

دور التشريع في تحسين السلامة المرورية

The Role Of Legislation In Improving Traffic Safety

تاريخ القبول: 2019/01/29

تاريخ الإرسال: 2018/05/21

المشروع الجزائري إلى حماية ضحايا هذه الحوادث أو ذوي حقوقهم .

الكلمات المفتاحية: السلامة المرورية؛

التشريع؛ حوادث المرور؛ الوقاية والأمن عبر الطرقات؛ الغرامات الجزافية .

Abstract:

In light of the serious escalation of traffic accidents in Algeria and its tragic consequences, the Algerian legislator, like other legislations, has attached great importance to traffic accidents because of the gravity and daily consequences of heavy losses, both material and human, and the consequent social and economic effects on the individual and society. Therefore, it is necessary to provide legal protection, whether it is a hamburger in the legislation of deterrent to reduce and reduce traffic accidents and protect the users of roads from the risks resulting from it, as stated in order 01/04 on the regulation of road traffic and safety and security modified and complementary n 16.04 rate and complement the matter 09/03, and whether such legislation after the traffic accident, which aims through which the

أوراغ آسيا (*)

جامعة باتنة 1- الجزائر
assiaaouragh1@gmail.com

ملخص:

في ظل التصاعد الخطير لحوادث المرور بالجزائر وحصيلتها المأساوية فقد أولى المشرع الجزائري على غرار غيره من التشريعات أهمية بالغة لحوادث المرور نظرا لخطورتها وما بنجم عنها يوميا من خسائر فادحة سواء المادية منها أو البشرية وما يترتب عن ذلك من آثار اجتماعية واقتصادية على الفرد والمجتمع لذا استوجب الأمر توفير حماية قانونية سواء أكانت قبلية تتمثل في التشريعات الردعية للتقليص والتقليل من حوادث المرور وحماية مستعملي الطرقات من المخاطر الناجمة عنها وهو ما جاء به الأمر 04/01 المتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها وأمنها المعدل والمتمم بالقانون 16/04 المعدل والمتمم بالأمر 03/09، وسواء أكانت هذه التشريعات بعد وقوع حادث المرور والتي يهدف من خلالها

(*)- المؤلف المراسل.

Key Words: *traffic safety, algerian legislature to protect legislation, traffic accidents, road victims of such accidents or people safety and security, penalties.* | *with their rights.*

مقدمة:

مما لا ريب فيه وأنه وإثر تفشي حوادث المرور في الجزائر بوتيرة متصاعدة وخطيرة وآثارها الوخيمة على الفرد والمجتمع ما أدى بالمشرع الجزائري إلى محاولة التصدي لهذه الظاهرة والبحث عن أسبابها وإقرار المسؤولية الناجمة عن هذه الحوادث وذلك بغية التقليل منها من خلال إرساء قواعد قانونية ردعية سواء قبل وقوع الحادث أو بعده . إذ تعزى حوادث المرور عموماً إلى أسباب بشرية وضعف الرقابة الإدارية أو انعدامها والأهمال في صيانة وتصليح السيارة، وأسباب أخرى تتعلق برداءة الطريق وغيرها من الأسباب التي تتضافر في مجموعها وتؤدي إلى وقوع حادث المرور، وقد اهتم المشرع الجزائري بهذه الظاهرة وأعطى في سبيل ذلك أولوية خاصة في تنظيم حركة المرور عبر الطرق وذلك بتبيان الشروط المتعلقة بسير مختلف فئات مستعملي الطريق العمومي من مركبات ومشاة وذلك من أجل تحقيق وضمان تنقل آمن وعادل للمواطنين .

وقد خصص المشرع الجزائري لتنظيم حركة المرور ومحاولة التقليل من حوادث المرور، وضمان السلامة المرورية العديد من النصوص التشريعية والتنظيمية تتمثل في: الأمر 107/74 المؤرخ في: 1974/12/06 المتضمن قانون المرور، قانون رقم 09/87 المؤرخ في: 1987/01/10 المتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها وأمنها، القانون 14/01 المؤرخ في 2001/08/19 المتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها وأمنها الذي ألغى القانون رقم 09/87، القانون 16/04 المؤرخ في: 2009/11/10 المعدل والمتمم للقانون 04/01 والمتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها وأمنها، الأمر 03/09 المؤرخ في 2009/07/29 المعدل والمتمم للقانون رقم 04/01 والمتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها وأمنها، المرسوم التنفيذي رقم 06/88 المؤرخ في 1988/01/19 المتضمن القواعد الخاصة بحركة المرور، المرسوم التنفيذي رقم 381/04 المؤرخ في 2004/11/28 الذي يحدد القواعد الخاصة بحركة المرور، ولحصر موضوع البحث فإننا سنتطرق بالدراسة

والتحليل للآليات التي جاء بها الأمر 03/09 المتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها وأمنها .

لذا تتمثل الإشكالية المطروحة في هذه الورقة البحثية في ما مدى نجاعة وفاعلية الآليات التي أرساها المشرع الجزائري في تحسين السلامة المرورية وبخاصة ما جاء به الأمر 03/09 في الحد أو التقليل من تزايد الحوادث المرورية؟ وإلى أي مدى تؤثر السياسة التشريعية في تحسين السلامة المرورية؟

و للإجابة عن الإشكالية المطروحة ارتأينا تقسيم الموضوع إلى مبحثين:

المحور الأول: التطور التشريعي للآليات الوقائية في قانون المرور الجزائري.

المحور الثاني: آليات تحسين السلامة المرورية التي أرساها الأمر 03/09 .

المحور الأول: التطور التشريعي للآليات الوقائية في قانون المرور الجزائري

تعد حوادث المرور من أخطر الظواهر التي تستنزف الموارد المادية والطاقات البشرية إذ تستهدف المجتمع في أهم مقوماته ألا وهو العنصر البشري بالإضافة إلى ما تكبده من مشاكل اجتماعية ونفسية وخسائر مادية ضخمة ، فحسب منظمة الصحة العالمية تحصد حوادث المرور أرواح أكثر من مليون شخص سنويا ، وتصيب ثمانية وثلاثون مليون شخص منهم خمسة ملايين إصابات خطيرة، والجزائر كغيرها من البلدان تتكبد آلاف الضحايا حتى أضحى البعض يطلق عليها "إرهاب الطرقات" ، إذ تعتبر حوادث المرور من أكبر المشكلات فهي تخلف حسب دراسة قامت بها الهيئة الدولية للوقاية من حوادث المرور مليوناً ومائتي قتيل (1.200 مليون) وخمسين مليون (50) جريح سنويا وخمسة ملايين وخمسمائة ألف (5500000) معاق إعاقة كاملة، وتشير بعض الدراسات إلى أن حوادث المرور ستكون سنة 2020 السبب الثالث للوفيات⁽¹⁾.

فحوادث المرور هي حادث اعتراضي يحدث بدون تخطيط مسبق من قبل سيارة (مركبة) واحدة أو أكثر مع سيارات أو مركبات أخرى أو مشاة أو حيوانات أو أجسام على طريق عام أو خاص وعادة ما ينتج عن حوادث المرور تلفيات تتفاوت من طفيفة بالملتمكات والمركبة إلى جسيمة تؤدي إلى الوفاة أو الإعاقة فهو أي الحادث غالبا ما ينتج عنه أضرار مادية جسيمة غير مقبولة .



فحادث المرور عبارة عن إصابات مادية ومعنوية تصيب المركبة بسبب التصادم أو انحراف فني في المركبة بسبب تصرفات سيئة ناتجة عن قائد المركبة ويسبب خسائر مادية ومعنوية .

تعرف منظمة الصحة العالمية حوادث المرور بأنها " واقعة غير متعمدة ينتج عنها اصابة ظاهرة".

أما اللجنة الاقتصادية الأوروبية التابعة لهيئة الأمم المتحدة تعرف حوادث المرور بأنها 'كل حادث يحدث في طريق عام وينتج عنه وفاة أو إصابة شخص أو أكثر، وتشارك فيه احدى المركبات المتحركة على الطريق.

فالحوادث التي تسببها السيارات هي حدث اعتراضي يحدث بدون تخطيط مسبق من قبل سيارة (مركبة) واحدة أو أكثر مع مركبات أخرى أو منشأة أو حيوانات أو أجسام على طريق عام أو خاص، وعادة ما ينتج عن الحادث المروري تلفيات تتفاوت من طفيفة بالملكات والمركبات إلى جسيمة تؤدي إلى الوفاة أو الإعاقة المستديمة. كما عرفه leplat. ج على أنه نتيجة غير مرغوب فيها ولم تكن لتحدث لو أن النظام المعين سار بالطريقة المستهدفة من طرف مصممه ويمكن اعتبار الحادث كثرة لعدم عمل النظام ويتكون النظام من ثلاثة عناصر هي الإنسان والمركبة والمحيط⁽²⁾.

فقانون المرور هو مجموعة القوانين واللوائح واللائحات التي تنظم حركة المرور الخاصة بالمركبات والسائقين والعابرين وجميع مستعملي الطريق وتعمل على تسليط العقوبة على كل مخالف.

ويمكن القول أنه وبدخول الجزائر إلى مرحلة اقتصاد السوق صدرت مجموعة من القوانين التي تتكيف مع هذه المرحلة فقد حاولت السلطات العمومية التخفيف من خطر حوادث المرور على أفراد المجتمع وذلك بسن قواعد جديدة تتعلق بحركة المرور عبر الطرق وسلامتها وأمنها فصدر المرسوم التشريعي رقم 09/87 المؤرخ في: 10/01/1987⁽³⁾ المتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها وأمنها الذي زود السلطات العمومية بأدوات كفيلة لمكافحة انعدام الأمن الطرقي لاسيما ب:

- إحداث نظام الوقاية وتبني تدابير وقائية
- ضبط تنظيم متسلسل ومتفق عليه لحركة المرور عبر الطرق

- إجبارية استعمال حزام الأمن
- منع نقل الأطفال الأقل من 10 سنوات في الأماكن الأمامية
- الفحص الدوري لجميع فئات رخص السياقة وإعادة صياغة نظام الامتحانات
- لكن لم يخل هذا التشريع من جملة من النقائص فصدر القانون 04/01 المؤرخ في 2001/08/19 والمتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها وأمنها.⁽⁴⁾ وأهم ما جاء به هذا القانون:
- التشديد في الجانب الردعي وذلك عن طريق الرفع في قيمة الغرامات الجزافية المتعلقة بالمخالفات حيث وصل حدها الأقصى إلى 150.000 دج بعدما كانت في القانون 09/87 500 دج، وهذا لجعل مستعملي الطريق يتحلون بمسؤولية أكثر (نص المادة 65 وما يليها)، إذ نجد أن الغرامة المتعلقة بالمكوث التعسفي كانت تتراوح ما بين 80 و150 في قانون 87 حسب نص المادة 73 من المرسوم 14/01 .
- إجبارية استعمال حزام الأمن حيث تم رفع الغرامة في حالة المخالفة إلى 800 دج بعدما كانت 80 دج .
- منع الاستعمال اليدوي للهاتف النقال أثناء السياقة حيث تم رفع الغرامة في حالة المخالفة من 800 دج إلى 1500 دج وفي حالة وقوع حادث أدى إلى الجرح أو القتل الخطأ وثبت أن السائق كان يستعمل الهاتف أثناء وقوع الحادث فإن العقوبة تشدد من 5000 دج إلى 50.000 دج وبالحبس من 03 أشهر إلى 03 سنوات أو بإحداهما .
- السياقة في حالة سكر حيث تم تخفيض نسبة الكحول في الدم من 0.8 في الألف إلى 0.1 في الألف ورفع الغرامة لمن يقود المركبة تحت تأثير الكحول أو تحت تأثير مواد تدخل ضمن صنف المخدرات.
- إجبارية المراقبة التقنية للسيارات حيث تم منع سير المركبات الغير مطابقة للقواعد والمقاييس التقنية المعمول بها أو أصبحت لا تتماشى معها كما أوجب خضوعها للمراقبة التقنية قبل وضعها للسير أول مرة.⁽⁵⁾
- ولكن رغم استحداث العقوبات المشددة والرفع من الغرامات التي جاء بها القانون 04/01 إلا أنه لم يحقق النتائج المرجوة منه وهي التقليل من حوادث المرور فصدر القانون 16/04.⁽⁶⁾



الذي يعد أكثر القوانين صرامة إذ ارتفعت من خلاله حالات سحب رخص السياقة من 15 حالة إلى 34 حالة .

وتضمن القانون رقم 16/04 خمسة وعشرون مادة منها 10 مواد مضافة كما نص هذا القانون على 34 حالة لسحب رخصة السياقة منها 17 حالة للسحب الفوري لمدة 15 يوما مع القدرة على السياقة، و12 حالة أخرى تستوجب تحرير محاضر لتبليغ الوالي المختص إقليميا من أجل تعليق أو إلغاء رخصة السياقة ومن أهم ما جاء به القانون:

- إجبارية المراقبة التقنية فحسب نص المادة 09 من القانون 16/04 يجب أن تتوفر كل مركبة على محضر المراقبة التقنية .
 - تحديد السن القانونية للسياقة حيث تم تحديد السن القانونية للمركبات ذات الوزن الثقيل ب 25 سنة المادة 10 مكرر .
 - وضع المهلات حيث نص أن وضع المهلات لا يكون إلا بترخيص من الوالي بناء على اقتراح من رئيس المجلس الشعبي البلدي.
 - القواعد المتعلقة بالسير حسب نص المادة 09 مكرر يجب احترام المسافات القانونية بين السيارات وكذلك حسب نص المادة 39 مكرر التي استوجبت عدم المرور على شريط التوقف الإستعجالي بالنسبة لجميع المركبات باستثناء مركبات الأمن العمومي وحالات الاستعجال .
 - المتحصلون الجدد على رخصة السياقة فالمتحصل الجديد يتحصل على شهادة القيادة المؤقتة وفي حالة ارتكابه بعض المخالفات تلغى شهادته .
- فالسلامة المرورية بمفهومها الواسع تهدف إلى بيان كافة الخطط والبرامج واللوائح المرورية والإجراءات الوقائية للحد من حوادث المرور والتقليل منها وقوعها وذلك من أجل ضمان سلامة الإنسان وممتلكاته ومقوماته البشرية والإقتصادية، وعلى ذلك فإن السلامة المرورية هي تأمين الوسائل التي تساهم في تسيير العملية المرورية في ظل توفر أسباب السلامة المرورية.⁽⁷⁾

لذا ونظرا للتزايد الخطير لحوادث المرور وتصاعد وتيرتها فقد سعى المشرع الجزائري على غرار غيره إلى انتهاج سياسة وقائية فعالة نظرا لفائدة الدور الوقائي لذا فقد تم إنشاء هيئات تضطلع بهذا الدور منها:

أولا- اللجنة الوطنية:

أنشأت هذه اللجنة في 19/06/1967 وحددت مهامها في:

- تنظيم عملية الوقاية

- التنسيق بين المصالح المعنية

غير أن هذه اللجنة لم تستطع القيام بهذه المهمة على الوجه المطلوب نظرا لعدة أسباب، ومنه جاء التفكير في إنشاء مركز وطني ولجان ولائية للوقاية والأمن في الطرقات وهذا ما جاء في نص المادة 24 من قانون المرور الصادر في 10/02/1987 . وفي 16/03/1991 صدر المرسوم التنفيذي وحدد مهام المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق وضبط كيفية تنظيمه ومهامه، غير أن هذه العينة لم تر النور إلا في 20/04/1998 حيث تم تعيين المدير العام للمركز وتدشين مقره بصفة رسمية، إذ أن إحداث هذا المركز جاء تعريزا للجهود التي تبذلها مختلف الجهات والمصالح المعنية بالوقاية عبر الطرقات وكذا لرسم سياسة وقائية تعتمد على إستراتيجية وطنية مبنية على الدراسات وبرنامج عمل دقيق.

ثانيا- المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرقات:

تم إنشاء المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق بموجب المادة 24 من القانون 09/87 المؤرخ في فيفري 1987 المتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها وأمنها، وهو مؤسسة عمومية ذات طابع إداري، والإنشاء الفعلي للمركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق كان بتاريخ: 20/04/1998، تم تحديثه بموجب المرسوم رقم 502/03 المؤرخ في 29/12/2003 المتضمن مهام المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق وتنظيمه وسيره، وتكمن أهميته في إعداد استراتيجية للوقاية المرورية وضمان حسن تنفيذها وتتبعها وتنسيق أعمال مختلف المتدخلين في مجال الوقاية المرورية، بالإضافة إلى إعداد برامج التوعية التي تساهم في الوقاية والسلامة المرورية .



إن إحداث هذا المركز جاء لرسم سياسة وقائية تلزم الجهات والمصالح المعنية بتنفيذها ومعالم هذه السياسة تتجلى في الدور الذي يقوم به المركز وهو:

- إعداد الدراسات التي لها صلة بتنظيم حركة المرور والوقاية من الحوادث.
- السعي إلى تقليص أخطار المرور بتطوير الإعلام والتربية والبحث التطبيقي في هذا المجال.

- تنشيط حملات الوقاية والتوعية بأخطار الطريق وتنظيمها مع المصالح المعنية.
- المشاركة في إعداد برامج تربية التلاميذ في مجال المرور وتسطير مناهج التكوين في السياقة .

- جمع كل المعطيات المتعلقة بحوادث المرور واستغلالها في إعداد الدراسات العلمية حول مخاطر حوادث المرور واستخلاص عواملها المختلفة وتقديم التوصيات الدقيقة للجهات المعنية .

- الإدلاء بالرأي حول كل القضايا المتعلقة بحوادث المرور.
- تدعيم كل الأبحاث التي لها علاقة بالوقاية من حوادث المرور التي تقوم بها الهيئات والمؤسسات العلمية.
- التعاون مع المنظمات الدولية المهتمة بترقية نظم المرور وتأمين السير عبر الطرق.⁽⁸⁾

ثالثاً- وكالات المراقبة التقنية للسيارات:

والتي يخضع إنشائها بموجب إعتقاد يسلمه الوزير المكلف بالنقل بعد الإستشارة التقنية للمؤسسة الوطنية للمراقبة التقنية للسيارات التي تم تنظيمها بموجب المواد من 11 إلى 25 من المرسوم التنفيذي 223/03 المؤرخ في 10 يونيو 2003 المتعلق بتنظيم المراقبة التقنية للسيارات وكيفيات ممارستها.

المحور الثاني: آليات تحسين السلامة المرورية التي أرساها الأمر 03/09 والقانون

05/17

يعتبر الأمر 03/09 المؤرخ في 29 رجب عام 1430، الموافق لـ 22 جويلية 2009 المعدل والمتمم للقانون 04/01 المتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق قفزة نوعية وهامة في مجال تنظيم المرور وسلامة مستعملي الطريق وفرض النظام والأمن عبر الطرقات، حيث تضمن إجراءات جديدة وهامة عالجت النقائص المسجلة في القوانين



السابقة وذلك برفع قيمة الغرامات الجزافية وإضافة عقوبات إدارية صارمة تمثلت في تعليق أو إلغاء رخصة السياقة للمخالفين لمدة معينة حسب درجة خطورة المخالفة، وقد تضمن هذا القانون 14 مادة منها 03 مواد جديدة والباقي معدلة ومتممة لأحكام الأمر 04/01، وقد جاءت المادة 11 منه لتعدل وتتم أحكام الفصل السادس من القانون 14/01 والمتعلق بالمخالفات وعقوباتها والإجراءات المتبعة.

أولا- قراءة وتعليق على نصوص الأمر 03/09:

تضمن هذا الأمر إضافة المادة 02 التي حددت الأهداف التي جاء من أجلها التشريع الجديد إضافة إلى ما حدده القانون 14/01 في المادة الأولى منه، أما المادة 03 منه فقد أضافت مجموعة من التعاريف لم يتطرق لها القانون 14/01 كرخصة السياقة الإختبارية، و رخصة السياقة بالنقاط، جهاز تحليل للعباب، جهاز تسجيل وقت السرعة. الرخصة بالنقاط و رخصة السياقة الإختبارية وكذلك رخصة الكفاءة المهنية.

1- رخصة السياقة الإختبارية:

وهي التسمية التي إعتدها المشرع الجزائري بدلا من شهادة القيادة المؤقتة، وهي رخصة صالحة لمدة سنتين إبتداءا من تاريخ النجاح في الإمتحانات التطبيقية، ويتعرض المتحصل على رخصة السياقة الإختبارية إلى إلغاء الرخصة في حالة وقوعه في أي جنحة من الجنح الواردة في القسم الثاني من هذا الأمر من طرف المحكمة المختصة دون المساس بالعقوبات الجزائية، ولا يمكن لمرتكب الجنحة الترشح للحصول على رخصة السياقة مرة أخرى إلا بعد انقضاء مدة 06 أشهر من تاريخ إصدار قرار الإلغاء حسب المادة 99 .

2- الرخصة بالنقاط:

وهي أداة معيارية وبيداغوجية تهدف إلى جعل السائقين يتحملون مسؤوليتهم وتدعم مكافحة انعدام الأمن في الطرقات، ويترتب على ارتكاب أي جريمة مرورية خصم نقطة أو مجموعة من النقاط حسب خطورة الجريمة المرتكبة، ولا يتم خصم النقاط إلا بعد صدور حكم نهائي يقضي بالإدانة من المحكمة المختصة، وما دام في الجزائر قد تم إنشاء المركز الوطني لرخص السياقة فهذا الأخير سيتلقى الأحكام الصادرة



من العدالة ويقوم بالخصم الآلي للنقاط، وبما أن الرخصة أداة بيداغوجية يمكن استرجاعها عن طريق التكوين.

فالرخصة بالنقاط هي عبارة عن وثيقة من لون أخضر تحتوي على 12 ورقة مع رقم تسلسلي، في أول الصفحة تدرج مراجع صاحب الرخصة، الرخصة الإختبارية أو الرخصة النهائية وكذا المعطيات المتعلقة بمتابعة الرصيد من النقاط، فقد خصص فيها رصيد من النقاط بأربعة وعشرون نقطة، تتولى لجان تعليق رخص السياقة المختصة ومتابعة المخالفات متابعة رصيد النقاط كل حائز للرخصة بالنقاط، وتسلم عند إصدار رخصة السياقة بالنموذج الجديد، أو عند إنتهاء فترة رخصة السياقة الإختبارية.⁽⁹⁾

3- شهادة الكفاءة المهنية من أجل النقل العمومي للمسافرين والبضائع:

نظرا للحوادث المميتة التي يتسبب بها سائقي الوزن الثقيل بسبب التعب الناتج عن عدم إحترام أوقات الراحة والعمل أو النقص في التحكم في القيادة نتيجة ضعف التكوين على مستوى مدارس السياقة سيفرض على سائقي هذه الأصناف تكوين يسأهم في تطوير خبرتهم في القيادة يتوج هذا التكوين بشهادة مهنية، أما في ما يتعلق بأوقات الراحة والعمل فقد ألزم القانون هذا الصنف من السائقين بتركيب جهاز تسجيل وقت السرعة بالمقيمت وعدم تركيبه سيعرض صاحبه إلى سحب رخصة السياقة لمدة 06 أشهر.

4- تشديد العقوبات:

نصت المادة 06 من الأمر 03/09 على المخالفات من الدرجة الأولى إلى الدرجة الرابعة وفرض لهذه المخالفات غرامات جزافية ومن أجل التعجيل في تسديد الغرامة الجزافية وتخفيف العمل على الجهات اشترط المشرع الإحتفاظ برخصة السياقة لمدة لا تتجاوز 10 أيام مع القدرة على السياقة، وهذا الإحتفاظ لا يعتبر عقوبة إنما هو إجراء الهدف منه التعجيل في تسديد الغرامة، في حالة عدم تسديد الغرامة الجزافية خلال مدة الإحتفاظ بالرخصة أي خلال 10 أيام يرفع مبلغ الغرامة الجزافية إلى حده الأقصى، مع تعليق رخصة السياقة لمدة شهرين، وبعد انقضاء مدة الشهرين وفي حالة عدم تسديد الغرامة يرسل الملف إلى الجهات القضائية المختصة .



كما يمكن في حالة ارتكاب إحدى المخالفات المرورية المنصوص عليها في هذا الأمر الاحتفاظ برخصة السياقة مع عدم القدرة على السياقة، إذ تسلم لمرتكب المخالفة وثيقة تثبت الإحتفاظ بالرخصة مع عدم القدرة على السياقة بعد أجل 48 ساعة، وفي هذه الحالة ترسل رخصة السياقة إلى لجنة تعليق الرخص والتي تحدد مدة التعليق بثلاثة أشهر أو ستة أشهر حسب طبيعة المخالفة .

وقد سطر هذا الأمر مجموعة من الأهداف التي جاء من أجلها منها:

- تحديد قواعد استعمال المسالك العمومية، وكيفيات ضبط حركة المرور عبر الطرق وسيولتها .

- توفير شروط تطوير متوازن نوعي في إطار المصلحة العامة .

- تحديد إطار مؤسساتي يكلف بوضعه حيز التنفيذ.

- إقامة تدابير ردية في مجال عدم إحترام القواعد الخاصة بحركة المرور عبر الطرق.⁽¹⁰⁾

والمرسوم التنظيمي الذي ينظم القواعد الخاصة بحركة المرور حاليا هو المرسوم التنفيذي رقم 381/04⁽¹¹⁾، الذي جاء لينظم أحكام القانون 16/04 المؤرخ في 10/11/2004 المعدل والمتمم للقانون 14/01، تضمن هذا المرسوم 315 مادة تتأولها في 03 فصول.

لكن هذا لم يمنع بلوغ عدد حوادث المرور خلال سنة 2009 على المستوى الوطني 41224 حادثا منها 18351 حادثا داخل المناطق الحضرية بأهمية نسبية تقدر ب44.52 بالمائة و22873 حادثا في المناطق الريفية وبأهمية نسبية تقدر ب55.48 بالمائة حسب الإحصاءات المقدمة من المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق لسنة 2009⁽¹²⁾.

ثانيا- قراءة وتعليق على نصوص القانون 05/17:

صدر القانون 05/17 المؤرخ في 19 جمادى الأولى عام 1438 الموافق ل 16 فبراير 2017 الجريدة الرسمية العدد 12 المتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها وأمنها الذي جاء بعدد من التدابير الجديدة من أجل تحسين السلامة المرورية منها نظام النقاط في رخصة السياقة، وكذا تشديد العقوبات ضد المخالفين لقواعد



حركة المرور وذلك برفع الغرامات الجزافية حسب درجة المخالفة، ويهدف هذا القانون الذي يعدل ويتمم القانون رقم 14/01 إلى محاولة التقليل من حوادث المرور التي بلغت مستويات مخيفة في السنوات التي تلت صدور الأمر 03/09 .

ومن أهم الإجراءات التي جاء بها القانون 05/17:

1- إدراج نظام النقاط في رخصة السياقة:

والذي سيسير من طرف وزارة الداخلية عن طريق بطاقيّة وطنية لرخص السياقة ستسمح بإحصاء كل المخالفات المسجلة عبر كامل التراب الوطني.

إذ من خلال هذا النظام تمنح لكل رخصة سياقة رصيذا به 24 نقطة تنخفض عند كل مخالفة يقوم بها صاحب الرخصة الذي يتعرض أيضا لغرامة جزافية وعقوبات جزائية حسب نوع المخالفة، وخلال الفترة الاختبارية التي تدوم سنتين تحصل رخصة السياقة على 12 نقطة وقد تؤدي المخالفة إلى إلغاء الرخصة خلال هذه الفترة.

ويتم خصم النقاط وفق سلم يميز أربعة أنواع من المخالفات تستلزم سحب من 01 إلى 06 نقاط حسب طبيعتها و10 نقاط في حالة الجرح، وبعد سحب كل النقاط تصبح الرخصة منتهية ويتوجب على حاملها التسجيل من جديد للحصول على رخصة جديدة تخضع للفترة الاختبارية أيضا، كما يمكن تعليق رخصة السياقة عند ارتكاب جرح بالإضافة إلى العقوبات الجزائية والغرامات حيث تتغير مدة التعليق حسب طبيعة الجنحة .

2- تشديد العقوبات ورفع الغرامات على المخالفات والجرح:

كما تضمن القانون 05/17 تشديدا للعقوبات ضد المخالفين لقواعد حركة المرور حيث تم رفع الغرامات الجزافية حسب درجة المخالفة، فالمخالفات من الدرجة الأولى والمتعلقة أساسا بتقديم الوثائق وإستعمال تجهيزات السيارة غير مطابقة فقد تم تحديد الغرامة الجزافية ب2000دج، أما المخالفات من الدرجة الثانية كاختراق الخط المتواصل والتوقف والركن العشوائي ب2500دج، أما المخالفات من الدرجة الثالثة مثل عدم وضع حزام الأمان والتوقف أو الوقوف الخطيرين أو منع المرور فستطبق عليها غرامات ب3000دج، في حين ستطبق غرامات ب5000دج على المخالفات من الدرجة الرابعة مثل المناورات الممنوعة على الطرق السريعة أو الطرق السيارة، وسير المركبات



بدون إنارة، ومخالفة الأحكام المتعلقة بالتقاطع والتجاوز واجتياز خط متواصل والاستعمال اليدوي للهاتف المحمول أو الإنصات بكلتا الإذنين بوضع خوذة التصنت الإذاعي والسمعي أثناء السياقة، ويعاقب كل سائق سيارة تتجاوز السرعة المسموح بها بـ 30 بالمائة وأكثر بغرامة مالية تتراوح ما بين 10.000 دج و50.000 دج.

كما يعاقب بالسجن لمدة تتراوح من ستة أشهر إلى سنتين وغرامة من 20.000 دج إلى 50.000 دج كل سائق مركبة لنقل البضائع يتجاوز وزنها الإجمالي المرخص به 3500 كغ، أو مركبة لنقل الأشخاص التي تشمل على أكثر من 09 مقاعد وذلك عقب عدم احترام التدابير القانونية المتعلقة بمدّة السياقة ومدّة الراحة التي تسبب حادث مرور ينجم عنه قتل غير عمدي.

- وفي حالة عدم دفع الغرامة الجزافية المتعلقة بالمخالفات بعد 45 يوما من تاريخ تسجيل المخالفة يتم تحرير محضر قضائي بعدم الدفع يتم توجيهه لوكيل الجمهورية. وكنتيجة لذلك يتم رفع هذه الغرامات إلى 3000 دج بالنسبة للمخالفات من الدرجة الأولى، و4000 دج للمخالفات من الدرجة الثانية، و6000 دج للمخالفات من الدرجة الثالثة، و7000 دج للمخالفات من الدرجة الرابعة.

إلزام سائقي مركبات نقل البضائع (أكثر من 3500 كغ)، ومركبات نقل الأشخاص التي بها أزيد من 09 مقاعد تزويد مركباتهم بجهاز تسجيل مدّة السياقة والسرعة والمسافة المقطوعة "الكرونوتاكيغراف".

وسيتّم خلق مجلس وزاري مشترك لدى الوزارة الأولى يتكفل بتحديد السياسة والإستراتيجية الوطنية للوقاية والسلامة المرورية والتنسيق ما بين مختلف الفاعلين في هذا المجال⁽¹³⁾.

خاتمة:

يعد تحقيق السلامة المرورية من مسؤوليات المشرع من أجل الحفاظ على المجتمع، إذ تعد النصوص القانونية الرادعة من أحد الأساليب المعتمدة في محاربة إرهاب الطرقات، إذ تحتل الجزائر المرتبة 98 في التصنيف العالمي لحوادث المرور، والمرتبة 42 على المستوى الإفريقي، والمرتبة 12 في التصنيف العربي (حسب ما أكده مدير المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرقات)، ولكن من خلال تفحص النصوص القانونية



والمراسيم التنظيمية الخاصة بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها وأمنها يلاحظ أن المشرع الجزائري أسهم وبصورة فعالة في التقليل من حوادث المرور من خلال تنظيمه لهذه الظاهرة الخطيرة ذات العواقب الاجتماعية والاقتصادية على الفرد والمجتمع، لكن الملاحظ واقعا أن حوادث المرور وعلى الرغم من الكم الهائل من التشريعات الردعية والقاهرة إلا أن هذه الظاهرة تزداد وتتصاعد وتيرتها مرة أخرى مما يطرح التساؤل حول أسباب هذه الظاهرة التي يرجع سبب تفاقمها على الرغم من التشريعات الردعية إلى سوء تطبيق القانون والتحاييل من المواطنين، ونقص كفاءة الأشخاص المكلفين بتطبيقها كما يجب العمل على ضرورة مراقبة مدارس التكوين وفرض العقوبات على المخالفين منهم، وتحسين وصيانة شبكة الطرق، ومراقبة الحظيرة الوطنية للمركبات إلى غيرها من العوامل التي قد تقلل من هذه الحوادث وتسهم في إرساء الأمن الطرقي.

- التوصيات

- 1- تطوير أساليب الرقابة المرورية وإدخال الأساليب الإلكترونية الحديثة لضمان الإمتثال لقواعد السلامة المرورية .
- 2- ترقية المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق من خلال تمديد صلاحياته على المستوى الجهوي والولائي عن طريق إنشاء فروع محلية.
- 3- تفعيل دور جمعيات المجتمع المدني والعمل على الوقاية من حوادث المرور من خلال توعية المواطن حول أخطار الطرق والسلوكيات الواجب التحلي بها.
- 4- إعادة النظر في السن القانوني للحصول على رخصة السياقة والمنع المؤقت للشباب الطائش من الحصول الفوري على رخصة السياقة وضرورة الاستعانة بالمختصين في علم النفس قبل تمكينهم من رخصة السياقة.
- 5- السهر على تطبيق العقوبات المقررة وحسن تنفيذها من خلال خلق لجنة لمتابعة تطبيق العقوبات المتعلقة بسير المركبات وأمنها عبر الطرق.
- 6- الصرامة في تطبيق القانون وعدم تفضيل سائق على آخر إلا بالقانون .
- 7- إنشاء صندوق وطني للسلامة المرورية.

الهوامش والمراجع:

- (1)- بن عباس فتيحة، دور الإعلام في التوعية والوقاية من حوادث المرور في الجزائر، مقارنة بين المناطق الريفية والمناطق الحضرية، دراسة وصفية استطلاعية، أطروحة مقدمة لنيل درجة الدكتوراه، كلية العلوم السياسية والإعلام، جامعة الجزائر 1، سنة 2011/2012، ص 95.
- (2)- حوالف رحيمة، التكاليف الإقتصادية والإجتماعية لحوادث المرور بالجزائر، جامعة أبي بكر بلقايد تلمسان، كلية العلوم الإقتصادية والتجارية وعلوم التسيير، مقال منشور بمجلة الباحث، عدد 11 سنة 2012، ص 104.
- (3)- القانون 09/87 المؤرخ في: 10/01/1987 والمتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها وأمنها، جريدة رسمية عدد 06.
- (4)- صدر هذا القانون (04/01) بالجريدة الرسمية العدد 46 والذي ألغى القانون 09/87 المؤرخ في 10/02/1987 وقد تضمن 140 مادة منها 55 مادة تخص العقوبات.
- (5)- بن عباس فتيحة، مرجع سابق، ص 272.
- (6)- القانون 16/04 المؤرخ في 10/11/.. الصادر بالجريدة الرسمية عدد 72.
- (7)- سامي أحمد عباس الدليمي، ممارسات دائرة الممر للحد من مخاطر الطرق وسبل معالجتها، دراسة تحليلية على محافظة اليمن، الجامعة العراقية، كلية الإدارة، مقال منشور بمجلة الدنانير، العدد 11، ص 289.
- (8)- بن عباس فتيحة، مرجع سابق، ص 130.
- (9)- بوخميس سهيلة، دور رخصة السياقة في تجسيد السلامة المرورية في الجزائر، مداخلة ألقيت باليوم الدراسي حول السلامة المرورية في الجزائر بين الواقع والمأمول، جامعة 08 ماي 1945، قالمة، بكلية الحقوق والعلوم السياسية. في 16 نوفمبر 2015.
- (10)- بن عباس فتيحة، مرجع سابق ص 278.
- (11)- المرسوم التنفيذي رقم 381/04 الصادر بتاريخ 28/11/2004 جريدة رسمية رقم 76.
- (12)- بن عباس فتيحة، مرجع سابق، ص 279.
- (13)- انظر في ذلك: مواد القانون رقم 05/17 المؤرخ في 16- فيفري- 2017 المتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها وأمنها جريدة رسمية عدد 12.

