

دور الردع القانوني من اجل الوقاية من حوادث المرور *The role of Legal deterrence in the prevention of road accidents*

د. فهيمة خلفاوي، جامعة الجزائر2

الملخص:

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 تتكبدتها الأسرة والمجتمع والدولة على حد السواء.

وتكاثف الجهود للحد من هذه الظاهرة مسؤولية الجميع انطلاقا من الأسرة وكل الفاعلين الاجتماعيين ولعل أسلوب الردع الذي يوجب الالتزام بالقواعد المرورية أحد هذه الطرق التي تضع حد للمخالفات المرتكبة، والقضاء 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: قوانين المرور في الجزائر - حصيلة حوادث المرور- الردع القانوني لحوادث المرور.

Abstract:

Road accident have recently witnessed a dramatic rise to such an extent that it bears deservedly the name of 'road terrorism' with regard to the human and material losses they cause to families, communities and states.

It is therefore the duty of everyone, starting from families to all social actors to join their efforts in reducing this phenomenon. And in this respect, legal deterrence as a means of enforcing laws constitute a way of fighting road offenses, reducing obstacles to road traffic and imposing severe sanctions to offenders.

My choice was motivated by the fact that this element is important in preventing road accidents, given that, road user stake into more than anything else.

Key words: *Traffic law in Algeria-number of accidents- legal deterrence*

تمهيد:

للسلامة المرورية على الطرق أهمية اجتماعية و اقتصادية و تنموية و صحية على المستوى العالمي، ولأن عدد السيارات على الطرق في تزايد مستمر في الكثير من البلدان 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 ما لا يقل عن 50 مليون بجروح جراء تلك الحوادث على الطرق. وإضافة إلى التكلفة الاجتماعية الهائلة التي تسبب بها هذه الإصابات للأفراد و العائلات و المجتمعات فإنها تلقى عبئا ثقيلا على الخدمات الصحية و على 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 وذات أهداف محددة للتقليل من هذه الحوادث.

في 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⁽¹⁾.

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

أما في البلدان العربية فتحصد حوادث المرور حياة 26000 شخص و 250000 جريح و عبئا ثقيلا يقدر ب 60 مليار دولار. إذا فالحصيلة ثقيلة فبالرغم من نجاح الإستراتيجيات المطبقة في الدول المتقدمة إلا أن الإلتزام بقوانين المرور المنصوص عليها في الدول العربية تبقى بعيدة التطبيق.

والجزائر واحدة من هذه الدول عرفت فيها حوادث المرور ارتفاعا كبيرا ففي السداسي الاول من سنة 2009 مثلا بلغت الحوادث المسجلة على المستوى الوطني 20032 حادث منها

9178 وقع في المناطق الحضرية بمعدل خطورة بلغ 45.82% و 10854 في المناطق الريفية بمعدل خطورة بلغ 54.18% (2)

إذا حوادث المرور أضحت مشكلا كبيرا تستدعي الاهتمام من كل الفاعلين الاجتماعيين وهذا بإتباع طرق و استراتيجيات كل من موضعه للتقليل من حجم إرهاب الطرقات . وإتباع إستراتيجية الردع من طرف مصالح الأمن ووضع قوانين صارمة كان له صدى في هذا الميدان . إذا فماذا نعني بالقانون وتحديد قانون المرور؟ وماهي أهم التعليمات التي أشار إليها؟ و ما مدى نجاح الإستراتيجية المطبقة من طرف مصالح الأمن أي طريقة الردع في التخفيض من حوادث المرور؟

1- تعريف القانون

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(3).

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 وسلامتها 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 بالمرونة مما يستدعي تعديله بصفة مستمرة حتى يكون مواكبا للتطورات الحاصلة في مختلف مجالات الحياة و الجزائر كغيرها من الدول مرّ فيها قانون المرور بعدة مراحل سنعرضها فيما يلي :

2- 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.

1-2- 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 آخر⁽⁴⁾. ونظرا للحوادث المرتفعة أضحي أمر تعديله بالشئء الواجب وهذا لعدم تطابق أحكامه مع التطور الحاصل .

فالجانب الردعي لم يعد كاف ومجد وهذا لعدم تحسن غرامات مخالفات قواعد المرور وإجراءات المتابعة ولقلة قيمة الغرامات الجزافية التي أصبحت مع مرور الوقت غير ردعية بعد التدهور الذي عرفه الدينار وعدم وجود جهاز فعال وقادر على تحصيل كل الغرامات الجزافية كذلك نقص قائمة المخالفات مثل السياقة تحت تأثير المخدرات، وعدم إعطاء أحكام وشروط لكيفية سير المركبة⁽⁵⁾.

2-2- 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 والطريق حيث تبنى إجراءات أكثر ردعا و أكثر فعالية و أهم 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⁽⁶⁾.

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 والتي تسببت في القتل العمدي، وكذا رفع من قيمة الغرامة الجزافية وتخفيض نسبة الكحول في الدم والمنع اليدوي للهاتف النقال بغرامة من 800 إلى 1500 دج وإجبارية استعمال حزام الأمن هذا الأمر يخص السائق والراكب في المقعد الأمامي ورفع المخالفة إلى 800 دج.

لكن بالرغم من هذه القوانين الردعية إلا أنه تم تسجيل 43777 حادث مرور سنة 2004 أدى إلى وفاة 4356 شخص وجرح 64714 آخر. إن هذه الحصيلة الثقيلة أدت إلى التفكير في تعديله مرة أخرى (7)

2-3- 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 وضبطه بغية توفير النصوص الردعية أكثر للتقليل من عدد الحوادث والتحفيز 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 والجرحى وكذا 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 (8). 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 والإ 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 إلا 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 ومهما كان نوع المركبة يخضع إلى فترة تجريبية مدتها سنتين وتسحب منه الرخصة إذا ارتكب بعض المخالفات⁽⁹⁾.

2-4- 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 وأمنها وإقامة 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 الأولى : يعاقب عليها بغرامة جزافية من 200 إلى 2500 دج و تخص المخالفة المتعلقة بالإشارة العمومية و كبح الدرجات و مخالفة عدم تقديم وثائق المركبة وكذا رخصة السياقة أو مخالفة 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⁽¹⁰⁾.

2- المخالفات من الدرجة الثانية : يعاقب عليها بغرامة جزافية من 2000 إلى 3000 دج و تخص بعض المخالفات مثل مخالفة الأحكام المتعلقة بسرعة المركبات بدون محرك بمقطورة أو بدون مقطورة او نصف مقطورة و مخالفة الأحكام المتعلقة باستعمال المنهات 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 شأنه تقليص سيولة حركة المرور.

3- المخالفات من الدرجة الثالثة : يعاقب 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 والوقوف أو التوقف في الشريط الإستعجالي بدون ضرورة حتمية.

مخالفة الأحكام المتعلقة باستعمال أجهزة إنارة السيارات والاستعمال اليدوي للهاتف النقال ومخالفة 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 (11)

واهتم القسم الثاني من هذا القانون بالجرح والعقوبات ، 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 (12).

لقد تم تسجيل 29200 حادث في السداسي الأول من سنة 2008 من طرف المركز الوطني للوقاية و الامن عبر الطرق ليرتفع إلى 30735 حادث في 2009 و الجدول التالي يوضح ذلك :

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 : le role de l'organisation de la circulation dans la securité routiere ,Alger 2010,p 23.

من خلال الجدول يتبين لنا ارتفاع حوادث المرور في المناطق الريفية مقارنة بالمناطق الحضرية وهذا راجع ل الطابع الجغرافي و التهميش الذي تعاني منه هذه المناطق .

3- حصيلة حوادث المرور بعد سنّ هذه التشريعات: بالرغم من النصوص القانونية المطبقة إلا أن حوادث المرور تبقى مرتفعة و هذا ما أكدته لنا المعطيات الإحصائية للمركز الوطني للوقاية و الأمن عبر الطرق.

الجدول رقم (2): 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 و رغم صدور القانون 14/01 و رغم ما تضمنه من تعديلات و رغم فرض الغرامة الجزافية إلا أنه للأسف عرفت حوادث المرور زيادة كبيرة في عدد القتلى و هذا رافقه زيادة معتبرة في الحظيرة الوطنية للمركبات حيث وصل عدد القتلى إلى 1044 قتيل لكل مليون مركبة سنة 2003.

و رغم 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.

و تطور حوادث المرور للفترة 2010-2014 نستعرضه في الجدول التالي:

الجدول رقم (3): تطور حوادث المرور للفترة 2010-2014 .

السنوات	المناطق الحضرية		المناطق الريفية		المجموع
	العدد	%	العدد	%	
2010	15894	48.34	16979	51.65	32873
2011	18467	80.29	23000	55.46	41467

42846	59.47	25483	40.52	17363	2013
40101	56.65	22718	43.34	17383	2014

Source :www.cnpsr.dz

من خلال الجدول يتبين ان حوادث المرور في المناطق الريفية أكثر من المناطق الحضرية و هذا يرجع إلى للخصائص الجغرافية لهذه المناطق و عدم تهيئة الطرقات في الكثير من الحالات.

كما جاء في انباء جريدة الخبر في 13 فبراير 2017 أن المركز الوطني للوقاية و الأمن عبر الطرقات أحصى 28856 حادث مرور في سنة 2016 و أكثر من 19500 حادث خلال الأشهر التسعة ل 2017 على مستوى التراب الوطني .

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

الجدول رقم (4): أخطاء العنصر البشري المتسببة في حوادث المرور.

النسبة 2010	11 شهرا من 2010	11 شهرا من 2009	الأسباب
25.55	7770	10746	عدم احترام السرعة القانونية
15.93	4846	6223	فقدان السيطرة
13.10	3985	5084	لا مبالاة المارة
8.28	2519	3114	عدم احترام إشارات المرور
7.55	2297	2634	التجاوزات الخطيرة
5.65	1718	1937	عدم احترام مسافة الأمان
4.79	1456	1766	عدم احترام مبدأ الأولوية
11.52	954	1253	المتاورات الخطيرة
1.36	415	569	السياقة في حالة سكر
0.69	163	253	المكوث و التوقف الخطرين
0.54	209	268	جنحة الفرار
0.23	70	76	استعمال الهاتف النقال
0.22	67	105	عدم احترام شروط تأمين المحمولة
0.19	57	00	الانبهار بالأضواء
0.00	00	103	إهمال السائق
88.73	26988	34844	المجموع

المصدر: وزارة النقل، المركز الوطني للوقاية و الأمن عبر الطرق: دراسة إحصائية لحوادث المرور خلال الأشهر الإحدى عشر الأولى من سنة 2010، الجزائر، 2010، ص 12.

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%.

4- الردع القانوني وحوادث 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 و فرض أقصى العقوبات على الأشخاص المتمردين على القانون خاصة الذين تسببوا في جنحة الجرح أو القتل .

لكن رغم هذه القوانين إلا أن حوادث المرور خلفت أكثر من 4 آلاف 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 التأمين.

والتفكير في قانون جديد وهو إدخال صيغة السياقة بالتنقيط ربما سيخفض من حجم هذه المجازر نظرا لحجم العقوبات حتى صفائر 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⁽¹³⁾.

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 .

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⁽¹⁴⁾.

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

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

لكن تبقى شريحة من المواطنين خاصة الشباب المتهور يمثلون للقوانين في نقاط التفتيش وما إن يتعدون يعودون لطباعهم، لذلك لا بد من توفر شبكة امن الطرقات التي تعمل بسرية تامة و تطبيق أقصى العقوبة على المتمردين .

كما يجب الاهتمام أكثر بالطريق و تهيئته من طرف الدولة حتى يكون آمنا ، ووضعه مختلف الإشارات الضوئية في الأماكن الصعبة خاصة .

ولا يكفي الأسلوب الردعي للحد من هذه الحوادث لكن يبقى تكاثف الجهود من أسرة و إعلام وكل الفاعلين الاجتماعيين كل حسب مكانته و تخصصه لتقليل من هذه الظاهرة الخطيرة.

قائمة الهوامش :

- 1- منظمة الصحة العالمية بالتعاون مع البنك الدولي : مقاعد حماية الأطفال ، دليل حول السلامة على الطرق لصناع القرار و أصحاب الاختصاص، جنيف، سويسرا 2008، ص 1.
- 2- cnpsr : le role de l'organisation de la circulation dans la securité routiere ,Alger 2010,p 20.
- 3- روبرت ألكسي : فلسفة القانون – مفهوم القانون و سريانه ، تر: كامل فريد السالك ، منشورات الحلبي الحقوقية ، ط 2 ، بيروت ، لبنان، 2013 ، ص 189.
- 4 - القانون رقم 09/87 المؤرخ في 10 فيفري 1987 ، المتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق و سلامتها و أمنها.
- 5 - نفس المرجع .
- 6 - القانون رقم 14/01 المؤرخ في 19 اوت 2001، المعدل و المتمم بتنظيم حركة المرور عبر الطرق و سلامتها و أمنها.
- 7 - نفس المرجع
- 8 - القانون رقم 16/04 المؤرخ في 10 نوفمبر 2004 المعدل و المتمم للقانون 14/01 المتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق و سلامتها.
- 9- نفس المرجع
- 10 - القانون رقم 03/09 المؤرخ في 22 يونيو 2009 والذي يعدل القانون 14/01 المتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق و سلامتها.
- 11- الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية: مدونة المخالفات و الجنح المرورية و الأحكام التشريعية و التنظيمية لقانون المرور ، الأمر 03/09 بتاريخ 22 جويلية 2009 ، نيابة مديرية الوقاية و المرور ، 2009 ، ص ص 3-18.
- 12 - cnpsr : le role de l'organisation de la circulation dans la securité routiere ,Alger 2010,p 22
- 13- الجزائر.. الردع لمواجهة آلة الموت عبر الطرقات ، في صحيفة رأي اليوم : صحيفة عربية مستقلة ، 10 جانفي 2017.
- 14 - نفس المرجع .

قائمة المراجع :

- 1- القانون رقم 09/87 المؤرخ في 10 فيفري 1987 ، المتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق و سلامتها و أمنها.
- 2- القانون رقم 14/01 المؤرخ في 19 اوت 2001، المعدل و المتمم بتنظيم حركة المرور عبر الطرق و سلامتها و أمنها.
- 3- القانون رقم 16/04 المؤرخ في 10 نوفمبر 2004 المعدل و المتمم للقانون 14/01 المتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق و سلامتها.
- 4- الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية: مدونة المخالفات و الجنج المرورية و الأحكام التشريعية و التنظيمية لقانون المرور ، الأمر 03/09 بتاريخ 22 جويلية 2009 ، نيابة مديرية الوقاية و المرور ، 2009 .
- 5- الجزائر.. الردع لمواجهة ألة الموت عبر الطرقات ، في صحيفة رأي اليوم : صحيفة عربية مستقلة ، 10 جانفي 2017.
- 6- روبرت ألكسي : فلسفة القانون – مفهوم القانون و سريانه ، تر: كامل فريد السالك ، منشورات الحلبي الحقوقية ، ط2 ، بيروت ، لبنان، 2013 .
- 7- منظمة الصحة العالمية بالتعاون مع البنك الدولي : مقاعد حماية الأطفال ، دليل حول السلامة على الطرق لصناع القرار و أصحاب الاختصاص، جنيف، سويسرا 2008.
- 8- cnpsr : le role de l'organisation de la circulation dans la securité routiere ,Alger 2010.