



جامعة 8 ماي 1945
كلية الحقوق والعلوم السياسية



قسم العلوم القانونية و الإدارية تخصص قانون عام (منازعات إدارية)

مذكرة مقدمة لإستكمال متطلبات شهادة ماستير في العلوم القانونية

الجرائم المرورية في الجزائر

إعداد الطالب:

حمدي اسماعين

تحت إشراف:

الدكتورة: بوخميس سهيلة.

تشكيل لجنة المناقشة

| الرقم | الأستاذ | الجامعة | الرتبة العلمية | الصفة |
|-------|-----------------|-------------------|----------------|--------------|
| 01 | د. بوسنة رابح | 08 ماي 1945 قالمة | أستاذ محاضر ب. | رئيسا |
| 02 | د. عيساوي نبيلة | 08 ماي 1945 قالمة | أستاذ محاضر ب. | عضوا مناقشًا |
| 03 | د.بوخميس سهيلة | 08 ماي 1945 قالمة | أستاذ محاضر ب. | مشرفا |

السنة الجامعية 2016-2017

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ
الرَّحِيمِ

﴿ وَأَنْفِقُوا فِي سَبِيلِ اللَّهِ

وَلَا تُلْقُوا بِأَيْدِيكُمْ إِلَى

التَّهْلُكَةِ وَأَحْسِنُوا إِنَّ

اللَّهَ يُحِبُّ الْمُحْسِنِينَ ﴾ الآية

195 سورة البقرة .

صدق الله العظيم

إهداء

إلى روح أبي الزكية الطاهرة

إلى من تدعو لي في سرها و جهرها ، ولدي العزيرة

إلى رفيقة الدرب ، زوجتي الغالية

إلى فلة كبدي ابنائي الأعزاء ريان-رائد - حسام

إلى أخواتي و ابنائهم و أزواجهم

إلى من إرتويت من ينبوع علمهم أساتذتي الكرام

إلى كل اصدقائي و زملائي في العمل و في الدراسة

إلى روح الشهيد الذي إرتوت بدمه أرض بلادي

إلى كل هؤلاء أهدي ثمرة جهدي و تعبي

تشكرات

أتقدم بالشكر و العرفان لكل من ساعدني من قريب أو بعيد في إنجاز هذا العمل المتواضع
و اخص بالذكر السادة : :

الأستاذة القديرة / الدكتورة بوخميس سهيلة التي كانت خير سند لي بنصائحها و توجيهاتها
و صبرها.

إلى كل الأساتذة الكرام بدون إستثناء بكلية العلوم القانونية و السياسية التي قضيت فيها
خمس سنوات كاملة ، و على رأسهم عميدة الكلية ، و رئيسة قسم العلوم القانونية و
الإدارية .

إلى كل الموظفين و العمال الساهرين على جعل هذه المؤسسة التعليمية نبراس نور و علم
إلى و كل قوات الشرطة العاملين إطارات و رتباء و أخص بالذكر التابعين لأمن و لايتي
الطارف و قامة - كل ذلك تحت عناية السيد / اللواء المدير العام للأمن الوطني
إلى السيد / رئيس المركز الوطني للوقاية و الأمن عبر الطرق و كل العاملين بالمركز على
حسن الإستقبال

إلى كل طالب علم أو باحث يسعى لتنوير عقول الآخرين .

مقدمة :

إن الجرائم المرورية أصبحت مشكلة عالمية بالغة الأهمية ترتبط إرتباطا وثيقا بالتقدم الإقتصادي و الإجتماعي المعاصر، مشكلة هاجسا كبيرا للدول و المجتمعات و الأفراد، وهي أحد أكثر معوقات التنمية في المجتمع ، تتزايد كلما زاد النمو الديموغرافي الذي ترتفع معه الحاجة لإستعمال المركبات، و لعل أهم و أبرز صورة لمخلفات هذا النوع من الجرائم هي الحوادث المرورية ، التي تعتبر واحدة من أكثر المشكلات إستنزافا للطاقات البشرية و الموارد المالية حتى أصبح يطلق عليها. إرهاب الطرقات . و في الكثير من البلدان باتت تتجاوز المشكلات الأمنية ، هذه الظاهرة الخطيرة التي تحصد سنويا الآلاف من القتلى و الجرحى و تضرب المجتمع في أهم مقوماته و هو العنصر البشري ، و تقدر منظمة الصحة العالمية أن عدد القتلى من هذه الحوادث يصل إلى مليونو مأتي ألف قتيلو ما بين 20 و 50 مليون جريح في العالم كل سنة بما في ذلك من إعاقات مختلفة مع كلفة مالية تبلغ 520 مليار دولار سنويا.

في الجزائر، الملاحظ أن الجرائم المرورية إستفحلت بشكل ملفت للإنتباه، والإحصائيات المسجلة توحى بخطورة الوضع ، الأمر الذي يستدعي القلق و دق ناقوس الخطر و الإسراع في إستخدام كل آليات المكافحة و التصدي لهذه الجرائم وبكل حزم ، لأن الأمر يتعلق بالدرجة الأولى ، بسلامة الإنسان ، و بلغة الأرقام تشير الإحصائيات أنه ما بين 2004 و 2016، حوالي 550 ألف حادث مرور خلف أكثر من 56 ألف قتيل و 836 ألف جريح أي حوالي 900 ألف بين قتيل و جريح، وهي أرقام مرعبة جدا تؤكد أهمية إخضاع هذه الظاهرة إلى الدراسات وإشراك مختلف الفاعلين لوضع حدّ لإرهاب الطرقات الذي يجني وراءه كل سنة أكثر من 4000 قتيل.

إضافة إلى هذا فإن تطاير الغازات السامة من المركبات و أكثرها شيوعا غاز أول أكسيد الكربون السام الرصاص النيتروجين، وتسرب زيوت التشحيم و غيرها يشكل خطرا محذقا على صحة الإنسان و النبات و الحيوان ويتسبب مباشرة في التلوث البيئي ، ومن الجرائم المرورية أيضا ما يؤثر على السكنية العامة كإثارة الضجيج ، والإستعمال المفرط والعشوائي للمنبهات كل هذا من شأنه تهديد راحة المواطنين.

هذه الحوادث تمثل إحدى أهم القضايا و المشكلات التي تترك المسؤولين و تؤثر على المواطنين بما تخلفه من مآسي اجتماعية وإنسانية ، فضلا عن خسائرها الجسمية التي تطال قطاعات عريضة من المجتمع .

اسباب إختيار الموضوع :

ترجع أسباب إختيار هذا الموضوع إلى أسباب موضوعية و أخرى ذاتية

الأسباب الموضوعية: تقام الجرائم المرورية و ما تخلفها من آثار سلبية على جميع الأصعدة ، في ظل عدم نجاعة التدابير و الإجراءات المطبقة في مكافحة هذه الظاهرة.

الكشف عن الإجراءات التي ستتخذ سيما بعد التعديل الأخير لقانون المرورفي الجانب التنظيمي الوقائي والردعي إضافة للهيكل الجديدة المستحدثة بموجب هذا القانون، على غرار المجلس التشاويما بينا لقطاعات يوضع لدى الوزير الأولومندوبية وطنية للأمن في الطرق تابعة للوزير المكلف بالداخلية وكذا إسناد مهام المركز الوطني و لجان الولائية للوقاية و الأمن في الطريق إلى وزارة الداخلية بدلا عن وزارة النقل .

تتعلق أساسا في المساهمة دراسة جوانب من هذه المسألة و محاولة إيجاد حلول فعلية عن طريق مجموعة من الإقتراحات.

أما الأسباب الذاتية:بحكم إنتمائي إلى المؤسسة الشرطية ، هذا الجهاز الفعال في الدولة الذي يسعى دائما تحت إشراف المدير العام للأمن الوطني إلى التطبيق الصارم لقانون المرور مع الإبقاء على العمل التحسيبي الوقائي و الجوارحي في الوقت نفسه، الوقوف جنبا إلى جنب رفقة بقية الشركاء الفاعلين في الميدان من اجل محاربة هذه الظاهرة الخطيرة و المساهمة في محاولة إيجاد حلول ناجعة، هذا من جهة ومن جهة أخرى فإن مهنتي كإطار في صفوف الأمن الوطني و خلال مسيرتي المهنية قمنا بمعالجة الكثير من الجرائم المرورية ميدانيا، وقد حاز في نفسي في الكثير من المرات أن أنجز دراسة تحتوى هذه المسألة إلى أن وجدها مجسدة في إطار بيداغوجي أكاديمي من خلال هذا العمل المتواضع .

أهمية البحث:

تكمن الأهمية في دراسة هذه الموضوع (الجرائم المرورية) من الناحية القانونية و التشريعية بما في ذلك ما جاء به التعديل الأخير لقانون المرور 17-05 مع تسليط الضوء على بعض الجرائم، المساهمة في إيجاد الحلول لهذه الظاهرة الخطيرة .

الصعوبات و العوائق: لقد واجهت خلال إنجاز هذه الدراسة عدة عراقيل، كتشعب الموضوع وتضارب الإحصائيات في بعض الأحيان نظرا لتناوله من أكثر من جهة رسمية و غير رسمية .

الدراسات السابقة: من بين أهم الدراسات التي تناولت موضوعنا هذا رسالة لنيل درجة الدكتوراه في الحقوق مقدمة من قبل سعيد أحمد علي قاسم بعنوان الجرائم المرورية عن جامعة الإسكندرية كلية الحقوق لسنة 2009 حيث تطرق صاحب البحث إلى جوانب عدة منها ماهية الجرائم المرورية أسبابها، أثارها وأركانها وتطبيقات عنها،المسؤولية الجنائية والجزاء المترتب عنها، الجزاءات في قانون المرور المصري بما في ذلك الإدارية والمالية، وأخيرا قدم الباحث توصيات وإقتراحات ، كل ذلك كان في بابين كل باب يضم فصلين .

الدراسة الثانية بعنوان " النصوص القانونية و مدى تأثيرها في تحسين السلامة المرورية " دراسة حالة الأمر 2009 وهي رسالة ماستير فرع إقتصاد وتسيير الخدمات كلية العلوم الإقتصادية والتجارية وعلوم التسيير بجامعة الحاج لخضر بباتنة من إعداد الطلبة هاجر جاب الله لسنة 2011 حيث كانت دراسة هامة إعتمدت على تسليط الضوء على الأمر 09-03 قراءة و تحليلا و تعليقا مع دراسة للتطور التاريخي لحوادث المرور في الجزائر مختتمة بإقتراحات و توصيات هامة .

إذن، فيما تتمثل خطورة الجرائم المرورية؟ وكيف قسمها المشرع من حيث جسامتها؟ وما هو الجديد في التعديل الأخير لقانون المرور للحد من إرتكاب هذه الجرائم؟ وهل الترسانة القانونية وحدها كافية لمحاربة هذه الظاهرة؟

ومن أجل الإحاطة بالموضوع إعتدنا في الدراسة على المنهج الوصفي التحليلي

و قد قسمنا هذا البحث إلى فصلين :

الفصل الأول بعنوان : ماهية الجرائم المرورية ، ويتضمن مبحثين:

المبحث الأول مفهوم الجرائم المرورية

المبحث الثاني : أنواع الجرائم المرورية و أركانها في القانون الجزائري

أما الفصل الثاني فقد قسمناه بدوره إلى مبحثين :

المبحث الأول : الآليات الوقائية لمكافحة الجرائم المرورية

المبحث الثاني : الوسائل العلاجية (الردعية) للحد من الجرائم المرورية

الفصل الأول

ماهية الجرائم المرورية

إن الجرائم المرورية مصطلح عميق، لا يمكننا تفسيره أو فهمه هكذا بسطحية، لما يحمل من دلالات و صور متنوعة لكنها تصب في بوتقة واحدة، وهو الفعل المجرم قانونا و ما يلحقه من تداعيات و آثار تصل في أقصاها إلى إزهاق الأرواح، وعليه سنتناول في هذا الفصل ماهية الجرائم المرورية بداية بتعريفها و أهم العناصر المشكلة لها، خصائصها و الآثار المترتبة عنها، سنتطرق بعدها إلى أنواعها و أركانها في التشريع الجزائري .

المبحث الأول: مفهوم الجرائم المرورية

سنتناول في هذا المبحث تعريف الجرائم المرورية بما في ذلك العناصر المكونة لها، ثم سنخرج على ما يميزها من خصائص و سنختتم هذا المبحث بالآثار الناجمة عنها.

المطلب الأول: تعريف الجرائم المرورية و عناصرها

الفرع الأول : تعريف الجرائم المرورية

لقد واجه الفقه صعوبة في تعريف الجريمة الجنائية بصفة عامة و جريمة المرور بصفة خاصة، غير أن تعريف الجريمة المرورية يكتسب الكثير من الأهمية، حيث أنه أول ما يمكن الوصول إليه لمعرفة خصائص هذه الجريمة لذلك جاءت المؤلفات الفقهية بالعديد من التعريفات المختلفة للجريمة نأخذ منها ما ورد في التشريع المصري¹ بأنها: (كل سلوك إنساني مشروع في قانون المرور، يصدر من قائد أو مالك المركبة، يعرض المصالح الجوهرية لأفراد المجتمع للخطر . سواء كان إيجابيا أم سلبيا . حدد له المشرع الجزائي جزاء جنائيا).

¹ سعيد أحمد علي قاسم، الجرائم المرورية، أطروحة دكتوراه في الحقوق، جامعة الإسكندرية 2009 ص 63 (إعتد على قانون المرور المصري، رقم 66 لسنة 1973 بتاريخ 1973/08/23، جريدة رسمية عدد 34)

فكل سلوك متطابق مع نموذج إجرامي حدده القانون لا يقتزن بظرف مبيح و ينتمي إلى نفسية صاحبه فلا يصح القول بوجود جريمة بدون سلوك إنساني يدل على وقوعها وهذا السلوك قد سلوكا إيجابي² بمعنى أنه يلزم القيام بالأعمال الحركية و العقوبة و بالكيفية التي حددها القانون ومثال على ذلك :

كمن يقود سيارته بسرعة فائقة مخالفا بذلك ما نص عليه القانون ، و قد يكون سلبيا في حوادث مرورية³ هذا يعني الإمتناع أو الإحجام عن القيام بأي عمل كان من المفروض القيام به من طرف الجاني و إن هذا الإمتناع يعد سلوكا إجراميا يعاقب عليه القانون ، و علة التجريم هو أن المشرع حظر الإمتناع عن فعل معين أو أمر إتيانه حماية لأفراد المجتمع و أموالهم من التعرض للخطر⁴ (كعدم إستخدام السائق لحزام الأمان أثناء قيادته للمركبة أو عدم وضع قائد الدراجة النارية الخوذة) فالسلوك يكتب الصيغة الإجرامية l'infraction pénale نجد أنها القيام أو الإمتناع عن فعل يجرمه القانون و يعاقب عليه و يختص به قانون العقوبات code de penal و القوانين الجنائية المكملة له على غرار قانون المرور الذي يجرم أفعال معينة فمنها ما يتعلق بقيادة و تسيير المركبات في الطرق و ما يقابلها من جزاء جنائي (الحبس أو الغرامة أو كلاهما) و كذا التدابير الأخرى المقررة في هذا القانون و المتمثلة في الجزاءات الإدارية .

. فحوادث المرور شأنها شأن باقي الجرائم الماسة بالأشخاص و الممتلكات العامة و الخاصة ، إلا أن الوسيلة ليست نفسها فالمركبة هنا بالتحديد.

الفرع الثاني : عناصر الجريمة المرورية :

لا تقوم الجريمة المرورية إلا بتوفر مجموعة من العناصر متمثلة في المركبة أي إن كان نوعها و قائدها أو مالكة كعنصرين أساسيين إذا تخلف أحدهما لا تقع الجريمة إضافة إلى عنصر ثالث لا يشترط توفره في بعض الحالات ألا وهو الطريق على غرار وجود بيانات غير صحيحة في إحدى وثائق المركبة و لا يشترط أن تكون في حال سير على الطريق.

² د. مأمون عبد سلامة ، قانون العقوبات القسم العام، دار الفكر العربي ، القاهرة 1997 ص 113،

³ عبد الفتاح مصطفى الصيفي ، الأحكام العامة للنظام الجزائي . عمادة شؤون المكتبات . جامعة الملك سعود ، السعودية سنة 1995 ص 161،

⁴ سعيد أحمد علي قاسم، المرجع السابق، ص 63

أولا . قائد المركبة (السائق):

عرفته المادة : 03 من الأمر 09-03⁵ على أنه كل شخص يتولى قيادة مركبة بما فيها الدرجات و الدرجات النارية أو يسوق حيوانات الجر و الجمل و الركوب و القطعان عبر الطريق أو يتحكم فعلا في ذلك) و هو بالتالي شخص طبيعي فلا يصح أن يكون شخصا معنويا فلا تقع الجريمة المرورية دون سلوك مخالف من قائد المركبة، وبمعنى آخر لا بد من وجود إنسان ذو إرادة حرة يقود المركبة لكي يدخل في نطاق المسؤولية الجنائية⁶ وهو الشخص المخاطب في قانون المرور عند ارتكابها جريمة مرورية هذا من جهة و من جهة أخرى و نجد أن بعض الجرائم المرورية لا تقوم بفعل قائد المركبة بل تقع على عاتق مالكيها، كتغيير تجهيزات المركبة ، أو تقديم بيانات مزورة في الوثائق كالتراخيص مثلا، أو تحميل شخص على قيادة المركبة التي يملكها مع علمه بعدم قدرة هذا الشخص على القيادة لعدم حوزته مثلا على رخصة سياقة، أو يعترضه أحد موانع المسؤولية ، ولا يشترط في ذلك أن يكون المالك شخصا طبيعيا فقد يكون شخصا معنويا كإسناد ملكية المركبة إلى مؤسسة معينة .

وهناك إختلاف بالنسبة لمالك المركبة لأن هناك جرائم مرورية لا تقوم نحوه إلا في الحالات التي يكون تدخله فيها أساسيا و مثال ذلك تقديم أوراق أو مستندات مزورة تخص المركبة أو التلاعب و التغيير في الأجزاء الجوهرية بالمركبة ، وهنا يستوي الوضع أن تكون ملكية المركبة لشخص طبيعي أو معنوي⁷.

ثانيا. المركبة: تعد المركبة عنصرا أساسيا في الجرائم المرورية بحيث لا تقع الجريمة المرورية بدون المركبة فالجريمة المرورية تقوم نتيجة قيام شخص يقود مركبة⁸ فلا يتصور أن تقع الجريمة من السائق دون مركبة كعدم وضع حزام الأمان، أو توقف معيق أو عرقلة حركة السير و هي الأداة التي ترتكب بواسطتها الجريمة المرورية فالمركبة تعد أهم جزء في الركن المادي فهي الأداة التي ترتكب بها الجريمة المرورية .

⁵ الأمر 09-03 المؤرخ في 22 جويلية 2009 ، متعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق و سلامتها و أمنها ،جريدة

رسمية رقم: 46 المعدل والمتمم للقانون 01-14 جريدة رسمية عدد 45 المؤرخة في 29/7/2009

⁶ د. محمد زكي أبو عامر، قانون العقوبات ، القسم العام دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية ، 2007 ص 190

⁷ سعيد أحمد علي قاسم، المرجع السابق، ص 71

⁸ د. خالد الباقي محمد الخطيب ، جرائم و حوادث المرور و دور الشرطة في مواجهتها ، أكاديمية الشرطة ،الرياض ، سنة

2004 ص 151

والمقصود بالمركبة كما نصت عليه المادة 03 من الأمر 09-03 (كل وسيلة نقل بري مزودة بمحرك للدفع أو غير مزودة بذلك تسير على الطريق بوسائلها الخاصة أو تدفع أو تجر).

ثالثا . الطريق : وهو العنصر الثالث من عناصر الجريمة المرورية و حسب المادة 03 من القانون 03-09 (الطريق كل مسلك عمومي مفتوح لحركة مرور المركبات) وقد ورد في تعريف الطريق في قانون السير اللبناني : (كل سبيل مفتوح لسير المشاة و الحيوانات ووسائل النقل و الجر سواء ذلك في الطرقات أو الساحات و الجسور أو ما يشابهها)⁹ إن أغلب الجرائم المرورية تقع على الطريق مهما كان نوعه (وطنيا ، فرعيا ، طريق سريع طريق سيار..) ومهما كان شكله كالجسور مثلا أو موقعه كأن يكون داخل التجمعات السكنية أو السياحية أو أي تجمعات أخرى قائمة أو تقام مستقبلا هذا و بإستثناء حالات التزوير في وثائق المركبة أو أن تكون منتهية الصلاحية.

المطلب الثاني : خصائص الجريمة المرورية :

من خلال التعريف السابق الجريمة المرورية ، يمكن إستخلاصالخصائص المميزة للجريمة المرورية والتمثلة في السلوك الإنساني فأما أن يكون صادرا عن سائق المركبة، و أن يكون هذا السلوك غير مشروع لما قد يعرض حياة و ممتلكات الأفراد للخطر ، وتعطل النظام العام و بالتالي تعريض المصلحة العامة للخطر¹⁰ ومن جميع النواحي إقتصاديا إجتماعيا.. إضافة إلى الجزاء الجنائي¹¹

الفرع الأول : الجريمة المرورية سلوك إنساني غير مشروع :

أولا : الجريمة المرورية سلوك إنساني :

لا تقوم جريمة المرور إلا بإرتكاب السلوك المادي أو النشاط المادي الذي يكون الركن المادي للجريمة المرورية و هو ما يعرف بمبدأ مادية الجريمة فهذه الجريمة ما هي إلا السلوك الذي يتحقق في العالم الخارجي بسبب إتخدام المركبة و له مظاهره المادية الملموسة فلا يصح القول بوجود جريمة المرور

⁹ الخبير جوزف ناكوزي ، أمن المرور للوقاية من حوادث السير . الطبعة الأولى ، مؤسسة عز الدين للطباعة و النشر لبنان ، 1995 ص 9

¹⁰ د.رمسيس بهنام، النظرية العامة للقانون الجنائي ، منشأة المعارف ، الإسكندرية 1995 ص 416

¹¹ د. محمد مصطفى . الجرائم الإقتصادية في القانون المقارن ، الطبعة الثانية، الجزء الأول ، مطبعة جامعة القاهرة،

الكتاب الجامعي 1979 ص 105

دون سلوك إنساني يدل على وقوعها¹² و تكمن أهمية هذا المبدأ في إستبعاد تجريم النوايا و الخواطر في هذا النوع من الجرائم ذلك مهما بدت في حقيقتها إجرامية ، فقانون المرور لا يهتم سوى بالظاهر الملموس غالبا

وهذا السلوك قد يكون سلوكا إيجابيا¹³ بمعنى أنه يلزم القيام بالأعمال الحركية و العضوية و بالكيفية التي حددها القانون كمن يقوم بقيادة كمن يقوم بقيادة مركبة بسرعة أزيد من السرعة المقررة قانونا و قد يكون سلبيا¹⁴ و هذا يعني الإمتناع أو الإحجام عن القيام بأي عمل كان من المفروض أن يقوم به الجاني و أن هذا الإمتناع يعد سلوكا إجراميا يعاقب عليه القانون كإمتناع سائق المركبة من إستعمال حزام الأمان و علة التجريم هنا أن المشرع حظر الإمتناع عن فعل معين بالأمر بإتتيانه حماية للمصلحة العامة فالسلوك يكتسب الصفة الإجرامية من نص التجريم.

إن السلوك الصادر من سائق المركبة أو حتى مالكة يجب أن يكون إختياريا و حرا اي دون أن يشوب إرادته أي عيب و مثال ذلك صغير السن أو المعتوه أو الجنون إذا أقدم على سيطرة مركبة فهذا السلوك في حد ذاته مخاف للقانون و إن المسائلة الجنائية تمتع عنهم حتى و إن تعدى ذلك و ترتب عنه أثارأي كان نوعها جسمانية أو مادية و ذلك لإنتقاء التمييز والإدراك لديهم¹⁵ كما أنه لا يتحقق هذا الإمتناع عنالمسؤولية للأفراد سالف الذكر إلا أن تكون أحوالهم هذه معاصرة للحظة ارتكاب الفعل المادي للجريمة¹⁶ و هذا ما نصت عليه المواد قانون العقوبات الجزائري في المواد 47 و 49¹⁷ و مع ذلك يتحمل المسؤولية من حمله على فعل ذلك كما نجد أن المسؤولية تمتد إلى المسؤول المدني عن الفاعل .

ثانيا : الجريمة المرورية سلوك غير مشروع :

إعتبر المشرع أن كل فعل يهدد المصالح الجوهرية للمجتمع وبإمكانه إلحاق الضرر بالأفراد في أرواحهم و ممتلكاتهم و الخطر حالة واقعية ينشأ بها إحتمال حدوث إعتداء على المصلحة المحمية أو الحق المراد

¹²د. مأمون محمد سلامة ، قانون العقوبات ، القسم العام ، دار الفكر العربي القاهرة سنة، 1979 ، ص 113
¹³ د. سليمان عبد المنعم - أصول علم الجنائي الجنائي - الجامعة الجديدة للنشر ، الإسكندرية ، 1994- ص 476
¹⁴ د. عبد الفتاح مصطفى الصيفي - المرجع السابق ص 161

¹⁵ د. فتوح الشاذلي ، المسؤولية الجنائية ، دار المطبوعات الجامعية الإسكندرية ، سنة 2006 ص 102

¹⁶ د. محمود نجيب حسني ، شرح قانون العقوبات ، النظرية العامة للجريمة، الطبعة الرابعة ، دار النهضة العربية، القاهرة سنة 1977 ، ص 721.

¹⁷ نص المادة 47 ق،ع،ج،"لا عقوبة على من كان في حالة جنون وقت ارتكاب الجريمة و نص المادة 49 ق ع ج "لاتوقع على القاصر الذي لم يكتمل الثالثة عشر إلا تدابير الحماية أو التربوية

حمايته¹⁸ و هذا الحق هو أرواح الأفراد في المجتمع و أموالهم مما أدى بالمشرع للإسراع في تجريم هذه الأفعال و قرر لها العقوبات المناسبة .

فلا جريمة مرور إذا كان الفرد قد إلتزم بقواعد قانون المرور في السير فقد أتى بذلك سلوكا مشروعاً لأن جوهر هذه الجريمة يفترض ان السلوك الذي تقوم به غير مشروع¹⁹ فقيادة مركبة من طرف شخص لايحوز على رخصة سياقة ،أو بوثائق منتهية الصلاحية على غرار شهادة التأمين ، هو سلوك غير مشروع لما فيه من خطورة في تضييع الحقوق.

إن أصل الفعل في الجرائم المرورية ليست المركبة أو المحيط أو الطريق أو غيرها من العوامل المساعدة في إرتكاب الفعل بل هو سلوك السائق أو المالك في حد ذاته كما لا يمكن أن نتوقع تحقق هذه الجريمة بدون مركبة ، إذن عدم مشروعية الجريمة تكمن في المعادلة التالية :

سلوك مخالف للقانون + مركبة + طريق = جريمة مرورية .

فقيادة المركبة بها خلل في إحدى أجزائها ، كالأضواء أو الفرامل مثلا وعدم قيام السائق بمراقبة و تقعد مثل هذه التجهيزات قبل الإنطلاق في السير، يعد خطأ فادحا قد يترتب عنه نتائج وخيمة ، لكونه منذ البداية سلوكا غير مشروع ، و من جهة أخرى قد لا يشغل السائق الأضواء في الظلام عند السير بالرغم من أنها صالحة للإستعمال قد يشكل أيضا تهديدا على حياته و على مستعملي الطريق ، وقد لا يشكل أي خطر جسماني أو مادي كإتلاف الممتلكات العامة و الخاصة و لكن يرهق خزينة العمومية كعدم إقتناء قسيمة السيارات أو عدم التأمين على المركبة و غيرها .

و الأمثلة كثيرة كقيادة مركبة ليلا بها عطب في الأضواء ، أو توقفها في منعرج ، أو تغيير الإتجاه دون إستعمال الغمازات و غيرها من السلوكات المخالفة للقانون

¹⁸ د.محمد نجيب سيد ، جريمة التهريب الجمركي ،مكتبة و مطبعة الإشعاع، الإسكندرية، سنة 1992، ص 41

¹⁹ د. فتوح الشاذلي ، المرجع السابق ،ص 70

أما الجهل بالقانون فلا يعتد به بناء على نص المادة 74 من الدستور الجزائري²⁰ التي تنص بعدم جواز الاعتذار بجهل للقانون وبالتالي لا يجوز الأخذ بمثل هذا الغلط كسبب لامتناع المسؤولية وهذا لسببين:

1. عدم نص المشرع الجزائري على الغلط كسبب لإمتناع عن المسؤولية

2. عدم جواز الاعتذار بجهل القانون إلا أنه قد يؤخذ به كظرف مخفف بسبب تشعب القوانين وتغيرها

الفرع الثاني : الأصل في الجريمة المرورية " العينية " :

الأصل في الجرائم المرورية أنها جرائم عينية ، لا يمكن للأعوان المؤهلين إثباتها إلا بعد معابنتها و التحقق منها و ذلك بعدة طرق :

. المشاهدتها بالعين المجردة: كرجل المرور الذي يشاهد السائق و هو يسير على الخط المتواصل أو يضبط لديه وثائق منتهية الصلاحية كشهادة تأمين غير سارية المفعول ، أو عدم وجودها أصلا لدى السائق كالسياقة بدون رخصة مثلا أو معاينة خلل بإحدى تجهيزات المركبة و غيرها من الأمور التي تتطلب الوقوف عندها شخصا وحلا من قبل أعوان الرقابة المرورية .

الإثبات بإستعمال الأجهزة :ككميرات المراقبة مثلا أو الرادارالذي يلتقط صورا للمخالفين وقت إرتكابهم لأفعالهم كتجاوز السرعة القانونية ، أو التجاوزات الخطيرة أو ألواح مركبات غير مطابقة و غيرها من المخالفات و الجنح المرورية و من ثم توقيف المركبات المخالفة و إتخاذ بشأن أصحابها الإجراءات القانونية المناسبة .أو إستعمال جهاز كشف الكحول "ألكوتاست" او "الإيثيلوتاست" بالنسبة للسياقة في حالة سكر أو جهاز تحليل العاب بالنسبة للمخدرات أو المواد المهلوسة.

وهنا نميز الجريمة المرورية عن غيرها من الجرائم فلا يمكن متابعة سائق مركبة بجرم بناء على معلومة مرادها مشاهدة عينية من قبل شخص آخر غير مؤهل كمشاهدته قيام السائق بتجاوز خطير أو عدم إحترام الإشارات المرورية و غيرها من المخالفات، هذا لا يمنع إطلاقا التبليغ عن نوع من الجرائم المرورية

²⁰ القانون رقم 16-01 المؤرخ في 06 مارس 2016 ، المتضمن التعديل الدستوري ، جريدة رسمية عدد 14 المؤرخة في

07 مارس 2016.

كالحوادث المرورية مثلا خاصة في حالة ارتكاب المخالفين جنحة الفرار، ومن خلال المعلومات المستقاة يمكن التوصل للفاعل بعد إجراءات التحقيق الأولي .

الفرع الثالث : إزدواجية العقوبة في الجرائم المرورية :

للجريمة المرورية عقوبة مزدوجة جنائية و إدارية ، فهي من جهة تشترك مع جرائم القانون العام في إجراءات التحقيق و العقاب فيما يخص الجرح المرورية سيما التي تخلف آثار جسمانية على غرار جريمة القتل أو الجروح الخطأ بإرتكاب حادث مروري وهي الجريمة المنصوص عليها في قانون المرور 01-14²¹ في المادة 76 و مايقابلها في قانون العقوبات الجزائري²² في المواد 288 و 289 و 29 .

في قانون المرور خصص المشرع فصلا كاملا للمخالفات و العقوبات و هو الفصل السادس و تتمثل العقوبة في الضرر الذي يلحق بالمخالفين نظير خرقهم لقواعد المرور ، سواءا بعقوبة سلب الحرية المتمثلة في الحبس أو غرامات مالية بهدف تقويمهم و منع غيرهم من الإقتداء بهم²³و قد تكون الغرامات مالية و نجدها في المخالفات و إرسال المحاضر إلى العدالة في حالة عدم التسديد بعد فوات 70 يوما من تحرير المخالفة و 45 يوما في التعديل الأخير .

أما الصورة الثانية فتتمثل في العقوبات الإدارية من خلال إجراءات سحب ، تعليق أو إلغاء لرخصة السياقة و قريبا السحب للنقاط من الرصيد فور الشروع في تطبيق القانون الجديد .

المطلب الثالث : آثار الجرائم المرورية

بعد أن استعرضنا مفهوم الجرائم المرورية التي تؤدي في أغلبها إلى وقوع حوادث مرورية ، إما أن تكون في صورتها البسيطة التي لم ينتج عنها إصابات أو وفيات أو ينتج عنها إصابات أو أضرار مادية بسيطة وإما أن يكون في صورته الجسيمة وهو ما ينتج عنه وفيات وإصابات و أضرار مادية جسيمة بمفهومها العلمي تسمنا لأحداث الصدمية (P.T.S.D)POST TRAUMATIC STRESS DISORDER هي أحداث عنيفة مرتبطة بالكوارث الطبيعية أو الحروب الفجائية و نتائجها و الحوادث التي ينتج عنها

²¹ القانون 01-14، المؤرخ في 19 أوت 2001 ، يتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق و سلامتها و أمنها ، جريدة رسمية عدد 46

²²الأمر 66-156 مؤرخ في 08 جوان 1966 ، المتضمن قانون العقوبات الجزائري ،جريدة رسمية عدد 49 ،بتاريخ 11 جوان 1966 ،ص 731 ، المعدل و المتمم بالقانون 01-14 ، مؤرخ في 4 فيفري 2014 ،جريدة رسمية عدد 07 مؤرخة في 2014/2/16

²³ د. فتوح الشاذلي ، المرجع السابق ،ص 205

الخسارة المادية و المعنوية مثل الموت أو خسارة سيارة أو أي تهديد مماثل لحياة الإنسان العادي أو أمنه أو سلامته بالقدر الكبير الذي يعجز عن مواجهته أو التغلب عليه²⁴.

الفرع الأول: الآثار الجسمانية والنفسية

أولاً : الآثار الجسمانية و الصحية :

يظهر هذا الأثر فيما يلحق المجتمع من خسائر في الأرواح التي تذهب ضحايا للحوادث أو ما يصيب البشر من إصابات نتيجة هذه الحوادث .

وتكمن خطورة الحوادث المرورية فيما يظهر لنا من خلال الإحصاءات الرسمية التي تؤكد ارتفاع عدد المتوفين والمصابين وأثرهم في فقد القوة البشرية ، وهكذا فإن الأثر المباشر للحوادث المرورية يتمثل في فقدان العنصر البشري سواء بالوفاة أو بالعجز بنسبة كبيرة تعوقهم عن أداء العمل و حاجة هؤلاء المعوقين لمن يقدم لهم الرعاية ، وقد يصبح الكثير من المصابين في حوادث المرور عالة على المجتمع بدلا من كونهم عناصر إيجابية تسهم في تنمية المجتمع والنهوض به²⁵ .

والحقيقة أن الخسائر في العنصر البشري من أخطر ما يمكن أن يوصف ضررا على المجتمع ، لأن هذه الخسائر تترتب عليها آثار اقتصادية ، اجتماعية ، نفسية وصحية²⁶ ويمكن أن تستشف هذه الخسائر في الإحصائيات الدولية التي تصدر من طرف المنظمة العالمية للصحة*²⁷

- يقضي نحو 1.25 مليون نسمة نحبهم كل عام نتيجة حوادث المرور .
- تمثل الإصابات الناجمة عن حوادث المرور أهم أسباب وفاة الشباب من الفئة العمرية 15-29 سنة .
- الجرحى إلى ما بين 20 و 50 مليون إصابة ، أسفرت عن 5 مليون حالة عجز دائمة وهذا سنويا وتقدر منظمة الصحة العالمية بأن أعداد الوفيات ستزداد بنسبة 80 % في الدول النامية وذات الدخل

24 د. فهد بن عبد الرحمن الناصر ، الأبعاد النفسية و الإجتماعية للحوادث المرورية . جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية ، الرياض ، سنة 2005 ص 112 ،

25 الرويبي عبد السلام ، حوادث السير على الطرقات ، ندوة معهد الإنماء العربي ، ليبيا ، 1979 ،

26 محسن العجمي بن عيسى ، حجم حوادث المرور وسبل معالجتها ، الطبعة الأولى ، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية الرياض 2006 ، ص 10 .

* (تقرير منظمة الصحة العالمية لسنة 2016) <http://www.who.int/> / 2/03/22:30 2017m

- المتدنية بحلول سنة 2020 إذا لم تتخذ إجراءات فورية للتصدي لهذه الحوادث وأسبابها ويفقد العالم يوميا أكثر من : 3000 شخص من جراء حوادث الطرق .
- من المتوقع أن ترتفع معدلات حوادث المرور، إن لم تُتخذ إجراءات بشأنها، لتصبح سابع سبب من أسباب الوفاة الرئيسية بحلول عام 2030.
- 90% من الوفيات العالمية الناجمة عن حوادث الطرق في البلدان المنخفضة الدخل والبلدان المتوسطة الدخل، على الرغم من أنّ تلك البلدان تمتلك إلاّ تقريبا نصف المركبات الموجودة في العالم .
- ينتمي نصف من يموتون في طرق العالم تقريبا إلى فئة "مستخدمي الطرق المعرضين للخطر" وهذه الفئة تشمل الرجالين وراكبي الدراجات وراكبي الدراجات النارية .
- بلغ معدل القتلى لكل :100 ألف نسمة : 19 .
- بلغ معدل القتلى في بلدان الدخل المرتفع لكل :100 ألف نسمة : 12.6 .
- بلغ معدل القتلى في بلدان الدخل المنخفض و المتوسط لكل :100 ألف نسمة : 20.2 .
- تؤكد بعض التقارير أن من 10% إلى 15% من أسرة المستشفيات مشغولة بمصابي الحوادث وفي الدول النامية تعد حوادث المرور من الأسباب الرئيسية للوفاة .

في الجزائر وحسب إحصائيات المركز الوطني للوقاية و الأمن عبر الطرقات الذي أحصى سنة 2016 3992 قتيل و 28856 جريح في وبالرجوع إلى 10 سنوات مضت نجد إنخفاض في عدد القتلى بـ (-) 185 قتيل بالنظر إلى عدد ضحايا الحوادث المرورية المسجلة سنة 2007 و المقدر عددها بـ 4177 قتيل²⁸

وكشف المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق أن أكثر من 43 بالمائة من ضحايا حوادث المرور سنة 2016، شباب تتراوح أعمارهم بين 20 و 39 سنة²⁹

كما انخفضت حصيلة ضحايا حوادث المرور خلال الثلاثي الأول من السنة 2017 تم تسجيل 760 قتيلا و 8.130 جريحا

²⁸ <http://aljazair24.com> 2017/04/22 11:08

²⁹ <http://www.cnpsr.org.dz> 2017/04/17 a 13:27

أما في السنة الجارية 2017 ففي شهر فيفري وحده تم إحصاء 1692 حادث مرور أدى إلى وفاة 139 شخص و جرح 2357 آخرين ، بينما شهر جانفي تم تسجيل 1900 حادث مرور أدى إلى مقتل 244 شخص و إصابة 2605 آخرين.

و بالأرقام في أسبوع واحد في الفترة ما بين 29 ماي و4 يونيو 2016، حوالي 1306 حادثاً مرورياً عبر كل الولايات، خلفت 68 قتيل وأصيب 1581 آخرين بجروح متفاوتة الخطورة وقد سُجلت أعنف حصيلة في ولاية الأغواط ، عندما توفي 33 مسافراً حرقاً ، فيما تم إنقاذ 15 مسافراً داخل حافلة ركاب كانت قادمة من مدينة حاسي مسعود حيث إصطدمت بشاحنة كانت تسير في الاتجاه المعاكس³⁰.

يتضح جليا من خلال هذه الإحصائيات التي تبين حجم الخسائر البشرية الناتج عن الحوادث المرورية من وفاة و إصابات و إعاقات بالرغم من تراجع نسبتها في الجزائر، إلا أن طرقا تنقلنا لثمة العشرات من الأرواح يوميا وهذا ما يؤثر بشكل مباشر أو غير مباشر على التنمية الاقتصادية في الدول بدءاً من فقد الطاقات نتيجة الوفاة ، أو تعطيل هذه الطاقات نتيجة الإصابة أو الإعاقة و فقد خبراتها إضافة إلى نفقات علاج المصابين سواء الخدمات الإسعافية العاجلة أو العلاج بالمستشفيات ، وهذا بالتأكيد له أثر سلبي في اقتصاد كل دولة تعاني من مشكلة الحوادث المرورية .

ثانيا : الآثار النفسية :

إن وقوع حوادث المرور وما ينجر عنها، يشكل عاملا نفسيا محبطا للأسرة التي تفقد أحد أفرادها في حادث مرور بصفة عامة ، وعلى الفرد ذاته بصفة خاصة إذا فقد أحد أعضائه أو أصيب بعاهة مستديمة وهذه الحالة تولد مركب نقص عند الفرد و أسرته على حد سواء .

كما ينتج عن حوادث المرور صدمات نفسية قد تحفر في الأذهان و يصعب نسيانها ، فالصورة المأساوية تلازم الضحية لعدة شهور، وربما لعدة سنوات و قد يترتب عنها مشاكل نفسية أخرى يصعب التغلب عليها بالإضافة إلى الآثار النفسية لأهله وذويه .

إذن فالآثار النفسية للحوادث المرورية قد يترتب على إصابة بعض الأشخاص بإعاقات قد تلازمهم طول العمر مثل فقد البصر أو بتر أحد الأعضاء أو الصرع نتيجة إصابات الرأس أو فقدان الذاكرة ، مما قد يؤثر نفسيا في الشخص من عدم التوافق مع المجتمع الذي يعيش فيه ويفقد دوره داخل المجتمع الذي

³⁰<https://arabic.cnn.com> 21/12/2016 21:45

يعيش فيه ويفقد دوره داخل المجتمع ، إذ يميل الشخص المصاب أو المعوق إلى الانطواء والبعد عن التفاعل مع الآخرين مما يؤدي به إلى الاكتئاب والاضطرابات النفسية ، وهذا يؤثر بالطبع من الناحية الاقتصادية إذ يفقد المجتمع مجهود هؤلاء الأفراد المصابين والمرضى نفسيا ويكون دورهم سلبيا ، إضافة إلى أنهم قد يشكلون عبئا في رعايتهم وعلاجهم وإعادة تأهيلهم للدخول مع المجتمع والتفاعل معه ³¹ .

باختصار فإن ظاهرة إرهاب الطرقات غالبا ما تؤدي بصاحبها إلى العيش في صورة ذلك الحادث المأساوي الذي يؤثر على نفسيته و يسبب له أزمات نفسية ترافقه مدى الحياة يعيش بها دائما ، تؤثر على نشاطه بصفة عامة وعلى باقي أفراد العائلة .

الفرع الثاني : الآثار الاقتصادية

إلى جانب الخسائر البشرية هناك ، الخسائر المادية التي تلحقها الجرائم المرورية سيما في إحدى صور مخالفتها و هي حوادث المرور بالدول و المتمثلة في أضرار بالممتلكات العامة والخاصة أو تلك التي تتكبدها أجهزة المرور من جراء رفع مخلفات الحوادث وعلاجها و إزالة ما نتج عنه والحقيقة أن مشكلة الحوادث المرورية من هذه الناحية لها بعد اقتصادي يجب ألا يغفل، فلقد أثبتت الدراسات والبحوث أن الخسائر المالية الناتجة عن الحوادث المرورية تقدر بحوالي 230 بليون دولار سنويا ³²، حيث يقدر معمل أبحاث الطرق في بريطانيا أن الحوادث المرورية تتلف ما يزيد على نسبة 1% من مجمل الإنتاج الوطني لعدد كبير من الدول خاصة الدول النامية ، وهذه نسبة عالية إذا ما قورنت بالوضع الاقتصادي المنخفض لهذه الدول ، مما يتطلب استيراد البديل للسيارات التالفة وقطع الغيار والمستلزمات الطبية التي تستورد من الخارج بالعملة الصعبة التي تنهك الاقتصاد الوطني لهذه الدول .

كما تبلغ الخسائر المادية لدول آسيا و الشرق الأوسط حوالي 60 بليون دولار، وفي أوروبا 77 بليون دولار ، وفي أمريكا الشمالية 72 بليون دولار .

³¹راضي عبد المعطي السيد. الآثار الاقتصادية لحوادث المرور ، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية ، الرياض ، السعودية 2008 ، ص 138 ،

³²راضي عبد المعطي السيد. المرجع السابق ص 133 و 134

في الجزائر ، حوادث الطرقات تكبد الحكومة خسارة تفوق الـ 100مليار دينار سنوياً أي ما يعادل 900 مليون دولار*³³ و تداعياتها على شركات التأمين من خلال نظام التعويضات المنصوص عليه في الأمر رقم 95 - 07 .³⁴

من جهة أخرى كشفت دراسة علمية أنجزتها جامعة باتنة، أن تكلفة حوادث المرور في الجزائر تبلغ 1 مليار دولار. وعرضت الدراسة بالعاصمة الجزائر خلال يوم دراسي نظمه المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق، برعاية وزير الداخلية والجماعات المحلية نور الدين بدوي. وقدرت الدراسة الكلفة المتوسطة لكل حادث مرور لا يخلف وفاة بـ 2.2 مليون دج (22000 دولار) فيما ترتفع التكلفة إلى 11 مليون دج (110000 دولار) عندما يتعلق الأمر بحوادث مميتة وتمثل تكلفة خسائر حوادث المرور في الجزائر حوالي 0.15 % من الناتج الداخلي الخام³⁵.

و عن موضوع التأمين ،فأن مختلف شركات التأمين في بلادنا تقوم بإحتكار الخدمة التأمينية بموجب عقد ملزم تميزه خاصية الإذعان و الذي من المفروض أن يحكمه مبدأ التوازن بين مركز المؤمن و المؤمن له في الحقوق و الإلتزامات إلا أنه في الواقع تضمنه شروط تعسفية لا تتيح للمؤمن له الإستفادة منه ، ولا تراعى مصلحته بل تؤدي في غالب الأحيان إلى ضياع حقوقه عوض حمايتها ، و ليس للمؤمن في ذلك خيار فإما أن يسلم و يقبل بهذه الشروط أو لا يمكنه القيام بالتأمين وبالمقابل فإنه إذا ما وقع حادث مرور سبب ضرراً للمؤمن له و إتجه إلى شركات التأمين لطلب التعويض قوبل بتلاعب الوكالات و تسويقها تهريباً من تحمل المسؤولية ، بخس حق الضحية ، فيدخل معها في معركة طويلة الأمد تفقده الأمل في جبر أضراره .³⁶

إلى جانب الأضرار بالممتلكات العامة نجد أن الخسائر المتحققة بسبب الحوادث المرورية تتمثل في الضرر الواقع على بعض المنشآت العامة التي تعد ملكاً لجميع أفراد الدولة، وقد تحرم الأفراد من الاستفادة من خدمات المنشأة نتيجة ما حدث بها من تلفيات ، ومن ذلك أعمدة الإنارة والأشجار واللافتات الإرشادية والأرصفة وكبائن الهاتف ومراكز الإسعاف على الطريق ، ويقع عبء إصلاحها على نفقة

³³<http://www.echoroukonline.com> 29/05/2017 23:15m

(مقال صحفي :نوار باشوش ضم لقاء مع رئيس مركز الوقاية و الأمن عبر الطرق)

³⁴الأمر رقم 95 - 07، المؤرخ 25 جانفي 1995، المتعلق بالتأمينات الإجتماعية، الجريدة الرسمية عدد 45

³⁵<http://aljazairyoun.com> 2017/04/22 21:45M

(مقال نشرته الصحفية نسرين لعراش صحفية بجريدة الجزائر اليوم)

³⁶سعيد مقدم ، التأمين والمسؤولية المدنية ، إصدار شركة كليك لخدمات الحاسوب، الطبعة الأولى ، الجزائر، 2008، ص 12

الدولة مما يحملها أعباء إضافية من الميزانيات المخصصة لأغراض أخرى التي كان يمكن الاستفادة منها في نواح تقيد المجتمع³⁷، أما على الجانب الآخر فنجد الخسائر في الممتلكات الخاصة كثيرة من خلال ما يحدث من تلفيات بالسيارات أطراف الحادث وإتلاف للبضاعة المحملة على السيارات وإتلاف للممتلكات الخاصة بالأفراد والتي يتصادف وجودها وتأثرها بالاصطدام .

ومن ناحية الأثر غير المباشر فنجد أن الخسائر المادية التي تتكبدها الدول المختلفة تتمثل فيما يتعلق بالمصابين ونفقات علاجهم وما يترتب على إعاقته من فقد وتعطيل للطاقت الإنتاجية للفرد ، وهناك ما يتعلق بنفقات أجهزة المرور في إزالة مخلفات الحوادث وفي إجراءات التحقيق في حوادث المرور والانتقال والمعاناة إضافة إلى ما يتعلق بإصلاح السيارات ، وكذلك ما يحدث من تلفيات في الممتلكات العامة وتعطيلها عن أداء الخدمات للأفراد .

و أيضا ما يمكن أن ينتج عن إنجاز مشاريع تشييد الطرق على غرار الطريق السيار شرق غرب و الطرق السريعة و الجسور والأنفاق و غيرها ، فالنقص أن تحسينا هندسيا كبناء جسر للمشاة أو نفق و زيادة مسرب للسيارات المنحرفة للسيار أو الدوران أو بناء جسور وسيطة لتنظيم حركة المرور ، ينجم عن توفير حادث واحد وفاة واحدة ، وأربعة حوادث ينجم عنها إصابات جارحة و عشرة حوادث تؤدي إلى أضرار مادية فقط ، فبهذه الطريقة يمكن تقييم التوفير الناجم عن هذا التحسين الهندسي³⁸ .

والواقع المعاصر للحوادث المرورية يؤكد جسامه الخسائر التي تعود نتيجة إصابة العديد من الأفراد فهذه الإصابة قد تحتاج إلى فترة علاج بالمستشفيات ، ثم ينال بعدها الفرد فترة من الراحة بعيدا عن العمل ومن ثم يكون هناك فاقد نتيجة تعطيل طاقة الفرد أثناء حجزه بالمستشفى وفترة الراحة التي يستغرقها بعد ذلك حتى يعود إلى ممارسة عمله المعتاد .

إن تقدير قيمة التكلفة الاقتصادية للحوادث المرورية من خلال تحديد آثارها السلبية على التنمية في المجتمع والمردود الاقتصادي السليبي الذي يتمثل في العناصر التالية :

1. الأشخاص الذين يتم فقدهم نتيجة حوادث المرور أو إصابتهم بعجز كلي أو جزئي يكون معظمهم من الشباب في سن الإنتاج والقدرة على العمل .

³⁷جدعان خير سعيد، حوادث المرور في الكويت ، مؤسسة التقدم العلمي ، الكويت ، سنة 1983 ، ص5 ،

³⁸يوسف دلاندة ، نظام التعويض عن الأضرار الجسمانية و المادية الناتجة عن حوادث المرور، دار هومة، الجزائر 2005 ص 32

2. نفقات علاج المصابين بالمستشفيات .
3. قيمة التلف بالمركبات والمواد والمنشآت .
4. قيمة الوقت الضائع في علاج المصابين .
5. تكلفة تعطل حركة المركبات أطراف الحادث .
6. نفقات الإجراءات القانونية والقضائية المترتبة عن وقوع الحوادث .
7. أقساط التأمين المدفوعة للمصابين والتعويضات المدفوعة لهم ولأسرهم .
8. الخسائر التي تصيب المنتجات الصناعية والمنقولات عند وقوع الحادث .
9. تكاليف إخلاء الطريق .
10. تكاليف غلق الطريق أو تحويله لآخر تقاديا للحادث .
11. الخسائر والآلام التي تصيب الفرد والأسرة من جراء تلك الحوادث .

ولا شك أن ما يعانيه المجتمع من أثر غير مباشر في الخسائر التي يتكبدها نتيجة الحوادث المرورية شيء مؤلم حقا يستحق توفير الموارد اللازمة لإعداد الدراسات والبحوث المرتبطة بالواقع العملي لوضع إستراتيجية وحلول واقعية لمشكلة الحوادث المرورية للحد من أثارها ووقاية المجتمع من أخطارها .

ناهيك عن الجانب الاقتصادي والخسائر المادية التي تسببها الحوادث المرورية فإن لها جانبا إنسانيا واجتماعيا

الفرع الثالث : الآثار الاجتماعية :

من خلال ما استعرضناه عن الخسائر البشرية الناجمة عن الحوادث المرورية من قتلى و مصابين فإنها تترك آثاراً اجتماعية تعد الأخطر على حياة الفرد و المجتمع و التي تترتب آثارها على شركات التأمين للمركبات التي تعرضت للحادث و على مراكز الضمان الإجتماعي³⁹.

والواقع أن حوادث المرور لا تختار ضحاياها ومعظم الضحايا من خيرة الشباب الذين أنفقت عليهم الدولة أموالا طائلة لتعليمهم وتدريبهم ليكونوا عدة الوطن وعتاده في حاضره ومستقبله ، وقد يختلف أثر وفاة ضحية من البشر من دولة إلى أخرى حسب محدودية السكان وتعدادها ، والحقيقة المؤلمة كما أوضحنا أن حوادث المرور تخلف إصابات تصل إلى حد الإعاقة فيتكفل بنتائجها الأسرة والمجتمع معا ، إضافة إلى عدم قدرتهم على المشاركة في الإنتاج الاقتصادي وتحد من دورهم في المجتمع كمصدر مهم وحيوي

³⁹ميلود ذبيح ، حقوق ضحايا حوادث المرور في التشريع الجزائري ، دفاثر السياسة و القانون، الجزائر جوان 2013 ص

من مصادر الدخل القومي ، إضافة إلى ما يترتب عن الحوادث المرورية من آثار اجتماعية سلبية من جراء فقد الأبناء و الآباء و عائلي الأسر وما ينتج من غير ذلك من مآسٍ ⁴⁰ .

والمجتمع حين يفقد عددا من الأشخاص نتيجة إصابتهم ، إعاقتهم أو وفاتهم إنما يترتب على ذلك فقد طاقة عدد لا بأس به من الشباب ، حيث يفقد المجتمع قدرته على العطاء والمساهمة في التقدم والازدهار والحقيقة أن قرابة ثلث القتلى أو الجرحى هم من العناصر الشابة و المؤثرة في المجتمع فضلا عن المبالغ التي تصرف عليهم في العلاج والرعاية وهم في مقتبل العمر .

وفي كثير من الحالات تخلف حوادث المرور إعاقات بدنية مؤقتة أو دائمة تجعل من المستحيل على الضحية الاعتماد على نفسه في تنقله وقضاء حاجياته ، بل لابد من فرد يلزمه ويعتني به ليساعده على قضاء مآربه، بالإضافة إلى ضرورة تزويده ببعض التجهيزات كالكراسي المتحركة و الأعضاء الاصطناعية وغيرها ، ولا يقف الأمر عند حدود معاناة هؤلاء الضحايا الذين يعانون أضرارا جسيمة ، بل تمتد هذه المعانات إلى أسرهم الذين يستمرون في معاناة لا تقل حدتها أو شدتها عما يعانيه أصحاب العاهات ، وما يؤثر ذلك في دور هؤلاء المصابين في المجتمع فيما بعد .

فلا يمكن إنكار أن المشكلات المتعددة التي تلحقها حوادث المرور من النواحي الاجتماعية ومردود ذلك اقتصاديا نتيجة ما يعانيه المشوهون وضحايا حوادث المرور وأسرههم ، وهناك دراسات وأبحاث على المستوى المحلي و العربي والعالمي قد توصلت إلى تحديد الأثر الاجتماعي و مردوده الاقتصادي من خلال بحث معاناة الآلام العضوية الناتجة عن الحادث والمعاناة النفسية ، إضافة إلى تدني الدخل الاقتصادي للمصاب نتيجة انقطاعه عن العمل ، وحاجته إلى المصاريف الإضافية للعلاج من الإصابة مما قد يدعو البعض للانحراف لطريق غير مشروع للحصول على مقومات الحياة .

وقد تعاني أسرة المصاب أو التي قد يتوفى عائلها حيث تفقد موردها الاقتصادي وتضطرب أحوالها المادية وكذلك الأسرة التي يصاب عائلها ويستمر تحت العلاج لفترة طويلة أو تكون هناك إعاقة تحتاج لمصاريف علاج مع الانقطاع عن العمل وما يترتب على ذلك من اضطراب اقتصادي مما قد يترتب عليه انحراف واحد أو أكثر من أفراد الأسرة لتوفير مورد آخر للأسرة حتى ولو من طريق غير شرعي

⁴⁰أبو جبارة سعيد محمود، الإسعاف وخسائر الحوادث الناشئة عن حوادث المرور ، مركز البحوث ودراسات الأمن الوطني

لمواجهة الحاجات الضرورية للأسرة إضافة إلى إقبال كاهل الأسرة بالأعباء المادية المترتبة عن وقوع الحادث .

كما أن الحوادث المرورية كثيرا ما تخلف يتامى و أرامل قد لا يجدون من يعولهم ويرعاهم مما قد يدفع البعض إلى التسكع في الشوارع ثم الانحراف وما ينتج عن ذلك من آفات اجتماعية .ولا شك أن غياب الأب نتيجة الحادث المروري يؤدي إلى ضعف سلطة الضبط الاجتماعي في الأسرة .

كل ما سبق يجب أن نضيف إليه الأثر الذي يعانيه المجتمع نتيجة وفاة أفراد مهمين أو إصابتهم وخاصة إذا كانوا من خيرة الشباب والأعباء التي يتحملها المجتمع في علاج المصابين وتكاليف المستشفيات وتكاليف توفير الأطباء لعلاجهم كل هذه النفقات يتحملها المجتمع ⁴¹ .

من خلال تطرقنا للآثار الاجتماعية التي تتجم من جراء حوادث المرور ، يتبين لنا أن للحوادث المرورية آثارا نفسية ، ضحاياها ضحايا الأوبئة التي تصيب المجتمعات في كثير من الأحوال ، الأمر الذي حدا بمنظمة الصحة العالمية أن تطلق على هذه الخسائر وبائيات حوادث المرور .

كما تؤكد بعض التقارير أن قتلى الكوارث الطبيعية خلال العقدين الماضيين مليوناً قتيلاً ، أما عدد القتلى من حوادث المرور خلال نفس الفترة فتقدر بحوالي من 5 إلى 7 ملايين تقريبا⁴²،والحقيقة التي لا يستطيع أحد إنكارها أن حجم مشكلة الحوادث المرورية على المستويين الإقليمي والعالمي خطير ومؤثر للغاية ويحتاج إلى تضافر الجهود الإقليمية والدولية لعلاج المشكلة من كافة جوانبها ، حيث أشارت الدراسات إلى أن 60% من حجم الإعاقة في دول العالم يرجع إلى حوادث المرور تأتي في المرتبة الثانية من المعوقات التي تواجه الدول النامية وفي الرتبة الثالثة التي تواجه الدول الصناعية .

و أكدت منظمة الصحة العالمية⁴³ في إحدى النشرات الصادرة عنها أن ما تحصده الحوادث المرورية من البشر يفوق ما تحصده الأمراض الخطيرة،وصفت منظمة الصحة العالمية هذه الظاهرة بأنها وباء يغزو المجتمعات المتحضرة ، والحقيقة أن ما يترتب على الحوادث من أعباء اقتصادية تتمثل العجز الصحي وتكاليف العلاج وتعطيل الأعمال زيادة على التكاليف الأخرى غير المباشرة ، وإن كل هذه مخلفاتها الاجتماعية لها تأثير مباشر على الإقتصاد الوطني .

⁴¹السيف عبد الجليل ، تطور أساليب نظم وإدارة المرور ، دار ابن سينا للنشر ، الرياض ، 1424 هـ ، ص 37 ،

⁴²راضي عبد المعطي السيد.ص108 ،

⁴³<http://www.who.int/mediacentre/23/10/201614:30m> (مقال بعنوان الإصابات الناجمة عن الحوادث المرورية في الجزائر)

المبحث الثاني: أنواع الجرائم المرورية و أركانها

لقد خصصنا هذا المبحث في البداية لدراسة أنواع الجرائم المرورية في مطلب أول ،وقد قسمناها إلى ثلاثة أصناف ، بحسب المتسبب فيها ونعني بذلك :مستعملي الطريق ،المركبة ، الطريق و العوامل الطبيعية أما النوع الثاني فبحسب الجسامة أي الخطورة وهنا سوف نتطرق إلى المخالفات و الجنح و أهم محاورها على أن يتم دراستها بشيء من التفصيل في الفصل الثاني ، أما النوع الثالث فبحسب النتيجة المحققة .

أما المطلب الثاني :فسوف نتناول فيه أركان الجرائم المرورية وكل ما يتعلق بالجانب القانوني و التشريعي و سوف ندرس كل ركن على حدى ، و نختمها بتقديم نماذج عن الجرائم المرورية و إختارنا في ذلك الجنح المرورية لتجلي أركانها بحكم جسامتها .

المطلب الأول : أنواع الجرائم المرورية :

يرجع المختصون في قضايا المرور أسباب حدوثها إلى أحد الأسباب الآتية: خطأ وإهمال السائق، أو عيب في الطرق ،أو خلل في شروط المتانة والأمان في المركبة ، أو قد يكون السبب راجعاً إلى الظروف الجوية الرديئة كالمطر والضباب والظلام،⁴⁴ غير أن من المتفق عليه أن العامل البشري هو المتسبب الرئيسي في الجرائم المرورية و عليه فقد حاولنا في هذا المطلب تقسيم الجرائم المرورية إلى أربعة أقسام سنتناولها بشيء من التفصيل في أربعة فروع (1) .حسب المتسبب فيها (2).حسب الحالة التقنية للمركبة و حالة الطريق (3).حسب درجة الجسامة (4).حسب النتيجة المحققة.

الفرع الأول: من حيث المتسبب فيها :

و المقصود هنا على وجه الخصوص **العامل البشري**: حيث تبين إحصائيات معظم الدول إن ما بين 80% إلى 90% من حوادث المرور ترجع إلى العامل الإنساني وهذا ما أكدته إحصائيات المركز الوطني للوقاية و الأمن عبر الطرق بالجزائر الذي كشف أن أكثر من 43% من ضحايا حوادث المرور سنة 2016، شباب تتراوح أعمارهم بين 20 و 39 سنة، وأن العنصر البشري هو السبب الرئيسي

⁴⁴عبدالوهاب عبدالرزاق التحافي -الجرائم المرورية-بغداد-مطبعة أسعد -1982-ص3-4، بحث مقدم إلى الندوة العلمية الأربعين تحت عنوان : (أساليب ووسائل الحد من حوادث المرور)،أكاديمية نايف للعلوم الأمنية -الرياض -للفترة من 27-29 حزيران 1996ص24،

في 96 بالمائة من حوادث المرور⁴⁵ نتيجة عدم احترام قانون المرور بما في ذلك الإفراط في السرعة والتجاوز الخطير. كما أن المتحصلين على رخصة السياقة منذ أقل من عامين هم المتسببون الرئيسيون لهذه الحوادث⁴⁶ وسنتاول بالدراسة أهم عنصرين متسببين هما : السائقون و المشاة.

و حسب إحصائياتالمركز الوطني للوقاية و الأمن عبر الطرق أنهسجل تراجع عددها سنة 2016 ليصل إلى 3992 قتيل و 44007 جريح في 28856 حادث مروري بإنخفاض (-618) قتيل أي بنسبة (-13.41%) و(-1933) جريح في 35199 حادث مروري سنة 2015.

وبالرجوع إلى العشر سنوات الماضية نلاحظإنفاظمرحوظ في حوادث السير التي بلغ عددها سنة 2007 حوالي 3901 حادثا مروريا خلفت في مجملها 4177 قتيل من بينهم أكثر 61139 جريح ومن بين هؤلاء الجرحى من أصيبوا بإصابات خطيرة أفقدتهم جزءا من أعضائهم فخلقت منهم أشخاصا معاقين إعاقات جسدية⁴⁷

و أما في السنة الجارية و خلال الثلاثي الأول 2017 تم تسجيل 5769 حادث مروري أدى إلى وفاة 760 شخص و جرح 8130 آخركما تبين الأرقام المعطن عنها مقارنة بنفس الفترة من السنة الماضية تسجيل إنخفاض في عدد ضحايا حوادث المرور ب (-1326) قتيل أي بنسبة (14.22%) و (-1933 جريح) بنسبة (-19.21%)⁴⁸

و تصدر الجزائر العاصمة قائمة الولايات من حيث عدد الحوادث المرورية كما أكدت الجهة ذاتها بأن الفئة العمرية بين 18 و 29 سنة متورطة بنسبة 24% في حوادث الطرقات و يبقى العامل البشري و بإستعمال السرعة في السياقة و عدم إحترام قواعد المرور السبب الرئيسي في الحوادث يليه حالة المركبات و الطرقات .

⁴⁵<http://www.cnpsr.org/dz/21/04/2017> ,22:15

⁴⁶www.cosmozix.org/dz/08/05/2017 a 23:25

⁴⁷ناجي رشيد، تغير الدور الاجتماعي لمعاقبي حوادث المرور، مذكرة لنيل شهادة الماجستير، قسم علم الاجتماع بجامعة

الجزائر كلية العلوم الإجتماعية و الإنسانية، لسنة 2008 ص 13

48المركز الوطني للوقاية و الأمن عبر الطرق (2017 في لقاء شخصي رئيس المركز :أحمد نايت حسين رئيس معه إثر الزيارة الميدانية ، بتاريخ 2017/05/14 على الساعة العاشرة صباحا أكثر تفاصيل تضمنها الجدول رقم 07 أدناه)

أولاً : السائقون: لقد عرفت المادة الثانية من القانون 01-14⁴⁹ السائق : " كل شخص يتولى قيادة مركبة بما فيها الدرجات العادية و الدراجات النارية أو يسوق حيوانات الجر و الحمل و الركوب و القطعان عبر الطريق أو يتحكم فعلا في ذلك "

حيث يتحمل سائق المركبة أكبر عبء من مسؤولية حوادث المرور، كما أن الإحصائيات العالمية تؤكد أنه العامل الرئيسي في معظم الحوادث نتيجة للسرعة الزائدة في قيادة السيارة و التي تصل نسبتها إلى 65% أو نتيجة للسلوك المروري الخاطئ و الذي تصل نسبته إلى 13% و كذلك عدم صيانة السيارة خاصة الإطارات و عليه فإن تدخل العديد من العوامل في التسبب في الحادث ونذكر ما يلي :

1. السلوك الإنساني: يظهر في القيادة من خلال عدم كفاءة السائق أو نقص خبرته وعدم إلمامه بقوانين المرور أو عدم احترامه لها ، هذا من جهة و من جهة أخرى فإن الإنسان الوحيد الذي يتسبب في جرائم المرور الشكالية فهو من يحوز على وثائق السيارة كشهادة التأمين أو المراقبة التقنية ، قسيمة السيارات و غيرها و التي تتطلب إعادة تجديد مدة صلاحيتها ، وقد لا يقوم بهذا الأمر ، سواء عن غفلة أو عن قصد من سائق المركبة أو مالكها .

و أما بخصوص السلوكات السلبية للسائق التي ينتج عنها آثار سواءا جسمانية أو مادية على غرار الحوادث المرورية فهي تخضع لعدة عوامل نذكر منها العوامل النفسية الإجتماعية اللامبالاة أو الاستهتار وهي ظاهرة سلبية تدفع بالسائق إلى سلوك غير سوى، له تأثيره كبير في عدم احترام قواعد المرور ومن هذه الأنواع السائق الأثاني الذي يعتبر أن الطريق ملك له ولا يراعي ما لغيره من حقوق ولا يحترم ما يفرض عليه قواعد والسائق المتهور الذي تغلب على سلوكه أنانية الطفولة ويظهر نفاذ صبره بالسرعة لمزاحمة المرور واستعمال المنبه بشكل مستمر ويعبر عن غضبه بالقيادة المستهترة متأثر باللحظة الراهنة.

2.. سوء الصحة عموما : ضعف الرؤية، ضعف السمع، أزمات عصبية ، التعب والإرهاق عامل السن

3. عامل الإدراك : من بينها عدم قدرة الذهن على تسجيل كل ما تراه العين ، صعوبة رد الفعل والكبح نقص الإدراك البصري ، الشرود، تناول الكحول ، المخدرات ، المهدئات و المنومات... الخ

⁴⁹القانون 01-14 المعدل و المتمم ، المؤرخ في 19 أوت 2001 . متعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق و سلامتها و

أمنها . الجريدة الرسمية رقم 46 ص 4

يدخل في هذا الإطار إستعمال الهاتف المحمول أثناء القيادة مما يؤدي بالسائق إلى السهو الذي ينتج عنه عرقلة أدائه من جوانب عدة على الطريق ، مثل إسهامه في تمديد الوقت الذي يستغرقه رد الفعل (لا سيما أثناء الفرملة ، وكذا حيال إشارات المرور)⁵⁰

4. التعب : لقد وجه اهتمام كبير لدراسة تعب السائقين أثناء حركة المرور، لأنه من المعقول الافتراض بان التعب يعتبر كعامل مهم في ارتكاب الأخطاء والحوادث حيث يؤثر التعب في شكل خلل وظيفي كمايلي :

- قلة في التنسيق بين العين واليد.
- نقصان في السرعة والدقة في الحساب الذهني.
- ازدياد في حركة المحافظة على التوازن أثناء الوقوف.
- انخفاض في الاستجابة للانقباض أصبع القدم.

واستنتج الباحثون من خلال هذه النتائج بان مدة طويلة للسياقة تؤدي إلى انخفاض القدرة عن التفريق بين بعض العبارات الحسية وصياغة الكفاءة في العمليات المناسبة كوظائف الحركية والتي تضع ضغطا ثقيلًا على كاهل السائق.

في هذا الصدد أكد المدير العام للمركز الوطني للأمن و الوقاية عبر الطرق, أحمد نايت حسين بأن ثلث حوادث المرور التي تعرفها الجزائر سببها النوم أثناء السياقة, داعيا إلى تصنيف أمراض النوم في نفس الخانة مع المخدرات أو الكحول بالنظر إلى خطورتها. وخلال تدخله في أشغال المؤتمر الثالث لأمراض النوم, أكد نايت حسين أن 10 % من حوادث المرور المسجلة خلال العشرة أشهر الأولى من 2016 , كان سببها النوم أثناء السياقة, و هو ما يعادل 2500 حادث مرور". غير أن هذه الإحصائيات تظل - حسبه- غير دقيقة و ذلك "في غياب دراسة مرجعية حول هذه الظاهرة", بحيث تبقى الأرقام المتوصل إليها دون الواقع الفعلي بكثير.⁵¹

ومن جهة أخرى, فإن أهم تبعات الحرمان من النوم على غرار النقص في التركيز و تراجع القدرة على التعلم و السمنة وتقلبات المزاج التي قد تصل حد الإنهيار العصبي وتفيد الإحصائيات بأن الإنسان قد

⁵⁰ La sécurité routière en France, observation national interministériel de sécurité routière, France, 2011 p 46

⁵¹ *المركز الوطني للوقاية و الأمن عبر الطرق الإثنتين, 13 فبراير 2017, 13:27

فقد على مدار 103 سنة الأخيرة 77 دقيقة من النوم وهذا بمعدل 0.75 دقيقة سنويا، نتيجة ظروف العمل واستخدام التكنولوجيات الحديثة والأنترنت وغيرها*

- احتمال وقوع الأخطاء من الطرفين (السائق و السائق المقابل أو الشخص العابر للطريق)

5. عوامل نفسية :

أ.القلق:

يعتبر القلق العصبي عامة كحالة عاطفية تتميز بالإحساس لفقدان الأمن وما يزيده حدة هو الخوف من خطر داهم بدون مبرر موضوعي وحسب بعض الباحثين ، فان النوبات القلقية تكتسي عدة مظاهر منها الذهول ،الهيجان ، الارتباكات المتوقعة والمضطربة مع الاقتناع بعدم الوجود المطلق للقدرة على المواجهة ، وقد كشفت إحدى الدراسات عن سلاح الطيران البريطاني إن التأزم النفسي قد زاد من حوادث التصادم بين الطائرات ولما زال هذا التأزم انخفض معدل الحوادث⁵².

ب.العدوانية:

وهي عبارة عن السلوك الحاقد والعدائي لفرد غير متكيف وتظهر، من خلال القابلية للهجوم التي نجدها عند الأفراد في حالة عداوة أو تصرف عدواني نشيط وتتميز في ميدان السياقة بديناميكية مبالغ فيها من طرف السائق، الذي يريد تأكيد ذاته أمام صعوبات حركة المرور كما أنها قد ترتبط بصفة ضيقة بالإحباط الراجع للحساسية المعنوية الزائدة والنشطة والمظاهر القلقية .

ج.الأنانية : تظهر هذه السيمة في السياقة على شكل عدم القدرة للفتح لدى السائق فيكون هذا الأخير غير قادرا على إن يضع نفسه في مكان الآخرين ، ويتم ذلك عن طريق النظر إلى المشاكل المطروحة عليه في حركة المرور تبعا لمتغيرات شخصية فقط مما يؤدي إلى أفعال منعزلة شاذة وتجاوزات خطيرة أثناء السير . من خلال البحث عن الإثارة ، حب إظهار الذات ، سلوك المخاطرة والمغامرة .

⁵² د. بوظيفة حمو ، دراسة عن أسباب حوادث المرور في الجزائر، معهد علم النفس وعلوم التربية ، جامعة الجزائر سنة

6. عامل السن :.لقد أجريت العديد دراسات حول حوادث المرور وجد فيها أن الأفراد بين 15 و24 سنة يتعرضون للحوادث بنسبة 30.4% لكل 100 ألف من السكان وأن الأشخاص الذين تتراوح أعمارهم بين 25 و44 سنة فاعلهم يتعرضون للحوادث بنسبة أكثر من 40% ومن خلال هذه الدراسة نجد أن معدل الحوادث عند كبار السن اكبر منه عند صغار السن ،وقد يرجع السبب في ذلك إلى تناقص القدرات الحسية الحركية وغيرها مما يصحب سن الشيخوخة وكذلك إلى كون هؤلاء المتقدمين في السن قد تعودوا على المخاطر ومن ثم فهم ليحتاطون تجاهها ولا يأخذون أي إجراءات أمنية .

وكان المركز الوطني للوقاية و الأمن عبر الطرقات قد أوضح مؤخرا⁵³ أن أزيد من 8.800 من حاملي رخص السياقة لأقل من سنتين تسببوا خلال سنة 2016 في وقوع حوادث المرور بنسبة 30,69 بالمائة. و بخصوص الفئات العمرية، أشار المركز الى أن 43,29 بالمائة من القتلى و 48,02 بالمائة من الجرحى خلال سنة 2016 جراء حوادث المرور تتراوح أعمارهم ما بين 20 و 39 سنة

أما خلال الثلاثي الأول 2017 فإن الفئة العمرية الأكثر تورطا في حوادث المرور هي ما بين سن 18 إلى 29 سنة وعددها 1569.

توزيع ضحايا حوادث المرور حسب السن و الجنس لسنة 2016 الجدول رقم :01 خاص بالوفيات

| المجموع | | إناث | | ذكور | | |
|---------|------|--------|-----|-------|------|------------------|
| 7,82 | 312 | 18,05 | 124 | 5,69 | 188 | >5 سنوات |
| 12,35 | 493 | 15,57 | 107 | 11,68 | 386 | من 5 إلى 19 سنة |
| 25,08 | 1001 | 11,35 | 78 | 27,93 | 923 | من 20 إلى 29 سنة |
| 18,21 | 727 | 10,77 | 74 | 19,76 | 653 | من 30 إلى 39 سنة |
| 12,40 | 495 | 12,52 | 86 | 12,38 | 409 | من 40 إلى 49 سنة |
| 24,15 | 964 | 31,73 | 218 | 22,57 | 746 | أكثر من 50 سنة |
| 100,00 | 3992 | 100,00 | 876 | %100 | 3305 | المجموع |

المصدر المركز الوطني للوقاية و الأمن عبر الطرق 2016

⁵³ المركز الوطني للوقاية و الأمن عبر الطرق 2017 (على إثر الزيارة الميدانية بتاريخ 2017/05/14)

*وأوضح ذات المصدر وحسب إحصائيات القتلى لشهر رمضان بلغ سنة 2013: 400 قتيل ليرتفع سنة 2014 إلى : 416 قتيلو إرتفعت الحصيلة سنة 2015 إلى 523 قتيل لكن في سنة 2016 غنخفض عدد القتلى بنسبة 22% و يرجع السبب التزايد في عدد القتلى إلى كثرة المركبات التي تسير ليلا في الشهر المعظم من جهة و من جهة اخرى السرعة خلال الفترة التي تسبق موعد أذان المغرب.

الجدول رقم 02 : خاص بالجرحى:

| المجموع | | إناث | | ذكور | | |
|---------|-------|--------|------|--------|-------|------------------|
| 4,97 | 2186 | 8,22 | 755 | 4,11 | 1431 | >5 سنوات |
| 19,81 | 8718 | 25,56 | 2348 | 18,29 | 6370 | من 5 إلى 19 سنة |
| 28,21 | 12416 | 17,83 | 1638 | 30,95 | 10778 | من 20 إلى 29 سنة |
| 19,81 | 8719 | 15,77 | 1449 | 20,88 | 7270 | من 30 إلى 39 سنة |
| 11,82 | 5202 | 12,24 | 1125 | 11,71 | 4077 | من 40 إلى 49 سنة |
| 15,37 | 6766 | 20,39 | 1873 | 14,05 | 4893 | أكثر من 50 سنة |
| 100,00 | 44007 | 100,00 | 9188 | 100,00 | 34819 | المجموع |

المصدر المركز الوطني للوقاية و الأمن عبر الطرق 2016

الجدول رقم : 03السواق المتورطين في وقوع حوادث المرور حسب السن خلال الثلاثي الأول لسنة 2017

| النسبة (%) | العدد | الفئة العمرية |
|------------|-------|------------------|
| 5.32 | 307 | أقل من 18 سنة |
| 36.92 | 2130 | من 18 إلى 29 سنة |
| 27.20 | 1569 | من 30 إلى 39 سنة |
| 15.18 | 876 | من 40 إلى 49 سنة |
| 8.79 | 507 | من 50 إلى 59 سنة |
| 5.98 | 345 | أكثر من 59 سنة |
| 0.61 | 35 | غير معروف |
| 100.00 | 5769 | المجموع |

المصدر المركز الوطني للوقاية و الأمن عبر الطرق 2017

7.. العوامل الشخصية :

حيث أن نفسية السائق تؤثر فيه بإعطائه نوع من الثقة الزائدة بواسطتها يشعر بأنه يستطيع :

* ضبط رد الفعل مهما كانت سرعة المركبة .

* كبح السيارة وتوقيفها في الوقت المناسب .

* التحكم في حركة المركبة مهما كانت السرعة .

* الإفراط في السرعة يوفر الوقت ، مع أن العكس هو الصحيح حيث أن عدم احترام السرعة المحددة يعد السبب الأول في ارتكاب حوادث المرور ، كما أنه يفوق الأسباب الأخرى بكثير ، ويرجع الإفراط في السرعة إلى اعتبارات : (الغضب ، العدوان ، القلق ، البحث عن الإثارة ، المخاطرة) .

و لقد أكدت مراكز الدراسات المتخصصة ما يلي :

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

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

ثانيا: المشاة : وذلك من خلال التهاون أو وعدم أخذ الحيطة (خاصة لدى القصر) أثناء استعمال الطريق ومن أبرز أخطاء المشاة عدم احترام مختلف إشارات المرور ، عدم استعمال الأرصفة السير في الطرق السريعة ومحاولة قطعها ، عدم استعمال ممرات الراجلين ، السير بمحاذاة الطريق ، محاولة القطع المفاجئ والسريع للطرق ، الخروج من الأبواب اليسرى للمركبات في الطرق ذات الكثافة المرورية والسريعة ، ترك القصر بمفردهم بجانب الطريق وسلوكياتهم المفاجئة وغير محسوبة... الخ .

كما جددت المديرية العامة دعوتها بأهمية احترام السرعة المطلوبة في السياقة والتركيز على المراقبة الدورية للمركبة بهدف تجنب مثل هذه الحوادث المضرّة بالفرد وممتلكاته أيضا.

جدول رقم 04 الأسباب المتعلقة بمستعملي الطريق خلال سنة 2016

| النسبة(%) | العدد | المخالفة |
|-----------|-------|---------------------------------------------------|
| 25,05 | 7229 | السرعة المفرطة |
| 10,16 | 2931 | عدم انتباه السائق داخل الأحياء |
| 7,77 | 2241 | التجاوزات الخطيرة |
| 4,67 | 1349 | اللعب وسط الطريق أو السير على حافة الطريق |
| 4,42 | 1275 | المناورات الخطيرة |
| 4,36 | 1259 | عدم استعمال ممرات الراجلين |
| 4,17 | 1203 | رفض الأولوية |
| 4,13 | 1193 | عدم احترام المسافة الأمنية |
| 4,01 | 1157 | فقدان السيطرة |
| 3,99 | 1150 | عدم أخذ الحيطة من طرف المشاة عند عبور الطريق |
| 3,97 | 1147 | عدم احترام اشارات المرور |
| 3,07 | 886 | السير على اليسار |
| 2,54 | 732 | تغيير الاتجاه دون إشارة |
| 1,51 | 435 | السياقة في حالة سكر أو تحت تأثير مخدر |
| 1,39 | 401 | السياقة دون الحيازة على الرخصة المقررة |
| 1,30 | 376 | عدم انتباه السائق عند خروجه من مكان التوقف |
| 1,22 | 351 | عدم احترام إشارة قف |
| 1,15 | 333 | السير في الاتجاه الممنوع |
| 1,04 | 301 | عدم أخذ الحيطة من طرف السائق عند الرجوع إلى الخلف |
| 0,67 | 192 | الوقوف أو التوقف الخطيرين |
| 0,51 | 147 | الانبهار بالأضواء |
| 0,45 | 129 | استعمال الهاتف المنقول أو التصنت الإداعي |
| 0,39 | 112 | جنحة الفرار |
| 0,09 | 26 | عدم أخذ الحيطة من طرف السائق عند عبور الدراجات |
| 3,44 | 994 | أخرى |
| 95,47 | 7229 | المجموع |

ومن جهته كشف رئيس المركز الوطني للأمن عبر الطرق عن تسجيل ما يزيد عن 3592 حادث خلال الشهرين الأولين من السنة الجارية 2017 بانخفاض قدره 1054 حادثا مقارنة بنفس الفترة من السنة 2016 وهو ما يمثل نسبة 22.69 % .

وفي الثلاثي الأول من السنة الجارية 2017 أشارت الإحصائيات عن الجهة نفسها ان السبب الرئيسي لحوادث المرور يرجع دوما إلى العامل البشري و يتصدرها عنصر الإفراط في السرعة بـ 1201 حادث مروري يليه عدم إنتباه السائق داخل الأحياء بـ 750 حادث و بمجموع 5528 حادث مروري حسب ما هو مبين في الجدول رقم 05 أدناه الأسباب المتعلقة بمستعملي الطريق.

جدول رقم : 05 أسباب حوادث المرور الثلاثي الأول 2017

| النسبة(%) | العدد | الأسباب |
|-----------|-------|---------------------------------------------------|
| 20,82 | 1201 | السرعة المفرطة |
| 13,00 | 750 | عدم انتباه السائق داخل الأحياء |
| 6,31 | 364 | التجاوزات الخطيرة |
| 6,26 | 361 | عدم أخذ الحيطة من طرف المشاة عند عبور الطريق |
| 4,80 | 277 | فقدان السيطرة |
| 4,63 | 267 | عدم استعمال ممرات الراجلين |
| 4,07 | 235 | رفض الأولوية |
| 4,06 | 234 | المناورات الخطيرة |
| 4,02 | 232 | عدم احترام المسافة الأمنية |
| 3,97 | 229 | عدم احترام اشارات المرور |
| 3,21 | 185 | العب وسط الطريق أو السير على حافة الطريق |
| 2,55 | 147 | السير على اليسار |
| 2,25 | 130 | تغيير الاتجاه دون إشارة |
| 1,91 | 110 | السياقة دون الحيازة على الرخصة المقررة |
| 1,82 | 105 | عدم أخذ الحيطة من طرف السائق عند عبور الدراجات |
| 1,77 | 102 | السياقة في حالة سكر أو تحت تأثير مخدر |
| 1,30 | 75 | عدم أخذ الحيطة من طرف السائق عند الرجوع إلى الخلف |
| 1,16 | 67 | عدم احترام إشارة قف |
| 1,16 | 67 | عدم انتباه السائق عند خروجه من مكان التوقف |
| 1,09 | 63 | السير في الاتجاه الممنوع |
| 0,49 | 28 | الانبهار بالأضواء |
| 0,45 | 26 | الوقوف أو التوقف الخطيرين |
| 0,16 | 09 | استعمال الهاتف المنقول أو التصنت الإذاعي |
| 0,09 | 05 | جنحة الفرار |
| 4,49 | 259 | أخرى |
| 95,84 | 5528 | المجموع |

المصدر المركز الوطني للوقاية و الأمن عبر الطرق 2016

الجدول رقم : 07 حصيلة حوادث المرور وضحاياها خلال الثلاثي الأول من السنة 2017

| الجرحي | القتلى | الحوادث | |
|--------|--------|---------|-----------------------------|
| 10063 | 886 | 6759 | الثلاثي الأول من السنة 2016 |
| 8130 | 760 | 5769 | الثلاثي الأول من السنة 2017 |
| 1933- | 126- | 990- | الفارق |
| 19.21- | 14.22- | 14.65- | النسبة (%) |

المصدر : المركز الوطني للوقاية و الأمن عبر الطرق 2016

سجل 6.759 حادثا خلال الثلاثي الأول من السنة الحالية 2017، حيث انخفض عدد الحوادث بـ990 حادثا مقارنة بنفس الفترة من السنة 2016، و هو ما يمثل نسبة: - 14.65 %، مع إنخفاض حصيلة القتلى و الجرحى 760 قتيلا (انخفاضا بـ 126 قتيلا أي بنسبة تقدر: - 14.22 %) و 8.130 جريحا (انخفاضا بـ 1.933 جريحا أي بنسبة تقدر: - 19.21 %)

الجدول رقم : 08مقارن لحوادث المرور الجسمانية المسجلة خلال الفترات الممتدة من 07 إلى 13/03/2017 ومن 14 إلى 20/03/2017. في المناطق الحضرية.

| التعيين | من 07 إلى 13/03/2017 | 14 إلى 20/03/2017 | الفارق | النسبة |
|------------|----------------------|-------------------|--------|---------|
| عددالحوادث | 238 | 240 | 02+ | 00,84+% |
| عددالجرحى | 282 | 272 | 10- | 03,54-% |
| عددالقتلى | 06 | 10 | 04+ | 66,66+% |

المصدر : المديرية العامة للأمن الوطني 2017

بلغ عدد حوادث المرور الجسمانية على مستوى المناطق الحضرية أزيد من 200 حادثا و وفاة 8 أشخاص وذلك خلال الفترة من الـ 4 إلى 10 أبريل 2017 حسبما أوضحتها هذا الخميس خلية الاتصال للمديرية العامة للأمن الوطني.

و تشير حصيلة الأمن الوطني في بيانها أن الحوادث المرورية في الأسابيع الأولى من أبريل بلغت 203 حادث مرور أودى بحياة 8 أشخاص و إصابة 239 شخص بجروح متفاوتة ورغم أهمية الرقم إلا أنها تعرف انخفاضا محسوسا مقارنة بالإحصائيات المسجلة خلال الأسبوع الماضي وذلك بفارق (-5) حادثا فيما ارتفع عدد الجرحى بفارق (+ 14) وعدد الوفيات ارتفع بفارق (+3) حالات.

وأوضحت ذات المصدر أن الدراسات التي قامت بها المصالح المختصة في الأمن الوطني أفادت بأن سبب وقوع هذه الحوادث يعود بالدرجة الأولى إلى العنصر البشري بنسبة 97.04 % إضافة إلى العوامل الأخرى المرتبطة بالمركبة والمحيط.⁵⁴

الجدول رقم : 09مقارن لحوادث المرور الجسمانية المسجلة خلال الفترات الممتدة من 18 إلى 24/04/2017 ومن 25/04/2017 إلى 01/05/2017 في المناطق الحضرية⁵⁵

| التعيين | 18 إلى 24/04/2017 | من 25/04/2017 إلى 01/05/2017 | الفارق | النسبة |
|------------|-------------------|------------------------------|--------|---------|
| عددالحوادث | 286 | 250 | -36 | -12,58% |
| عددالجرحي | 326 | 343 | +17 | +05,21% |
| عددالقتلى | 11 | 22 | +11 | +100% |

من خلال الإحصائيات المبينة بالجدول رقم 09 أعلاه ، نلاحظ زياد ملحوظة في عدد القتلى و الجرحى للأسبوع الأخير من شهر أفريل مقارنة بالأسبوع الأول منه .

الجدول رقم:10 الأسباب الرئيسية لحوادث الجسمانية المسجلة خلال الفترة الممتدة من 25/04/2017 إلى 01/05/2017 في المناطق الحضرية.

| السبب | العدد | النسبةالمئوية |
|---------------|-------|---------------|
| العنصرالبشري | 243 | 97.20% |
| المركبة | 03 | 01.20% |
| الطريقوالمحيط | 04 | 01.60% |
| المجموع | 250 | 100% |

المصدر : المديرية العامة للأمن الوطني 2017

⁵⁴<http://www.dgsn.dz> 25/04/2017 ,23:00 M

⁵⁵<http://www.dgsn.dz>17/05/2017 23:32

حسب آخر بيان أصدرته المديرية العامة للأمن الوطني عبر موقعها للتواصل الإجتماعي عن حصيلة المنتصف الأول من شهر ماي 2017 ، في الإقليم الحضريتم تسجيل : 590 حادث مروري خلف 28 قتيل و 579 جريح وكان العامل البشري السبب في الوفاة بنسبة 97.27 % ، المركبة بنسبة : 01.25 %، و الطريق بنسبة 0.17⁵⁶ كما هو مبين بالجدول أدناه

الجدول رقم : 11 مقارنة للأسبوع الأول من شهر ماي بالأسبوع الثاني منه لسنة 2017 بخصوص حصيلة حوادث المرور الجسمانية في المناطق الحضرية .

| التعيين | 02الى 8 ماي 2017 | من 09 إلى 15 ماي 2017 | الفارق | النسبة |
|------------|------------------|-----------------------|--------|---------|
| عددالحوادث | 233 | 257 | 24+ | 10.30+% |
| عددالجرحى | 272 | 307 | 35+ | 12.86+% |
| عددالقتلى | 20 | 08 | 18- | 90+% |

المصدر : المديرية العامة للأمن الوطني 2017

- نلاحظ من خلال الجدول أعلاه زيادة في عدد حوادث المرور و عدد الجرحى و بالمقابل إنخفاض ملحوظ في عدد القتلى بنسبة تصل إلى 90 %.

ثالثا : الحالة التقنية للمركبة:

تعد المركبة الوسيلة التي بها تقع حوادث المرور ، إلا أن العيوب التي توجد في المركبات وتكون سببا في وقوع حوادث السير لا تمثل سوى 5% بالنسبة للعنصرين الآخرين (العنصر البشري والطريق)، فإنه لا يمكن تصور وقوع حادث سير بدون مركبة ، وما يهمننا في تحديد دور المركبات كأحد أسباب حوادث المرور هو التعرف على العيوب التي قد تكون سببا مباشرا في وقوع الحادث ، والتي من بينها :

- عدم صيانة أجهزة المركبة مثل :

- * خلل في المكابح .
- * خلل في الإنارة .

- * خلل في مساحات الزجاج .
- * خلل في مقعد السائق .
- * خلل في المرآة العاكسة .

- عدم تنفيذ تعليمات مهندس المناجم المشار إليها في دفتر الصيانة

- حمولة غير نظامية أو زائدة .

وغيرها من العيوب التي تسبب ضعفا في قدرة السائق على قيادة المركبة بسلام ، فلا يستطيع السيطرة عليها عند ظهور عيب أو أكثر من هذه العيوب ، وفي نهاية الأمر يجد السائق نفسه متورطا في حادث مرور نتيجة هذا العيب أو الخلل الفني الذي يؤدي إلى نتائج وخيمة وخسائر في الأرواح و الممتلكات .

بالإضافة إلى ذلك زيادة عدد المركبات والاستعمال اللاعقلاني لها ، ارتفاع مصاريف الصيانة وكذا قطع الغيار ، السيارات المستوردة لا تخضع معظمها إلى المقاييس الدولية من حيث السلامة والأمن ، دخول بعض الطرازات من المركبات لا يتميز صانعها بالدقة والتطور ازدحام الطرق وعدم استيعابها للعدد الهائل للمركبات .

الجزائر مثل كل دول العالم تعرف كثافة واسعة لحظيرة السيارات حيث وصلت إلى حدود 4933503 مركبة بكل أنواعها خلال الثلاثي الأول من سنة 2008، وفي سنة 2009 تجاوزت 5600000

مركبة⁵⁷ ليقفز العدد 8 858 162 سيارة في آخر إحصاء للحضيرة الوطنية للسيارات لسنة 2016 هذه الزيادة الملحوظة الناتجة عن إقتناء المواطنين لكم هائل للسيارات سيما بعد فتح الدولة التسهيلات عن طريق القروض الإستهلاكية من السيارات المستوردة إضافة إلى المتجة محليا بعد إنشاء مصنع تركيب السيارات الأول في الجزائر بولاية وهران لتركيب سيارة رونوسامبول و ان هذا العدد مرشح للإرتفاع بعد فتح مؤخرا مصنع هونداي لتركيب السيارات بتيارت و فولسفاغن و غيرها وهذا ما تؤكد الإحصائيات حيث بلغ عدد السيارات الأقل من 5 سنوات 2 531 693.

⁵⁷عمار تو ، "في قطاع النقل" ،مجلة مجلس الأمة ،العدد40، الجزائر،أوت - سبتمبر2009،ص22 .

بالرغم من ذلك تبقى حضية السيارات بالجزائر تعاني الكثير بما أن عدد السيارات التي يفوق عمرها عن 20 سنة تشكل حصة الأسد إذ بلغ عددها 3 130 050 مما أنتج عنها أعطابا ميكانيكية وبتفصيل مجموع الأسباب نجد الخلل الميكانيكي أهم سبب تليه الأسباب الأخرى نذكر منها : انفجار الإطارات أو عدم صلاحيتها ، إضاءة غير قانونية أو خطأ في التجهيزات الضوئية ... الخ . كما هو مبين بالجدول أدناه في إحصاء فقط للثلاثي الأول من السنة الجارية 2017.

الملاحظ أيضا هو بروز العامل البشري ، حيث أن إهمال السائق لعامل الصيانة و الفحص التقني واقتنائه لقطع غيار قديمة أو غير مطابقة للمواصفات يؤدي إلى وقوع الخلل الميكانيكي أو عدم صلاحية جزء من أجزاء المركبة ناهيك عن إقتناء قطع غيار مقلدة سواءا بجهل من الزبون أو لإنخفاض قيمتها مقارنة بالقطع الأصلية و بالتالي وقوع الحوادث .

الجدول رقم : 11 الأسباب المتعلقة بالمركبة خلال الثلاثي الأول من السنة 2017

| الأسباب | العدد | (%) النسبة |
|--------------------------------|-------|------------|
| ثقب و انفجار الأطر | 57 | 0,99 |
| فرامل غير فعالة | 28 | 0,49 |
| اختلالات ميكانيكية | 21 | 0,36 |
| الحمولة الزائدة أو غير المؤمنة | 07 | 0,12 |
| إضاءة غير قانونية | 04 | 0,07 |
| انعدام الأضواء | 03 | 0,05 |
| خلل في جهاز التوجيه | 02 | 0,03 |
| المجموع | 122 | 2,11 |

المصدر : المركز الوطني للوقاية و الأمن عبر الطرق 2017

الجدول رقم : 12 حضيرة السيارات 2016 :

| الفئة | 0 إلى 5 سنوات | 6 إلى 10 سنوات | 11 إلى 15 سنوات | 16 إلى 20 سنوات | أكثر من 20 سنة | المجموع |
|---------|---------------|----------------|-----------------|-----------------|----------------|-----------|
| 1 | 1 582 113 | 1 016 285 | 567 236 | 411 404 | 1 563 325 | 5 140 363 |
| 2 | 159 695 | 159 928 | 89 620 | 52 003 | 463 755 | 925 001 |
| 3 | 533 635 | 308 621 | 129 883 | 121 329 | 595 183 | 1 688 651 |
| 4 | 45204 | 44028 | 27698 | 29778 | 98407 | 245115 |
| 5 | 23320 | 25294 | 10416 | 6252 | 68639 | 133921 |
| 6 | 47 442 | 16 023 | 12 523 | 8 580 | 120 894 | 205 462 |
| 7 | 6 404 | 2 955 | 1 049 | 905 | 9 725 | 21 038 |
| 8 | 40 454 | 29 228 | 13 595 | 7 176 | 92 532 | 182 985 |
| 9 | 23 702 | 7 017 | 2 591 | 1 844 | 15 688 | 50 842 |
| MTP | 69 724 | 51 827 | 22 445 | 18 886 | 101 902 | 264 784 |
| المجموع | 2 531 693 | 1 661 206 | 877 056 | 658 157 | 3 130 050 | 8 858 162 |

المصدر : المركز الوطني للوقاية و الأمن عبر الطرق 2016

رابعا : حسب حالة الطريق و العوامل الطبيعية :

أ. حالة الطريق :

تعتبر الطرق المكان الأخطر فهناك وفاة شخص كل ثانية في العالم و أكثر مليار و 200 الف سيارة في العام 2030 و أكثر من ملياري سيارة ستضاف لحضيرة السيارات⁵⁸

و قد أثبتت الدراسات أن الطريق يتسبب في وقوع حوالي 10% من الحوادث المرورية، ومشكلات الطرق وأثرها في وقوع الحوادث المرورية يمكن إيضاحها من جوانب مختلفة نتناولها كالتالي⁵⁹ :

⁵⁸مرسلي عمران ، الإعتماد على السيارة و السلامة على الطريق ، الملتقى الدولي الأول حول " دراسات و ممارسات في علم النفس المروري . نحو إستخدام أفضل للطريق . جامعة الحاج لخضر باتنة . 28/27 أفريل 2016

⁵⁹ راضي عبد المعطي السيد، المرجع السابق، ص68 .

1.التصميم الهندسي : فقد يكون السبب في وقوع الحوادث المرورية وجود ضيق في الطريق أو في بعض التقاطعات أو زوايا الدخول ، أو نتيجة وجود انحناءات حادة في المسار الأفقي أو الطولي للطريق ومنحدرات حادة في الطريق .

2. تجهيزات الطريق :

قد يكون التصميم الهندسي للطريق سليما ، ولكن يكون العيب في تجهيز و تأثيث الطريق و يكون هذا العيب سببا في وقوع الحوادث ، مثال ذلك وجود موانع وعوائق للرؤية تحول دون مشاهدة علامات وإشارات المرور ، أو عدم وجود علامات تحذيرية كافية كالواجب وضعها عند الانحناءات الحادة التي تحذر السائق لتقليل من السرعة عند المرور بالمنحنى ، أو عدم وجود التخطيط الأرضي خاصة في المواقع الهامة كأماكن عبور المشاة و الفصل من طريقين إلى طريق واحد أو العكس ومداخل الجسور والأنفاق أيضا فإن عنصر الإضاءة من العناصر المهمة وعدم إضاءة الطريق أو عدم وجود الإضاءة الكافية قد يكون سببا في وقوع العديد من الحوادث الليلية .

3. البيئة العامة للطريق :

قد تقع الحوادث رغم سلامة التصميم الهندسي للطريق ويكون ذلك راجع للبيئة العامة للطريق ، كوجود موانع للرؤية مثل المباني والأشجار ولافتات الدعاية وأحيانا السيارات المنتظرة وأفراد المشاة أيضا وجود الحفر أو تلف أرصفة الطرق نتيجة عدم الصيانة يتسبب في وقوع الحوادث عندما يضطر السائق إلى تغيير مساره فجأة لكي يتفادى الوقوع في بعض الحفر الموجودة على الطريق .

كما تمثل المياه الراكدة على سطح الطريق أو الأتربة أو الرمال عيوباً تتسبب في العديد من الحوادث نتيجة انزلاق السيارة خاصة عند استعمال الفرامل بقوة و بطريقة مفاجئة .

* الأسباب المتعلقة بالطريق والمحيط خلال الثلاثي الأول من السنة 2017.

| النسبة (%) | العدد | الأسباب |
|------------|-------|--------------------------|
| 0,59 | 34 | سوء الاحوال الجوية |
| 0,35 | 20 | طريق زلج |
| 0,31 | 18 | طريق غير صالح |
| 0,29 | 17 | مرور الحيوانات |
| 0,16 | 09 | انعدام إشارات المرور |
| 0,10 | 06 | ابهار الشمس |
| 0,09 | 05 | انعدام الاضاءة |
| 0,07 | 04 | حفر بالطريق |
| 0,05 | 03 | تشويهات بالطريق |
| 0,03 | 02 | تهينة غير مناسبة بالطريق |
| 0,02 | 01 | حواجز بالطريق |
| 2,06 | 119 | المجموع |
| 00,100 | 5769 | المجموع الكلي |

* جدول لحوادث المرور الجسمانية المسجلة خلال الفترات الممتدة من 07 إلى 13/03/2017 ومن 14 إلى 20/01/2017 في المناطق الحضرية

| النسبة المئوية | العدد | السبب |
|----------------|-------|----------------|
| %96,67 | 232 | العنصر البشري |
| % 01,25 | 03 | المركبة |
| %02,08 | 05 | الطريق والمحيط |
| %100 | 240 | المجموع |

المصدر : المديرية العامة للأمن الوطني DGSN 2017.

خامسا :العوامل الطبيعية :

هي مجموعة العوامل الطبيعية وهي حالة الطقس التي لها تأثيرها الخاص والمتمثلة في الصقيع والمطر والضباب الذين يجعلون الرؤية ضعيفة خاصة ليلا والرياح الشديدة التي تتحكم في إتجاه السيارة مما يصعب على السائق أحيانا القيادة جيدة و حدوث الانهيارات والسيول في فصل الشتاء و حدوث العواصف الرملية وارتفاع درجة الحرارة وتأثيره على نشاط الإنسان ودرجة انتباهه في أشهر الصيف .وما يزيد الأمر تعقيدا قيام السائق بحركة مرورية غير عادية في هذا الوضع طريق زلجة، ضباب ، أمطار غزيرة (كالتجاوز الخطير في منعرج أو في منحدر).

تعد مجموعة العوامل الطبيعية و أبرزها الظروف المناخية ، سببا من أسباب وقوع الحوادث المرورية حيث يزداد وقوع الحوادث في الأيام الممطرة خاصة إذا صاحبها هبوب الرياح أو تساقط الثلوج لوشديدة الحرارة و عند انتشار الضباب ، أين تصعب الرؤية إضافة إلى عامل الجليدو الصقيع كما أن حدوث الانهيارات والسيول خاصة في فصل الشتاء . قد تتسبب بشكل مباشر في وقوع حوادث

فقد يكون السائق رشيدا والسيارة سليمة وهندسة الطريق مناسبة إلا أن العامل الطبيعي يتدخل كقوة القاهرة خارجة عن إرادة السائق مما تكون سببا في تعرضه لحادث مروري ، حيث بينت الإحصائيات أنه خلال الثلاثي الأول للسنة الجارية 2017 تسببت سوء الأحوال الجوية في 34 حادث متفرق عبر القطر الوطني يليه حالة الطريق عندما لجزا بـ20 حادث .

ونظرا لخطورة العوامل الطبيعية بالنسبة لحوادث السير ، يتعين على السائق في ذلك أخذ الحيطة و الحذر وعدم المخاطرة بالثقل في مثل تلك الظروف .

- الأسباب المتعلقة بالطريق والمحيط خلال الثلاثي الأول مناسنة 2017

| الأسباب | العدد | (%) النسبة |
|--------------------------|-------|------------|
| سوء الاحوال الجوية | 34 | 0,59 |
| طريق زلج | 20 | 0,35 |
| طريق غير صالح | 18 | 0,31 |
| مرور الحيوانات | 17 | 0,29 |
| انعدام إشارات المرور | 09 | 0,16 |
| ابهار الشمس | 06 | 0,10 |
| انعدام الاضاءة | 05 | 0,09 |
| حفر بالطريق | 04 | 0,07 |
| تشويهات بالطريق | 03 | 0,05 |
| تهيئة غير مناسبة بالطريق | 02 | 0,03 |
| حواجز بالطريق | 01 | 0,02 |
| المجموع | 119 | 2,06 |
| المجموع الكلي | 5769 | 00,100 |

المصدر المركز الوطني للقاية و الأمن عبر الطرق 2017

جدول لحوادث المرور الجسمانية المسجلة خلال الفترات الممتدة من 07 إلى 13/03/2017 ومن 14 إلى 20/01/2017 في المناطق الحضرية

| السبب | العدد | النسبة المئوية |
|----------------|-------|----------------|
| المركبة | 03 | % 01,25 |
| الطريق والمحيط | 05 | %02,08 |
| المجموع | 240 | %100 |

يضاف إلى كل هذه الأسباب عوامل أخرى عديدة منها :

✓ عامل "الحيوانات" و التي نجدها منتشرة بشكل واضح في المناطق الساحلية الغابية وأيضا المناطق الرعوية .

✓ الإزدحام و كثافة السير على الطرق الناتجة عن الزيادة السنوية في عدد المركبات خاصة عند المناسبات وبداية العطلة و نهايتها في هذا الإطار تم تسجيل إرتفاع عدد حوادث المرور في الجزائر كلما اقتربت مناسبة معينة، و هذا ما تفسره الأرقام فحصىلة يوم واحد (06 جانفي 2017) و المقدر بـ 22 قتيلا، وقعت كلها عشية عودة التلاميذ للدراسة بعد عطلة الشتاء هذا الأمر .يدعو للقلق و يجعلنا ندق ناقوس و يرجع الأمر حسب رئيس جمعية السلامة المرورية كما جاء في تصريح له : "الجزائريون دائما يؤخرون قضاء حاجياتهم إلى آخر يوم، فبالنسبة إلى الدخول من عطلة الشتاء، عادت معظم العائلات الجزائرية من رحلتها يوما قبل الدخول المدرسي، فتكتظ الطرق بالمركبات والمسافرين، والكل يسابق الآخر للوصول في الوقت المحدد وهو ما يفتح المجال للسرعة المفرطة ووقوع حوادث مرور مميتة*⁶⁰."

الفرع الثاني : الجرائم المرورية من حيث الجسامة:

تنقسم الجرائم المرورية من حيث الجسامة إلى نوعين : المخالفات و الجنح و هو الأمر الثابت في جميع قوانين المرور منذ نشأتها ، وقد جاءت صريحة في نص المادة 65 من الأمر 03-09 "تصنف المخالفات للقواعد الخاصة بحركة المرور حسب خطورتها إلى مخالفات و جنح ."

أولا. المخالفات المرورية :

وهي بدورها مقسمة حسب الأمر 03-09 المعدل و المتمم للقانون 01-14 و كذا التعديل الجديد 17-05 إلى 04 مجموعات تمثل كل مجموعة درجة تعبر عن خطورة المخالفة .نوجز محاورها مع المواد التي تنص عليها كما هو مبين أدناه ، على أن يتم تناولها بالتفصيل في الفصل الثاني ضمن المبحث الثاني بعنوان الوسائل العلاجية (الردعية) للحد من الجرائم المرورية بالمطلب الأول: الجنح و المخالفات المرورية و الجزاءات المترتبة عنها و سنعرضها بالتفصيل في المبحث الثاني من الفصل الثاني.

⁶⁰<http://www.echoroukonline.com/2017/01/08> 11:30

* مقال لـ الصحفية نادية سليمان "نقل تصريح رئيس الجمعية الوطنية للسلامة المرورية، علي شقيان"

أ. مخالفات من الدرجة الأولى :

- الأحكام المتعلقة بالإشارة و الإشارة و كبح الدراجات -المادتان 66 /1، 93 من القانون 01-14 المعدل و المتمم و المواد 72/255،252،250،251،1 من المرسوم التنفيذي رقم 04-381.
- الأحكام المتعلقة بتقديم وثائق المركبة و كذا رخصة السياقة و/أو الشهادة المهنية التي ترخص بقيادة المركبة المعنية.
- المادتان 8، 66/2 أ من القانون 01-14 والمادة 191 من المرسوم التنفيذي رقم 04-381.
- الأحكام المتعلقة باستخدام آلة أو جهاز مركبة غير مطابق: - المادتان 66/3 و 93 من هذا القانون.، المادتان 2 و 3 من القرار الوزاري المؤرخ في 24/09/1989.
- الأحكام المتعلقة بالقواعد التي تنظم سير الراجلين لاسيما القواعد المتعلقة بالممرات المحمية المواد : 34، 66، 35/4 من هذا القانون و المواد من 268 إلى 276 من المرسوم التنفيذي 04/381.

ب. مخالفات من الدرجة الثانية :

- الأحكام المتعلقة بسرعة المركبات بدون محرك، بمقطورة أو بدون مقطورة أو نصف مقطورة: المادة 66/ب1 من هذا القانون.
- مخالفة الأحكام المتعلقة باستعمال أجهزة التنبيه الصوتي- المادة 66/ب2 من هذا القانون.- المواد من 55 إلى 58 من المرسوم التنفيذي.
- الأحكام المتعلقة بالإلتزام بتشغيل ضوء أو أضواء المركبات المجرورة بواسطة الحيوانات. المادة 66/ب3 من هذا القانون.
- الأحكام المتعلقة بالمرور في أوساط الطرق أو المسالك أو الدروب أو الأرصفة أو حواف الطرق المخصصة لمرور مركبات النقل الجماعي و غيرها من المركبات المرخص لها و لمرور الراجلين المواد 2، 66/ب4 و 93 من هذا القانون. و المادة 80 من المرسوم التنفيذي رقم 04-381.

- الأحكام المتعلقة بالتخفيض غير العادي للسرعة بدون أسباب حتمية من شأنه تقليص سيولة حركة المرور. المادتان 66/ب5 و 93 من هذا القانون. والمادة 27 من المرسوم التنفيذي رقم 04-381.
- الأحكام المتعلقة بلوحات التسجيل و التجهيزات و إشارات النقل الإستثنائي و كذا مؤشرات السرعة. المادتان 66/ب6 و 93 من هذا القانون. و القرار المؤرخ في 05 ماي 1988 معدل و متمم بقرار مؤرخ في 15-01-1993
- الأحكام المتعلقة بوضع الإشارة الملائمة من قبل كل سائق صاحب رخصة سياقة إختبارية. - المادتان 66/ب7 و 93 من هذا القانون
- الأحكام المتعلقة بالسير على الخط المتواصل. - المادتان 66/ب7 و 93 من هذا القانون.- المادة 25 من المرسوم التنفيذي رقم 04-381

ج. مخالفات الدرجة الثالثة :

- 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. المادتان 66/ج1 و 94 من هذا القانون. و المرسوم التنفيذي رقم 04-381.
- الأحكام المتعلقة بحالات الإلزام أو المنع المتعلقة بعبور السكك الحديدية الواقعة على الطريق المادتان 66/ج3 و 94 من هذا القانون. و المادة 54 من المرسوم التنفيذي رقم 04-381.
- الأحكام المتعلقة بمنع المرور أو تقييده في بعض خطوط السير بالنسبة لبعض أصناف المركبات أو بالنسبة للمركبات التي تقوم ببعض أنواع النقل. المادتان 66/ج2 و 94 من هذا القانون. و المرسوم التنفيذي رقم 04-381.
- الأحكام المتعلقة بالمرور أو التوقف أو الوقوف بدون ضرورة حتمية على شريط التوقف الإستعجالي للطريق للسيار أو الطريق السريع. المادتان 66/ج6 و 94 من هذا القانون.، المادة 88 الفقرتان 4 و 7 من المرسوم التنفيذي رقم 04-381.
- الأحكام المتعلقة بالارتداء الإجباري للخوذة من قبل سائقي الدراجات النارية و المتحركة و راكبيها: المادتان 66/ج5 و 94 من هذا القانون.- المادة 100 من المرسوم التنفيذي رقم 04-381. و القرار الوزاري المؤرخ في 01/12/1984.

- الأحكام المتعلقة بوضع حزام الأمان.المادتان 4/66 و94 من هذا القانون.،المادة 100 من المرسوم التنفيذي رقم 04-381.
- الأحكام المتعلقة بالارتداء الإجباري للخوذة من قبل سائقي الدراجات النارية و المتحركة و راكبيها: المادتان 5/66 و94 من هذا القانون.و-المادة 100 من المرسوم التنفيذي رقم 04-381.و - القرار الوزاري المؤرخ في 01/12/1984.
- الأحكام المتعلقة بالمرور أو التوقف أو الوقوف بدون ضرورة حتمية على شريط التوقف الإستعجالي للطريق للسيار أو الطريق السريع. المادتان 6/66 و94 من هذا القانون. و المادة 88 الفقرتان 4 و7 من المرسوم التنفيذي رقم 04-381.
- الأحكام المتعلقة باستعمال أجهزة الإنارة و الإشارة للمركبات المتحركة ذاتيا.المادتان 7/66 و94 من هذا القانون. و المادة 71 من المرسوم التنفيذي رقم 04-381.
- الأحكام المتعلقة بالاستعمال اليدوي للهاتف المحمول أو التصنت بكلتا الأذنين بوضع خوذة التصنت الإذاعي و السمعي أثناء السياقة.-المواد 30، 66/ج8 و94 من هذا القانون.
- الأحكام المتعلقة بتجاوز حدود السرعة المنصوص عليها بالنسبة لصنف السائقين الحائزين على رخصة سياقة اختبارية.- المادتان 9/66 و94 من هذا القانون.و المادة 25 الفقرة 01 من المرسوم التنفيذي رقم 04-381.
- الأحكام المتعلقة بأولوية مرور الراجلين على مستوى الممرات المحمية. المواد 38، 66/ج10 و94 من هذا القانون.
- الأحكام المتعلقة بالتوقف أو الوقوفالخطيرين:المادتان 66 /ج11 و93 من هذا القانون.و المادة 66 من المرسوم التنفيذي رقم 04-381.
- الأحكام المتعلقة بالمسافة القانونية بين المركبات أثناء سيرها.-المادتين 66/ج12 و 93 من هذا القانون. و-المادة 20 من المرسوم التنفيذي رقم 04-381.
- الأحكام المتعلقة بمنع نقل الأطفال الذين تقل أعمارهم عن 10 سنوات في الأماكن الأمامية.- المادتين 66/ج13 و 93 من هذا القانون.و القرار الوزاري المؤرخ في 10/07/1988.
- الأحكام المتعلقة بالتوقف أو الوقوف التعسفي المعيق لحركة المرور.:المادتين 66/ج14 و 93 من هذا القانون.و- المواد 62 و 64 من المرسوم التنفيذي رقم 04-381.
- الأحكام المتعلقة باحترام قواعد السياقة السليمة:المادتان 66/ج15 و 93 من هذا القانون.

- الأحكام المتعلقة بالأضرار الملحقة بالمسالك العمومية أو بملحقاتها: المادتان 66/ج16 و 93 من هذا القانون.
- الأحكام المتعلقة بمرور مركبة ذات محرك أو مقطورة في المسالك المفتوحة لحركة المرور دون أن تكون هذه المركبة مزودة بلوحة التسجيل. المادتان 66/ج17 و 93 من هذا القانون. المادة 162، 161، 163 من المرسوم التنفيذي رقم 04-381.
- الأحكام المتعلقة بتصاعد الأدخنة و الغازات السامة و صدور الضجيج عند تجاوز المستويات المحددة: المادتان 66/ج18 و 93 من هذا القانون. المرسوم التنفيذي رقم 03/ 410 المؤرخ في 2003/11/05
- الأحكام المتعلقة بالمركبات غير المزودة بالتجهيزات التي تسمح للسائق بأن يكون له مجال رؤية كاف: المواد: 46، 47 ، 66/ج19 و 93 و. المواد: 126، 124، 122، 123 المرسوم التنفيذي رقم 04-381.
- الأحكام المتعلقة بوضع شريط بلاستيكي أو أية مادة معتمدة أخرى على زجاج المركبة. المواد: 66/ج20 و 48 من هذا القانون.
- الأحكام المتعلقة بعدم التصريح بنقل ملكية المركبة أو عدم التصريح بتغيير إقامة مالك المركبة. المواد: 66/ج21، 93 و 52 من هذا القانون. المواد 173، 172، 171 من المرسوم التنفيذي رقم 04-381
- الأحكام المتعلقة بعدم التصريح بالتغييرات التي أجريت على المركبة- المواد: 66/ج22 و 93 من هذا القانون- المادة 174 من المرسوم التنفيذي 04-381.

د. مخالفات من الدرجة الرابعة :

- الأحكام المتعلقة بتقاطع الطرق وألوية المرور: المادتان 66/د2 و 94 من هذا القانون.-المواد: 21، 43، 46، 51 من المرسوم التنفيذي رقم 04-381.
- الأحكام المتعلقة باتجاه المرور المفروض: المادتان 66/د1 و 94 من هذا القانون. المادة 90 من المرسوم التنفيذي رقم 04-381. قرار وزاري مشترك مؤرخ في 15 جويلية 1974 الخاص بمواصفات الإشارات.

- الأحكام المتعلقة بزيادة السرعة من طرف سائق مركبة أثناء محاولة تجاوزه من طرف سائق آخر.المادتان 6/66 و 94 من هذا القانون.و المادة 36 من المرسوم التنفيذي رقم 04-381.
- الأحكام المتعلقة بسير مركبة بدون إنارة أو إشارة أو وقوفها في وسط الطريق ليلا أثناء انتشار الضباب في مكان خال من الإنارة العمومية.المادتان 6/66 و 7 و 94 من هذا القانون.و المادة 73 من المرسوم التنفيذي رقم 04-381.
- الأحكام المتعلقة بمنع المرور على مسلك يقع مباشرة على يسار طريق يتضمن ثلاثة مسالك أو أكثر ذات اتجاه واحد للمرور، بالنسبة لمركبات نقل الأشخاص أو البضائع التي يتجاوز طولها سبعة 7 أمتار، أو ذات وزن إجمالي مرخص به مع الحمولة يفوق طنين (2).:المادتان 6/66 و 8 و 94 من هذا القانون.
- الأحكام المتعلقة بالوقوف أو التوقف على أجزاء الطريق التي تعبر سطحها سكة حديدية أو سير مركبات غير مرخص لها بذلك على الخطوط الحديدية.:المادتان 6/66 و 9 و 94 من هذا القانون.و المادة 54 من المرسوم التنفيذي رقم 04-381.
- الأحكام المتعلقة بعبور بعض مقاطع الطرق الممنوعة للسير أو بعض الجسور ذات الحمولة المحدودة.
- المادتان 10/66 و 94 من هذا القانون والمادتان 91 و 93 من المرسوم التنفيذي رقم 04-381.
- الأحكام المتعلقة بوزن المركبات، وطبيعة الأطر المطاطية للمركبات ذات محرك غير المطابقة للمعايير المقبولة و شكلها و حالتها.المادتان 6/66 و 11 و 94 من هذا القانون.والمواد:103، 105، 109، 107، 110 من المرسوم التنفيذي رقم 04-381.و القرار الوزاري المؤرخ في 25 أبريل 2001 المتعلق بمواصفات الأطر المطاطية.القرار الوزاري المؤرخ في 1 أوت 1989.
- الأحكام المتعلقة بمكابح المركبات ذات محرك وربط المقطورات و نصف المقطورات.
- المادتان 12/66 و 94 من هذا القانون والمادتان 132 و 133 من المرسوم التنفيذي رقم 04-381
- الأحكام المتعلقة بالحمولة القصوى لكل محور.
- المادتان 13/66 و 94 من هذا القانون.و المواد 106 إلى 108 من المرسوم التنفيذي رقم 04-381.

▪ الأحكام المتعلقة بتركيب تسجيل السرعة بالمقيت وخصوصياته وتشغيله و صيانته:

المادتان 14/66 و 94 من هذا القانون.و المرسوم التنفيذي رقم 04-381.

▪ الأحكام المتعلقة بالتغيير الهام في الاتجاه دون تأكد السائق من أن المناورة لا تشكل خطرا على المستعملين الآخرين و دون تنبيههم برغبته في تغيير الاتجاه.المادتان 15/66 و 94 من هذا القانون.المادة 130 من المرسوم التنفيذي رقم 04-381.

▪ الأحكام المتعلقة باجتياز خط متواصل.المادتان 16/66 و 94 من هذا القانون.المادة 11 من المرسوم التنفيذي رقم 04-381.

▪ الأحكام المتعلقة بتشغيل الأجهزة السمعية البصرية في مقدمة المركبة أثناء السياقة.-المادتان 17/66 و 94 من هذا القانون.

▪ الأحكام المتعلقة بالمكوث على الشريط الوسطي الذي يفصل أوساط الطريق السيار و الطريق السريع.

المادتان 18/66 و 93 من هذا القانون.و المادة 88 من المرسوم التنفيذي رقم 04-381.

▪ الأحكام المتعلقة بعدم مطابقة القواعد الخاصة بتنظيم السباقات على المسالك العمومية.المواد15، 19/66 و 93 من هذا القانون.

▪ الأحكام المتعلقة بحجم المركبات و تركيب أجهزة إنارة و إشارة المركبات.

المادتان 20/66 و 93 من هذا القانون.والمواد من 112 إلى 116 من المرسوم التنفيذي رقم 04-381.

▪ الأحكام المتعلقة بالاستمرار في قيادة مركبة دون إجراء الفحص الطبي الدوري.

المادتان 21/66 و 93 من هذا القانون.والمادة 185 من المرسوم التنفيذي رقم 04-381.

▪ الأحكام المتعلقة بتعليم سياقة المركبات ذات محرك بمقابل أو بدون مقابل.

المادتان 22/66 و 93 من هذا القانون.

2. الجرح المرورية : و هي الأكثر خطورة من المخالفات لذي سطر لها المشرع عقوبات مشددة في الأمر 03-09 سنتاولها في الفصل الثاني بالتفصيل و نأخذ نماذج فقط عن الجرح و الأكثر شيوعا.

- ✓ ارتكاب حادث مرور مميت نتيجة خطأ السائق أو تهاون منه أو تغافل أو عدم الإمتثال لقواعد حركة المرور المواد 1/67 و 3/98
- ✓ إرتكاب حادث مرور أدى إلى جروح تسبب فيه السائق بخطأ منه أو تهاون أو تغافل أو عدم امتثال لقواعد حركة المرور. المواد 67 و 1/98
- ✓ ارتكاب سائق لجريمة الجرح الخطأ وهو في حالة سكر أو تحت تأثير مواد أو أعشاب تدخل ضمن أصناف المخدرات. 70 المواد /1 و 2/98
- ✓ ارتكاب حادث أدى إلى جروح متبوع بجنحة فرار المواد 2/73 و 2/98
- ✓ جنحة الفرار. المواد 72 و 1/98.
- ✓ سيطرة مركبة تحت تأثير مواد أو أعشاب تدخل ضمن أصناف المخدرات 1/74 و 1/98
- ✓ رفض الخضوع للفحوص الطبية و الإستشفائية و البيولوجية من طرف السائق أو المرافق لسائق متدرب 75 المواد و 1/98
- ✓ عدم إخضاع المركبة للمراقبة التقنية الدورية 83 المواد و 1/98
- ✓ المخالفات و الجرح المتعلقة بالنقل البري : حسب القانون 01-13⁶¹ المتضمن توجيه النقل البري و تنظيمه

الفرع الثالث: من حيث النتيجة المحققة :

إن النتيجة ليست شرطا أساسيا في الجرائم المرورية و عدا المنتجة لأثر سلبي ينعكس على الفرد و ممتلكاته و يمس بشكل أو بآخر المصلحة المحمية والنتيجة تعني التغيير الذي يحدث في العالم الخارجي كأثر للسلوك الإجرامي مع ارتباطها بهذا السلوك برابطة سببية.

و تنقسم الجرائم المرورية من حيث إشتراط النتيجة إلى ثلاثة أنواع :

⁶¹القانون 01-13، المتضمن توجيه النقل البري و تنظيمه، المؤرخ في 7 أوت 2001، جريدة رسمية عدد 44، مؤرخة في 8 أوت 2001.

أولاً: الجرائم المادية : و التي لا تتم إلا بتحقيق النتيجة أما النوع الثاني : فهي الجرائم الشكلية و التي لا تتطلب تحقق النتيجة بفعل سلوك مخالف للقانون .

فالجريمة المرورية تقع كاملة بتوفر النتيجة المادية كأثر للسلوك ، فلا تقوم الجريمة بدونها ، وقد تصل النتيجة إلى حد الضرر و تهدد المصلحة المحمية على غرار حوادث المرور مهما كان نوعها جسمانية أو مادية أو الإثنيين الناتجة عن مخالفة القواعد المرورية كالتجاوز الخطير في منعرج مثلا المادة 66 (مخالفات من الدرجة الرابعة) من القانون 03-09 و نجدها أيضا مجسدة في الجرائم المرورية الماسة بالبيئة ، وقد تقف النتيجة عند مجرد تعريض حياة و أموال الآخرين للخطر⁶².

ثانياً: الجرائم الشكلية : وهي التي لا يترتب عن السلوك الإجرامي فيها ضرر معين أو نتيجة بل فقط تخلف أثرا قانونيا يتمثل في التعدي على الحق أو المصلحة التي يحميها القانون⁶³ كعدم سريان وثائق المركبة (شهادة التأمين غير سارية المفعول ، البطاقة الرمادية منتهية الصلاحية....) ، عدم تقديم وثائق (السيار..).

ثالثاً: جرائم الخطر: وهي التي تتوسط النوعين المذكورين أعلاه (المادية و الشكلية) وهي من الجرائم الإحتمالية أي من الممكن أن يترتب عنها نتيجة ضارة في ذلك جرائم الإمتناع (كعدم وضع حزام الأمان) . نصت المادة 66 من القانون رقم : 01 . 14 المؤرخ في 2001/08/19 على تطبيق عقوبة الحبس من سنة إلى 05 سنوات وغرامة من 50000 دج إلى 150000 دج على كل سائق أرتكب جنحة الجرح الخطأ وهو في حالة سكر أو تحت تأثير مادة أو أعشاب مخدرة.

وقد نصت المادة 69 . 2 من نفس القانون على تطبيق عقوبة الحبس من ستة (06) اشهر إلى خمس (05) سنوات وغرامة من 50000 دج إلى 150000 دج على التهرب من المسؤولية الجنائية أو المدنية إثر جرح خطأ.

⁶²أحمد فتحي سرور ، أصول قانون العقوبات ، القسم العام النظرية العامة للجريمة ، دار النهضة العربية 1972 ، القاهرة ص 350

⁶³محمد نجيب حسني، المرجع السابق ،ص 288

النتيجة: نستنتج مما سبق وجود تباين بين قانون العقوبات وقانون المرور من حيث العقوبات حال توافر ظرفي السياقة في حالة سكر والتهرب من المسؤولية الجزائية .

نستخلص في الأخير أن قانون المرور اشد من قانون العقوبات في جنحة الجرح الخطأ في حالتي السياقة في حالة سكر والتهرب من المسؤولية الجزائية أو المدنية ، حيث تكون العقوبة من سنة إلى 05 سنوات في قانون المرور (المادة 66 منه) والحبس من أربع (04) اشهر إلى (04) أربع سنوات في قانون العقوبات (المادة 290 ق ع) وتكون العقوبة في الحالة الثانية اي التهرب من المسؤولية الجزائية أو المدنية الحبس من 06 اشهر إلى 05 سنوات في قانون المرور (م 69) والحبس من 04 اشهر إلى 04 سنوات في ق ع ج (المادة 290).

ويبقى قانون العقوبات هو النص الواجب التطبيق في كل حالات القتل أو الجرح الخطأ الأخرى التي لاعلاقة لها مع حركة المرور عبر الطرق أو إستعمال مركبة.

المطلب الثاني : أركان الجريمة المرورية :

إن الجريمة المرورية كغيرها من الجرائم التي تقوم على أركان ثلاثة المتمثلة في الركن الشرعي، المادي و المعنوي ، هذا الأخير إختلف فيه الفقه ، فهناك من إعتبر أن النص الذي يضيفي على الفعل أو الإمتناع صفة غيرالمشروعة يعد ركنا أساسيا في تجريم الفعل⁶⁴ على غرار الفقه الفرنسي المستوحى منه التشريع الجزائري و إعتبر أن الجريمة لم تكتسب وصفها كجريمة إلا نتيجة لهذا التجريم و من ثم تقرير لها جزاءا جنائيا وهناك من إعتبرالصفة غير المشروعة لفعل ومن الفقه من أعرض عن ذكره من بين أركان الجريمة،وعليه سوف نتناول أولا و على وجه العموم أركان الجريمة المرورية ، بعدها سنتطرق إلى تقديم نماذج عن بعض الجرائم الموصوفة بالجنح لبروز أركانها .

الفرع الأول : الركن الشرعي : متمثل في جملة القوانين و الأوامر و ما يتبعها من مراسيم تنفيذية منذ سنة 2001 إلى يومنا هذا مع التعديلات،تدور حول تنظيم حركة المرور عبر الطرق و سلامتها و أمنها نوردها حسب تسلسلها الزمي على النحو الآتي :

✓ القانون رقم 01-13 المؤرخ في 07 أوت 2001⁶⁵

⁶⁴ د.محمود نجيب حسني المرجع السابق ص 71

⁶⁵ القانون رقم 01-13 المؤرخ في 07 أوت 2001 متعلق بتوجيه النقل البري و تنظيمه، جريدة رسمية عدد:44 المؤرخة في 08 أوت 2001

✓ القانون رقم 01-14 المؤرخ في 19 أوت 2001⁶⁶

✓ القانون رقم 04-16 المؤرخ في 10 نوفمبر 2004⁶⁷

✓ قانون رقم 09-07 المؤرخ في 11 أكتوبر 2009⁶⁸

يضاف إلى ذلك قانون العقوبات الجزائري⁶⁹ في بعض الجرح على غرار القتل و الجروح الخطأ

في إنتظار تطبيق القانون القانون 17. 05 المؤرخ في 16 فيفري 2017.تنظيم حركة المرور عبر الطرق و سلامتها و أمنه⁷⁰الذي لم يدخل بعد حيز التنفيذ.

تهدف كل هذه التشريعات بصفة خاصة إلى:

- تحديد قواعد استعمال المسالك العمومية و كفايات ضبط حركة المرور عبر الطرق و سيولها.
- إقامة تدابير ردعية في مجال عدم احترام القواعد الخاصة بحركة المرور عبر الطرق.
- توفير شروط تطوير متوازن لنقل نوعي في إطار المصلحة العامة.
- تحديد إطار مؤسساتي يكلف بوضعه حيز التنفيذ.
- تقليص وضعية انعدام الأمن في الطرقات

الفرع الثاني: الركن المادي للجريمة المرورية :

يعرف الفقهاء عادة الركن المادي للجريمة بأنه فعل ظاهري يبرز الجريمة ويعطيها وجودها وكيانها في الخارج أو هو وقوع فعل أو امتناع عن فعل حرمه القانون بما يجعل الجريمة تبرز إلى الوجود تامة كانت أو ناقصة.و يعرف أيضا بأنه كل ما يتضمنه كيان الجريمة من ماديات محسوسة و ملموسة

⁶⁶القانون 01-14 المؤرخ في 19 أوت 2001 يتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق و سلامتها و أمنها جريدة رسمية عدد 46

⁶⁷القانون رقم 04-16 المؤرخ في 10 نوفمبر 2004، يعدل و يتم القانون رقم 01-14 المؤرخ في 19 أوت 2001 جريدة رسمية عدد:72 مؤرخة في 13 نوفمبر 2004 .

⁶⁸ قانون رقم 09-07 المؤرخ في 11 أكتوبر 2009، يتضمن الموافقة على الأمر رقم 09-03 المؤرخ في 22 جويلية 2009 يعدل و يتم القانون 01-14 المؤرخ في 19 أوت 2001، تنظيم حركة المرور عبر الطرق و سلامتها و أمنها جريدة رسمية عدد45

⁶⁹الأمر 66-156 مؤرخ في 08 جوان 1966 ، ج ر عدد 49 بتاريخ 11 جوان 1966 المتضمن قانون العقوبات الجزائري المعدل و المتمم

⁷⁰القانون 17. 05 المؤرخ في 16 فيفري 2017 يعدل و يتم القانون 01-14 متعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق و سلامتها و أمنها ر عدد:12 مؤرخة في 22 فيفري 2017

بالحواس⁷¹ فلا تقوم أية جريمة من الجرائم المرورية إلا بوقائع مادية ملموسة، ويمكن القول بأنها العناصر المادية للجريمة أو ما يسمى بماديات الجريمة و التي تنحصر في السلوكات غير المشروعة قانونا الصادرة عن قائد المركبة و التي تشكل في مجموعها الصورة لكاملة للفعل المجرم الذي يسهل إثباته بعد المعاينة و التحقيق من طرف المصالح المختصة ، بإستعمال الوسائل القانونية المتاحة .

فالركن المادي قوامه ثلاثة عناصر متمثلة في السلوك أو النشاط سواءا كان إيجابيا أم سلبيا و النتيجة المترتبة عنه، على أن تكون هناك علاقة سببية بين النتيجة و السلوك، لذا سوف نسلط الضوء على هذه العناصر الأساسية المكونة للركن المادي كما يلي :

أولا : السلوك و النشاط الإجرامي:

إن السلوك الإجرامي هو الذي ينطوي على قيمة قانونية ذاتية حيث يوصف ذات السلوك بصفة عدم المشروعية ، أي أنه الأداة التي تعبر عن مخالفة أوامر و نواهي القاعدة الجنائية⁷² وهذا السلوك لا يرقى إلى حدالسلوك المكون للركن المادي للجريمة إلا إذا كان إراديا⁷³ ومن خلال تعريف الجريمة المرورية كما على أنها كل سلوك إيجابي أو سلبى يقوم به قائد المركبة أو مالكها فيه تعريض المصالح الجوهرية لأفراد المجتمع للخطر للسلوك الإجرامي أنماط كثيرة عموما يمكن تقسيم السلوك إلى قسمين :

1 . السلوك الايجابي :

الفعل الايجابي هو حركة عضوية تتصف بالإرادية وهو السلوك المخالف للقانون أو الإتيان بفعل جرمه المشرع في القانون⁷⁴، قد يخلف أثرا أو قد لا يكون منتجا لأي أثر.كالسائق الذي يستعمل الهاتف اليدوي أثناء السياقة⁷⁵أو بالرغم من علمه بأن القيادة في حالة سكر جنحة معاقب عليها إلا أنه يقدم على ذلك فهو سلوك إيجابي مخالف للقانون لا يتعدى الأثر القانونياً في حالة ما نتج عنه حادث مرور أي إن كان نوعه فيصبح بالتالي سلوك مثمر .

⁷¹سعيد أحمد علي قاسم ، المرجع السابق، ص 127

⁷²د. سليمان عبد المنعم ،المرجع السابق ص 469

⁷³د. عبد الفتاح مصطفى الصيفي ، المرجع السابق ص160

⁷⁴سعيد أحمد علي قاسم الرجع السابق ص 131

⁷⁵المادة 11 من الأمر 03-09 المعدلة لأحكام المادة 66/ج ف 8 من القانون 01-14 المرجع السابق ص 8 (يمنع)على

السائق الإستعمال اليدوي للهاتف المحمول أو خوزة التصنت الإذاعي و السمعي عندما تكون المركبة في حالة سير (

أما التفكير والتحضير لا يعتبران سلوكا إجراميا، فالسلوك الايجابي لا يقوم بمجرد العزم أو التصميم على المساس بحقوق الغير إذ تنقصه في الحالتين الحركة العضوية، كالسائق الذي يفكر في القيام بتجاوز خطير⁷⁶ في منعرج مثلا و لكنه في آخر الأمر يتراجع عن فعلته.

يخرج من هذا النطاق الحركات الصادرة ممن لا تسيطر إرادته على أعضاء جسمه مثل :حالات الإغماء وفقدان سائق المركبة السيطرة عليه مما أدى إلى إرتكاب حادث مرور جسماني مثلا.. و حالات الإكراه مثل حالات تهديد لقائد المركبة من طرف شخص مسلح بإختراقه حاجز أمني مثلا، أو السير في الإتجاه المعاكس وغيرها) و هي عيوب تشوب الإرادة و لاتنفيتها.

2. السلوك السلبي(الامتناع) : هو إحجام شخص عن إتيان فعل ايجابي معين كان المشرع ينتظره منه في ظروف معينة بشرط أن يوجد واجب قانوني يلزمه بهذا الفعل وأن يكون باستطاعة الممتنع القيام به فهذا التعريف وإن كان يحدد شروط الامتناع لكنه لا يحدد ما هي طبيعة الامتناع.

من خلال هذا التعريف نستشف ثلاث شروط و هي :الإحجام عن إتيان فعل ايجابي . وجود واجب قانوني . الإمتناع بصفة إرادية، و الأمثلة في قانون المرور كثيرة : كإمتناع السائق عن وضع ، حزام الأمانأو إمتناع سائق سيارة الأجرة تقديم خدمة (نقل الركاب إلى نقاط مسموح بها)⁷⁷

ثانيا : النتيجة الإجرامية:السؤال المطروح هل يشترط تحقق النتيجة الإجرامية في الجرائم المرورية ؟

للإجابة على هذا السؤال لا بد من النظر في تقسيمات الجرائم المرورية من حيث النتيجة الذي سنتناوله لاحقا في المبحث التالي و نشير إلى أن الجرائم المرورية تختلف باختلاف ما يترتب عنها من أثر إما أن يكون قانونيا ، أو ماديا أو محتملا و إن كان ليس شرطا في ثبوت الجريمة.

تعرف النتيجة على أنها (الأثر المترتب عن السلوك المعترف عدوانا على المصلحة التي يحميها القانون من حقوق و حريات)⁷⁸

*النوع الأول يشترط تحقق النتيجة : على غرار الجرائم المرورية الماسة بالبيئة ، حادث مرور جسماني أو مادي ..تعرف بالجرائم المادية .

المادة 11 من الأمر 03-09 المعدلة للمادة 66/ د ف 03، المرجع السابق ص 08⁷⁶

⁷⁷ المادة 43 من القرار المؤرخ في 2 يناير 2001 يعدل و يتمم القرار المؤرخ في 8 أوت سنة 1993 ، الذي ينظم النقل البري الذي تقوم به سيارات الأجرة ، ج ر عدد 08 بتاريخ 31 يناير 2001 ص 22

⁷⁸ د/ عبد الفتاح مصطفى الصيفي، المرجع السابق ، ص166

* النوع الثاني من لا يترتب عن السلوك الإجرامي فيها ضرر معين أو نتيجة بل فقط تخلف أثرا قانونيا يتمثل في التعدي على الحق أو المصلحة التي يحميها القانون⁷⁹ كعدم تقديم الوثائق أو إنتهاء صلاحياتها ..و تعرف بالجرائم الشكلية .

أما النوع الثالث : وهي جرائم تتحقق بمجرد تعريض حياة و أموال الآخرين للخطر⁸⁰ وحتى لسائق المركبة في حد ذاته و يسمى هذا النوع من الجرائم بجرائم الخطر.

وهذا النوع من الجرائم لا تحتاج إلى نتيجة بل تقع بمجرد إثباتها و معاينتها من قبل أعوان الأمن المخولين قانونا بما أن المخالفة ليست إفتراضية و إنما عينية ، و من أمثلتها عدم إجراء المراقبة التقنية للمركبة و عدم مراقبة حالة المركبة قبل وضعها للسير (مراقبة الزيت ، ماء التبريد ، المكابح ، ماسح الزجاج ...).

ثالثا :العلاقة السببية : استقر القضاء الجزائري على توافر علاقة السببية، مادام فعل الجاني يؤدي وفقا للمجرى العادي للأمر إلى حدوث النتيجة الإجرامية، فلا تنقطع علاقة السببية مادام فعل الجاني ملائما في حدوث النتيجة الإجرامية⁸¹ و قد سار في ذلك على نهج القضاء المصري و الفرنسي

يشترط لتحقيق الكيان المادي للجريمة وجود رابطة سببية بين الفعل و النتيجة أي أن يكون الفعل سبب وقوع النتيجة أما إذا وقعت النتيجة مستقلة عن الفعل و أمكن فصلها عنه فإن الكيان المادي للجريمة لا يتحقق و بالتالي لا يعود ممكنا إسناد هذه النتيجة إلى مرتكب الفعل

و جاء بمعنى آخر العلاقة السببية هي الصلة بين الفعل و النتيجة و إثبات أن هذا الفعل هو الذي أدى إلى هذه النتيجة و بالتالي يكتمل البناء القانوني للجريمة في ركنها المادي .

تنشأ صعوبة البحث في توافر علاقة السببية بين نشاط الفاعل والنتيجة الإجرامية التي حدثت إذا ما تداخلت مع نشاطه هذا ، عوامل أخرى متعددة ومستقلة عنه ولكنها تتضمن إليه وتتشابك معه في إحداث النتيجة بحيث يصبح الوقوف على سبب النتيجة أمراً عسيراً .

⁷⁹ د. محمد نجيب حسني، المرجع السابق، ص 288

⁸⁰ د. أحمد فنحي سرور أصول قانون العقوبات ، النظرية العامة للجريمة ، دار النهضة العربية، القاهرة 1972 ص 350

⁸¹ د.مجودة أحمد، أزمة الوضوح في الإثم الجنائي في القانون الجزائري والمقارن، الجزء الثاني دارهومة،بوزريعة ، الجزائر

2000، ص 855.

إدراج ضمن جنح الإهمال وعدم الاحتياط، الجرائم البيئية، وتم اعتبار السياقة في حالة سكر جريمة عمدية⁸²

قام القضاء الفرنسي بإعادة تكييف جرائم الجنح التي اعتبرها القانون القديم جرائم مادية، إلى جنح الإهمال أو عدم الاحتياط، وأحيانا إلى جنح عمدية، وتمّ على هذا الأساس.

الفقه والقضاء الفرنسي استقر على ضرورة إثبات العلاقة السببية بين الخطأ المرتكب سواء كان إيجابيا أو سلبيا، فأساس المسؤولية يكمن في حكم القانون على هذه الإرادة الخاملة المتجهة نحو عدم الانتباه وعدم الاحتياط في ما كان في استطاعة الجاني أن لا يريده، أو كان من واجبه أن لا يريده.⁸³ جاء هذا الموقف التشريعي تماشيا والسياسة الوقائية، التي تهدف إلى كبح جماح الإهمال، الذي شهدته المجتمعات المتمدينة بسبب التطور الصناعي، وتقدم وسائل الإنتاج، ويدعو إلى ضرورة التوسيع من نطاق التجريم في أفعال الإهمال مع التشديد في العقاب عليها.⁸⁴ كالذي لا يراقب سيارته أو يتهاون في تصليح الأعطاب المسببة لخروج دخان يحمل غازات سامة مضرّة بصحة الإنسان و البيئة عموما ، أو يعتمد على قيادة سيارته تحت تأثير الكحول أو أي مخدر فهي جريمة قائمة بذاتها كأحدى جرائم الخطر لتتحول إلى جريمة مادية بمجرد تحقق النتيجة كأن يكون سببا في حادث مرور مفضي إلى إزهاق روح أو إحداث جروح فالظاهر أن الفعل مجرم و العقوبة هنا فيها تشديد المادة 68 من الأمر 03-09 المعدل و المتمم للقانون 01-14 و تبقى العلاقة السببية بين فعل القيادة في حالة سكر و ارتكاب الحادث المفضي إلى الوفاة أو الجروح قائمة و يسهل إثباتها.

فالواضح أن الجرائم المادية تتجلى فيها العلاقة السببية بين ارتكاب الفعل و النتيجة و تغيب في جرائم الخطر كعدم وضع حزام الأمان و الجرائم الشكلية.

خلاصة للقول فإن لمساءلة الشخص جنائيا عن نتيجة إجرامية معينة يجب أن يكون قد تسبب سلوكها لإجرامي في إحداثها، أي وجود رابطة بين السلوك والنتيجة بحيث يكون السلوك هو سبب حصول النتيجة والتي تعتبر بدورها أثرا له فإذا انتفت هذه العلاقة بأنوقعت النتيجة بسبب آخر ،انتقت العلاقة بينهما وهي علاقة يجب توافرها في جميع أنواع الجرائم العمدية أم غير العمدية⁸⁶

⁸²—Philippe ALVAGE, L'imprudence en droit pénal, J.C.P, 3984, R50, 1996, p06

⁸³Philippe SALVAGE, op.Cit, p10

cit, p382. LEGUNHEC, op.F. DESPORTES, F⁸⁴

⁸⁵الأمر رقم 03-09، المؤرخ في 22 جويلية 2009، تنظيم حركة المرور عبر الطرق و سلامتها و أمنها، جريدة رسمية عدد: 45 المؤرخة في 29 يوليو 2009

⁸⁶عبدالله أو هابية، شرح قانون العقوبات الجزائري، القسم العام، موفم للنشر، الجزائر، 2011 م ص. 232-233

الفرع الثالث :الركن المعنوي:

حدد المشرع ، الركن المعنوي في الجرائم بالقصد الجنائي دائما، كما ابرز الركن المعنوي في الجرح، بأنه أساسا(العمد) ولا تكون الجنحة عمديه إلا إذا نص المشرع على ذلك، وفي مجال المخالفات، لم يحدد الركن المعنوي فيها، فلم يبين إلا حالة زوال المخالفة عند توافر القوة القاهرة، مما يفهم منه أن الخطأ غير ضروري في المخالفات لصعوبة إثباته.

لم يشر قانون المرورأو مختلف القوانين الأخرى على غرار قانون العقوبات الجزائري على تعريف القصد الجنائي بالضبط، إلا أنه أشار إليه في كثير من مواده إلى اشتراط ضرورة توافر العمد في ارتكاب الجريمة. إلا أن الفقه حاول القيام بتعريفات عديدة، لا تختلف على التعريفات الأخرى في مضمونها إذ تدور في نقطتين هما: وجوب أن تتوجه الإرادة إلى ارتكاب الجريمة وضرورة أن يكون الفاعل على علم بأركانها فإذا تحققت الإرادة والعلم قام القصد الجنائي. وبناءا على ذلك يعرف القصد الجنائي بأنه العلم بعناصر الجريمة وإرادة ارتكابها⁸⁷.

وعرفها الدكتور عبد الشاذلي على أنها" القصد علم بعناصر الجريمة كما هي محددة في نموذجها القانون وإرادة متجهة إلى تحقيق هذه العناصر أو قبولها"⁸⁸

أولا: عناصر الجريمة غير العمدية :

كماعرفها الفقيه الفرنسي جارسون بأنه:" إرادة ارتكاب الجريمة كما حددها القانون"⁸⁹.و للقصد الجنائي عنصرين :

أ.العلم: هو حالة ذهنية أو قدر من الوعي يسبق تحقق الإرادة، ويعمل على إدراك الأمور على نحو صحيح مطابق للواقع. ومن هنا يتبين أن العلم يظهر للإرادة اتجاهها ويعين حدودها في تحقيق الواقعة ولكي يتواخى العلم يجب أن يحيط بجميع العناصر الأساسية اللازمة لقيام الجريمة⁹⁰.

⁸⁷ د. عبد الله سليمان، شرح قانون العقوبات الجزائري (القسم العام للجريمة)، ديوان المطبوعات الجامعية الجزائرية 1998، ص231.

⁸⁸ د. عبد الله الشاذلي، شرح قانون العقوبات (القسم العام) ،أبو العزم للطباعة 2001،ص464

⁸⁹ د.محمد أحمد المشهداني، الوسيط في شرح قانون العقوبات،مؤسسة الوراق للنشر والتوزيع عمان، الطبعة الأولى 2001، ص123.

⁹⁰ عبد الله سليمان، نفس المرجع، ص251

كما يشترط لتوافر القصد الجرمي أن يعلم الجاني أو يتصور حقيقة الواقعة الجرمية التي تتوجه إرادته إلى تحقيقها وهذا ما يسمى بعنصر العلم⁹¹ فسائق السيارة عند إرتكابه مخالفة مرورية كعدم إحترام إشارة من إشارات المرور يكون على علم تام بأن الفعل مجرم و معاقب عليه قانونا .

ب.الإرادة : لقد انقسم الفقه بهذا الشأن إلى رأيين:

❖ **الرأي الأول:** يرى ضرورة أن تكون الرابطة بين الإرادة و النتيجة رابطة قوية بحيث تتجه إرادة الفاعل إليها و ترغب في تحقيقها و بالتالي تسيطر عليها كما تسيطر على ماديات السلوك و قد سمي هذا الاتجاه في الفقه بنظرية الإرادة.

❖ **الرأي الثاني:** يرى أن الرابطة بين الإرادة و النتيجة رابطة ضعيفة إذ يكتفي بنوع العلاقة تقوم بمجرد العلم أو التصور أو التوقع فيما يطلق عليه الفقه، بنظرية العلم، ومهما كان الأمر فالجرائم المرورية منها ما هو متعمد و منها ما يحدث عن غير قصد فالجرائم العمدية واضحة و لا يشترط فيها تحقيق النتيجة كعدم وضع حزام الأمان ، التجاوز الخطير...ومنها يكون على غير قصد كحادث مرور جسماني أدى إلى الجروح الخطأ بفعل إحدى الصور الأربعة للخطأ (الرعونة ، عدم الإنتباه ، عدم الإحتياط ، الإهمال)

و تجدر الإشارة إلى أن غياب الوعي بالتجريم، لا يعني غياب الإرادة، رغم استعمال مصطلح الجرائم غير الإرادية⁹² فالفعل الناجم عن الإهمال أو عدم الاحتياط، قد يكون ناجم عن الإرادة.

ثانيا : أنواع القصد الجنائي :

كما نجد أن القصد يقع في صور متعددة وقد جرى الفقه إلى تقسيمه إلى عدة أنواع تختلف النظرة إليها وأهم هذه التقسيمات هي التالية:

⁹¹ د.سمير عالية، شرح قانون العقوبات (القسم العام)، المؤسسة الجامعية للدراسات والنشر والتوزيع 1998، ص241

⁹² د. أحمد فتحي سرور، الحماية الدستورية للحقوق والحريات، دار الشروق، القاهرة، سنة 2000، ص 549

1. القصد الجنائي العام و القصد الجنائي الخاص :

أ. القصد الجنائي العام:

يتمثل في انصراف إرادة الجاني لقيام بفعل وهو يعلم أن القانون ينهى عنه، أو يمكن وصف القصد الجنائي العام بعبارة أخرى فهو إرادة مخالفة القانون، يستند إلى القصد الجنائي العام للتمييز بين الجرائم العمدية وغير العمدية ذلك أن الجرائم غير العمدية لا تتطلب انصراف إرادة الجاني نحو القيام بفعل. وهو علم أن القانون ينهى عنه أي أن الجرائم غير العمدية ترتكب بصورة غير عمدية أي أن الجاني لا تتوافر لديه نية العدوان وإرادة مخالفة القانون، ويصف بعض الفقه القصد الجنائي العام بأنه قصد من الدرجة الأولى وهو أول درجات القصد الجنائي ويجب أن يتوافر في جميع الجرائم العمدية بلا استثناء⁹³.

فينحصر القصد العام في حدود تحقيق الغرض من الجريمة، فلا يمتد لما بعده ومن ذلك يربط القانون القصد الجنائي بالغرض الذي يسعى له الجاني بغض النظر عن الغاية أو الباعث الذي يحركه أو يبتغيه وعلى ذلك يحقق الغرض.

ب. **القصد الجنائي الخاص:** يعرف البعض القصد الجنائي نية تتصرف إلى غرض معين أو يدفعها إلى الفعل باعث معين⁹⁴ أيضا بالقصد الخاص أو الباعث الخاص بأنه الدافع النفسي لتحقيق سلوك معين بالنظر إلى غاية محددة .

وفي الجرائم المرورية يختلف القصد من ارتكاب الفعل المجرم باختلاف ظروف ارتكاب الفعل في حد ذاته.

ويلاحظ أن القصد الجنائي الخاص لا يكون إلا في الجرائم العمدية، كالذي يتطلب توافر القصد إلى جانب القصد الجنائي العام في حين أن توافر القصد الجنائي العام لا يفترض دائما توافر القصد الجنائي الخاص ولا يعتد القانون بالباعث إلا إذا نص عليه المشرع صراحة وهو أمر نادر⁹⁵.

⁹³د. فتوح عبد الله الشاذلي، نفس المرجع، ص450

⁹⁴د. سمير عالية، نفس المرجع، ص249

⁹⁵د. عبد الله سليمان، نفس المرجع، ص262، 263.

2. القصد الجنائي المباشر و غير المباشر

أ. القصد الجنائي المباشر:

يقصد بالقصد الجنائي المباشر أن تنصرف إرادة الجاني إلى ارتكاب الجريمة مع علمه بتوافر أركانها القانونية، واعتقاده اليقيني بان نتيجة محررة بعينها بقصدها ستحقق أو هو قصد يكون مباشرا إذا كانت النتيجة محققة قد توقعها الجاني كأثر أكيد لسلوكه ورغب في حدوثها.⁹⁶ كما يعتبر القصد الجنائي المباشر هو الأصل على مختلف صورته⁹⁷ ومثال القصد الجنائي المباشر لأن يطلق الجاني النار على خصمه بهدف قتله، فإذا الجاني يتوقع نتيجة محددة يعينها وهي إزهاق روح المجني عليه، وبذلك يعتبر قصده هنا قصدا جنائيا مباشرا.

ب. القصد الجنائي الاحتمالي (غير المباشر):

إرادة الفعل وعدم إرادة النتيجة إلا أن الجاني كان يتوقع احتمال وقوعها ويقبل هذا التوقع، وهو وسط ما بين القصد المباشر والخطأ وفيه يريد الجاني إحداث نتيجة معينة لكن ينشأ عن فعله نتائج أخرى غير التي يقصدها وتسمى بالنتائج غير المقصودة أو غير المتوقعة⁹⁸ ومثال القصد الجنائي غير المباشر أن يعمد الجاني إلى السير بسرعة جنونية و يتسبب في حادث مرور مفضي إلى ففي هذا المثال أقدم الجاني على فعل السرعة ولكن تحققت نتيجة أشد جسامة مما قدر لجريمته ولكن هذه النتيجة كانت في نظر المجني ممكنة الوقوع فيكون هنا القصد غير مباشر وهذا ما أكدته الفقرة الأخيرة من مادة 264 ق.ع.ج⁹⁹ بقولها: "...وإذا أفضى الضرب أو الجرح الذي ارتكب عمدا إلى الوفاة دون قصد إحداثها فيعاقب بالسجن المؤقت من عشر إلى عشرين سنة".

3. القصد الجنائي المحدد وغير المحدد:

أ. القصد الجنائي المحدد:

يقصد به أن تنصرف إرادة الجاني إلى إحداث أثر أو نتيجة معينة وعقد العزم على ذلك، أو هي القصد الذي يتعمد المجرم نتيجة معينة. ومثال ذلك أن يطلق الجاني النار على شخص معين بقصد قتله ففي هذه الحالة تحدد موضوع الجريمة وبالتالي يحدد قصد الجاني.¹⁰⁰

⁹⁶سمير عالية نفس المرجع، ص 247

⁹⁷عبد الله سليمان نفس المرجع، ص 267

⁹⁸محمد أحمد المشهداني نفس المرجع، ص 125

⁹⁹ الأمر 66-156 مؤرخ في ي 08 جوان 1966 ، جريدة رسمية عدد 49 بتاريخ 11 جوان 1966 ص 731

المتضمن قانون العقوبات الجزائري المعدل و المتمم

¹⁰⁰سمير عالية نفس المرجع، ص 251

ب. **القصد الجنائي غير المحدود:** هو أن يوجه الجاني فعله إلى شخص أو إلى أشخاص غير معينين أو غير محددين، غير مبال بما أحدثه من نتائج فالجاني يقبل سلفاً أن تقع أية نتائج يرتبها نشاطه الإجرامي¹⁰¹ تصور ويلاحظ أن القصد الجنائي المحدود والقصد الجنائي غير محدود صورتان للقصد الجنائي العام ولا صلة لهما بالقصد الجنائي غير المباشر وهما صورتان لا تكونان إلا في الجرائم العمدية¹⁰².

عموما نجد أن المشرع حدد الركن المعنوي في الجرائم بالقصد الجنائي دائماً، كما ابرز الركن المعنوي في الجرح، بأنه أساساً (العمد) ولا تكون الجنحة عمديه إلا إذا نص المشرع على ذلك، وفي مجال المخالفات، لم يحدد الركن المعنوي فيها، فلم يبين إلا حالة زوال المخالفة عند توافر القوة القاهرة، مما يفهم منه أن الخطأ غير ضروري في المخالفات لصعوبة إثباته.¹⁰³ وهذا ما نلاحظه جلياً في المخالفات المرورية و حتى في الجرح الشكلية أو جرح الخطر كأن يحمل سائق المركبة أثناء قيادته شهادة تأمين منتهية الصلاحية فلا يعتد هنا بنيته إن كان يعلم أو لا يعلم الأجل المحدد لإنهاء صلاحية الوثيقة و يقع بالتالي الجزاء .

ثالثاً : صور الجريمة غير العمدية في الجرائم المرورية.

حددت المادة 288 ق.ع.ج صور الخطأ غير العمدية، وهي الرعونة، وعدم الاحتياط أو عدم الانتباه أو الإهمال، أو عدم مراعاة الأنظمة؛ حيث يعاقب القانون، لأنه لم يبذل عناية الرجل العادي لتوقع النتيجة الضارة لعمله الإرادي، فلا محل للبحث في مدى توقع الجاني للنتيجة النهائية، وكل ما يستلزمه هو صدور خطأ إرادي من الجاني يكون سبباً في إحداث نتيجة معينة¹⁰⁴

(1). الرعونة: هي سوء التقدير والنقص في المهارة المطلوبة، كقائد السيارة الذي يغير اتجاه السيارة دون الإشارة لذلك فيصيب أحد المارة.

(2). عدم الاحتياط: أي إدراك الفعل وأثاره الضارة فلا يتم اتخاذ الاحتياطات اللازمة لتجنب تلك الآثار كالذي يقود السيارة ويعلم أنها بدون مكابح.

(3). الإهمال: أي الامتناع عن عمل واجب فعله كالذي يترك سيارته لشخص غير مرخص له القيادة.

¹⁰¹محمد أحمد المشهداني، نفس لمرجع، ص126،

¹⁰²عبد الله سليمان، نفس المرجع، ص 267

¹⁰³STEFANI G., LEVASSEUR, G BOULOUC, B: Droit pénal général, 16 éditions, DALLOZ, Paris, 1997., p225

¹⁰⁴د. عادل قورة، محاضرات في قانون العقوبات، الطبعة الثانية، ديوان المطبوعات الجامعية، بن عكنون، الجزائر، 1988، ص

4). عدم الانتباه وعدم التبصر: وهو اتخاذ موقف سلبي لعدم اتخاذ الاحتياطات الذي تدعو له الحيطة والحذر و كذا عدم إعطاء الأمر قدره من الاهتمام كسائق الشاحنة الذي لا يبالي بتغطية الرمال أو الحصى ، فيتسبب في إيذاء الغير، أو قد يتسبب في حادث مروري .

5). عدم مراعاة اللوائح والأنظمة: تقوم على عدم مطابقة السلوك للقواعد المرورية ، مخالفة إشارات المرور .

تحصيلا لما سبق يمكننا القول أن كل الجرائم تشترط لقيامها توافر ركن معنوي ، فأما الجرائم العمدية فيتمثل ركنها المعنوي في القصد الجنائي و يقصد به العلم بعناصر الجريمة و إرادة ارتكابها و يتجل ذلك في مخالفة القواعد المرورية و أما الجرائم غير العمدية فيتمثل ركنها في الخطأ غير العمدي و هو اتجاه إرادة الشخص إلى إتيان سلوك خطر دون القيام بما هو واجب عليه من التدبر و الحيطة و هذا النوع نجده مجسدا في الجرح أو المخالفة المؤدية إلى الحوادث المرورية.

رابعا :معيار الخطأ : يخضع تقدير الخطأ على نطاق المساءلة الجنائية إلى معيارين¹⁰⁵:
أ . المعيار الشخصي :

يركز هذا المعيار على الشخص المخطيء، فيجب النظر عند تقرير المسؤولية عن الخطأ إلى الشخص وظروفه ولانقارنه بغيره ، بل يمكن أن نقارنه حالة ارتكابه للخطأ ، في الوقت الذي كان بالإمكان أن يصدر منه من تصرف آخر في نفس الظروف ، بحيث أمكنه تفادي الخطأ ، فإذا وجد هذا الشخص في ظروف مشابهة تفادي فيها الخطأ ، فإذا أخطأ فيما يشبهها عد مقصرا كالسائق حديث العهد بالسياقة إذا ما تسبب على إصابة إنسان بسبب انه لم يحسن الخروج من مأزق دقيق وجد فيه اثناء قيادته للسيارة فيعامل بتوافر الخطأ على عكس ما قد يعامل به سائق قديم العهد بالسياقة.

ب . المعيار الموضوعي : هذا المعيار يقارن فيه بين ما صدر عن المخطيء وبين ما يصدر عن إنسان آخر عادي متوسط الحذر والإحتياط وجد في نفس الظروف فإذا كان هذا الإنسان الذي وجد في نفس ظروف المخطيء، قد تفادي الوقوع في الخطأ، فيسأل المقصر على تقصيره .
يؤخذ على المعيار الأول أنه قد يؤدي إلى مساءلة معتاد الحيطة والحذر إذا أخطأ فلتة وفي الوقت ذاته يؤدي ذلك إلى إفلات من أعتاد التقصير والخطأ من المسؤولية ومعناه ايضا أن هذا المعيار يشجع

¹⁰⁵<http://www.tribunaldz.com/forum/t203> 2017/03/24 23:29 m

معتادي التقصير على التمادي في تقصيرهم ولا يأخذهم بما يدفعهم إلى الحرص على الإحتياط والحنر أما المعيار الموضوعي فإن الصعوبة الكامنة فيه تدور حول ماهية الشخص العادي الآخر الذي ينبغي المقارنة به إذا وجد في نفس الظرف ، ثم إن الشخص الناقص عن الإنسان العادي كيف يمكن مطالبته بما فوق طاقته.

وعلى الرغم مما قيل عن المعيار الموضوعي فهو المعيار السائد فقها وقضاء مستقر على ذلك والتشريع الجنائي الجزائري يتماشى مع المعيار الموضوعي فهو قد وضع صور للخطأ كل من قام السلوك المخطيء بسبب واحد منهما تحمل المسؤولية بغض النظر عن ظروفه وحالته

و يتعين على القاضي أن يبين في حكمه الوقائع التي اعتبرها مكونة للخطأ، وعناصر الضرر الذي قضى بالتعويض عنه، لتستطيع المحكمة العليا أن تراقب تكييفه، وإلا كان حكمه مشوبا بالقصور¹⁰⁶.

أما عن مسألة التعويض فقد كان المشرع الجزائري قبل صدور الامر 15/74¹⁰⁷ يقيم المسؤولية على اساس الخطا اذ تنص المادة 124 من القانون المدني الجزائري¹⁰⁸ على انه " كل عمل اي كان يرتكبه المرء و سبب ضررا للغير يلزم من كان سببا في حدوثه بالتعويض". من هنا نجد ان قوام المسؤولية التي ترتب التعويض توافر 3 شروط اساسية و هي الخطا و الضرر و العلاقة السببية بينهما، فيما بعد تراجع المشرع الجزائري عن هذا المبدأ و تبنى نظرية جديدة للتعويض وهو تعويض خارج نطاق المسؤولية.

ويمكن ان تزول هذه المسؤولية و بالتالي يزول الحق في التعويض باثبات عدم وجود خطأ او عدم وجود علاقة سببية بين الخطا و الضرر كما اقام المشرع الجزائري هذه المسؤولية المدنية

¹⁰⁶ د، أحسن بوسقيعة، الوجيز في القانون الجنائي الخاص ، (الجزء الأول) طبع 2003 دار هومة الطباعة والنشر والتوزيع . الجزائر . ص111

¹⁰⁷ القانون 05-10 المؤرخ في 20 يونيو سنة 2005 المعدل و المتمم الأمر 75-58 المؤرخ في 26 سبتمبر سنة 1975 المتضمن القانون المدني ، الجريدة الرسمية عدد 44 ، ص 23

¹⁰⁸ الأمر 74-15 ، مؤرخ في 30 يناير 1974 ، يتعلق بالزامية التأمين على السيارات و نظام التعويض عن الأضرار جريدة رسمية عدد 15 ، مؤرخة في 19/02/1974 ، المعدل بالقانون 88-31 المؤرخ في 19/07/1988 المتعلق بالزامية التأمين على السيارات ، جريدة رسمية عدد 29 مؤرخة في 20 يوليو 1988 ص 1068.

فالتعويض يستفيد منه المتضرر من الحادث ، فقد يكون من الغير كالراجلين أو الراكبين ، فالسائق ولو كان متسببا في الحادث يمكن أن يستفيد من التعويض إن أصيب بضرر بغض النظر عن خطئه و مسؤوليته عن الحادث و يكفي للضحية أو ذوي الحقوق الإستفادة من التعويض على أساس نظرة الضمان و ليس على أساس الخطأ لكن تجدر الإشارة إلى أنه لا يمكن إعتبار نظام عدم الخطأ مطلقا فهناك إستثناءات متمثلة في خطأ السائق غير العمدي ، الأضرار الناتجة عن السياقة في حالة سكر .

المطلب الثالث : نماذج عن الجرح المرورية:

الفرع الأول: القيادة في حالة سكر أو تحت تأثير مخدر:

لقد إعتبر المشرع الجزائري القيادة في حالة سكر أو تحت تأثير مخدر جنحة منصوص عليها المواد (67) و 111فقرة 1 و 2 من القانون 01 - 14 و المادة 74¹⁰⁹ من القانون 09-03 بالنسبة للسيافة في حالة سكر أو تحت تأثير مواد و أعشاب مصنفة ضمن صنف المخدرات .

تعريفها : السياقة في حالة سكر هي سياقة مركبة من طرف شخص تناول كمية من المشروبات الكحولية يتميز بوجود في الدم بنسبة تعادل أو تزيد عن 0.10غ في الألف .

و يكون قائد المركبة واقعا تحت تأثير أي مخدر أو مسكر حيث يكون في حالة من عدم الإلتزان و عدم السيطرة على السيارة و عدم تقدير المسافات و كذا تأخير رد الفعل بالإضافة إلى ضعف القدرة على الرؤية الواضحة ، كما تقل كفائته على بذل الإلتباه المطلوب أثناء القيادة مما يترتب عليه وقوع الحوادث التي ينتج عنها الكثير من الضحايا و المصابين .

إثبات الجريمة : تتم إثبات جريمة السياقة في حالة سكر وفق الخطوات التالية :

معاينة الجريمة : بناء على نص المادة 19 من قانون المرور 14/01 (يجري ضباط وأعوان الشرطة القضائية عمليات الكشف لشرب الكحول عن طريق زفر الهواء و هذا باستعمال جهاز يحتوي على مادة كيميائية يتغير لونها إذا كان هواء الزفير للشخص يحتوي على قدر معين من أبخرة الكحول و إذا تغير لون المادة مما يبين أنه في حالة سكر يقوم ضابط الشرطة القضائية بالإجراء الموالي :

¹⁰⁹لقد تم تعديل المادة 74 من القانون 01-14 بالمادة 4/13 من القانون 17-05 فيما يخص حالة التعليق لرخصة السياقة لمدة سنة ، و في حالة العود تقوم الجهة القضائية بإلغاء رخصة السياقة

تنص المادة 49 فقرة 01 من قانون الإجراءات الجزائية على أن : إذا اقتضى الأمر إجراء معاينات لا يمكن تأخيرها ،لضابط الشرطة القضائية الاستعانة بأشخاص مؤهلين لذلك .

و بالتالي في هذه الحالة يلجأ ضابط الشرطة القضائية للتسخيرة في مجال جرائم السياقة في حالة سكر استنادا لما نصت عليه المادة 19 من قانون المرور و ذلك عندما تبين عمليات الكشف الأولى عن احتمال وجود مشروب كحولي أو في حالة رفض السائق لإجراء هذا الكشف يقوم ضابط و أعوان الشرطة القضائية بإجراء عمليات الفحص الطبي و الإستشفائي و البيولوجي للوصول إلى إثبات الدليل القاطع .

بعدها نرسل العينات من الدم المنزوعة لمخابر الشرطة العلمية التابعة لها ،هذا الإجراء يثير أمام المحاكم إشكاليات عديدة يطرحها الدفاع تتعلق بقيمة الدليل نفسه المقدم من جهة واحدة و هذا تناقض بين الوقائع و الحقيقة القانونية .

تحرير محضر المخالفة: يتم ذلك بعد ظهور نتيجة التحليل و التأكد من وجود نسبة الكحول تعادل أو تفوق 0.10 غ في الألف يقوم ضابط الشرطة أو أعوانه بتحرير محضر مخالفة و ذلك طبقا لأحكام المادة 67 من قانون المرور .

ثم بعد ذلك ترسل المحاضر إلى السيد وكيل الجمهورية (المادة 111) و الوالي إذا تعلق الأمر بسحب رخصة السياقة كما في الجريمة موضوع البحث .

من وسائل الإثبات الأخرى اعتراف المتهم و شهادة الشهود و القرائن أو عن طريق المظاهر الخارجية الدالة على حالة السكر كعدم المقدره على التحكم في الكلام و الحركة .

في حالة رفض الشخص أن ينزع له الدم في المستشفيات فما على الطبيب إلا أن يسلم لمصالح الأمن شهادة تبين أنه رفض ذلك .و عقوبتها القانونية منصوص عليها في المادة 75 من الأمر 09-03 التي عدلت نص المادة 68 من قانون المرور 01-14 على النحو الآتي : يعاقب بالحبس من ستة (6) اشهر إلى سنتين (2) و بغرامة من 50.000 دج إلى 100.000 دج كل سائق أو مرافق لسائق متدربيرفض الخضوع للفحوص الطبية و الاستشفائية و البيولوجية المنصوص عليها في المادة 19 من قانون المرور .

عقوبة السياقة في حالة سكر : بعد تعديل المادة 67 من القانون 01-14 بموجب أحكام المادة 74 من الأمر 09-03 " فإنه يعاقب بالحبس من ستة (6) اشهر إلى سنتين (2) و بغرامة من 50.000 دج إلى

100.000 دج كل شخص يقود مركبته أو يرافق السائق المتدرب في إطار التمهين بدون مقابل أو بمقابل مثلما هو محدد في هذا القانون و هو في حالة سكر .

. تطبق نفس العقوبة على كل شخص يقود مركبة و هو تحت تأثير مواد أو أعشاب تدخل ضمن اصناف المخدرات

المتابعة:تباشر النيابة طبقا لأحكام المادة 29 من قانون الإجراءات الجزائية الدعوى العمومية باسم المجتمع وتطالب بتطبيق القانون .

الظروف المشددة : شدد المشرع العقوبة الأصلية في حالة ما إذا ارتكب الشخص في نفس الزمان و المكان جريمة القتل الخطأ أو الجرح الخطأ و هذا حسب المادة 288،289 و تتضاعف العقوبة حسب المادة 290 من نفس القانون (قانون العقوبات الجزائري).

ب) العقوبة التكميلية: نصت المادة 113 من القانون (يمكن إيقاف رخصة السياقة و إلغاؤها وكذا منع تسليمها من العقوبات التكميلية التي يمكن الحكم بها من طرف المحاكم و المجالس القضائية).

و تنص المادة 112 من القانون 16/04 المؤرخ في 10/11/2004 المعدل و المتمم لقانون 14/01 على أن تسحب فوراً رخصة السياقة لمدة لا تتجاوز 15 يوماً في الحالات المنصوص عليها في المواد 65،66،67،69،70،71 ف4،1.

و 12 و 72 ف1،2،4،8،9 و المادة 74 من قانون المرور .

كذلك نصت المادة 111 من قانون المرور ،أنه يمكن إيقاف رخصة السياقة لمدة ثلاث(03)سنوات على الأكثر من طرف المحاكم أو المجالس القضائية في حالة إصدار حكم على ارتكاب سائقي المركبات إحدى المخالفات المنصوص عليها في المواد 65،66،67،68،69 من قانون المرور .

. أما بخصوص إلغاء رخصة السياقة فقد نصت المادة 113 من قانون المرور عندما يرتكب السائق مخالفة أدت إلى الجرح أو القتل الخطأ أثناء سياقة مركبة ذات محرك كان أحد الراجلين ضحية ذلك وعندما يكون هذا السائق قد حُكم عليه بعقوبة تطبيقاً للمادتين 66 و 69 من قانون المرور و المادتين 288 و 289 من ق ع ج ، يُمكنُ الجهات القضائية المختصة الحكم بإلغاء رخصة السياقة .

يمكن للجهات القضائية المختصة ضمن الشروط نفسها المذكورة في الفقرة المذكورة أعلاه إصدار حكم بإلغاء رخصة السياقة، ومنع مرتكب المخالفة من الحصول عليها نهائيا .

لجريمة القيادة في حالة سكر أو تحت تأثير مخدر ركنان جوهريان : الركن المادي و المتمثل في العناصر المادية الملموسة و الركن المعنوي الذي يعبر عن العلاقة النفسية بين السلوك و صاحبه و الذي يتكون كما أسلفنا الذكر من الإرادة و العلم و من ثم تبدأ المسؤولية الجنائية لهذا الفعل¹¹⁰

إن تواجد نسبة غرام من المسكرات في كل لتر دم يفقد الشخص ما يعادل 30% من قدرته البصرية و 38 % من قدرته السمعية¹¹¹

من جهة أخرى و بنص المادة 14 من الأمر 74/15 المتعلق بإلزامية التأمين على السيارات و بنظام التعويض عن الأضرار . حيث جاء فيها أنه "إذا كانت المسؤولية الكاملة والجزئية عن الحادث مسببة عن القيادة في حالة السكر أو تحت تأثير الكحول أو المخدرات أو المنومات المحضرة، فلا يحق للسائق المحكوم عليه بهذا السبب المطالبة بأي تعويض . "وتأتي هذه التوضيحات خلال عرض عميد الشرطة نايت الحسين أحمد، نائب مدير الوقاية والمرور، خلال ندوة صحفية، بتاريخ 10 أبريل 2017 بمق الأمن بشاطوناف، للأخطار التي تسببها السياقة في حالة السكر، وتحديد المشرع الجزائري جرعة 0.20 غ لإثبات المسؤولية الجزئية، حيث كشف المتحدث باسم شركة التأمين، أن الأسباب المذكورة آنفا تسقط على من ارتكبها حقه في التعويض عن الأضرار والخسائر المادية التي لحقت به، لكن الأضرار المرتكبة ضد الغير لا تسقط.¹¹²

الركن المادي : ينحصر في السلوك الغير مشروع للسائق المتمثل في تناول المشروبات الكحولية أو المخدر اثناء قيادته للمركبة و من دون هذا الشرط لا تقع الجريمة و ليتحقق هذا الأمر لا بد من تحديد المكونات الأساسية المتطلبة قانونا لقيام هذا الركن الذي لا يتطلب تحقق النتيجة كأثر للسلوك الإجرامي

¹¹⁰ د. أحمد صبحي العطار . النظرية العامة للسكر في المسؤولية الجنائية . رسالة دكتوراه . جامعة عين شمس 1981

¹¹¹ د. زكرياء الدروي . الكحول و العوامل المؤثرة على تواجده بأنسجة الجسم المختلفة . المجلة الجنائية القومية . المجلد السابع عشر 1974 ص 9

¹¹²<http://www.al-fadjr.cola> 23h، 10m4،

بل يكفي أن يشكل خطرا و يهدد المصلحة المحمية¹¹³ و قد يؤدي إلى ارتكاب جريمة أخرى كالتسبب في حادث مرور مثلا.

السلوك : و يتمثل في السلوك الإيجابي ذو القيمة القانونية في ذاته أي الإتيان بالفعل و تدفع أعضاء الجسم إلى القيام بالحركة التي تحقق الغاية التي ينبغي من تصدر عنه الإرادة¹¹⁴ و ذلك بتناول السائق المسكر أو المخدر ثم قيادته للمركبة ، و هو يعلم بأنه سيؤدي به إلى حالة من فقدان السيطرة على النفس و على التحكم في المركبة هذا الفعل غير المشروع الذي جرمه المشرع وأقر له عقوبة في القانون يعتبر الأخطر من بين السلوكات الأخرى غير المشروعة لما يشكله من تهديد على أرواح الأشخاص و ممتلكاتهم . أما عن طرق الكشف عن هذا السلوك فتكون عن طريق أخذ عينات من الدم أو البول بعد معاينة الجريمة من قبل رجال الأمن¹¹⁵ إستخدام مجموعة من التقنيات كإستعمال كاشف الكحول Alcotest¹¹⁶ وكذا إختبارات التوازن كمرحلة أولية قبل اللجوء إلى نزع عينات من الدم إذا فاقت نسبة الكحول في الدم بنسبة تعادل أو تزيد عن 0,20 غغيا لألف (1000 ملل) المادة 3 من القانون 03-09

النتيجة :

في هذه الجريمة النتيجة تكمن في السلوك في حد ذاته و هو الذي يمثل التعدي على المصلحة التي يحميها القانون و المتمثلة في تعريض أرواح الآخرين و ممتلكاتهم للخطر ، أما إذا ترتب عن القيادة في حالة سكر أو تحت تأثير مخدر أثرا كالتسبب في الجروح الخطأ أو القتل الخطأ نتيجة حادث مرور يكون السبب الرئيسي حالة السكر أو المخدر و الثانية نتيجة للأولى و يتوسطهما علاقة سببية و هنا تكون المسائلة للجاني عن الجريمة الأشد عقابا في نظر القانون المادة 67 من القانون 03-09

¹¹³ د. أحمد فتحي سرور . المرجع السابق ص 325

¹¹⁴ د. محمود نجيب حسني . المرجع السابق . ص 283

¹¹⁵ المادة 09 من القانون 03-09 التي تعدل و تتم المادة 19 من القانون 01-14 بالمادة 19 مكرر : كل ضباط و أعوان الشرطة القضائية أثناء القيام بكل عملية مراقبة في الطريق ، إخضاع كل سائق يشتبه في وجوده في حالة سكر لنفس العمليات المنصوص عليها في المادة 19 أعلاه)

¹¹⁶ مقياس الكحول جهاز محمول يسمح بالتحقق الفوري من وجود الكحول في جسم الشخص من خلال لهواء المستخرج، و قد أستبدل في القانون 05-17 جهاز "ألكوتاست" وهو عبارة عن جهاز يدوي يسمح بالتحقق الفوري من وجود الكحول في جسم الشخص من خلال الهواء المستخرج " الوارد ذكره في المادة 2 من القانون 01-14 بالكاشف التجريبي للكحول" إيثيلوتاست " المعروف حسب 2 من التعديل .

خلاصة لما سبق ذكره ففي هذه الجريمة لا يهتم المشرع بوقوع نتيجة معينة لتحقق أركانها القانونية بل يكتفي هنا بمجر القيام بالسلوك الإجرامي و ذلك إذا تم ضبط سائق المركبة في حالة سكر و هنا يطلق عليها مثل هذه الجرائم بجرائم السلوك أو النشاط ، أما في حالة ترتب أثر مادي عن هذا السلوك فتسمى عندها بجرائم النشاط أو السلوك المتبوع بنتيجة¹¹⁷.

العلاقة السببية: لا تطرح مسألة العلاقة السببية إلا إذا ترتب عن سلوك الجاني أثرا فجريمة القيادة في حالة سكر تقع كما أسلفنا الذكر الجريمة فهي من الخطر و لا يشترط أن يتحقق فالقاضي يقوم بتطبيق النص القانوني لمجرد أن يثبت الحالة دون النظر في كون السلوك قد رتب خطرا أم لا¹¹⁸.

الركن المعنوي: لكي تقوم الجريمة كاملة يجب أن يتحقق الركن المعنوي و هو ما يعبر عنه بالعلاقة النفسية بين السلوك و صاحبه فلا يمكن مسائلة الشخص عن مجرد إرتكابه فعل مادي دون معرفة الدافع من ورائه ، و في مثل جريمة القيادة في حالة سكر أو تحت تأثير مخدر ما فالأصل ان النية متوفرة و الجاني يتناول المخدر أو المسكر عن إرادة و عن علم ومدرك بأن تعاطي، مثل هذه المواد تجعله يصاب بإضطراب عقلي مما يؤدي إلى فقدان التوازن و السيطرة على لمركبة و قد يتسبب في أي لحظة في حوادث من شأنها المساس بالمصلحة المحمية كحادث مرور جسماني مفضي إلى الوفاة أو الجروح فهنا لا يفلت الجاني من العقاب لكونه غير مدرك لتصرفاته أو أن يحتج عن إرتكابه الفعل في غير وعيه و قد إعتبر المشرع أن هذه الجريمة غير عمدية شدد القانون في هذا الأمر و إعتبر حالة السكر وقت إرتكاب الحادث ظرف من ظروف التشديد المواد **1/68 و 4/98** من القانون 09-03 و المواد 288 ، 289 ، و 290 قانون العقوبات الجزائري¹¹⁹ .

و عليه فإن جريمة القيادة ف حالة سكر أو تحت تأثير مخدر هي جريمة عمدية ، لتوفر القصد الجنائي بعلم الجاني أن الفعل مجرم قانونا و يستثنى من ذلك الحالات الخاصة كتناول شخص دواء لا يعلم بأن له تأثير منوم أو أخطأ في تناول الدواء مثلا وتنطوي هذه الحالة ضمن صور الخطأ و هنا تنتقي النية الإجرامية

¹¹⁷ د. مامون محمد سلامة ، المرجع السابق ص 126.

¹¹⁸ د. عبد الباسط محمد سيف الحكيمي . النظرية العامة للجرائم ذات الخطر . رسالة دكتوراه . الدار العلمية الدولية للنشر و التوزيع . الطبعة الأولى 2002 ص 61.

¹¹⁹ الأمر 66-156 مؤرخ في ي 08 جوان 1966 ، ج ر عدد 49 بتاريخ 11 جوان 1966 ص 731 المتضمن قانون العقوبات الجزائري المعدل و المتمم

الفرع الثاني: جنحة الجروح الخطأ (بسبب حادث مرور جسماني):

أ.تعريف الجروح الخطأ:

الجروح الخطأ حسب نص المادة 289 من قانون العقوبات الجزائري هو " كل من تسبب بغير قصد في إحداث إصابة أو جرح أو مرض وكان على ذلك ناشئاً عن رعونته أو عدم احتياظه أو عدم إنتباهه أو إهماله أو عدم مراعاته الأنظمة... "

ب. أركان الجروح الخطأ:

لجريمة الجروح الخطأ ركنان جوهريان :

1. الركن المادي :

يشترط لقيام الجريمة في صورة الجرح الخطأ أن يحدث جرح مهما كان طبيعة أو جسامة هذا الفعل، إذ يعاقب القانون على كل مساس بحياة الإنسان أو بسلامة جسمه أو صحته و تكون الوسيلة هنا المركبة ويستوي في ذلك أن تكون الجروح ظاهرة أو باطنية وهكذا تنطبق المادتان 288 و 289 من ق ع ج و المركبة هنا هي الوسيلة الرئيسية مهما كان نوعها أو حجمها، أو قوة محركها ، مقتادة من قبل سائق صدر منه سلوك إيجابيا كان أم سلبيا ، أدى إلى إحداث نتيجة.

كما أنه ليس شرطاً أن تكون المركبة في حالة سير أو أن يكون السائق بداخلها حتى و إن كانت متوقفة كأن يقوم مثلاً بركنها دون إحكام كبحتها (بإستعمال المكبح اليدوي)، فتأتي على أحد المارة فتدحسه مسببة له جروح.

2. الركن المعنوي : يتمثل في الخطأ ، بحيث أن جريمة الجرح الخطأ تخلو من نية المساس بحياة أو صحة الضحية ولكنها يفترض أن يرتكب الفعل عن طريق الخطأ ، فالخطأ هو الركن المعنوي المميز للجريمة ، فإذا لم يتوفر في حق الفاعل خطأ لايسأل النتيجة التي ترتبت على فعله ويكون الجرح أو القتل عرضياً.

وإذا كان القانون لم يعرف الخطأ الجنائي فقد استقر القضاء على وحدة الخطأ المدني والخطأ الجنائي ولكن اي خطأ يرتب المسؤولية المدنية والمسؤولية الجنائية معا وردت في قانون العقوبات كما أسلفنا الذكر صور الخطأ الجنائي على سبيل الحصر والتخصيص غير أن العبارات المتعملة تتسع في مجملها لتشمل كل خطأ ايا كان صورته وايا كانت درجته. وردت هذه الصور

في المادة 288 تحديداً واكتفت المادة 289 بذكر البعض منها وإن كانت هذه المادة جاءت متممة للمادة الأولى وبالتالي فالمقصد واحد، وبالرجوع إلى النصين المذكورين ، لايعتبر الخطأ جزائياً مستوجبا للعقاب إلا إذا أحتوته إحدى الصور التالية: الرعونة، عدم الإحتياط عدم الإنتباه ، الإهمال ، عدم مراعاة الأنظمة

ج. مختلف حالات جنح الجروح الخطأ :

1. ارتكاب سائق لجريمة الجرح الخطأ،نتيجة :

- ارتكاب سائق لجريمة الجرح الخطأ، نتيجة خطأ منه .
- ارتكاب سائق لجريمة الجرح الخطأ، نتيجة تهاونه .
- ارتكاب سائق لجريمة الجرح الخطأ، نتيجة تغافله .
- ارتكاب سائق لجريمة الجرح الخطأ، نتيجة عدم امتثاله لقواعد حركة المرور في الطرق .

السند القانوني :

المادة 67 من الأمر 03.09 " يعاقب طبقاً لأحكام المادتين 288 و 289 من قانون العقوبات كل سائق ارتكب جريمة القتل الخطأ و/ أو الجرح الخطأ نتيجة خطأ منه أو تهاونه أو تغافله أو عدم امتثاله لقواعد حركة المرور في الطرق .

المادة 289 من ق.ع.ج " إذا نتج عن الرعونة أو عن عدم الاحتياط إصابة أو جرح أو مرض أدى إلى العجز الكلي عن العمل لمدة تجاوز ثلاثة أشهر فيعاقب الجاني بالحبس من شهرين إلى سنتين وبغرامة من 500 إلى 15.000 دينار .

العقوبات :

- الحبس من شهرين إلى سنتين وبغرامة من 500 إلى 15.000 دينار .
- تعليق رخصة السياقة من طرف القضاء لمدة سنة واحدة (المادة 98 من الأمر 09.03).

و تختلف الجريمة باختلاف السلوك الإجرامي اين شدد المشرع فيها العقوبة :

ارتكاب سائق لجريمة الجرح الخطأ ، وهو في حالة سكر أو تحت تأثير مواد أو أعشاب تدخل ضمن

أصناف المخدرات *

2.2 الفقرة الأولى من المادة 70 من الأمر 03.09 " يعاقب بالحبس من سنة (1) إلى ثلاث سنوات وبغرامة من 50.000 دج إلى 150.000 دج كل سائق ارتكب جنحة الجرح الخطأ وهو في حالة سكر أو تحت تأثير مواد أو أعشاب تدخل ضمن أصناف المخدرات :

• الحبس من سنة (1) إلى ثلاث سنوات وبغرامة من 50.000 دج إلى 150.000 دج تعليق رخصة السياقة من طرف القضاء لمدة سنتين (المادة 98 من الأمر 03.09).

2. ارتكاب سائق بواسطة مركبة تابعة لأصناف الوزن الثقيل أو النقل الجماعي أو نقل المواد الخطيرة، جريمة الجرح الخطأ وهو في حالة سكر أو تحت تأثير المخدرات .

2.3 السند القانوني :

الفقرة الثانية من المادة 70 من الأمر 03.09 " عندما ترتكب جنحة الجرح الخطأ في نفس الظروف بواسطة مركبة تابعة لأصناف الوزن الثقيل أو النقل الجماعي أو نقل المواد الخطيرة يعاقب السائق بالحبس من سنتين (2) إلى خمس سنوات وبغرامة من 100.000 دج إلى 250.000 دج .

2.3 العقوبات :

- الحبس من سنتين (2) إلى خمس سنوات وبغرامة من 100.000 دج إلى 250.000 دج
- تعليق رخصة السياقة من طرف القضاء لمدة سنتين (المادة 98 من الأمر 03.09).

4. ارتكاب سائق جريمة الجرح الخطأ ، بسبب :

الإفراط في السرعة - التجاوز الخطير - عدم احترام الأولوية القانونية - عدم الامتثال لإشارات الأمر بالتوقف التام - المناورات الخطيرة - السير في الاتجاه الممنوع - سير مركبة بدون إنارة أو إشارة أو وقوفها في وسط الطريق ليلاً أو أثناء انتشار الضباب في مكان خال من الإنارة العمومية - الاستعمال اليدوي للهاتف المحمول أو التصنت بكلتا الأذنين بوضع خوذة التصنت الإذاعي والسمعي أثناء السياقة - تشغيل الأجهزة السمعية البصرية أثناء السياقة ...

2.4 السند القانوني :

الفقرة الأولى من المادة 71 من الأمر 03.09 " يعاقب بالحبس من ستة (6) أشهر إلى سنتين (2) وبغرامة من 20.000 دج إلى 50.000 دج كل سائق ارتكب إحدى المخالفات أدناه التي ترتبت عليها جنحة الجرح الخطأ : . الإفراط في السرعة ، التجاوز الخطير ، عدم احترام الأولوية القانونية ، عدم الامتثال لإشارات الأمر بالتوقف التام ، المناورات الخطيرة ، السير في الاتجاه المنوع.

سير مركبة بدون إنارة أو إشارة أو وقوفها في وسط الطريق ليلا أو أثناء انتشار الضباب في مكان خال من الإنارة العمومية ، الاستعمال اليدوي للهاتف المحمول أو التصنت بكلكا الأذنين بوضع خوذة التصنت الإذاعي والسمعي أثناء السياقة ، تشغيل الأجهزة السمعية البصرية أثناء السياقة .

3.4 العقوبات :

- الحبس من ستة (6) أشهر إلى سنتين (2) وبغرامة من 20.000 دج إلى 50.000 دج
- تعليق رخصة السياقة من طرف القضاء لمدة سنتين (المادة 98 من الأمر 03.09).

5. ارتكاب سائق جنحة الجروح الخطأ بواسطة مركبة تابعة لأصناف الوزن الثقيل أو النقل الجماعي أو نقل البضائع أو نقل المواد الخطيرة بسبب :

- الإفراط في السرعة ، التجاوز الخطير ، عدم احترام الأولوية القانونية ، عدم الامتثال لإشارات الأمر بالتوقف التام ، المناورات الخطيرة ، السير في الاتجاه المنوع ، سير مركبة بدون إنارة أو إشارة أو وقوفها في وسط الطريق ليلا أو أثناء انتشار الضباب في مكان خال من الإنارة العمومية ، الاستعمال اليدوي للهاتف المحمول أو التصنت بكلكا الأذنين بوضع خوذة التصنت الإذاعي والسمعي أثناء السياقة ، تشغيل الأجهزة السمعية البصرية أثناء السياقة .

للإشارة أن قانون المرور الجديد 05-17 المعدل للقانون 14-01 حيث جاء في المادة 10 منه (تدرج في القانون رقم 14-01 المؤرخ في 29 جمادى الأولى عام 1422 الموافق لـ 19 غشت سنة 2001

المذكور أعلاه مادة 71 مكرر تحرر كما يلي : يعاقب بالحبس من ستة (6) أشهر إلى سنتين (2) و بغرامة من 20.000 دج إلى 50.000 دج كل سائق مركبة نقل البضائع التي يتجاوز وزنها الإجمالي المرخص به مع الحمولة أو وزنها الإجمالي السائر المرخص به 3.500 كلغ أو مركبة نقل الأشخاص التي تستعمل على أكثر من تسعة (9) مقاعد بما في ذلك مقعد السائق وذلك عقب عدم إحترام التدابير القانونية المتعلقة بمدة السياقة و مدة الراحة التي تسببت في حادث مرور نجم عنه جنحة الجرح الخطأ)

2.5 السند القانوني :

الفقرة الثانية من المادة 71 من الأمر 03.09 "وعندما ترتكب جنحة الجرح الخطأ في نفس الظروف بواسطة مركبة تابعة لأصناف الوزن الثقيل أو النقل الجماعي أو نقل المواد الخطيرة يعاقب السائق بالحبس من سنة (1) إلى ثلاث سنوات وبغرامة من 50.000 دج إلى 150.000 دج.

3.5 العقوبات :

- الحبس من سنة (1) إلى ثلاث سنوات وبغرامة من 50.000 دج إلى 150.000 دج
- تعليق رخصة السياقة من طرف القضاء لمدة سنتين (المادة 98 من الأمر 03.09).
- 6. ارتكاب سائق جريمة الجرح الخطأ وعدم توقفه بالرغم من علمه بأنه إرتكب جريمة أو تسبب في وقوعها بواسطة المركبة التي يقودها محاولا الإفلات من المسؤولية الجزائية أو المدنية .

2.6 السند القانوني :

الفقرة الثانية من المادة 73 من الأمر 03.09 " وفيحالة ما إذا ارتكب السائق في نفس الظروف، جنحة الجرح الخطأ، فإنه يعاقب بالحبس من سنة (1) إلى الثلاث (3) سنوات وبغرامة من 50.000 دج إلى 150.000 دج.

3.6 العقوبات

- الحبس من سنة (1) إلى الثلاث (3) سنوات وبغرامة من 50.000 دج إلى 150.000 دج
- تعليق رخصة السياقة من طرف القضاء لمدة سنتين (المادة 98 من الأمر 03.09)

❖ مختلف الجناح الأخرى :

عدم توقف سائق مركبة بالرغم من علمه بأنه ارتكب حادث أو تسبب في وقوعه بواسطة المركبة التي يقودها محاولا الإفلات من المسؤولية الجزائية أو المدنية .

2.1 السند القانوني :

المادة 72 من الأمر 03.09 " يعاقب بالحبس من ستة (6) أشهر إلى سنتين (2) وبغرامة من 50.000 دج إلى 100.000 دج ،كل سائق لم يتوقف ، بالرغم أنه على علم بأنه قد ارتكب حادث أو تسبب في وقوعه بواسطة المركبة التي يقودها ، وحاول الإفلات من المسؤولية الجزائية أو المدنية التي قد يتعرض لها.

3.1 العقوبات :الحبسمنسته (6) أشهرإلى سنتين (2) وبغرامةمن 50.000 دجإلى 100.000 دج + تعليق رخصة السياقة من طرف القضاء لمدة سنة واحدة (المادة 98 من الأمر 03.09)

الفرع الثالث :جناحة الهروب و الفرار ¹²⁰ Le délit de fuite

تقع هذه الجريمة عندما يعلم السائق الذي يقود المركبة أنه بالفعل قد ارتكب حادث سواء كان مادي أو جسماني و لم يتوقف و ثم يقوم بالفرار و الهروب من مكان الحادث دون بتقديم أي مساعدة للمصابين . في حالة التسبب في حادث مرور جسماني في الوقت الذي كان بإمكانه التوقف و تقديم يد المساعدة للمجني عليه سواءا بنفسه أو أن يطلب المساعدة من الآخرين¹²¹ وذلك للتوصل و الإفلات من المسؤولية الجنائية و المدنية .

¹²⁰ المادة 72 و 73 من الأمر 03-09 ، المرجع السابق، ص 10.

والحادث المروري يعرف بأنه (كل ضرر يلحق بالأشخاص أو بالأموال يكون ناشئاً عن إستخدام وسائل النقل للطريق العام)¹²² أو (جميع الحوادث التي ينتج عنها إزهاق الأرواح أو إصابات في الأجسام أو خسائر في الأموال أو جميع ذلك من جراء لإستعمال المركبة)¹²³

- جميع الحوادث التي ينج عنها أضرار مادية أو جسمية من جراء إستعمال المركبة¹²⁴

أركان هذه الجريمة:

الركن المادي :

- لا بد من ارتكاب السائق حادث بواسطة مركبته أو التسبب فيه
- عدم الإبلاغ عن الحادث
- عدم التوقف و مواصلة السير مصمماً على الهروب.

الركن المعنوي :

- العلم بارتكاب الجريمة
- إختيار الفرار إرادياً بدل التوقف تهرباً من المسؤولية المدنية و الجزائية

جناحة الفرار¹²⁵ : المادة 72 يعاقب بالحبس من 06 أشهر إلى سنتين 02 وبغرامة من 50.000 دج إلى 100.000 د.ج كل سائق لم يتوقف بالرغم أنه على علم بأنه قد ارتكب حادث، أو تسبب في وقوعه بواسطة المركبة التي يقودها وحاول الإفلات من المسؤولية الجزائية أو المدنية التي قد يتعرض لها مع تعليق رخصة السياقة لمدة 1 سنة (إعادة 98)." .

¹²² د./ مأمون محمد سلامة . جرائم المرور في التشريع الليبي . المكتبة الوطنية بنغازي، ليبيا ، 1971 ص 33

¹²³ د/عبد الجليل السيف تطورا ساليب تنظيم و إدارة المرور. الطبعة الخامسة مطابع الإشعاع . الرياض 1995 م ، ص 167

¹²⁴ د. فتوح عبد الله الشاذلي ، جريمة هرب السائق المتسبب في حادث مروري في النظام السعودي ، المجلة العربية للدراسات المدنية و التدريب، العدد 22 . 1997، ص 160

¹²⁵ وجود تباين بين قانون العقوبات وقانون المرور من حيث العقوبات حال توافر ظرفي السياقة في حالة سكر والتهرب من المسؤولية الجزائية و أن قانون المرور اشد من قانون العقوبات في جناحة الجرح الخطأ في حالتي السياقة في حالة سكر والتهرب من المسؤولية الجزائية أو المدنية ، حيث تكون العقوبة من سنة إلى 05 سنوات في قانون المرور (المادة 66 منه) والحبس من أربع (04) اشهر إلى (04) أربع سنوات في قانون العقوبات (المادة 290 ق ع) وتكون العقوبة في الحالة الثانية اي التهرب من المسؤولية الجزائية أو المدنية ، الحبس من 06 اشهر إلى 05 سنوات في قانون المرور (م

المادة 73 "يعاقب بالحبس من سنتين 02 إلى 05 سنوات وبغرامة من 100.000 د.ج إلى 200.000 د.ج كل سائق ارتكب في الظروف نفسها مثل تلك المذكورة في المادة 72 أعلاه جريمة القتل الخطأ. وفي حالة ما إذا ارتكب السائق في نفس الظروف جنحة الخطأ فإنه يعاقب بالحبس من سنة (01) إلى ثلاثة (03) سنوات وبغرامة من 50.000 د.ج إلى 150.000 د.ج مع تعليق رخصة السياقة لمدة سنتين 02 (المادة 98)."

. أما إذا نتج عن هذا الحادث جريمة القتل الخطأ أو الجرح الخطأ المنصوص عليهما في المادتين 288 و 289 من ق ع ج فتطبق العقوبة المنصوص عليها في المادة 290¹²⁶ من نفس القانون نظرا لأنها أشد عملا بالمبدأ القانوني الذي ينص عند ارتكاب جريمتين يعتد بالجريمة التي لها الوصف الأشد.

و قد حدد المشرع في جريمة الهرب خصائص تميزها عن غيرها و هي وقوع حادث ونتج عنه مصابين عدم الإهتمام بأمر المصابين بإسعافهم أو طلب المساعدة أو نقلهم لأقرب مستشفى بالإضافة إلى عدم الإبلاغ عن الحادث و أخيرا الهروب ، ولا يهم طبيعة وخطورة نتائج الحادث سواءا كانت إصابات بسيطة أو مؤثرة على الأشخاص أو ببساطة أكثر خسائر في الأموال¹²⁷ وليس من الضروري أن يكون هناك إتصال مباشر بين المركبة و الضحية أو الضحايا أو مركبة ما فقد تكون المركبة المتسببة في الحادث قد إصطدمت بمركبة أخرى أو شئ ما . عمود كهربائي مثلا . بل يكفي أن تكون متورطة و متسببة بشكل رئيسي في الحادث .

¹²⁶الحبس من 04 اشهر إلى 04 سنوات ويبقى قانون العقوبات هو النص الواجب التطبيق في كل حالات القتل أو الجرح الخطأ الأخرى التي لاعلاقة لها مع حركة المرور عبر الطرق أو إستعمال مركبة

¹²⁷. سعيد أحمد على قاسم ،المرجع السابق، ص 51

الفرع الرابع: جنحة عدم الامتثال

(المادة 76 من الأمر 03/09 قانون المرور)

تعريف: هو عدم الامتثال العمدى لإنذار التوقف الصادر عن الأعوان قصد مراقبة السيارة و وثائقها و ينتج هنا حالتان:

. رفض الأمر و عدم الطاعة و هنا التوقف يكون بالصفارة أو بالإشارة النظامية أو بلافتة متحركة يمكن التأكد من أن السائق رفض الامتثال لأمر الشرطي بالتوقف عن طريق بعض التصرفات كالإفراط في السرعة مثلا. رفض السائق لتقديم الوثائق الإدارية الخاصة بالسيارة

. أركان هذه الجريمة:

- التغافل و التهاون العمدى.

- الإنذار بالتوقف صادر عن الأعوان، ضباط الشرطة القضائية، الضباط و ذوي الرتب و أعوان الدرك الوطني، محافظي الشرطة و الضباط ذوي الرتب و أعوان الأمن الوطني.

- أن يحمل الأعوان العلامات و الإشارات الخارجية التي تظهر صفتهم.

عقوبة جنحة رفض الامتثال: المادة 76 "يعاقب بالحبس من 06 أشهر إلى ثمانية عشر 18 شهرا وبغرامة من 20.000 د.ج إلى 30.000 د.ج كل سائق يرفض الامتثال لإنذار التوقف الصادر عن الأعوان المنصوص عليهم في المادتين 130 و 131 من، والحاملين للشارات الخارجية الظاهرة والدالة على صفتهم أو يرفض الخضوع كل التحقيقات المنصوص عليها في هذا القانون والمتعلقة بالمركبة أو الشخص.

ملخص الفصل الأول:

خلاصة لما سبق نجد أن الجريمة المرورية هي كل سلوك إنساني غير مشروع في قانون المرور، يصدر من قائد أو مالك المركبة، يعرض المصالح الجوهرية لأفراد المجتمع للخطر، سواء كان إيجابيا أم سلبيا، حدد له المشرع الجزائي جزاء جنائيا، حيث تركز على عناصر ثلاث لا يمكن فصلها أو صور أحدها دون الآخر المتمثلة في مالك المركبة أو السائق المركبة و الطريق، كما أن للجريمة المرورية خصائص تميزها و المتمثلة في كونها سلوك غير مشروع و الأصل فيها العينية أي تعين وقت وقوعها و نجد أكثرها مجسدة في المخالفات، مع مراعاة الإستثناء الوارد في هذا الشأن كمسألة التبليغ عن حالة إركاب حادث مروري أدى إلى وفاة مع جنحة الفرار ومباشرة الجهات المختصة التحقيق، ومن الخصائص أيضا أن الجريمة المرورية سلوك إنساني.

أما عن أنواع الجرائم المرورية ارتأينا تقسمها إلى أربعة أنواع: النوع الأول حسب المتسبب فيها فإما أن يكون السائق أو الراجل، وإما حالة المركبة أو الطريق و أو قد يكون ناتج عن قوة قاهرة، النوع الثاني بحسب الجسامة الفعل غير المشروع المرتكب فإما يحمل وصف المخالفة أو الجنحة أما النوع الثالث فبحسب النتيجة و قد توصلنا إلى أن السلوك المادي إما القيام بفعل أو الإمتناع عن فعل أمر به القانون و قد لا يترتب عنه إي أثر فتوصف عندها الجريمة بالشكلية كمخالفة عدم تقديم الوثائق و قد تحمل عناصر خطر محتمل كعدم وضع حزام الأمن و قد تخلف أضرار بشرية أو مادية أو معا و عندها تعرف بالجرائم المادية كحوادث المرور مفضي إلى وفاة أو جروح.

وكغيرها من الجرائم للجريمة المرورية أركان ثلاث نصوص قانونية تجرمها متمثلة في قانون المرور 01-14 المعدل و المتمم بالأمر 03-09 و قد تم تعديله مؤخرا بالقانون 05-17 و الركن المادي متمثل في السلوك الإجرامي للسائق أو مالك المركبة فقد يكون إيجابيا كجنحة الجروح الخطأ على إثر ارتكاب حادث مرور و سلبيا كجنحة رفض الإمتثال، كما ان النتيجة لا تشترط في الجرائم المرورية الشكلية و جرائم الخطر بينما تشترط في الجرائم المادية كجنحة القتل الخطأ تحت تأثير مخدر على إثر حادث مروري.

الفصل الثاني

آليات مكافحة الجرائم المرورية في الجزائر

بعد أن تعرفنا على خطورة الجرائم المرورية و مايلحقها من تبعيات تؤثر بشكل واضح على الفرد و المجتمع و تكبد الدولة خسائر فادحة من ابسط الجرائم عدم تسديد قسيمة السيارات إلى ارتكاب حادث مميت ، فخطورة الجرائم المرورية تكمن في الأثار المترتبة عنها و عليه و أمام هذه الظاهرة المرعبة يجب التفكير في كيفية الحد منها لأن القضاء عليها نهائيا هو درب من الخيال لا لشيئ إلا أنها في الأول و الأخير " جريمة " و لتحقيق ذلك يتعين تفعيل مجموعة من الآليات سنتناولها في مبحثين الأول خاص بالآليات الوقائية و المبحث الثاني سنتناول فيه الإجراءات العلاجية .

المبحث الأول: الآليات الوقائية لمكافحة الجرائم المرورية

إن المفهوم العلمي للوقاية من الجرائم المرورية يدخل ضمن المفهوم العلمي للوقاية من الجريمة (الوقاية من تعاطي الكحول و المخدرات)وعليه فان الأساليب الوقائية من الحوادث نجدها دائما "لهاعلاقة بخصوصيات المجتمعات"¹²⁸

هذا المفهوم (crime prevention) الذي إستمدت منه الكثير منة البرامج و النماذج الوقائية نظرا للتشابه الكبير بين مثلث الجريمة و مثلث حوادث المرور¹²⁹ (التدابير الوقائية المراقبة و الكشف الإنذار و التدخل) ولو حاولنا التمعن في الأساليب الوقائية التطبيقية من الحوادث المرورية لوجدناها دائما على علاقة وطيدة بخصوصيات المجتمعات المطبقة فيها¹³⁰ وعلى علاقة وطيدة بالقوانين و النظم السائدة فيها ، و تهدف جميعها إلى تحقيق السلامة المرورية "هيالوقاية والحد من وقوع الحوادث المرورية ضمان السلامةالانسان وممتلكاته وحفاظاعلى امن البلد ومقوماته البشرية "والاقتصادية¹³¹. حيث أن محور السلامة المرورية يتمثل في ثلاث عناصر هي (المركبة،الطريق،العنصرالبشري)

¹²⁸ فضيل بوجلال، " محاولة تقييم التكلفة الاقتصادية للحوادث المرورية في الجزائر " مذكرة لنيل شهادة الماستر، جامعة

الحاج لخضر باتنة،كلية-العلوم الاقتصادية وعلوم التسيير، 2011، ص2

¹²⁹طالب أحسن، دور المؤسسات التربوية في الحد من تعاطي المخدرات ، مركز الدراسات و البحوث جامعة نايف للعلوم

الأمنية ، الرياض 2007 ص 12

¹³⁰جمال عبد المحسن عبد العال و آخرون ، كتاب تكوين المدربين في قيادة السيارة صنف (ب) علاقة السائق و القيادة

بأمن المرور ،جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية ، السعودية1998،ص 26

¹³¹محمدحسين منصور،المسؤوليةعن حوادث السيارات الجامعةالجديدة،الإسكندرية، 2007،ص123

ويرى المختصون في علم الإجرام أنه من الأنسب أن تعهد البرامج الوقائية على إختلاف أنواعها و منها الوقاية من حوادث المرور إلى الذين تتوفر فيهم الشروط العلمية و الخبرة و لديهم المقدرة و القناعة بجدوى البرامج الوقائية ، وليس فقط تطبيق سياسة الردع و هنا نحيل إلى ما اشار له الباحث البريطاني جوان براون (Brown john) " إن فشل الشرطة البريطانية في التصدي للجريمة و الإنحراف كما هو الحال في التصدي لحوادث المرور. هو التركيز على المكافحة الميدانية فقط (التركيز على الأنشطة التي تأتي بعد حدوث الفعل) مما ادى إلى أن الشرطة البريطانية أهملت ، أو وضعت جانبا أو تفاوضت عن الجانب الوقائي في عملها¹³²

المطلب الأول: تدابير وقائية خاصة بمستعملي الطريق

كما أسلفنا الذكر فإن كل الإحصائيات العالمية ، الدولية و الوطنية تشير إلى أن السبب الرئيسي للجرائم المرورية هو العنصر البشري و بالرجوع إلى مختلف القوانين المرورية عبر تسلسلها الزمني نجدها تركز على هذا الجانب المهم حيث سنتناول أهم التدابير الوقائية الخاصة بالراجلين و سائقي المركبات .

الفرع الأول: تدابير وقائية خاصة بالراجلين

إن المشي هو أحد التنقلات المستعملة بشكل واسع 35% إلى 52 % من التنقلات لقد خص المشرع الجزائري في القانون 14-01¹³³ في الفصل الثاني بعنوان حركة مرور مختلف فئات مستعملي المسالك العمومية في القسم الثامن من الفصل الثاني بعنوان أحكام خاصة مطبقة على الراجلين في سبع مواد (34 إلى 40) و أيضا منصوص عليها في المرسوم التنفيذي 04-381 في القسم الثاني تحت عنوان الأحكام الخاصة بالراجلين و سائقي الحيوانات غير المربوطة في إحدى عشرة مادة (من المادة 268 إلى 278) عرفت المادة 2 فقرة 19 من القانون 14-01 الراجل هو كل شخص ينتقل سيرا على الأقدام و

¹³² Brown John « La prévention de la criminalité » ; A la Recherche de concept et de stratégie , Revue de science criminelle ;paris -1998 cited ,by GASSIN,R , (la notation de la prévention de criminalit2 ,la prévention de la criminalité en milieu urbain ,presses universitaires ,D Aix – marseille –،1992 p.27

¹³³القانون 14-01 المعدل و المتمم ، المؤرخ في 19 أوت 2001 . متعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق و سلامتها و أمنها . الجريدة الرسمية رقم 46ص 4

يعد بمثابة راجلين الأشخاص الذين يدفعون أو يجرون عربات الأطفال أو المرضى أو العجزة وكذلك الدرجات العادية و الألية و العجزة الذين يتنقلون في عربات يقودونها بأنفسهم بسرعة الخطى¹³⁴

فنجدهم أكثر مستعملي الطرق خاصة في المناطق الحضرية و بالأخص في المناطق و المدن التي تعرف كثافة سكانية عالية لذى فهم عرضة لمخاطر الشوارع و الطرقات و نخص بالذكر خطر الحوادث المرورية ،الذين يكونون طرفا فيها سواءا متسببين أو ضحايا لذى لا بد من إتخاذ جملة من التدابير الوقائية لحمايتهم بالدرجة الأولى من كل هذه الأخطار حيث نوردتها كآلاتي :

خصص فصلا كاملا في القانون 01-14 فصل بعنوان أمن الطرق و الوقاية من حوادث المرور

المادة 63 : " في إطار تطبيق المادة 4 أعلاه المتعلقة بترقية السياسة الخاصة بالوقاية في الطرق تتكفل الدولة بما يلي :

تربية و إعلام المواطن من أجل ترقية الإنضباط في إستعمال المسالك العمومية الكفيلة بضمان أمنة .
التنظيم الدوري للحملات الخاصة ."

أ. سلوك الراجلين : لقد ورد في القانون 09-03 المعدل و المتمم للقانون 01-14 عدة تدابير وقائية جاءت بصيغة الإلزام لأن الأمر يتعلق تفرض على الراجلين التحلي بسلوكات حضرية تجنبنا لوقوع أي طارئ من جهة و من جهة أخرى حتى لا يتسببوا في حد ذاتهم في وقوع أي حادث من شأنه إلحاق الضرر بهم و بالآخرين وكذا بممتلكاتهم و لتفادي كل هذه المخاطر يتعين على الراجلين الإلتزام بالنقاط التالية :

1.السير على الأرصفة : بالرجوع إلى المادة 2 فقرة 17 من القانون 01-14 إلى تعريف مصطلح الرصيف وهو حيزمهيأ على جانب الطريق لمرور الراجلين يجب أن يكون أكثر إرتقاعا عن وسط الطريق و يكون معبد عادة أو مبلطا .

كما أنه اثناء السير على الرصيف يجب أن يكون النظر للأمام ، و أن يتم الإنتباه بمجريات الطريق¹³⁵

¹³⁴المادة 268 من المرسوم التنفيذي 04-381 المؤرخ في 28/11/2004 ، يحدد قواعد حركة المرور عبر الطرق جريدة رسمية عدد 76، ص 40، المعدل و المتمم بالمرسوم التنفيذي رقم 11-376 المؤرخ في 12 نوفمبر سنة 2011 الجريدة الرسمية عدد 62

ويتعين على الراجلين عندما يسيرون على الأرصفة يجب عليهم السير على الرصيف الموجود على يمينهم إتجاه سيرهم حسب (المادة 270 من المرسوم التنفيذي رقم 04-381).

2. تجنب التجمعات على الرصيف أو على حافة الطريق لأي سبب كان مما يسبب في عرقلة حركة السير للمشاة و بالتالي الإجبار على السير في الطريق أو حافته

3. تجنب السير على حافة الطريق و حمل أشياء أبعادها تتعدى حد إعاقة السير .

4. تجنب وضع سماعات الأذن أثناء السير فهي تؤثر في سماع المركبات ووسائل النقل¹³⁶

5. إحترام إشارات المرور : يجب في كل الأحوال إحترام الإشارات المرورية العادية منها أو الضوئية هذه الأخيرة نجدها في مفترقات الطرق أين تنظم حركة السير بشكل مضبوط و منظم كما أن أي خطأ في عدم إحترام مثل هذه الإشارات قد يتسبب في عواقب وخيمة تصل إلى حد الأضرار الجسمانية و تتعدها لإزهاق الأرواح من أجل حركة بسيطة كان من الممكن تفاديها.

6. وجوب إحترام الإشارات الضوئية نصت عليها المواد 66 / 1 و 93 من القانون 01-14 المعدل و المتمم و المواد 72، 250، 251، 252، 255 من المرسوم التنفيذي 04-381

7. يجب على الراجلين الذين يرغبون في العبور وسط الطريق عندما ينزلون من مركبة النقل العمومي للأشخاص أن يستديروا حولها من الورا لتقادي الزحمة و عدم رؤيتهم و إصطدامهم بمركبات أخرى (نص المادة 270 ف 2 من المرسوم التنفيذي 04-381)

8. يجب على الراجلين عندما يسلكون وسط الطريق أن يلزموا أحد جوانبه.

9. السير على ممر الراجلين : وهي الطريقة الآمنة لعبور الطريق بسلام ، وتكمن أهميته في إيلاء الراجلين الأولوية في العبور حيث نصت المادة 35 من القانون 01-14 (يجب على الراجلين عند عبورهم وسط الطريق التأكد مسبقا من عدم وجود أي خطر داهم و الأخذ في الحسبان أيضا المسافة التي

¹³⁵ سالم كور حسين ، تهيئة ظروف الأمن و الوقاية قرب المؤسسات التربوية ، وزارة الأشغال العمومية ، الجزائر ، 2000 ص 263 .

¹³⁶ سالم كور حسين ، المرجع السابق ص 264 ،

تفصلهم عن المركبة السائرة و سرعتها، إستعمال الممرات المحمية المخصصة لهم و المسماة " ممر
الراجلين " و ذلك كلما وجدت هذه الممرات على مسافة أقل من 30 مترا .

يجب عبور وسط الطريق على خط مستقيم، أي تعامدا مع محور وسط الطريق ، يمنع على الراجلين
التوقف وسط الطريق).

إضافة إلى ماسبق ذكره فإن هذه الثقافة المرورية التي تشمل مجموعة السلوكات الصحيحة في كيفية
إستعمال الطريق من قبل الراجلين ، يجب تلقينها للأطفال بداية من الأسرة ثم المدرسة إضافة إلى وسائل
الإعلام و الإتصال وترسيخها في أذهانهم منذ الصغر وتوضيح لهم بأن الطريق العام ليس مكاناً للعب
واللهو بالتالي سنحصل على جيل له من التربية المرورية ما يكفيه لتقادي الحوادث المرورية وأضرارها.

الفرع الثاني: تدابير وقائية تتعلق بسائقي المركبات

من بين أهم الإجراءات الوقائية التي جاء بها المشرع في قوانين المرور المتعاقبة و تعديلاتها التي تخص
السائق و تفرض عليه إتباع سلوكات عديدة تنطوي جميعها تحت غطاء إحترام القواعد المرورية التي
تضمن سيطرة سليمة كما نصت عليه المادة 9 من القانون 01-14 (يجب على كل سائق مركبة
الإمتثال للقواعد الخاصة بحركة المرور، حتى لا يشكل أي خطر عليه أو على غيره من مستعملي
الطريق) و من أهم هذه الإجراءات نذكر :

أولاً: تكوين السائقين:

لقد أثبتت المعاينات الميدانية أن عدد هائل من السائقين ،وحتى المحترفين ينقصهم التكوين الكافي
والتدبير اللازم الضروريين للتحكم في السياقة تحكما فعليا، والتمكن من استعمال المركبة استعمالا سليما
الى جانب النقص الكبير في التكوين النظري ، الذي نقصد به الإلمام التام بقانون المرور والاقتران الكافي
بجدوى الالتزام به والتهيئة النفسية للخضوع لإحكامه طواعية الى درجة أن يصبح ذلك سلوكا مقدسا عند
السائق وعادة أصلية لديه لذي بات من الضروري مراجعة منظومة التكوين من حيث البرامج والمضامين
و تأطير مدارس السياقة التي يزيد عددها عن 7000 مدرسة موزعة عبر التراب الوطني و تخضع
للتنظيم المحدد لها من خلال المرسوم التنفيذي 12-110¹³⁷

¹³⁷المرسوم التنفيذي 12-110 ،المؤرخ في 06 مارس 2012، يحدد شروط تنظيم مؤسسات تعليم سياقة السيارات و
مراقبتها ، جريدة رسمية ، عدد 15 مؤرخة في 14 مارس 2012،

بعد حصول السائق على رخصة السياقة صالحة لمدة سنتين المنصوص عليها في القانون المرور الجديد 05-17¹³⁸ في مادته الثانية إضافة إلى المادة 3 التي تعدل الفصل الرابع المادة 8 من القانون 01-14 وذلك بعد اجتياز بنجاح الإختبارات النظرية و التطبيقية الخاصة بسياسة السيارات. و لقد نصت المواد 59 إلى 62 من القانون 01-14.

كما اضيفت مادة جديدة في القانون 05-17 وهي المادة 62 مكرر 4 تخص عملية إسترجاع النقاط وفي الفقرة الثانية نجد عبارة :.... أوبعد متابعة تكوين على نفقته و هذا الذي لم يرد في القانون 01-14 الذي أدرجت ايضا ضمنه في مادته 63 المطلة الثامنة " السهر على تكوين مترشحين للحصول على رخصة سياقة " .

و عليه فالمشرع أكد على التكوين لأنه مسألة حساسة و مهمة في توعية السائق و إقناعه بأن المركبة ليست وسيلة ترفيه أو قضاء حوائج و خدمات فحسب بل هي في الوقت نفسه تمثل آلة موت متحركة.

8. القانون 05-17 في المادة 6 إستبدل عبارة " .رخصة السياقة الإخبارية " الوارد ذكرها في المادة 66 في الصنف الثاني (ب) بعنوان المخالفات من الدرجة الثانية الفقرة 7 من القانون بعبارة ".....رخصة السياقة في الفترة الإختبارية "

أما بالنسبة لسائقي المركبات الناقلة للمواد الخطيرة و إستنادا إلى المرسوم التنفيذي رقم 03-452¹³⁹ الموافق لـ 2003/12/01، وفي مادته 18 يجب أن يكون سائق السيارة الناقلة للمواد الخطرة حائزا لشهادة مهنية مثلما تنص عليه المادة 08 من القانون 01-14 تسلم طبقا للتنظيم المعمول به، وتثبت أنه تابع تكويننا خاصا في هذا الميدان.

¹³⁸ القانون 05-17 المؤرخ في 16 فيفري 2017 الجريدة الرسمية العدد 12، مؤرخة في 22 فيفري 2017

¹³⁹ المرسوم التنفيذي رقم 03-452، الموافق لـ 2003/12/01، مؤرخ في 2003/12/01، يحدد الشروط الخاصة المتعلقة بنقل المواد الخطيرة عبر الطرقات، الجريدة الرسمية عدد 75 بتاريخ 2003/12/7

* يخضع نقل المواد الخطرة عبر الطرقات لأحكام القانون 01-14 وللقواعد الخاصة بمرور كل صنف من أصناف المواد الخطرة و تطبيقاً لأحكام المادة 38 من القانون 01-13¹⁴⁰ يهدف هذا المرسوم إلى تحديد الشروط الخاصة المتعلقة بنقل المواد الخطرة عبر الطرقات والمتعلقة بما يأتي :

قدرة السائقين والمرافقين، سرعة المرور، تشكيلة الموكب، الحراسة الموكبة، خط السير ومصدر المنتوجات ومكان شحنها ووجهتها ومكان تفريغها، الوقوف والحراسة، مواقيت السير، التجهيزات الحساسة كل هذه الأمور تتطلب تكويناً نوعياً للسواق .

أثناء التكوين يتلقى السائق كل الإلتزامات و السلوكات المفروضة عليه أثناء القيادة منها :

- التدابير الخاصة بإستعمال بالسرعة :يعتبر الإستعمال الاعلاني للسرعة، أحد أبرز العوامل بتصدرها كل الإحصائيات التي تؤدي إلى الحوادث المرورية حيث كانت سنة 2016 سبباً رئيسياً في حوادث مرورية بلغ عددها 7220 و بنسبة 25,05%¹⁴¹

الواردة في المادة 23 من القانون 01-14 (يجب على كل سائق أن يضبط و يكيف سرعة سيارته حسب صعوبات المرور و عوائقه و حالة وسط الطريق و الظروف الجوية .

. يجب عليه دوماً التحكم في سرعة المركبة و يقودها بحذر

يجب عليه أن يخفض السرعة بوجه خاص :

. عندما لا يبدو له الطريق فارغاً

. عندما تكون الظروف الجوية سيئة

. عندما تكون ظروف الرؤية غير جلية بما فيه الكفاية

. عندما تكون الرؤية محدودة بفعل إستعمال بعض أجهزة الإنارة لا سيما أضواء التلاقي

. في المنعرجات و المنحدرات السريعة و مقاطع الطرق الضيقة أو المزدوجة أو المحفوظة بمساكن و عند

الإقتراب من قمم المرتفعات و التقاطعات.

. عند إلتقاء أو تجاوز مجموعة من الراجلين السائرين (مدنيين أو عسكريين) أو قافلة متوقفة .

¹⁴⁰ القانون رقم 01-13، مؤرخ في 7 أوت 2001، يتضمن توجيه النقل البري و تنظيمه، جريدة رسمية عدد 44، مؤرخة

في 8 أوت 2001،

¹⁴¹ المركز الوطني للوقاية و الأمن في الطريق . زيارة ميدانية بتاريخ 2017/05/14 على الساعة 10 صباحاً

. عند إلتقاء أو تجاوز مركبات النقل الجماعي للأشخاص التي تحمل إشارة خاصة لنزول أو صعود المسافرين

. عند إلتقاء أو تجاوز الحيوانات.

كما نصت المادة 25 من نفس القانون (ترتب السرعات القصوى المسموح بها حسب الأخطار المرتبطة بكل صنف من الطريق ، و نوع المركبة و سيولة الحركة المسجلة عادة على المسلك العمومي).
كما حددت المادة 24 من المرسوم التنفيذي 04-381 سرعة المركبات على النحو التالي :

أ. في الطرق السريعة 120 كلم / سا.

ب. خارج المجمعات السكانية و في الطرق التي ليست طرقا سريعة 100 كلم / سا.

غير أنه يمكن تحديد مختلف أشكال السرعة القصوى بصفة دائمة أو مؤقتة من قبل أما وزير النقل لبعض أصناف المركبات ، أو بقرار وزاري مشترك بين وزير النقل ووزير الأشغال العمومية لبعض الطرقات التي تقع في عدة ولايات ، أو بقرار من الوالي بالنسبة لطريق و طني ، أو بلدي يقع بإقليم الولاية .

ج . عند قطع المجمعات السكنية 50 كلم / سا.

إلا أنه يمكن رفع هذا الحد إلى 80 كلم / سا بقرار من الوالي بعد الإستشارة.

أما في الأوقات الممطرة تحدد السرعة القصوى خاصة عندما يكون الطريق نديا أو مبتلا ب :

• 100 كلم / سا في الطريق السريع .

• 80 كلم / سا في الطرق الأخرى و خارج المجمعات السكانية.

• 40 كلم / سا في المجمعات السكانية .

أما بالنسبة للسائقين الحائزين على رخصة السياقة أقل من سنتين ألا يتجاوزوا سرعة 80 كلم / سا (المادة 25) من نفس المرسوم .

المواد 66 ، 71 و 98/2 من الأمر 03-09 القانون 01-14 و المادة 06 المعدلة للمادة 66 من القانون 05-17.

فيجب إحترام الإشارات المرورية المحددة للسرعة الموزعة بانتظام عبر الطرقات هذا الأمر يجعل السائق والراكبين في منأى عن الأخطار المرورية ، حيث تشير مختلف الدراسات بأن سرعة 30 كلم /سا قد تبقى على حياة الراجلين و السائقين على حد سواء في حالة وقوع حادث مروري .

التدابير الخاصة بالسياقة في حالة سكر أو تحت أي مؤثر عقلي (مادة مخدرة) لا يخفى على العامة و الخاصة من الناس، أن تناول المشروبات الكحولية أو المواد المخدرة ، من شأنه التأثير بشكل مباشر على السائق أثناء السياقة حيث تقده التوازن و القدرة على التحكم في المركبة و هذا ما ورد قانون المرور 01-14 بصيغة المنع في المادة 18 منه (يجب أن يتمتع كل سائق عن السياقة عندما يتعاطى مسكرا أو يكون تحت تأثير أية مادة أخرى من شأنها أن تؤثر في ردود أفعاله و قدراته في السياقة). أما نسبة الكحول في الدم فقد حددها قانون المرور 01-14 في المادة 67:تعادل أو تزيد عن 0.10 غ/ل

وتجسيدا للجانب الوقائي فإنه يتعين رجال الأمن و أيضا الأعوان المؤهلون قانونا اثناء مختلف نقاط المراقبة التأكد من حالة السائق و إخضاعه إلى فحص كشف الكحول عن طريق جهاز ألكوتاست و جهاز تحليل اللعاب¹⁴² للكشف عن المخدرات ، بالإضافة إلى تجارب التوازن .

4.التدابير الخاصة بإستعمال الهاتف اليدوي : نصت عليه المادة 30 من القانون 01-14 (يمنع على السائق الإستعمال اليدوي للهاتف المحمول أو خوذة التصنت الإذاعي و السمعي عندما تكون المركبة في حالة سير) و المادة 11 من الأمر 09-03 .

5.الإرتداء الإجباري للخوذة بالنسبة لسائقي الدراجات المتحركة و الدراجات النارية و راكبيها . حسب نص المادة 6 من القانون 17-05 المعدلة للمادة 66 من القانون 01-14.

¹⁴²مقياس الكحول "الكوتاست" : جهاز يوي يسمح بالتحقيق الفوري من وجود الكحول في جسم الشخص من خلال الهواء المستخرج " و بالرغم من ذكر مقياس الإيثل : وهو جهاز يسمح بالمقياس الفوري و الدقيق لنسبة الكحول في الهواء المستخرج المذكورين في القانون 01-14 إضافة إلى جهاز تحليل اللعاب : و هو جهاز يسمح بالكشف عن وجود مخدرات أو مواد مهلوسة بموجب الأمر 09-03 و في أخر تعديل لقانون المرور بموجب القانون 17-05 في مادته الثانية أدرج في مصطلح إيثيلوتاست الذي سوف يعوض عمليا جهاز ألكوتاست،

ثانيا : تفعيل الوعي المرورية :

يعد الوعي المروري من الموضوعات التي ترتبط بشكل واضح بحياة الفرد وسلامته إذ تعد أفضل الوسائل للوقاية من الحوادث المرورية على المدى الطويل، لذا كان على المهتمين بالسلامة المرورية مراقبة الوضع الحالي للمناهج الدراسية ومحاولة تضمينها المفاهيم المتعلقة بالسلامة المرورية. و تعد التربية المرورية نشاط مستمر متعدد الوسائط والاختصاصات تتطلع فيه المدرسة بمسؤولية تكوين النشء وتمكينه من اكتساب مجموعة من المعارف حول الطريق بمختلف مكوناته وتنمية المهارات الحسية والحركية اللازمة للتعامل معه بكفاءة ذاتية ، كل ذلك من اجل بعث الوعي المروري لديهم وحماية أنفسهم وغيرهم والحفاظ على البيئة والمحيط وتقدير القيمة الإنسانية .

المطلب الثاني: التدابير الخاصة بالطرق و تجهيزات المركبة:

يعتبر الطريق عنصر مهم في المعادلة المرورية فلا يمكن أن نتوقع بوجود بمركبات بدون طرق مهياة وصالحة للإستعمال المروري وعيله و لضمان أكثر سيولة في حركة السير نص المشرع في مختلف القوانين .

الفرع الأول: التدابير الخاصة بالطرق:

أ. هندسة الطرق : هي فرع من علوم الهندسة المدنية المختص بتصميم وتنفيذ الطرق وتجهيزها بحيث تكون مريحة وأمنة لكل مستخدمي الطريق، حيث تقل الحوادث في الطرقات المعدة إعدادا جيدا ومبنيا على دراسات علمية متخصصة .ولكن رغم تسجيل الجزائر لأعلى نسبة لتغطية شبكة الطرق مقارنة بعدد السكان، حيث تصل النسبة إلى 3.3 كلم لكل 1000 ساكن مقابل 1.9 لتونس و 0.9 لمصر وتركيا فضلا عن نسبة الطرق المعبدة بنسبة 72% مقابل 66% لتونس و 56% للمغرب و 78% لمصر فإن أكثر من 60% من الطرقات مصنفة بأنها في وضع متردي أو سيئ مقابل 39% من الطرق التي توجد في حالة جيدة .بينما توجد الطرق البلدية والريفية في وضع أسوأ بنسبة¹⁴³70%

¹⁴³ رحمة حوالف . التكاليف الإقتصادية و الإجتماعية لحوادث المرور بالجزائر . مجلة الباحث عدد 11 سنة 2012 ص

1. وضع الممهلات: الهدف الأساسي من ورائها هو التقليل من السرعة تفاديا للحوادث المرورية وذلك ما نصت عليه (يجب إقامة الممهلات على المسلك العمومي لأنها تهدف إلى تخفيض سرعة المركبات) المادة 38 وفقا المرسوم التنفيذي 04-381 .

كما أن وضعها يكون بصفة منظمة و مدروسة حسب المادة 39 (يجب إقامة الممهلات بترخيص من الوالي بناء على إقتراح من رئيس المجلس الشعبي البلدي المعني و يجب أن تخضع للتنظيم المعمول به)

المادة 02 من القانون 17-05 المعدلة للمادة 27 من القانون 14-01 (تشكل الممهلات وسائل مادية تخصص للحد من السرعة في بعض المسالك ، يجب أن توضع معايير و مقاسات موحدة عبر التراب الوطني ..)

2. شريط التوقف الإستعجالي : حيث عرفته المادة 02 ف 13 من القانون 09-03 على النحو التالي « ...شريط التوقف الإستعجالي هو جزء من الحافة يقع جنب وسط الطريق و الطرقات السريعة و الطرق السيارة هيئ خصيصا لتوقيف المركبات أو وقوفها في حالة الضرورة...»

وحسب نص المادة 39 مكرر من القانون 04-16 كما يأتي:
يخصص المرور على شريط التوقف الإستعجالي لحالات الإستعجال و لمركبات الأمن العمومي يمنع المرور في هذا الشريط لجمع المركبات الأخرى .
و بالتالي يعتبر الشريط الإستعجالي أحد أهم العناصر الوقائية التي تسمح لمستعملي الطرق السريعة و السيارة التوقف عند الضرورة دون إعاقة حركة السير أو التسبب في أي حادث .

ب.الإشارات المرورية : إن الإشارات المرورية هي بمثابة مساعد للسائق و ليس ضده فالإستعمال الصحيح و المتزن في المعلومات المستوحاة من الإشارات هي من مصلحتنا¹⁴⁴
كما تعطي للسائق معلومات حيوية في مجال الإستعلامات أو في مجال التوجيه أو التحذير كل هذا من أجل أن يستطيع السائق إتخاذ قرارات مسؤولة و موزونة.

¹⁴⁴ فاطمة خلاف ، حق المواطن في طريق أمن ، الملتقى الوطني الثالث حول دور الجماعات المحلية في تهيئة ظروف الأمن و الوقاية من حوادث المرور ، الجزائر ، 2000 ص 30

فمهما اختلفت أنواع إشارات المرور و أشكالها وحتى أماكن تواجدها إلا أنها تهدف في الأخير إلى تنظيم حركة السير لكل من المركبات و الراجلين و الكل ملزم بإحترامها

كما أن لكل إشارة لون و شكل معين تؤدي كلها إلى تسهيل معرفة السائق لما تدل عليه الإشارة بـ (إفعل) أو (لا تفعل) و تتمثل في بالإشارات الإلجبارية وذلك بمجرد تمييزه للون¹⁴⁵

الفرع الثاني: التدابير الخاصة بالمركبة :

أولا : المراقبة التقنية للسيارات:

تعد المراقبة التقنية أحد أكثر الأليات الإستباقية العملية و الفعالة للحد من الجرائم المرورية حيث تسمح بالكشف المبكر عن أي خلل مسجل بالمركبات من شأنه تشكيل خطر على سائقيها و مستعملي الطريق على حد سواء، وقد حدد المرسوم التنفيذي 03-223¹⁴⁶ كل ما يتعلق بهذا النوع من المراقبة حيث عرفها في المادة 2:.. « هي المعاينة التقنية المخصصة للتأكد من حالة صيانة السيارة و مدى قابليتها للسير في الطرق بدون خطر ويمكن أن تأخذ المراقبة التقنية شكل مراقبة دورية أو مراقبة غير دورية أو معاينة مضادة .. »

و جاءت بصيغة الإلزام في المادة 05 (يجب أن تخضع كل السيارات للمراقبة التقنية في مختلف أشكالها وذلك وفقا للشروط المنصوص عليها في هذا المرسوم.

وقد حدد المرسوم التنفيذي بموجب المادة 38 : مدة صلاحية بطاقة المراقبة التقنية وذلك حسب نوع كل مركبة فمنها ما يتطلب:

¹⁴⁵الهاشمي بو طالبي ، مهام المركز الوطني للوقاية و الأمن عبر الطرق ، إستراتيجية في عملية الوقاية ، من مجلة الوقاية و الأمن عبر الطرق ، العدد 01 ، الجزائر 1999 ص 5

¹⁴⁶المرسوم 03-223 ، مؤرخ في ربيع الثاني عام 1424 الموافق لـ 10 يونيو سنة 2003، يتعلق بتنظيم المراقبة التقنية للسيارات و كفاءات ممارستها ، جريدة رسمية عدد 37 ص 14.

أ) 06 أشهر و هي سيارات الأجرة . مركبات تعليم القيادة . المركبات المعدة للنقل الصحي مركبات نقل المواد الخطيرة . مركبات النقل الجماعي للإشخاص .

ب). 12 شهرا سيارات نقل البضائع و مقطوراتها أو نصف مقطوراتها التي يفوق الوزن الإجمالي لها 3.5 طن . مركبات التصليح . المركبات المؤجرة .

ج). سنتين (2) بالنسبة للسيارات المعدة لنقل البضائع و مقطوراتها و نصف مقطوراتها الموضوعة للسير منذ أقل من 4 سنوات عندما يقل الوزن المرخص به للحمولة عن 305 طن

د) بعد مدة لا تتجاوز 12 شهر بالنسبة للسيارات المعدة لنقل البضائع و مقطوراتها و التي وضعت للسير منذ 4 سنوات فأكثر عندما يقل الوزن المرخص به مع الحمولة عن 3.5طن

ه). بعد مدة لا تتجاوز السنتين بالنسبة للمركبات غير تلك المذكورة في الفقرات "أ" "ب" "ج" "د" التي وضعت في السير لأقل من 6 سنوات.

و). بعد مدة لا تتجاوز 12 شهر بالنسبة للمركبات غير تلك المذكورة في الفقرات "أ" "ب" "ج" "د" التي وضعت في السير أكثر من 06 سنوات

وقد حدد في المادة الثالثة منه : الهدف من المراقبة المتمثل في :

- الوقاية و الأمن في الطرقات.
- المساهمة في تقليص حوادث المرور و التكاليف الناجمة عنها بالنسبة للجماعات الوصية
- الحفاظ على الصحة العمومية و حماية البيئة .
- تمديد عمر الحظيرة الوطنية للسيارات.

و قد ورد ذلك في القانون 01-14 في الفصل الثالث بعنوان الشروط الإدارية و قواعد مطابقة المركبات و تجهيزاتها من المادة (41 إلى 54)

فحسب نص المادة 9 مكرر من القانون 04 - 16¹⁴⁷ فإنه يجب أن تتوفر كل مركبة على محضر للمراقبة التقنية و التي أضحت وثيقة إدارية إجبارية.

كما تنص المادة 42 المعدلة بالمادة 9 على أن السيارات تخضع للمراقبة قبل وضعها للسير لأول مرة داخل التراب الجزائري أو عندما تجري عليها تغييرات وهذا من أجل التأكد من مطابقتها للمواصفات التقنية التنظيمية.

ثانيا : تجهيزات الحماية بالمركبة :

1. حزام الأمان :

إن أول مركبة أدخل فيها حزام الأمان هي سيارة فولفو و هي شركة سويدية لتصنيع السيارات والسيارات الثقيلة تم إنشاؤها سنة 1927. تعتبر رائدة السلامة في السيارات تعتبر أول سيارة يتم ادخال حزام الامان بها، علماً بأن اسم "فولفو" تعني باللاتينية "أنا أتدحرج".

أما في أمريكا عرض حزام الأمان لأول مرة في السيارات الأمريكية عام 1947 م، وفي عام 1956 م وفرت شركة فورد في السيارات التي ستباع وقتها داخل أمريكا، وفي عام 1964 م أصبح الحزام صفة قياسية للسيارات الأمريكية. وفي عام 1966 م أصبح الحزام الخلفي قياسياً، وفي عام 1967 م أصبح الحزام الأمامي إلزامياً، وفي عام 1968 م أصبح حزام الكتف إلزامياً كما كان لهذه الشركة الفضل في تقديمها أول إنتاج من الأحزمة ثلاثية النقاط عام 1959، وكانت أول سيارة تصدر بحزام ثلاثي النقاط هي فولفو بي في 544 و يرجع حزام أمان ثلاثي النقاط" إلي نيلز بوهلينالذي كان يعمل في وقت سابق أيضاً في أبحاث حول مقاعد الطردمن المركبات في شركة ساب .ثم قامت فولفو بعد ذلك، من أجل صالح أمان الركاب، بجعل براءة اختراع وتصميم أحزمة الأمان الجديدة مفتوحة ومتاح، لشركات صناعة السيارات الأخرى مجاناً¹⁴⁸.

¹⁴⁷ قانون رقم 04-16 مؤرخ في 10 نوفمبر سنة 2004 المتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطريق و سلامتها ،جريدة رسمية عدد 07 بتاريخ 13 نوفمبر 2004 ص 03

حسب مختلف الدراسات فإن إستعمال حزام الأمان يقلل من مخاطر موت ركاب المقاعد الأمامية بنسبة 40% . 50% و يقلل من موت ركاب المقاعد الخلفية بنسبة تتراوح بين 25% - 75% وكما تساهم أيضا في نسبة تخفيض وفيات الرضع بنحو 70% و تخفيض وفيات الأطفال بنسبة 80%¹⁴⁹

من هنا جاء التفكير في إتخاذ الإجراءات الردعية في حق المخالفين لقانون المرور و مرتكبي هذه الحوادث ، إحتوائها الأمر رقم 03-09 المتمم للقانون رقم 01-14 المادتان 66 ج 4 و 94 من هذا القانون المعدل و المتمم بالقانون في 17-05 المادة السادسة منه و كذا المادة : 100 من المرسوم التنفيذي رقم 04-381 (يجب على الأشخاص الراكبين في المقاعد الأمامية و الخلفية من المركبة الخاصة أن يضعوا إجباريا حزام الأمان متى كانت تلك المركبة مزودة به).

1. جهاز ضبط السرعة:

ويوجد جهاز أكثر تطورا يسمى " ضابط السرعة " يعمل وفق شبكة اتصال عن طريق قمر صناعي، حيث يحدد سرعة المركبة تبعا للمناطق التي تمر بها، والتي تختلف حدود السرعة المسموح بها، من منطقة عمرانية (حضرية)، إلى طرق وطنية أو طرق سيارة. كما يقوم هذا الجهاز بتسجيل مدة القيادة والسرعة التي تمت بها، وفترات الراحة، ويمكن أن تراقب المركبة عن بعد.

أما استعمال جهاز تحديد السرعة، فقد أصبح إجباريا لدى كثير من البلدان، فمثلا بالجزائر أصبح تركيب هذا الجهاز إجباريا في مركبات النقل الجماعي، وبعض مركبات نقل البضائع، طبقا لأحكام المادة 49 من قانون المرور 01-14.

2. جهاز توجيه وتحذير :

هو جهاز إلكتروني، تزود به المركبة، يسمح بوصولها بنظام معلوماتي مركزي، يجعل المركبة تحت الرقابة عن بعد لإستشعار أي خطر يحرق بها فتوجه للسائق تحذيرات وتعليمات لتفادي هذه الأخطار. وهو من الأجهزة المخترعة حديثا والذي سيساهم تعميم استعماله في تعزيز السلامة المرورية.

¹⁴⁹بوقزولة إيمان ، " الجرائم المرورية في الجزائر ، مذكرة تخرج لنيل شهادة ليسانس " 2016 ص 30

3. نظام الكبح الآلي (A.B.S.):

يسمح بكبح العجلات برفق و يمنع الانزلاق و الانحراف عن المسار كما يمنع الكبح الفوري المفاجئ و قد ثبتت فعاليته العالية في مجال الأمن الطرقي , كما يسمح للسائق بمعرفة حالة مكابحه عند استنفاد صفائح المكابح.

4. الأيرباق (AIRBAG):

و هو جهاز كالوسادة مملوء بالهواء يسمح بحماية السائق و الركاب من قوة الاصطدام و التقليل من الضغط الذي يتعرضون له عند الحوادث الخطيرة و الاصطدام العنيف مما يتيح لهم الفرصة للنجاة.

5. القرص المخبر (LE DISQUE MOUCHARD):

و هو قرص يدرج ف الشاحنات الكبيرة الحجم لتسجيل منحى الحركة حيث يبين أوقات السير و أوقات الراحة و كذا سرعة الحركة لإعطاء فكرة دقيقة حول ظروف تنقل السائق و الشاحنة حتى لا تتيح الفرصة أمام السائق للتصريح الكاذب حول حركة الشاحنة عند المراقبة و خاصة في حالة ارتكابه حادث المرور

6. منحوتات العجلات :

لقد تم تصميم عجلات ممتازة في مجال الوقاية المرورية حيث تتمسك بأرضية الطريق بكيفية فعالة و تمنع الانزلاق و الانحراف و قد كان لها أثر جد إيجابي في هذا المجال (أنظر التصميم الأمني الطرقي للعجلات الأمنية). كم توجد سلاسل للعجلات تستعمل في مناطق تساقط الثلوج.

المطلب الثالث : أليات المراقبة :

الفرع الأول : الوسائل البشرية و المادية :

أ. كاميرات المراقبة :

يعتبر هذا النوع من الوسائل التكنولوجية من بين الآليات الفعالة في الحد من الجرائم بصفة عامة و الجرائم المرورية على وجه الخصوص حيث شرعت المديرية العامة للأمن الوطني، منتصف شهر جويلية 2003، في وضع كاميرات مراقبة عبر أهم شوارع العاصمة وكانت البداية بوضع 16 كاميرا ليرتفع عددها إلى 1500 كاميرا سنة 2015 كمرحلة أولى و سيتم بلوغ أكثر من 5 آلاف كاميرا مراقبة

على مستوى العاصمة وفقا للبرنامج المسطر ، هذه الكاميرات ذات جودة عالية ،مزودة ببرامج تطبيقات ذكية يتم إضافته في نظام المراقبة، على غرار القارئ الآلي للوحات ترقيم السيارات LAPI و متصلة والذي يسمح بمراقبة السيارات التي تمر عبر الشارع والمحور الذي يقع تحت أعين مركز المراقبة،التمثل في قاعة العمليات وكذا مركز القيادة و التنسيق بالمديرية العامة للأمن الوطني ، حيث يتم مراقبة السيارات المسروقة والمبحوث عنها على مستوى قاعدة البيانات، وهذا بطريقة أوتوماتيكية ورقمية من دون تدخل العون، وهو ما يسمح بإضفاء مرونة في المراقبة وإعطاء نتائج أكثر دقة¹⁵⁰

وقد شمل المشروع إلى جانب العاصمة خمس ولايات أخرى التي دخل نظامها الخدمة، وهي قسنطينة سطيف وعنابة وغرداية والبليدة، حيث بدأت هذه الولايات في تجسيد المشروع تدريجيا وفقا للمرسوم الرئاسي رقم 15 / 228 الصادر في 22 أوت 2015¹⁵¹ والمحدد لكيفية إستغلال والتحكم في هذه الكاميرات ونسبة تقدم الأشغال متفاوتة فيها، هذا النظام يعمل هرميا بداية من مركز،المراقبة بالأمن الحضري وأمن الدوائرالذي يربط مباشرة بمركز المراقبة للولاية الذي بدوره يكون مربوطا بمركز القيادة¹⁵²

ب.الوحدات الجوية :

لقد تشكلت وحدات جوية بمثابة خلايا مراقبة فعالة جدا منها ما هو تابع للمديرية العامة للأمن الوطني و أخرى تابعة للدرك الوطني(السرب الجوي بكل من :بالبليدة ،وهران و عنابة) فبالنسبة لمصالح الأمن

¹⁵⁰<https://www.en-hatmnaonline.com> 23:34 04/01/2017

" تصريح رئيس مركز القيادة والسيطرة التابع لأمن ولاية الجزائر عميد الشرطة سمير داودي بأن المديرية العامة للأمن الوطني وضعت برنامج طموح للمراقبة لمحاربة الجريمة تحت شعار " الأحياء-الشعبية-تحت-أعين-كاميرات-المراقبة

¹⁵¹المرسوم الرئاسي رقم 15 / 228 الصادر في 22 أوت 2015، والمحدد لكيفية إستغلال والتحكم في هذه الكاميرات ج ر عدد 45 مؤرخة في 23 أوت 2015

¹⁵²/ <http://marsadz.com/2017/04/1323:12>

ضم الموقع : تصرح مدير الوسائل التقنية بالمديرية العامة للأمن الوطني مراقب الشرطة معكوف زين الدين في لقاء جهوي تقييمي بوهران، الأربعاء،بمقر وحدة حفظ النظام بوهران وهذا خلال لقاء جهوي ضم مسؤولي 12 ولاية، لتقييم العمل بنظام الكاميرات أو الحماية بالفيديو،وكذارئيس مركز القيادة والسيطرة التابع لأمن ولاية الجزائر عميد الشرطة سمير داودي بأن المديرية العامة للأمن الوطني وضعت برنامج طموح للمراقبة لمحاربة الجريمة تحت شعار " الأحياء-الشعبية-تحت-أعين-كاميرات-المراقبة

الوطني فتحوز الوحدات الجوية التابعة لها مجموعة من الحوامات المجهزة بأحدث وسائل المراقبة متمثلة في كاميرات متطورة تعمل عن بعد بتقنية «هاندوفيو» حيث يتم إلتقاط المشهد مباشرة بواسطة أحدث التقنيات في المجال الرقمي نهارا و ليلا (ضوء عادي + أشعة حمراء) و من خلال نظام الإستقبال الأني يتم إرساله إلى قاعة العمليات الجوية و من ثم إلى مركز القيادة و التنسيق للمديرية العامة للأمن الوطني عن طريق الألياف البصرية لإتخاذ الإجراءات المناسبة في وقتها

فضلا عن الصور التي توفرها كاميرات المراقبة في حوامات الأمن الوطني في ضبط مخالفتي قانون المرور، والعمل الجبار للوحدة الجوية، والتي تساهم في قسط كبير في تسهيل حركة المرور وتأمين تنقلات الوفود الرسمية والأجنبية.

و لقد تبين من خلال التطبيق الفعال لمختلف الإجراءات الهادفة إلى السلامة المرورية ميدانيا عن تراجع الحوادث المرورية و هذا ما أكد رئيس الجمعية الوطنية للسلامة المرورية، علي شقيان في اتصال مع "الشروق أن الإستراتيجية الجديدة التي اتّخذتها الدولة للتقليل من حوادث المرور، بدأت تُعطي ثمارها حيث تم تسجيل إنخفاض ملحوظ في عدد الحوادث المرورية كما سلف و أن أشرنا إليه .

ج.جهاز الرادار :

ويستعمل لمراقبة سرعة المركبات وقياسها، لضبط من يخالفون حدود السرعة المنظمة .وهذا الجهاز عرف تطورا محسوسا، فبعد أن كان في البداية بسيطا يقيس السرعة فقط، أصبح جهازا متطورا يرصد السرعة ويصور السائق والمركبة ويظهر رقم تسجيلها، ويحدد وقت ارتكاب المخالفة ومكانها إلى غير ذلك. يعتبر الرادار أداة فعالة لردع السواق الذين يفرطون في السرعة ولا يلتزمون بالحدود القصوى المقررة. وبذلك يساعد استعمال هذا الجهاز على التقليل من هذه المخالفات الخطيرة التي تتسبب في وقوع حوادث مؤلمة

بالرغم من الرادارات المتطورة التي تستعملها مختلف المصالح الأمنية شرطة أودرك خلال القيام بمهام المراقبة لرصد التجاوزات التي يرتكبها "عشاق السرعة"، إلا أن هؤلاء ابتكروا أساليب جديدة للإفلات بصفة جماعية من العقوبة المفروضة في هذه الحالة من باب التضامن فيما بينهم، إذ لجأ بعض مستعملي الطرقات وفي مقدّمهم سائقو النقل العمومي والشاحنات الكبيرة، فضلا عن سائقي المسافات الطويلة، إلى استعمال بعض الإشارات والحركات لإخطار السائقين القادمين من الرواق الموازي بوجود أجهزة رادار على مسافة قصيرة من مكان تجاوزهم، على غرار استعمال سلسلة من الإشارات الضوئية المتتالية أو ما يعرف بـ"كودفار" في وضح النهار للفت انتباه السائق القادم في الاتجاه المعاكس وتحذيره من وجود حاجز

أمني في انتظاره ليُخفض من حدة سرعته قبل الوصول إلى مكان وجود الرادار المتنقل الذي غالبا ما يكون على متن سيارة مركونة وسط الأشجار أو في أي مكان مختبئ.

كما تعتمد فئة أخرى من السائقين على بعض الإشارات والحركات الجسدية التي يقومون بها أثناء القيادة، على غرار وضع اليد على مستوى الجبهة بشكل تحية أو قبعة، في إشارة إلى قبعات الزي الرسمي لأعوان الشرطة أو الدرك الوطني الذين يوجدون غير بعيد عن مكان التقاء المركبتين ، و على إثر تضيق الخناق على عشاق السرعة من مستعملي الطريق لجأ البعض لإستعمال الأجهزة "المشوشة" أو الكاشفة عن الرادار وغيرها من الأجهزة المنبّهة.

إن هذه المظاهر الغريبة و اللامسؤولة أمر يستدعي الوقوف عنده و التساؤل عن سبب هذا السلوك الذي يضمن أصحابه أنه من باب التضامن و لو إستوقفناهم للحظة و طرحنا السؤال الآتي " فرضا أن الشخص الذي اشترت إليه كان مجرما مبحوث عنه ، او حاملا لممنوعات و ابعد من ذلك احتمال أن يكون خاطفا لطفل قد يكون إبنك أو أحد اقاربك ؟ فماذا سيكون رده ؟ إذن المسألة متعلقة بدرجة الوعي ليس إلا .

. إن كل هذه الأجهزة و المعدات التي لها دور وقائي و ردعي في الوقت نفسه إذ بإمكانها ضبط المخالفين ممن يستهويهم إستعمال السرعة المفرطة أو التجاوزات الخطيرة ، يقف ورائها أعوان مؤهلين .

. **المراقبة المرورية :** إن الإنتشار الفعال و المحكم لأعوان المرور سواءا من رجال الدرك أو الشرطة ميدانيا خاصة في مفترقات الطرقات و على طول الطرق الرئيسية ، و إقامة الحواجز الثابتة و المتنقلة الفجائية بإمكانه التقليل من الجرائم المرورية ناهيك عن الدور الوقائي لهذه المصالح التي سنتناولها لاحقا .

2. الفرع الثاني : الأليات القانونية :

أ. رخصة السياقة البيومترية و بطاقة الترقيم الجديدة :

أ.1. رخصة سياقة البيومترية :

تعد رخصة السياقة الجديدة التي ستدخل حيز الخدمة قريبا، إحدى أهم آليات المراقبة العصرية و الفعالة التي تندرج في إطار مقارنة جديدة للوقاية من الحوادث المرورية ومكافحتها وهي وسيلة مؤمنة كليا تسمح

بالتحقق من هوية حاملها ومتابعة دقيقة لوضعيته القانونية، ناهيك عن كون نظام العقوبات الذي جاء به قانون المرور الجديد مبني على أساس رخصة السياقة بالتنقي ، أين إجراءات السحب لرخصة السياقة بسحب النقاط ..

إن هذه الرخصة الجديدة تحتوي على نظام معلوماتي جد متطور لتسيير المخالفات المرورية وهو ما يتطابق مع التدابير القانونية الجديدة ويضمن تطبيقها على أرض الواقع بهدف تغيير ذهنية السائق الذي يتولى تسيير رصيده من النقاط بفضل إجراءات احترازية وعقوبات مشددة تفرض عليه عند ارتكاب كل مخالفة، بحيث يترتب عن إنقاص رصيد نقاط السائق فقدان الأهلية مؤقتا للقيادة و قد أسندت هذا الأمر إلى المندوبية الوطنية للوقاية والسلامة المرورية التي استحدثت بموجب المادة 63 مكرر 1 من القانون الجديد 05-17 الأنظمة التكنولوجية الجديدة التي تركز كل أعمالها على الوقاية ومكافحة حوادث المرور وتطوير هياكل وسياسات التكوين الحالية.¹⁵³88

كما يستمر المركز الوطني لرخصة السياقة و المركز الوطني للوقاية و الأمن عبر الطرق و اللجان الولائية المذكورة في المادتين 61 و 64 من القانون 01-14 في تأدية مهامها إلى غاية وضع جهاز جديد يتكفل بالمهام المخولة للمركزين المذكورين أعلاه)

من جهة أخرى فإن هذه الرخصة سيكون لها أيضا أثر كبير على أعوان الأمن المكلفين بالسلامة المرورية حيث سينهون التدوين الخطي للمخالفات المرورية ويتوجهون نحو استعمال وسائط الكترونية فعالة وسريعة تيسر لهم مهامهم اليومية في هذا المجال كما تسمح لهم قواعد البيانات المركزية بالتعامل مع المواطن بسرعة وشفافية وتفتح المجال لوضع آليات ناجعة في التحصيل الفعلي لمستحقات المخالفات المرورية وفرض الانضباط¹⁵⁴.

¹⁵³أبقى القانون الجديد للمرور 05-17 بموجب المادة 16 منه على الأحكام المتعلقة بكيفيات تسيير رخصة السياقة و المنصوص عليها في القسم الثالث . الفصل السادس من القانون 01-14 سارية المفعول بصفة إنتقالية إلى غاية التجسيد الفعلي لنظام الرخصة بالنقاط

¹⁵⁴<http://aljazairlyoum.com>22:58 2017/04/28

(الحوار الذي أجراه إبراهيم لعمرى عن جريدة الجزائر اليوم بتاريخ 25 أبريل 2017 مع وزير الداخلية و الجماعات المحلية الذي أكد أن مصالحه انتهت من تصميم رخصة السياقة وبطاقة ترقيم السيارات الالكترونيين البيومترين وستشرع في استصدارهما وتعميمهما عن قريب ، لتحقيق مزايا عدة منها اقتصادية تقليص حوادث المرور والقضاء على فوضى سوق السيارات وتم التوقيع اتفاقية بين وزارة الداخلية والمطبعة الرسمية لإنتاج الوثائق والمستندات البيومترية)

أ.2.البطاقة الرمادية الإلكترونية: إن البطاقة الرمادية الالكترونية المستحدثة ضمن التعديل الأخير لقانون المرور تتضمن صيغة جديدة للوحات ترقيم المركبات المشكلة من أرقام وأحرف، حيث تحتوي هذه البطاقة على شريحة بها تطبيقات متعلقة بفحص ومعاينة المركبات وكذا التأمين. يتوقع أن تشكل تحولا عميقا من خلال التعامل مع معطيات الميدان وتداعياته خاصة وأن سوق السيارات تعرف مضاربة كثيفة تستغل مفاضلات افتراضية، و أن هذه البطاقة وعلى عكس سابقتها لا تحتوي في ظاهرها على بيانات صاحب المركبة وهي مدونة في شريحتها الالكترونية مما يسمح بتغيير عميق في نظام نقل ملكية العربة حيث يستعمل المالك الجديد نفس البطاقة.

أما فيما يخص نظام الترقيم فإنه هو الآخر سيتغير تماما بموجب هذه البطاقة حيث لن يكون هناك ترقيم الولايات وكذا سنة الوضع قيد السير، مما سيمكن من ترقيم العربات لدى الوكلاء مباشرة عند الترقيم الأولي وكل العمليات اللاحقة ستكون ميسرة على مستوى البلديات دون تعقيد بيروقراطي.

أ.3. لوحة الترقيم الجديدة الخاصة بالسيارات: من المنتظر أن يتم الاستغناء عن ترقيم الولايات في اللوحة الجديدة و تتضمن ترقيما وطنيا موحدًا للسيارات شبيه برقم التعريف الوطني للمواطن" وهو "رقم لن يتغير" حتى في حالة بيع السيارة خارج إقليم ولاية مالکها. يتضمن " أرقام وحروف موحدة لا علاقة لها بالمعلومات الشخصية عن مالك السيارة ومكان إقامته"، تحتوي على "شريحة تتضمن تطبيقات فحص السيارات وتأمينها ومؤشرات استهلاك الوقود".

ولجعل هذا المشروع اقتصادي بامتياز ستسمح هذه البطاقة من توفير البيانات اللازمة حول المراقبة التقنية للسيارة، سوابق التأمين، ومتابعة استهلاك الوقود كلما دعت الحاجة إلى ذلك.

حيث أكد وزير الداخلية و الجماعات المحلية أنه بفضل هذه التكنولوجيات الحديثة تكتسب مصالح الدولة قيما جديدة في أدائها قوامها التعاون الإداري عوض إرهاق المواطن في التنقل بين المصالح، بالإضافة إلى السرعة والشفافية، مشيرا إلى أنه بفضل هاذين المشروعين وبفضل تطوير السجل الوطني للحالة المدنية سيتجسد في الفترة القادمة مبدأ الشباك الالكتروني الموحد بتدابير آلية ميسرة تسهل على الموظف العناء وتجنبه الخطأ في معالجة طلبات المواطن.

و يبقى العنصر البشري الحلقة الأهم في السلامة المرورية من خلال إستعمال كال هذه الأليات الرقابية شريطة لإحترام عنصر التأهيل و الكفاءة .

المطلب الرابع: الجانب التوعوي و التحسيبي:

تلعب الحملات التوعوية الرسمية و غير الرسمية، دورا هاما في تحسيس المجتمع و توعيته، من خطورة الجرائم المرورية التي تفتك بالمجتمع في مقوماته و أبرزها على الإطلاق، إزهاق الأرواح التي حرّمها الله تعالى و جرمها القانون ، وقد تبنت العديد من الجهات هذه المسألة بإهتمام على غرار الوزارات: الداخلية الصحة، النقل ، وجهات رسمية أخرى كالمركز الوطني للوقاية و الأمن عبر الطرقات ، الإذاعة الوطنية مصالح المديرية العامة للأمن الوطني و الدرك الوطني الحماية المدنية و أيضا مختلف الجمعيات التي تمثل للمجتمع المدني ، وسائل الإعلام بمختلف أنواعها (مكتوبة ، مسموعة و مرئية المسموعة) وأيضا مواقع التواصل الإجتماعي (السوشن ميديا) فايس بوك ، التويتز، أنستاغرام و غيرها ، التي تلعب دورا وقائيا هاما من بين عمليات التحسيس العديدة و المتنوعة نجد

الفرع الأول : دورالمصالح المعنية بالسلامة المرورية:

أولا :.المركز الوطني للوقاية و الأمن عبر الطرق

• تقديم المركز:

المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق مؤسسة عمومية ذات طابع إداري، يتمتع بالشخصية المعنوية والاستقلال المالي، أنشأ المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق بموجب القانون 87-09¹⁵⁵ المتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها وأمنها.

تم التدشين بصفة رسمية للمركز بتاريخ 20 أفريل 1998 تحت وصاية وزارة الداخلية والجماعات المحلية.وبصدور القانون رقم 01-14 المؤرخ في 29 جمادى الأولى عام 1422 الموافق لـ: 19 أوت 2001 المتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها وأمنها، حوّلت وصايتها إلى الوزارة المكلفة بالنقل طبقاً لأحكام المادة 64 منه.

تنظيمه: من أجل القيام بمهامه، يتوفر المركز على مصالح مركزية و ملحقات، يسيره مدير عام و يزود بمجلس توجيه و لجنة تقنية استشارية مشكلة من جميع القطاعات المعنية بالسلامة المرورية .

¹⁵⁵القانون 87-09 المؤرخ في 10 فيفري 1987 المتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها وأمنها المعدل في 06 أفريل 1988 ج ر عدد 22،

مهام المركز:

في إطار سياسة الوقاية والأمن عبر الطرق تحدد مهام المركز طبقا للمرسوم التنفيذي رقم 03-502 المؤرخ في 27 ديسمبر 2003 حيث يطلع بالاتصال مع الأجهزة والمؤسسات و الهيئات التي لها نفس الغاية بمهام تصور العناصر الكفيلة

- بتحسين الوقاية و الأمن عبر الطرق واقتراحها وتطويرها، وفي هذا الصدد يكلف المركز، بمايلي:
- القيام بكل الأعمال واتخاذ كل التدابير الكفيلة بترقية الوقاية و الأمن عبر الطرق.
- تنسيق أعمال مختلف المتدخلين في مجال الوقاية والأمن عبر الطرق.
- تأطير وتنشيط أشغال اللجان الولائية المكلفة بتنفيذ برامج الوقاية والأمن عبر الطرق التي يقررها المركز.

- تنشيط حملات الوقاية عبر الطرق وتنظيمها.

- إعداد تقارير سنوية ومتعددة السنوات تتعلق بالوقاية والأمن عبر الطرق.

- القيام بدراسات وبحوث لها صلة بمهامه.

تصور وتنظيم، بالتنسيق مع السلطات المؤهلة، تعليم القواعد الخاصة بالوقاية والأمن عبر الطرق في المؤسسات المدرسية ومراكز التكوين المتخصصة للنقل.

- تطوير الإعلام و التربية والتكوين في ميدان الوقاية والأمن عبر الطرق.
- ترقية الحركة الجمعوية في مجال الوقاية والأمن عبر الطرق.
- تنظيم أشغال الهيئات الوطنية والدولية التي لها نفس الغاية والمشاركة فيها.
- وضع البطاقة الوطنية لحوادث المرور عبر الطرق ونشر الإحصائيات المتعلقة بها

- في مجال الإعلام و الإتصال :

- نشر المركز 97 مقال صحفي حول السلامة المرورية ، 236 مداخلات و تصريحات عبر الإذاعة الوطنية و الجهوية 111 مداخلة تلفزيونية على القنوان الوطنية ، أو الخاصة .

تم تنشيط Forums de presse :

- الأولى على مستوى بمقر جريدة المجاهد يوم 24 أبريل 2016 و الثانية على مستوى القناة الأولى بتاريخ 30 ماي 2016، أيضا تنشيط ندوة صحفية une conférence de presse
- بتاريخ 03 أوت 2016 تم عرض خلالها إحصائيات حوادث المرور للثلاثي الأول من نفس السنة.
- وفي السنة الحالية و تزامنا مع العطلة الربيعية نظم المركز الوطني للوقاية و الأمن عبر الطرق بالشراكة مع مديرية الشباب و الرياضة لولاية الجزائر مكتب بلدية حسين داي يوم السبت الموافق لـ 25 مارس 2017 على مستوى ساحة الحكومة المؤقتة بحسين داي نشاطا تحسيسيا جواريا موجها لجميع مستعملي الطرقات خاصة فئة الأطفال حيث شهد هذا النشاط إقبالا و إستحسانا كبيرين من قبل الوافدين على العرض ، من خلال تجاوبهم و إهتمامهم الكبير لمعرفة الوضعية الحالية السلامة المرورية.

ثانيا : و وسائل الإعلام و الإتصال :

هناك العديد من الجهات الرسمية و غير الرسمية التي الوسائل لنشر التوعية في صفوف المواطنين وبالأخص مستعملي الطريق و المتمثلة في : وسائل الإعلام السمعية البصرية (التلفزيون ، الإذاعة) سواء أكانت وطنية أم خاصة ، الصحافة الوطنية و الخاصة ، مواقع التواصل الإجتماعي ..و بالنظر لكثرتها و تنوعها سنختار أحد أهم الوسائل إنشारा و هي الإلاعة الوطنية :

الإذاعة الوطنية : تلعب الإذاعة الوطنية دورا هاما في نشر الثقافة المرورية و تسعى دائما لمواكبة الجديد في الشأن المروري من خلال القيام بالعديد من الحملات التوعوية و التحسيسية نذكر منها :

الحملة التحسيسية التي أطلقتها الإذاعة الجزائرية من ولاية عين الدفلى بتاريخ 28 فيفري 2016 تحت شعار " مكافحة العنف المروري" في ظل الأرقام الرهيبة التي ما فتئت تسجلها مصالح الأمن والحماية

المدنية على مستوى طرقات الوطن التي أصبحت مسرحا تنتشر فيه جثث الضحايا أسبوعيا بل يوميا لتدوم هذه الحملة إلى غاية شهر ديسمبر 2016 وعبر كافة ولايات الوطن في إطار الخدمة العمومية والعمل الجوّاري للإذاعة الجزائرية بكامل قناتها ومحطاتها الجهوية بعد تسجيل غياب ثقافة مرورية واحترام القوانين الردعية وفي هذا الصدد قال وزير الاتصال حميد قرين إنه " إيماننا منا بالحياة المقدسة للجزائريين وفي ظل ما تشهده طرقاتنا من عنف مروري رهيب قررنا بالتنسيق مع المدير العام للإذاعة الجزائرية والمدير العام للتلفزيون الجزائري وكذا كل الشركاء المتدخلين من مصالح الأمن بمختلف أسلاكه ومصالح الحماية المدنية ووزارة النقل تنظيم حملة تحسيسية للوقاية من حوادث المرور تنطلق هذا الأحد على أن تجوب كل شهر كل ولايات الوطن.¹⁵⁷*

وأشار وضاحي إلى أن هذه المبادرة التي تأتي للمساهمة في وضع حد للمنى التصاعدي المؤسف الذي تعرفه حوادث المرور في بلادنا في المدة الأخيرة ، التي أصبحت تخلف يوميا حوالي 12 قتيل يوميا وعشرات المعاقين زيادة على حجم الخسائر المادية هي بمثابة امتداد للنتائج المشجعة التي حققتها مبادرة سنة 2010، والتي سجلت تفاعلا قويا من طرف كل الشركاء والمواطنين كانت ثماره المباشرة تسجيل انخفاض في عدد حوادث المرور وخاصة الضحايا، بنسبة تجاوزت 25 بالمائة حسب الإحصائيات الرسمية وهو ما يعكس الدور الكبير والإيجابي للإذاعة الوطنية في هذا المجال، مشيرا إلى أن الأمل في أن تكون حملة 2016 ذات أثر كبير في ترسيخ ثقافة مرورية مبنية على السلامة في أذهان السائقين والجزائريين عموما.

ثالثا : مدارس تعليم السياقة :

تساهم مدرسة تعليم السياقة عموما و الخاصة بالأطفال على وجه الخصوص على غرار مدرسة تعليم الساقاة للأطفال بوهران التي تعد الأولى من نوعها على المستوى الوطني، في تكوين الأطفال الذين تتراوح أعمارهم ما بين 5 سنوات و 17 سنة حول قانون المرور، ونشر بينهم الثقافة المرورية بغية تحضير النشء ليكون في المستقبل سائقا له دراية واسعة بمخاطر الطرقات والطرق السليمة لقيادة المركبة حيث تمكنت من تكوين نحو 1231 طفلا منذ تأسيسها سنة 2012.¹⁵⁸*

¹⁵⁷<http://www.radioalgerie.dz22,2017/04/26> :28

*مقال من إعداد : مروان، ب " مكافحة العنف المروري"

رابعاً: المصالح الأمنية :

1. **الدرك الوطني** : تسعى مصالح الدرك الوطني، التي تغطي تقريبا ما يناهز عن 80 % من طرقاتنا و تسعى إلى جانب عملها الردعي، إلى نشر الثقافة المرورية في أوساط مستعملي الطريق و في هذا الإطار أكد مدير الوحدات المشكلة لقيادة الدرك الوطني خلال عرضه لحصيلة حوادث المرور و نشاطات أمن الطرقات لوحدات الدرك الوطني خلال 2016 أن وحدات الدرك الوطني تدعمت بوسائل عمل جديدة للتقليص من الحوادث المرورية خاصة عبر الطرق و النقاط التي تعرف حركة مرورية كبيرة و بخصوص تعزيز مجال التوعية و التحسيس ذكر المسؤول ذاته أنه تم في 2016 تسجيل أزيد من 160 ألف نشاط تحسيبي ووقائي في مجال السلامة المرورية مشيرا إلى إطلاق مشروع " الدركي الرقمي " المزود بوسائل تكنولوجية حديثة لتقديم خدمة نوعية و متميزة في الميدان تتماشى مع متطلبات العصر في مجال الوقاية المرورية ¹⁵⁹ كما وضعت مصالح الدرك الوطني الرقم الأخضر 1055. تحت تصرف المواطنين للتبليغ عن كل ما هو مخالف للقانون.

2. مصالح الأمن الوطني :

- إلى جانب العمل الردعي ، تسعى مصالح الشرطة جاهدة في المساهمة في الحد من هذه الظاهرة الخطيرة من خلال العديد من الحملات تحسيسية التوعوية المستمرة و النوعية التي كان لها الأثر الكبير في تقليص عدد حوادث المرور، بتأطير مجموعة من الأنشطة وفق برنامج مسطر ، كما تواصلت ذات المصالح عمليات المراقبة التي تتم من قبل مختلف الوحدات الميدانية المنتشرة انتشارا مدروسا ، حيث يتم كل سنة إلقاء أزيد من 2200 درس تحسيبي لفائدة التلاميذ و أكثر من 2000 نشاط توعوي بحظائر التربية المرورية ، فقط على مستوى المناطق الحضرية بولايات الوسط ¹⁶⁰

و بمناسبة اليوم الوطني للوقاية من حوادث المرور الذي يصادف الـ 26 من ديسمبر من كل سنة إحتضن المنتدى الأمن الوطني في طبعته الـ 98 بالمدرسة العليا للشرطة شاطونوف ، ندوة إعلامية حول دور مصالح الأمن الوطني و الجتمع المدني في وعية المجتمع من ظاهرة حوادث المرور نشاطها عميد الشرطة رابح زاوي من مديرية الأمن العمومي ، و طبول نور الدين من المركز الوطني للوقاية و الأمن

* (الموقع تضمن تصريح لمحمد غوث رئيس الجمعية الولائية لتعليم السياقة للأطفال بوهران)

¹⁵⁹http://www.algpress.com 03/12/2016 a 13: 00 M

¹⁶⁰مجلة الشرطة العدد 130 لـ شهر مارس سنة 2016 ص 112

عبر الطرق و تقيان علي رئيس الجمعية الوطنية للسلامة المرورية .تم خلالها عرض حصيلة الحوادث المرورية و لسنة 2015 و التي كانت ثقيلة بكل المقاسات حيث خلفت 4500 قتيلا في 30389 حادث مروري¹⁶¹

نظمت المديرية العامة للأمن الوطني بولاية بالمسيلة فعاليات الأيام الإعلامية في طبعتها لـ 69 حول تحت شعار الشرطة الجوارية عمل و غاية في الفترة الممتدة من 13 إلى غاية 16 مارس 2017 و التي أشرف على إفتتاحها مدير الوسائل التقنية بحضور السلطات المحلية و العسكرية ، تخللتها إلقاء محاضرات توعوية و تحسيسية للرفع من الوعي الأمني و المروري¹⁶²

. كما وضعت تحت تصرف المواطنين الرقم الأخضر 1548 و رقم النجدة 17 للتبليغ عن معلومات تخص مختلف الجرائم المرتكبة بما في ذلك الجرائم المرورية .

حيث سجلت المديرية العامة للأمن الوطني, انخفاضا في عدد القتلى قدر بـ 08.14% خلال الثلاثي الأول من السنة الجارية مقارنة بنفس الفترة من سنة 2016, حسب ما أفاد به الأريعاء بيان للمديرية.

أنه في دراسة مقارنة بين المعطيات المسجلة خلال الثلاثين ،لوحظ انخفاض في عدد حوادث المرور قدر بـ 04.98% ,وكذا في عدد الجرحى بنسبة 03.71% ,وذلك بفضل الحملات التحسيسية التي نظمتها المديرية العامة للأمن الوطني على مستوى 48 ولاية.

وفي هذا الشأن، "سجل "تراجع محسوس" في حوادث المرور خلال الثلاثي الأول لسنة 2017 مقارنة بنفس الفترة من سنة الماضية، حيث تم إحصاء 3607 حادث مرور جسماني على مستوى المناطق الحضرية، أفضي إلى وفاة 158 شخص وجرح 4235 آخر.

بالمقابل أحصت المديرية العامة للأمن الوطني خلال الثلاثي الأول لسنة 2015 : (3796) حادث مروري خلف 172 قتيل و 4398 جريح¹⁶³.

161 مجلة الشرطة العدد 129 لشهر ديسمبر سنة 2015 ص 156

162 مجلة الشرطة العدد 135 لشهر مارس 2017

وفيما يتعلق بأسباب هذه الحوادث فإن مصالحي الضبط المروري، أكدت أن العنصر البشري يعتبر المتسبب الأول في هذه الحوادث وذلك نتيجة لعدم التقيد بالأنظمة واللوائح المرورية ومعايير السلامة المرورية.

مختلف هذه المصالح قامت بتنشيط العديد من الملتقيات و الندوات و الأيام الدراسية نوره في مجملها كآتي :

. الملتقى الدولي الأول حول " دراسات و ممارسات في علم نفس المرور نحو إستخدام أفضل للطريق " psychologie de l'usager de la route يومي 28/27 أبريل 2016 بجامعة باتنة شارك فيه عدد من الدول العربية على غرار مصر، دبي...بالإضافة إلى 20 ولاية¹⁶⁴.

- الملتقى الوطني حول الرقابة المرورية في الجزائر الذي جرت وقائعه يومي 02 و 03 نوفمبر 2016 بكلية الحقوق و العلوم السياسية . قسم العلوم القانونية و الإدارية . مجمع هيليو بوليس - جامعة 8 ماي 1945 قالمة وقد ضم الملتقى برنامجا ثريا شارك فيه عدة شخصيات من رجال القانون ، الدرك الوطني و الأمن الوطني و قد لقي إستحسانا كبيرا في وسط الحاضرين .

- الأيام الدراسية لسنة 2016 بداية باليوم الدراسي يوم 08 ماي 2016 التي نظمه المركز الوطني للوقاية و الأمن تنظيمه للعديد من الملتقيات و التظاهرات و نشطه الأستاذ بوبكر فارس مخبر القيادة و النقل . جامعة باتنة و بالمناسبة تم عقد إتفاقية بحث علمي بين المركز و المخبر و بتاريخ 31 من نفس الشهر تم تنظيم ملتقى حول السلامة المروري شارك فيه العديد من المؤسسات و الجمعيات المعنية بالشأن المروري و ما ميز الملتقى أن مختلف الوثائق و المداخلات سوف تستغل من قبل اللجنة الوطنية لأمن الطرقات التي سيتم إنشائها لاحقا.

¹⁶⁴الملتقى الأول حول " دراسات و ممارسات في علم نفس المرور نحو إستخدام أفضل للطريق " يومي 28/27 أبريل 2016 بكلية العلوم الإنسانية و الإجتماعية بكلية العلوم الإنسانية و الإجتماعية، قسم علم النفس و علوم التربية و الأروطونيا بجامعة الحاج لخضر بباتنة، الملتقى جرى تحت إشراف الأستاذ د: رحال غربي محمد الهادي مدير مخبر سيكولوجية مستعملي الطريق،

- بتاريخ 06 جوان 2016 إطلاق الحملة الوطنية للسلامة المرورية بمناسبة شهر رمضان المعظم أيضا شارك فيه العديد من الفاعلين حيث تم توزيع مطويات و تعليق لوحات إخبارية بالتعاون مع مؤسسة نفضال شملت الحملة ولايتي بومرداس و عين الدفلى.

- حملتان تحسيسيتان الأولى بتاريخ 03 أوت 2016 بمناسبة التنقلات أثناء الرحلات الصيفية ، و الثانية بتاريخ 19 سبتمبر من نفس السنة بمناسبة الدخول المدرسي خاصة و أنه تم تسجيل خلال الموسم الدراسي 2016/2015 ، 273 حالة وفاة و جرح 4698 في وسط التلاميذ الذين تتراوح أعمارهم بين 5 و 14 سنة هذه الحملة شملت العديد من المدارس عبر القطر الوطني و قد تخلل ذلك عدة مداخلات لمسؤولين و رؤساء جمعيات عبر مختلف وسائل الإعلام المرئية و المسموعة.

- بتاريخ 20 نوفمبر 2016 نظم المركز ملتقى حول تكنولوجيا الإعلام و الإتصال في خدمة السلامة المرورية حيث تم مناقشة كل التطورات التكنولوجية لإستخدامها في إنجاز وثائق المركبات على غرار الرخصة البيومترية بطاقة الترخيم الإلكترونية ، نظام الإعلام الخاص بالمديرية العامة للأمن الوطني حول السلامة المرورية ...

- نشط الملتقى خبراء مختصين في الشأن المروري عارضين في ذلك التجارب الأوروبية في مجال نظام المراقبة المرورية ومنها التجريبتين الإسبانية و النمساوية .

- آخر ملتقى لسنة 2016 دام يومين 08 و 09 ديسمبر 2016 حول (إضطرابات النوم و مشاكل الصحة العامة و تأثيرها على الأمن المروري)

- أما آخر حملة تحسيسية وطنية لسنة 2016 كانت بتاريخ 28 ديسمبر بمناسبة الموسم الشتوي تحت شعار (إضطراب جوي.. يعني سياقة حذرة) شارك في هذه الحملة على جانب الشركاء (شرطة ، درك جمعيات ، مديرية النقل ، مديرية الصحة ، الإذاعة الوطنية) شريحة كبيرة من المواطنين .

- كما أنه في إطار العمليات التوعوية حول مخاطر الطريق قام أمن ولاية قالمة بالتنسيق مع جمعية السلامة المرورية بقالمة، بإطلاق حملات توعوية وتحسيسية بمناسبة اليوم العالمي لضحايا حوادث المرور المصادف لـ 20 من شهر نوفمبر من كل سنة، من خلال وضع برنامج عمل يهدف الى التوعوية من مخاطر حوادث المرور، لفائدة مستعملي الطريق، اين تم توزيع قصاصات ومطويات حول احترام قانون المرور، من قبل إطارات تابعة لمصالحي رفقة أعضاء الجمعية، لاسيما على مستوى الحواجز

الأمنية الثابتة بالطريقين الوطنيين رقمي 80 و 21 ، ومختلف نقاط مراقبة حركة المرور بوسط المدينة، هذا من جهة، ومن جهة أخرى تم إلقاء دروس توعوية وتحسيسية بالمناسبة لفائدة تلاميذ: 05 مؤسسات تربوية بمدينة قالمة. ناهيك عن التنقلات المستمرة لإطارات من أمن ولاية قالمة إلى مختلف المدارس المنتشرة عبر إقليم ولاية قالمة بهدف زرع الثقافة المرورية في نفوس المتدرسين باعتبارها شريحة هامة في المجتمع معنية بدرجة كبيرة في مجال السلامة المرورية .

كما قامت الجهة نفسها بحملتين توعويتين تحسيسيتين حول محاربة ظاهرة حوادث المرور، بتاريخ: 10/11/2017 من خلال القيام بتوزيع ملصقات اشهارية، قصاصات ومطويات حول احترام قانون المرور لفائدة تلاميذ الطور الابتدائي بالمدرسة، من قبل إطارات مختصة، مع تقديم درسين "02" حول الموضوع تخلله جملة من النصائح والإرشادات حول ضرورة احترام قانون المرور، كما تم توزيع مطويات خاصة بالرقم الأخضر المستحدث 104 للتبليغ عن إختطاف أو اختفاء الأطفال.

في إطار الحملات التحسيسية التوعوية ، بث الفضاء الإذاعي للأمن الوطني، يوم الخميس 11 ماي 2017، من 16 سا إلى غاية 17 سا، حصة "لأمنكم" التي تعنى بالتحسيس حول السلامة المرورية وذلك عبر أمواج القناة الإذاعية الأولى. الحصة ينشطها إطارات من الأمن الوطني للرد على انشغالات المستمعين في مجال السلامة المرورية¹⁶⁵.

في السياق ذاته و في منتصف شهر ماي من السنة الجارية نظم أمن ولاية الطارف حملة تحسيسية توعوية حول السلامة المرورية تحت شعار "المرور السليم للطريق و إستعمال ممر الراجلين و كذا السير على الأرصفة" لفائدة المواطنين من مختلف الشرائح بمشاركة براعم من الفوج الكشفي الشادلي بن جديد بالطارف .

هذه فقط بعض النماذج لمختلف العمليات التحسيسية التي يصعب إحصائها بإعتبار 48 ولاية معنية بالشأن المروري فالمسألة إذن مهمة الجميع .

¹⁶⁵<http://www.dgsn.dz> 15/05/2017 27:23

الفرع الثاني :الأجهزة المستحدثة بموجب القانون 05-17 :

1.مجلس تشاوري ما بين القطاعات يوضع لدى الوزير الأول ، يكلف بتحديد السياسة الإستراتيجية الوطنية للوقاية و الأمن في الطريق و التنسيق المؤسسي بين كافة الفاعلين المعنيين (المادة 05 من هذا القانون التي أدرجت ضمن القانون 01-14 المادة 63 مكرر) تحدد طبيعة هذا المجلس و مهامه و عمله و تنظيمه عن طريق التنظيم.

2.إنشاء مندوبية وطنية للأمن في الطريق بموجب المادة 05 من القانون 05-17 أدرجت ضمن القانون 01-14 المادة 63 مكرر1: تنشأ مندوبية وطنية للأمن في الطريق، تابعة للوزارة المكلفة بالداخلية و تكلف بتنفيذ السياسة الوطنية للوقاية والأمن في الطرق من الناحية العملية حيث تحدد طبيعة هذه المندوبية و مهامها و عملها و تنظيمها عن طريق التنظيم.

هذه المندوبية تركز كل أعمالها على الوقاية ومكافحة حوادث المرور وتطوير هياكل وسياسات التكوين الحالية، وهي المكلفة بتسييرالبطاقية الوطنية لنظام الرخصة بالتنقيط،ط (المادة 62 من القانون 01-14)¹⁶⁶

. إضافة إلى وضع المركز الوطني للوقاية والأمن في الطرق تحت وصاية الوزارة المكلفة بالداخلية بدلا عن وزارة النقل ، بموجب المادة 06 من القانون 05-17 التي عدلت و تمت المادة 64 من القانون 01-14،هذا من أجل المتابعة الفعالة ميدانيا بموجب الصلاحيات المخولة لوزارة الداخلية في حفظ الأمن و المحافظة على النظام العام وكذا إضفاء أكثر صرامة في تطبيق العقوبات .

¹⁶⁶تضمنتها المادة 03 من القانون 05-17 المعدلة لأحكام الفصل الرابع ، القسم الأول و الثاني

المبحث الثاني : الوسائل الردعية للحد من الجرائم المرورية :

كما سبق و أن تطرقنا في المبحث الأول من هذا الفصل إلى الوسائل الوقائية الإستباقية التي إن تم تطبيقها ميدانيا و بشكل فعلي فسوف يترتب عنها لا محال الأثر المرجو تحقيقه وهو الحد من الجرائم المرورية ، و بالمقابل ، هناك آليات أخرى تخص الجانب العلاجي لهذا الداء الخطير الذي يفتك بالمجتمع و يستنزفه يوما بعد يوم في أهم مقوماته وهو عنصر الحياة ناهيك عن ما يخلفه من أثار على جوانب أخرى الإقتصادية و الإجتماعية للدولة ككل و عليه سنعرض في هذا المبحث أهم الوسائل الردعية و المتمثلة أساسا في الجانب العقابي ، على الخروقات المرورية و مهما كانت درجتها أو وصفها مخالفة أو جنحة وذلك من خلال التشريع المروري سيما ما جاء به التعديل الأخير لقانون المرور (القانون 05-17 المعدل و المتمم للقانون 01-14) في جانبه الردعي حيث ارتأينا إلى تقسم هذا الفصل إلى مبحثين سنتناول في المبحث الأول مختلف الجنح و المخالفات أما المبحث الثاني فسوف نخصه للجهات المعنية بالتطبيق الصارم للقوانين المرورية.

المطلب الأول : المخالفات و الجنح المرورية و الجزاءات المترتبة عنها

الفرع الأول :المخالفات المرورية

صنف قانون المرور المخالفات للقواعد الخاصة بحركة المرور إلى أربع أصناف¹⁶⁷

أ. مخالفات من الدرجة الأولى :

السند القانوني : المادة 1/66 و 93 من ق.01-14 معدل و متمم بالأمر 03-09

المرسوم التنفيذي 381-04

العقوباتالجزائية : غرامة مالية مقدارها: 2000دج - 2500 دج

الإجراءات المتخذة :

- يحتفظ برخصة السياقة لمدة لا تتجاوز 10 أيام مع عدم المساس بالقدرة على السياقة من طرف الأعوان المؤهلين مقابل وثيقة وترد فور تقديم وصل تسديد الغرامة.

¹⁶⁷ المادة 4/66 من الأمر 03-09 ، المرجع السابق ص 07

- في حالة عدم تسديد الغرامة بحددها الأدنى، يحزر العون محضر التماس لجنة التعليق المختصة بتعليق رخصة السياقة و ترسل رخصة السياقة إلى اللجنة.

- الأمر يتعلق بمخالفة الأحكام المتعلقة بما يلي:

1. الإنارة والإشارة وكبح الدراجات.
2. في تقديم وثائق المركبة (رخصة السياقة، شهادة مهنية لقيادة المركبة
3. استخدام آلة أو جهاز مركبة غير مطابق.
- 4.الراجلين للقواعد التي تنظم سيرهم لا سيما في الممرات المحمية.

في القانون 17-05 المعدل و المتمم للقانون 01-14

السند القانوني : المادة 66/أ.1 و 93 من ق.01-14 معدل و متمم بالقانون 17-05 في المادة 06 منه المعدلة لأحكام المادتين 64 و 66 في إنتظار صدور مرسوم تنفيذي.

العقوبات الجزائية : غرامة مالية مقدارها: غرامة مالية مقدارها: 2000دج

العقوبات الإدارية: سحب نقطة واحدة (بإستثناء المخالفات 1 و 5 و 7) من المادة 66 من القانون

لقد اضيفت للمادة 66 المذكورة أعلاه :

. مخالفة الأحكام المتعلقة بالإنارة والإشارة وكبح الدراجات المتحركة و الدرجات النارية.

. مخالفة الأحكام المتعلقة بالخلل في أجهزة الإنارة و إشارة السيارات

. مخالفة الأحكام المتعلقة بوضع حزام الأمن من قبل راكبي المركبات ذات محرك.

ب. مخالفات من الدرجة الثانية :

السند القانوني : المادة 66/ب.1 و 93 من ق.01-14 معدل و متمم بالأمر 09-03

المرسوم التنفيذي 04-381

العقوبات الجزائية : غرامة مالية مقدارها: 2000دج - 3000 دج

الإجراءات الإدارية : يحتفظ برخصة السياقة لمدة لا تتجاوز 10 أيام مع عدم المساس بالقدرة على السياقة من طرف الأعوان المؤهلين مقابل وثيقة وترد فور تقديم وصل تسديد الغرامة.

- في حالة عدم تسديد الغرامة بعدها الأدنى، يحزر العون محضر التماس لجنة التعليق المختصة بتعليق رخصة السياقة و ترسل رخصة السياقة إلى اللجنة.

مخالفة الأحكام المتعلقة بما يلي:

1. بسرعة المركبات بدون محرك، بمقطورة أو بدون مقطورة أو نصف مقطورة
2. استعمال أجهزة التنبيه الصوتي
3. الالتزام بتشغيل ضوء أو أضواء المركبات المجرورة بواسطة الحيوانات:
4. المرور في أوساط الطرق أو المسالك أو الدروب أو الأرصفة أو حواف الطرق المخصصة لمرور مركبات النقل الجماعي و غيرها من المركبات المرخص لها و لمرور الراجلين
5. التخفيض غير العادي للسرعة بدون أسباب حتمية من شأنه تقليص سيولة حركة المرور
6. لوحات التسجيل و التجهيزات و إشارات النقل الاستثنائي و كذا مؤشرات السرعة.
7. مخالفة الأحكام المتعلقة بوضع الإشارة الملائمة من قبل كل سائق صاحب رخصة سياقة إختبارية
8. مخالفة الأحكام المتعلقة بالسير على الخط المتواصل

في القانون 05-17

السند القانوني : المادة 66/ب1 من ق.01-14 معدل و متمم بالقانون 05-17 في المادة 06 منه المعدلة لأحكام المادتين 64 و 66 في إنتظار صدور مرسوم تنفيذي

العقوبات الجزائية : غرامة مالية مقدارها: 2500 دج

الإجراءات و العقوبات الإدارية : سحب نقطتين من الرصيد¹⁶⁸

لقد أضيفت للمادة 66 ب المذكورة أعلاه :

¹⁶⁸ نص المادة 62 مكرر من القانون 05-17 المعدل و المتمم للقانون 01-14 للفصل الرابع ، القسم الثاني بنص المادة 03 كما يلي " عندما يرتكب السائق إحدى المخالفات لحركة المرور المذكورة في الفصل السادس من هذا القانون يتم سحب النقاط حسب الجدول

. مخالفة الأحكام المتعلقة بـ :

. الوقوف أو التوقف التعسفي المعيق لحركة المرور.¹⁶⁹

- مرور مركبة ذات محرك أو مقطورة في المسالك المفتوحة لحركة المرور دون أن تكون هذه المركبة مزودة بلوحتي التسجيل¹⁷⁰

. عدم التصريح بنقل ملكية المركبة أو عدم التصريح بتغيير إقامة مالك المركبة.¹⁷¹

. تجاوز السرعة القانونية المرخص بها بنسبة لا تفوق 10 % و التي قامت التجهيزات المعتمدة بمعاينتها للمركبات ذات محرك بمقطورة ، أو دون مقطورة ، أو نصف مقطورة في بعض مقاطع الطرق ، و لكل صنف من أصناف المركبات

ج.مخالفات من الدرجة الثالثة :

. **السند القانوني :** المادة 66/ج من ق.01-14 معدل و متمم بالأمر 09-03 .

. المرسوم التنفيذي 04-381 .

العقوبات الجزائية : غرامة مالية مقدارها: 2000 دج - 4000 دج

الإجراءات الإدارية المتخذة: من المخالفة 11 إلى 22 : الاحتفاظ برخصة السياقة فورا لمدة لا تتجاوز 10 أيام مع القدرة على السياقة خلال نفس المدة.

مخالفة الأحكام المتعلقة بـ :

1. الحد من سرعة المركبات ذات محرك بمقطورة أو بدونها أو نصف مقطورة، في بعض مقاطع الطرق و لكل صنف من أصناف المركبات.

¹⁶⁹كانت مصنفة ضمن الدرجة الثالثة في القانون 01-14 المعدل والمتمم بالأمر 09-03 في المادة 66/ج ف 14 .

¹⁷⁰كانت مصنفة ضمن الدرجة الثالثة في القانون 01-14 المعدل والمتمم بالأمر 09-03 في المادة 66/ج ف 17 .

¹⁷¹كانت مصنفة ضمن الدرجة الثالثة في القانون 01-14 المعدل و المتمم بالأمر 09-03 في المادة 66/ج ف 21.

2. منع المرور أو تقييده في بعض خطوط السير بالنسبة لبعض أصناف المركبات أو بالنسبة للمركبات التي تقوم ببعض أنواع النقل.
3. حالات الإلزام أو المنع التي تتعلق بعبور السكك الحديدية.
4. حزام الأمان.
5. الارتداء الإجباري للخوذة بالنسبة لسائقي الدراجات النارية و الدراجات المتحركة وراكبيها.
6. المرور أو التوقف أو الوقوف بدون ضرورة حتمية على الشريط الاستعجالي للطريق السيارة أو الطريق السريع.
7. استعمال أجهزة الإنارة و إشارة المركبات المتحركة الذاتية.
8. الاستعمال اليدوي للهاتف النقال أو التصنت بكلتا الأذنين بوضع خوذة التصنت الإذاعي و السمعي أثناء السياقة.
9. تجاوز السرعة المنصوص عليها بالنسبة لسنف السائقين الحائزين على رخصة سياقة اختبارية.
10. أولوية مرور الراجلين على مستوى الممرات المحمية.
11. التوقف أو الوقوف الخطيرين.
12. المسافة القانونية بين المركبات أثناء سيرها.
13. منع نقل الأطفال الذين تقل أعمارهم عن 10 سنوات في الأماكن الأمامية للمركبات.
14. الوقوف أو التوقف التعسفي المعيق لحركة المرور.
15. احترام قواعد السياقة السليمة.
16. الأضرار الملحقة بالمسالك العمومية و ملحقاتها.
17. مرور مركبة ذات محرك أو مقطورة في المسالك المفتوحة لحركة المرور دون أن تكون هذه المركبة مزودة بلوحتي التسجيل.
18. تصاعد الأدخنة و الغازات السامة و صدور الضجيج عند تجاوز المستويات المحددة.
19. المركبات غير المزودة بالتجهيزات التي تسمح للسائق بأن يكون له مجال رؤية كافية.
20. وضع شريط بلاستيكي أو أية مادة معتمدة أخرى على زجاج المركبة.
21. عدم التصريح بنقل الملكية للمركبة أو عدم التصريح بتغيير إقامة مالك المركبة.
22. عدم التصريح بالتغيرات التي أجريت على المركبة.

في القانون 17-05 المعدل و المتمم للقانون 01-14

السند القانوني: المادة 66 / ج من ق 01-14 معدل و متمم بالقانون 17-05 في المادة 06 منه المعدلة لأحكام المادتين 64 و 66 في إنتظار صدور مرسوم تنفيذي.

العقوبات الجزائية : غرامة مالية مقدارها: 3000 دج

الإجراءات و العقوبات الإدارية :

سحب أربع (4) نقاط من الرصيد
لقد أضيفت للمادة 66/ ب المذكورة أعلاه :
مخالفة الأحكام الأحكام المتعلقة ب:

- تجاوز السرعة القانونية المرخص بها بنسبة تفوق 10 % و تقل عن 20 % التي قامت التجهيزات المعتمدة بمعاينتها للمركبات ذات محرك بمقطورة ، أو دون مقطورة، أو نصف مقطورة في بعض مقاطع الطرق، ولكل صنف من أصناف المركبات.

.إلتزام حامي رخص السياقة في الفترة الإختبارية للتكوين على نفقتهم

.الأطر المطاطية للمركبات ذات محرك غير مطابقة للمعايير المقبولة و شكلها و حالتها¹⁷²

.إلزامية المراقبة التقنية الدورية للمركبات¹⁷³

ملاحظة: تم رفع المخالفات 24 18 9 8 من الدرجة الثالثة من القانون 01-14 المعدل و التتم بالأمر

03-09 و إدراجها ضمن مخالفات الدرجة الرابعة في القانون 17-05 المعدل و المتمم للقانون 01-14

د.مخالفات من الدرجة الرابعة :

السند القانوني : المادة 66/د من ق.01-14 معدل و متمم بالأمر 03-09

المرسوم التنفيذي 381-04

العقوبات الجزائية : غرامة مالية مقدارها: 4000 دج - 6000 دج

¹⁷² هذه المخالفة كانت ضمن مخلفات الدرجة الرابعة في القانون 01-14 المعدل و المتمم بالقانون 03-09 في

المادة 66/د11

هذه المخالفة كان وصفها جنحة في القانون 01-14 المعدل و المتمم بالقانون 03-09 في المادة 83¹⁷³

الإجراءات الإدارية المتخذة: من المخالفة 01 إلى 17 الاحتفاظ برخصة السياقة دون القدرة على السياقة بعد أجل 48 ساعة مقابل تسليم وصل سحب.

مخالفة الأحكام المتعلقة بـ :

1. اتجاه المرور المفروض.
2. تقاطع الطرقات و أولوية المرور.
3. التقاطع و التجاوز.
4. إشارات الأمر بالتوقف التام.
5. المناورات الممنوعة في الطرق السيارة و الطرق السريعة.
6. زيادة السرعة من طرف سائق المركبة أثناء محاولة تجاوزه من طرف سائق آخر.
7. سير مركبة من دون إنارة أو إشارة أو وقوفها في وسط الطريق ليلا أو أثناء انتشار الضباب في مكان خال من الإنارة العمومية.
8. منع المرور على المسلك يقع مباشرة على يسار طريق يتضمن ثلاثة مسالك أو أكثر ذات اتجاه واحد للمرور بالنسبة لمركبات نقل الأشخاص أو البضائع التي يتجاوز طولها سبعة (07) أمتار، أو ذات حمولة تفوق طنين (02 طن).
9. الوقوف أو التوقف على أجزاء من الطريق التي تعبر سطحها سكة حديدية أو سير مركبات غير مرخص لها بذلك على الخطوط الحديدية.
10. عبور بعض مقاطع الطرق الممنوعة للسير أو بعض الجسور ذات الحمولة المحددة.
11. وزن المركبات و طبيعة الأطر المطاطية للمركبات ذات المحرك.
12. مكابح المركبات ذات محركو ربط المقطورات و نصف المقطورات.
13. الحمولة القصوى لكل محور.
14. تركيب جهاز تسجيل السرعة بالمقيت و خصوصياته و تشغيله و صيانتته.
15. التغيير الهام للاتجاه دون تأكد السائق من أن المناورة لا تشكل خطرا على مستعملي الطريق الآخرين دون تنبيههم برغبته في تغيير الاتجاه.
16. اجتياز الخط المتواصل.
17. الأجهزة السمعية البصرية في مقدمة المركبة أثناء السياقة.

18. المكوث على الشريط الوسطى الذي يفصل أوساط الطرق في الطريق السيار و الطريق السريع.
19. عدم مطابقة القواعد الخاصة بتنظيم السباقات على المسالك العمومية.
20. حجم المركبات و تركيب أجهزة إنارة و إشارة المركبات.
21. قيادة مركبة دون إجراء الفحص الطبي الدوري.
22. تعليم سياقة المركبات ذات المحرك بمقابل أو بدون مقابل.

في القانون 17-05 المعدل و المتمم للقانون 01-14

السند القانوني : المادة 66 / ج من ق 01-14 معدل و متمم بالقانون 17-05 في المادة 06 منه المعدلة لأحكام المادتين 64 و 66 في إنتظار صدور مرسوم تنفيذي.

العقوبات الجزائية : غرامة مالية مقدارها: 5000 دج

الإجراءات و العقوبات الإدارية : سحب ست (06) نقاط من الرصيد

لقد أضيفت للمادة 66/ د المذكورة أعلاه :

الأحكام المتعلقة ب:

. عدم إحترام مدة السياقة و مدة الراحة من قبل سائقي مركبات نقل البضائع التي يفوق وزنها الإجمالي المرخص به مع الحمولة أو وزنها الإجمالي السائر المرخص به 3.500 دج كلغ و مركبات نقل الأشخاص التي تشتمل على أكثر من تسعة (9) مقاعد بما في ذلك مقعد السائق.

. تجاوز حد السرعة القانونية المرخص بها بنسبة تفوق 20% و تقل عن 30% و التي قامت التجهيزات المعتمدة بمعاينتها للمركبات ذات محرك بمقطورة ، أو دون مقطورة ، أو نصف مقطورة في بعض مقاطع الطرق ، و لكل صنف من أصناف المركبات .

. ملاحظة: تم رفع المخالفات 23.24.25.26.27.28.29. من الدرجة الرابع من القانون 01-14 المعدل و التتم بالأمر 03-09 و إدراجها ضمن مخالفات الدرجة الثالثة في القانون 17-05 المعدل و المتمم للقانون 01-14 .

الفرع الثاني : الجرح المرورية :

وهي الأكثر شدة من حيث العقاب و حتى الإجراءات من المخالفات نوردها كما جاءت في قانون المرور 04-01 و القانون المعدل له 05-17 كما يلي :

السند القانوني : المواد من 67 إلى 91 من ق.01-14 معدل و متمم بالأمر 03-09

* قانون العقوبات الجزائري¹⁷⁴ المواد : 288 و 289 و 290

* المرسوم التنفيذي 381-04

العقوبات الجزائية: الحبس ومدته تختلف بإخلاف نوع الجرح و خطورتها أذناها شهران (2) و أقصاها (10) سنوات بحسب إضافة إلى غرامات مالية : يتراوح بين 10.000 دج إلى 1000.000 دج . حسب درجة الخطورة.

الإجراءات الإدارية المتخذة: سحب ، تعليق أو إلغاء لرخصة السياقة¹⁷⁵

إجراء السحب لرخصة السياقة من إختصاص لجنة مختصة تعرف بلجنة العقوبات الإدارية المشكلة بموجب المرسوم التنفيذي 03-261¹⁷⁶

1. ارتكاب حادث مرور أدى إلى جروح تسبب فيه السائق بخطأ منه أو تهاون أو تغافل أو عدم امتثال لقواعد حركة المرور .
2. جنحة الفرار .
3. سياقة مركبة أو مرافقة متدرب في إطار التمهين بدون مقابل أو مقابل، وهو في حالة سكر .

¹⁷⁴ الأمر 66-156 مؤرخ في 08 جوان 1966 ، جريدة رسمية عدد 49 ، بتاريخ 11 جوان 1966 ص 731 المتضمن قانون العقوبات الجزائري المعدل و المتمم

¹⁷⁵ إجراء الإلغاء أو التعليق لرخصة السياقة قد يكون إداري أو بأمر قضائي

المرسوم التنفيذي 03-26 المؤرخ في 23 يوليو 2003 يتضمن تشكيلة المجلس الوطني للنقل البري و اللجنة التقنية الوزارية المشتركة لنقل المواد الخطرة و اللجنة الولائية للعقوبات الإدارية و صلاحيتها و سيرها ، الجريدة الرسمية عدد 46 بتاريخ 30 يوليو سنة 2003

¹⁷⁶ المرسوم التنفيذي 03-26 المؤرخ في 23 يوليو 2003 يتضمن تشكيلة المجلس الوطني للنقل البري و اللجنة التقنية الوزارية المشتركة لنقل المواد الخطرة و اللجنة الولائية للعقوبات الإدارية و صلاحيتها و سيرها ، الجريدة الرسمية عدد 46 بتاريخ 30 يوليو سنة 2003

4. سيطرة مركبة تحت تأثير مواد أو أعشاب تدخل ضمن أصناف المخدرات
5. رفض الخضوع للفحوص الطبية و الإستشفائية والبيولوجية من طرف السائق أو المرافق لسائق متدرب.
6. عدم الامتثال لإنذار التوقف الصادر عن الأعوان المؤهلين، أو رفض الخضوع للتحقيقات المتعلقة بالمركبة أو بالشخص.
7. استعمال لوحة ترقيم مزورة أو كتابة لا تتطابق مع المركبة.
8. سيطرة مركبة دون الحصول على الرخصة المقررة لصنف المركبة المعنية
9. وضع مهمل على مسلك مفتوح لحركة المرور بدون ترخيص
10. نقل الحاويات على متن مركبات غير مجهزة بنظام ترسيخ قطع الزاوية مصادق عليه من طرف المصالح المعنية.
11. تثبيت الحاويات بواسطة أسلاك أو أحزمة أو أية وسائل أخرى.
12. عدم تسليم البطاقة الرمادية في غضون (03) أشهر لمصالح ولاية تسجيل المركبة بعد سحبها النهائي من السير.
13. ارتكاب سائق لجريمة الجرح الخطأ وهو في حالة سكر أو تحت تأثير مواد أو أعشاب تدخل ضمن أصناف المخدرات.
14. ارتكاب سائق مركبة الوزن الثقيل أو النقل الجماعي أو نقل المواد الخطيرة لحادث مرور أدى إلى جروح، وهو في حالة سكر أو تحت تأثير مواد أو أعشاب تدخل ضمن أصناف المخدرات.
15. ارتكاب سائق مركبة الوزن الثقيل أو النقل الجماعي أو نقل المواد الخطيرة لحادث مرور

أدى إلى جروح نتيجة :

. الإفراط في السرعة

. التجاوز الخطير

. عدم احترام الأولوية

عدم امتثال لإشارات الأمر بالتوقف التام

المناورات الخطيرة.

السير في الاتجاه الممنوع

سير أو توقيف مركبة بدون إنارة أو إشارة في وسط الطريق، ليلاً أو أثناء انتشار الضباب، في مكان خال من الإنارة العمومية.

- استعمال اليدوي للهاتف المحمول أو استعمال خوذة التصنت الإذاعي أثناء السياقة

- تشغيل الأجهزة السمعية البصرية أثناء السياقة.

16. ارتكاب حادث أدى إلى جروح متبوع بجنحة فرار

17. ارتكاب حادث أدى إلى جروح متبوع بجنحة فرار

18. ارتكاب حادث مرور مميت نتيجة خطأ السائق أو تهاون منه أو تغافل أو عدم الإمتثال لقواعد حركة المرور.

19. ارتكاب سائق لجريمة القتل الخطأ وهو في حالة سكر أو تحت تأثير مواد أو أعشاب تدخل ضمن أصناف المخدرات.

20. ارتكاب سائق لحادث مرور مميت، وهو في حالة سكر أو تحت تأثير مواد أو أعشاب تدخل ضمن أصناف المخدرات، بواسطة مركبة تابعة لأصناف الوزن الثقيل أو النقل الجماعي أو نقل المواد الخطيرة.

21. ارتكاب سائق مركبة الوزن الثقيل أو النقل الجماعي أو نقل المواد الخطيرة لحادث مرور مميت، نتيجة لـ:

- الإفراط في السرعة.

- التجاوز الخطير.

- عدم احترام الأولوية.

- عدم امتثال لإشارات الأمر بالتوقف التام.

- المناورات الخطيرة.

- السير في الاتجاه الممنوع.

- سير أو توقيف مركبة بدون إنارة أو إشارة في وسط الطريق، ليلاً أو أثناء انتشار الضباب، في مكان خال من الإنارة العمومية.

- استعمال اليدوي للهاتف المحمول أو استعمال خوذة التصنت الإذاعي أثناء السياقة.

- تشغيل الأجهزة السمعية البصرية أثناء السياقة .

22. ارتكاب حادث مرور مميت متبوع بجنحة فرار

23. كل سائق أو مرافق لسائق متدرب يرفض الخضوع للفحوص الطبية و الإستشفائية والبيولوجية المنصوص عليها في المادة 19
24. رفض الامتثال لإنذار التوقف الصادر عن الأعوان المنصوص عليهم في المادتين (130 و 131) من هذا القانون، أو رفض الخضوع لكل التحقيقات المنصوص عليها في هذا القانون و المتعلقة بالمركبة أو بالشخص.
25. عدم إخضاع المركبة للمراقبة التقنية الدورية
26. حيازة أو استعمال جهاز أو آلة مخصصة للكشف عن الأدوات المستعملة لمعاينة مخالفات قانون المرور أو عرقلة تشغيلها.
27. عدم رد ، البطاقة الرمادية بعد السحب النهائي للمركبة من السير في الاجال المحددة.

في القانون 05-17 المعدل و المتمم للقانون 14-01

السند القانوني :المواد من 07 إلى 13 من هذا القانون + قانون العقوبات الجزائري المواد 288 و 289

العقوبات الجزائية : الغرامات المالية + الحبس

الحبس لسواق مركبات الوزن الثقيل أو نقل المسافرين الذين لا يحترمون تعليمات مدة السياقة ومدة الراحة، عند تسببهم في حادث مرور نجم عنه قتل غير عمدي

-غرامة تجاوز السرعة من 10.000 الى 50.000 دج لكل من تجاوز السرعة القانونية بنسبة 30% فما فوق.

الإجراءات المتخذة :تسحب 10 نقاط في الجرح ماعدا في المواد 78-80-82 و المواد من 84 إلى 90 من الأمر 03-09.

تم تعديل مواد و إضافة أخرى :

1.المادتان 69 و 71 من القانون 14-01 عدلت بإدراج عبارة (.....السير مع حمولة زائدة ...) بموجب المادة و 07 و 09 على التوالي من القانون 05-17

2.أدرجت المادة 69 مكرر بموجب المادة 8 في القانون 05-17 (يعاقب بالحبس من سنة (1) إلى ثلاث (3) سنوات و بغرامة من 50.000 دج إلى 200.000 دج كل سائق مركبة لنقل البضائع التي

يتجاوز وزنها الإجمالي المرخص به 3.500 كلغ أو مركبة نقل الأشخاص التي تشمل على الأكثر من (9) مقاعد بما في ذلك مقعد السائق وذلك عقب عدم إحترام التدابير القانونية المتعلقة بمدة السياقة و مدة الراحة التي تسببت في حادث مرور نجم عنه قتل غير عمدي)

3. أدرجت المادة 71 مكرر بموجب المادة 10 في القانون 05-17

(يعاقب بالحبس من ستة(6) أشهر إلى سنتين (2) و بغرامة من 20.000 دج إلى 50.000 دج كل سائق مركبة لنقل البضائع التي يتجاوز وزنها الإجمالي المرخص به 3.500 كلغ أو مركبة نقل الأشخاص التي تشمل على الأكثر (9) مقاعد بما في ذلك مقعد السائق وذلك عقب عدم إحترام التدابير القانونية المتعلقة بمدة السياقة و مدة الراحة التي تسببت في حادث مرور نجم عنه جنحة الحروح الخطأ).

4. المادة 79 أضيفت لها عبارة (...لايسري مفعول منع طلب الحصول على رخصة السياقة إلا بعد تنفيذ العقوبة)

5.المادة 87 عدلت على النحو التالي (....يعاقب بغرامة من 50.000 دج إلى 150.000 دج كل شخص لا يمثل للقواعد الخاصة بتنظيم السباقات على المسلك العمومي

علاوة على العقوبة المنصوص عليها في المادة 62 مكرر ، يعاقب بغرامة من 50.000 دج إلى 150.000 دج كل شخص يشارك في سباق المركبات ذات محرك غير المرخص لها في المسلك العمومي.

الفرع الثالث : مخالفات و عقوبات النقل البري للأشخاص و البضائع:

القانون 01-13 المتضمن تنظيم النقل البري و توجيهه و الذي جاء لتعديل القانون 88-17 فقد تميز بتشديد العقوبات الجزائية و الادارية و استحداث هيئات جديدة.

*مجلس وطني للنقل البري.

*لجنة العقوبات الادارية في كل ولاية

*لجنة تقنية مشتركة بين الوزارات لنقل المواد الخطيرة.

و تتمثل العقوبات الجزائية و الادارية:

-الوضع الفوري في الحظيرة من (15 الى 45 يوم) المادة (61 الفقرة 05) من اختصاص ضباط الشرطة القضائية ممارسة نشاط نقل الاشخاص و البضائع دون الرخص المطلوبة

-الوضع في الحظيرة من 03 الى 45 يوم) مادة (61 اللجنة الولائية.

بخصوص الغرامات -: من 4000 الى 8000 دج.

• من 8000 الى 80.000 دج المادة (63)

ج-القرار الوزاري المؤرخ في 26/24/1997 الخاص باستغلال خدمة النقل العمومي للمسافرين:

*مخالفات الدرجة الاولى :الوضع في المحشر من 03 الى 15 يوم

*مخالفات الدرجة الثانية : الوضع في المحشر من 16 الى 30 يوم

مخالفات الدرجة الثالثة : الوضع في المحشر لمدة 45 يوم او السحب المؤقت للترخيص الذي يمكن ان يصل الى ثلاثة اشهر.

د-القرار الوزاري المؤرخ في 02/01/2001 المعدل للقرار المؤرخ في 08/08/1993 المنظم للنقل بواسطة سيارات الاجرة.

*المخالفات من الدرجة الاولى : الوضع في المحشر لمدة 08 أيام +السحب المؤقت لدفتر المقاعد

مخالفات من الدرجة الثانية: عقوبتها الوضع في المحشر من 16 الى 30يوم

مخالفات الدرجة الثالثة:الوضع في المحشر لمدة 45 يوما والسحب المؤقت للترخيص الذي يمكن ان يصل الى ثلاثة اشهر.

د-القرار الوزاري المؤرخ في 02/01/2001 المعدل للقرار المؤرخ في 08/08/1993 المنظم للنقل

بواسطة سيارات الاجرة.

*المخالفات من الدرجة الاولى: الوضع في المحشر لمدة 08 أيام +السحب المؤقت لدفتر المقاعد

- *مخالفات من الدرجة الثانية: الوضع في المحشر لمدة 15 يوم + السحب المؤقت لدفتر المقاعد.
- *مخالفات من الدرجة الثالثة: الوضع في المحشر لمدة 30 يوم + السحب المؤقت لدفتر المقاعد.
- *مخالفات من الدرجة الرابعة: السحب النهائي لدفتر المقاعد.

هـ- المرسوم التنفيذي 381-04 المتضمن قواعد حركة المرور عبر الطرق: يعتبر كنص تطبيقي لقانون المرور 14-01 المعدل والمتمم بالقانون 16-04 حيث تضمن 315 مادة في ثلاث فصول.

* أهم ما ورد من جديد في القانون رقم 17-05:

. إلغاء سحب رخصة السياقة، إلا في حالة ارتكاب السائق لجنحة

. كل حامل رخصة سياقة في الفترة الاختبارية أقل من سنتين يخصص له رصيد يقدر ب 12 نقطة - يتم تخفيض النقط في كل مخالفة تتضمن عقوبتها التخفيض، وفي حالة عدم دفع الغرامات أيضا - مراقبة مدى التزام سائقي الوزن الثقيل باحترام مدة السياقة والراحة بواسطة جهاز الميقت بموجب المادة 3 من القانون 17-05 و في القسم الثاني الخاص بنظام الرخصة بالنقاط أضيفت المادة 62 مكرر خاصة بكيفية سحب النقاط نوردها كالآتي:

- بعد نفاذ كل النقاط يتعين على المعني إعادة رخصة السياقة وانتظار أجل 6 أشهر لبداية تكوين جديد للحصول على شهادة جديدة

- تسحب نقطة واحدة لكل مخالفة من الدرجة الأولى

- تسحب نقطتين لكل مخالفة من الدرجة الثانية

- تسحب 4 نقاط لكل مخالفة من الدرجة الثالثة

- تسحب 6 نقاط لكل مخالفة من الدرجة الرابعة

- تسحب 10 نقاط في الجرح ماعدا في المواد 78،80،82 و المواد من 84 إلى 90 من الأمر 03-09.

- الحبس لسواق مركبات الوزن الثقيل أو نقل المسافرين الذين لا يحترمون تعليمات مدة السياقة ومدة

الراحة، عند تسببهم في حادث مرور نجم عنه قتل غير عمدي

- غرامة تجاوز السرعة من 10000 الى 50000 دج لكل من تجاوز السرعة القانونية بنسبة 30% فما فوق.

. أجل دفع الغرامة تقلص إلى 45 يوما بدلا من 70 يوما و في هذه الحالة يرسل المحضر إلى وكيل الجمهورية و يرفع مبلغ الغرامة بعدها الأقصى 3000 دج درجة أولى ، 4000 دج درجة ثانية 6000 دج درجة ثالثة ، 7000 دج درجة رابعة مع السحب الإضافي لنقطتين (م : 13 معدلة و متممة للمادة 93 و 97 و 98 من القانون 01-14).

. تم إلغاء المادتين المذكورتين أدناه من القانون 01-14 بموجب المادة 13 من القانون 05-17 على النحو الآتي :

المادتين 83 و 137 الأولى خاصة بالمعاقبة على قيادة مركبة ذات محرك أومقطورة دون لوحتي التسجيل و الثانية تتعلق بتبليغ المحاضر المحررة من قبل الأعوان المؤهلين مباشرة ودون تأخير على وكيل الجمهورية و ترسل نسخة إلى الوالي عندما يترتب عن هذه المخالفة تعليق لرخصة السياقة

. تلغى أيضا المادة 10 مكرر من القانون 04-16 التي تنص على تحديد السن القانونية لسياقة المركبة المسماة " الوزن الثقيل " بـ 25 سنة

. عدل القانون 05-17 و تم المواد "79 و 87 و 89 من القانون 01-14 بإضافة للمادة 79 عبارة ..لايسري مفعول منع طلب الحصول على رخصة السياقة إلا بعد تنفيذ العقوبة "

أما المادة 87 فقد ألغى عبارة .. أو سباقات الدرجات و الدراجات النارية على المسلك العمومي بدون ترخيص من السلطة المختصة " و أبقى عبارة ..كل شخص يشارك في سباق المركبات ذات محرك.."

أستبدلت السرعة القانونية المرخص بها في المادة 89 بعبارة "تجاوز السرعة القانونية المرخص بها بنسبة 30% فما فوق " ب" .

*التأكيد على اجبارية المراقبة التقنية للسيارات.

تحديد سن السياقة.

تنظيم وضع الممهلات وذلك بقرار من الوالي بعد أن كانت بقرار رئيس المجلس الشعبي البلدي.

*قواعد المتعلقة بالسير .

*السحب النهائي للمركبات من السير .

*خضوع المتحصلين الجدد على رخصة سياقة لفترة تربية.

*تشديد العقوبات وتوسيع مجال سحب رخص السياقة.

* الرفع من قيمة الغرامات المالية ضد السائقين المخالفين بدرجاتها الأربعة، وإلزام سائقي مركبات نقل البضائع "لأكثر من 3500 كغ ومركبات نقل الأشخاص التي بها أزيد من 9 مقاعد، بتزويد مركباتهم بجهاز تسجيل مدة السياقة والسرعة المقطوعة "الكرونوتوكيغراف"

المطلب الثاني : مصالح الدولة المكلفة بتطبيق الإجراءات الردعية

إنتتظيم إدارة المرور في الجزائر لا يختصبه قطاع أو هيئة واحدة، بل تتقاسم و تشتركفي هذه المهام عدّة مؤسسات) وزاراتو هيئات (على المستوى المركزي، و ذات إمتداد على المستوى المحلي، و طبقا لأحكام الفصل السابع من القانون 01-14 بعنوان " الأعوان المؤهلون لمعاينة للمخالفات الخاصة بسلامة المرور في الطرق المواد 130 ، 131 ، 133 ، 134 ، 136 ، 137،

حيث تنص المادة 130 منه على ما يلي" طبقا لأحكام قانون الإجراءات الجزائية¹⁷⁷، تتم معاينة المخالفات المنصوص عليها في هذا القانون و النصوص التنظيمية المتخذة لتطبيقه بموجب محضر يحرر من طرف :

1. ضابط الشرطة القضائية

2. الضباط و ذوي الرتب و أعوان الدرك الوطني

3. محافظي الشرطة و الضباط ذوي الرتب و أعوان الأمن الوطني .

المادة 136 : يكون للمحاضر المحررة تطبيقا لأحكام هذا القانون قوة الثبوت ما لم يثبت العكس .

المادة 137 تبلغ المحاضر مباشرة ودون تأخير إلى وكيل الجمهورية و ترسل نسخة إلى الوالي عندما يحتمل أن يترتب عن المخالفة تعليق رخصة السياقة .¹⁷⁸

و على هذا الأساس تتمثل القطاعات المعنية و صلاحياتها فيما يأتي:

¹⁷⁷ الأمر رقم : 66-155 المؤرخ في 8 يونيو سنة 1966 المتضمن قانون الإجراءات الجزائية المعدل و متمم ج ر عدد 48 بتاريخ 10 يونيو 1966

وفقا للمواد 12، 13 ، 14 منه وكذا المواد 19 (معدلة) بالأمر 95-10 المؤرخ في 25 فيفراير 1995 جر 11 ص 4 ، و المادة 20 (معدلة) بالقانون 85-02 مؤرخ في 26 يناير 1985 جريدة رسمية 5 ص 79،

¹⁷⁸ هذه المادة تم إلغائها بموجب المادة 17 من القانون 17-05 المعدل و المتمم للقانون 01-14

الفرع الأول : مصالح الأمن الوطني :

أسندت مهمة الشأن المروري إلى مصلحة مركزية بالمديرية العامة للأمن الوطني وهي " مديرية الأمن العمومي" ما يتبعها من مصالح ولأئمة على المستوى المحلي بأمن الولايات بدورها يتفرع عنها فرق و فروع على مستوى أمن الدوائر و الأقسام الحضرية .

تلعب مختلف هذه المصالح دورا هاما كشريكا فعلا في الشأن المروري بالنظر إلى المهام المنوطة بها في تحقيق الأمن و السلم و حفظ النظام ، الذي يهدف إلى حماية المواطن من أي خطر يهدد حياته و ممتلكاته، بما في ذلك التهديد الناجم عن الجرائم المرورية و حوادث المرور على وجه الخصوص، وكما اسلفنا الذكر و بالتحديد في المبحث الأول من هذا الفصل فإنه إلى جانب العمل الوقائي التحسيبي الذي تقوم به مصالح الأمن من خلال حملات التوعية سواءا بمبادرة منها أو كشريكا في تظاهرات مثيلة فإنها تمارس أيضا مهامها الردعية كسلطة تنفيذية من خلال التطبيق الصارم لقوانين الجمهورية بما في النصوص القانونية و النظم ذات الصلة بالمرور والنقل.

ومن المعروف أن مصالح الأمن الوطني تنشط في قطاع إختصاص محدد بالمناطق الحضرية التي تعرف مشاكل مرورية بالجملة لا تحص و لا تعد على خلاف المصالح الأخرى ،بحكم عوامل عدة أهمها الكثافة السكانية المتمركزة أغلبها في المدن ، ضيق الشوارع و الطرقات مما يخلق أزمة و إختناق مروري يستدعي التدخل الفوري بفرض الإنضباط على مستعملي الطريق ، ناهيك عن مشكلات التلوث البيئي جراء الدخان و الغازات السامة المتصاعدة من المركبات زد على ذلك الضجيج و تهور السائقين و مخالفتهم لقانون المرور غيرها كل هذه الأمور إستدعت من المصالح الشرطة تسخير كل الإمكانيات البشرية و المادية و القيام بجملة من الإجراءات متمثلة فيما يلي :

1. نصب الحواجز المرورية و نقاط التفتيش الثابتة و المتنقلة عبر مختلف الطرقات ومراقبة وثائق السيارة و المركبة رفع المخالفات و إتخاذ الإجراءات ضد كل مخالف .

2. توزيع عناصر الشرطة عبر مختلف النقاط الحساسة و خاصة تقاطعات الطرق و أمام المؤسسات التعليمية

3. القيام بدوريات مكثفة عبر مختلف الطرقات ، الشوارع و الأحياء لمعاينة الجرائم المرورية و إتخاذ الإجراءات الفورية ضد المخالفين بما في ذلك التوقف العشوائي للمركبات في نقاط غير مسموح بها كالأرصفة مثلا ، وفي حالة عدم وجود أصحاب المركبات يتم آليا وضع المشبك (sabotsles)

4. المراقبة بواسطة الأجهزة التي سبق و أن تطرقنا إليها كأجهزة الرادار و الكاميرات و ضبط المخالفين بسهولة.

حيث سجلت مصالح الشرطة خلال سنة 2016 سحب أزيد من 23512 رخصة سياقة بسبب المخالفات التي تصدرها المناورات و التجاوزات الخطيرة و عدم إحترام السرعة ، بزيادة قدرت بـ 15 ألف رخصة مقارنة بسنة 2015 ، في حين قامت الوحدات العملية للأمن الوطني بتحرير أزيد من 895485 مخالفة عبر المدن الكبرى بما فيها الجزائر العاصمة ، وهران ، سطيف و عنابة و قسنطينة فيما حلت مدن وسط البلاد في المرتبة الثانية على غرار ولاية البويرة ، تيبازة و البليدة و بومرداس¹⁷⁹ .

وكنموذج للنشاط الشرطي في المجال الردعي سنأخذ نشاط المصلحة الولائية للأمن العمومي بأمن ولاية قالمة سنة 2016¹⁸⁰ حيث رفعت جنح و مخالفات ضد مرتكبيها نوردها كآتي :

الجنح عددها الإجمالي : 507 جنحة مقارنة بزيادة قدرها 144 جنحة بالنسبة لسنة 2015 التي بلغ عددها : 363 جنحة

. جنحة مرورية عددها : 333 ، تتصدرها محضر المراقبة التقنية للمركبة غير ساري المفعول عددها : 62 و شهادة التأمين غير سارية المفعول عددها : 62

- جنح التنسيق (نقل الأشخاص و البضائع) عددها : 161 جنحة + 13 جنحة خاصة بالنقل بواسطة سيارة الأجرة.

. بالنسبة للمخالفات المرورية عددها الإجمالي : 10953 مخالفة بإرتفاع قدره 2488 مخالفة مقارنة بسنة 2015 التي بلغ عدد المخالفات المنجزة بها : 8465 مخالفة

مخالفات سنة 2016 تفصلها كالاتي :

أ . مخالفات الدرجة الأولى عددها : 1180 مخالفة ، تتصدرها مخالفة عدم تقديم رخصة السياقة بـ : 569 يليها المخالفات المتعلقة بتقديم وثائق المركبة و كذا رخصة السياقة أو الشهادة المهنية التي ترخص بقيادة المركبة المعنية بـ : 470 مخالفة.

¹⁷⁹http://www.algpress.com 23/02/2017 20:55 ،

¹⁸⁰المصدر إحصائيات أمن ولاية قالمة لسنة 2016 إثر الزيارة الميدانية بتاريخ 2017/05/10 على الساعة 10 صباحا

ب. مخالفات من الدرجة الثانية عددها 808 مخالفة تنصدرها مخالفة السير على الخط المتواصل ب: 614 يليها لون اللوحة غير مطابق ب: 120 مخالفة.

ج. مخالفات من الدرجة الثالثة : عددها 6943 مخالفة تنصدرها مخالفة الوقوف أو التوقف التعسفي لمركبة بصورة غير منقطعة في نفس النقطة من الوسط الحضري ﴿ المعيق ﴾ ب: 1590 مخالفة تليها الاستعمال اليدوي للهاتف المحمول أثناء السياقة ب : 1032 مخالفة .

د. مخالفات من الدرجة الرابعة: عددها 2022 مخالفة، تنصدرها مخالفة الأحكام المتعلقة باجتياز خط متواصل ب: 615 تليها عدم الوقوف التام أمام إشارة الضوء الأحمر الثابت أو الومض ب: 604 مخالفة.

حالات التوقيف للمركبة¹⁸¹: عددها 333 و اكثر الأسباب ترجع إلى مخالفة عدم تقديم الوثائق ب : 315

حالات الوضع في الحضيرة عددها 122: أغلبها كان بسبب محضر المراقبة التقنية للمركبة غير ساري المفعول عددها :36 حالة.

حالات الجرح و المخالفات المرتبطة بالدراجات و الدراجات النارية

. جنح المرور : عددها :99 جنحة تنصدرها إنعدام شهادة التأمين

. حالات التوقيف و الوضع في الحضيرة : بلغ عداها الإجمالي 146 منها 133 حالة توقيف أغلبها بسبب عدم تقديم الوثائق عددها 72 و الوضع في الحضيرة بسبب كل مخالفات التوقيف بعد مرور 48 ساعة و عددها 13 مخالفة .

أما بالنسبة للمخالفات فقد بلغ عددها : 142 مخالفة ، بالإضافة إلى المخالفات المستوجبة لسحب رخصة السياقة لغرض التعليق لمدة (03) أشهر و التي بلغ عددها 59 حالة سحب

المخالفات المحصاة من قبل الرادار :1943 مخالفة

المخالفات المستوجبة لسحب رخصة السياقة لغرض التعليق بلغ عددها 3832 فصلها كآتي :

. المخالفات المستوجبة لسحب رخصة السياقة لغرض التعليق لمدة (03) أشهر عددها 1943

. المخالفات المستوجبة لسحب رخصة السياقة لغرض التعليق لمدة (06) أشهر عددها 1889

توقيف المركبة إلى غاية تقديم الوثائق ، إجراء إداري و ليس عقوبة،¹⁸¹

أما إحصائيات أمن ولاية قالمة خلال الثلاثي الأول للسنة الجارية 2017 ، تم في هذا الإطار تحرير 2420 مخالفة، الوضع في الحضيرة 12، ومعاينة 147 جنحة منها : 40 جنحة تنسيق و 107 جنحة مرور تتقدمها السياقة بدون رخصة، يليها عدم صلاحية شهادة التأمين، إنعدام دفتر الصيانة، مع سحب 1311 رخصة سياقة تورط أصحابها في مخالفات السير اغلبها بسبب استعمال الهاتف النقال وعدم وضع حزام الأمن .

الفرع الثاني :مصالح الدرك الوطني :

هي أحد المصالح الأمنية الفعالة في الميدان حيث تغطي الجانب الآخر من الإختصاص أي في غير المناطق الحضرية و تقع خارج المدن حيث تشمل المناطق الريفية أو البلديات التي لا يوجد بها مصالح الشرطة .أما الجزء الأكبر فيتمثل في مختلف شبكات الطرق الوطنية التي تربط مختلف الولايات عبر كامل القطر الوطني حيث تشرف هذه المصالح على 80 بالمائة من شبكة الطرقات الوطنية و على كل مقاطع الطريق السيار شرق غرب¹⁸².

حيث بلغت شبكة الطرق الوطنية 114.993 كلم مقسمة كما يلي :طرق وطنية 30.260 كلم ، طرق ولائية 23.849 كلم طرق بلدية 59.408 كلم ، الطريق السيار 1.041 كلم الطرق السريعة و الإجتابية 435 كلم عدد المنشأة 4.910 ، مما يجعل من تغطيتها أمر صعب جدا مما تطلب وضع إستراتيجية محكمة للتغلب على هذا الأمر و بالفعل عملت مصالح الدرك الوطني و لأول مرة وضع خريطة مرورية تخص النقاط السوداء و أوقاتها و حسب المخطط كل مرة يتم التركيز على نوع من المركبات و سواقها.

و من بين الوسائل التي تساهم في تذليل الصعوبات و تسهيل عملية المراقبة عبر الطرقات و ردع المخالفين أجهزة قياس السرعة و المتمثلة في " جهاز الرادار " و هو أحد الوسائل الفعالة في محاربة أكثر المخالفات إنتشارا على الإطلاق و و التي تعتبر السبب الرئيسي في حوادث المرور التي غالبا ما ينتج عنها قتلى و جرحى و خسائر مادية بالجملة و بالمناسبة إضافة إلى أزيد من 500 رادار ثابتة إنتتت قيادة الدرك الوطني أزيد من 571 رادار من نوع "GASTO" يعمل بالتقنية المتقلة، هذه الرادارات قادرة على رصد حركات السيارات في الاتجاهين، تعمل في ظروف النهار كما في الليل، وترصد الحركة والثبات، كم أنها تعمل في الظروف الجوية الأخرى، وقادرة على قراءة كل لوحات الترقيم المستعملة على المستوى الوطني، ويمكن إضافة أي تطبيق لها تتعلق بالبحث عن المركبات أو قراءة لوحات الترقيم

¹⁸²www.radioalgerie.dz11/06/2015 - 11:29

" حسب تصريح للمقدم عبد الحميد كروود رئيس مصلحة الاتصال بقيادة الدرك الوطني خلال استضافته الخميس 11/06/2015 في برنامج ضيف الصباح بالقناة الإذاعية الأولى"

بلغات أخرى على غرار اللغة العربية. الرادار 24 على 24 ساعة على مركبات بألوان السلاح أو المموهة على مستوى أهم المحاور الكبرى، أما المحاور الثانوية فيتم زج الرادارات الثابتة¹⁸³

وبرغم كل الحيل المستخدمة من قبل سائقي المركبات ، استعمال الأجهزة "المشوشة" أو الكاشفة عن الرادار وغيرها من الأجهزة المنبّهة أو التي تعيق عمل الرادار فيما لجأ البعض الآخر إلى ابتكار أساليب خاصّة لتفادي الوقوع في قبضة رادار على غرار استخدام لون أبيض عاكس للضوء لطلاء مساحة لوحة الترقيم الأمامية للسيارة، حيث يعمل هذا الطلاء على عكس ومضة "فلاش" آلة تصوير الرادار أثناء التقاط الصورة، بما يمنع تشفير الأرقام الموجودة على لوحة الترقيم التي تبدو عبارة عن خانة بيضاء وهي نفس النتيجة التي يهدف إلى تحقيقها البعض من السواق عن طريق طلي أرقام لوحة الترقيم باستعمال ملّح الشفاه أو الأظافر، إلى جانب لجوء البعض إلى استنساخ لوحات ترقيم صغيرة الحجم أو تحمل أرقامًا متلاصقة وصغيرة، حيث يستحيل تحديدها بالتدقيق نظرا إلى المسافة الكبيرة التي تفصل الرادار عن المركبة عند التقاط الصورة، خاصة عندما تكون هذه الأخيرة تسير بسرعة فائقة، لكن هذه الحيل كانت ناجحة قبل أن تدخل رادارات "غاستو" المتطورة حيز التنفيذ في الـ2015 التي بإمكانها إبطال مفعول كل هذه الحيل.

فإن هذا الجهاز يتمكّن من كشف كل المعلومات المتعلقة بالسيارة ولوحة ترقيمها وكذا سرعتها، وفي هذا الإطار، أن لوحة ترقيم السيارة وكذا السرعة التي يمضي بها السائق تظهر على الجهاز على بعد 3 كلم، كما أضاف أنه رغم هذه الحيل التي يستعملها البعض، فإن الرادار يمكنه التقاط سرعة وصورة السيارات التي على لوحة ترقيمها مادة ملمعة أو التي تحمل لوحات ترقيم مصنوعة من الشريط اللاصق "أوتو كولون"، مشيرا إلى أن رادارات الدرك بها كاميرات خلفية وأمامية، تسهل العمل وتسمح بالتعقب الجيد للمُفرّطين في السرعة، وأن كل من يتجاوز 120 كلم تسحب منهم رخصة السياقة مباشرة، أما من يحاولون الفرار، فيتم الإبلاغ عنهم، وعند توقيفهم يتم تحويلهم إلى العدالة

عن حصيلة السنة الفارطة 2016 لعمل الرادار حيث تم تسجيل 443 ألف و363 مخالفة، فيما تم إخضاع قرابة مليون ونصف مليون مركبة للتعريف، أغلبيتها تم عن طريق الرادار.

وبلغة الأرقام قامت مصالح الدرك الوطني بالاحتفاظ الفوري لرخصة السياقة لـ855 ألف و426 سائق لمدة 10 أيام عن طريق استعمال الرادار، و787 ألف و899 أخرى تم سحبها لمدة 48 ساعة، فيما تم

¹⁸³<http://www.echoroukonline.com/2017/02/15> 19:45

رورتاج: نورة باشوش، صحافية بجريدة الشروق اليومي مختصة بالشؤون الوطنية والأمنية، في خرجة ميدانية مع رجال الدرك الوطني عن سرية أمن الطرقات للحراش تصريح العقيد محمد تريكي مدير الوحدات المشكلة بقيادة الدرك الوطني،

تحويل 7579 رخصة سياقة إلى اللجنة مع تعليق 7887 رخصة بسبب مخالفات حوادث المرور، و تحرير 400 ألف و 752 غرامة جزافية من الدرجة الأولى، و 291 ألف و 244 غرامة من الدرجة الثانية و 833 ألف و 317 غرامة من الدرجة الثالثة و 193 ألف و 795 غرامة من الدرجة الرابعة¹⁸⁴

وفي سياق متصل، و أنه بعد إنشاء بطاقية وطنية لأرقام التسجيل وبطاقية وطنية للمخالفات و رخص السياقة، فإن العمل سيكون آليا مستقبلا ولن تكون هناك نقاط مراقبة لتوقيف ورفع المخالفات، إذ أن المركبات والدرجات النارية المموّهة والمزودة بالرادارات هي التي سترسل المخالفات إلى قاعدة المعطيات مما سيقلل من حوادث المرور.

و قد سجلت مصالح الدرك الوطني خلال سنة 2016 أزيد من 200 ألف جنحة و أزيد من 85 ألف مخالفة إرتكبت من طرف سائقي مركبات نقل البضائع و المسافرين إضافة إلى سحب 1.657.000 رخصة سياقة من بينها 225 رخصة سياقة خلال شهر بولاية سكيكدة¹⁸⁵

عموما أسقطت مصالح الدرك والشرطة الحق في القيادة على 350 ألف سائق إلى غاية 31 ديسمبر 2016 وهو ما يعادل سحب 973 رخصة يوميا، على المستوى الوطني، بسبب سحب رخص سياقاتهم لمدة تتراوح بين 3 و 6 أشهر و حصلت خزينة الدولة ما يزيد عن 140 مليار سنتيم من خلال تحرير مصالح الدرك والشرطة للغرامات الجزافية التي تتراوح بين 2000 و 6000 دينار، حسب نوع المخالفة المرورية المرتكبة، خاصة وأن المخالفين الذين تأخروا عن تسديد مبلغ الغرامة المفروضة عليهم تضاعف 10 مرات بعد مرور 10 أيام من تحرير المخالفة عن طريق إشعار من العدالة¹⁸⁶.

ومع دخول رخصة السياقة بالتنقيط حيز التنفيذ، المنصوص عليها في قانون المرور الجديد 17-05 فإن المخالف ملزم بدفع الغرامة الجزافية في مهلة لا تتعدى 45 يوما¹⁸⁷، وفي حال عدم تسديدها يتم مضاعفة الغرامة إلى جانب خصم نقطتين إضافيتين من رصيد صاحب الرخصة.

الفرع الثالث: مصالح أخرى :

إلى جانب دور المصالح الأمنية النشطة في التصدي للجريمة المرورية بكل أنواعها و التي سبق ذكرها بشئ من التفصيل نجد فئة أخرى من الأعوان المؤهلين بمعاينة المخالفات و الجرح و لكن في إطار

¹⁸⁴<http://www.echoroukonline.com/2017/02/15> 19:45

روبرتاج لنوار باشوش . المرجع نفسه . تصريح العقيد مولود قماط، رئيس قسم أمن الطرقات بقيادة الدرك جريدة الشروق ،

¹⁸⁵<http://www.algpress.com/article-155791.htm> 2017/22:45/01/12

¹⁸⁶<http://www.echoroukonline.com/07/01/2017/16:30>

¹⁸⁷ كانت المهلة المقررة في القانون 14-01 تقدر بـ 70 يوما (10 أيام + 60 يوما) بنص المادة 93 منه ،

محدود وقد ورد ذكرهم في نص القانون 14-01 و هم مهندسو الأشغال العمومية ورؤساء المناطق و الأعوان التقنيين للغابات (بموجب المادة و 131 و 133):

المادة 131 : يمكن لمهندسي الأشغال العمومية ورؤساء المناطق و الأعوان التقنيين للغابات و حماية الأراضي و إستصلاحها معاينة المخالفات المنصوص عليها في أحكام هذا القانون عندما ترتكب على المسالك الغابية المفتوحة لسير العمومي)

المادة 133 : يختص الأعوان المذكورين في المادة 130 أعلاه بمعاينة المخالفات المنصوص عليها في هذا القانون و نصوصه التطبيقية بموجب محضر:

أ. عند إقترانها بالمخالفات المتعلقة بسلامة الأملاك العمومية الخاصة بالطرق .

ب. عندما تكون مرتكبة في موقع الورشات الواقعة على المسلك العمومي أو بجوارها ، و ينتج عنها ضرر يضر بالإستغلال العادي لتلك الورشات المذكورة أو بحماية المستخدمين فيها.

مفتشو النقل بموجب أحكام المادة 134 : " يختص مفتشو النقل البري بمعاينة أكام الفقرتين 1 و 4 من المادة 188⁸⁵ و إعداد محضر بذلك .وتطبيقا ايضا للمادة 121 من القانون نفسه

188المادة 85 فقرة 1 و 4 من القانون 14-01 " يعاقب بغرامة من 1500 إلى 5000 دج كل سائق يخالف الأحكام التنظيمية المتعلقة بما يلي :

- وزن المركبات ذات محرك و طبيعة الأطر المطاطية شكلها و حالتها و شروط إستعمالها
- الحمولة القصوى لكل محور ينبغي الأمر بتوقيف المركبة طبقا لأحكام المادة 121 من هذا القانون "

ملخص الفصل الثاني

خلاصة لما سبق ،ونظرا لإستفحال الجريمة المرورية في بلادنا ، بات الضروري محاربتها والتصدي لها ولن يتأتى ذلك إلا بإتباع طرق و ميكانيزمات نوعية ، تتناسب و حجم الظاهرة ، هذه الأساليب نحصرها في جانبين وقائي و ردعي .

الجانب الوقائي و المتمثل في مجموعة الإجراءات الوقائية الإستباقيةببشر الوعي المروري في أوساط مستعملي الطريق ، سائقين كانوا أو راجلين ، بتعديل سلوكياتهم و توجيههم لإحترام قانون المرور و قواعد السير و أيضا في أوساط تلاميذ و طلبة المدارس في كل الأطوار التعليمية ، وذلك بإستعمال كل الإمكانيات البشرية و المادية من قبل الجيئات المعنية بالسلامة المرورية و أهمها وسائل الإعلام الرئية المقروئة و المسموعة على غرار الإذاعة الوطنية ، و كذا وسائل الإتصال كمواقع التواصل الإجتماعي ضمن شبكة الأنترنت ، وإقامة ملتقيات ، محاضرات ، ندوات ،أيام دراسية.....

ومن بين وسائل الوقاية أيضا نجد أجهزة المراقبة التكنولوجية ككمرات المراقبة الموزعة والمثبتة بالشوارع و المحاور الكبرى للطرق بكبريات المدن على أن يتم تعميم هذا المشروع الذي تبنته المديرية العامة للأمن الوطني تحت رعاية وزارة الداخلية و الجماعات المحلية إضافة إلى الرادارات التابعة لمختلف أجهزة الأمن التي لها دور مزدوج وقائي للكشف المسبق عن الجرائم المرورية و ردعي للمخالف.و يقف وراء كل ذلك هذه الأجهزة أعوان مؤهلون للقيام بواجباتهم ، هاته الموارد البشرية تعمل أيضا على إستتباب الأمن المروري بالإننتشار الجيد في الميدان من أجل تنظيم حركة المرور و بمجرد وجود رجل أمن في الطريق بالزي الرسمي هو في حد ذاته عنصر وقائي.

أما الجانب الآخر فيتمثل في الجانب العلاجي الردعي من خلال التطبيق الصارم لقانون المرور و ردع المخالفين بكل حزم ، ويسهر على تطبيق هذه الإجراءات أعوان مؤهلون للقيام بمثل هذه المهام وهم رجال الدرك الوطني ، مصالح الأمن العمومي بجهاز الشرطة ومصالح أخرى متمثلة في مفتشو النقل و الغابات و مهندسو الأشغال العمومية و لكن في حدود معينة ضبطها و نظمها المشرع وذلك بإستعمال كل الوسائل القانونية والمتاحة و السلطات المخولة لهم بموجب القانون ، و قد شدد التعديل الأخير لقانون المرور في الجانب الجزائي حيث رفع من القيمة المالية للمخالفات و كذا مدة الحبس في بعض الجرح و إجراءات أخرى تخص سحب رخصة

السياقة و إعادة إجراءات الحصول عليها من جديد بعد نفذ الرصيد المخصص للنقاط ضمن نظام إلكتروني ممثل في شريحة تتضمنها رخصة السياقة البيومترية التي سوف ستم العمل بها بعد إتمام إجراءاتها التنظيمية .

خاتمة

في الختام و من خلال دراستنا للجرائم المرورية ، نستخلص أن هذا النوع بالذات من الجرائم التي مازالت مستقلة في بلادنا و بشكل رهيب،خاصة إذا ترتب عنها أثار وخيمة على غرار الحوادث المرورية على ضوء الإحصائيات المسجلة،التي تناولناها بإسهاب خلال دراستنا للموضوع ، فبلغة الأرقام نحن في " خطر " ، فعندما نتحدث عن ما يناهز الأربعة آلاف قتيل و مئآت الألاف من الجرحى و المعاقين سنويا ناهيك عن الأثار النفسية والإجتماعية و الإقتصادية المتمثلة في الخسائر المادية ،مما يكلف خزينة الدولة بما يفوق المئة مليار دينار سنويا ، ويعيق حركة التنمية في البلاد .

و تكمن خطورة هذه الجرائم في مدى جسامة الخطأ المرتكب فمنها ما يحمل وصف المخالفة وهي كما رأينا ، مقسمة إلى أربعة درجات تتفاوت بدورها من حيث الجزاء ، و التي تستوجب عقوبات مالية و القسم الثاني متمثل في الجرح المرورية و هي الأشد في الجزاء و تصل إلى العقوبة السالبة للحرية بالإضافة إلى إجراءات إدارية متمثلة في السحب أو التعليق أو حتى الإلغاء لرخصة السياقة لإجراءات كما سبق و أن تطرقنا إليه من دراسة لنماذج عن الجرح ، اركانها و العقوبات المترتبة عنها.

فبالرغم من الإنخفاض المحسوس في عدد الحوادث المرورية و كذا في عدد القتلى و الجرحى في السنة المنصرمة 2016 مقارنة بالسنوات الفارطةو تسجيل لأول مرة منذ 5 سنوات ما يدنو عن الأربع آلاف قتيل إلا أننا عندما نحصي 3992 قتيل و 28856 جريح في 44007 حادث مروري، فهي ارقام تبقى مرعبة .

عليه نستخلص أن كل هذه الإجراءات تبقى غير كافية للحد من الجرائم المرورية في بلادنا فالمسألة ليست مجرد إصدار كم من القوانين كما أنها ليست مسؤولية الإدارة وحدها ، بل يتعين تضافر الجهود من قبل كل الفاعلين في الميدان وتكثيف العمل التوعوي و التحسيبي بنشر الثقافة المرورية في أوساط المجتمع بإستعمال جميع الوسائل المتاحة و بالمقابل التطبيق الصارم للقانون من طرف الأعوان المؤهلين.

أما بخصوص قانون المرور الجديد 05-17 المعدل للقانون 01-14 ، فقد جاء بالعديد من التعديلات في الجانبين،الوقائي و الردعي،و خاصة التشديد في الجانب العقابي، بالرفع من قيمة الغرامات الجزافية بالنسبة للمخالفات و مدة الحبس بالنسبة للجرح ،و إستبدال إجراءات السحب لرخصة السياقة، عدا في الجرح بخصم للنقاط من الرصيد بواسطة الرخصة اليومية،هذا الإجراء سوف يقضي لا محال على حالات الغش و الإحتيار التي تراود الكثر من السائقين في حالة سحب رخصهم بإستصدار رخصة سياقة

جديدة بعد التصريح بالضياع لرخسته الأصلية و من ثم التهرب من المسؤولية ، أما الرخصة البيومترية فالرصيد من النقاط يبقى محفوظا حتى و لو تم إصدار رخصة جديدة في حالة الضياع .

زيادة على فرض غرامات على الراجلين في حالة مخالفتهم لنظام السير، و إجبارهم على إستعمالهم الممرات المحمية ، وايضا على الراكبين في المقاعد الخلفية بالنسبة لمركبات نقل الأشخاص عبر الطرق حماية لهممستثي في ذلك مركبات النقل الحضري في حالة عدم وضعهم أحزمة الأمان إذا كانت المركبات مزودة بهذه الوسيلة، و قلص آجال دفع الغرامة إلى 45 يوما بدلا من 70 يوما، لتسريع الإجراءات .

كما إستحدث القانون بطاقية وطنية لرخص السياقة توضع لدى الوزير المكلف بالداخلية تقوم بتسيير نظام الرخصة بالنقاط ، سيحدث أيضا مجلس إستشاري مابين القطاعات يوضع لدى الوزير الأول يكلف بتحديد السياسة الإستراتيجية الوطنية للوقاية و الأمان في الطرق و التنسيق المؤسستي بين كافة الفاعلين المعنيين كما تم إلحاق المركز الوطني للوقاية و الأمان عبر الطرق بوزارة الداخلية بعد أن كان تابعا لوزارة النقل و ذلك لإضفاء أكثر نجاعة سيما أن الأمر يتعلق بأمن الأشخاص و الممتلكات ، كما سيتم إنشاء مندوبية للأمان في الطرق تابعة لوزارة المكلفة بالداخلية .

و في إنتظار تطبيق هذه الإجراءات الجديدة بعد إصدار نصوصها التنظيمية و ما يتبعها من تعديلات أخرى في مجال النقل البري للأشخاص و البضائع و النقل بواسطة سيارات الأجرة ، تسعى المصالح المعنية بالشأن المروري حاليا بالتهيئة الميدانية من خلال عمليات تحسيسية لإحتضان هذا المشروع .

إقتراحات و توصيات :

سوف نقدم بعض الإقتراحات التي نراها من وجهة نظرنا بمثابة حلول و في عدة مجالات كمساهمة منا على الأقل في الحد من هذه الظاهرة الخطيرة نوردها كالاتي :

في التربية و الوعي المروري :

✓ إدخال مادة التربية المرورية في المدارس وذلك بتسطير برنامج كامل عبر كل أطوار التعليم مع توفير الوسائل البيداغوجية اللازمة للإيضاح والتشويق غرس الوعي المروري وتأصيله في نفوس أبنائنا وحثهم على حسن استخدام الطريق تقاديا للحوادث ، مع انجاز لعب خاصة بقواعد المرور وحركته وتقديمها للأطفال عند تنظيم المسابقات.والرسم والمسرح، و تخصيص أيام إعلامية توعوية في المدارس تخص السير للتلاميذ بمشاركة الأولياء .

✓ تعميم إنشاء حظائر التربية المرورية عبر كل ولايات الوطن تفعيلها ، لتكون بمثابة وسيلة عملية لتطبيق الدروس النظرية في المدارس .

✓ تكثيف العمل التوعوي و الحملات التحسيسية من طرف كل الفاعلين وعبر مختلف وسائل الإعلام و الإتصال و إستغلال شبكات التواصل الإجتماعي في بث الثقافة المرورية و التحذير من مخاطر الطريق في أوساط المجتمع ، إضافة إلى نشر إحصائيات يومية عبر لوحات إخبارية لحصيلة حوادث المرور و ما تخلفه من قتلى و جرحى وذلك بمختلف الأماكن العمومية و بمحطات البنزين.

بالنسبة للتكوين :

✓ مراجعة منظومة التكوين من حيث البرامج والمضامين ورفع كفاءة اصحاب مدارس السياقة وتحديث المناهج والوسائل وتطوير نظام الامتحانات ، مع إدراج مادة ميكانيك و كهرباء السيارات . كمبادئ عامة . ضمن البرنامج بإعتبار أن اغلب السائقين يجهلون الأمور التقنية التي تخص مركباتهم ، فالكشف عن عطب بسيط أو صيانة لأحد تجهيزات المركبة قبل وضعها للسير من شأنه تجنب حادث مؤلم .

✓ إعادة النظر فيما يخص الفحوص الطبية وذلك بإسنادها الى أطباء أخصائيين بما في ذلك أخصائي علم النفس .

✓ التكوين لا يقتصر فقط على السائقين و إنما أيضا على الأعوان المؤهلين بالرقابة وذلك من خلال رسكلتهم و تكوينهم فيما يخص تطبيق قوانين المرور خاصة بعد تعديلها و ما يحيط بها من إجراءات تتطلب الكفاءة في التطبيق .

بالنسبة لشبكات الطرق و الإشارات المرورية :

✓ العمل على تحسين تصميم وانشاء الطرق وخاصة عن المنحنيات و سطح الطرق واجراء صيانة مستمرة لها لتقليل نقاط التصادم المحتملة وخاصة عند التقاطعات .

✓ توفير العلامات الارشادية والخطوط الارضية بشكل كافي لتوجيه السائقين مع التأكد من حسن اختيارها وملائمتها لظروف حركة المرور على الطريق ، وعمل تقييم مستمر لتقدير اثرها في انسياب حركة المرور

✓ تصميم الإشارات الضوئية بما يتناسب مع حجم حركة المرور في الاتجاهات المختلفة وتقييم اثرها في انساب حركة المرور

✓ وضع الإضاءة المناسبة او الكافية على الطريق وصيانتها بشكل دوري .

✓ العمل على سرعة انجاز الممهلات و توزيعها بشكل منظم و محكم مع وضع علامات التنبيه للسائقين على بعد كاف لتمكينه من اتخاذ ما يلزم لتقادي وقوع الحادث .

✓ ضرورة تحديد المقاطع والنقاط السوداء واتخاذ التدابير اللازمة لتدارك مافيهها من نقائص وإزالة أسباب الخطورة فيها.

بالنسبة للمركبات :

✓ التأكد من توفر شروط الأمن والمتانة في السيارات المستوردة حسب المواصفات العالمية

✓ التأكيد على اهمية الفحص التقني الدوري و غير الدوري للمركبات

✓ تشجيع استعمال النقل العام والجماعي مما يقلل من احتمالات وقوع الحوادث ويقلل من حدتها

وضع إستراتيجية و مخططات فعالة خاصة بالسلامة المرورية :

✓ وضع الخطط والاستراتيجيات قريبة المدى وذلك على أسس علمية لمواجهة المشكلة على المستوى الوطني.

✓ إنشاء المعاهد المتخصصة لدراسات المرور فضلا عن اللجان التوعوية لسلامة المرور

✓ تخصيص ميزانية سنوية لدعم دراسات السلامة المرورية في المراكز البحثية.

✓ إجراء تقييم مستمر لمختلف مواد قانون المرور وتعديل ما يلزم بما يتناسب مع تطور حركة المرور والطرق .

✓ إجراء الدراسات العلمية لمختلف قضايا المرور ورفع الحلول العملية المناسبة لمشاكل حركة المرور .

✓ توسيع مشروع المراقبة بالكاميرات ليشمل اكبر عدد من الولايات خاصة التي تشهد فيها كثافة حركة السير .

✓ دعم المصالح المكلفة بمراقبة المرور بزيادة عدد رجال المرور بما يتناسب والمهام الملقاة على عاتقهم وتحسين ظروفهم والعمل .

✓ الحزم في تطبيق القانون بجميع مواده وخاصة المواد المتعلقة بتصرف السائقين السرعة والإهمال ..
ألخ .

والسؤال المطروح بخصوص الإجراءات الجديدة التي جاء بها التعديل الأخير لقانون المرور هل سيتم تطبيقها بالصورة المرجوة و هل ستساهم واقعا في الحد من هذه الظاهرة ؟

قائمة المصادر و المراجع

أ.النصوص القانونية :

أ.النصوص الدستورية :

القانون رقم 01-16 المؤرخ في 06 مارس 2016 ، المؤرخة في 7 مارس 2016 .
الدستور الجزائري ، مؤرخة في 8 ديسمبر 1996

ب. النصوص التشريعية :

1. الأمر 66-156 مؤرخ في 08 جوان 1966 المتضمن قانون العقوبات الجزائري ، جريدة رسمية عدد 49 بتاريخ 11 جوان 1966 ، المعدل و المتمم بالقانون 01-14 ، مؤرخ في 4 فيفري 2014 ،جريدة رسمية عدد 7 مؤرخة في 2014/2/16.

2. الأمر رقم 15/74 المؤرخ في 1974/01/30 المتعلق بالزامية التامين على السيارات و بنظام التعويض عن الاضرار،جريدة رسمية عدد 15 مؤرخة في 1974/2/19 د

3. القانون 88/31 المؤرخ في 1978/07/19 المعدل و المتمم للأمر، رقم 15/74 المتعلق بالزامية التامين على السيارات جريدة رسمية ، عدد 29 ، مؤرخة في 20 يوليو 1988 .

4. الأمر رقم 95 – 07 المؤرخ في 23 شعبان عام 1415 هـ الموافق لـ25 يناير سنة 1995 المتعلق بالتأمينات الإجتماعية، الجريدة الرسمية عدد 45

5. القانون رقم 01-13 مؤرخ في 7 أوت 2001 يتضمن توجيه النقل البري و تنظيمه جريدة رسمية عدد 44 مؤرخة في 8 أوت 2001

6. القانون 87-09 المؤرخ في 10 فيفري 1987 ، المتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها وأمنها المعدل في 06 أفريل 1988 جريدة رسمية عدد 22 ، المعدل بالقانون 01-14 ، المؤرخ في 19 أوت 2001 ، متعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق و سلامتها و أمنها ، الجريدة الرسمية رقم 46 ، المعدل و المتمم بالقانون رقم 04-16 ، المؤرخ في 10 نوفمبر 2004 جريدة رسمية عدد:72 ، مؤرخة في 13 نوفمبر 2004 ، المعدل و المتمم بالأمر 03-09 المؤرخ في 22 يوليو سنة 2009 ، جريدة رسمية عدد 45، مؤرخة في 29 يوليو سنة 2009 ، المعدل و المتمم بالقانون 17-05 المؤرخ في 16 فيفري 2017 الجريدة الرسمية عدد:12، مؤرخة في 22 فيفري 2017.

7. القانون 05-10 المؤرخ في 20 يونيو سنة 2005 المعدل و المتمم الأمر 75 -58 المؤرخ في 26 سبتمبر سنة 1975 المتضمن القانون المدني ، الجريدة الرسمية عدد 44

3.النصوص التنظيمية :

1. المرسوم الرئاسي رقم 15 / 228، الصادر في 22 أوت 2015، والمحدد لكيفية إستغلال والتحكم الكاميرات جريدة رسمية ، عدد 45 مؤرخة في 23 أوت 2015.
2. المرسوم التنفيذي رقم 91-77 ، مؤرخ في 16 مارس 1991، المتضمن مهام المركز الوطني للوقاية و الأمن عبر الطرق و تنظيمه عبر الطرق و تنظيمه و عمله ، الجريدة الرسمية عدد 21.
3. المرسوم التنفيذي رقم 03-452 ، الموافق لـ 01/12/2003 ، مؤرخ في 01/12/2003، يحدد الشروط الخاصة المتعلقة بنقل المواد الخطيرة عبر الطرقات ، ج ر عدد 75 بتاريخ 2003/12/7
4. المرسوم التنفيذي 03-26 المؤرخ في 23 يوليو 2003، يتضمن تشكيلة المجلس الوطني للنقل البري و اللجنة التقنية الوزارية المشتركة لنقل المواد الخطرة و اللجنة الولائية للعقوبات الإدارية و صلاحيتها و سيرها ، الجريدة الرسمية ، عدد 46 ، بتاريخ 30 يوليو سنة 2003.
5. المرسوم التنفيذي 12-110 المؤرخ في 06 مارس 2012 يحدد شروط تنظيم مؤسسات تعليم سيطرة السيارات و مراقبتها ، ج ر عدد 15 مؤرخة في 14 مارس 2012.
6. المرسوم 03-223 مؤرخ في ربيع الثاني عام 1424 الموافق لـ 10 يونيو سنة 2003 يتعلق بتنظيم المراقبة التقنية للسيارات و كفاءات ممارستها ج ر عدد 37 ص 14.
7. المرسوم التنفيذي 04-381 المؤرخ في 28/11/2004 ، يحدد قواعد حركة المرور عبر الطرق جريدة رسمية عدد 76، المعدل و المتمم بالمرسوم التنفيذي رقم 11-376 المؤرخ في 12 نوفمبر سنة 2011 الجريدة الرسمية عدد 62.

ثانيا : المؤلفات

أ. باللغة العربية :

1. أبو جبارة سعيد محمود ، الإسعاف وخسائر الحوادث الناشئة عن حوادث المرور ، مركز البحوث ودراسات الأمن الوطني ، دبي ، 1994 .
2. أحسن بوسقيعة، الوجيز في القانون الجنائي الخاص ، (الجزء الأول) دار هومة الطباعة والنشر والتوزيع - الجزائر طبعة 2003
3. أحمد فتحي سرور - أصول قانون العقوبات - القسم العام النظرية العامة للجريمة ، دار النهضة العربية ، القاهرة 1972 .
4. أحمد فتحي سرور، الحماية الدستورية للحقوق والحريات، دار الشروق، القاهرة، سنة 2000.
5. أحمد فتحي سرور أصول قانون العقوبات - النظرية العامة للجريمة ، دار النهضة العربية ، القاهرة 1972

6. بوظريفة حمو ، دراسة عن أسباب حوادث المرور في الجزائر، معهد علم النفس وعلوم التربية جامعة الجزائر 1991
7. جدعان خير سعيد ، حوادث المرور في الكويت ، مؤسسة التقدم العلمي ، الكويت ، 1983 .
8. جمال عبد المحسن عبد العال ، كتاب تكوين المدربين في قيادة السيارة صنف (ب) علاقة السائق و القيادة بأمن المرور ،جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية ، السعودية1998 .
9. جوزف ناكوزى - أمن المرور للوقاية من حوادث السير ، الطبعة الأولى مؤسسة عز الدين للطباعة و النشر ، لبنان 1995
10. خالد الباقي محمد الخطيب ، جرائم و حوادث المرور و دور الشرطة في مواجهتها ، أكاديمية الشرطة ، الرياض ،سنة 2004
11. راضي عبد المعطي السيد ، الآثار الاقتصادية لحوادث المرور ، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية الرياض السعودية 2008 .
12. رمسيس بهنام - النظرية العامة للقانون الجنائي - منشأة المعارف ، الإسكندرية 1995
13. سالم كور حسين ، تهيئة ظروف الأمن و الوقاية قرب المؤسسات التربوية ، وزارة الأشغال العمومية ، الجزائر، 2000
14. سعيد مقدم ، التأمين و المسؤولية المدنية ، إصدار شركة كليك لخدمات الحاسوب ، الطبعة الأولى ، الجزائر ، أفريل 2008 .
15. سليمان عبد المنعم، أصول علم الجنائي الجنائي، الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية 1994 -
16. سمير عالية، شرح قانون العقوبات (القسم العام). المؤسسة الجامعية للدراسات والنشر والتوزيع لبنان 1998.
17. السيف عبد الجليل ، تطور أساليب نظم وإدارة المرور، دار ابن سينا للنشر، الرياض، 2003
18. طالب أحسن ، دور المؤسسات التربوية في الحد من تعاطي المخدرات ، مركز الدراسات و البحوث جامعة نايف للعلوم الأمنية ، الرياض ،2007 .
19. عادل قورة، محاضرات في قانون العقوبات الطبعة الثانية، ديوان المطبوعات الجامعية، بن عكنون ، الجزائر،1988.
20. عبد الجليل السيف - تطور أساليب تنظيم و إدارة المرور - مطابع الإشعاع - الرياض - الطبعة الخامسة 1415 هـ .
21. عبد الفتاح مصطفى الصيفي ،الأحكام العامة للنظام الجزائي - عمادة شؤون المكتبات - جامعة الملك سعود 1995 .
22. عبد الله الشاذلي. شرح قانون العقوبات (القسم العام) .أبو العزم للطباعة، مصر 2001
23. عبد الله سليمان، شرح قانون العقوبات الجزائري (القسم العام للجريمة)، ديوان المطبوعات الجامعية الجزائرية، بن عكنون ، الجزائر 1998.
24. عبد لله أوهابية، شرح قانون العقوبات الجزائري، القسم العام، الجزائر، موفم للنشر، 2011 م
25. فتوح الشاذلي - المسؤولية الجنائية - دار المطبوعات الجامعية الإسكندرية ، سنة2006
26. فهد بن عبد الرحمن الناصر ، الأبعاد النفسية و الإجتماعية للحوادث المرورية - جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية ، الرياض ، سنة 2005.
27. مأمون غير سلامة قانون العقوبات القسم العام دار الفكر العربي، القاهرة ،سنة 1997
28. مأمون محمد سلامة ،- جرائم المرور في التشريع الليبي ،- المكتبة الوطنية ،بنغازي 1971 .

29. مجودة أحمد، أزمة الوضوح في الإثم الجنائي في القانون الجزائري والمقارن، الجزء الثاني دار هومة، بوزريعة، الجزائر العاصمة 2000.
30. محسن العجمي بن عيسى ، حجم حوادث المرور وسبل معالجتها ، ط1 ، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية ، الرياض 2006.
31. محمد أحمد المشهداني. الوسيط في شرح قانون العقوبات، الطبعة الأولى، مؤسسة الوراق للنشر والتوزيع ، عمان، 2001.
32. محمد حسين منصور، المسؤولية عن حوادث السيارات دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2007
33. محمد زكي أبو عامر، قانون العقوبات، القسم العام، دار الجامعة الجديدة ، الإسكندرية 2007
34. محمد مصطفى - الجرائم الاقتصادية في القانون المقارن ، الطبعة الثانية، الجزء الأول ، مطبعة جامعة القاهرة، الكتاب الجامعي 1979
35. محمد مصطفى، الجرائم الاقتصادية في القانون المقارن، الكتاب الجامعي، الطبعة الثانية الجزء الأول، المطبعة الجامعية ، القاهرة - 1979
36. محمد نجيب حسني، شرح قانون العقوبات - القسم العام ، الطبعة الرابعة، دار النهضة العربية القاهرة سنة 1977
37. محمد نجيب سيد - جريمة التهرب الجمركي - مكتبة و مطبعة الإشعاع، الإسكندرية 1992
38. محمود نجيب حسني ، شرح قانون العقوبات، النظرية العامة للجريمة، الطبعة الرابعة، دار النهضة العربية للنشر و التوزيع ، القاهرة 1977.
39. ميلود ذبيح ، حقوق ضحايا حوادث المرور في التشريع الجزائري ، دفا تر السياسة و القانون، العدد 9 الجزائر جوان 2013 .
40. نبيل صقر ، حوادث المرور ، نسا و فقها و تطبيقا ، دار الهدى للطباعة و النشر و التوزيع الجزائر ، 2009
41. يوسف دلاندة ، نظام التعويض عن الأضرار الجسمانية و المادية الناتجة عن حوادث المرور دار هومة، بوزريعة ، الجزائر ، 2005.

مراجع باللغة الفرنسية :

1. Brown John « La prévention de la criminalité» ; A la Recherche de concept et de stratégie , Revue de science criminelle ;paris -1998 cited ,by GASSIN,R , (la notation de la prévention de criminalit2 ,la prévention de la criminalité en milieu urbain ,presses universitaires ,D Aix – marseille –.1992
2. F.DESPORTES.F.LEGUNHEC, op.cit
3. La sècuritè routière en France, observation national interministèriel de sècuritè routière, France, 2011
4. Philippe ALVAGE,L'imprudence en droit pénal,J.C.P, 3984, R50, 1996, STEFANI G., LEVASSEUR. G BOULOUC. B: Droit pénal général, 16 5. éditions, DALLOZ, Paris, 1997.

ثالثا: المقالات :

1. رحمة حوالم ، التكاليف الاقتصادية و الإجتماعية لحوادث المرور بالجزائر مجلة الباحث عدد 11 سنة 2012 .

2. زكرياء الدروي - الكحول و العوامل المؤثرة على تواجهه بأنسجة الجسم المختلفة - المجلة الجنائية القومية - المجلد السابع عشر 1974 .
3. عمار تو، " في قطاع النقل " ، مجلة مجلس الأمة ، العدد 40 ، الجزائر ، أوت - سبتمبر 2009
4. فتوح عبد الله الشاذلي - جريمة هرب السائق المتسبب في حادث مروري في النظام السعودي ، المجلة العربية للدراسات المنية و التدريب ، العدد ، 22، السعودية، سنة 1997 م -
5. فضيل بوجلال، " محاولة تقييم التكلفة الاقتصادية للحوادث المرورية في الجزائر " مذكرة لنيل شهادة الماستر، جامعة الحاج لخضر باتنة، كلية العلوم الاقتصادية و علوم التسيير، 2011
6. الهاشمي بو طالب، مهام المركز الوطني للوقاية و الأمن عبر الطرق ، إستراتيجية في عملية الوقاية ، من مجلة الوقاية و الأمن عبر الطرق ، العدد 01 ، الجزائر 1999

رابعاً : رسائل جامعية :

1. أحمد صبحي العطار، النظرية العامة للسكر في المسؤولية الجنائية، رسالة دكتوراه، جامعة عين شمس سنة 1981.
2. ب. سعيد أحمد علي قاسم ، الجرائم المرورية ، أطروحة دكتوراه في الحقوق ، جامعة الإسكندرية 2009
3. ت. ناجي رشيد، تغير الدور الإجتماعي لمعاقبي حوادث المرور، مذكرة لنيل شهادة الماجستير قسم علم الاجتماع بجامعة الجزائر كلية العلوم الإجتماعية و الإنسانية ، لسنة 2008

خامساً : المواقع الإلكترونية :

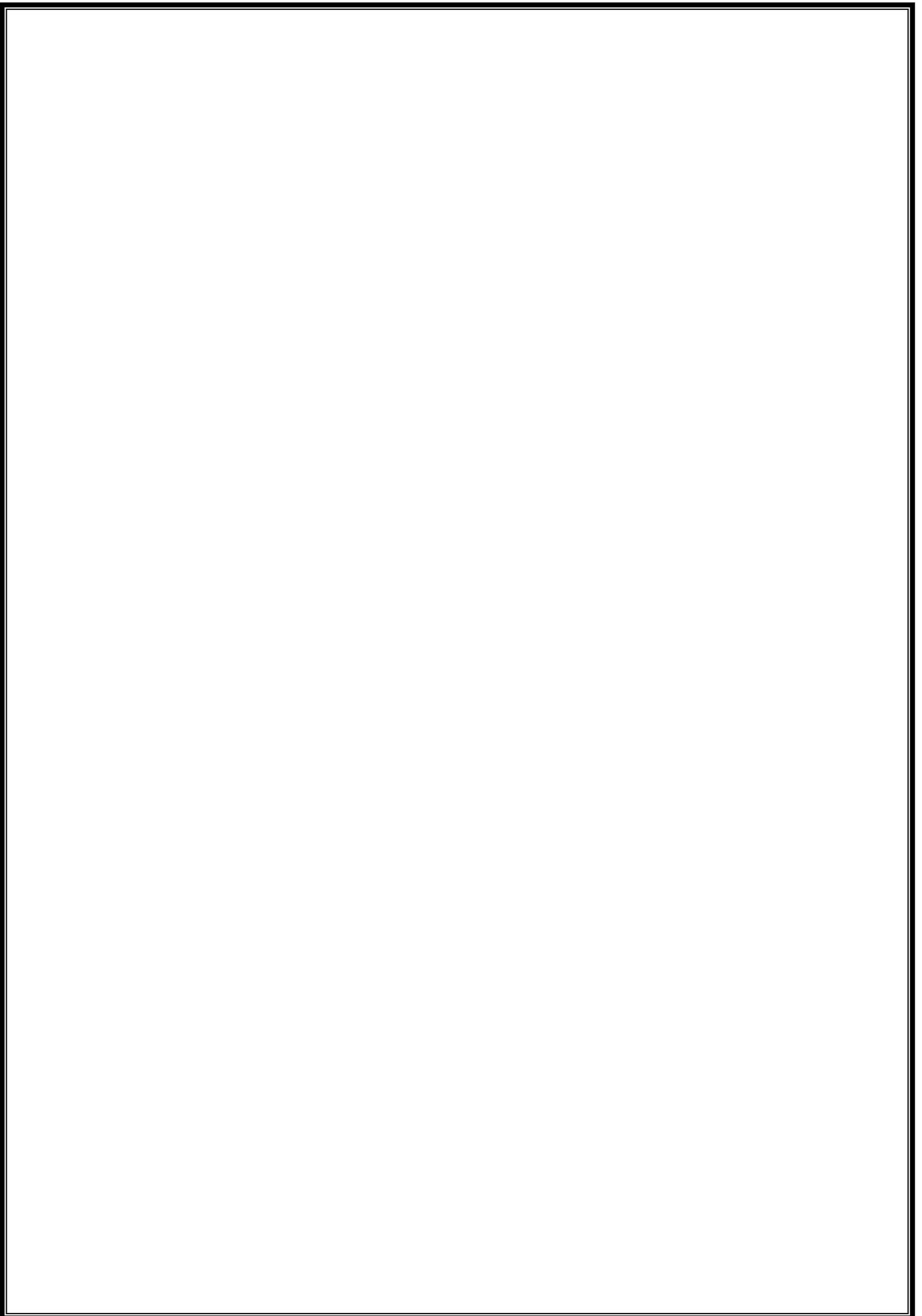
1. <http://www.aljazairalyoum.com>
2. <http://www.marsadz.com>
3. <http://www.al-fadjr.com>
4. <http://www.algpress.com/article-155791.h>
5. <http://www.cnpsr.org.dz/>
6. <http://www.dgsn.dz>
7. <http://www.echoroukonline.com>
8. <http://www.tribunaldz.com/forum/t203>
9. <http://www.who.int/mediacentre/factsheets/fs358/ar>
10. <https://www/ar.wikipedia.org/wiki>
11. <https://www/arabic.cnn.com>
12. <https://www.en.-htmnaaharonline.com>

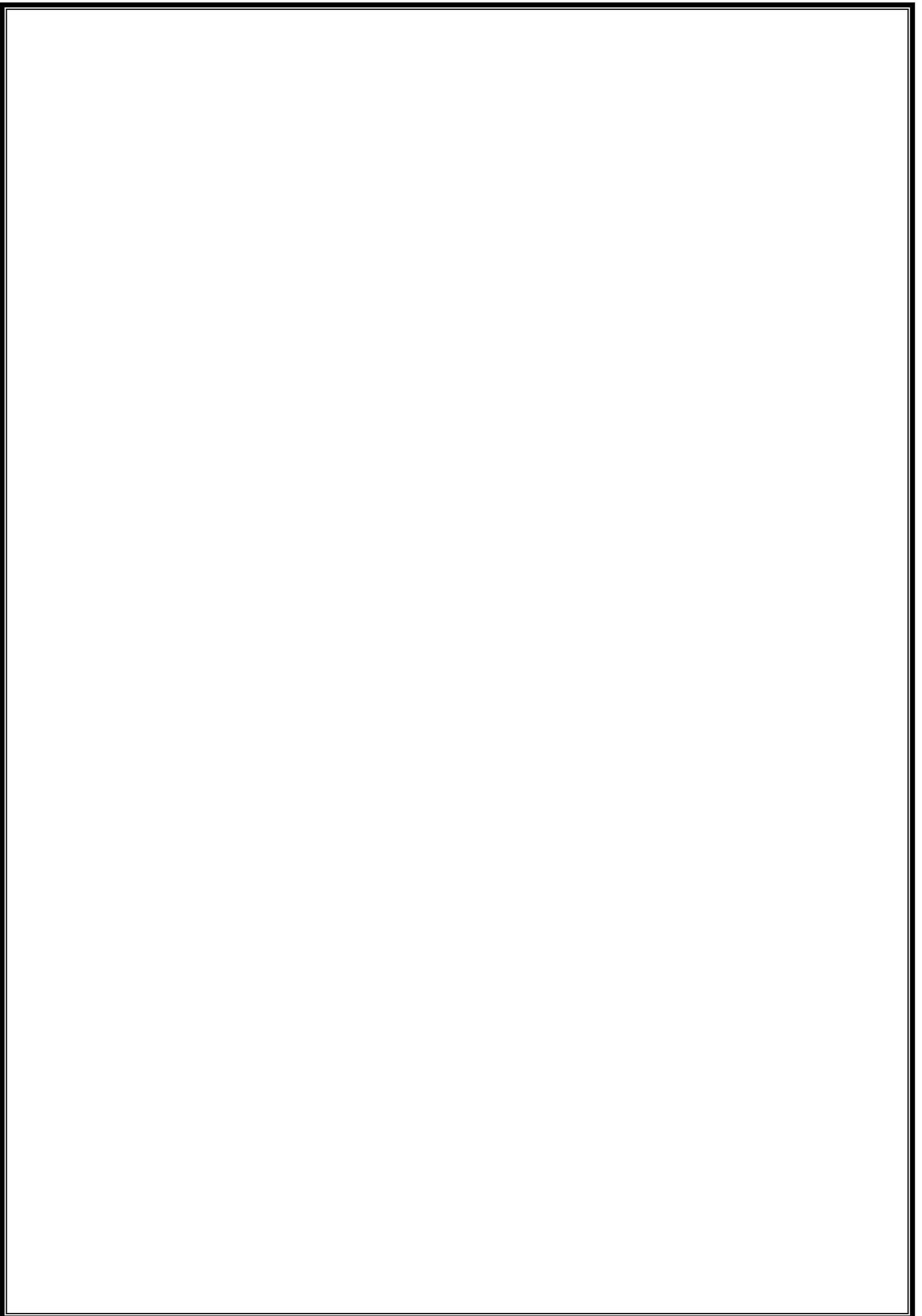
13. <https://www.facebook.com/algeriepolice.dz>

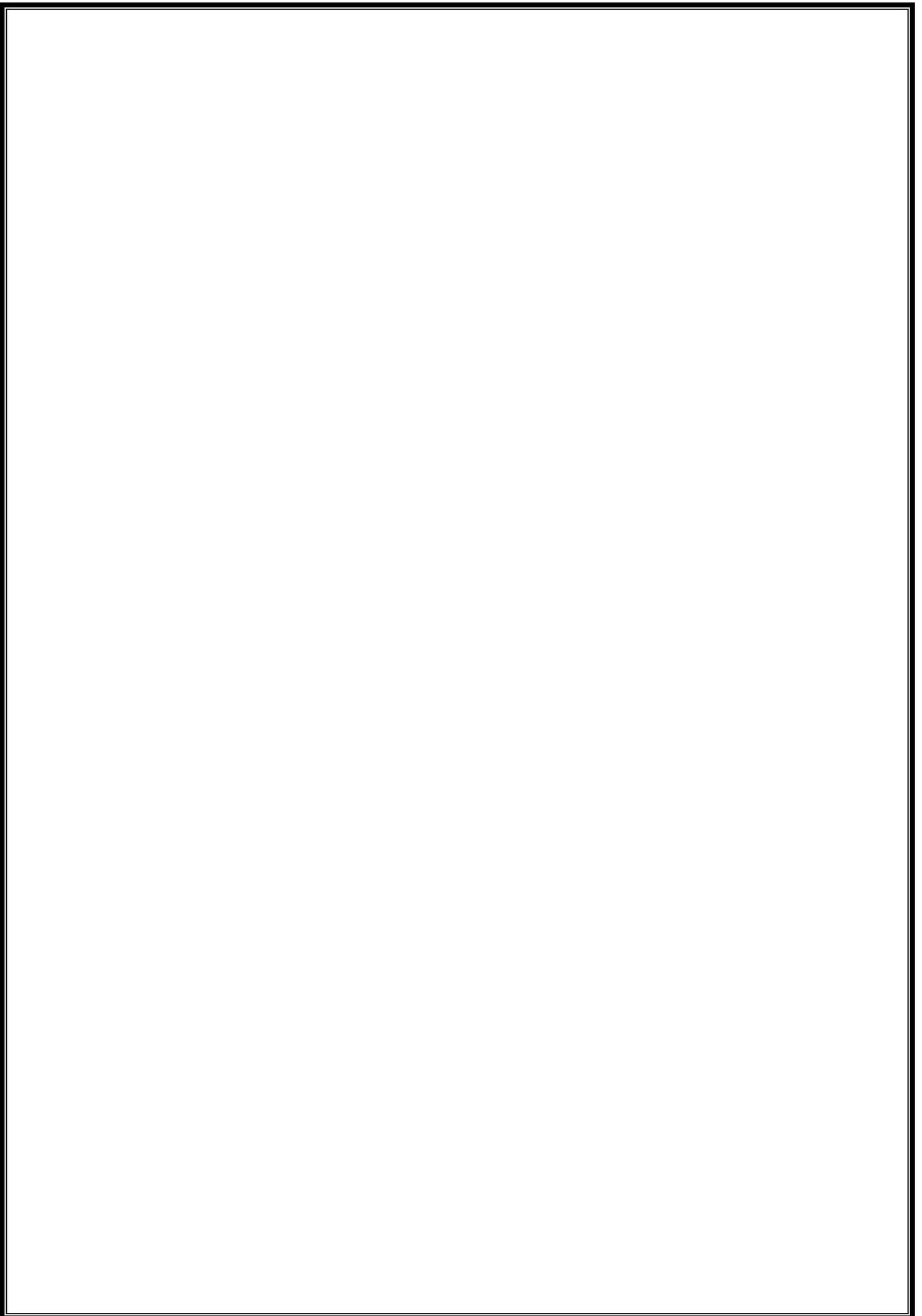
14. <https://www.cosmozix.dz>

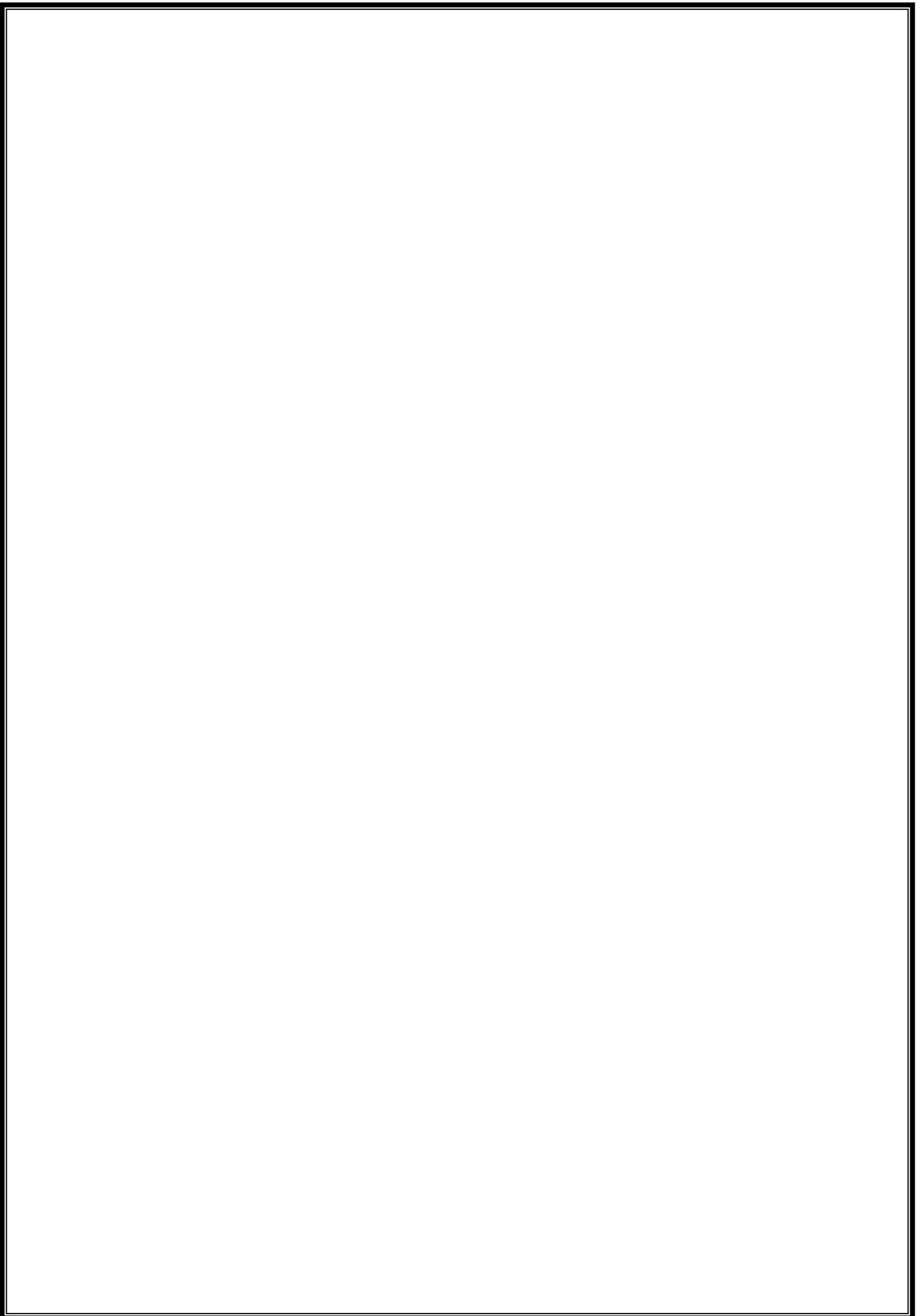
15. <https://www.radioalgerie.dz>

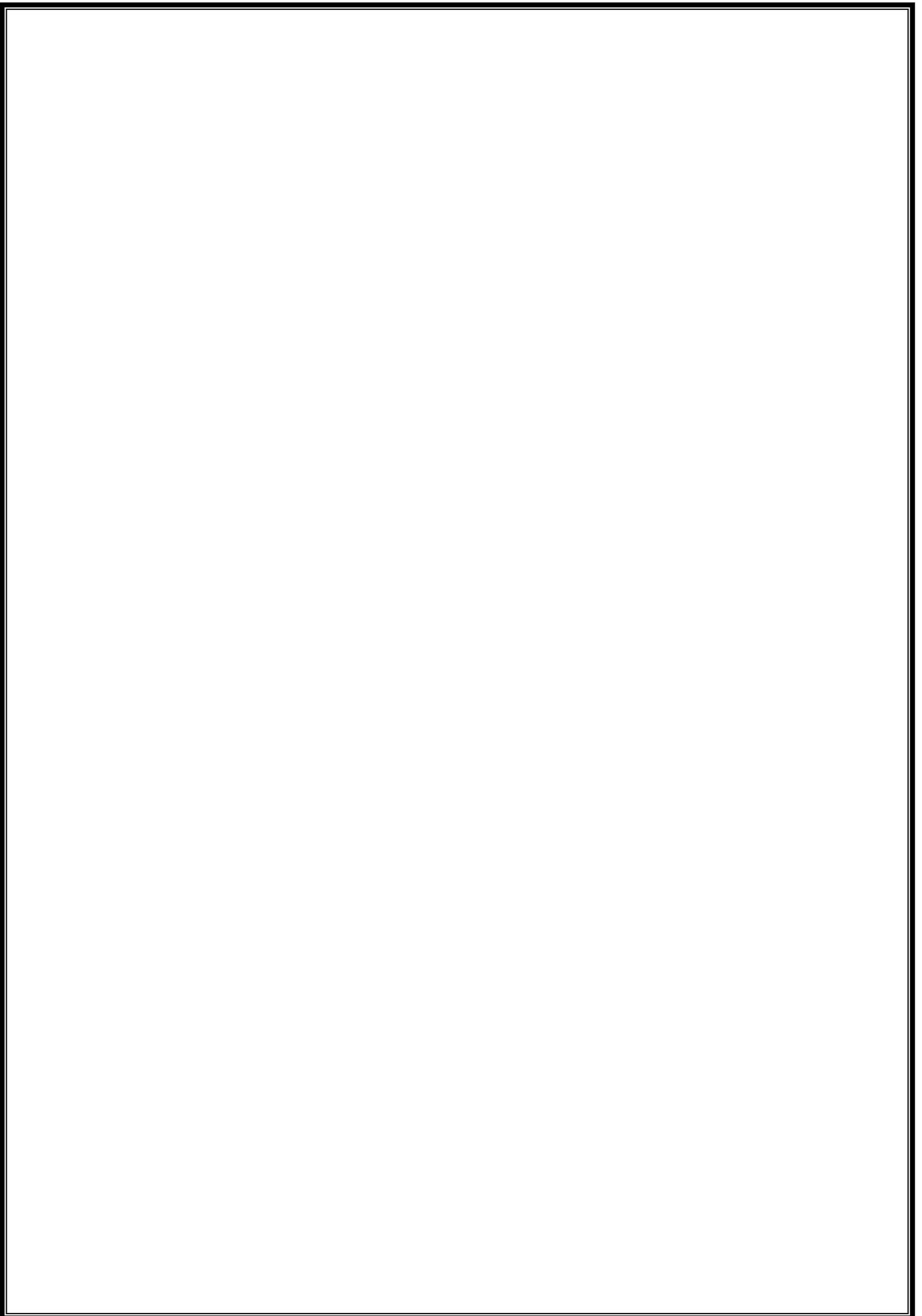
:





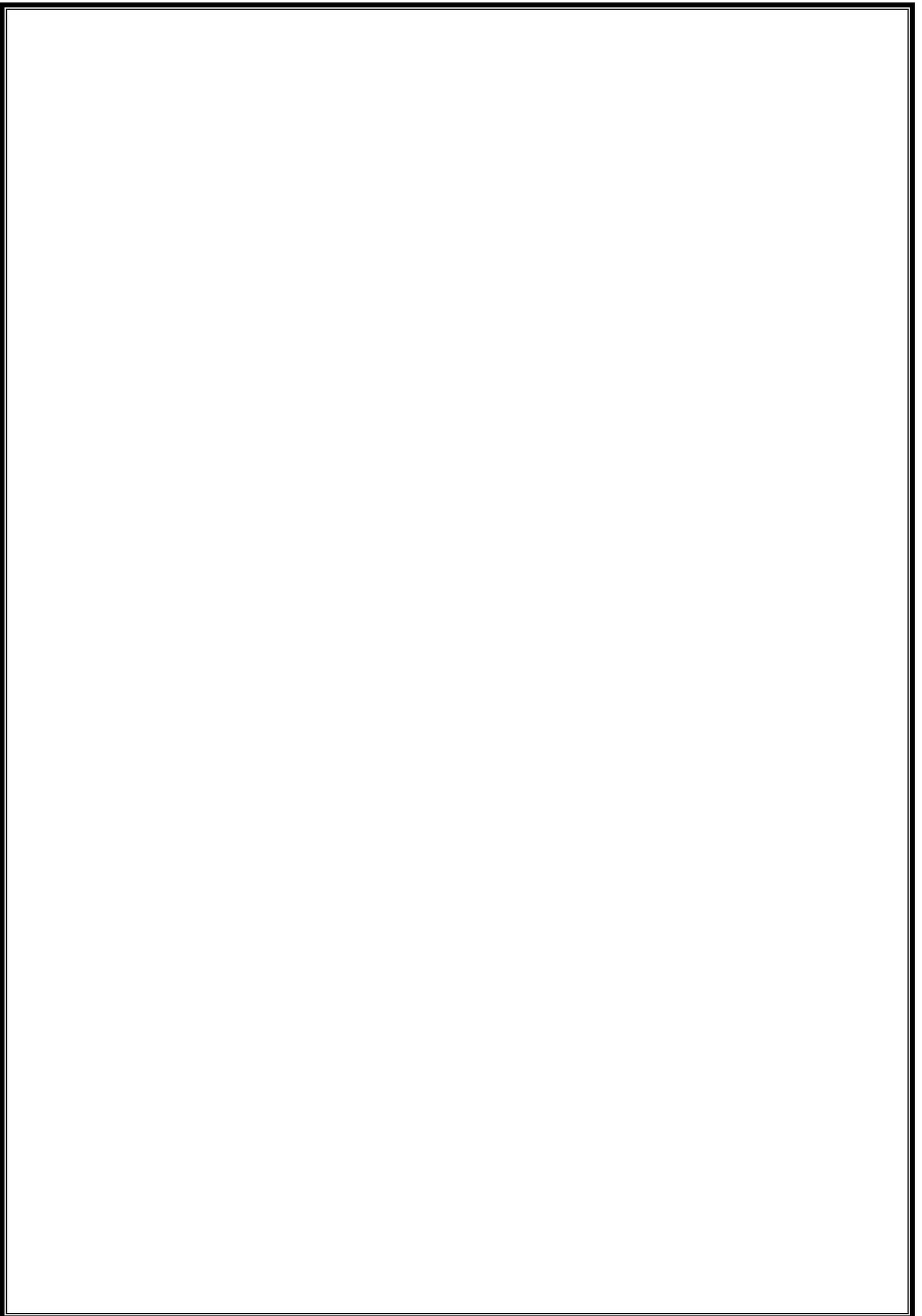






| الصفحة | المواضيع |
|--------|------------------------------------------------------|
| 4-1 | مقدمة |
| 5 | الفصل الأول: ماهية الجرائم المرورية |
| 5 | المبحث الأول: مفهوم الجرائم المرورية . |
| 5 | المطلب الأول : تعريف الجرائم المرورية وعناصرها |
| 5 | الفرع الأول : تعريف |
| 6 | الفرع الثاني : عناصر الجريمة المرورية |
| 7 | أولا . قائد المركبة (السائق) |
| 7 | ثانيا . المركبة |
| 8 | ثالثا . الطريق |
| 8 | المطلب الثاني : خصائص الجريمة المرورية |
| 10-9-8 | الفرع الأول : الجريمة المرورية سلوك إنساني غير مشروع |
| 11 | الفرع الثاني : الأصل في الجريمة المرورية " العينية " |
| 12 | الفرع الثالث : ازدواجية العقوبة في الجريمة المرورية |
| 12 | المطلب الثالث : آثار الجرائم المرورية |
| 13 | الفرع الأول: الآثار الجسمانية و النفسية |
| 14-13 | أولا : الآثار الجسمانية و الصحية |
| 15 | ثانيا :الآثار النفسية |
| 16 | الفرع الثاني : الآثار الإقتصادية |
| 21-19 | الفرع الثالث : الآثار الاجتماعية |
| 22 | المبحث الثاني: أنواع الجرائم المرورية و أركانها |
| 22 | المطلب الأول : أنواع الجرائم المرورية |
| 23-22 | الفرع الأول: من حيث المتسبب فيها |
| 28-24 | أولا : السائقون |
| 34-29 | ثانيا:المشاة |
| 37-35 | ثالثا : الحالة التقنية للمركبة |
| 38 | رابعا : حسب حالة الطريق و العوامل الطبيعية |
| 40-38 | أ . حالة الطريق |
| 41 | خامسا : العوامل الطبيعية |
| 42 | الفرع الثاني : الجرائم المرورية من حيث الجسمانية |
| 43 | أولا. المخالفات المرورية |
| 44 | أ.مخالفات من الدرجة الأولى |
| 44 | ب .مخالفات من الدرجة الثانية |
| 46-45 | ج .مخالفات من الدرجة الثالثة |
| 49-46 | د .مخالفات من الدرجة الرابعة |
| 50 | ثانيا. الجرح المرورية |
| 50 | الفرع الثالث: من حيث النتيجة المحققة |
| 51 | أولا: الجرائم المادية |
| 51 | ثانيا : الجرائم الشكلية |
| 51 | ثالثا:جرائم الخطر. |
| 52 | المطلب الثاني: أركان الجريمة المرورية |
| 52 | الفرع الأول : الركن الشرعي |
| 53 | الفرع الثاني: الركن المادي |
| 54 | أولا : السلوك و النشاط الإجرامي |
| 55 | ثانيا : النتيجة الإجرامية |

| | |
|---------|-------------------------------------------------------------------|
| 56 | ثالثا: العلاقة السببية |
| 56 | الفرع الثالث : الركن المعنوي |
| 58-57 | أولا : عناصر الجريمة غير العمدية |
| 59 | ثانيا : أنواع القصد الجنائي |
| 64-60 | ثالثا : صور الجريمة غير العمدية |
| 65 | الفرع الرابع : نماذج عن الجرح المرورية |
| 70-65 | أولا : القيادة في حالة سكر أو تحت تأثير مخدر |
| 75-71 | ثانيا : جنحة الجروح الخطأ (بسبب حادث مروري) |
| 78-76 | ثالثا : جنحة الهروب و الفرار |
| 79 | رابعا : جنحة عدم الامتثال |
| 80 | ملخص الفصل الأول |
| 81 | الفصل الثاني : آليات مكافحة الجرائم المرورية في الجزائر |
| 81 | المبحث الأول: الآليات الوقائية لمكافحة الجرائم المرورية |
| 82 | المطلب الأول: تدابير وقائية خاصة بمستعملي الطريق |
| 84-82 | الفرع الأول: تدابير وقائية خاصة بالراجلين |
| 89-85 | الفرع الثاني: تدابير وقائية تتعلق بسائقي المركبات |
| 90 | المطلب الثاني : التدابير الخاصة بالطرق و تجهيزات المركبة |
| 91-90 | الفرع الأول: التدابير الخاصة بالطرق |
| 92 | الفرع الثاني : التدابير الخاصة بالمركبة |
| 93-92 | أولا : المراقبة التقنية للسيارات |
| 95-94 | ثانيا : تجهيزات الحماية بالمركبة |
| 96 | المطلب الثالث : آليات المراقبة |
| 96 | الفرع الأول : الوسائل البشرية و المادية |
| 99 | الفرع الثاني : الآليات القانونية |
| 102 | المطلب الرابع: الجانب التوعوي و التحسيس |
| 102 | الفرع الأول : دور المصالح المعنية بالسلامة المرورية |
| 102 | أولا : المركز الوطني للوقاية و الأمن عبر الطرق |
| 104 | ثانيا : وسائل الإعلام و الإتصال |
| 105 | ثالثا: مدارس تعليم السياقة |
| 110-106 | رابعا : المصالح الأمنية |
| 111 | الفرع الثاني: الأجهزة المستحدثة بموجب القانون 05-17 |
| 112 | المبحث الثاني : الوسائل الردعية للحد من الجرائم المرورية |
| 112 | المطلب الأول: المخالفات و الجرح المرورية و الجزاءات المترتبة عنها |
| 118-112 | الفرع الأول: المخالفات المرورية |
| 123-119 | الفرع الثاني : الجرح المرورية |
| 124 | الفرع الثالث : مخالفات و عقوبات النقل البري للأشخاص و البضائع |
| 127-126 | *أهم ما ورد من جديد في القانون 05-17 |
| 128 | المطلب الثاني : مصالح الدولة المكلفة بتطبيق الإجراءات الردعية |
| 128 | الفرع الأول : مصالح الأمن الوطني |
| 134-132 | الفرع الثاني : مصالح الدرك الوطني |
| 135-134 | الفرع الثالث : مصالح أخرى |
| 137-136 | ملخص الفصل الثاني |
| 142-138 | خاتمة |



المخلص

تعتبر الجرائم المرورية سلوك إنساني غير مشروع في قانون المرور، يصدر من قائد أو مالك المركبة يعرض المصالح الجوهرية لأفراد المجتمع للخطر، سواء كان إيجابيا أم سلبيا حدد له المشرع الجزائي جزاء جنائيا، على ضوء هذا المفهوم استخلصنا عناصر الجريمة المرورية و أثارها على الفرد و المجتمع وما يميزها من خصائص في كونها سلوك غير مشروع و الأصل فيها العينية أي تعين وقت وقوعها و نجد أكثرها مجسدة في المخالفات و الجرح المرورية ، ويمكن تقسيمها إلى ثلاثة أصناف حسب المتسبب فيها ، بحسب جسامتها و حسب النتيجة المحققة، و الجرائم المرورية كغيرها من الجرائم لا تقوم إلا بتوفر أركانها المتمثلة في الركن الشرعي ، المادي و المعنوي .

نظرا لإستفحال الجريمة المرورية في بلادنا ، بات الضروري محاربتها و التصدي لها ولن يتأتى ذلك إلا بإتباع طرق و ميكانيزمات نوعية ، تتناسب و حجم الظاهرة ، هذه الأساليب نحصرها في جانبين وقائي و ردعي ، يتمثل الجانب الوقائي في جملة العمليات التحسيسية التي يعود الدور الأساسي فيها إلى جهات رسمية منها في الأجهزة الأمنية المختصة ، مركز الوقاية و الأمن عبر الطرق و أيضا وسائل الإعلام المختلفة ، و جهات أخرى غير رسمية كالجمعيات و المجتمع المدني .

أما الجانب الردعي فيتمثل في التطبيق الصارم لقانون المرور و ردع المخالفين بكل حزم ويسهر على تطبيق هذه الإجراءات أعوان مؤهلون للقيام بمثل هذه المهام وهم رجال الدرك الوطني مصالح الأمن العمومي بجهاز الشرطة ومصالح أخرى متمثلة في مفتشو النقل و الغابات و مهندسو الأشغال العمومية و لكن في حدود معينة ضبطها و نظمها المشرع وذلك بإستعمال كل الوسائل القانونية والمتاحة و السلطات المخولة لهم بموجب القانون.