents de voitures etde

véhicules, en particulier les lourdes, sont plus importantes que celles causées par d'autres crimes.

Les statistiques de 2010 indiquent que les accidents de la circulation arrivent au troisième rang mondial des causes de décès, Excès de drogue.

Mots-clés: accidents de la circulation-effets sociaux-pertes-humaine.

مقدمة:

لا ريب أن تعتبر الحوادث المرورية من أهم المشاكل التي عرفتها الإنسانية، خاصة في العصر الحديث ، و نظرا لخطورتها أضحت تحتل مكانة هامة عند الجهات الرسمية، أين لاقت اهتماما متميزا في الوطن العربي ، و الجزائر على غرار الدول العربية اهتمت بهذا الموضوع على الصعيدين الرسمي و الأكاديمي ، و ذوي الاختصاص.

و قد أثرت حوادث المرور بشكل سلبي على المجتمع الجزائري ، حيث تفاقمت بشكل كبير نتيجة لتطور و اتساع حجم شبكات الطرق الداخلية و الخارجية ، خاصة مشروع القرن كما لقبه السياسيون – الطريق السيار شرق غرب–.

دونما إغفال الأثر الاجتماعي السلبي لها ،المتمثل دوما في الخسائر البشرية (الوفاة– الإعاقة)، و كذلك الخسائر المادية الكبيرة جدا.

و بالتالي، و من خلال ما سبق يمكن طرح التساؤل التالي: **ما مدى تأثير حوادث المرور سلبا من الناحية الاجتماعية؟ و ما هي الآليات القانونية و الاجتماعية الكفيلة للحد من هذه الظاهرة؟.**

و لمعالجة هذا التساؤل ،ارتأينا تقسيم المقال إلى مبحثين: المبحث الأول المعنون بالإطار المفاهيمي لحوادث المرور، الذي من خلاله يتم التطرق إلى مجموعة من المفاهيم الأولية، و بخصوص المبحث الثاني المعنون بالآثار الاجتماعية لحوادث المرور ، الذي من خلاله يتم التطرق لمفهوم هذه الآثار و كذا الآليات القانونية الكفيلة للحد من هذه الظاهرة.

المبحـــث الأول: الإطار المفاهـــيمي لحوادث المرور.

لا ريب، أن يعتبر الحادث المروري من أهم المواضيع المعاصرة، التي اهتم بها الفقه و القانون، و بالتالي لا بد من تحديد إطار مفاهيمي لحوادث المرور و هذا سنبينه في المطلب الأول المعنون بمدخل مفاهيمي ، و في المطلب الثانـــي سنخصصه ل:

المطلـــــــب الأول: مدخل مفاهيمي لحوادث المرور:

من خلال هذا المطلب ، سنبين مجموعة من المفاهيم اللغوية و الاصطلاحية، ذات الصلة بموضوع مداخلتنا.

الفرع الأول : مفهوم الطريق

للطريق معنيين، معنى لغوي و أخر اصطلاحي.

أولا: المدلول اللغوي للطريق :

الطريق: ج أطرق و طرق و أطر قاء و أطرقة ،و يجمع :طرائق ، و كل أحدورة من الأرض ، و الخط في الشيء .[1]

ثانيا: المعنى الاصطلاحي للطريق:

سنتطرق من خلال هذه النقطة إلى مدلول و ماهية الطريق عند الفقهاء ، و كذلك مدلوله و تعريفه في القانون الجزائري.

أ- في الفقه:

لقد تعددت تعاريف الطريق في الفقه، و بالتالي سنحاول ذكر البعض منها على سبيل المثال لا الحصر ، فيعرف:"السطح الكلي المعد للمرور العام للكافة من مشاة و حيوانات و مركبات"[2]، و هناك تعريف أخر :"ما جعل عند إحياء البلد أو قبله ، طريقا أو وقفه المالك و لو بغير إحياء"[3].

ب– في القانون الجزائري:

لم يغفل المشرع الجزائري، عن تعريف الطريق في قانون المرور رقم 09-03 المعدل و المتمم في المادة الثالثة منه، حيث عرفه بأنه:"كل مسلك عمومي مفتوح لحركة مرور المركبات".[4]

و بالتالي، فالطريق هو مسلك عمومي، و ليس خاصا، وجد لمرور المركبات، و هو ما يمكن أن ينطبق على كل الطرق التي قد يستعملها المشاة أكثر من الراكبين[5].

و تتفرع الطرق إقليميا إلى طرق وطنية ، ولائية و بلدية أيضا ، و كذلك حسب الواقع المعاش فإن الطرق ، خاصة البلدية منها التي تسير من طرف المجالس الشعبية البلدية ، بالتنسيق مع مديرية الأشغال العمومية ، توجد في شكل معبد بالإسفلت ، و هناك الكثير منها في شكل غير معبد أي ترابي .

الفرع الثانـــــــي: مفهوم حوادث المرور:

و لحادث المرور، معنى لغوي و أخر اصطلاحي فقهي.

أولا : المدلول اللغوي لحوادث المرور:[6]

لا ريب أن ، عبارة حوادث المرور تتكون من لفظين، و بالتالي من الاستحالة تبيان مؤداها اللغوي إلا بعد تحديد المعنى اللغوي لكل لفظ على حدى.

***الحادث:** حدث الشيء حدوثا و حداثة، نقيض قدم، و الحادث ما يجد و يحدث و – ضد القديم،ج حوادث.

الحادثة: مؤنثة الحادث و – النائبة.

***المرور**:مر الأمر أو فلان –مرا و مرورا و ممرا جاز و ذهب و مضي، و يقال:مر فلانا و مر به، و مر عليه:جاز عليه.

ثانـــــيا: المدلول الفقهي لحوادث المرور :

عرف منتدى الجزائرية للحقوق و القانون حوادث المرور ب:"كل واقعة ينجم عنها وفاة أو إصابة أو خسارة في الممتلكات بدون قصد سابق، و بسبب المركبات أو حمولتها أثناء حركتها، و يدخل في ذلك الاحتراق أثناء حركة المركبة على الطريق العام "[7].

و هناك تعريف آخر للحوادث المرورية:"جميع الحوادث التي تنتج عنها أضرار مادية أو جسمية من جراء استعمال المركبة"، و هو يعرف حوادث المرور بالآثار الناجمة عن استعمال المركبات .

و من خلال التعريفين السابقين، فإننا نرجح تعريف المنتدى لحوادث المرور.

المطلـــــــب الثاني:مسببات حوادث المرور وآليات تنظيم أمن الطرقات:

سنعالج من خلال هذا المطلب، ما هي مسببات الحوادث المرورية بصفة عامة، ثم سنبين ما نوع الآليات الكفيلة بتنظيم أمن الطريق في الجزائر.

الفـــــــرع الأول: مسببات حوادث الـــــــمرور:

يعتبر الإنسان عنصرا أساسيا في حوادث المرور،ليس فقط بالنظر له من زاوية قد يكون جانيا أم مجنيا عليه،بل يتجاوز الأمر ذلك إلى التأكيد على العنصر البشري و مدى مساهمته المباشرة في تشكيل العناصر الأخرى المكونة للحادث المروري [8]، و هي : السيارة، أو المركبة بصفة عامة مهما اختلف نوعها ، و كذا وقوع الحادث في الطريق، و بالتالي أمكننا القول أن عناصر الحادث المروري ثلاث:الإنسان ، المرطبة و محل وقوع الحادث و هو الطريق.

و يسبب الإنسان باعتباره السائق الحادث إما لأسباب بيولوجية مثل هبوط نسبة السكر في الدم، أو الإغماء المفاجئ، أو نقص النظر، تأثير المخدر التعب و الإرهاق، و كذلك هناك أسباب سيكولوجية مرتبطة بشخص الإنسان السائق، مثل شدة توتره، القلق، النرفزة والغضب.

وقد يرتبط الحادث، لأمور ذات ارتباط بمهارة السائق أو ضعف نسبة المهارة ومن أمثلتها التوقف المفاجئ، إطفاء الأضواء في الليل، الرجوع للخلف، قطع الإشارة الضوئية، الخروج من طريق فرعي إلى طريق رئيسي، السرعة الفائقة، وهذا الأمر مرتبط بكيفية تحصله على رخصة سياقة المركبة، ولو افترضنا أن نوع المركبة عبارة عن دراجة

نارية، مسببة في وقوع الحادث، فالواقع العملي يثبت أن سائقها لا يملك رخصة سياقة خاصة بالدراجات النارية إلا نادرا.

وبغض النظر عن هذه الأسباب، فقد يقع الحادث نتيجة ظروف استثنائية قاهرة، أدت إلى وقوع الحادث.[9]

هذا بالنسبة للإنسان، متى ما كان سائقا للمركبة أو السيارة، ولكن قد نجد أن الإنسان غير السائق للمركبة مسببا للحادث المروري، ومن أهمها العبور المفاجئ خاصة في الطرق السريعة، مما يسبب حوادث كارثية، ومن أهم الأسباب عدم مرور المارة في الممرات الخاصة بها، وعدم احترام إشارات المرور .

كما يعتبر لعب الأطفال في الطريق، خاصة لعبهم لكرة القدم، إلى وقوع حوادث المرور بدرجة عالية، مما يؤدي إلى إزهاق أرواح الكثير من الأطفال .

الفرع الثاني:كيفية تسيير و تنظيم أمن الطريق في الجزائر:

لا ريب أن عملية التسيير وضمان أمن الطرق في الدولة الجزائرية، مرتبط بهيكل إداري مركزي، وتتمثل هذه الهياكل الإدارية في [10]:

أولا: وزارة النقل:

بغض النظر عن تسمية الوزارة المكلفة بالنقل، التي يتم تعديل وتغيير تسميتها بين الحين والآخر، فتتميز هذه الوزارة بوجود مديريتين مكلفتين بأمن الطرقات، تتمثلان في مديرية النقل البري ومديرية النقل الحضري وحركة المرور، ومن أهم مهامهما إعداد قانون المرور –تنظيم امتحانات السياقة.

ثانيا: وزارة الأشغال العمومية:

تمثلها مديرية الطرق حيث أنها مكلفة بتطوير الطريق، وكذلك توجد مديرية استغلال وصيانة الطرق، تتكفل بمسائل الصيانة واستغلال الطريق.

لهاتين الوزارتين مديريات لامركزية متواجدة على مستوى ولايات الوطن حيث تقوم بهذه المهام.

ثالثا: الدرك الوطني:

من أهم مهامه تنظيم عملية المرور، والتوجه أيضا لأماكن وقوع الحوادث المرورية والتحقيق فيها

وكذا تسجيل الإحصائيات المتعلقة بهذه الحوادث، التي من خلالها يمكن تعديل القوانين المتعلقة بالمرور وكذا إعادة النظر في كيفية استخراج رخص السياقة.

رابعا: المديرية العامة للأمن الوطني:

وتتضمن ثلاثة مكاتب :

أ-مكتب حركة المرور

ب-مكتب الوقاية لترقية التقنيات التحسيسية لمختلف مستعملي شبكات الطرق الوطنية بمختلف أنواعها.

ج-المكتب التقني لجمع و معالجة و استغلال المعطيات المتعلقة بحوادث المرور.

خامسا: المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق:

عبارة عن هيئة مهمتها إعداد الدراسات التي لها صلة وعلاقة بتنظيم عملية المرور، والوقاية من الحوادث المرورية، وكذا تطوير الإعلام والتربية المرورية والبحوث التطبيقية.

المبحث الثانـــــــي: الآثار الاجتماعيـــــــــة لحوادث المرور

أثبتت الدراسات الإحصائية في العلم، عن ارتفاع نسبة حوادث المرور في الدول المختلفة، حيث أصبحت الجزائر تحتل الصدارة في الوطن العربي من حيث ارتفاع النسبة، أين تحث غالبا أمام أعيننا أو مسامعنا كل يوم وكل ساعة[11] بل لا نخطئ إن قلنا ربما كل دقيقة أو عشر دقائق، ولا تقتصر خطورتها على تزايدها الرهيب والمخيف، بل الأثر المترتب عليها لاسيما في الجانب الاجتماعي خاصة إذا كان المضرور هو عبارة عن رب أسرة يعيلها، فماذا يحل بهذه الأسرة بعد فقد معيلها ومصـــــــدر رزقها، حينئذ سنتناول من خلال هذا المبحث، ماهية الآثار الاجتماعية لحوادث المرور، وبخصوص المطلب الثاني تبيان الآليات القانونية الكفيلة بالحد من هذه الظاهرة.

المطلب الأول : مفهوم الآثار الاجتماعية لحوادث المرور:

لحوادث المرور مجموعة من الآثار الاجتماعية.

الفرع الأول:المقصود بالآثار الاجتماعية لحوادث المرور:

المقصود بالآثار الاجتماعية لحوادث المرور، تأثير الحوادث على كيان الفرد والأسرة والمجتمع وتعد حوادث المرور من أكبر العوامل والأسباب المؤدية لتفكك الأسرة، وضعف تربية الأبنـــــــاء وانحراف بعضهم، وكذا الأضرار اللاحقة بالمجتمع، نتيجة فقده لفرد منتج ومساهم في تنميته وتطويره ضف إلى ذلك تلك الأموال الباهظة التي تخسرها الدولة في معالجة ضحايا الحوادث المرورية .

وتشير الدراسات إلى أن مراعاة سائق المركبة لأنظمة المرور وقانون المرور، وتعليمات السير في العالم العربي وخاصة الجزائر، متدني جدا مقارنة بالدول المتقدمة، مما يعطي انطباعا أن هناك خلل ما إما في السائق نتيجة لضعف تكوينه في قانون المرور، لأنه غالبا ما تمنح للسائق رخصة سياقـــة بطريقة سهلة مقابل مبالغ مالية كبيرة دونما تدرجه على سلم التكوين والتعليم المروري .

أو أن هذه الأنظمة والقوانين لا تخضع للتقييم المستمر الدوري، عن طريق إجراء الدراسات القبلية والبعدية، أو عدم فعالية الآليات الكفيلة بتطبيق قانون المرور أو انعدامها أصلا، وكذا الاستفادة من الإحصائيات الدورية التي يقدمها الدرك الوطني، وكذا المديرية العامة للأمن الوطني.

و الحديث عن الآثار الاجتماعية لحوادث المرور لا يكون إلا بعد وقوعها ، فنتيجة لكثرة الحوادث المرورية في الجزائر أين أصبحت تحتل الصدارة في الوطن العربي ، فهناك عدد كبير جدا من الضحايا و المعاقين و الموتى في الأسر ، و تعدى الأمر الشخص المسبب لهذا النوع من الحوادث فلم يعد مقتصرا على سائق السيارة ،بل تعداه ليصل لسائق الدراجة النارية المتهور حيث لا يراعي أدنى شروط السلامة المرورية .

وبالتالي، التسبب في الألم والمأساة للعديد من الأسر، بفقدها لأحد أفرادها أو ولوجه لعالم الإعاقة المظلم، الذي لا تتكفل به الدولة بصورة حسنة، و ما نؤكد به كلامنا المنحة الممنوحة للمعاق التي تقدر بأربعة ألاف دينار جزائري، مما يؤثر على المجتمع بصورة سلبية حيث يفقد فردا منتجا ومساهما في تنمية المجتمع وتطوره، والتأثير السلبي على الدولة في التكفل الصحي بالضحية من خلال دفع فاتورة

باهظة لتوفير الرعاية الصحية له، ولكن الواقع ينفي هذا الكلام حيث أن الجزائر لا توفر الرعاية الصحية في المستشفيات ودور التطبيب لضحايا الحادث المروري نتيجة ضعف الخدمة الصحية الموفرة لها، ونقص اليد الطبية المتخصصة في هذا المجال، وكذا ضعف الرعاية النفسية حتى يتمكن من الخروج من أزمة الحادث.

و تعد الضغوط الحادة المصاحبة للصدمات النفسية ومنها الحوادث الناتجة عن السيارات في حدوث خلل في التركيبة الكيميائية لمخ المصاب، و بالتالي التأثير على الحالة الفيزيولوجية للمصاب، تعرف بما يسمى الاضطرابات و الضغوط الصدمية[12]، حيث أنها لا تقتصر على مرتكب الحادث بل تمتد إلى مرافقيه و أسرهم جميعا ، و حتى الشهود على الحادث مما يظهر لنا مدى أهمية توفير الرعاية النفسية اللازمة .

وتعرف الأحداث الصدمية، بالأحداث العنيفة التي يعجز الإنسان عن التغلب عليها، حيث ترتبط بالحادث المروري الناتج عنه الخسارة المادية والمعنوية، كالموت وخسارة المركبة، وإن كنا نعارض فكرة خسارة المركبة، طالما أن هناك تأمين عليها، ولكن الطامة الكبرى عند فقد الشخص في الحادث المروري الذي يصعب ومن الاستحالة بمكان تعويضه.

وتظهر الأعراض الصدمية غالبا، بعد مرور ثلاثة أشهر اللاحقة على وقوع حادث المرور ومن أهمها:

* الآلام الجسدية، مثل الصداع النصفي و الكلي، آلام في الجهاز الهضمي والجهاز التنفسي.

* الشعور بالاكتئاب الحاد والشعور بالذنب.

* القلق، التوتر، الكوابيس، أحلام اليقظة المرعبة ،الخوف، الوسواس القهري ،الخجل، العجز .

الفرع الثاني: العوامل المساعدة على ظهور الأعراض الصدمية:

و من أهم هذه العوامل[13]:

أولا: أحداث يقع فيها المصاب تكون مشابهة لما حدث له من الماضي.

ثانيا:ظهور أشخاص بعد الحادث، يذكرون الضحية بما وقع له مما يسبب له صدمة نفسية حادة.

ثالثا:الأعمال الفنية المشابهة، التي تحاكي ما وقع له أثناء الحادث.

رابعا: و أخطرها الإعاقة الدائمة الملازمة له كفقده لأحد أعضائه.

و يفسر المختصون النفسانيون، أنه من الممكن أن يتعرض الفرد المتـــــــــــعرض للإصابة بهذه الاضطرابات الصدمية ، من سن الطفولة إلى غاية سن الشيخوخة و حدتها مرتبطة بمجموعة من العوامل الاجتماعية و الثقافية و المادية .

المطلب الثاني: الآليات القانونية للحد من تبعات حوادث المرور الاجتماعية:

كما رأينا سابقا، أن حادث المرور ليس بالضرورة وقوعه من طرف السائق، بل قد تتخلله،أسباب خارجة عن إرادة السائق مما يوقع الحادث ،كأن تكون قوة قاهرة مثل الريح العاتية،اعتراض حيوان ما الطريق[14]، و خاصة الطريق السيار لأنه موجود في وسط أراضي الفلاحة ، و الغابات التي تتميز بوجود حيوانات نادرة ، و نتيجة لهذه الحوادث فقد ينجر عليها الكثير من التبعات الجزائية و المدنية نتيجة لقيام المسؤولية المدنية و الجزائية ، التي لا تعنينا في هذا المقام.

و ينشأ عنها أثار اجتماعية كثيرة ، ذات تأثير على الفرد و المجتمع ، و بالتالي لابد من وضع آليات قانونية و اجتماعية للحد من حدة مخاطر حوادث المرور.

إن حوادث المرور من المسائل الخطيرة، ولها ضرر جسيم على سلامة وأمن المجتمع لأنها تجتمع فيها العديد من حالات الضرر، وغالبا يتعرض لها الأشخاص لمخاطر اجتماعية، وللحد من هذه الظاهرة وجب إيجاد آليات كفيلة، لذا سنتحدث في هذا المطلب عن دور المؤسسات الاجتماعية ودور الوازع الديني في محاولة الحد من الظاهرة أو الإنقاص منها. .

الفرع الأول:دور الجمعيات والمؤسسات الاجتماعية:

لا ريب في أن الجمعيات والمؤسسات الاجتماعية تعتبر من الهيئات المتميزة في التوعية بخطورة الحادث المروري بصفة عامة. ولا طالما اعتبرت المؤسسات الاجتماعية ذات الأهمية الكبيرة في ترسيخ القيم وتنمية الوعي لدى أفراد المجتمع وكذلك تطوير الحس المدني، وبالتالي تكريس أهم آلية لحماية المجتمع من الاعتداءات والأخطار التي تمسهم، من جراء الحوادث،وتساهم الجمعيات في تعديل القوانين والتشريعات وذلك من أجل إيجاد آليات هادفة للحماية والحد من مخاطر حوادث المرور، وتتنوع الجمعيات إلى مؤسسات ذات طابع ديني، وذات طابع ثقافي أين تقوم بنشر التوعية وإشباع حاجيات الأفراد وتنمية قدراتهم وبالتالي محاولة وضع حد للحوادث، ويكون

لها ذلك من خلال الحملات التحسيسية المرورية، وكذا توعية الأفراد والمجتمع بأخر تعديلات قوانين المرور الجزائرية، ومدى إحاطة المشرع الجزائري بمخاطر الحوادث من خلال إيجاد وسائل الردع للتخفيف منها، وكذا العقوبات الجزائية المترتبة عليها .

وكذا لما لها من دور في تبيان الأثر الاجتماعي الخطير المترتب على حادث المرور، المتمثل في الوفاة والإعاقة المستديمة.

ولا يقتصر الأمر عند هذا الحد فقط،بل تقوم هذه المؤسسات ذات الطابع الاجتماعي الخيري، بمساعدة أسر الضحايا من خلال تقديم الإعانات المادية ، من أجل التخفيف من مآسيهم، في حالة وفاة أحد أفرادها، و إذا ما انجر على حادث المرور الإعاقة نتيجة لبتر أحد أعضاء جسد الضحية سواء كان السائق أو أحد مرافقيه، أو أحد المارة، فهنا يتم مساعدتهم بالأعضاء الصناعية.

الفرع الثاني: دور الوازع الديني في نشر التوعية:

لاشك أن أعظم رسالة سماوية نزلت على البشرية المتمثلة في الإسلام، من أهم الديانات السماوية التي عالج تجميع المواضيع في المجتمع المسلم، وطالما أن حوادث المرور مرتبطة بأحد الكليات الخمس وهي حفظ النفس، فقد اهتم الإسلام بحفظها وتبيان المقاصد الشرعية للحياة، ولم تقتصر الشريعة الإسلامية عند معالجتها لهذا الموضوع بالاقتصار على التجريم والعقاب بل ذهبت إلى أبعد من ذلك أين اهتمت بالتربية والإصلاح، وتعتبر مؤسسة المسجد، المؤسسة الوقفية الثابتة على مر الأزمان، لدورها البارز في نشر التوعية والإرشاد، مما أدى رسالته على أكمل وجه، ويجسد هذا الدور من خلال التحسيس بمخاطر حادث المرور، وتبيان آداب المرور من التزام للوقار والسكينة مصداقا لقول الله تعالى:"**واقصد في مشيك**"[15]،وكذا كف الأذى عن الناس مهما كان نوعه، واحترام الطريق وإعطائه حقه وإماطة الأذى عنه، وإبراز المخاطر الاجتماعية الناشئة عن حوادث المرور، التي تؤدي إلى هدم الأسرة وفقدها لمعيلها وكذا بتر المجتمع المسلم من أداة منتجة تساهم في تطويره.

الفرع الثالث:دور المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرقات[16]:

يحظى هذا الأخير بأهمية كبيرة وبالغة، في الحد من مخاطر الطريق والإنقاص من حجم حوادثه، عن طريق الإعلام والتربية في المدارس، وكذا تقديم الأبحاث المختصة بالوقاية من حوادث المرور [17]، وكذا التنسيق مع مختلف الوزارات والقطاعات الأخرى، كوزارة الصحة، والتربية والاتصال، ويكون التنسيق مع وزارة الاتصال مثلا من خلال الرسائل النصية التحسيسية لحوادث المرور المرسلة عبر شبكات اتصال الهاتف المحمول الوطنية (أوريدو، موبليس،جيزي)، إضافة لمختلف جمعيات المجتمع المدني، وحتى المساجد.

الخاتـــمة:

عندئذ أمكننا القول أن من اجل تفعيل الآليات القانونية للحد من المظاهر والآثار الاجتماعية الناتجة عن حوادث المرور وجب التنسيق بين الآليات الثلاثة: مؤسسات المجتمع المدني والمسجد وكذا المركز الوطني للوقاية

والأمن عبر الطرقات،لأن وسائل الردع التي جاء بها قانون المرور غير كافية، وبهذا نخلص إلى مجموعة من النتائج والتوصيات:

***النتائـــــــــج:**

– تعتبر حوادث المرور من أخطر الأسباب المؤدية إلى الوفاة والإعاقة،والتي تؤثر بدورها على الكيان المجتمعي وحتى على اقتصاد الدولة، نظر لاستهدافها العنصر البشري المكون الأساسي والرئيسي لعملية التنمية في أي مجتمع.

–التكلفة الباهظة التي تدفعها الدولة لمعالجة الضحية .

– يعتبر الإنسان العنصر الأساسي في ارتكاب حوادث المرور.

– الرعاية الصحية والنفسية الضعيفة الممنوحة للضحية من الحادث المروري بسبب ضعف الهياكل الصحية في الدولة.

– تسبب حوادث المرور الكثير من الأمراض العضوية والنفسية والعصبية الخطيرة.

التوصيـــــــات:

*ضرورة تدريس مقياس أمن الطرقات وحوادث المرور في المناهج التدريسية والتعليمية، خاصة في المستوى الابتدائي والمتوسط.

*إعادة النظر في كيفية الحصول على رخص السياقة .

*الاستفادة من الإحصائيات المقدمة من طرف مصالح الأمن الوطني والدرك الوطني من اجل وضع آليات قانونية ردعية للحد من مخاطر حوادث المرور أو إرهاب الطرقات عند تعديل قانون المرور الجزائري.

*ضرورة الوقوف مع الضحية المعاق عن طريق توفير الرعاية النفسية اللازمة والصحية من خلال توفير الأعضاء الاصطناعية ومساعدته للولوج مجددا في المجتمع، وكذا تقديم الإعانة المادية والنفسي لأسرة الفقيد.

*إعادة النظر في منحة المعاق المقدرة ب أربعة ألاف دينار جزائري 4000 لأنها لا تفي حاجيات الضحية من مأكل و دواء.

العمل على التنسيق بين الآليات الثلاثة السابق ذكرها لتحقيق التوعية المثلى من مخاطر المرور من الناحية الاجتماعية

*ضرورة عقد لقاءات وملتقيات لتناول هذه المسالة ودعوة المختصين الاجتماعيين.

*احترام قانون المرور، لان الكلفة المدفوعة باهظة جدا.

*إعادة النظر في الرخص الممنوحة لشركات تركيب السيارات في الجزائر، لأن السيارات المركبة محليا تفتقد للسلامة المرورية وشروط الأمان مقارنة بالسيارات المستوردة من الخارج.

* التوعية ثم التوعية عن طريق استخدام وسائل الإعلام، من إذاعة وتلفزيون من خلال وضع برامج تهتم بهذا الموضوع.

قائمة المراجع:

1- الفيروز أبادي مجد الدين محمد بن يعقوب،تحقيق: مكتب تحقيق التراث في مؤسسة الرسالة،الطبعة الثالثة،سنة 2009، دمشق، مؤسسة الرسالة،.

2- الغزالي أحمد بخيت،ضمان عثرات الطريق في الفقه الإسلامي والقوانين الوضعية – دراسة مقارنة-، رسالة دكتوراه، جامعة الأزهر، كلية الشريعة والقانون، السنة الجامعية 1996.

3- الرملي شمس الدين محمد بن أبي العباس أحمد بن حمزة بن شهاب الدين،نهاية المحتاج إلى شرح المنهاج، الجزء الرابع، بدون رقم طبعة،سنة 1976، القاهرة .

4-الأمر رقم 09-03 المؤرخ في 22-07-2009 المتعلق بقانون المرور.

5-شويمت عمار،أحكام حوادث المرور والآثار المترتبة عليها في الشريعة الإسلامية، شهادة ماجستير،جامعة باتنة، كلية العلوم الاجتماعية والإنسانية والعلوم الإسلامية،السنة الجامعية 2010-2011.

6-مجمع اللغة العربية، المعجم الوسيط،إشراف:شوقيضيف،الطبعةالرابعة،سنة 2004،القاهرة، مكتبة الشروق الدولية.

7- الموقع الالكتروني: www.forum.law-dz.com

8-سيد عباس علي،حوادث المرور بمصر (المتغيرات المؤثرة في حوادث المرور بمصر- الإنسان، المكان الزمان)،مقال منشور في مجلة العلوم،العدد رقم 37، مارس 2009، القاهرة.

9- محمودي فطيمة،المسؤولية المدنية عن حوادث المرور،أطروحة دكتوراه، جامعة وهران، كلية الحقوق والعلوم السياسية، السنة الجامعية،2010-2011.

10- الحميدان عايد علي،الآثار الاجتماعية للحوادث المرورية، مقال مشارك به في مؤتمر التعليم والسلامة المرورية، مركز الدراسات والبحوث، الرياض، سنة 2006.

11- الزحيليوهبة،موسوعة الفقه الإسلامي والقضايا المعاصرة،الجزء 13،بدون رقم طبعة،سنة 2012،دمشق،دار الفكر.

12- غنيم عثمان محمد،الكلفة الاجتماعية والمادية لحوادث المرور في محافظات المملكة الأردنية الهاشمية،مقال منشور في مجلة جامعة دمشق، العدد رقم 26، سنة 2010،دمشق.

الهوامـــش:

1-مجد الدين محمد بن يعقوب الفيروز أبادي،تحقيق: مكتب تحقيق التراث في مؤسسة الرسالة،الطبعة الثالثة،سنة 2009، دمشق، مؤسسة الرسالة،ص.903.

2-أحمد بخيت الغزالي،ضمان عثرات الطريق في الفقه الإسلامي والقوانين الوضعية – دراسة مقارنة-، رسالة دكتوراه، جامعة الأزهر، كلية الشريعة والقانون، السنة الجامعية 1996، ص.37.

3-شمس الدين محمد بن أبي العباس أحمد بن حمزة بن شهاب الدين الرملي،نهاية المحتاج إلى شرح المنهاج، الجزء الرابع، بدون رقم طبعة،سنة 1976، القاهرة،ص.384.

4-الأمر رقم 09-03 المؤرخ في 22-07-2009 المتعلق بقانون المرور

5-عمار شويمت،أحكام حوادث المرور والآثار المترتبة عليها في الشريعة الإسلامية، شهادة ماجستير،جامعة باتنة، كلية العلوم الاجتماعية والإنسانية والعلوم الإسلامية،السنة الجامعية 2010-2011،ص.06.

6-مجمع اللغة العربية، المعجم الوسيط،إشراف:شوقيضيف،الطبعةالرابعة،سنة 2004،القاهرة، مكتبة الشروق الدولية،ص.159-160.و ص.862.

7- الموقع الالكتروني: www.forum.law-dz.com

8-سيد عباس علي،حوادث المرور بمصر -2(المتغيرات المؤثرة في حوادث المرور بمصر- الإنسان ، المكان الزمان)،مقال منشور في مجلة العلوم،العدد رقم 37، مارس 2009، القاهرة،ص.487.

9- سيد عباس علي، نفس المرجع،ص.488.

10- عمار شويمت، مرجع سابق،ص.33.

11-فطيمة محمودي،المسؤولية المدنية عن حوادث المرور،أطروحة دكتوراه، جامعة وهران، كلية الحقوق والعلوم السياسية، السنة الجامعية،2010-2011، ص.07.

12-عايد علي الحميدان،الآثار الاجتماعية للحوادث المرورية ، مقال مشارك به في مؤتمر التعليم والسلامة المرورية، مركز الدراسات والبحوث، الرياض، سنة 2006،ص.09-10.

13- عايد علي الحميدان، نفس المرجع،ص.11.

14-وهبة الزحيلي،موسوعة الفقه الإسلامي والقضايا المعاصرة،الجزء 13،بدون رقم طبعة،سنة 2012،دمشق،دار الفكر،ص.46.

15- سورة لقمان، الآية رقم 19.

16- عمار شويمت، مرجع سابق،ص.11.

17-عثمان محمد غنيم،الكلفة الاجتماعية والمادية لحوادث المرور في محافظات المملكة الأردنية الهاشمية،مقال منشور في مجلة جامعة دمشق، العدد رقم 26، سنة 2010،دمشق،ص.697.