

أثر تعديل قانون المرور الجزائري رقم 05/17 على واقع ظاهرة حوادث الطرقات

The Impact Of The Amendment Of Algerian Traffic Law No.17/05
On The Reality Of The Phenomenon Of Road Accidents

تاريخ القبول: 2019/03/27

تاريخ الإرسال: 2019/01/26

وجاءت هذه الدراسة كقراءة تحليلية لأهم أحكامه سعياً إلى تبيان الفجوة الموجودة بين النصوص القانونية، والواقع المعاش.

الكلمات المفتاحية: قانون المرور رقم 05/17، حوادث المرور، أهداف التقليل من حوادث الطرقات، مقتضيات الواقع.

Abstract:

The phenomenon of road accidents is a problem and a frightening cocren for the road in algeria, because of the frightening figures in the material and human losses.

Since the problem of traffic accidents has to do with the laws and the traffic laws, the algerian state has spared no effort in searching for the causes of the phenomenon and facing them by enacting the legal texts it deems appropriate in terms of time and place to achieve traffic safety no.17/05 to reduce the severity of this phenomenon.

And this study came as an analytical reading of the most important provision in order to show

خليفة موراد

جامعة باتنة 1- الجزائر

Kmourad38@gmail.com

نسليم رشاشي (*)

جامعة باتنة 1- الجزائر

nassiminess@gmail.com

ملخص:

تمثل ظاهرة حوادث الطرقات مشكلاً، وهاجساً مخيفاً بالنسبة لمستعملي الطرقات في الجزائر، نظراً لما تخلفه من أرقام مخيفة في الخسائر المادية، والبشرية. ونظراً لأن مشكلة الحوادث المرورية لها علاقة بالقوانين والتشريعات المتعلقة بتنظيم حركة المرور فإن الدولة الجزائرية لم تدخر أدنى جهد في البحث عن أسباب الظاهرة، ومواجهتها بسن النصوص القانونية التي تراها مناسبة من حيث الزمان، والمكان لتحقيق السلامة المرورية، حيث جاء التعديل الأخير لقانون المرور رقم 05/17 للتقليل من حدة الظاهرة.

(*) - المؤلف المراسل.

objectives; the requirements of the gap between the legal texts and the reality of the pension.

Key Words: traffic law no 17/05; traffic accidents; accident reduction

مقدمة:

تعد الحوادث المرورية من أخطر المشكلات التي تواجهها المجتمعات نظرا لما تخلفه من أضرار بمختلف أبعادها المادية، البشرية، والمعنوية.

وبالنظر لخطورة الظاهرة جعلت مختلف دول العالم منها محط اهتمام كبير، ومن بين تجليات هذا الاهتمام سنّها لتشريعات ذات صلة بالموضوع، مستهدفة في ذلك الحد من الظاهرة أو على الأقل التقليل منها.

وقد عملت الدول جاهدة على تحيين قوانينها كلما اقتضت الضرورة ذلك، مسايرة للتطورات الخطيرة التي تسجلها ظاهرة حوادث المرور، ذلك أن مشكلة الحوادث المرورية لها علاقة بالقوانين، والتشريعات المتعلقة بحركة المرور.

وبما أن حوادث الطرقات هي نتيجة لتفاعل أربعة عناصر، وهي العنصر البشري، المركبة، الطرقات، إضافة إلى عنصر التنظيم (القانون)، وبالتالي فإن كل حادث مرور مهما كان نوعه، وأسبابه فهو نتيجة لخلل في أحد، أو بعض، أو حتى كل العناصر مجتمعة.

ولما كان الحال هكذا فإن الدولة الجزائرية، وعلى غرار باقي الدول تولي اهتماما، وعناية كبيرة للموضوع، حيث لم تدخر أدنى جهد في مواجهة المشكلة عن طريق اتخاذ ما يلزم لتفادي أي خلل في العناصر المشار إليها، خاصة فيما يتعلق بالعنصر الرابع- والذي هو محور الدراسة- بسن النصوص القانونية التي رأت من شأنها تحقيق السلامة المرورية، وهو ما تجسد بالفعل، وفي أرض الواقع في التراجع النسبي لحوادث الطرقات.

وتدعيما لجهودها في هذا المسعى جاء التعديل الأخير للقانون رقم 14/01 المؤرخ في 19 غشت 2001 المتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها، بموجب القانون رقم 05/17 المؤرخ في 16 فبراير 2017 مستهدفا التقليل قدر ما يمكن من حدة الظاهرة التي تزايدت حدتها تزايدا رهيبا خاصة في السنوات الأخيرة نظرا لعدة



عوامل، أهمها الزيادة في عدد السكان الذي قابله زيادة في عدد السيارات في الحظيرة الوطنية، وبالمقابل تأخر كبير في البنية التحتية، والتي لم تواكب التطورات الحاصلة في المجالات الأخرى.

والسؤال الذي نحاول الإجابة عليه في هذه الدراسة هو: إلى أي مدى نجحت الدولة الجزائرية في مسعاها ؟

إن الإجابة على هذا السؤال الجوهرية، والذي يمثل إشكالية الدراسة، يتطلب تفكيكه إلى تساؤلات فرعية هي:

- ما مفهوم وأسباب حوادث الطرقات ؟
- ما طبيعة سياسة التشريع المرورية التي تبنتها الجزائر؟
- ما الإضافة التي يمكن أن يقدمها تطبيق التعديل القانوني لقانون المرور لسنة

2017؟

وهي التساؤلات التي سيتم الإجابة عنها من خلال المحاور التالية:

المحور الأول: أسباب حدوث حوادث الطرقات.

المحور الثاني: سياسة التشريع المرورية في الجزائر.

المحور الثالث: تقييم لسياسة السلامة المرورية في الجزائر على ضوء تعديل سنة

2017 .

المحور الأول: أسباب حدوث حوادث الطرقات

تعد حوادث المرور من أكثر الظواهر المسببة للموت في مختلف دول العالم، لذلك نجد هذه الأخيرة تعاني من تطور نسب الحوادث نحو الارتفاع، نظرا لما ينتج عنها من حصد للأرواح، واستهلاك للموارد المالية الضخمة المرصودة لجبر الأضرار الناتجة عنها، ومحاولة القضاء على أسبابها، هذه الأخيرة التي تختلف ما بين بشري(السائق، الراجلين)، وتقنية(المركبات، الطرقات) ومناخية، وتنظيمية، حيث يمكن تصنيف هذه الأسباب إلى مباشرة، وأخرى غير مباشرة.

فما هي أهم الأسباب التي تؤدي إلى حوادث المرور؟ وقبل ذلك ما مدلول الحادث

المروري؟

أولا- تعريف الحادث المروري:

على خلاف بعض التشريعات مثل (التشريع التونسي)، والمنظمات الدولية مثل (منظمة الصحة العالمية)، واللجان الإقليمية مثل (اللجنة الاقتصادية الأوروبية التابعة للأمم المتحدة) لم يتصد المشرع الجزائري لتعريف حادث المرور في مختلف القوانين التي سنها .

حيث عرف المشرع التونسي حادث المرور على أنه: "كل حادث فجائي يحصل على الطريق، واشتركت فيه عربة على الأقل، وترتبت عنه أضرار بدنية، أو مادية"⁽¹⁾ و تعرف منظمة الصحة العالمية حادث المرور بأنه واقعة غير متعمدة، ينتج عنها إصابة ظاهرة⁽²⁾.

أما فيما يخص اللجنة الاقتصادية الأوروبية فتعرف الحادث المروري بأنه: "حادث تتوفر فيه العناصر التالية: أن يحدث في الطريق العام- أن ينتج عنه وفاة، أو إصابة شخص، أو أكثر- أن تشترك فيه إحدى المركبات المتحركة على الطريق"⁽³⁾ ومن ذلك فإن حادث المرور له مفهومان، مفهوم واسع ومفهوم ضيق.⁽⁴⁾ أما المفهوم الضيق لا يتحقق إلا إذا توافرت العناصر التالية:

العنصر الأول: وقوع حادث.

العنصر الثاني: أن يقع الحادث من مركبة محددة بالقانون.

العنصر الثالث: أن تكون المركبة في حالة سير.

ومن منظور المفهوم الواسع للحادث المروري فإن تعريف الحادث المروري يتوسع مفهومه ليشمل:

- سقوط بعض الأشياء من المركبة البرية.

- الحوادث التي تنجم جراء حرائق، وانفجارات تسببها المركبة، وتوابعها،

والمنتجات التي تستعملها، أو المواد التي تنقلها.

- الحوادث التي يمكن أن تنجر عن عمليات الشحن، والتفريغ.

وهذا ما أخذ به المشرع الجزائري من خلال الأمر 15/74 المتعلق بالزامية التأمين على السيارات وبنظام التعويض عن الأضرار⁽⁵⁾ على غرار المشرع الفرنسي حيث يرى أنه، ووفقا لهذا المنظور وجب أن تكون المركبة متدخلة في الحادث، سواء كانت



متحركة، أو ساكنة، وسواء اتصلت ماديا بالمضروب أم لا، وعلى المدعي أن يثبت بأن المركبة كانت متدخلة في الحادث.

كما طرح الباحثون العديد من التعاريف، والتي نذكر منها على سبيل المثال لا الحصر:

- الحادث المروري بأنه حدث اعتراض غير متوقع من قبل مركبة واحدة، أو أكثر مع مركبة أخرى أو أكثر، أو مع راجلين أو حيوانات أو أجسام ثابتة على الطريق، وينتج عن هذا الحادث عادة خسائر مادية أو/و بشرية⁽⁶⁾.

- وكما أعطي تعريف للحادث المروري على أنه الواقعة المادية التي تحدث دون توقع، ودون تدبير مسبق، بسبب تفاعل مجموعة من الظروف، وينتج عنها نتائج غير مرغوب فيها⁽⁷⁾.

ومن خلال التعريفات المذكورة آنفا نستنتج أن حوادث الطرقات هي نتيجة، المتسبب فيها أساسا هو العنصر البشري بمخالفته للنظم، والقوانين التي تحكم السير، أو المرور عبر الطرقات.

ولا يمكن أن نحصر أسباب حوادث المرور في عنصر واحد، وهو العنصر البشري، بل هناك مجموعة من الأسباب، والعوامل لها دور في حدوث هذه الآفة، والتي سيتم التفصيل فيها من خلال العنصر الموالي.

ثانيا- أسباب حوادث المرور:

إن تحديد أسباب الحوادث المرورية بكل دقة أمر صعب تحقيقه، ذلك أن العملية تحتاج إلى عمل مهني دقيق بدءا من المصالح المختصة في التحقيق في الحوادث المرورية، وفحص المركبات، وحالة الطرقات... الخ، وانتهاء بمدارس تعليم السياقة، وبالرغم من ذلك يتأكد في الواقع أن العنصر البشري هو العامل الأساس في وقوع حوادث المرور، وذلك باعتبار هذا العنصر هو المدرك، والقادر على التكيف مع كل الأوضاع، وعليه يمكن تعداد أهم هذه الأسباب فيما يلي:

1- العنصر البشري:

لقد أكدت معظم الدراسات، والتحقيقات أن العنصر البشري سواء كان سائقا أو راجلا أو راكبا هو المتسبب الأول في حوادث المرور، ويعود ذلك إلى عدة اعتبارات.



أ- الأسباب التي تعود إلى السائق: بالرجوع إلى نص القانون الذي يتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرقات، وسلامة أمنها في الجزائر نجد أنه عرف السائق على أنه " كل شخص يتولى قيادة مركبة بما فيها الدراجات العادية، والدراجات النارية، أو يسوق حيوانات الجر، والحمل، والركوب، والقطعان عبر الطريق أو يتحكم فعلا في ذلك" (8)

فسائق السيارات يعتبرون من الأطراف الرئيسية التي تكون سببا في حدوث حوادث المرور وذلك عن طريق:

- عدم الالتزام بقواعد السير كالسرعة المفرطة في قيادة المركبة، والتهور من خلال المناورات الخطيرة، وعدم احترام الأولوية.
- السياقة تحت تأثير المشروبات الكحولية، أو الأدوية، أو أي مادة يمكن أن تؤثر على العقل البشري.
- استعمال وسائل الاتصال كالهواتف النقالة مثلا، أو تشغيل المذياع.
- افتقاد الكثير من السائقين للكفاءة في القيادة، وهذا يعود أساسا إلى ضعف مدارس تكوين السائقين من جهة، وعدم الصرامة في امتحانات منح رخص السياقة.
- عدم التقيد باحتياطات الأمن المروري كاستعمال الخوذة بالنسبة لسائق الدراجات النارية.

ب- الأسباب التي تعود إلى الراجلين: فضلا عن سائق المركبات فإن للراجلين ضلع كبير في حدوث حوادث المرور بعدم حيطتهم، وحذرهم، أو عدم التزامهم بقوانين السلامة المرورية، والراجل في القانون الجزائري هو "كل شخص يتنقل سيرا على الأقدام، ويعد بمثابة راجلين الأشخاص الذين يدفعون أو يجرون عربات الأطفال أو المرضى أو العجزة وكذلك الدراجات العادية أو الآلية، والعجزة الذين يتنقلون في عربات يقودونها بأنفسهم بسرعة الخطى" (9).

و عليه فإن الراجلين بأهمالهم، ولا مبالاتهم يتسببون في حدوث الكارثة المرورية عن طريق:

- الأهمال وعدم التقيد بالعبور على الأماكن المخصصة للراجلين، والسير على الأرصفة، وحواف الطرقات المهياة خصيصا لاستعمالها لهذا الغرض، حيث نجد أن

المشروع الجزائري وضع أحكاماً خاصة للراجلين في قانون المرور في القسم الثاني منه⁽¹⁰⁾.

- عدم استجابة المواطنين لحمالات التوعية خاصة الأسر التي لديها أطفال.
- الجانب الإعلامي التوعوي الذي يعتبر ذو أهمية كبرى وله دور فعال في ذلك.

2- المركبات والطرق:

تعتبر المركبة والطريق الذي تسلكه من بين العوامل المتسببة في حدوث حوادث المرور نتيجة لعدم مطابقة كليهما للمواصفات القانونية، ولقد فصل المشروع الجزائري في تحديده للوسائل التي يمكن أن تحمل وصف المركبة حسب مفهوم هذا القانون، وذلك في نص المادة الثانية من القانون 14/01 كالتالي:

أ- السيارة: هي "كل مركبة تستعمل لنقل الأشخاص، أو البضائع وتكون مزودة بمحرك للدفع، وتسير على الطريق"⁽¹¹⁾.

ب- المركبة المتفصلة: كل سيارة نقل البضائع متبوعة بمقطورة بدون محور أمامي متزاوجة بحيث يكون جزء من المقطورة متكئاً على المركبة الجارة، ويكون أكبر جزء من وزن هذه المقطورة، وحمولتها واقعا على المركبة الجارة وتسمى هذه المقطورة بنصف المقطورة⁽¹²⁾.

ج- الحافلة المتفصلة: مركبة متكونة من عدة أجزاء صلبة يتم فصل كل جزء بالنسبة للآخر، وتتصل الحجرات المخصصة للمسافرين المتعلقة بكل قسم فيما بينها بشكل يسمح لهم بالتنقل بحرية وتكون الأقسام الصلبة موصولة بشكل دائم لا يمكن فصلها⁽¹³⁾.

د- المقطورة: كل مركبة موجهة لتكون موصولة بسيارة⁽¹⁴⁾.

هـ- الدراجة: كل دراجة غير مزودة بجهاز محرك ذاتي⁽¹⁵⁾.

و عرف المشروع الجزائري الطريق في هذا القانون بأنه "كل المسالك العمومية المفتوحة لحركة مرور المركبات"⁽¹⁶⁾.

وعليه فإنه أي خلل يمس المركبة، أو المسلك الذي تسلكه سيكون سبباً في حدوث حادث مروري، ولذلك لا بد من التطرق إلى بعض الأمور المتعلقة بالمركبة غير الملائمة للاستعمال، والطريق غير الملائم كذلك:

- التقارير، والاختلاف في المواصفات التقنية الملائمة للمركبة من بلد لآخر.
- عدم القيام بالاختبارات الفنية، وبشكل دوري للمركبة، وحسبما هو مطلوب.
- استعمال المركبات الخاصة لغايات النقل الجماعي.
- عدم صيانة المركبات دوريا: خاصة الإطارات، المصابيح، المكابح، المقود،
- الحمولة الزائدة، والتي تفوق طاقة المركبة.
- أخطاء التصميم الهندسي للطريق.
- عدم تزويد الطريق بالإشارات المرورية اللازمة التحذيرية، والإرشادية.
- تأثير العوامل الطبيعية على المسالك كالأمطار، الضباب، التضاريس.

المحور الثاني: سياسة التشريع المرورية في الجزائر

مما لاشك فيه فإن التشريع يحدد سياسة، وفلسفة التعامل من معظم القضايا، والقضية في هذه الدراسة هي حوادث الطرقات التي تشكل الشغل الشاغل للمسؤولين في هذا المجال مما دفع بضرورة تعديل القوانين في كل مرة بما يتناسب، والدراسات الميدانية، والأخذ بمختلف تجارب الدول الناجحة في هذا المجال، ليكون تطبيقه أكثر صرامة، وحزما بهدف المحافظة على الأشخاص، والممتلكات حيث أدخل المشرع الجزائري تعديلات على قانون المرور من خلال القانون 05/17 المعدل والمتمم للقانون 14/01.

وجاء هذا التعديل لينص على مجموعة من الإجراءات تُظهر جليا توجهات السياسة المرورية في الجزائر من خلال:

أولا- ضبط عملية تكوين السائقين ونظام الرخصة بالنقاط:

يعتبر التشريع المبني على قواعد علمية، ودراسة مسبقة للأسباب الحقيقية لظاهرة حوادث الطرقات أهم عنصر للتقليل من حدة هذه الظاهرة.

"إن السائق عندما يجد نفسه في ظروف مثالية طريق جيد، وسيارة جيدة فإنه يذهب غالبا إلى استعمال السرعة وذلك لانعدام الشعور بالخطر، وبالتالي تصبح الظروف المثالية أكثر إنتاجا للحوادث، والظروف الرديئة أقل إنتاجا لها، وكأن بكل سائق حدد مستوى معين من الخطر يعيش به، فكلما نزل مستوى تصورهِ للخطر كلما غير سلوكه، وارتفع مستوى مجازفته، والعكس صحيح، ويعتبر علماء النفس أن نجاح



سياسات الردع في مجال السلامة المرورية ناتج عن كون تحرير المخالفة يهدد رخصة السياقة، أي يؤثر على رفع مستوى الخوف من فقدانها، وبالتالي يلجم السائق على القيام بسلوك مخالف للقانون، لذلك تنجح السياسات المبنية أكثر على تفعيل رخص السياقة بالنقاط أكثر من العقوبات المالية⁽¹⁷⁾.

1- عملية تكوين السائقين:

يعتبر التكوين والتأهيل في أي مجال من أهم العوامل التي تضمن لنا أداء، ونتائج جيدة، فالمشروع الجزائري في مجال السلامة المرورية وضع أحكاما صارمة لتكوين السائقين، ومتابعتهم للحصول على رخصة للقيادة .

- حيث تسلم السلطة المختصة رخصة السياقة لكل شخص أجرى بنجاح الاختبارات النظرية والتطبيقية للحصول عليها⁽¹⁸⁾.

- يخضع السائقين لفحص طبي دوري إجباري⁽¹⁹⁾.

- تلقن مؤسسات التكوين المعتمدة كليات تعلم سياقة المركبات للحصول على رخصة السياقة⁽²⁰⁾.

- تتولى المؤسسات المعتمدة، التكوين المهني لسائقي المركبات المخصصة لنقل الأشخاص، والبضائع، والمواد الخطيرة⁽²¹⁾.

- يحدث مركز وطني لرخصة السياقة يتكفل بتأطير نشاطات تعليم سياقة المركبات وتنظيم الامتحانات الخاصة برخص السياقة⁽²²⁾.

و بالرغم من كل هذه الإجراءات المتخذة في مجال ضبط، وتكوين السائقين، وتوعية الراجلين تبقى درجة الوعي بالمسؤولية، والحيطة، والحذر من كل الأطراف سائقين كانوا أو راجلين، أو مسؤولين كل حسب مستوى مسؤوليته المتحكم الوحيد في تنفيذ أي سياسة على أرض الواقع.

2- نظام الرخصة بالنقاط:

يعتبر نظام الرخصة بالنقاط من بين أهم الأنظمة التي أثبتت نجاعتها في مجال السياسة المرورية، والذي طبق في العديد من الدول، نذكر منها فرنسا، والتي طبقتها، وأعدت هيكله منظومتها في هذا المجال، خاصة نظامها المعلوماتي.

وعليه فإن الجزائر أخذت بهذا النظام في التعديل القانوني الأخير المتعلق بحركة المرور رقم 05/17، حيث جاء نص المادة 62 مكرر المعدلة على أنه: "عندما يرتكب السائق إحدى المخالفات لحركة المرور المذكورة في الفصل السادس من هذا القانون يتم سحب النقاط كما يلي:

- بالنسبة للمخالفات من الدرجة الأولى تسحب نقطة واحدة باستثناء المخالفات المذكورة في المطات 1، 5، 7

- بالنسبة للمخالفات من الدرجة الثانية نقطتان (2).

- بالنسبة للمخالفات من الدرجة الثالثة 4 نقاط.

- بالنسبة للمخالفات من الدرجة الرابعة 6 نقاط.

- بالنسبة للجنح: 10 نقاط باستثناء بعض الجنح.

وفي حالة عدم دفع الغرامات الجزافية المتعلقة بالمخالفات يتم سحب نقطتين تلقائيا بعد أجل خمسة وأربعون 45 يوما ابتداء من تاريخ معاينة المخالفة⁽²³⁾.

ثانيا- المخالفات المرورية في التعديل الأخير لقانون المرور لسنة 2017⁽²⁴⁾:

طبقا للتعديل رقم 05/17 في قانون المرور فإنه قسم المخالفات المرورية إلى أربعة مخالفات، وتم ضبط العقوبات المالية حسب درجات خطورة المخالفة كما يلي:

1- المخالفات من الدرجة الأولى:

حصر المشرع الجزائري هذه المخالفات في سبعة نقاط، وجاءت أحكامها أساسا متنوعة، ويعاقب عليها القانون بغرامة جزافية تحدد بـ 2000 دج.

2- المخالفات من الدرجة الثانية:

جاءت هذه المخالفات محددة في عشرة نقاط، وتعتبر أكثر خطورة من الأولى، ويعاقب عليها بغرامة جزافية تحدد بـ 2500 دج.

3- المخالفات من الدرجة الثالثة:

عدد المشرع هذه المخالفات في ثلاثة عشرة تجاوزا، وهي أكثر حدة، وخطورة من المخالفات السابقة الذكر، ويعاقب عليها بغرامة جزافية تحدد بـ 3000 دج.



4- المخالفات من الدرجة الرابعة:

وتعتبر هذه المخالفات والمصنفة من الدرجة الرابعة أكثرهم خطورة وحدة وتسلب عليها أقصى عقوبة مالية والتي تقدر بمبلغ 5000 دج. ومن خلال ما سبق فإن الدولة، ومن خلال المشرع في قانون تنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها وأمنها يتبين أنه يجمع بين سياسات مختلفة تجمع بين التوعية، والجانب الوقائي، والردعي، ويظهر ذلك جليا من خلال نصوص المواد القانونية التي تبرز مختلف هذه التوجهات.

المحور الثالث: تقييم لسياسة السلامة المرورية في الجزائر على ضوء تعديل سنة 2017

قبل التطرق إلى تقييم السياسة المرورية في الجزائر على ضوء التعديل القانوني لسنة 2017 لابد من إعطاء مجموعة من التعريفات لبعض المصطلحات المتعلقة بالموضوع.

أولا- مفهوم تقييم السياسة العامة:

لإعطاء مفهوم لمصطلح تقييم السياسة العامة لابد من التفصيل في المصطلح كما يلي:

1- تعريف السياسة العامة:

يختلف تعريف مصطلح السياسة العامة من باحث إلى آخر، وذلك باختلاف نظرتهم الدراسية، واختلاف تخصصاتهم، كل حسب وجهة نظره، وحسب طريقة تفكيره، وفي ذلك سيتم التطرق إلى مجموعة من التعاريف التي تعالج الموضوع ليتم الوصول في النهاية إلى ضبط تعريف شامل.

فمفهوم السياسة العامة هو مجموع التفاعلات التي تحدث بين العناصر المشاركة في العملية السياسية، تأثيرا، وتأثرا، ويتعدى ذلك ليشمل ما تمتع عنه الحكومات حيال موضوع، أو قضية معينة، وبذلك فسكوت الحكومة عن أمر معين يعتبر سياسة مقصودة للموافقة على الأوضاع السائدة.⁽²⁵⁾

ويُنظر إلى السياسة العامة أنها تلك الأعمال المنظمة في إطار توجيه مقصود، وبمفهوم المخالفة فهي عمل غير عشوائي بحيث تشمل البرامج الصادرة عن القيادة الحكومية معزولة عنها القرارات المتقطعة، والمنفصلة، بعيدة عن الوعود، والأمان، فهي تشمل

القرارات الفعلية، والضابطة لأي قطاع من أجل معالجة مشاكله، وتحقيق مختلف المطالب.⁽²⁶⁾

وكما تعرف السياسة العامة أيضا بأنها تلك العملية التفاعلية النشطة التي تتم بين الحكومة، وبيئتها، حيث تكون السياسة العامة فيها صادرة من جهات رسمية معبرة عن إرادة الحكومة، وتتصف بالشمولية لأنها تمثل الوطن بأسره، وتشمل كل المواطنين.⁽²⁷⁾

ومن خلال التعاريف السابقة فقد توصل الباحث محمد قاسم القيوتي إلى وضع تعريف شامل لمفهوم السياسة العامة كما يلي: فيرى أنها كل ما يدخل في إطار العمل، أو التعهد أو الامتناع عن القيام به، أو التعبير عن موقف، حيث تقوم الحكومة بتنفيذه بطريقة مباشرة، أو غير مباشرة، بهدف معالجة مشكلة للوصول إلى حلول متبعا في ذلك طرقا علمية، مستغلا أفضل الوسائل ضمن الظروف البيئية المحيطة بها.⁽²⁸⁾

2- تعريف تقييم السياسة العامة

أ- التقييم لغة: تقييم (مصدر) فعله قيم. قيم الشيء تقييما: أي قدر قيمته. قيم السلعة: حدد ثمنها. قيم وضعا: استعرض نتائجه وما حققه من تقدم، وقرر.⁽²⁹⁾

ب- تعريف تقييم السياسة العامة اصطلاحا: تعرف تقييم السياسة العامة على أنها العملية الفردية التي تقوم بها المؤسسة التي تتولى بنفسها وضع معايير التقييم المحددة لإعطاء تقدير للقيمة، والأهمية، ثم تحديد قيمة معينة لكل معيار، متبعا في ذلك التعريف، التوضيح، وفي النهاية التطبيق لهذه المعايير، والتوصل للقيمة النهائية لنتائج قرار معين، وذلك بكل موضوعية، ودون حصر عملية التقييم في لغة الأرقام فقط بل تتعدى إلى قيم أخرى.⁽³⁰⁾

ويعرف أيضا بأنه الأداة التي تستخدم لمعرفة مدى نشاط أي مشروع من خلال النتائج المحققة، مقارنة بالأهداف المراد تحقيقها، وذلك بتشخيص كل النقصات ومسبباتها لتجاوزها، عن طريق المقارنة بين ما تحقق فعلا على أرض الواقع، وما كان مستهدفا في نهاية فترة زمنية معينة.⁽³¹⁾

وهذا ما يمكن أن يطبق في هذه الدراسة على السياسة العامة المرورية في الجزائر من خلال عملية تقييمية لكل الوسائل التي وضعتها الدولة بغية التقليل من حوادث المرور، وتحقيق السلامة المرورية.

ثانيا- السياسة القانونية لتحقيق السلامة المرورية:

إن السلامة المرورية هي مسؤولية اجتماعية يعنى بها الجميع، لذلك فإن الدولة من خلال منظومتها القانونية فهي تتبنى سياسة ردية، وقائية، توعوية للحد من هذه الظاهرة الخطيرة بما يؤكد اهتمامها بوضع إستراتيجية شاملة، تمثلت في إصدار مجموعة من القوانين عبر مراحل مختلفة، والتي تلتها العديد من التعديلات، وآخرها إصدار الأمر رقم 03/09 المعدل للقانون 14/01 ثم التعديل الأخير بالقانون رقم 05/17، والذي يشكل قفزة نوعية في هذا المجال من خلال:

1- ضبط إطار قانوني صارم ينظم حركة المرور:

لقد عملت الحكومة من أجل تنظيم حركة المرور عبر الطرق على إتباع سياسة تهدف إلى تحقيق السلامة المرورية من خلال التحكم في مستعملي الطريق، وجاء ذلك من خلال تنظيمها وفق إجراءات صارمة جاءت من خلال في القانون رقم 05/17 المؤرخ في 16 فبراير 2017 المعدل والمتمم للقانون 14/01 المؤرخ في 19 غشت 2001 المتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها وأمنها.

حيث يعتبر القانون رقم 05/17 وثبة نوعية، وهامة في مجال تنظيم حركة المرور، وسلامة مستعملي الطريق في الجزائر، حيث عمل هذا القانون على تدارك كل النقائص، والثغرات القانونية التي سجلت في قوانين المرور السابقة، إضافة إلى إدخال أساليب حديثة لمتابعة، ومراقبة المخالفات المرورية عن طريق نظام الرخصة بالنقاط.⁽³²⁾

2- الإطار القانوني المنظم لتكوين سائقي المركبات:

بعد التطرق في المحور الثاني إلى تكوين سائقي المركبات على مستوى مدارس تعليم السياقة، لأجل الحصول على رخصة السياقة عملت الدولة إلى تنظيم برنامج خاص لتكوين فئة تعتبر من أهم الفئات الأكثر استعمالا للطريق، وهي فئة سائقي الأجرة وهذا منذ سنة 2002، حيث أنه "يجب على صاحب طالب دفتر المقاعد للنقل بواسطة سيارة الأجرة متابعة تكوين سائق سيارة الأجرة تقدمه مؤسسة تكوين

مؤهلة⁽³³⁾، حيث حدد المنشور الوزاري رقم 1163 المؤرخ في 16 أكتوبر 2001 إجراءات التكوين الإجباري لكل مرشح يرغب في نيل دفتر المقاعد الخاص بعملية نقل المسافرين بواسطة سيارة الأجرة، ويتكفل بهذا التكوين المركز الوطني للتعليم المهني عن بعد، استنادا للإتفاقية المبرمة بين المركز الوطني للتعليم المهني عن بعد، ومديرية النقل الحضري⁽³⁴⁾.

3- الإطار القانوني المنظم لعملية المراقبة التقنية للسيارات:

لقد تم إعطاء تعريف للمراقبة التقنية للسيارات من خلال المرسوم التنفيذي رقم 223/03 في المادة الثانية حيث يقصد بالمراقبة التقنية للسيارات: "المعاينة التقنية المخصصة للتأكد من حالة صيانة السيارة ومدى قابليتها للسير في الطريق بدون خطر. ويمكن أن تأخذ المراقبة التقنية شكل مراقبة دورية أو مراقبة غير دورية أو معاينة مضادة مثلما هي منصوص عليها في أحكام هذا المرسوم"⁽³⁵⁾.

كما تتم عملية المراقبة التقنية للسيارات على مستوى محطات مختصة، ومعتمدة من طرف وزارة النقل تسمى "بوكمال"⁽³⁶⁾، وهي عبارة عن منشآت نوعية ثابتة، أو متنقلة تتضمن تجهيزات معدة للمراقبة التقنية للسيارات، وكما تحتوي هذه الوكالات إلى جانب التجهيزات التقنية، طاقم بشري مؤهل، ومعتمد من طرف وزارة النقل يتكون من رئيس الوكالة، والمراقبين التقنيين.

إن عملية المراقبة التقنية للسيارات هي عملية إجبارية الهدف منها:

- التقليل من حوادث المرور، وما ينجم عنها.

- السلامة المرورية.

- حماية البيئة، والحفاظ على الصحة العمومية.

- الحفاظ على المركبة.⁽³⁷⁾

وقد حدد المادة رقم 38 من المرسوم التنفيذي رقم 223/03 المدة القانونية للفحوصات الدورية التي تخضع لها مختلف المركبات، وفقا لطبيعة المركبة، ونشاطها فقسمت هذه الفحوصات كما يلي:

أ- بعد مدة لا تتجاوز ستة (6) أشهر بالنسبة لما يأتي:

- سيارات الأجرة (الطاكسي).



- المركبات المعدة لتعليم سيطرة السيارات.
 - المركبات المعدة للنقل الصحي.
 - مركبات النقل الجماعي للأشخاص.
 - المركبات المعدة خصيصا لنقل المواد الخطرة.
 - ب- بعد مدة لا تتجاوز اثنى عشرة (12) شهرا بالنسبة لما يأتي:
 - السيارات المعدة لنقل البضائع، ولقطوراتها ونصف مقطوراتها عندما يفوق الوزن الإجمالي المرخص به مع الحمولة 3.5 طن.
 - مركبات التصليح.
 - المركبات المؤجرة.
 - ج- بعد مدة لا تتجاوز سنتين (2) بالنسبة للسيارات المعدة لنقل البضائع، ولقطوراتها، ونصف مقطوراتها التي وضعت في السير منذ أقل من أربع (4) سنوات عندما يقل الوزن الإجمالي المرخص به مع الحمولة 3.5 طن.
 - د- بعد مدة لا تتجاوز اثنى عشرة (12) شهرا بالنسبة للسيارات المعدة لنقل البضائع، ولقطوراتها، ونصف مقطوراتها التي وضعت في السير منذ أربع (4) سنوات فأكثر عندما يقل الوزن الإجمالي المرخص به مع الحمولة عن 3.5 طن.
 - هـ- بعد مدة لا تتجاوز سنتين (2) بالنسبة للمركبات غير تلك المذكورة في الفقرات أ، ب، ج، د، التي وضعت في السير منذ أقل من ست (6) سنوات.
 - و- بعد مدة لا تتجاوز اثنى عشر (12) شهرا بالنسبة للمركبات غير تلك المذكورة في الفقرات أ، ب، ج، د، التي وضعت في السير منذ ست (6) سنوات فأكثر.
- وبالإضافة إلى معاينة التعريف التي تقوم بها مصالح المناجم والصناعة في الولاية، يجب أن تخضع السيارة المذكورة في الفقرات أعلاه لمراقبة تقنية، غير دورية كلما تغير المالك، وكلما أعيد ترقيمها، وكلما ادخل عليها تغيير ذو شأن، وكلما تمت مراقبتها مراقبة أولية⁽³⁸⁾

وعليه فإن المشرع الجزائري في التعديل القانوني لقانون المرور لسنة 2017، عمل على محاولة تنظيم، وضبط مختلف الأطر القانونية المنظمة لحركة المرور، وعملية التكوين، وكذا المراقبة المتعلقة بالمركبات، محاولة منه للحد من ظاهرة حوادث

الطرق، أو على الأقل التقليل منها، لكن تبقى عملية تقييم مدى نجاعة قانون المرور على ضوء تعديل 2017 مربوطة بتطبيقه في أرض الواقع، والذي تنتظره العديد من التحديات.

خاتمة:

توصلنا في هذه الدراسة المتعلقة بالجانب القانوني المنظم لحركة المرور في الجزائر، والذي يهدف إلى التقليل من ظاهرة خطير، وهي حوادث الطرق، والتي أصبحت تشكل مشكلة كبيرة بالنسبة للدولة خاصة المسؤولين، والمنظمين لهذا المجال، وأمام هذا الوضع فإن المشرع الجزائري أعطى أولوية كبرى لتنظيم هذا المجال، بدليل التعديلات المتتالية التي مست قانون المرور وآخر تعديل كان تحت رقم 05/17، ومن خلال قراءتنا لأحكامه نجد أنه جاء صارما متبعا سياسات مختلفة تجمع كما سبق ذكره بين عدة جوانب، وقائية، توعوية، وردعية تظهر في مختلف النصوص القانونية التي تفرض على مستعملي الطرق العديد من الضوابط، أما الجانب الوقائي فيظهر من خلال (مثلا نصوص مواد القانون التي تفرض إجبارية استعمال حزام الأمان، والخوذة، والمراقبة التقنية للسيارات، واستعمال الممرات الخاصة بالراجلين...، والجانب التوعوي فيتمثل في توعية السائقين خاصة أثناء عملية التكوين التي يتلقونها في مدارس تعليم السياقة، وفي الأخير الجانب الردعي من خلال التشديد في العقوبات الجزائية، والمالية، وطرق الحصول على رخص السياقة....

- نتائج البحث:

لكن في المقابل هذا التشريع يبقى حبر على ورق لعدم توفر مجموعة الآليات لتنفيذه على أرض الواقع من خلال:

- عدم تفعيل البطاقة الوطنية لرخص السياقة.
- عدم تطبيق نظام رخصة السياقة بالنقاط.
- عدم مواكبة أصحاب مدارس السياقة للقوانين الجديدة وعدم تفعيل العديد من النصوص القانونية.
- التأخر في معالجة الكثير من القضايا الخاصة بمخالفة قوانين المرور وحوادث الطرق على مستوى المحاكم.



- عدم هيكلية البنية التحتية والوسائل التقنية بما يتناسب والتشريعات الجديدة: معابر خاصة للراجلين في الطرقات، إشارات المرور، الردارات، كاميرات المراقبة...

- التوصيات:

لذا كان لزاماً على المشرع في هذا المجال مواكبة الظروف الاقتصادية والاجتماعية، والسياسية لتطبيق أي سياسية مرورية.

ولكن في الوضع الراهن فإن الدولة الجزائرية، وللتقليل من ظاهرة حوادث الطرقات هي ملزمة بإتباع مجموعة من الإجراءات أهمها:

- في المجال التنظيمي: سن تشريعات تتلاءم وظروف الدولة وتتماشى والطبيعة الجزائرية بإتباع سياسة وقائية ردعية في نفس الوقت.

- ضرورة تشجيع التنقل في وسائل النقل الجماعية للتقليل من الازدحام المروري في الطرقات.

- زيادة توعية المواطنين بقواعد المرور.

- إصلاح الطرقات وتطوير وسائل النقل العمومي.

- استحداث مادة للسلامة المرورية ضمن مناهج التعليم.

- عقد ندوات وملتقيات في هذا المجال.

- إقامة حملات إعلامية توعوية تعنى بالسلامة المرورية.

و في الأخير يعتبر بناء العنصر البشري بناء سليماً من أهم العوامل التي يمكن أن تقلل من هذه الظاهرة الخطيرة.

الهوامش والمراجع:

(1)- القانون عدد 71، لسنة 1999، المؤرخ في جويلية 1999، يتعلق بإصدار مجلة الطرقات.

(2)- راضي عبد المعطي السيد، الآثار الاقتصادية لحوادث المرور، مركز الدراسات والبحوث، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، الرياض، 2008، ص 17.

(3)- فيصل بن سعد المنيع، دور نظام الضبط الآلي للمخالفات في الحد من الحوادث المرورية، رسالة ماجستير، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، كلية الدراسات العليا، الرياض، السعودية، 2013، ص 17.

(4) - محمودي فاطيمة، المسؤولية المدنية عن حوادث المرور دراسة مقارنة، أطروحة لنيل شهادة الدكتوراه، قانون خاص، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة وهران، 2010/2011، الجزائر، ص36-38.

(5) - الأمر رقم 15/74، المؤرخ في 30 يناير 1974، يتعلق بإلزامية التأمين على السيارات وبنظام التعويض عن الأضرار، ج ر ج، العدد 15، الصادرة في 19 فبراير 1974.

(6) - انظر رحيمة حوالف، التكاليف الاقتصادية والاجتماعية لحوادث المرور في الجزائر، مجلة الباحث، العدد 11، تلمسان، 2012، ص104.

(7) - البيلي مصطفى، المرور ومشكلاته وتحقيق حوادثه، كلية الشرطة، مصر، ص235.

(8) - المادة 18/2، القانون رقم 14/01، يتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامة أمنها، الصادر في 19 غشت 2001، ج ر ج، عدد 46، المعدل والمتمم بالقانون رقم 05/17، الصادر بتاريخ 16 فبراير 2017، ج ر ج، عدد 12. الصادرة في 22 فبراير 2017، ص6.

(9) - المادة 19/2، المرجع نفسه، ص6.

(10) - القانون رقم 14/01، المرجع نفسه، ص9.

(11) - المادة 20/2، المرجع نفسه، ص6.

(12) - المادة 21/2، المرجع نفسه، ص6.

(13) - المادة 22/2، المرجع نفسه، ص6.

(14) - المادة 23/2، المرجع نفسه، ص6.

(15) - المادة 24/2، المرجع نفسه، ص6.

(16) - المادة 1/2، المرجع نفسه، ص5.

(17) - الطاهر خليفي، علم نفس السياقة ودوره في الحد من حوادث المرور التجريبية الفرنسية كمثال:

الموقع الإلكتروني: <http://dx.doi.org/10.5339/jlghs.2015.itma.109>.

تاريخ الإطلاع: 2017/10/15 الساعة 20:04.

(18) - المادة 55، القانون 14/01، المرجع السابق، ص5.

(19) - المادة 56، المرجع نفسه، ص5.

(20) - المادة 57، المرجع نفسه، ص5.

(21) - المادة 59، المرجع نفسه، ص5.

(22) - المادة 61، المرجع نفسه، ص5.

(23) - المادة 62 مكرر، المرجع نفسه.

(24) - المادة 66، المرجع نفسه.

(25) - محمد قاسم القريوتي، رسم وتقييم وتنفيذ وتحليل السياسة العامة، مكتبة الفلاح للنشر والتوزيع، الكويت الطبعة الأولى، 2006، ص28.



- (26) - جيمس أندرسن، صنع السياسة العامة، ترجمة عامر الكبيسي، دار المسيرة، عمان، الأردن، 1999، ص16.
- (27) - عبد الفتاح ياغي، السياسة العامة النظرية والتطبيق، المنظمة العربية للتنمية الإدارية، مصر، 2010، ص6.
- (28) - محمد قاسم القريوتي، المرجع السابق، ص30.
- (29) - قاموس معجم المعاني الجامع- قاموس عربي عربي.
- (30) - عبد الفتاح ياغي، المرجع السابق، ص176.
- (31) - فلاح حسن الحسني ومؤيد عبد الرحمان، إدارة البنوك مدخل كمي واستراتيجي معاصر، دار وائل للنشر، الطبعة الثانية، عمان، الأردن، 2006، ص31.
- (32) - انظر المادة 62 و62 مكرر، القانون 05/17، المرجع السابق.
- (33) - المادة 7، القرار المؤرخ في 14 غشت 2016، يحدد شروط تسليم دفتر المقاعد للنقل بواسطة سيارة الأجرة، ج ر ج، عدد 58، الصادرة في 5 أكتوبر 2016، ص24.
- (34) - منشور وزاري رقم 1163، المؤرخ في 16 أكتوبر 2001، ص1-5.
- (35) - المادة 3/2، المرسوم التنفيذي رقم 223/03، المؤرخ في 10 يونيو 2003، يتعلق بتنظيم المراقبة التقنية للسيارات وكيفيات ممارستها، ج ر ج، عدد 37، الصادرة في 15 يونيو 2003، ص14.
- (36) - المادة 5/2، المرجع نفسه، ص14.
- (37) - المادة 3، المرجع نفسه، ص15.
- (38) - المادة 38، المرجع نفسه، ص18.