

قانون المرور الجزائري في مواجهة تزايد الحوادث بين الواقع وإرادة التغيير

The Algerian Highway Code In The Face Of The Increase Of Road Accidents-Between The Reality And The Will To Change

تاريخ القبول: 2019/05/06

تاريخ الإرسال: 2019/01/25

هذا التزايد المستمر في عدد الحوادث جعل المشرع الجزائري في الأونة الأخيرة يعيد النظر في النظام الرديعي المعتمد على أساس تشديد العقوبة إلى تطوير نظام متكامل يسمح بإعادة هيكلة المنظومة القانونية لحركة المرور في الجزائر نذكر منها تفعيل الرقابة الدورية والدائمة على مستوى الطرقات، وكذا إحداث رخصة السياقة بالنقاط التي تعتبر كوسيلة بيداغوجية لها أهداف تربوية يمكن أن تساهم في التقليل من حوادث الطرقات في بلادنا، غير أنه يمكن القول بأن هناك بعض النقائص في جوانب أخرى في هذا النظام المستحدث والذي يجب أخذها بعين الاعتبار للوصول إلى الأهداف المعلنة.

الكلمات المفتاحية: قانون المرور؛ حوادث

السير؛ حركة المرور؛ الرقابة المرورية.

Abstract:

The number of car accidents has increased during the last decade, which has called for a change in the policy of the algerian legislator towards the consolidation of the repressive system, via a number of

مونية بن بوعبد الله

جامعة سوق أهراس- الجزائر

mbenbouabdallah@gmail.com

ماهر بديار (*)

جامعة سوق أهراس- الجزائر

maher.beddiar@univ-soukahras.dz

ملخص:

تزايد عدد الحوادث في السنوات العشر الأخيرة ساهم في تغيير سياسة المشرع الجزائري نحو تدعيم المنظومة الرديعية بمجموعة من القوانين يمكن اعتبارها لأول وهلة أنها الأهم والأصعب بالنظر إلى حجم العقوبات المفروضة على بعض المخالفات في قانون المرور، غير أن هذا التطور الكبير لم يصاحبه بالضرورة نقص في حوادث المرور، بل وعلى العكس فقد شهدت الجزائر وخلال نفس الفترة تزييدا كبيرا في عدد القتلى والجرحى، إحتلت به للأسف المراتب الأولى في التصنيف العالمي للدول التي تقع فيها أكبر عدد لحوادث المرور.

(*)- المؤلف المراسل.

which is based on the severity of penalties, to develop a comprehensive regime that allows the restructuring of the legal system of road traffic, in algeria, especially the enhancement of periodical checks at a permanent scale and the instatement of point-record driving license as apedagogical means with educational goals that can contribute to the mitigation of road accidents in our country. However, it can be said that there are still a number of deficiencies, as regards other aspects of this new regime, which that must be taken into account to achieve the stated goals.

Key Words:

Highway code; traffic accidents; road traffic; road control

texts that can be considered, from the outset, the more important and more dangerous, given the scope of the penalties provided for certain contraventions in the highway code. Nevertheless, this great development has not been accompanied by a decrease in road accidents, quite the contrary, the country has experienced, during the same period, a considerable increase in the number of road deaths and injuries, which has propelled algeria to the top ranks of the countries victims of road accidents, according to the world ranking.

This continuous increase in the number of road accidents has recently led the algerian legislator to reconsider the repressive regime,

مقدمة:

في سنة 2000 وصل مجموع حوادث المرور في الجزائر إلى أعلى مستوياتها، بحيث بلغت أكثر من 4000 قتيل في السنة، وهو رقم أرغم السلطات الجزائرية على التفكير جديا في إحداث ثورة في المنظومة القانونية الخاصة بحوادث المرور، وهو السبب أيضا الذي أدى إلى إلغاء قانون المرور لسنة 1987 وإستحداث القانون رقم 14/01 المؤرخ في 29 جمادى الأولى عام 1422 الموافق لـ: 19 أوت 2001 والمتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها وأمنها، ثم توالى التعديلات، بصدور القانون رقم 16/04 لسنة 2004، وأخيرا وليس آخرا صدور الأمر الرئاسي رقم 03/09 المؤرخ في 29 رجب عام 1430 الموافق 22 يوليو سنة 2009 الذي يعدل ويتمم القانون رقم 14-01 مؤرخ في 29 جمادى الأولى عام 1422 الموافق 19 غشت سنة 2001 والمتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها وأمنه، ثم تم إستحداث القانون رقم 17/05 الصادر سنة 2017 المعدل والمتمم للقانون رقم 14-01، وفي نظرة عامة حول هذه القوانين، نجد أن المشرع الجزائري قد إنتهج الطابع الردعي في مواجهة

التزايد المذهل لحوادث المرور، وهو ما لمسناه في بعض العقوبات المالية خاصة التي قد تصل إلى 100.0000.00 سنتيم بعض النظر على عقوبة الحبس، ومن خلال ماسبق يمكن طرح الإشكالية التالية: هل يعتبر النظام الردعي لحوادث الطرقات في الجزائر فعالا في التصدي لهذه الظاهرة أم لا؟ وللإجابة عن هذه الإشكالية سنحاول دراسة هذه القوانين من منطلق تأثيرها في التقليل من حوادث المرور من خلال مايلي:

المحور الأول: دواعي إحداث قانون جديد لحركة المرور في الجزائر

أولا: جديد قانون حركة المرور رقم 14/01 لسنة 2001 المعدل والمتمم سنة 2004.

ثانيا: النتائج المتوصل إليها.

ثالثا: البحث عن حلول مستعجلة.

المحور الثاني: الحاجة الملحة لتعديل آخر يكبح التزايد المذهل لحوادث المرور

أولا: إصدار قوانين جديدة

ثانيا: النتائج المتوصل إليها نتيجة لتطبيق هذا القانون.

ثالثا: إحداث رخصة السياقة بالنقاط.

رابعا: قراءة في قانون المرور الجديد لسنة 2017 .

خاتمة: نتائج عامة وتوصيات.

المحور الأول: دواعي إحداث قانون جديد لحركة المرور في الجزائر

يصل مجموع السيارات في الجزائر إلى حوالي 5.600.000 سيارة موزعة على 112.000 كلم من شبكة الطرقات على مجموع عام للسكان بلغ 34.800.000 نسمة وهو ما يفسر مايلي: كثافة السيارات في طرقاتنا بلغت 50 سيارة لكم 01 كلم وبمعدل 01 سيارة لكل ستة أشخاص⁽¹⁾.

من هذا المنطلق وجد المشرع الجزائري نفسه أمام حتمية التغيير في المنظومة القانونية لحركة المرور، بعد أن كان القانون رقم 09/87 المؤرخ في 10 فيفري 1987 يحمل في طياته مجموعة من الإجراءات أصبحت مع مرور الزمن لا تفي بالغرض المطلوب.

إن تزايد حوادث المرور في الجزائر في الفترة بين 2000 و2001، ساهم بشكل كبير في بلورة فكرة تعديل القانون، ليصبح أكثر فاعلية ومواكبة لمنظومة حركة المرور في الجزائر، فقد أشارت الإحصائيات في تلك الفترة لمايلي⁽²⁾:



الجدول(1): حوادث المرور بين سنتي 2000 و2001

الفارق	الجرحي	القتلي	عدد الحوادث	
/	41506	4025	35771	سنة 2000
+2622	54633	3768	38393	سنة 2001

هذه الزيادة في عدد الحوادث يواكبها حتما زيادة في التكلفة المالية لمخلفات الحوادث والأكثر من ذلك التكلفة الإنسانية المتمثلة في زيادة عدد الحوادث بما يعادل 2622 حادث في السنة، ولو نظرنا لقانون المرور لسنة 1987، نجد أن منظومة الغرامات الجزافية غير مجدية أو تكاد تكون نتيجتها منعدمة، بحيث أنها لا تشكل للشخص المخالف أي ضرر أو تأثير من الجانب المالي مما ساهم بشكل كبير في خلق إحساس بعدم الإكتراث عند قيام الشخص بالمخالفة لأن العقوبة غير مجدية. كل هذه المعطيات أفرزت قانونا جديدا رأى فيه المشرع الجزائري أنه الحل في مثل هذه الحالات وهو ما سنتأوله في الآتي:

أولا- جديد قانون حركة المرور رقم 14/01 لسنة 2001 المعدل والمتمم سنة 2004

في دراسة قام بها مجموعة من الباحثين حول أسباب تزايد حوادث المرور في الجزائر، توصلت الدراسة إلى أن 73.81% من العينة التي تم إستجوابها يوافقون على ضرورة تشديد العقوبات على السائقين للمحافظة على إحترام قوانين المرور، ويرى 70.91% من المستجوبين بأن ظاهرة عدم إحترام قوانين المرور قد أصبحت عادة متقبلة إجتماعيا، ويعتقد 46.9% منهم بأنها أصبحت بمثابة تقليد، في حين يرى 62.28% بأن عدم إحترام قانون المرور يرجع لنقص المتابعة القانونية⁽³⁾.

وعليه نجد أن المشرع الجزائري في قانون المرور الجديد لسنة 2001 قد شدد بشكل ملحوظ في الغرامات الجزافية مقارنة بالقانون الصادر سنة 1987، والتي كانت الغرامة حينها لا تتجاوز 400 دج مع الرفع من مدة سحب رخصة السياقة من طرف اللجنة الولائية الخاصة بهذا الشأن حسب الحالات.

1- مضامين قانون المرور الجديد 14/01:

سنحاول التطرق إلى مختلف الجوانب القانونية التي شملها هذا القانون ونخص بالذكر مايلي:

بداية يجب أن نذكر أن هذا القانون قد أحدث مركز وطني لرخص السياقة بحيث يقوم بتأطير وتعليم سياقة السيارة وتنظيم الإمتحانات الخاصة برخص السياقة (المادة 61)، ويذكر أن هذا المركز قد أحدث لكنه لم توكل إليه المهام المذكورة في هذه المادة إلى حد الآن، بحيث إقتصر دوره على الملاحظة فقط.

كما تم إحداث بطاقتية وطنية لرخص السياقة والهدف منها مراقبة حركة رخص السياقة على مستوى ولايات القطر الوطني، بحيث يتم ضبط المخالفين لقواعد حركة المرور وتدوينها في هذه البطاقتية حتى تسهل عمليات المراقبة، لكنها لحد الآن لم ترى النور من حيث التطبيق، مع الإشارة إلى أنها عملية جد مهمة وأصبحت من الأولويات بعد تزايد حوادث المرور في الجزائر.

أ- إعادة تفعيل اللجنة الولائية لسحب رخص السياقة:

طبقا لنص المادة 108⁽⁴⁾ من هذا القانون يمكن للوالي المختص إقليميا أن يقوم بتعليق رخصة السياقة للمخالف أو إلغائها بعد أخذ رأي لجنة خاصة تسمى لجنة سحب رخصة السياقة، هذه اللجنة يمكن لها النظر في المخالفات المرفوعة إليها حسب إختصاصها بنص القانون، حيث يمكن لها النطق بعقوبة السحب أو الإلغاء حسب الحالات ونذكر منها على سبيل المثال لا الحصر:

❖ سحب رخصة السياقة لمدة سنة في الحالات التالية

- السياقة في حالة سكر (يذكر أن نسبة الكحول المحددة في هذا القانون والتي يعاقب عليها هي 0.10 غ في الألف وهي نسبة تم تخفيضها مقارنة بالقانون السابق لسنة 1987 والتي كانت مقدرة بـ: 0.80 غ في الألف، وهو ما يؤكد مرة أخرى أن المشرع الجزائري يتجه نحو تشديد العقوبة في مجال حركة المرور).

- سياقة مركبة تحت تأثير مواد أو أعشاب مصنفة ضمن المخدرات

- جنحة الفرار حيث رفعها المشرع الجزائري من مرتبة المخالفة إلى مصاف الجرح

كونها تشكل خطرا كبيرا على السلامة المرورية وحفظ النظام.



- مخالفة الأحكام المتعلقة بتحديد السرعة، حيث يؤخذ على المشرع الجزائري في هذا المجال أنه أدرج هذه المخالفة دون وضع آلية حديثة لمراقبة زيادة السرعة على الحد القانوني ونقصد بذلك جهاز الرادار، حيث أنه لم يدخل الخدمة على الأقل حتى صدور هذا القانون⁽⁵⁾.

- عبور بعض الجسور محدودة الحمولة.

- إستعمال أجهزة أو آلات مخصصة أما للكشف عن المخالفات المتعلقة بالتشريع أو التنظيم المتعلق بحركة مرور السيارات، وأما للتشويش على سير الأدوات المستعملة لمعاينة تلك المخالفات⁽⁶⁾.

كما تجدر الإشارة إلى أن هذه المدة (أي مدة سنة) يمكن رفعها إلى سنتين سحب الرخصة في حالة إقتران إحدى المخالفات المذكورة بجنحة الجرح أو القتل الخطأ.

❖ سحب رخصة السياقة لمدة 03 أشهر:

يكون السحب لمدة ثلاث أشهر في نظر المشرع الجزائري في المخالفات التي تشكل أقل خطرا على السلامة المرورية وقد عددها في المادة 109 الفقرة الثالثة من هذا القانون⁽⁷⁾، ونذكر منها مخالفة التخفيض غير العادي للسرعة بدون أسباب حتمية من شأنه تقليص سيولة حركة المرور، مخالفة أحكام إشارة الأمر بالتوقف التام وكذا حالات الإلزام أو المنع المتعلقة بعبور الخطوط الحديدية الواقعة على الطريق، هذا بالإضافة لبعض المخالفات الأخرى والمذكورة في هذه المادة.

❖ سحب رخصة السياقة لمدة 01 شهر:

تشمل عقوبة سحب رخصة السياقة لمدة شهر بعض المخالفات المحدودة على سبيل الحصر منها مخالفة الأحكام المتعلقة بالإرتداء الإجباري للخوذة وكذا مخالفة الأحكام المتعلقة بإستعمال حزام الأمن ويذكر أن هذه المخالفة الأخيرة مطبقة على المقاعد الأمامية للسيارة أي السائق والمرافق له على أن يتحمل العقوبة السائق. كما تجدر الإشارة إلى أن هناك حالات أخرى للسحب الفوري لرخصة السياقة لمدة لا تتجاوز 15 يوم بالنسبة لبعض المخالفات كالتي يمكن إقترانها بجريمة الجرح أو القتل الخطأ وهي مذكورة في المادة 112⁽⁸⁾ من هذا القانون.

ب- الرفع من القيمة المالية للغرامات:

مقارنة بما سبقه من إجراءات فقد أقر هذا القانون مجموعة من الغرامات المالية تعتبر في تلك الفترة مرتفعة، بحيث ساهمت بشكل كبير في تغيير منحنى المخالفات، وهو ما رسخ الاعتقاد بنجاحة المنظومة العقابية لقانون المرور ولو لفترة قليلة نذكر منها:

- أنه لأول مرة في قانون المرور تم التلازم في النطق بالعقوبة بين الحبس والغرامة فمثلا عند ارتكاب السائق لجريمة الجرح أو القتل الخطأ وهو في حالة سكر أو تحت تأثير مواد أو أعشاب تدخل ضمن أصناف المخدرات فيعاقب بالحبس من سنة إلى 05 سنوات وبغرامة من 50.000 إلى 150.000 دج.

ج- إدخال مخالفات جديدة حيز التنفيذ:

في قانون المرور لسنة 2001 تم إدخال مخالفات لم يكن يعاقب عليها من قبل ومثال ذلك مخالفة نقل أطفال أقل من 10 سنوات في المقاعد الأمامية، حيث تكون عقوبتها الغرامة من 1.500 دج إلى 5.000 دج وبسحب رخصة السياقة من طرف اللجنة لمدة شهرين، هذا بالإضافة مخالفة الأحكام المتعلقة بالإرتداء الإجباري للخوذة بالنسبة لسائقي الدراجات، وكذا سير أو وقوف مركبة ليلا وسط الطريق أو اثناء انتشار الضباب في مكان خال من الإنارة أو الإشارة وإذا كانت هذه المركبة بدون إنارة ولا تحمل إشارة⁽⁹⁾.

ثانيا- النتائج المتوصل إليها:

رأى المشرع الجزائري أن هذه الإجراءات كفيلة بإحداث تغيير جذري في التصاعد المستمر لحوادث المرور في الجزائر، حيث تجدر الإشارة إلى أنه عند صدور هذا القانون قامت السلطات الجزائرية ممثلة في الدولة ووزارة النقل والدرك والأمن الوطنيين بحملات توعوية واسعة عبر مختلف وسائل الإعلام المرئية والمسموعة والمكتوبة لتحسيس وتعريف مستعملي الطريق بأحكام هذا القانون فكانت النتائج كالتالي:

الجدول(2): حوادث المرور خلال سنوات 2001 و2002 و2003

الفارق	الجرحي	القتلى	عدد الحوادث	
+2622	54633	3768	38393	سنة 2001
+ 3361	57013	4314	41754	سنة 2002
+ 1473	63990	4343	43227	سنة 2003

لقد وقفت السلطات الجزائرية في تلك الفترة مذهولة نتيجة التزايد المستمر لهذه الحوادث ولم تجد لها إي تفسير، ورأت أنه من الضروري البحث عن حلول أخرى على أن تكون سريعة وفعالة في نفس الوقت لكبح هذا التزايد المستمر وغير المبرر في عدد الحوادث فقد أعتبرت الجزائر 4 أكبر دولة في العالم من حيث عدد الحوادث كما صنفت من طرف منظمة الصحة العالمية من أكبر الدول التي تحدث فيها أكبر نسبة لحوادث المرور في العالم حسب الشكل التالي:

العنوان: تصنيف دول العالم من حيث عدد حوادث المرور

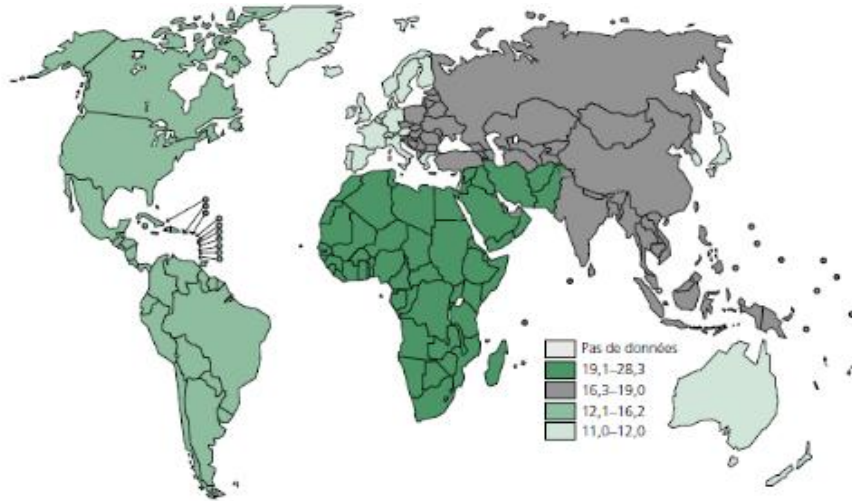


Fig 01: Taux d'accidents de la circulation mortels (pour 100 000 habitants) par Région de l'OMS, 2002, Source: projet OMS sur la charge mondiale de morbidité, 2002,

ثالثا- البحث عن حلول مستعجلة:

1- ضرورة تعديل قانون المرور لسنة 2001:

رأت السلطات الجزائرية ضرورة الإسراع في إيجاد منفذ آخر للجيلولة دون تزايد عدد الحوادث بحيث قامت بإدخال تعديلات جديدة أكثر ردية، حيث تحولت الجزائر من سياسة التوعية إلى سياسة الردع عليها تجد فيها الحل، وبالفعل فقد تم إصدار تعديل سنة 2004 تحت رقم 16/04 المؤرخ في 10/11/2004 المعدل والمتمم للقانون رقم 14/01 الصادر سنة 2001.

يشمل هذا التعديل على 25 مادة جديدة معدلة ومتممة، تعتبر إضافة جديدة، عمل فيها المشرع الجزائري على توسعة نطاق عمل اللجنة الولائية لسحب رخص السياقة لتشمل العديد من المخالفات التي أدخلت محل التنفيذ ومن ذلك المادة 21 والمادة 22⁽¹⁰⁾ من هذا التعديل، كما تم إضافة المادة 19 منه والتي عدلت المادة 103 بحيث أصبح المتحصل على رخصة السياقة المؤقتة أي التي لم يمر عليها سنتين وفي حالة ارتكابه لإحدى المخالفات الواردة في المادة 111 والمذكورة سابقا يتعرض لإلغاء الرخصة وبالتالي لا يمكن له الحصول على رخصة أخرى إلا بعد مرور 06 أشهر يقوم بعدها بإعادة اجتياز جميع الإمتحانات من جديد.

واكب هذا التعديل حملات واسعة من المراقبة عبر الطرق لضبط المخالفين لقانون المرور الجديد مع تحويلهم إلى اللجنة الولائية لتسليط العقوبات المقررة عليهم فكانت النتائج كالتالي⁽¹¹⁾:

الجدول(3): حوادث المرور خلال سنوات 2004 و2005

الفارق	الجرحي	القتلى	عدد الحوادث	
/	64714	4356	43777	سنة 2004
-3944	58082	3711	39833	سنة 2005

لأول مرة منذ سنوات تحصلت الجزائر على نتيجة إيجابية تمثلت في إنخفاض عدد الحوادث بما يقارب 4000 حادث وهو رقم نتج عنه فارق في عدد القتلى بأقل من 645 قتيل في السنة، تنفست الجزائر من خلاله الصعداء رغم أن عدد الحوادث في شكلها

العام مازال مرتفعا ، إلا أن هذه النتيجة تعكس بالفعل الجهود الجبارة التي بذلتها الجهات الأمنية في محاربة هذه الظاهرة.

يجب التذكير بأن هذا القانون قد صدر في أواخر سنة 2004 أي في 10 نوفمبر 2004 وبالتالي فالنتائج حتما يجب قراءتها بالشكل الصحيح في السنة الموالية أي في 2005 وهو ما تم بالفعل.

حسب بعض الخبراء فإن هذا الانخفاض في عدد الحوادث والذي نتج عنه إنخفاض معتبر في عدد القتلى والجرحى لن يدوم إلا مدة قليلة وهو ما حدث بالفعل ففي سنة 2006 عرفت الظاهرة إرتفاع معتبر بالعودة إلى المستويات العليا المعتادة ، بحيث يطرح هؤلاء الخبراء سؤال حول الأسباب الرئيسية لهذا التزايد على الرغم من تحسن شبكة الطرقات بصفة عامة في الجزائر ، وعليه رأيت مصالح الدرك الوطني بضرورة التواجد المستمر في الطرقات لمراقبة المخالفين لقانون المرور وتطبيق أقصى العقوبات عليهم⁽¹²⁾ .
وبالعودة إلى النتائج مجددا نجد التالي:

الجدول(4): حوادث المرور خلال سنوات 2006 و 2007 و 2008

الفارق	الجرحى	القتلى	عدد الحوادث	
1052 +	60120	4120	40885	سنة 2006
1875-	61139	4177	39010	سنة 2007
1471+	64708	4422	40481	سنة 2008

من خلال هذا الجدول نلاحظ أن عدد الحوادث عادت للإرتفاع بشكل محسوس ، بحيث شكلت سنة 2008 أعلى نسبة في عدد القتلى لم يسبق للجزائر وأن واجهتها ، على الرغم من أن سنة 2007 إنخفضت الحوادث بفارق أكبر من 1800 حادث وهو تعبير عن سياسة السلطات الأمنية في التواجد المستمر في الطرقات.

المحور الثاني: الحاجة الملحة لتعديل آخر يكبح التزايد المذهل لحوادث المرور

أصبح الوضع بما يعادل الكارثة ، بحيث وجب تدخل السلطات العليا في الدولة لوضع إستراتيجية شاملة للحد من التزايد المستمر في عدد الحوادث في الجزائر ، فرأت الدولة ضرورة العودة إلى تشريع آخر أكثر فاعلية ، وهو ما لمسناه مرة أخرى بصدور

قانون جديد ، لكن هذه المرة عن طريق أمر رئاسي من رئيس الجمهورية وهو ما يفسر الإهتمام البالغ للدولة بهذه الظاهرة.

أولا- إصدار قوانين جديدة:

عمدت السلطات الجزائرية في هذه المرحلة إلى إعادة النظر في القوانين الخاصة بحركة المرور نظرا للتزايد المذهل في الحوادث.

1- صدور الأمر الرئاسي رقم 03/09 المتعلق بتنظيم حركة المرور

في نظرنا يشكل صدور الأمر الرئاسي رقم 03/09 المؤرخ في 22 جويلية 2009 والمتضمن تعديل قانون المرور لسنة 2001 ليس فقط قفزة نوعية ولكن يعتبر من أشد القوانين ردعا ربما بين الدول العربية ، فمثلا وصلت بعض الغرامات إلى مستويات قياسية بلغت 100 مليون سنتيم وهو رقم خيالي بالنظر إلى معدل دخل الفرد العادي أو حتى غير العادي في الجزائر، بحيث يزيد عن 70 مرة مقارنة بشخص دخله 20000 دج. كما تجدر الإشارة أنه تم إستحداث نوع جديد من رخص السياقة وهو رخصة السياقة بالنقاط حسب نص المادة الثالثة من هذا القانون، وهو إجراء في حقيقة الأمر مأخوذ من القانون الفرنسي Permis a points .

أ- الزيادة في حجم العقوبات كنوع من أنواع الحل

عمد المشرع الجزائري إلى تشديد العقوبات في مجال قانون المرور بجميع أنواعها سواء العقوبات الإدارية والمتمثلة في سحب رخصة السياقة من طرف اللجنة الولائية أو العقوبات القضائية، بحيث أعاد تصنيف المخالفات إلى أربعة مجموعات حسب درجة الخطورة⁽¹³⁾.

أما في مجال الجنيح والعقوبات فقد خصص لها القسم الثاني بحيث ضاعف من العقوبة بالنسبة للجناح- سائق الوزن الثقيل أو النقل الجماعي- الذي يرتكب جريمة الجرح أو القتل الخطأ وهو في حالة سكر⁽¹⁴⁾ أو تحت تأثير مواد أو أعشاب تدخل ضمن أصناف المخدرات، حيث وصلت العقوبة إلى الحبس من 05 سنوات إلى 10 سنوات وبغرامة من 500.00 دج إلى 1.000.000 دج⁽¹⁵⁾.

على غرار اللجنة الولائية لسحب رخص السياقة فقد أقر المشرع الجزائري إجراءات أخرى تخص سحب الرخصة، لكن هذه المرة من طرف الجهة القضائية التي تنظر في المخالفة بحيث يمكن لها سحب الرخصة في بعض الحالات لمدة تتراوح بين السنة والأربع سنوات، وهي في واقع الأمر مدة لم يسبق لها وأن كانت محل للسحب من قبل⁽¹⁶⁾.

ثانيا- النتائج المتوصل إليها نتيجة لتطبيق هذا القانون:

تأمل السلطات العليا في الدولة أن تتوصل إلى نتيجة إيجابية من خلال تطبيق هذا القانون وهو ما سنتطرق إليه من خلال الجدول التالي:

الجدول(5): حوادث المرور خلال سنوات 2009 و2010

الفارق	الجرحي	القتلي	عدد الحوادث	
743+	69714	4725	41224	سنة 2009
-8351	52435	3660	32873	سنة 2010

لقد تغيرت النتائج بشكل ملحوظ هذه المرة خاصة بعد تطبيق الأمر رقم 03/09 ورأت السلطات الجزائرية أنها حققت في سنة مالم تحققه في سنوات عديدة، ويرجع السبب في ذلك إلى توفر الإرادة الحقيقية للتغيير من خلال السياسة الردعية للسلطات الأمنية التي عملت على تكثيف عمليات المراقبة عبر مختلف الطرقات بما فيها التواجد في الليل وعند ضبط المخالفين يتم تحويل المحاضر بطريقة أسرع إلى الجهات المختصة سواءا اللجان الولائية أو الجهات القضائية مما ساهم بشكل كبير في إضفاء الجدية والفعالية في تطبيق القانون.

1- العودة إلى نقطة البداية

الجدول(6): حوادث المرور خلال سنوات 2011 و2012 و2013 و2014

الفارق	الجرحي	القتلي	عدد الحوادث	
8594+	66361	4598	41467	سنة 2011
+1010	69141	4447	42477	سنة 2012
+369	69582	4540	42846	سنة 2013
2745-	65263	4812	40101	سنة 2014

لقد أثبتت السنوات أن مشكلة تزايد حوادث المرور في الجزائر اكبر مما كانت السلطة تتوقعه والدليل هذا التزايد المذهل في عدد الحوادث وبالتالي عدد القتلى والخسائر البشرية ناهيك عن الخسائر المالية المتأتية من هذه الحوادث والتي تعود بالتأثير السلبي على الجانب المالي والإقتصادي بالدرجة الأولى، حيث لم يعد الجانب الردعي وحده المهم لتجنب هذه المعضلة، وإنما لا بد من منظومة متكاملة تشمل جميع الفاعلين الأساسيين، على غرار السلطات الأمنية والمدرسة، والجامعة، والمجتمع المدني وكل من له صلة من قريب أو بعيد، فحتى الإنخفاض الجزئي في عدد الحوادث في سنة 2014 مقارنة بسنة 2013 صاحبه تزايد مذهل في عدد القتلى بحيث أصبحت سنة 2014 اكبر سنة في عدد القتلى بين السنوات الأربع الأخيرة.

الجدول(7): حوادث المرور خلال سنوات 2015 و2016

الفارق	الجرحي	القتلى	عدد الحوادث	
/	36 657	4610	30361	سنة 2015
8495+	/	3992	38856	سنة 2016

ملاحظة هامة: لم نستطيع الحصول على إحصائيات رسمية من موقع المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق خلال سنة 2015 و2016 لعدم توفر المعلومة وبالتالي تم أخذ هذه الإحصائيات من خلال تصريحات المسؤولين في الأمن والدرك الوطني في الصحف والمواقع الإلكترونية.

ثالثا- إحداء رخصة السياقة بالنقاط:

يذكر أن المشرع الجزائري قد أشار إلى هذه الرخصة لأول مرة بموجب الأمر رقم 03/09 المؤرخ في 22 جويلية 2009 عن طريق تعريف لها لاغير، أما سنة 2011 فقد صدر المرسوم التنفيذي رقم 11-376 لسنة 2011 والذي وضع طرق الحصول عليها وكيفية سحب النقاط في حالة المخالفة نجيزه في التالي:

- يخصص لرخصة السياقة بالنقاط رصيذا معياريا من النقاط يقدر ب: 24 نقطة.
- يخفظ عدد النقاط في حالة إرتكاب المخالفات الواردة في الأمر الرئاسي رقم 03/09 حسب النظام التالي:

❖ بالنسبة للمخالفات من الدرجة 3 (الحالات من 1 إلى 10): 4 نقاط.

- ❖ بالنسبة للمخالفات من الدرجة 4 (الحالات من 1 إلى 17): 6 نقاط.
- ❖ بالنسبة للجنح 8: نقاط.
- يمكن للمخالف محل سحب النقاط أن يسترجع نصف النقاط الضائعة بعد اجتيازه لتكوين في هيئة مختصة على أن له الحق في تكوينين فقط في السنة.
- في حالة فقدانه لكامل النقاط يتم ذكره كسائق عائد لإرتكاب المخالفة في البطاقة الوطنية لرخص السياقة.
- تحذف الصفة المذكورة من البطاقة الوطنية للمخالفات للقواعد الخاصة بحركة المرور عبر الطرق في حالة عدم ارتكاب حائز رخصة السياقة بالنقاط لأية مخالفة خلال السنتين الموالتين.
- 1- رخصة السياقة بالنقاط في قانون المرور رقم 17/05 الصادر سنة 2017**
- على خلاف ما جاء في المرسوم التنفيذي الصادر سنة 2011 والمتعلق برخصة السياقة بالنقاط، فإن القانون رقم 17/04 المعدل والمتمم والمتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها وأمنها فقد تطرق في القسم الثاني لرخصة السياقة بالنقاط حيث جاءت كمايلي:
- الرصيد الإجمالي للنقاط يقدر ب: 24 نقطة.
- رخصة السياقة الإختبارية (لمدة 02 سنة) 12 نقطة.
- بعد إنتهاء الفترة الإختبارية يضاف إليه 12 نقطة أخرى لتصبح 24 نقطة إذا حافظ على نقاطه في الفترة الإختبارية.
- ❖ المخالفات من الدرجة 01 بإستثناء المطه 1 و 5 و 7 تسحب 01 نقطة.
- ❖ المخالفات من الدرجة 02 تسحب 02 نقطة.
- ❖ المخالفات من الدرجة 03 تسحب 04 نقاط.
- ❖ المخالفات من الدرجة 04 تسحب 06 نقاط.
- ❖ الجنح (بعض الجنح فقط مذكورة في المادة 26 مكرر) تسحب 10 نقاط.
- ❖ في حالة عدم دفع الغرامة في أجل 45 يوم تسحب 02 نقطة.
- يتم إسترجاع النقاط بعد دفع الغرامة وفي حالتين:

❖ حالة عدم إرتكاب أي مخالفة لمدة معينة (مع العلم فإن هذا القانون لم يذكر هذه المدة).

❖ حالة متابعة تكوين على نفقة المخالف.

ملاحظة هامة: تطبيق رخصة السياقة بالنقاط مرهون أساسا ب:

1- توزيع رخص السياقة بالنقاط على السائقين.

2- إحداث بطاقيه وطنية لرخص السياقة لمراقبة المخالفين.

3- تحديد الجهة المعنية بعملية التكوين.

رابعا: قراءة في قانون المرور الجديد لسنة 2017 والمنتظر منه

بعد حوالي 08 سنوات من آخر تعديل، رأت السلطات الجزائرية أنه من الضروري أو على الأقل من الواجب تحديث قانون المرور وإدخال عليه بعض التعديلات، وهو الشيء الذي حدث بالفعل بصدور 05/17 المؤرخ في 16 فيفري 2017 المعدل والمتمم لقانون المرور رقم 14/01 المتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها وأمنها، ومن أهم النقاط التي جاء بها هذا القانون، نذكر:

- إحداث محطة للوزن في الطرق مهمتها قياس حمولة الأوزان الثقيلة (المادة 01).

- إعادة تصنيف رخصة السياقة (المادة 10 مكرر).

- إستعمال حزام الأمن بالنسبة للجالسين في المقاعد الخلفية لمركبات نقل الأشخاص عبر الطرق (المادة 11).

- تجهيز مركبات نقل البضائع ونقل الأشخاص بجهاز تسجيل وقت السرعة بالمقيمت (المادة 49).

- إنشاء مندوبية وطنية للأمن في الطرق تابعة لوزارة الداخلية (المادة 63 مكررا).

- إحداث مجلس تشاوري ما بين القطاعات يوضع لدى الوزير الأول يكلف بتحديد

السياسة والاستراتيجية الوطنية للوقاية والأمن في الطرق والتنسيق المؤسسي بين كافة الفاعلين المعنيين.

خاتمة:

في نظرة شاملة للنتائج المتوصل إليها عبر الجدول السابقة يتضح لنا جليا أن سياسة تشديد العقوبات في مجال قانون المرور لم تجدي نفعاً، وبالتالي يجب على السلطات الجزائرية التفكير في إيجاد ميكانيزمات جديدة وفعالة للحد من هذه الظاهرة، فما يمكن ملاحظته أن أي قانون يصدر تعقبه عمليات مراقبة تؤدي في الأخير إلى نتائج إيجابية مؤقتة وغير كافية، وبالتالي فإنه في نظرنا هذه التعديلات المدخلة على المنظومة القانونية لحركة المرور كافية جدا كترسانة قانونية، يبقى أن ندعمها ببعض الإجراءات كالمراقبة الدورية والفعالة ولا يمكن الإعتماد على عمليات المراقبة الفصلية.

كما ان هذه الدراسة توضح لنا أن القيمة التنفيذية لقانون المرور في الجزائر يتناسب عكسيا مع القيمة الردعية لنفس القانون، ذلك أنه كلما تكاثفت الجهود وزاد إهتمام السلطات المعنية بهذه الظاهرة عن طريق التواجد المستمر في الطرقات قلت حوادث المرور بغض النظر عن التشديد في المنظومة العقابية لقانون المرور والعكس صحيح.

وعليه يمكن القول بأنه يجب الإستثمار من أجل التقليل من الحوادث على الأقل لتفادي الخسائر المالية المتزايدة الناتجة عن حوادث المرور والتي تعتبر جد مهمة لو أستعملت في ميادين أخرى كتطوير البنية التحتية لطرقاتنا. و عليه يمكن تدعيم هذه الدراسة بالتوصيات التالية:

1- على مستوى مراقبة حركة المرور:

أ- باعتبار أن السرعة تعتبر السبب الأول في تزايد عدد الحوادث في الجزائر، فوجب مراقبتها عن طريق أجهزة الرادار الثابتة إلى جانب المتقلة والمستعملة حاليا في المسالك التي تشكل أكبر نسبة حوادث المرور بسبب السرعة، ذلك أن هذه التقنية تحتم على السواق التقليل من السرعة لوجود الرادار، لأن الهدف الأساسي هو عدم وقوع حادث وليس ضبط المخالفين.

ب- الإسراع في تفعيل البطاقة الوطنية لرخص السياقة (Fichier Nationale Des Permis De Conduire Informatisé) لحصر كل مخالف يحأول التهرب من العقوبة على مستوى التراب الوطني.

ج- تفعيل نظام رخصة السياقة بالنقاط، لأنه يعتبر عامل كبح نفسي يؤدي إلى تحفيز السائق على الإهتمام برخصته عند وصوله إلى النقاط الأخيرة في الرخصة.

د- إحداث محاكم أو أقسام خاصة بمخالفات حوادث المرور مع قضاء مختص للنظر في عدد الملفات المتزايدة في هذا الشأن، مع ضرورة الإسراع في تطبيق العقوبة لتكون عملية المراقبة فعالة، خاصة إذا علمنا أن معظم الملفات المعروضة على المحاكم يتم الفصل فيها بعد مدة طويلة من تاريخ ارتكاب المخالفة وفي أغلب الأحيان عن طريق أحكام تتضمن غرامات يتم دفعها بعد مدة معينة بالتالي تفقد أهميتها كعقوبة.

هـ- حث الهيئات القضائية على تفعيل المادة 98 و98 مكرر و99 من القانون رقم 17/05 والمتعلقة بالتعليق القضائي لرخصة السياقة التي تعتبر حصرا من إختصاص هذه الهيئات، حيث انه من الناحية العملية قليلا ما يتم تفعيلها.

و- مواصلة عمليات المراقبة الدورية التي تقوم بها مصالح الأمن الوطني والدرك الوطني في الطرق.

ز- إعادة النظر في نسبة الكحول في الدم مع ضرورة تسليط أقصى العقوبة على المخالف لها .

2- على مستوى المنظومة التعليمية:

أ- إعادة النظر في المنظومة التعليمية الخاصة بالحصول على رخصة السياقة، وذلك عن طريق إعداد برامج شاملة لمختلف الأصناف مع إدخال نظام الإمتحانات عن طريق البرمجة الآلية Examen Par Système Informatisé

ب- الرفع من المستوى التأهيلي لأصحاب مدارس تعليم السياقة، مع ضرورة تنظيم دورات تأهيلية تكون مكللة بإمتحان ضبط المستوى.

ج- بالنسبة للمتحصلين على رخص السياقة صنف (وزن ثقيل + النقل الجماعي) لابد من تنظيم لهم دورات تكوينية وتأهيلية لتحسين المستوى تخضع لبرنامج تنقيط يمكن على أساسه سحب الرخصة في حالة الإخفاق.

د- توفير تأهيل أكاديمي لأصحاب مدارس تعليم السياقة خصوصا بالنسبة للأصناف الأخرى خارج الوزن الخفيف.

3- على مستوى حركة المرور بشكل عام:

أ- التحول نحو وسائل النقل الجماعية مع ضرورة المحافظة على التسعيرة التي تكون في متناول أفراد المجتمع، للتقليل من نمط التنقلات عن طريق السيارات الخاصة.

ب- تنظيم عبور الراجلين وأصحاب الدراجات العادية وذات محرك على بعض أصناف الطرق باعتبارهم عنصر مساعد في إحداث الخطأ.

ج- إعادة تنظيم إشارات تحديد السرعة مع طبيعة كل طريق، لتسهيل سيولة الحركة دون الإخلال بعنصر المراقبة.

د- إعداد دراسات ميدانية يمكن تجسيدها خاصة بمخططات المرور في كل مدينة يمكن من خلالها المساهمة في سيولة الحركة والتقليل من حوادث الطرقات.

الهوامش والمراجع:

(1) - الموقع الرسمي للشرطة الجزائرية: www.dgsn.dz

(2) - الهاشمي بوطالبي: دراسة إحصائية لحوادث المرور من 1980-2008، مجلة الوقاية والسياقة، المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق، الجزائر، العدد 07، سنة 2009، ص 08.

(3) - بوظريفة حمو، تير رضا، بوكابوس أحمد: فعالية قانون المرور الجديد في الجزائر دراسة ميدانية على عينة من السائقين، مخبر الوقاية والأرغنوميا، جامعة الجزائر العدد 01، سنة 2007، ص 10.

(4) - المادة 108 من القانون 14/01 المؤرخ في 19/08/2001 حيث تنص على مايلي: يجوز للوالي عندما يحال عليه محضر إثبات إحدى المخالفات المبينة في المادة 111 أذناه، إذا رأى من غير الواجب حفظ الملف، أن يصدر بصفة مؤقتة وبعد أخذ رأي لجنة خاصة بقرار تعليق رخصة السياقة أو منع اجتيازها عندما يكون السائق المعني غير متحصل عليها..

(5) - يرجع في اعتقادنا إدراج هذه المخالفة دون وضع الآلية كما قلنا إلى التزايد المستمر والمذهل في عدد الحوادث الناتجة عن هذه المخالفة، بحيث احتلت المراتب الأولى في أسباب الحوادث وقد بلغت سنة 2008 إلى 9737 حادث نتيجة عدم احترام السرعة القانونية أي بنسبة 22.82% من مجموع الحوادث في تلك السنة.

(6) - يذكر أن هذه المخالفة مأخوذة من قانون المرور الفرنسي، بحيث أنه لم يتم معاينة أي مخالفة نتيجة لذلك منذ صدور هذا القانون.

- (7) - حيث تنص " لا يمكن أن تتجاوز مدة التعليق ثلاثة أشهر بالنسبة لمرتكب إحدى المخالفات المنصوص عليها في الفقرات 2 و4 و6 من المادة 71 والفقرات 1 و2 و4 من المواد 72 و103 أعلاه".
- (8) - تنص المادة 112 على مايلي: مع مراعات أحكام المادتين 108 و111 من هذا القانون، يقوم الأعوان المؤهلين بسحب رخصة السياقة فورا لمدة لا تتجاوز 15 يوما في الحالات المنصوص عليها في المواد 65 و66 و67 من هذا القانون".
- (9) - انظر المادة 71 و72 من القانون رقم 14/01 الصادر سنة 2001.
- (10) - تحدثت المادة 21 و22 من القانون رقم 04-16 المؤرخ في 27 رمضان سنة 1425 الموافق لـ 2004/11/10 عن حالات سحب رخصة السياقة من طرف اللجنة الولائية لمدة تتراوح بين الشهر والثلاثة أشهر مع إمكانية السحب الفوري للرخصة، بحيث ضمت هذه المواد حوالي أكثر من 40 مخالفة يشملها قرار السحب.
- (11) - المعلومات مأخوذة من الموقع الرسمي للشرطة الجزائرية.
- (12) - Samir: accidents de la route en Algérie, l'hécatombe continue, journal liberté, 05/02/2007.
- (13) - انظر المادة 66 من الأمر رقم 09-03 المؤرخ في 29 رجب عام 1430 الموافق لـ 22 يوليو سنة 2009 والذي يعدل ويتمم القانون رقم 14/01 المؤرخ في 19 أوت سنة 2001 والمتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها وأمنها (الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية رقم 45 لسنة 2009 متوفرة عبر الموقع التالي www.joradp.dz
- (14) - يذكر أن نسبة الكحول في الدم قد تم إعادة تقييمها بحيث تم رفعها من 0.10 غ إلى 0.20 غ في الألف ..
- (15) - انظر المادة 68 الفقرة الثانية من الأمر الرئاسي 03/09.
- (16) - انظر المادة 98 من الأمر الرئاسي رقم 03/09.