

الحق في الحصول على المعلومة: ضمانة لأمن الطرقات والوقاية من الحوادث

## Right To Information: A Guarantee Of Road Security And Accident Prevention

تاريخ القبول: 2019/04/23

تاريخ الإرسال: 2018/04/24

### Abstract:

*Despite the results of statistics showing that the human factor is the main cause of traffic accidents, they stay an undesirable consequence. Which confirms the difference between the degree of real risk and self-esteem of the driver based on information unavailable or negative. Therefore, the publication of statistics on the causes of accidents, specificities of regions, categories, as well as the intervention of the legislator to define the traffic's information and its diffusion effective are a preventive mechanism that affect positively the comportment of driver and helps to regulate traffic.*

**Key Words:** traffic accidents; right to information; diffusion of information, prevention; protection.

دلال لوشن (\*)

جامعة باتنة 1- الجزائر  
louchenedalel@gmail.com

### ملخص:

رغم نتائج الإحصائيات التي تظهر أن العامل البشري يشكل السبب الرئيس لحوادث المرور، فإنها تبقى أثرا غير مرغوب K مما يؤكد تباينا بين درجة الخطر الحقيقي والتقدير الذاتي للسائق أساسه المعلومة غير المتاحة أو السلبية. لذا يعد نشر الإحصائيات الدقيقة حول أسباب الحوادث، المناطق، الفئات الأكثر تسببا في الحوادث، وتدخل المشرع لضبط المعلومة المتعلقة بحركة المرور ونشرها بفعالية آلية وقائية تؤثر بشكل إيجابي مسبق على سلوك مستخدمي الطرق وعاملا مساعدا لتنظيم حركة المرور.

**الكلمات المفتاحية:** حوادث المرور؛ الحق في المعلومة؛ نشر المعلومة؛ الوقاية؛ الحماية.

(\*) - المؤلف المراسل.

### مقدمة:

يصنف موضوع أمن الطرقات في إطار المجال الاجتماعي لما يربته من آثار عامة؛ لذا تأخذ التدابير بعدا وقائيا تربويا، لكن فعالية التدخل لا تتحقق إلا بالردع، وهي وظيفة القانون، مما يعني ضرورة تجريم كثير من السلوكيات المرورية سواء كانت تخالف أحكام قوانين السير أم لا، بل وقد تشمل كل مستخدمي الطرق حتى الراجلين. هذه الفكرة الشاملة تحول عملية استخدام الطرق من مجال الحريات إلى مجال ردي. فتتحول النصوص من فكرة تجسيد لحق التنقل إلى سياسة لمكافحة الجريمة. وتتحول الأولويات في القانون من الحرية إلى الضبط ما دام الأمر يتعلق بالحق في الحياة.

فوفقا لإحصائيات المتعلقة بالحوادث وأضرارها المادية والبشرية، تعد هذه الأخيرة السبب الأول للوفيات للفئات العمرية بين العشرين والتاسع والثلاثين، كما أنها تؤدي بحياة ما يناهز المليون شخصا سنويا على المستوى الدولي إضافة إلى الجرحى والمعاقين حركيا، أما آثارها النفسية فلا تتوقف عند المتضرر، بل تتصرف إلى المتسبب في الحادث؛ العائلة وأحيانا كل المجتمع لجسامة الأضرار.

ذلك ما دفع الكثير إلى وصفها بإرهاب الطرقات، ورغم رفض هذا التكييف لعدم تأسيسه فإنه يجد مرجعيته في الأضرار التي تفوق أحيانا ما تتسبب فيه جرائم الحرب، فهل يسمح هذا التصنيف بتجريم الحوادث طبقا لتجريم الأفعال الإرهابية وتوقيع العقوبات نفسها؟ إذا اعتد المشرع بالضرر كان لا بد من تكييف العقوبة بالدرجة نفسها.

اتجاهات فقهية كثيرة تعد السائق المتسبب في حادث على إثر مخالفة للقانون قاتلا متعمدا. وإعمال هذا الاتجاه سيشدد لا محالة العقوبة باعتباره اعتدى على حق أساسي هو الحق في الحياة.

لكن من جهة أخرى، تختلف حوادث المرور عن بقية الجرائم ليس فقط بالنظر لأركانها أو لوصفها اللاحق، بل أساسا في أن الحادث فعل غير مرغوب، فلا يريد أي سائق التعرض لحادث، بل إنه يبذل كل ما في وسعه لتفاديه، وهذا رغم ما بدر منه من مخالفات. أخيرا في حادث لم يقصد ارتكابه، مما يطرح تساؤلات حول مصدر

السلوك. لا بد أن الأسباب تعود إلى عوامل متعددة الأبعاد: نفسية، اجتماعية، اقتصادية، جغرافية... أساسها المعلومة: عدم الحصول على المعلومة، عدم فهم المعلومة، العجز عن تكييف المعلومة مع نشاط القيادة، الحصول على معلومات غير صحيحة، ... فهل يمكن أن تكون نوعية المعلومة أو أسلوب نشرها أسبابا غير مباشرة في الحوادث؟ وإن كان كذلك، فكيف يمكن تصحيح هذا الأثر السلبي من خلال المعلومة في حد ذاتها؟

نفترض، وانطلاقا من فكرة الأثر غير المرغوب للحوادث (في أغلب الأحيان)،<sup>(1)</sup> بأن السائق لا يحصل على معلومات كافية لتفادي الخطر أو أنه يجد صعوبة في فهمها أو تفعيلها أو المفاضلة بينها في إطار النشاط المروري أو أنها تصله مشوهة. فمستخدمو الطرق لا يحصلون دائما على معلومات دقيقة وفي الوقت الضروري حول ثلاثي المرور: العنصر البشري، السيارات والمحيط، مما يؤثر سلبا على الأمن المروري. لكن من جهة أخرى، قد يحصل على معلومات مشوهة تؤثر عليه سلبا فتحوّله من قائد متعقل إلى سائق غير متوازن. أولا.

مما يتطلب تدخلا فعالا للهيئات المختصة لتوفير المعلومات الضرورية للأمن المروري كفيها وزمنيا. كما تتحمل السلطات المعنية المسؤولية في تمحيص المعلومات والتأثير على نفسية السائق. ثانيا.

ذلك ما سندرسه وفقا للخطة الآتية:

المحور الأول: المجال القانوني للمعلومات الضرورية لضمان الوقاية.

المحور الثاني: آليات تفعيل الحق في المعلومة في مجال أمن الطرقات.

المحور الثالث: المجال القانوني للمعلومات الضرورية لضمان الوقاية.

### المحور الأول: المجال القانوني للمعلومات الضرورية لضمان الوقاية

تؤكد الإحصائيات أن العنصر البشري هو السبب الأساسي للحوادث، إذ ترتفع النسبة إلى ما يفوق التسعين. في حين يتوزع الباقي بين الأسباب المتعلقة بالمركبة والمحيط. مما يهمل دور المعلومة التي لا تخاطب الفرد بشكل مباشر. إلا أن الفكرة تتمحور حول المعلومات التي تؤثر على سلوك السائق وتملي عليه تصرفات معينة. فغالبا

ما تكون المعلومات غير كافية لضمان السير المروري، كما تعد معلومات أخرى مصدرا للسلوكيات السلبية للسائقين.

#### أولا- النقص في المعلومات:

لا يطمح السائق مطلقا إلى التسبب في الحادث باعتباره أيضا مهددا بالأضرار نفسها، رغم هذا يصنف المجتمع حوادث المرور بإرهاب الطرقات، ورغم انعدام الأثر القانوني للتسمية، إلا أن تأثير المجتمع على القانون قوي، ويدفع المشرع إلى الاستجابة لمطالبات الإرادة العامة. مما يسمح له مثلا بتشديد العقوبة. كما يسمح بتوجيه سلوك السائق الذي لا يرغب وصفه بالإرهابي. لا بد أن هذا التصنيف يؤثر كثيرا على نفسية المتسبب في الحوادث.

من الناحية العملية، يبدو إجراء فعلا للردع العام. بهذا سيحاول مستخدمو الطرق تفادي كل مسببات الحوادث. لكن ماذا لو كانوا في حد أنفسهم ضحايا عوامل أخرى تدفعهم في النهاية إلى ارتكاب جرم "التسبب في حادث"؟

في مجال الحركة المرورية، يجب أن يتم توجيه القانون لهدف أكثر وقائية، فيحدد كل القواعد في سبيل ضمان السلامة المرورية. مما يعني أن الرقابة اللاحقة ليست ذات فعالية في المجال الوقائي بقدر ما تؤدي دورا ردعيا<sup>(2)</sup>، لذا يفضل توفير آليات تحول دون ارتكاب المخالفة أصلا، مما يعني أن استراتيجية التدخل تتعدى النطاق القانوني، بل هي شاملة لكل المجالات المؤثرة بشكل مباشر أو غير مباشر على السلامة المرورية. إلا أننا نحصر دراستنا فيما يتعلق بالوسائل القانونية لتوفير، نشر وتمحيص المعلومة اللازمة والتدابير التشريعية التي تسمح بتفعيلها.

فمثلا وسائل النقل العمومية تعد من بين أكثر الحلول نجاعة في مجال أمن الطرقات لكنها غير متاحة بالشكل المطلوب أو أن المعلومات المتعلقة بالخدمات المتوفرة غير كافية. كما أن التجاوزات التي تعرفها هذه الشبكات تهدد بشكل واسع السلامة المرورية نظرا لعدم فرض رقابة كافية على مدى احترام الأنظمة القانونية، فعلي الرغم من فعالية الحواجز الأمنية في الطرقات، إلا أنها تظل غير كافية لتحقيق الوقاية لتدخلها بشكل لاحق، وكان يفترض أن تتدخل السلطات في

مرحلة أسبق لتوفير المعلومات حول الشروط الضرورية لنقل آمن، لأن حماية المستهلك أو المنتفع تكون فعالة في المراحل الأولى.

تعتمد الوقاية إذا، على تفاعل معلوماتي بين عوامل ثلاثية: سائق، سيارة، محيط. فهي متعددة الأبعاد. ولا تتحقق الوقاية عند تحسين أداء كل عنصر على حدى، بل إنها تتطلب نظاماً نسقياً يربط بين العوامل الثلاثة.<sup>(3)</sup> فتلتزم الدولة بتوفير قدر عال ودقيق من المعلومات إذ لا تحقق العمومية الفعالية نظراً لخصوصية كل حالة. تبدو الإشارات أفضل حل لتكثيف الحالات الخاصة. لكن ندرتها أو عدم دقتها قد تؤثر على سلوك السائق.

فيذا كان هذا الأخير السبب الرئيس وراء الحوادث جراء: السرعة، التجاوزات الخطيرة، القيادة في حالة سكر، فإن سوء تقدير الطريق وعجز السائق عن تقدير المخاطر في تخطيط طريق معين هو الأساس لأنها تصعب من عملية التحكم في السيارة. لذا يفترض نشر المعلومة الدقيقة والواضحة والتعامل مع السائق في حالته النفسية التي تجعله مندمجاً مع المركبة؛ فنقص الإضاءة، عدم تهيئة الطريق، الإشارات غير الواضحة، التوجيهات غير الدقيقة تجعل السائق مرتبكاً، كما تقلل من قدرته على تقدير الخطر.

في هذا السياق، يمكن الاعتماد على أمثلة واقعية؛ فإذا أخذنا كنموذج الطريق الرابط بين عين التوتة وباتنة: طريق مزدوج مؤهل بكل الشروط الضرورية للأمن المروري، لكن ترتفع فيه نسبة الحوادث. والأسباب تتلخص غالباً في السرعة الفائقة أو التجاوزات الخطيرة، إلا أنها تلازم ظروفًا معينة تؤدي لا محالة للحدث نذكر منها:

- التقاطعات الثانوية المؤدية للمحاجر وكثرة الشاحنات الناقلة مع عدم الإعلام عنها بشكل كاف يسمح للسائق بتقدير الخطر.

- نقطة بيع المشروبات الكحولية.

- كثرة المهلات وعدم خضوعها لمعايير الأمن المروري.

- الهندسة غير الصحيحة للطرق وكثرة الالتواءات التي تحجب الرؤية تماماً.

- التهيئة غير المستوية للطرق والانحناءات.

- كثرة الحواجز الأمنية التي تدفع السائق إلى الإسراع لتعويض الوقت الضائع.<sup>(4)</sup>

لا يطرح ما سبق ذكره إشكالا ، لكن عدم توافر المعلومة أو عدم إتاحتها بشكل واضح هو ما يشكل في حد ذاته عاملا يصعب من عملية تقدير الخطر وبالتالي قد يؤدي إلى وقوع حوادث إذا ما رافقته تجاوزات معينة أو حالة أهمال. فهذه المناطق، تتطلب حرصا أكثر ولو تم نشر المعلومة بشكل صحيح ودقيق لتمكن السائق من الانتباه أكثر وتفاذي ما يمكنه تفاديه. إذ يعمل نشاط القيادة وفقا لمبدأ الفعل والانعكاس(ردة الفعل). مما يولد شعورا أكثر بالخطر. فقد يتم تفادي بعض الحوادث من طرف قائد متعقل جراء الخروج غير المتوقع للشاحنات أو السيارات من التقاطعات الثانوية من خلال إشارات تحذير.

حالات أخرى كثيرة تتضمن ضرورة تدخل السلطات المختصة لتوفير المعلومة الضرورية ، كتجهيز الطرق بممرات للدراجات أو ممرات الراجلين. فرغم أهميتها ، لا تعين أصلا أو أنها تسطر وتمحى بسهولة لاستخدام طلاء غير مطابق للمواصفات. في كل الحالات ، حتى الراجلون لا يستخدمون الممرات. لماذا؟ لأسباب كثيرة أهمها:

- لا يحسون بالتهديد أصلا في الطرق الأخرى.
- يرون أنها مضيعة للوقت ويفضلون اختصار الطريق بدل البحث عن الممرات.
- لا يحترم السائق ممرات الراجلين ولا الإشارات المتعلقة بها ، مما يعني أن الراجل مهدد في أغلب الأحيان حتى ولو استعملها.
- مما يتطلب من السلطات المختصة التدخل وتنظيم المرور في المناطق الحضرية لحماية الراجل ، سائق الدراجة والمركبة من خلال تهيئة الطريق كفاية لتحقيق الأمرين: الفعالية في المرور والوقاية.

نذكر أيضا بعض التجهيزات غير المطابقة للمواصفات أو المعدة في أماكن غير مخصصة لها كالمهلات. إذ تنص المادة 27 من قانون 05/17<sup>(5)</sup> بأنها وسيلة للوقاية ، لكنها تحولت إلى أهم سبب من أسباب الحوادث نظرا:

- لكثرتها دون ضرورة وقائية.
- وضعها في أماكن غير مناسبة.
- عدم الإعلام بوجودها (أحيانا)

- عدم احترام الشروط العامة لوضعها (فتكون غير ملائمة إلى درجة إلحاق الضرر بالمركبة).

هنا تظهر وظيفة السلطات المختصة، التي يفترض فيها أن تتفاعل مع كل المعطيات مثلا بإقامة حواجز تحول دون استعمال المارة للطرق السريعة في الأماكن غير المخصصة لها، وتوفير جسور تسهل التواصل بين الطرفين.

عموما عدم توفير معلومات كافية حول خطورة المنطقة (سقوط الحجارة، الطرق المحفورة، التقاطعات الخطيرة، الاتجاهات الرئيسية...) أو أن العلامات والتجهيزات التي لا تطابق الخطر تشكل نقصا في المعلومات.<sup>(6)</sup> إضافة إلى العوائق التي تشكل أخطارا غير متوقعة.<sup>(7)</sup> كلها عوامل تدفع السائق إلى سلوك معين يضاعف من أثر المخالفات الصادرة عنه. فبنشأ التزام قانوني على الدولة بتوفير المعلومات الكافية وفقا لمبدأي الشفافية والتحوط.<sup>(8)</sup> لكن في حالات أخرى، تؤثر معلومات معينة على السائق بشكل سلبي وتدفعه إلى القيام بسلوكيات ما كانت لتبدر عنه لولا ذلك التأثير.

#### ثانيا- المعلومات المشوهة:

السائق الذي يخالف قواعد قانون المرور يتحول إلى مجرم بمجرد وقوع الحادث وموت الضحايا<sup>(9)</sup> نظرا لاعتدائه على الحق في الحياة وهو أسمى حق، فلا يمكن أن يلتمس البراءة نظرا للنقص في المعلومات المتاحة باعتبار أن السرعة لوحدها لم تكن عاملا كافيا للتسبب في الحادث لولا حالة الجو مثلا، ولو علم به مسبقا لكان بإمكانه تفاديه، ذلك أنه ارتكب أصلا مخالفة يعاقب عليها القانون.

إلا أن التحليل السيكولوجي يحيلنا إلى نظرية الخطر باعتباره "احتمال تحقق حادث غير مرغوب به وله آثار سلبية."<sup>(10)</sup> إذ تؤثر الطريقة التي ينظر فيها مستخدمو الطرق للأخطار المرورية على سلوكهم خلال السياقة،<sup>(11)</sup> مما يؤثر لاحقا على فعالية تدابير الوقاية. وإذا لم يتصور السائق حجم الخطر لا يمكنه أن يتمتع عن تلك التصرفات.<sup>(12)</sup> فلا يعتبر كل مستخدم الطريق أن السياقة في حد ذاتها نشاط خطر، مما ينشئ تباينا بين مفهومين للخطر: المفهوم الموضوعي والذاتي.

1- **الخطر الموضوعي:** الخطر المقدر انطلاقاً من معطيات موضوعية: دراسات هيئات مختصة...<sup>(13)</sup>

2- **الخطر الذاتي:** تقدير كل فرد للموقف.

يعد هذا التباين في حد ذاته مصدراً لبعض التصرفات الخطيرة. قد تكون إرادية (مخالفات) أو غير إرادية (خطأ)، وذلك بسبب التقليل الذاتي من قيمة الأخطار نظراً للقناعات الشخصية التي تجعل السائق:

- لا يتوقع أن يكون ضحية لحادث.

- يثق في قدراته على السياقة بشكل عال.<sup>(14)</sup>

فيصبح هذا التفاوت مصدراً لكثير من الحوادث، إذ يقلل السائق من شأن الخطر وتجد فئة الشباب تحديداً صعوبة في المطابقة بين الخطر الذاتي والموضوعي، كما أكدت دراسات أخرى اعتماد التكييف على عوامل أخرى كخطورة الطريق، الكثافة المرورية، أمكنة التوقف.<sup>(15)</sup>

هذا التراوح بين تقزيم أو تعظيم الخطر يعود لعدة عوامل نفسية، اجتماعية، محيطية...، لكننا نتناول في دراستنا تأثير المعلومات غير الصحيحة أو المشوهة لنشاط القيادة وتحديداً تلك التي تضع السائق في حالة مغامر وتنقص من قدرته على تقدير الخطر. لذا نذكر تباعاً ما يؤثر سلباً على السائق من خلال نشر معلومات في أصلها قانونية لكنها لا تعمل في إطار الأمن المروري:

أ- **الإشهارات حول السيارات:** غالباً تتناول مدى سرعة المركبة مما يؤثر على نفسية السائق، فهو يقتني سيارة معينة تحديداً لأنها سريعة، فلا تحمي القوانين المستهلك من الإشهارات ثم تتدخل لاحقاً لتعاقبه على السرعة.<sup>(16)</sup>

ب- **تصنيع السيارات:** لم تمنع القوانين تصنيع أو استيراد السيارات السريعة أو على الأقل لم تحدد القوة القصوى لها خلال تصنيعها، فلم يقتني أحدهم سيارة باهضة الثمن إن كان سيقود بسرعة 80 كلم/سا.

ج- أثبتت كثير من الدراسات التأثير السلبي لبعض الأنواع الموسيقية كالروك الذي يضع السائق في جو من المغامرة والاندفاع، رغم ذلك لم تعالج أية قوانين إمكانية بث هذا النوع خاصة في الراديوها.<sup>(17)</sup>



د- الأفلام السينمائية: فكثيرا ما تعطي انطباعا بأنه من السهل التحكم في السيارة. ومن النادر أن تؤدي الحوادث إلى الوفاة، رغم ذلك؛ وعلى أساس حرية التعبير تصدر أفلام ترويجية للسرعة البطولية.

ج- رالي السيارات: هي من أكثر الرياضات إقبالا لدى فئات الشباب والكهول أيضا، وهي تقلل من إمكانية الإحساس بخطورة نشاط القيادة، ولا مجال لمقارنتها مع باقي الرياضات والمنافسات نظرا لما ينطوي عليه من شرعنة للسرعة. يعتمد كل ما سبق على حقوق ضمنها القانون، الحق في التعبير، حرية الصناعة والتجارة، حرية الفكر... لكنها بالمقابل، تؤثر سلبا على الأمن المروري ولو بشكل غير مباشر مما يتطلب حماية السائق في حد ذاته من هذه الممارسات التي ستؤثر لا محالة على سلوكه القيادي.

من هنا ينشأ الحق في الحصول على المعلومة الصحيحة الذي يدعمه الحق في الحياة والحق في حماية المستهلك، والذي يفترض أن يقيد حقوقا أخرى كحرية الصناعة وحرية التعبير... فهل صدر يوما ما قانون يمنع الراديو في السيارة، أو على الأقل حظر الأغاني من هذا النوع في الراديوهات؟ رغم أن الموسيقى تشتت انتباه السائق، بل إنها تضعه في حالة نفسية وتخلق جوا عاما للمغامرة. وهل صدر يوما ما قانون يمنع الاشهارات المحفزة للسرعة؟ تبدو هذه التساؤلات غريبة عن الفكر القانوني الليبرالي. لكن ألم تتأسس كل النظرية الحقوقية على انتهاء حرية الفرد متى مست بحرية آخر؟

### المحور الثاني: آليات تفعيل الحق في المعلومة في مجال أمن الطرقات

تنص المادة 51 من الدستور الجزائري<sup>(18)</sup> على أن الحصول على المعلومات والوثائق والإحصائيات ونقلها مضمونان للمواطن، ولا يقيد الحق إلا بحياة الغير الخاصة وحقوقهم، المصالح المشروعة للمؤسسات ومقتضيات الأمن الوطني، فكيف يكون هذا الحق المقرر قانونيا " الحق في الحصول على المعلومات والوثائق والإحصائيات" ضمانا للوقاية من الحوادث والأمن في الطرقات؟

تتحقق الحماية من خلال نشر الإحصائيات حول أكثر الفئات المتسببة في الحوادث فيزيد من الحرص والشعور بالمسؤولية، مما يسمح بتفعيل إجراءات وقائية وفقا

لدراسات الإحصائية وتوفير المعلومات الضرورية في المناطق أين تكثر الحوادث، وتمحيص المعلومات ذات الآثار السلبية.

#### أولاً- أهمية الإحصائيات:

لتسطير برنامج وقائي لا بد أولاً من الإلمام بأسباب الحوادث وتعريف العوامل الأكثر تهديداً<sup>(19)</sup> وهي مهمة الإحصاء، إذ يسأهم في تحديد المناطق أين تكثر الحوادث، الفئات العمرية الأكثر تسبباً في الحوادث، أنواع المركبات، كما تعد الرادع الصامت الذي يدفع المجتمع إلى الإحساس بخطورة الظاهرة.<sup>(20)</sup> ومن ثمة منح الشرعية للتدابير القانونية مهما كانت صرامتها.

فلا يهم كثيراً في إستراتيجية الوقاية من الحوادث أن نجزم السائق، لأنه في الغالب المتضرر الأكبر منها حتى ولو تسبب في مقتل شخص آخر، بل، يفترض أن توجه كل الجهود لتفادي حدوث الأضرار على الطرقات مسبقاً، لأن العقاب هو مرحلة لاحقة.<sup>(21)</sup> ورغم فعاليته خاصة فيما يتعلق بسحب الرخصة ونظام الرخصة بالنقاط<sup>(22)</sup>، فإن التدابير الوقائية التي تحول دون ارتكاب المخالفة أصلاً تظل أكثر أهمية. من هنا تبدو ضرورة الاعتماد على الإحصائيات ونشرها. فإضافة إلى دورها السيكلوجي، تعد عاملاً مساعداً لتنظيم حركة المرور، وتوجيه سلوك السائقين لتفادي الأخطار. بالإضافة إلى توجيه المشرع للتدخل بدقة عند وضع القوانين المنظمة لحركة المرور. فمن خلال نتائج الإحصائيات في الجزائر وعلى المستوى الدولي تمكنا من رصد الملاحظات التالية:

- 1- تتجاوز نسبة الأسباب الإنسانية في الحوادث التسعون في المائة، ومن بينها تعد السرعة المفرطة أهم العوامل، وتليها التجاوزات الخطيرة.<sup>(23)</sup>
- 2- أكدت بعض الدراسات أن البطالين من أكثر الفئات المتسببة في الحوادث<sup>(24)</sup> لذا يفترض نشر المعلومات حول الاستخدام غير الضروري للطرقات وأضراره: التلوث، استنفاد الطاقة، العرقلة، فوائد المشي والنقل الجماعي
- 3- تتباين نسبة الحوادث حسب المنطقة. في الجزائر ترتفع في المناطق الشرقية نظراً لطوبوغرافيا المنطقة التي انعكست على شبكة الطرقات.<sup>(25)</sup>

4- ترتفع نسبة الحوادث في المناطق الريفية أكثر من الحضرية نظرا لخصائص كل منطقة.<sup>(26)</sup> ونوعية المعلومات والخدمات المتوفرة.

5- هناك ثلاثة عناصر للتصرفات غير المسؤولة في السياقة: التجاوزات، الأخطاء الخطيرة، عدم الانتباه.

6- للشيوخوخة آثارها على أمن الطرقات<sup>(27)</sup>، رغم أن الدراسات السابقة أكدت أن المتسببين في الحوادث غالبا يتراوح سنهم بين 20 و39 سنة.

7- السماح باستخدام سيارات قديمة يشكل خطرا على مستعملي الطرق... ذلك ما يؤكد الجدول التالي:

جدول مقارنة لحوادث المرور الجسمانية المسجلة خلال الفترات الممتدة من 22 إلى 28/08/2017 ومن 29/08 إلى 04/09/2017<sup>(28)</sup> في المناطق الحضرية

التعيين	2017/08/29 إلى 04/09/2017	من 22 إلى 28/08/2017	الفارق	النسبة
عدد الحوادث	288	272	-16	-05,55%
عدد الجرحى	341	290	-51	-14,95%
عدد القتلى	11	08	-03	-27,-27%

الأسباب الرئيسية للحوادث الجسمانية المسجلة خلال الفترة الممتدة من 29/08 إلى 04/09/2017 في المناطق الحضرية.

السبب	العدد	النسبة المئوية
العنصر البشري	258	94.85%
المركبة	09	03.31%
الطريق والمحيط	05	01.84%
المجموع	272	100%

فوقها لهذه الإحصائيات، قد تنشأ حوادث دون ارتكاب مخالفات، لكن سوء تقدير السائق للخطر أو عدم إعلامه كفاية قد يكونان من أهم المصادر. لذا يفترض أن تبنى استراتيجية التدخل أساسا على الحد من الحوادث، واستثناء على التقليل من الآثار السلبية للحوادث. وهذا ما سيعكس السياسة التشريعية للدولة بين الردع والتحفيز. والتدرج في العقوبات المفروضة قانونيا.

### ثانياً- تفعيل آلية نشر المعلومة والمعلومة الصحيحة:

ورد في توصية الجمعية العامة للأمم المتحدة في 2010 أن عشرية 2011/ 2020 هي عشرية العمل للأمن المروري.<sup>(29)</sup> وذلك بتطوير نظم الوقاية من خلال بترسلسلة أسباب الحوادث كلما كان ذلك ممكناً.<sup>(30)</sup> إلا أن هناك عوامل نفسية واجتماعية تحول دون تفعيل علاقة ايجابية بين الخطر والوقاية.<sup>(31)</sup> فمقأومة فكرة المسؤولية الذاتية على الحادث تحول دون تبني تصرف وقائي. إذ غالباً، ما لا يعتبر السائق نفسه مسؤولاً عن الحادث، نظراً لأنه:

- يعتقد أنه يتقن السياقة مما يبعد عنه احتمال تسببه في الخطأ.

- يعتبر الحادث عارضا وما كان من الممكن تفاديه.<sup>(32)</sup>

فدون التعرض لحادث، لا يمكن أن نتوقع تغيير عقلية السائق. ورغم الخطورة غالباً ما يتضامن مستخدمو الطريق في مواجهة الآليات الرقابية. فإذا أخذنا مثلاً الرادارات على الطرق، وهي آلية رقابية وقائية ذات فعالية لأنها تدفع السائقين إلى التخفيض من السرعة تلقائياً. وإذا اعتبرنا السائق المسرع الذي يرتكب المخالفة قاتلاً محتملاً، لكان من الغريب أن يتضامن معه الجميع ويعلموه بوجود رادار. هذا السلوك العام على الطرقات يؤكد الإدراك الخاطئ لخطورة انتهاكات قواعد المرور، وضرورة العمل على تفعيل آليات نشر المعلومة بشكل يسمح بجعل الدولة طرفاً ضامناً أكثر من رادع. فالمرحلة في يد متهور تتحول إلى سلاح مميت يهدد حياته وحياة الآخرين وسلامتهم البدنية. وعلى المشرع أن يدرك أن فكرة الردع العام قلما تؤدي أكلها لدى الفئات المندفعة. لذا يتوجب عليه أن يكيف القوانين بشكل يسمح بوقاية استباقية، من خلال توفير معلومات تسمح بتحقيق التطابق بين الأخطار الموضوعية والتقدير الذاتي للسائق وذلك بتغليب منظور الحماية على منظور الحرية في تكريسه للمنظومة الحقوقية كمنع إصدار أفلام تمجد براعة السائقين من خلال اتفاقيات دولية وقوانين داخلية. كما يفترض أن يحمل المشرع المسؤولية لكل المؤسسات المختصة في حالة نقص أو عدم دقة المعلومات المتاحة.

لا بد أن أفضل طريقة هي حيادية المعلومات وتضادي الاحتكاك المباشر بين السلطات الرقابية ومستخدمي الطرقات. فاللجوء إلى الحكامة الالكترونية للطرقات هي آلية ذات فعالية قانونية واجتماعية تضمن الوقاية والحماية. فلا يمكن أن ندفع بالحق في التعبير بكل أشكاله أو الحرية الصناعية مقابل تهديد الحياة حتى ولو كان الأثر غير مباشر. لأن تصنيع السيارات ذات السرعة الفائقة ووضعها في متناول المستهلكين في حد ذاته تحفيز على مخالفة القوانين. فكيف للقانون أن يأخذ بيد ما منحه بيد أخرى وبما أن الأمر يتعلق بتنافسية بين القوانين، صار بإمكان المشرع أن يلجأ إلى تدابير أكثر عقلانية تعتمد على تغليب المصلحة العامة، وهنا تبدو أهمية نشر المعلومات والإحصائيات الدقيقة. لأن المواطن الذي تصدمه الأرقام يتقبل القيود القانونية التي تهدف لحماية المصلحة العامة. في القانون الجزائري، يملك المشرع الأساس الدستوري الذي يسمح له بتكليف المعلومة ومنع كل التأثيرات السلبية. فوفقا للمادة 43 من دستور الجزائر<sup>(33)</sup> تكفل الدولة ضبط السوق ويحمي القانون حقوق المستهلك، إذ تمارس التجارة في إطار القانون، هذه الضمانات في حد ذاتها تعد قيودا على مروجي المعلومات المشوهة أو التي تؤثر سلبا على السائقين.

### خاتمة:

انطلاقا من فكرة أن لا أحد يريد أن يتعرض لحادث، ذلك أنه لا يملك التحكم في نتائج سلوكه، فالفرق بينه وبين القاتل أنه لا يريد مطلقا الوصول للنتيجة، فأولنا البحث في سلوكيات السائق والدوافع التي تؤدي إلى نتائج غير مرغوبة. فحق السائق في الحصول على المعلومات المتعلقة بمقتضيات أمن الطرقات التزام مؤسساتي يتطلب تفعيل آليات قانونية لإعلام الطرقات تسمح بوقاية مسبقة من الحوادث. وهي عامة تشمل حالة الطريق والجو، إحصائيات وأسباب الحوادث، المخاطر الناجمة عن سوء التخطيط العمراني وبناء وصيانة الطرق... من خلال مايلي:

- الاعتماد على أنظمة إلكترونية للرقابة والإعلام في سبيل ترشيد الأمن المروري.
- إنشاء نظام إعلامي آني حول حالة الجو والطرقات والتدابير الوقائية لإعلام مستخدمي الطرقات بطريقة آنية.



- تطوير وسائل النقل الجماعي وجعلها متاحة وتوفير معلومات دقيقة حول أوقات الانطلاق والوصول والتسعيرة والقدرة على الاستيعاب.
- تسهيل التواصل بين مستخدمي الطرقات والهيئات الرقابية المتخصصة.
- تسهيل الحصول على المعلومات حول حالة الطريق ونسبة الازدحام والطرق البديلة في حالة غلق ممرات معينة.
- ضرورة تبني مبدأ الشفافية في نشر المعلومة سواء تعلق الأمر بالإحصائيات أو حالة الطريق.
- استخدام علامات الطريق: تتحمل الدولة المسؤولية في حالة عدم إعلام مستخدمي الطرق كفاية.
- حق المواطن بإعلامه بالمناطق أين يحتمل أكثر وقوع الحوادث: أوكار بيع المشروبات الكحولية، سوء التخطيط العمراني، الطرقات الضيقة ...
- توسيع مجال المعلومة ليشمل التحفيز على التنقل بوسائل أقل ضررا كالتنقل الجماعي، المشي لما له من فوائد صحية، بيئية واجتماعية.

### **الهوامش والمراجع:**

- (1) - الشخص الذي يتوقع نتائج الحادث أو يرغب في تحقيق النتائج لا تشملته الدراسة.
- (2) - تظل فعالية الآليات الردعية اللاحقة أكيدة، لكن آثارها مستقبلية، ولا تحل ما يترتب عن آثار الحادث. كما يستبعد غالبا، أن يغير السائق من سلوكه دون التعرض فعليا لحادث. مما يتطلب إلى جانب العقوبات القانونية استراتيجية تشريعية وقائية.
- (3) - Claire Charpit, Les facteurs humains dans les accidents de la circulation: un potentiel important pour des actions de prévention, MAIF, 1997, <https://www.fondation-maif.fr/pièces-jointes/rapport-final-accidents-circulation.pdf>, p.1 octobre 2017
- (4) - لا تقصد عدم جدوى الحواجز الأمنية أو ضرورة رفعها. لكن من الأفضل اللجوء إلى طرق أكثر تطورا. كالاتتماد على الوسائل الالكترونية والكاميرات بدل الاتصال المباشر بين أمن الطرقات والسائقين.
- (5) - الجريدة الرسمية رقم 11 صادرة في 22 فيفري 2017 تتضمن القانون رقم 05/17 المؤرخ في 16 فيفري 2017 يعدل ويتم القانون رقم 01/14 المتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها وأمنها.

(6) - Claire Charpit, op.cit, p.10

(7) - Ibid, p.11



(8) - الشفافية: نقصد بها هنا الإعلان عن كل المخاطر مهما كانت طبيعتها حتى تلك التي تتعلق بتقصير من السلطات الرقابية.

الحيطة: نعني بها توقع النتائج في ظروف معينة. مما يتطلب عناية تامة في وضع الإشارات.  
(9) - المادة 68 من الأمر 03/09 المؤرخ في 28 جويلية 2009 المعدل للقانون 14/01 المتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرقات وسلامتها وأمنها. جريدة رسمية رقم 45 مؤرخة في 29 جويلية 2009

(10) - Kabayashie, in Claire Charpit, op.cit, p. 15

(11) - Ibid, p. 14

(12) - Ibid, p. 14

(13) - Ibid, p.15

(14) - Ibid, p.16

(15) - Rapport de l'organisation mondiale de la santé, 2017, <http://www.who.int/mediacentre/factsheets/fs358/fr/> Consulté en octobre 2017

حدث مسبقا أن تدخلت القوانين لحماية المستهلك من الآثار السلبية للتصنيع. ففي إطار غير هذا، تم منع الإعلانات عن عطر يسمى بأفيون في بعض الدول كبريطانيا. لأن الإعلان كان يوحي للمستهلك بقانونية استهلاك الأفيون وهو مخدر إذ كان يتضمن امرأة مخدرة. فلم لا يكون الأمر نفسه بالنسبة للسيارات خاصة أن الحق في الحياة والسلامة البدنية على المحك.

(16) - La décision de l'autorité des normes publicitaires en Angleterre (ASA)- en 2011, <https://www.20minutes.fr/economie/662830-20110202-economie-un-parfum-yves-saint-laurent-interdit-publicite-royaume-uni>.

(17) - A titre d'exemple, le chercheur canadien Conrad King, l'influence de la musique au volant, <http://www.proximusmusic.be/fr/musique/dossiers/100685/l-influence-de-la-musique-au-volant?new-lang=fr>. Consulté en octobre 2017

(18) - الجزائر، الجريدة الرسمية رقم 14 الصادرة في 7 مارس 2016 تتضمن القانون رقم 01/16 المؤرخ في 06 مارس 2016 يتضمن نص التعديل الدستوري.

(19) - Claire Charpit, op.cit, p. 1

(20) - Fred WEGMAN, LES ACCIDENTS DE LA ROUTE:UN PROBLÈME MONDIALQUI PEUT ÊTREABORDÉAVEC SUCCÈS !, PIARC, 1996, <https://www.swov.nl/.../les-accidents-de-la-route-un-probleme-mo,p.76>. Consulté en octobre 2017

(21) - ما يرفع من التصرف الحريص هو درجة النتائج السلبية: الحادث، المخالفة، سحب الرخصة، رفع تكاليف التأمين والتعويض. إلا أنها تبقى تدابير لاحقة. أما دراستنا فتصبو إلى دعم الآليات الوقائية التي تؤثر مسبقا على السائق.

(22) - المادة 08 من القانون 05/17

(23) - AzzeddineMadanni,Tello Ghat, LES PRINCIPALES CAUSES DES ACCIDENTS DE LA CIRCULATION ROUTIERE ET LES MESURES D'ATTENUATION EN ALGERIE,EuropeanScientific Journal July 2015 édition vol.11, No.20, <https://eujournal.org/index.php/esj/article/download/5959/5745>, p.170. Consulté en octobre 2017



(24)- Ibid , p. 171

(25)- Ibid, p. 168

(26)- وفقا لما ورد من إحصائيات للفترة الممتدة بين 2005 و2012 . انظر:

- Madanni, op, cit, p.168

(27)- Claire Charpit, op.cit, p.2

(28)- موقع المديرية العامة للأمن الوطني ،

<http://www.dgsn.dz/?%D8%AC%D8%AF%D9%88%D9%84-%D9%85%D%86%D9%88- octobres 2017>

(29)- A/RES/64/255 in Madanni, op, cit, p. 164

(30)- Andersson, in Claire Charpit, op.cit, p.4

(31)- Claire Charpit, op.cit, p.19

(32)- Ibid, p.18

(33)- القانون رقم 01/16 المؤرخ في 06 مارس 2016 يتضمن نص التعديل الدستوري.