

ظاهرة الإجرام المروري

أ. عبد العزيز ساحلي

طالب دكتوراه علوم - جامعة قسنطينة 2

الملخص:

تلعب الظاهرة الإجرامية دورا كبيرا في المساس برأسمال الدولة والمجتمع، ومن بين الظواهر الإجرامية المعاصرة ظاهرة الإجرام المروري، هذه الظاهرة التي أصبحت الشغل الشاغل لدى الهيئات الحكومية والدوائر العلمية المتخصصة بالإجرام بسبب الخسائر المادية والبشرية بسبب الخسائر التي تتركها سواء النفسية الاجتماعية أو الاقتصادية والتي تضر بها الفرد أو المجتمع، ولا يخلو أي مجتمع من هذه الظاهرة بل إن هذه الأخيرة تتراوح نسبتها من مجتمع إلى آخر تبعا للنظم الاجتماعية والاقتصادية والقانونية التي تتسم بها هذه المجتمعات وكذا مدى احترام هذه المجتمعات لأرمادة القوانين التي تم سنها لتنظيم الفرد أو الجماعة وتعتبر الأسباب الكامنة وراء هذه الظاهرة متعددة ومختلفة فمنها ما يرجع إلى السباب بشرية أي تتعلق بالإنسان قائد المركبة أو أسباب مادية تتعلق بحالة المركبة أو أسباب تتعلق بالمحيط وحالة الطرقات ولهذا تبدل الدول الكثير من المجهودات من أجل الحد أو التقليل من هذه الظاهرة التي أثقلت كاهل الدول وأرهقت ميزانياتها بسبب ما تتركه من آثار سلبية على الفرد أو المجتمع لهذا تتكاثف المجهودات وتتكدس الإمكانيات وتلتحم القوى بالتحام الشركاء في الميدان سواء من جانب الجماعات المحلية أم من جانب المساجد فهو أماكن العبادة أو من طرف الجمعيات أو من دور الإعلام الذي يعتبر إحدى القوى والسلطات اليوم في المجتمع ناهيك عن الدور التوعوي والردعي لمختلف أسلاك الأمن، وهذا ما هو إلا تكاتف للمجهودات من أجل تاطير هذه الظاهرة بكل الوسائل القانونية وما ذلك إلا تعاون بين الشركاء في الميدان من أجل الحفاظ على الإنسان ووقايته من الوقوع في هذا النوع من الإجرام وحماية له ولأسرته من ذلك. يأتي هذا المقال ليعالج كل هذه المقدمات.

الكلمات المفتاحية: الظاهرة الإجرامية - الإجرام المروري - الحماية.

Résumé :

Le phénomène de la criminalité joue un rôle majeur dans le préjudice causé à l'autorité des Etats et à la bonne marche des sociétés. Une des formes de cette criminalité, est celle relative à la « criminalité routière ». Ce phénomène, dont la manifestation est universelle, est devenu la principale préoccupation des organismes gouvernementaux et scientifiques, spécialistes de la criminalité dans ces Etats en raison des pertes humaines, matérielles, des conséquences néfastes sur le plan social, économique et psychologique, sur l'individu et la société.

Pour faire face à ce phénomène, les Etats font beaucoup d'efforts pour y mettre un terme et diminuer ainsi l'ampleur de ce phénomène, lequel phénomène pèse d'un poids grandissant sur leurs budgets, sans compter ses effets néfastes sur la société et particulièrement sur les individus. Les efforts fournis et coordonnés, et ayant un fondement juridique, pour lutter contre ce phénomène sont du ressort de plusieurs parties à savoir : les collectivités locales, les mosquées, les organismes de sécurité, les organes d'information, les associations de la société civiles, etc.

Mots clés : le phénomène de la criminalité - la criminalité routière - la protection.

مقدمة:

تكاد تدخل ظاهرة الإجرام المروري في خانة المألوف لدى عامة الناس وتكاد تغطي مسلمة [القضاء والقدر] على الجهود المبذولة من أجل التخفيف إن لم نقل الحد من الخسائر البشرية والمادية والآثار النفسية والاجتماعية لهذه الظاهرة. فلا يخلو يوم دون فقدان أخ، صديق، زميل أو قريب، يكون رد الفعل الجماعي والفردى لكل منا تعبير الحزن والألم، تطبعها الحسرة، سواء على حالة الطريق، القوانين المطبقة أو على مستوى الثقافة المرورية التي يملكها كل منا. وبالرغم من الجهود المبذولة وعلى كافة الأصعدة، والأموال الطائلة التي تصرف من أجل إيجاد حلول لهذه الظاهرة إلا أنه لم تسجل نتائج ايجابية أو حتى مقبولة نظير ما يبذل وما يدفع، والسبب يرجع وببساطة إلى عدم نجاعة العمل التوعوي والإجراءات الميدانية [على كافة الأصعدة] للوقاية من الإجرام المروري.

إن ظاهرة الإجرام المروري تعتبر من معوقات التنمية في المجتمع وذلك بالنظر لآثارها السلبية المتعددة على مختلف جوانب الحياة، حيث لها تأثيرا ضارا على النواحي الصحية للأفراد وهو أمر له انعكاساته السلبية على التنمية في المجتمع خاصة أننا مجتمع نام في اشد الحاجة إلى ثروتنا البشرية وأيدينا العاملة واستثمارها في تنمية المجتمع، وباعتبار أن الفرد هو العنصر الأساسي لتحقيق التقدم والتنمية في أي مجتمع، كذلك تعتبر الخسائر الناجمة من ظاهرة الإجرام المروري سواء في الأرواح أو ما ينجم عنها من إصابات وعاهات أو خسائر مادية وتلفيات في المركبات أو المنشآت أو المواد من معوقات التنمية في المجتمع بالنظر لتفوق آثار الخسائر الناجمة عن تلك الظاهرة على كل أنواع الجرائم الأخرى، حيث تستنزف طاقات من المجتمع وتهدر قدرات منه وتضيع بعض إمكاناته وتزيد من نسبة الوقت الضائع سدى، ولا شك أنه كلما زادت حدة ظاهرة الإجرام المروري في مجتمعنا زادت معها نسبة الخسائر البشرية والمادية .

أولاً: تعريف الإجرام المروري :

الإجرام المروري بصفة عامة هو كل حادث مروري خطير اعترضى يحدث بدون تخطيط مسبق من قبل سيارة (مركبة) واحدة أو أكثر مع سيارات (مركبات) أخرى أو مشاة أو حيوانات أو أجسام على طريق عام أو خاص وعادة ما ينتج عن الحادث المروري خسائر متفاوتة من طفيفة بالممتلكات والمركبات إلى جسيمة تؤدي إلى الوفاة أو الإعاقة المستديمة.

ثانياً: أسباب الإجرام المروري:

تعتبر ظاهرة الإجرام المروري، ظاهرة نسبية، تتحكم فيها عوامل متعددة منها ما هو يعود على الإنسان ومنها ما هو يقع على الجانب المادي، ولقد اثبت الإحصاءات إن الإنسان هو أساس المعادلة المروري، من حيث كونه العقل المخترع لكل آلات والمركبات التي يقودها وكذا المشرع لقوانين المرور، لهذا فإن الأفعال السلبية الصادرة عن الإنسان في مجال المرور لها تأثير مباشر على سلامة تطبيق التشريعات والقوانين.

والمتمثلة فيما يلي:

- ✓ نقص الثقافة المرورية من طرف المشاة والسواق.
- ✓ عدم احترام قانون المرور.
- ✓ نقص التكوين على مستوى مدارس تعليم السياقة ومنح رخص السياقة يشوبها شكوك.
- ✓ عدم التزام السائقين بإشارات المرور.
- ومنه نستطيع إرجاع أسباب الإجرام المروري إلى ثلاثة أسباب رئيسية وهي كالتالي:
- ✓ الأسباب المتعلقة بالعامل البشري

- ✓ الأسباب المتعلقة بعامل المركبات
- ✓ الأسباب المتعلقة بالمحيط .

1- الأسباب المتعلقة بالعامل البشري:

والمقصود بالأسباب المتصلة بالإنسان، هو كل فرد يستخدم الطريق العام في تحركه سواء كان سائق أو راكبا ومنها نسجل تداخل بين ثلاثة عوامل وهم:

01- السائق 02- الراكب 03- المشاة

- ✓ السائق: هو ذلك الشخص الذي يقود مركبة في الطريق العام ولا يهتم إن كان يملك رخصة أم لا .
- ✓ الراكب: وهو ذلك الشخص الذي يكون في المركبة بجانب السائق أو خلفه.
- ✓ المشاة: هو كل إنسان يستخدم الطريق العام ولا يكون سائق أو راكبا في مركبة.

إن تداخل تلك العوامل، أنتج مسؤولية كبيرة لمقاة على عاتق الإنسان، حيث سجلت الإحصائيات لسنة 2007، نسبة 90.08 % من مجموع 39010 حادث مرور سنويا على المستوى الوطني، كان سببها الإنسان، وهذا الرقم المخيف يرجع في اغلب الأحيان إلى عدم احترام قانون المرور من طرف الإنسان أو إلى الإفراط في السرعة في معظم الأحيان وهذا راجع إلى:

- *- نقص الإدراك البصري
- *- عدم قدرة الذهن على تسجيل كل ما تراه العين
- *- صعوبة رد الفعل والكبح
- *- احتمالات وقوع الأخطاء من الطرفين- السائق الأول والسائق المقابل-
- وهذا ما يؤدي بالسائق الوقوع في الاعتقادات التالية:
- *- بالا استطاع التحكم في حركة المركبة مهما كانت السرعة
- *- بالا استطاع ضبط رد الفعل مهما كانت سرعة المركبة
- *- بالا استطاع كبح السيارة وتوقيفها في الوقت المناسب
- *- بواسطة النظام الكبح الأمان-ABS - يمكن توقيف المركبة بسرعة
- *- الإفراط في السرعة يوفر الوقت
- فهذه الاعتقادات كلها خاطئة لأن:

- التحكم في المركبة إذا كانت السرعة فائقة غير ممكن علميا، وهذا راجع إلى: 3/4 من الثانية تمضي بين لحظة التفتن للخطر والبدء في رد الفعل أي مسافة الكبح لمركبة تسير بسرعة 100كلم/سا هي 95 متر، ومسافة كبح المركبة تسير بسرعة 120كلم /سا هي 120متر وهذا في أحسن الظروف، ومنه نستنتج أن كلما زادت سرعة المركبة كانت المسافة أطول للتوقف.

- إن النظام الكبح الأمان- ABS - يمكن التحكم في المركبة عند التوقف ولا يمكن في أي حال من الأحوال تقليص المسافة اللازمة لتوقيف المركبة.

ولقد أعطت مراكز الدراسات المتخصصة ما يلي:

- في حالة تعرض مركبة تسير بسرعة 40كلم/سا لحادث مرور فإن ركبها يرتطمون بقوة تساوي السقوط من الطابق الثالث لعمارة.

- في حالة تعرض مركبة تسير بسرعة 80 كلم/سا فإن قوة الارتطام تساوي السقوط من الطابق الثاني عشر لعمارة

2- الأسباب المتعلقة بعامل المركبة:

تعتبر المركبة هي وسيلة تستخدم لنقل الأشخاص أو الأغراض أو البضائع على الطريق العام وهي كل أنواع السيارات التي تسير بقوة الاحتراق الذاتي والذي ينتج عنه الدفع الذاتي، والجزائر مثل كل دول العالم تعرف كثافة واسعة لحظيرة السيارات حيث وصلت إلى حدود 4.933.503 مركبة بكل أنواعها وهي في اتساع مستمر فخلال الثلاثي الأول من سنة 2008. وهي مقسمة كما يلي:

السيارات السياحية		الحافلات		الشاحنات		الجرارات والدرجات النارية	
العدد	النسبة %	العدد	النسبة %	العدد	النسبة %	العدد	النسبة %
1.825.396	37%	765.785	15.52%	109.277	0.22%	2.233.045	47.26%

- وحسب الديوان الوطني للوقاية من حوادث المرور أمنها وسلامتها يمكن حصر الأسباب فيما يلي:
- *- قدم حظيرة السيارات مما أنتج عنها أعطاب ميكانيكية .
- *- ارتفاع مصاريف الصيانة وكذا قطع الغيار .
- *- السيارات المستوردة لا تخضع معظمها إلى المقاييس الدولية من حيث السلامة والأمن .
- *- دخول بعض الطرازات من المركبات لا يتميز صانعها بالدقة والتطور .
- *- ازدهار المركبات ضمن طرقات لم تستطع استيعابها .

3- الأسباب المتعلقة بعامل المحيط:

- والمقصود بعامل المحيط :
- *- مميزات الطريق .
- *- حالة الطقس أو المناخ .
- أ/ مميزات الطريق: فالطريق له مميزات يتسم بها دون غيرها وهي:
- *- الاتساع { سطح الطريق، تخطيط الطريق } .
- *- مجال الرؤية .
- *- طبيعة الطريق { مستقيم، منحدر، مرتفع، منحنى } .
- *- إشارات المرور .

ب/ الاتساع { سطح الطريق }:

إن نوعية الطريق - التزفيت - يؤثر في قوة احتكاك بين العجلة والطريق ونلاحظ ذلك عندما يكون الجو ممطر، لهذا من الأفضل دراسة المناخ قبل إنشاء الطريق وهذا باختيار المواد المناسبة في تلك المنطقة، وهذا لتفادي الإنزلاقات، وهذا نلاحظه على معظم الطرق حديثة الإنشاء والتي يظهر بها تشققات وعيوب عديدة كالطريق السيار شرق غرب.

ج/ تخطيط الطريق:

*- يعتبر تخطيط الطريق مهم جدا من حيث المحافظة على المسار ولكل سيارة خاصة في الطريق التي تعرف ازدواجية المسار .

*- وجوب رفع مستوى جانب الطريق المعاكس للإنحناء في المنحنيات وهذا لتفادي القوة المركزية الطاردة، وهي قوة مبرهن عليها علمياً، حيث أن دوران الجسم بسرعة معينة ينتج عنه قوة تعمل على إخراج ذلك الجسم من نقط المحور.

*- إن مدى الرؤية في المنحنيات مهم جداً، لأن وضوح الرؤية عند السائق، يسهل عليه تفادي أي خطر داهم وهذا ما يعطيه الوقت للرد الفعل عنده .

*- الفصل بين الاتجاهين، بواسطة قطبا حديدية أو إسمنتية أو بواسطة إنشاء تلة صغيرة يكون ارتفاعها حوالي متر، وهذا قصد منع المركبة القادمة من دخول الطريق الثاني الذي يؤدي عكس الاتجاه، عند حدوث أي طارئ، لكن الدراسات اثبتت أن نسبة كبيرة من حوادث المرور والتي أدت إلى الوفاة كان سببها القطبان الحديدية أو الجدران الإسمنتية وكذلك التل الصغيرة، بحيث عند انفجار عجلة السيارة فإن التحكم يصبح من الصعب على السائق، بل تصبح قوة الاصطدام هي المتحكمة في الموقف وتذهب إلى جهة العجلة المنفجرة، لهذا من أجل تقليل في مثل هذه الحالات هو إنشاء مسار لطريق غير معبد يعمل ككابح للمركبات.

د/ حالة الطقس:

حالة الطقس تلعب دور مهم في مجال الرؤية، وتختلف درجة الوضوح من سائق إلى آخر وهذا حسب الوقت منها:

- *- الرؤية في حالة الظلام اقل وضوح من النهار.
- *- الرؤية في حالات الضباب، تكون منعقدة بعض الحالات.
- *- الرؤية في حالة الأمطار تكون الرؤية منخفضة.
- *- الرؤية في حالة الزوابع الرملية تكون منعقدة في بعض الحالات.
- *- إن عدم وضوح الرؤية التامة لدى السائق يعتبر عامل مهم في معادلة حادث المرور لهذا يجب إعطاء حلول لتلك الظروف وهي كالتالي:

- *- وضع أعمدة إنارة على طول مسار الطريق خاصة في الأماكن التي تكون بها منحنيات أو منحدرات .
- *- وجوب تركيب الأضواء الكاشفة لكل المركبات التي تقطع مسارات لمناطق تعرف بالضباب الكثيف.
- *- إنشاء طرق خشنة خاصة في الأماكن التي تعرف بالانحدارات أو المنحنيات، قصد تفادي الانزلاق عند تساقط الأمطار.(01).

ثالثاً: الآثار الناتجة عن الإجرام المروري:

عند دراستنا للآثار الناتجة عن حوادث الإجرام المروري، نستطيع استخلاص عدة آثار منها:

- الآثار النفسية: إن وقوع حادث المرور ينتج عنه ثر نفسي عند السائق وخاصة عند فقدان إحدى أعضائه أو أصيب بعاهة مستديمة، أما حالة فقدان حياه السائق فتكون أثر ذلك عند أهله تكون أكثر صعوبة خاصة إذا كان السائق هو المعيل الوحيد لهم .
- الآثار الاجتماعية: مما قد لا يختلف فيه اثنان حول الآثار الاجتماعية لحوادث الإجرام المروري، بحيث يضطر إلى صاحب المركبة إلى إصلاحها، وقد تكون المركبة مصدر الرزق وهذا ما يؤثر على الحياة الاجتماعية الخاصة بالفرد وأسرته ومستوى المعيشة لدى أفرادها.
- الآثار الاقتصادية: تبرز في الوهلة الأولى أن الإجرام المروري يسبب خسائر مادية معتبرة للفرد مما يتطلب أموال يجب تسخيرها قصد إصلاح المركبة، حيث سجلت الإحصاءات أن حوالي 100 مليار دينار أي من 1.5% إلى 2% من الدخل الوطني الخام والمتمثل في: {الدية، التعويض الجزافي، العلاج، إصلاح الطريق المعرض للتخريب جراء حادث المرور}، وهذا ما يثقل كاهل الدولة وكذلك المساس باقتصادها.(02).

رابعاً: التدابير والإجراءات للحد من الإجرام المروري:

1- التشريعات الجديدة الخاصة بقانون المرور.

إنه من أجل التقليل من حوادث المرور والتي تعرفها الطرقات في الجزائر عمدت الدولة إلى إصدار عدة تشريعات منها الأوامر والقوانين التي تم تعديلها عدة مرات لتنمائي مع التطورات الحاصلة في مجال الحركة المرورية على غرض ما تشهدها بقاع العالم وهي كالتالي:

- * - الأمر رقم: 107/74 المؤرخ في: 1974/12/26.
- * - الأمر رقم: 60/75 المؤرخ في: 1975/09/26.
- * - القانون رقم: 01/84 المؤرخ في: 1984/01/02.
- * - القانون رقم: 09/87 المؤرخ في: 1987/02/10.
- * - القانون رقم: 06/88 المؤرخ في: 1988/01/19.
- * - القانون رقم: 13/01 المؤرخ في: 2001/08/07.
- * - القانون رقم: 14/01 المؤرخ في: 2001/08/19.
- * - القانون رقم: 16/04 المؤرخ في: 2004/11/10.

والهدف من كل هذه القوانين والأوامر هو تنظيم حركة المرور والخاصة بالمركبات والسواق وكذا المشاة، وإلزامية احترامها والتقييد بها من طرف السواق وهذا نظرا للتطور الحاصل في مجال الحياة اليومية منها التكنولوجيا الحديثة . إذن التشريعات التي تصدرها الدولة تهدف إلى محاولة التقليل من حوادث المرور والتي أصبحت تعرف بظاهرة إرهاب الطريق، الذي يحصد آلاف من الضحايا منها الجرحى والقتلى وكذا يكلف خزينة الدولة أموال طائلة تصرف جراء تلك الحوادث.

في هذه الدراسة نسلط الضوء على القوانين السارية المفعول وما جاء فيها من إجراءات وقائية وردعية وعقابية.

▪ **القانون رقم 14/01 المؤرخ في: 2001/08/19:**

حيث نصت المادة الأولى على " يهدف هذا القانون إلى تحديد المبادئ والقواعد العامة التي تحكم نشاط النقل البري للأشخاص والبضائع " وهو تعريف شامل لمفهوم القوانين الصادرة والمتعلقة بتنظيم حركة المرور، كما تلقى الضوء في المادة الثانية إلى المفاهيم العامة منها النقل البري العمومي والنقل الخاص والنقل المشترك، كما نصت المادة السادسة على " في إطار تنظيم منظومة النقل البري، تكلف الدولة والجماعات الإقليمية كل فيما يخصه لا سيما بما يلي:

- * - تنظيم ومراقبة الشروط العامة لممارسة نشاطات النقل.
 - * - تنظيم النقل العمومي.
 - * - ترقية البحث العلمي والدراسات والإحصاءات والإعلام .
 - * - انجاز أو التكليف بانجاز المنشآت القاعدية والتجهيزات للمقاييس المطلوبة والتشريع والتنظيم المعمول به.
- وكما تنص المواد على:

- النقل بالسكك الحديدية، المواد 19 / 24.
- نقل الأشخاص عبر الطرقات، المواد 24 / 34 .
- نقل البضائع عبر الطرقات، المواد 35/40.
- تنظيم النقل، المواد 41/46.
- المنشآت القاعدية والتجهيزات، المواد 47/52.

- الهيئات " الوزارات، الوالي....الخ"، المواد 56/53.
 - نوع المخالفات، المواد 61/57.
 - العقوبات، المواد من 62 وما يليها.
- من خلال تفحصنا لمحتوى المواد الخاصة بجانب المخالفات نجد ما يلي:
- عدم مراعاة التعليمات الخاصة بالوثائق المتعلقة باستغلال المركبات النقل المنصوص عليها في هذا القانون.
 - عدم مراعاة التعريفات المقننة.
 - عدم احترام تعليمات نظام الاستغلال ودفتر الشروط.
 - عدم احترام الالتزامات المرتبطة بتنفيذ عقد العمل.
 - ممارسة نشاط نقل الأشخاص والبضائع دون الرخص المطلوبة
 - رفض الإدلاء بالمعلومات إلى أعوان المذكورين في المادة 58 من هذا القانون وعدم السماح لهم بالقيام بعمليات الرقابة أو إجراء التحريات المنصوص عليها في هذا القانون
 - تقديم تصريحات خاطئة أثناء القيام بالإجراءات المتعلقة بتسليم الرخص التي يقتضيها التنظيم الساري المفعول.
- كما نصت المواد من 62 وما يليها على العقوبات لأن مفعول القانون يجب أن يكون الصفة الردعية، التي تلزم السواق على احترام القوانين، لهذا خصص في هذا القانون قسم خاص بالعقوبات، دون المساس بالعقوبات الجزائية المنصوص عليها في القوانين الأخرى، تخضع المخالفات لأحكام هذا القانون وهي عبارة عن عقوبات إدارية في مجملها وتضمن ما يلي:
- ✓ الوضع الفوري في المحشر للمركبة.
 - ✓ السحب المؤقت للرخص.
 - ✓ يقرر الوزير المكلف بالنقل بناء على اقتراح من الوالي السحب النهائي لرخص السياقة .
 - ✓ لا تخضع السيارات التي تملكها مؤسستي الجيش الوطني الشعبي والأمن الوطني لأحكام هذا القانون والمتعلق بنقل الأشخاص والبضائع.(03).

▪ القانون رقم 16/04 المؤرخ في: 2004/11/10

- من الأمور الجيدة التي جاء بها هذا القانون الساري المفعول إلى حد الساعة وهي:
- ✓ يجب توفر كل مركبة على محضر للمراقبة التقنية والذي يعتبر كوثيقة رادارية إجبارية.
 - ✓ يجب على كل سائق مركبة يسير خلف مركبة أخرى احترام المسافة الأمنية والمحددة عن طريق التنظيم.
 - ✓ تحديد السن القانوني لقيادة المركبات ذات الوزن الثقيل إلى 25 سنة.
 - ✓ وضع مهملات بمعايير ومقاسات موحدة عبر التراب الوطني وبرخص من الوالي بناء على اقتراح رئيس المجلس الشعبي البلدي .
 - ✓ تحديد السرعة بالنسبة لمختلف المركبات.
 - ✓ تعليق رخصة السياقة حسب درجة المخالفة المرتكبة وهي كالتالي:

أولاً: المدة لا تتجاوز شهر واحد تخص المخالفات التالية:

- ✓ شد الحزام الأمن بالنسبة للجالسين في المقاعد الأمامية للمركبات المزودة بها المادة 71.
- ✓ الارتداء الإجباري للخوذة بالنسبة لسائقي الدراجات النارية والراكبين المادة 71.

ثانيا: المدة لا تتجاوز ثلاثة أشهر و تخص المخالفات التالية:

✓ كل مركبة معدة لنقل الحاويات مجهزة بنظام ترسيخ قطع الزاوية، مصادق عليها من طرف المصالح المعنية المادة 16 مكرر.

✓ يمنع منعاً باتاً تثبيت الحاويات بواسطة أسلاك أو أحزمة أو أية وسائل أخرى المادة 16 مكرر

✓ يمنع على السائق الاستعمال اليدوي للهاتف المحمول أو خوذة التصنت الإذاعي والسمعي عندما تكون المركبة في حالة سير المادة 30.

✓ عند الاقتراب من الممرات المخصصة للراجلين يجب على السائقين الامتناع عن تجاوز السيارات دون التأكد من عدم وجود احد الراجلين في الممر المادة 38.

✓ الحد من سرعة المركبات ذات المحرك مقطورة أو بدون مقطورة أو نصف مقطورة والحد من السرعة في بعض مخارج الطرق المادة 71.

✓ التخفيض غير العادي للسرعة بدون أسباب حتمية من شأنه تقليص سيولة حركة المرور المادة 72.

✓ تقاطع وتجاوز المادة 71.

✓ إشارات الأمر بالتوقف التام، الضوء الأحمر وإشارة قف المادة 71.

✓ حالات الالتزام أو المنع المتعلقة بعبور الخطوط السكك الحديدية والواقعة على الطريق المادة 71.

✓ المرور على شريط التوقف الاستعجالي المادة 71.

✓ اتجاهات المرورية الإلزامية، الاتجاه الممنوع المادة 72 .

✓ تقاطع الطرق وأسبقيات المرور، الاتجاه الدوراني، رفض فسخ المرور المادة 72.

✓ السير إلى الوراء أو التراجع أو استعمال الشريط الوسيط الفاصل في الطرق السريعة المادة 72.

✓ التغيير الخطير لاتجاه دون التأكد من عدم خطورة هذه الحركة على المستعملين الآخرين وبدون تنبيه عن رغبته بتغيير الاتجاه المادة 72.

✓ زيادة السرعة من طرف سائق مركبة أثناء محاولة تجاوزه من طرف سائق أخر المادة 71.

✓ سير أو توقف مركبة في وسط الطريق أو أثناء انتشار الضباب في مكان خالي من الإنارة العمومية، إذا كانت تلك المركبة لا تحمل إشارة المادة 72.

✓ منع المرور على مسلك يقع مباشرة على يسار الطريق ويتضمن ثلاثة مخارج أو أكثر ذات اتجاه واحد، المرور بالنسبة لمركبات نقل الأشخاص أو البضائع التي تتجاوز طولها 07 أمتار وذات وزن اجمالي 02 طن.

✓ منع نقل الأطفال الذين تقل أعمارهم عن عشرة سنوات في الأماكن الأمامية.

✓ كل سائق تحصل على رخصة سيطرة من اقل من سنتين ولم يضع الإشارة الملائمة 80 كلم /سا المادة 102.

✓ كل سائق تحصل على رخصة السيادة اقل من سنتين وتجاوز السرعة المحددة 80كلم /سا المادة 102 و103.

ثالثا: المدة لا تتجاوز سنة، تخص المخالفات التالية:

✓ السيادة في حالة سكر المادة 111.

✓ سيطرة مركبة تحت تأثير مواد أو أعشاب مصنفة ضمن المخدرات المادة 111.

✓ جنحة الفرار المادة 111.

✓ رفض الخضوع.

✓ مخالفة الأحكام المتعلقة بتحديد السرعة، مثلما هو محدد في المادة 74 من قانون والمتعلق بجنحة السرعة.

✓ عبور بعض الجسور المحددة الحمولة.

✓ استعمال أجهزة أو آلات مخصصة إما للكشف عن المخالفات المتعلقة بالتشريع أو التنظيم بحركة المرور السيارات أو التشويش على سير الأدوات المستعملة لمعاينة المخالفات.

رابعاً: المدة لا تتجاوز سنتين تخص المخالفات التالية:

✓ حالة ارتكاب جريمة الجرح والقتل الخطأ والتي قد تؤدي إلى العجز الكلي للشخص عن العمل

▪ إنشاء لجنة سحب الرخص السياقة:

بناء على نص المادة 280 وما يلها من المرسوم المحدد لقواعد حركة المرور، تشكيل لجنة مختلطة، قصد دراسة ملفات سحب رخص السياقة وتكون هذه اللجنة تحت إشراف الوالي وتتشكل مما يلي:

✓ ضابط الدرك الوطني.

✓ ممثل عن الأمن الوطني.

✓ ممثل عن مديرية النقل.

✓ ممثل عن مصالح المناجم.

✓ ممثل عن مديرية الأشغال العمومية.

✓ ممثل عن مديرية التنظيم والشؤون العامة.

✓ ممثل رخص السياقة.

✓ ممثل عن محترفي سياقة السيارات، معين عن اتحاد محترفي للولاية (مدرسة تعليم السياقة)

✓ تقرر اللجنة بأغلبية أعضائها، بعد معاينة طبيعة المخالفة المرتكبة، تعليق وإقرار سحب الرخصة، كما يقرر إلزامية

المخالف الامتثال أمام اللجنة.(04).

2- دور مختلف الشركاء في مكافحة ظاهرة الإجرام المروري:

إن المقصود من مختلف الشركاء هم: الجماعات المحلية (البلدية - الولاية)، وزارة الأشغال العمومية، وزارة النقل، حيث كلما زاد الشركاء أصبحت العملية معقدة في ظل عدم التنسيق بين الشركاء وهذا ما نلاحظه على أرض الواقع " مؤسسة تقوم بتزفيت الطريق ثم تأتي مؤسسة تقوم بانجاز أشغال على نفس الطريق " هنا يهدر الوقت والأموال في نفس الوقت .

أ- دور الجماعات المحلية (الولاية - البلدية):

للجماعات المحلية مصالح متعددة منها مصلحة الجسور والطرق البلدية التي أصبحت في الوقت الحالي لا تقوم بالدور المنوط بها والمتمثل في:

✓ انجاز مخطط السير والنقل للبلدية والولاية .

✓ إنشاء الأرصفة قصد إخلاء الطريق من المشاة.

✓ كذلك سجلنا في هذه النقطة وجود ظاهرة الأكشاك المبنية بصور عشوائية وكذا التجار غير الشرعيين الذين يحتلون

الأرصفة مما يدفع بالمشاة إلى الدخول في مجال الطرقات.

ب- دور وزارة الأشغال العمومية:

إن لوزارة الأشغال العمومية مهام كبيرة على عاتقها والمطلوب منها انجازها وتمثل فيما يلي:

✓ توسيع وتعبيد الطرقات الوطنية والولائية.

✓ الإسراع في انجاز الطريق السيار شرق غرب.

✓ تجهيز شبكة الطرقات باللوحات والإشارات المرورية.

✓ إنشاء مصالح دائمة مكلفة بترميم وتصلح الطرقات.

ج- دور وزارة النقل :

بالرغم من الترسانة القانونية التي أصدرتها وزارة النقل فيما يخص تنظيم حركة المرور، إلا إننا ما نزال نسجل تزايد لجرائم المرور سنويا، إذن نستنتج إن المشكلة لا تنحصر في القوانين الصادرة بل هنالك مطالب يجب إعطاؤها أهمية قصوى وتمثل فيما يلي:

✓ - إعادة النظر في المنظومة والتشريعات الخاصة بتنظيم حركة المرور، بحيث تتناسب مع التطور الحاصل، مع فرض عقوبات ردية أكثر صرامة لمخالفي القواعد المرورية.

✓ - اعتماد مقياس جديدة لمنح لرخص السياقة مع التركيز على احترافية مدربي السواق.

✓ - إنشاء مراكز للسياسة الافتراضية، مخصصة لتحسين أداء السواق الجدد عبر طريق افتراضي.

د- دور التربية والتثقيف والإعلام للحد من ظاهرة حوادث المرور:

إن الحياة البشرية اليوم تواجه معطيات عصرية تقنية وهذا راجع إلى تطورات الإنسان في محاكاة التقدم العلمي المذهل، إن المواكبة السليمة للفرد هو لاختيار ما هو مناسب للاحتياجات الفرد والذي هو جزء من المجتمع، كما نراعي جانب القيم والمفاهيم الإنسانية للمجتمع الذي يعيش فيه وتتحكم في ذلك درجة الثقافة والمستوى التعليمي للمجتمعات والقدرة على التمييز بين المعطيات التقنية مع تحديد حجم احتياجات المجتمع منها ومن أجل الوصول إلى نتائج يجب ربط بين الجوانب الثقافية والصحية والاجتماعية وتمثل فيما يلي:

✓ إعطاء دور التربية الاجتماعية في تكوين شخصية السائق.

✓ تفعيل دور الأسرة في بناء شخصية السائق.

وتمثل التربية من أهم الركائز في السلوك الإنساني وكون المؤسسات التربوية لها دور مهم في إعداد الإنسان الصالح، ليكون حجر الأساس في البناء الاجتماعي وهذا وفق المبادئ الإسلامية التي تدعو الاتزان والهدوء والتسامح حيث قال رسول الله عليه الصلاة والسلام " رحم الله امرءا سمحا إذا باع سمحا إذا اشترى سمحا إذا قاضى سمحا إذا اقتضى " لأن سلوك التسامح الايجابي داخل المجتمع ينعكس على الفرد في تقليص مساحة الخوف والقلق والاضطراب ومن خلاله تنشر معاني السلام والمحبة بين أفراد المجتمع.

أما دور الإعلام يهدف إلى إيصال المعلومة إلى المتلقي باستخدام وسائل اتصال متشابهة، كون الإعلام يخاطب شريحة كبيرة من المجتمع لا يهم الثقافة أو العمر أو الجنس، لهذا من الواجب الاستفادة من هذه التقنية التي تسهل عملية جمعها وتدققها ومدى تأثيرها وتلقي التربية والتثقيف والإعلام دور مهم في التقليل من ظاهرة الاجرام المرور بحيث نستطيع تحديد بعض النقاط التالية:

✓ إدخال مادة الوقاية المرورية في جميع أطوار الدراسة.

✓ تفعيل دور المسجد في الوقاية المرورية.

✓ إنتاج أشرطة وأفلام تربوية قصد إظهار مخاطر حوادث المرور على حياة الإنسان.

✓ إنشاء معارض متنقلة في كل ولاية، من أجل إظهار للعامة مخاطر حوادث المرور.

✓ تعليق على جانبي الطريق لوحات إرشادية تظهر أوضاع حوادث المرور.

✓ إنشاء جائزة مالية معتبرة لكل سائق لم يسجل أي حادث خلال فترة 10 سنوات.

هـ- دور المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق:

تم إنشاء المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق، كمصلحة تابعة لوزارة النقل وفق القانون رقم: 09/87 المؤرخ في: 1987/02/10 والمتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها وأمنها، حيث أعطيت إشارة العمل بتاريخ: 1998/04/20 بصفة رسمية وحددت له مهام من أهمها:

- ✓ إعداد الدراسات المتعلقة بحركة المرور والوقاية من حوادثها.
- ✓ البحث عن السبل الناجعة التي تمكن من بسط سياسية مرورية مع التنسيق مع مختلف الشركاء.
- ✓ القيام بحملات تحسيسية وتوعوية لإظهار مخاطر الطريق.
- ✓ السهر على إقامة ملتقيات دولية ووطنية في مجال المرور وحوادثه.
- ✓ إحصاء حوادث المرور المادية والبشرية في المناطق الحضرية والريفية، قصد تشخيص الأسباب المؤثرة في حوادث المرور.

و- دور الوسائل التقنية الخاصة بالمركبات وأهميتها في تقليص من حوادث المرور:

إن معظم الدراسات التي سبقت ركزت على العنصر البشري في معادلة الإجرام المروري والمكونة من السائق، المحيط، المركبة بحيث أهملت نوعا ما العنصر الذي له تفاعل مع الإنسان هو المركبة لهذا نركز في هذا المطلب على العنصر المركبة وتقنيات السلامة فيها، على الرغم من مميزات استخدام المركبات والسيارات في التنقل والسفر إلا إن الواقع المعاش اظهر عدة مشاكل من جراء ذلك الاستخدام، مما زاد في عددها وأنتج ازدحام في الشوارع والانتظار الطويل عند التقاطعات ومن أجل السيطرة على المشكلة، استخدمت خلال العقدين الماضيين تقنيات حديثة في معظم دول العالم قصد التقليل من حوادث المرور، لهذا بدأ الاهتمام يزيد حدة حول تجهيزات السلامة داخل السيارات منذ الستينات من القرن الماضي في دول شمال أمريكا وأوروبا، التي تصنع المركبات حيث زودت المركبات بما يلي:

- ✓ أضيف حزام الأمن لتثبيت شاغلي المركبة في أماكنهم داخل المركبة أثناء الاصطدام.
- ✓ تزويد كل مقعد بوسادة الرأس لحماية من إصابات الرقبة أثناء الاصطدام الخلفي.
- ✓ فرش المقصورة وتبطينها بمواد غير قابلة للاشتعال فضلا على قدرتها على امتصاص قوة صدم الجسم بها
- ✓ تثبيت الوسائد الهوائية الأمامية والجانبية.
- ✓ وضع قضبان حديدية مانعة للانقلاب مع وضع المحرك في وسط السيارة.
- ✓ صناعة مكابح من السيراميك المركب (الخزف الصناعي) الخفيف الوزن وتعتبر هذه الصناعة مستوردة من

الصناعات الفضائية من شأنها تعزيز الأداء المكبحي بنسبة عالية.

أما المشاريع التي تتسابق عليها الشركات الكبرى وصاحبة الاختصاص في تقنية السلامة والأمن لشاغلي المركبات، وهي عبارة عن ابتكارات داخل المركبات وخارجها تكمل مجهود السواق في اليقظة والتحكم في المركبة في الحالات الطارئة، وهي:

- ✓ انجاز مشروع قياس حالة السائق من حيث اللياقة الصحية وتنبه السائق في حالة النوم.
- ✓ اختراع أضواء ذكية لتحسين الرؤية أمام السائق وتزويد من الإدراك الحسي بصورة مستمرة، حيث تعطى إنذار للخطر الداهم وتتدخل في تحكم الطارئ، إذا كان هناك تصادم وشيك.
- ✓ في اليابان، تخطط بعض الشركات الالكترونية لتطوير خدمات اتصال وشبكات معلوماتية للمركبات ووسائل النقل، بها تسمح للمركبات بإرسال البيانات الصوتية والبصرية بسرعة عالية، بحيث يمكن الربط عبر الشبكات العنكبوتية (الانترنت) وتستعد كل من الشركات - توشيبا - هيتاشي - تويوتا - لإطلاق نظام الخدمة الفضائية الجديد للسيارات ومن الممكن توفره في الأسواق العالمية في غضون ثلاثة سنوات المقبلة.

✓ اختراع نظام القيادة الذكية لعجلة القيادة وهذا ضروري لمساعدة قائدي المركبات قصد السيطرة على سلوك السواق وخاصة في الحالات الحرجة.

✓ وهذا الاختراع يقوم بتوجيه أكثر دقة وتحكم بحركة العجلات والذي يمنع الانحراف في السرعات العالية للمركبات.

و-1- التشغيل الذاتي والتلقائي لبعض الأجهزة في الحالات غير العادية:

✓ المساحات في حالة هطول الأمطار.

✓ تشغيل الأضواء عند حلول الظلام أو أثناء المرور داخل النفق.

✓ سرعة السير التكيفي وهي عبارة عن رادار يوضع في مقدمة السيارة مع الأخذ في الاعتبار بتغيير السرعة سير السيارة الأمامية بحيث تستخدم الفرامل تلقائياً وتدخل في الحسبان التضاريس منها المرتفعات بحيث يصل مداها الاستشعاري بين حدود 70 متر إلى 100 متر وزاوية ميل تصل إلى 04 درجات، بحيث يقوم هذا الجهاز بحساب الوضع النسبي للمركبة وسرعة السيارة الأمامية على أساسها يقوم بزيادة السرعة أو التقليل منها .

✓ اختراع نظام مصابيح الذكية (باي زيون) وهي صغيرة الحجم من المصابيح التقليدية، وتعمل طوال عمر السيارة، بحيث تكشف الأركان والمنحنيات قبل أن تدخلها السيارات، وفي بعض المركبات تتحرك المصابيح حسب حركة المقود.

✓ كما ابتكرت احد الشركات الأمريكية، الرؤية الليلية الذي يزيد من مسافة الرؤية إلى خمسة أضعاف من المتاحة حالياً وهذا من خلال كاشفات للضوء.

✓ تثبيت وسائد هوائية خارجية في مقدمة السيارات، لمنع إصابة المشاة.

و-2- الأجهزة والنظم الأكثر ذكاء :

- نظام طورته شركة مرسيدس بنز والذي يتوقع الحوادث ويتعامل معها بإغلاق النوافذ وفتحته السقف ووضع مساند المقاعد في الموضع الرأسي لإتاحة اكبر درجات الأمان الممكنة للركاب، كما كشفت شركة مرسيدس بنز بصدد إدخال نظام جديد في سيارتها للمكالمات الطوارئ والمعلومات التي يمكن بثها عند وقوع حادث ما، تم التقاطها من قبل رجال المرور وهي تحدد الموقع بدقة متناهية وترشد رجال الإنقاذ للنجدة في وقت قياسي.

- كما نجحت شركة: comrising للتقنية الهندسة ومقرها جنوب فرنسا من اختراع جهاز يشبه الصندوق الأسود كما في الطائرات، يحتوي على جميع البيانات من خلاله يمكن تحديد موقع المركبة بدقة.

- اختراع عجلة ذات عمر افتراضي وهو يحتوي على مادة تشبه الجال والتي تقوم بلحام الفوري للثقوب التي تحدث في العجلات أثناء السير، حيث من المعروف أن العمر الافتراضي للعجلات (الشاحنات) لا يتعدى ثلاثة أسابيع في الظروف الصعبة والشاقة أم العمر الافتراضي عمره أطول بستة مرات، يكون الجال داخل العجلة وله لون اصفر " دور أسيل " عندما تمر الشاحنة من فوق مسمار يتقب إطار العجلة، يحيط الجال بهذا المسمار، فيغلق الجزء المقطوع فيصبح الإطار صالح للاستعمال.

- اختراع نظام تعزيز الاستقرار وهو يسمح للسيارة بالمحافظة على توازنها في الحالات الانزلاق في الطرق بسبب الجليد أو الأمطار أو الرمال وهو عبارة عن نظام إلكتروني مهمته هو التنسيق بين قوة الفرامل على كل عجلة منفردة، وهو يمنع التفاف السيارة حول نفسها أو انقلابها.

- إن جميع التقنيات والتطبيقات التي تم ذكرها تمثل البعض أو جزء صغير من الأنظمة التطبيقية والتي يطلق عليها أنظمة النقل الذكية: ITS –INTELLEIGENT TRANSPORATION SYSTEMS وهي عبارة عن أنظمة متطورة تعمل على تكامل المعلومات الفورية الدقيقة والمتعلقة بحركة النقل وأنظمة الاتصالات وهذا قصد تسهيل حركة المرور وكذا التقليل من حوادث المرور، حيث تساعد في انسيابية حركة المرور والتسهيل الوصول إلى الأماكن المراد الوصول إليها كما

تساهم في سرعة معالجة لحوادث المرور وحالات الطوارئ من خلال المعلومات التي توفرها هذه التقنيات والأجهزة المكونة لها وتشمل كما يلي:

- ✓ خرائط رقمية خاصة بمعلومات أمنية عن حالة الحركة المرورية.
- ✓ أنظمة اتصالات متكاملة.
- ✓ أجهزة التحديد المكاني وأجهزة العرض في المركبات.
- ✓ أجهزة الاستشعار والمراقبة مثل الكاميرات.
- أما الفوائد الممكن أن نتحصل عليها من خلال إنشاء أنظمة النقل الذكية ITS
- ✓ تقليل من حوادث المرور.
- ✓ عمليات تقديم الاستعجال في حالة حدوث حادث مرور، تكون بسرعة.
- ✓ زيادة فعالية وكفاءة شبكه الطرق حاضرا ومستقبلا.
- أما المجالات التي يمكن استخدام تلك الأنظمة فيها:
- ✓ إدارة الطرق بسرعة.
- ✓ التحكم في إشارات المرور.
- ✓ إدارة النقل العام.
- ✓ إدارة حوادث المرور.
- ✓ جمع رسوم العبور الالكتروني.
- ✓ الاستجابة الاستعجالية للطوارئ.(05).

ز- دور مصالح الأمن لتصدي لظاهرة الإجرام المروري.

لمصالح الأمن (شرطة، الدرك)، دور كبير في مكافحة ظاهرة الإجرام المروري وتنقسم المهام إلى عدة ادوار:

ز-1- الإجراءات العامة المتخذة:

- ✓ ضمان السير الحسن لحركة المرور..
- ✓ القضاء على كل حالات الاختناق الناتجة عن الكثافة المرورية
- ✓ تطبيق وتنفيذ النصوص القانونية وفرضها على السواق والمشاة.
- ✓ استعمال الصفارات وكذا الإشارات الضوئية.
- ✓ إلزام المشاة العبور على الممر المخصص لذلك.
- ✓ تقديم يد المساعدة للعجزة والمعوقين.
- ✓ تحديد المخالفات الجزافية والملفات القضائية عند الضرورة.
- ✓ التوعية والتحسيس من خلال الأسابيع الإعلامية أو الأبواب المفتوحة.
- كما تلجأ مصالح الأمن إلى اتخاذ بعض الإجراءات والتدابير الوقائية وهي:
- توزيع فعال لقوات الشرطة عند محاور الطرقات والتي تسجل بها اكبر عدد لحوادث المرور وهذا على أساس الاحتياط المسبق.

*- انجاز مخططات لحوادث الطرق مع الأخذ بعين الاعتبار المتطلبات الأمنية.

*- ضمان استمرارية مهمة المراقبة المرورية خاصة في الليل.

*- المراقبة المستمرة للمحاور الكبرى للطرقات من خلال الدوريات الراكبة.

- *- العمل بالتنسيق مع بقية الهيئات المعنية لتحسين مخططات السير والنقل للولاية وهذا في إطار لجان المتابعة لحالة النقل بصفة عامة، مع تسجيل بعض النقائص واتخاذ الإجراءات اللازمة لمعالجتها.
- *- إخطار الهيئات المعنية بالنقائص المسجلة حول الإشارات المرورية العمومية والأفقية.
- *- تقديم الدروس النظرية من خلال المؤسسات التعليمية وكذا النشاط التوعوي وتحسيس مستخدمي الطرقات لمخاطر حوادث المرور.(06).

الهوامش:

- 01- كتاب الندوة العلمية الأربعون " أسباب ووسائل الحد من حوادث المرور " الرياض 1997. ص 95 .
- 02- مجموعة من الطلبة عمداء الشرطة . شبكة الطرقات و حوادث المرور المدرسة العليا للشرطة 2007. ص 38
- 03- القانون رقم 14/01 المؤرخ في 19/08/2001 المتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق و سلامتها.
- 04- القانون رقم : 16/04 المؤرخ في : 10/114/2004 المعدل و المتمم للقانون رقم 14/01
- 05- مجموعة من الطلبة عمداء الشرطة . دراسة تحليلية للتدابير والأحكام الجديدة لقانون المرور المدرسة العليا للشرطة 2011. ص 64.
- 06- مجموعة من الطلبة محافظي الشرطة ظاهرة حوادث المرور وآليات التصدي لها، الدفعة 21 لمحافظي الشرطة 2010.