

أزمة حوادث المرور بين التناول السيكو-اجتماعي والتناول القانوني

ملخص

إن أزمة حوادث المرور في الجزائر هي، معضلة عويصة وأضخم مما يتصوره الكثير من المواطنين النخبة أو غيرهم، حيث الأرواح لا زالت تسقط من جراء هذه الظاهرة، مما أدى بالكثير من الباحثين، يتفقون على تسمية هذه الظاهرة بالإرهاب المروري، والتطور المستمر في هذه الظاهرة راجع إلى عدم وجود سياسة وطنية متكاملة وعلمية بين مختلف التخصصات لوضع إستراتيجية ملائمة للطابع الجغرافي، والفلكي من جهة والطابع الثقافي، الاجتماعي والذاتي بالنسبة للفرد الجزائري، ويأتي هذا الأمر بإنشاء منتدى علمي تشاوري وتكاملي يضم كل التخصصات التي لها اتصال واهتمام مباشر وغير مباشر بهذه الأزمة الخطيرة. وهذا ما تم توضيحه في هذا المقال من خلال عرض وتحليل وجهتي نظر مختلفتين من حيث المبدأ، وهذا مؤشرا إيجابيا لتحقيق تكامل علمي، لمواجهة أزمة حوادث المرور.

أ. ياسين محجر

كلية العلوم الاجتماعية
والعلوم الإنسانية
جامعة ورقلة
الجزائر

مقدمة

لقد

أضحت أزمة حوادث المرور، تشكل هاجسا كبيرا للباحثين والمفكرين، باختلاف أفكارهم ومنطلقاتهم النظرية وتعدد تخصصاتهم ومجالات اهتمامهم، سواء أكانت هذه المجالات إنسانية، اجتماعية أو تقنية (هندسية)، كما أن هذه المعضلة تثار إشكالياتها ليست فقط في الدول النامية بل حتى في الدول المتقدمة، مما يشر إلى عالميتها، مما يقودنا إلى إطلاق مصطلح الظاهرة على هذه الأزمة العالمية.

لكن رغم التنوع في التناول لهذه الأزمة الخطيرة، التي أودت بحياة الكثير من البشر ولا زالت إلى يومنا، وسوف تظل هكذا ما لم نشخص هذه الظاهرة بشكلها العلمي.

Résumé

Le présent article se propose d'étudier le problème des accidents de la route en Algérie, un phénomène dont l'ampleur est telle que d'aucuns n'hésitent pas à le qualifier de *terrorisme routier*.

ولهذا السبب، طرحنا في مقالنا هذا تساؤلاً مبدئياً: ما الفرق في التناولات ووجهات نظر العلوم التي تناولات هذه المعضلة؟ أي ما هي مواطن التشابه والاختلاف في الأطروحات؟ وهل هناك إمكانية التكامل بين هذه الرؤى؟ وقد اخترنا في هذا الصدد التعمق في الطرحين بل في وجهتي النظر مختلفتين، وهما وجهة النظر التناول السيكو-اجتماعي من جهة والتناول القانوني من جهة أخرى.

1. تعريف الحادثة:

الحادثة بصفة عامة هي: " كل ما يحصل للشخص في موضع العمل بصفة غير متوقعة، مما يؤدي إلى ضرر لهذا الشخص أو الشيء الذي كان يعمل به، ولكن إذا ترتبت إصابة على هذا الشخص، سميت إصابة، وهي حادثة غير مرغوب فيها وهي واقعة ". (2)

فهي كل واقعة ينجم عنها وفاة أو إصابة أو خسارة في الممتلكات بدون قصد سابق بسبب المركبات أو حمولتها أثناء حركتها، ويدخل ضمن ذلك حوادث الاحتراق أثناء حركة المركبة على الطريق العام.

إذا فهذا التعريف ينطلق من أن الحادث صفة عادية في الإنسان، ولم يوضح العوامل التي تؤدي إلى الوقوع في الحادثة، واعتمد على الفرد الذي يعمل فقط ولم يبين نتائج هذه الحادثة على الآخرين.

كما أنها حدث يقع لشخص أو أن يتورط فيه دون معرفة مسبقة أو توقع، مما ينجر عنه أضرار تصيب الفرد نفسه وآخرين معه، أو تصيب المعدات أو الممتلكات، فإذا أدت تلك الحادثة إلى جرح أو عاهة أو وفاة يمكن أن نسميها إصابة عمل. وهناك إصابات عديدة، لذلك فإن الإصابة تمثل جانباً واحداً من جوانب الحوادث. (3)

وتعرف الحادثة أيضاً بأن يتعرض العامل لإصابة أثناء قيامه بعمله، مما ينجر عنه عرقلة، أو عدم استمرار في عمله، وهذا الحادث يكون غير متوقع ويسبب أضراراً وخسائر على العنصر البشري، أو على مستوى الآلة. (6)

لكن هذا التعريف اختصر الحادثة فقط على العامل في عمله، قد يكون الفرد جالسا مع هذا العامل المستهدف فأصابه بدون قصد، مقمحا إياه في هذه الحادثة أو أن يصاب الفرد بحادثة وهو ذاهب إلى عمله. فالتعريف السابق للحادثة لم يبين الجوانب المرتبطة بها.

إذن من خلال هذه التعاريف يمكن القول بأن الحادثة هي مشكلة تحصل لشخص سواء كان في ميدان عمله أو غيره من المواقع دون سابق توقع أو معرفة، وهي مشكلة ناتجة عن خطأ في العمل، وتكون لها علاقة بالجانب النفسي أو الاجتماعي أو البيئي.

1-2. تعريف حوادث العمل:

تعتبر حوادث العمل مهما كان سببها تلك التي تحدث خلال العمل، لكل شخص مأجور (يتقاضى أجره) أو كل عامل يعمل بصفة معينة، في مكان ما أو عدة عمال يشتغلون في مؤسسة. (17)

إلا أن الفرق بين حوادث العمل والحوادث نقصد بها أي حادثة لأي شخص كان، سواء كان عاملاً أو ليس عاملاً، وهي في معناها أشمل من حوادث العمل. لأن هذه الأخيرة، تخص حادثة تحصل لعامل وهو يزاو عمل، إلا أن أسبابها يمكن أن تكون مرتبطة بعوامل خارجية عن عمله.

3-1. تعريف الحادثة من وجهة النظر القانونية:

لقد تم تحديد تعريف حادث العمل من الجانب القانوني في المواد الآتية:
- المادة 6: يعتبر حادث العمل كل حادث انجرت عنه، إصابة بدنية ناتجة عن سبب مفاجئ وخارجي وطرأ في إطار العمل.

- المادة 7: يعتبر أيضاً حادث عمل الحادث الذي يطرأ أيضاً أثناء القيام، خارج المؤسسة بمهمة ذات الطابع استثنائي، أو دائم طبقاً لتعليمات صاحب العمل. (ممارسة أو بمناسبة انتداب سياسي، انتخابي، أو في إطار منظمة جماهيرية أو مزاوله دراسة بانتظام خارج ساعات العمل).

- المادة 8: يعتبر أيضاً كحادثة عمل حتى لو لم يكن المعني بالأمر مؤمناً له اجتماعياً، الحادث الذي يطرأ أثناءه. (الأعمال والنشاطات المطلوبة التي ينظمها الحزب أو المنظمات الجماهيرية، الأنشطة الرياضية التي تنضم في إطار الجمعيات، القيام بعمل من أعمال البر من أجل الصالح العام أو لإنقاذ شخص معرض للهلاك. (11)

رغم أن هذه التعاريف أوسع من سابقتها، إلا أنها لم تتحدث عن الجوانب المرتبطة بالحادثة، ولم تبين إن كانت درجة التورط في الحادثة عميقة أم سطحية حتى يمكننا تسميتها بالحادثة.

وبما أن الحادث المروري هو حادث واقعي، فإن اعتباره كذلك يستلزم توافر العناصر التالية:

1- إلحاق الإصابة: فالإصابة قد تكون عينية بمعنى خسائر في الممتلكات، سواء كانت الخاصة أو العامة وقد تكون الإصابة جسمية، بمعنى إصابات بشرية أو وفاة، سواء كانت الوفاة عقب الحادث مباشرة أو بعد فترة زمنية دون تحديد، وقد تكون الإصابة ملحقه الضرر إلى المعني أو الغير.

2- المركبة: ولفظ المركبة يطلق على الآلة المستعملة في السير لنقل البضائع أو الأشخاص كما يدخل ضمن مصطلح المركبة السائق، الركاب والحمولة.

3- وجود فعل: الفعل قد يكون بقصد أو دون قصد، وهذا أمر مهم للغاية لأنه العكس يعني ارتكاب جنائية، وفي كلتا الحالتين تعتبر جنائية إلا أن الاختلاف يكون في المترتبة الجزائية.

4- حركة المركبة: أن تكون المركبة في حالة سير على الطريق العام، ويقصد به أن تكون المركبة في حالة حركة على الطريق العام، ولأنه في حالة وقوع الحادث في مكان خاص أو أثناء توقفها فإن الحادث في هذه الحالات يتحول إلى حادث جنائي وليس مروري. ففي حالة وقوع شجرة على مركبة في حالة السكون، فإن هذا الحادث هو قضاء وقدر. ولكن في حالة وقوع الحادث لمركبة ساكنة من قبل مركبة أخرى فهو بالطبع حادث مروري بما أن السيارة الثانية في حالة حركة.

2- عناصر الحادث المروري

كل حادث مروري يتضمن العناصر التالية:

- 1- وجود العنصر البشري: ويشمل السائق، الراكب والمشاة.
- 2- محل الحادث: وهو الطريق الذي تسير عليها المركبة سواء كان معبداً أو غير ذلك، أي كل مكان أنجز لسير المركبات أو المشاة أو الحيوانات.
- 3- الآلة المستعملة: وهي المركبة التي يكون على متنها الركاب أو البضائع وطبعا السائق.

4- الظروف الفيزيائية: وهي التغيرات الجوية المحتملة وكل ما هو خارجي يمكن أن يؤدي إلى حادث مثل عدم ملائمة الطرق، وجود زيوت على الطريق مما يؤدي إلى الانزلاق، خروج الحيوانات، تساقط الأحجار... الخ

- أنواعها: هناك عدة تصنيفات لأنواع حوادث المرور، هي:

1- من حيث الفعل:

- حوادث التصادم وتكون بين مركبة ومركبة.
- حوادث الصدام وتكون بين مركبة وجسم ثابت.
- حوادث التدهور وهي عبارة عن انقلاب مركبة، وأهم أسبابها انفجار الإطارات.
- حوادث الدهس وتشمل نوعين: دهس إنسان ودهس حيوان.
- حوادث السقوط، كسقوط مركبة في الماء.
- حوادث الاحتراق أي احتراق المركبة نتيجة للإهمال في وسائل الأمن والسلامة.

2- من حيث الشدة: أن شدة الحادثة يقسها الخبير وتتفاوت من دولة لأخرى

- حوادث خفيفة
- حوادث متوسطة
- حوادث خطيرة.

3- من حيث الطبيعة: وتنقسم إلى قسمين:

- هناك حوادث تدخل ضمن الكوارث الطبيعية، أي إنسان لم يتسبب فيها بصفة مباشرة كعدم الأخذ بالسائق نصائح الأرصاد الجوية.
- هناك حوادث يدخل فيها الإنسان كعنصر أساسي.

- أسباب حوادث السير

لقد سبق وأن ذكرنا بأن هناك عناصر أساسية تساهم بصفة مباشرة في الحوادث وهي: السائق، المركبة، الطريق والظروف الفيزيائية.

يعتبر العنصر البشري المحور الأساسي وراء ارتكاب الحوادث، حيث تبين أن ما نسبته (75% - 85%) من الحوادث تعود إلى السائق و (8% - 10%) سببها الطريق و (5% - 8%) ترجع إلى المركبة، في مثل هذه الحالة يمكن اعتبار الإنسان هو صاحب المسؤولية في ارتكاب حوادث السير. (5)

و لو افترضنا أن السبب يعود أصلاً إلى المركبة أو الطريق يبقى الإنسان صاحب المسؤولية لأنه هو الذي يستعمل المركبة ويقودها هذا من جهة، ومن جهة أخرى إن الذي صمم أبعاد السيارة، خطط ووضع مقاييس الطرق هو الإنسان، والذي قد يكون سبباً في الإهمال والتقصير، وبهذا ترتفع نسبة مسؤولية العنصر البشري عن الحادث، وهذا ما يفسر أن بعض الباحثين في الميدان قد حملوا الإنسان نسبة 95% من ارتكاب الحادث.

- أولاً: العنصر البشري: (1)

إن الأسباب التي تتصل بالعنصر البشري تشمل السائق والمشاة وكذلك الراكب.

- **السائق:** يعتبر السائق السبب الرئيسي في ارتكاب الحوادث وتقع على عاتقه المسؤولية الكبرى في وقوع الحوادث بسبب الأخطاء التي يرتكبها أثناء القيادة، فمنها أسباب مباشرة يمكنه السيطرة عليها، كمخالفة قوانين وأنظمة المرور، ومنها غير مباشرة ويصعب التحكم فيها مثل الحالة النفسية والصحية والاجتماعية. وإن كان من الأولى ترك القيادة في مثل هذه الحالات، ومن الأخطاء التي يرتكبها السائق أثناء القيادة هي:

1. عبور الإشارة الحمراء:
 - أ- السرعة الزائدة
 - ب- الإهمال وعدم الانتباه
 - ج- الاستهتار وعدم المبالاة.
2. قيادة المركبة بإهمال وعدم انتباه:
 - أ- الرجوع للخلف دون انتباه.
 - ب- دخول الطريق قبل التأكد من خلوه.
 - ج- عدم الالتزام بخط السير.
3. السرعة الزائدة والقيادة بطيش وتهور:
 - أ- حب الظهور والتباهي وإثبات الذات بعمل يخالف القانون.
 - ب- غياب الرقابة والرعاية الأسرية.

- ج- الحنان المفرط وإغراق الأموال لصغار السن.
د- التسابق بالطريق العام الذي ينتج عنه العديد من الحوادث المؤسفة.
4. الدخول من طريق فرعي إلى رئيسي:
أ- التردد
ب- عدم التوقف لإعطاء الأولوية.
5. التجاوز الخاطئ من حارة إلى أخرى:
أ- تخطي سيارة تسير بسرعة بطيئة.
ب- حب الظهور والمغامرة ولفت الأنظار.
6. عدم التزام المشاة بالإشارة الخاصة بعبورهم.
7. الفرملة المفاجئة.
8. الوقوف غير الآمن:
أ- وقوف المركبة على الحارة اليمنى .
ب- وقوف المركبات على جانبي الطريق وخاصة الأيسر نظرا لتعطلها دون وضع علامة تنبيه للمركبات القادمة.
ج- وقوف المركبة في المنحدرات أو المرتفعات بطريقة غير آمنة تساعد على سهولة تحركها بصورة خطيرة.

- ثانيا: المركبة

- يعتبر الخلل الفني للمركبة من العناصر الأساسية في وقوع الحوادث فانفجار العجلة أو تسرب زيت أو البنزين قد يؤدي إلى كارثة مرورية .
ويعتبر السائق في هذه الحالة هو المسؤول بالدرجة الأولى عن الحوادث التي تقع بسبب المركبة وذلك لإهمال العناية بها والتفقد الدوري لها.

- ثالثا: الطرق

- إن عنصر الطريق يعتبر أحد العناصر الأخرى المهمة في وقوع الحوادث، وهناك الكثير من الأسباب التي تنجر عنها الحادثة بسبب الطريق، نذكر منها:

1. العيوب الهندسية في تصميم وتنفيذ الطريق.
2. وجود الحفر والمعوقات.
3. وجود طرق غير معبدة وغير منظمة.
4. وجود عائق أو جسم غريب في الشارع.
5. وجود أشغال وأعمال صيانة.

- رابعا : الأحوال الجوية

إن الأحوال الجوية هي الأخرى تتسبب سنويا في الكثير من الحوادث والخسائر البشرية والمادية، وتتمثل هذه العوامل في الرياح، الأمطار، الضباب، الصقيع، الثلوج وكذلك السيول في فصل الشتاء وما ينتج عنها من انجراف في التربة.

بعد تناول أبعاديات الحوادث المرورية والتي يجب أن نتعرف عليها من أجل فهم دقيق للموضوع، سنتطرق إلى لب الموضوع: ظاهرة الحوادث المرورية بين التناول السيكو-اجتماعي والتناول القانوني.

- التناول من وجهة النظر علم النفس الاجتماعي:

1- تأثير بعض القيم الاجتماعية على الوقوع في حوادث المرور: (12)

أ- إدراك مفهوم الوقت: وهي قضية عميقة الجذور، حيث قد يستغرق الإنسان في مجاملات أو أعمال تجعله ينطلق في مركبته في وقت ضيق ليسابق الزمن خاصة وأن التكيف مع معطيات المدينة باعتبار أن حياة المدن ترتبط بالوقت أمراً لم تستوعبه القيم الاجتماعية، ولم يتكيف معه الأفراد وإن خضعوا له، فإنهم لم يستوعبوه. فالإنسان قد يتجاوز السرعة المحددة أو الإشارات الضوئية أو يهمل في تفقد سلامة المركبة نظراً لضيق الوقت، ولسوء إدارة برنامج العمل اليومي، مما يجعل الإنسان يعرض نفسه والآخرين لمخاطر كان من الممكن تلافيها لو كانت قضية إدارة الوقت تمثل مفهوماً ناضجاً لدى الجميع في المجتمع. (7)

ب- طرق التواصل الاجتماعي وتبادل التحية: والعرض بإيصال الآخرين إلى أماكن يقصدونها يساهم أيضاً في قلة الانتباه نحو الطريق وتجاوز قواعد المرور ونسيان الذات في خضم السعي السريع والحديث نحو إرضاء الآخرين والوفاء بالالتزامات الشخصية العملية. (8)

ج- التباينات الاجتماعية: ونقصد بها التفاوت في المكانة الاجتماعية التي تجعل من الإنسان يحمل ضغوطاً نفسية كثيرة، حيث أصبحت السيارة تمثل جزءاً من المظهر الاجتماعي، كما دعمت القيم الاستهلاكية، ومن ثم السلوك الاستهلاكي لديه. ومن ثم امتلأت الشوارع بالسيارات، وأصبحت حركة المرور بطيئة ومثيرة للأعصاب، وخاصة أن القيم الجماعية واحترام الدور لا تزال متداخلة ومتعارضة مع القيم الفردية والتطلع إلى الريادة والمهارة، ولم تتضح بعد قيم الخضوع للنظام وإعطاء الآخرين الأولوية حسب استحقاقهم لها، وهو الأمر الذي كثف من حوادث المرور الناجمة عن عدم مراعاة حق الآخرين في الطريق، وأنه (أي الطريق) ملك للجميع. (9)

د- عدم إدراك التفاعل الثقافي للتعامل مع الآلة: ما زال مجتمعنا لم يدرك بعد أن الآلة لها دور محدد تقوم به وتنتهي مهمة الآلة بانتهاء المهمة، كما أن الإفراط في استعمالها يؤدي -بدون حرص أو إدراك- إلى ما لا يحمد عقباه نظراً لخطورتها، والذاتية المرتفعة لدى الأفراد جعلت السيارة مصدر تهديد لسلامة وأمن الآخرين سواء كانوا من المشاة أو من ركاب الوسائل الأخرى. والنتيجة أن الإنسان في المجتمعات

العربية يحول سيارات النقل لسيارات ركوب، ويضيف ويحذف من المركبة ما يريد مما يخل بسلامتها وأدائها على الطريق، وبالتالي يزيد معدل الحوادث المرورية، وما ينجم عنها من آثار تتعدى المفرد نفسه إلى سواه من أفراد المجتمع. (10)

هـ- القيم الذكورية: لازالت تأخذ تفسيرات خاطئة ومنها إعطاء الإبن الصغير سيارة لمجارية أبناء جيله أو لخدمة أسرته، وهو غير مؤهل أساساً لهذه المرحلة وما تتطلبه من روية واتزان في السلوك، ونتائج هذه القيم الخاطئة عانت - ولا تزال - تعاني منها كثير من المجتمعات، وترتفع فيها معدلات الحوادث الناجمة عن قيادة الصغار للسيارات وانعكاساتها على مجمل حوادث المرور. (11)

و- السلوكيات التواصلية: الحديث مع المرافقين في المركبة من شيم المجتمعات الأولية، والانفعال والمشاركة في الحديث باليد والوجه واللسان أمور تعكس سجلات المرور نتائجها الوخيمة على مستخدمي الطريق (الركاب والمشاة)، كما أن إحلال قيم العمل والمسئولية محل قيم التكريم التطوعية هي مرحلة لم تناقش - على حد علمي - بصورة جدية، ونادراً ما تجد سائفاً يقول أن الحادث كان بسبب انهماكه في الحديث ونسيانه لمجريات الطريق وأوضاع السير. (12)

ز- الوساطة: تلعب الوساطة أدواراً خطيرة في هذا المجال، ففي أحيان كثيرة يتم التجاوز عن مخالفتي أنظمة المرور وتمنح تصاريح القيادة للصغار وضعاف النظر وغير القادرين على قراءة مؤشرات العربية أو إشارات الطريق مما يجعل جزءاً كبيراً من مستخدمي الطريق هم من الفئة التي لا يحق لها استخدام المركبات أساساً كسائقين، وذلك لعدم توافر شروط السلامة لديهم، إلا أن عمليات التساهل الناجمة عن المعرفة الشخصية لاستخراج التصاريح والمعرفة الشخصية الموظفة لتجاوز عقوبات نظم المرور كلها تتضافر لتضع فئات من الناس أمام قعود العربية ما كان لها أن تكون ضمن المصرح لهم بالقيادة الآمنة. (13)

ح- السلوكيات اللاوقائية: أسلوب القيادة الوقائية، وهي درجة الحذر اللازمة حتى وإن لم يتحقق الخطر، هذه قضية ليست مدعومة بقيم المجتمعات العربية، والتي تسيئ أحياناً فهم القدر، وتعتقد أن الحذر نوع من الجبن أو قلة الإيمان، وهذه قضايا فكرية تضاف لسابقتها من القيم التي اصطرعت مع قيم الحياة الحديثة، ولم يجر حولها حوار واضح لتحديد خطوط الفصل بين السلب والإيجاب.

ط - تحرر من قيد الإشارات: إن المشاة من عابري الطريق يرون أحياناً أن انتظار إشارة عبور المشاة غير لازم لأن قاندي السيارات أيضاً لا يلتزمون بذلك، خاصة وأن الدوران إلى اليمين يستمر مما يجعل اغتنام فرصة توقف سيل السيارات أو قلة السيارات هو مؤشر كاف للعبور، وليس نظام العبور ذاته من خلال الإشارات الضوئية، وهذا ما تؤكد إحصاءات كثيرة من إدارات المرور فيما يتعلق بحوادث المشاة مع المركبات، وغالباً ما يكون أحد الطرفين متجاوزاً للنظام إما عابر طريق سار

دون ملاحظة إشارة العبور أو قائد مركبة لم يلق بالاً للعابرين، وقد وصل نقطة العبور دون مراعاة السرعة المطلوبة للتوقف. (14)

ك- عدم السيطرة على التطور التكنولوجي: لعل مجمل الخلل يرجع إلى الهوية الثقافية، والتي تتمثل في أن التقدم التكنولوجي (الجوانب المادية) لم يصاحبه تقدم في الجوانب المعنوية والمعرفية للمجتمع مثل: أنظمة السير وقيم التعامل مع الآلة ومع الآخرين، ومن ثم تظل قضايا التخلف المعنوي (القيم) تشكل عائقاً أمام الاستفادة من معطيات التكنولوجيا، ومن ضمنها السيارات، وذلك لسبب جوهري يتمثل في عدم الإعداد الاجتماعي قبل نقل التقنية، ولأن التغيير التكنولوجي يحتاج للمال وزمن قصير للنقل، أما نقل القيم الاجتماعية لمسيرة التقنية فهي قضية تستغرق زمناً طويلاً، كما أنها تحتاج إلى تضافر الجهود من قبل المؤسسات المجتمعية المختلفة لتنشئة أفراد المجتمع وتربيتهم على الالتزام بها (المؤسسات التعليمية والإعلامية والدينية، فضلاً عن دور الأسرة ومؤسسات المجتمع المدني المختلفة)، وذلك لتنمية الوعي لديهم أولاً بمفاهيم: المركبة والطريق وقائد المركبة والمشاة، وثانياً تحديد حقوق وواجبات الأفراد والجماعات في استخدام تسهيلات التنقل ضمن ضوابط المصلحة العامة. (15)

ولا شك في أن تجاوز تلك الهوية الثقافية والقيمية يستلزم غرس قيم الغيرية بجانب قيم الذاتية حتى نستطيع أن نطرح مفهوم (سلامة الفرد جزء من سلامة المجتمع)، وكذلك نطرح مفهوم (تنتهي حدود حريتك عندما تمس حرية الآخرين)، وتطبيق قواعد المرور وأنظمتها بطريقة حازمة وودية في ذات الوقت من خلال إدراك مفهوم (أن النظام المروري لحمايتك وليس لمضايقتك)، عندها ربما نستطيع إبدال قيم الفردية والأنانية ومعاداة رجل المرور، وغرس قيم الأمانة مع الذات، كما يمكننا كذلك استبدال مفهوم قانون القوة بمفهوم (قواعد النظام)، فليحرص الإنسان على عدم مخالفة المرور وصيانة المركبة والبعد عن القيادة الخطرة، وغرس مفهوم الذات واحترامها، مما يجعل الإنسان يخجل من الخروج على النظام المروري ويقابل بالاستهجان الاجتماعي عندما يفعل ذلك. (18)

وتؤكد بعض الدراسات أن سن الأنظمة والتشريعات المرورية لن يجدي ما لم يكن رجل المرور نفسه ومستخدمو الطريق على نقطة إلتقاء وتفاهم بأن المصلحة العامة تقتضي الحرص في القيادة، وأن الأنانية والتهور والاستهتار تعد قيماً مرفوضة، وتدل على عدم التحضر، فضلاً عن الشعور الذاتي بأن مخالفة نظام المرور يمثل اعتداء على المجتمع، كما يمثل تهديداً لسلامته وأمنه الاجتماعي، وهو الأمر الذي ترفضه القيم الدينية والاجتماعية والأخلاقية.

وبملاحظة الإحصاءات الرسمية للدول العربية لحجم المركبات العامة الرسمية نجد أن الطاقة الاستيعابية للطرق والمواقف تقل عن القيمة المفترضة لعدد السيارات المتحركة في الأوقات العادية، وهي نصف عدد السيارات خلال النهار، باعتبار معدل المسافات الأسبوعي المفترض لدرجة استعمال عادي، والذي هو في المتوسط (250

ك. م. أسبوعياً)، وهذا ما تعكسه تقارير التصنيف لدى شركات التأمين لفئة الاستعمال العادي، أو ما يعادل (50 ك. م. يومياً) لأيام العمل العادية في الأسبوع. ولكن تشير إحصاءات شركات التأمين أيضاً إلى أن معدل القيادة يصل إلى ما يقرب من 24 ألف كيلومتر سنوياً، أي ضعف المسافة المفترضة للاستعمالات العادية، وهذا ما يستدعي الانتباه، إلا أن هناك جانباً من القيم الاجتماعية المرتبطة إما بالوجاهة الاجتماعية في استعمال السيارة حتى للمسافات القصيرة، أو ربما آثار الطقس، وجعل المشي على الأقدام عملية مرهقة، مما يجعل استخدام السيارة يفوق المعدل المعروف للاستخدام داخل المدينة أو حتى بين المدن.

ولعل هناك بعداً آخر لحوادث المرور يرتبط باستخدام اليد العاملة غير المؤهلة للقيادة كسائقين رغم أنهم لا يحملون أي مؤهلات لذلك، كما أنه لا يتم إعدادهم لهذا في مناطق العمل، مما يضيف أرقاماً أخرى لحوادث المرور الناجمة عن عدم القدرة على القيادة السليمة. كما أن اللجوء لاستخدام المهندات أو الكحوليات في بعض الدول العربية يضيف قائمة أخرى من الحوادث الناجمة عن نقص القدرة على التعامل مع الآلة، ومن ثم عدم القدرة على التحكم فيها، وعلى الرغم من أن تأثير هذا العامل يعتبر تأثيراً نسبياً وضعيفاً بالمقارنة بالعوامل الأخرى، إلا أنه يسهم مع العوامل الأخرى السالفة الذكر في تزايد معدلات الحوادث المرورية سواء داخل المدن أو بين المدن.(4)

ولا شك أن هناك تكنولوجيا الطريق، وهي مثل تكنولوجيا العربات تشهد تقدماً ملحوظاً وتلقي بأعباء إدراكية على مستخدمي الطرق يقتضي الالتزام بها والوعي الكامل الذي تفترضه ثلاثية (الطريق، المركبة، السائق)، وخاصة الطرق السريعة، والتي تتطلب سرعة محددة أعلى من الحد المسموح به في المدن، كما أن لها طريقة قيادة خاصة بها تتطلب مستوى معرفي معين للسيطرة على مفاهيمها والالتزام بإرشاداتها بصورة دقيقة، خاصة أن السرعة على هذه الطرق من الممكن أن يجاوزها بعض السائقين بصورة كبيرة، مما يجعل فيها الحوادث تكون شنيعة وينتج عنها آثار مدمرة.(16)

2- التناول من وجهة النظر القانوني:

محاور السياسة الوطنية للوقاية من حوادث المرور

إن عملية معالجة المعضلة الأمنية والمتعلقة بأمن الطرقات وإيجاد حلول ذات فاعلية لها هي من القضايا الهامة التي يجب أن توفر لها الطاقات البشرية الفنية والإمكانات المادية من أجل تشخيص هذه المشكلة وتفسيرها واستنتاج الحلول، قصد التقليل من استمرارها.

كما أن المنهجية الوطنية للوقاية من حوادث المرور يجب أن تركز على الإنسان باعتباره العامل الرئيس في وقوع حوادث المرور، سواء أكان سائقاً أم راجلاً دون أن ننسى العوامل الأخرى والتي لا تقل أهمية على الأولى (الطريق، المركبة، الظروف

الفيزيقية). لإيجاد الحلول المناسبة للنزاعات المتواجدة في تداخل هذه العوامل فيما بينها، نرى من الضروري البحث والتدقيق على المدى القصير في القضايا التالية:

- التربية المرورية:

وهي نشاط تربوي مستمر متعدد الوسائط والاختصاصات، حيث تتطلع المدرسة فيه بمسؤولية تكوين الأطفال وتمكينهم من اكتساب مجموعة من المعارف حول الطريق بمختلف مكوناتها وتنمية المهارات الحسية والحركية اللازمة للتعامل معهم بكفاءة متقنة.

إن موضوع أمن الطفل يجب أن تخصص له وزارة التربية الوطنية قسطا وافرا من الأهمية نظرا لأهميته في نجاح عملية التعليم. وقد بينت الإحصاءات أن نسبة 21% من مجموع القتلى تشكل فئة الأطفال الذين تتراوح أعمارهم من سنة إلى 14 سنة¹.

رغم ما جاء به القانون 10/01 المؤرخ في 19 أوت 2001 المتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرقات وسلامتها وأمنها والتي تنص المادة 60 منه: " يكون تعليم القواعد الخاصة بحركة المرور والوقاية والأمن في الطرق إجباريا في المؤسسات التربوية ". إلا أن هذا التنظيم لم يندرج بعد في المدرسة بالرغم من أهميته في تربية النشء على احترام قواعد السير السليم والامتثال لقانون المرور، وتهيئته مستقبلا ليكون سائقا مثاليا.

- التكوين:

أثبتت المعاينة الميدانية وجود عدد هائل من السائقين وحتى المحترفين ينقصهم التكوين الكافي للتحكم في السياقة تحكما فعليا، والقدرة على استعمال المركبة بشكل مناسب، إلى جانب الخلل الكبير في التكوين النظري، الذي نقصد به الإلمام التام بقانون المرور والاقتناع الكافي بجدوى الالتزام به والتهيئة النفسية للخضوع لأحكامه طواعية إلى درجة أن يصبح ذلك سلوكا مقدسا عند السائق، ولتحقيق ذلك نرى من الضروري:

- إعادة النظر في المجال التربوي والتكوين لاسيما من حيث محتويات البرنامج.
- تأمين مدارس السياقة من حيث التأطير، وتجديد المناهج والوسائل وتطوير نظام الامتحانات.

- إنشاء هيئة وطنية تكون هي المسؤولة عن تكوين المكونين وكذا المرشحين .

- تهيئة مركز خاص بانتقاء المتقدمين للامتحان من الناحية النفسية.

- الفحص التقني للمركبات ومراقبتها:

لقد أنشئ المركز الوطني للدراسة والبحث التقني للسيارات طبقا للمرسوم 78-91 المؤرخ في 18.03.1991، وهذا حتى تتمكن وزارة النقل من ممارسة صلاحيتها الكاملة والفعالة في مجال التفتيش التقني للسيارات، حيث أن مبدأ إلزامية المراقبة التقنية أقره القانون السابق رقم 09/87 المؤرخ في 10 فيفري 1987 وكرسه القانون الجديد رقم 10/01 المؤرخ في 19 أوت 2001 المتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها

وأمنها، إذ تنص المادة 43 على أن " المراقبة التقنية للعربات إجبارية " وتشمل عملية الفحص بالخصوص النقاط التالية: ترقيم السيارات، جهاز الاتجاه، الرؤية، الإشارة، العجلات المطاطية، الفرامل، هيكل التجهيزات والمنبه الصوتي...الخ.

للقيام بمهمة الخدمة العمومية الموكلة للدولة المتمثلة في الطابع الإلزامي للمراقبة التقنية للمركبات، منحت اعتمادات مسبقة لمتعاملين عموميين وخواص للشروع في إنجاز محطات أو مراكز لممارسة نشاط المراقبة التقنية للسيارات طبقا للشروط المحددة في الدفتر، حيث تم توزيع المراكز على 46 ولاية متمثلة في 145 خط للوزن الخفيف و76 خط للوزن الثقيل والعملية جارية لتغطية 48 ولاية حسب توزيع الحظيرة عبر الولايات أما فترات الفحوص لكل سيارة فهي ضبطت كما يلي:

- السيارات السياحية: مرة كل سنتين للسيارات التي تقل عمرها عن 10 سنوات، ومرة كل سنة لباقي السيارات.

- سيارات نقل الأشخاص (سيارة الأجرة، الحافلات الصغيرة والكبيرة) مرتين في السنة.

- مركبات نقل البضائع (أقل من 2 طن حمولة) مرة كل سنتين عندما يقل عمرها عن 06 سنوات، ومرة في السنة، عندما تفوق عمرها عن 06 سنوات، أما المركبات عن نقل البضائع (أكثر من 2 طن) مرة في السنة، وبعد المراقبة التقنية للمركبات تسلم المحطة الوثائق التالية:

- محضر المراقبة التقنية الذي يشير إلى نتائج المراقبة وقائمة العيوب المعاينة.
- وصول الإيداع الذي يشير إلى المراقبة المنجزة، ويثبت حالة السيارة بالنسبة للأنظمة السارية المفعول.

-التدابير الوقائية للتقليل من حوادث المرور

- دور الإدارة في التقليل من حوادث المرور

نصت المادة 03 من قانون 14/01 المتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها وأمنها، أنه تكلف الجماعات الإقليمية بإعداد وتنفيذ مخطط حركة المرور في المنطقة الحضرية للتحكم في تطور حركة المركبات وتقليص تأثيراتها السلبية 2.2 قانون 14/ 01 المتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها وأمنها.

- تطور شبكة الطرق:

لإنجاز الطرق الجديدة يجب احترام المقاييس الأمنية وذلك في المراحل التي يمر بها المشروع من الدراسة إلى الإنجاز للتأكد من سلامة المسلك، أما بالنسبة للطرق الموجودة، فيجب اللجوء إلى التشخيص الأمني لمعالجة النقاط والمحاور السوداء. يستوجب على المصالح والهيئات المشرفة على هذا القطاع (وزارة الأشغال العمومية، الولاية، البلدية) تبني سياسة فعالة وذلك بتوفير الوسائل الناجمة في تحقيق وتنفيذ مشاريع جديدة ذات مواصفات عالمية وكذلك الاستمرارية في صيانة الطرق

نظرا للتدهور الذي عرفه هذا القطاع، حوالي 60% من مجموع شبكات الطرقات في الحالة رديئة.

- بالنسبة للطرق السريعة:

- إحداث مرافق خدمتية عبر الطرق، وفق المعايير التقنية والشروط الأمنية والترفيهية، وذلك من أجل تأمين توقف المركبات وإعطاء فرصة الراحة الكافية لمستعملي الطرق.
- فرص رقابة عبر الوسائل الإلكترونية من أجل احترام السرعة المحددة قانونيا داخل المدن وخارجها.
- إنشاء مسالك أمنية، عند الدخول إلى الطرقات السريعة والخروج منها.
- إنشاء سياج أمني على جانبي الطرق لحماية مستعملي الطريق من (حيوانات، الجرارات.....).
- تهيئة المرافق الخاصة بمركبات النقل الجماعي عبر الطرق السريعة، وعلى المحاور الخطيرة.

- بالنسبة للطرق الريفية (طرق ولائية - طرق وطنية):

- تهيئة ملتقيات وفق المقاييس الأمنية والتقنية مع تشجيع استعمال الملتقيات الدورية، نظرا لأهميتها الأمنية ونجاحتها في تنظيم المرور والوقاية من حوادثه.
- توفير الشروط الأمنية عند تقاطع السكك الحديدية مع الطرق، والعمل على التقليل من هذه النقاط بإقامة الجسور.
- إقامة المأوى في المنحدرات الخطيرة بغية استعمالها في توقيف المركبات الاضطرارية.
- إنشاء مسالك إضافية خاصة بالوزن الثقيل في المنحدرات والمرتفعات تفاديا لتعطيل حركة المرور والتجاوز الخطير، لاسيما في الطرق الوطنية.
- انتظام أكثر للإضاءة في الطرق وإشارات لافتة أكثر ملائمة.
- تحسين المقاومة ضد الانزلاق في الطرقات المبللة.
- إعادة تهيئة بعض الأقسام المحكم عليها بأنها خطيرة (النقاط السوداء).

- التخطيط العمراني:

إن القانون 09/87 المؤرخ في 10 فبراير 1987 المتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها وأمنها، نص في المادة 14 منه على إنشاء مركز وطني ولجان ولائية للوقاية والأمن عبر الطرق، حيث صدر في 16 مارس 1991 مرسوم تنفيذي رقم 77/91 الذي يضبط كيفية تنظيم وعمل هذا المركز، إلا أن التدشين الرسمي له لم يتم إلى غاية 20.04.1998، وقد وضع حينئذ تحت الوصاية المباشرة للوزارة الداخلية والجماعات المحلية.

أما القانون 14/01 المؤرخ في 19 أوت 2001 المتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها وأمنها (الذي ألغى أحكام القانون 09/87)، فقد جاء في المادة 64 منه

أنه يحدث مركز وطني ولجان ولائية للوقاية والأمن عبر الطرق ويوضع تحت وصاية الوزارة المكلفة بالنقل.

يتكفل المركز الوطني باقتراح الوسائل المناسبة والتدابير الضرورية لرسم سياسة وقائية واعتماد إستراتيجية وطنية لتأمين السير في الطرق بناء على نتائج مستخلصة من دراسات علمية ميدانية، ومن مهامه ما يلي:

- إعداد كل الدراسات التي لها صلة بتنظيم حركة المرور والوقاية من الحوادث.
- السعي إلى تقليص أخطار المرور بتطوير الإعلام والتربية والبحث التطبيقي.
- تنشيط حملات الوقاية والتوعية بأخطار الطرق وتنظيمها بالتعاون مع المصالح المعنية.
- المشاركة في إعداد برنامج لتربية التلاميذ في مجال المرور، وتسطير مناهج التكوين في السياقة.
- جمع كل المعطيات المتعلقة بحوادث المرور واستغلالها في إعداد دراسات علمية حول مخاطر الحوادث واستخلاص عواملها المختلفة وتقديم توصيات دقيقة للجهات المعنية للقضاء على ما يمكن من السلبات.

- دور الإعلام :

إن وزارة الإعلام عبر وسائلها المختلفة، يمكنها أن تؤدي دورا هاما في العمل الوقائي من حوادث المرور، نذكر منها ما يلي:

- أن تكون الرسالة المبعوثة من طرف مختلف وسائل الإعلام منطبقة مع الواقع المعاش.
 - أن تكون إستراتيجية الاتصال متميزة خارجة عن العادة.
 - أن تدوم هذه الإستراتيجية خلال الزمن.
 - أن يتم إعداد مخططات وبرامج طويلة المدى.
- لكي يقوم هذا الجهاز الهام في التأثير والوقاية من حوادث المرور يمكن اقتراح حقل للنشاط، يتم تلخيصه فيما يلي:
- معالجة المشاكل الاجتماعية الناجمة عن استعمال الطرق.
 - يمكن للمؤسسات المهتمة بموضوع الوقاية من حوادث المرور أن تنتج برامج توعية بالمشاركة مع مختلف الوسائل السمعية البصرية.
 - نقل الأخبار عن الحوادث الخطيرة وتغطيتها في ساعات البث الأساسية والتعليق عنها من قبل أخصائيين.
 - تخصيص حصص إذاعية وتلفزيونية تتعلق بمواقع حوادث المرور وما ينجر عنها من عواقب ومن آثار.
 - تدعيم الوسائل المقروءة المهتمة بموضوع الوقاية.
 - التوعية من خلال تخصيص مساحات إخبارية عبر وسائل الإعلام.

- التركيز في عملية التوعية المرورية على الجانب البشري باعتباره يمثل أعلى نسبة تتسبب في وقوع الحوادث.
- ضرورة إقحام الحركات الجموعية في عمليات التحسس والتوعية.
- ضرورة البحث العلمي الجاد والدائم في مجال الإعلام والتوعية المرورية.
- **دور الحملات الوقائية:**

بالنسبة للحملات الوقائية فإن التجارب الميدانية كانت سلبية، رغم هذا فإنه لا يوجد أي بلد قادر على الاستغناء عن هذه الحملات أو تركها نهائياً، ومن أجل الوصول إلى أحسن النتائج يجب أن تنظم هذه الحملات في إطار السياسة العامة لأمن الطرقات في البلاد، وأن تكون دورية منتظمة ومستمر ولا تقتصر على يوم أو أسبوع بصورة شكلية مثال على ذلك: فعاليات الأيام التحسيسية والإعلامية حول الوقاية من حوادث المرور، من 16 إلى 20/04/2005، ولإنجاح هذه الحملات فإنها تخضع إلى بعض الشروط أهمها:

- مشاركة كل الأطراف الفاعلة والمؤسسات المعنية بأمن الطرقات.
- مشاركة أجهزة الإعلام المختلفة نظراً لقدرتها على التأثير على الرأي العام.
- أن تمس هذه الحملات كل الشرائح خاصة منها شريحة الشباب، نظراً لما سببته هذه الشريحة من حوادث المرور.
- مشاركة الجمعيات الوطنية التي تعمل هي أيضاً من أجل الوقاية من حوادث المرور.
- يمكن ذكر: (جمعية طريق السلامة، الجمعية الجزائرية (RAAL)، الفيدرالية الجزائرية لجمعيات أولياء التلاميذ، والفيدرالية الوطنية للمعاقين حركياً والتي لا يقتصر عملها على فترات محددة بل يستمر من أجل القضاء على هذه الآفة وزرع ثقافة السلوك الطريقي).
- أبواب مفتوحة لوحدة الدرك الوطني والشرطة وفسح المجال للمجتمع المدني للتعرف عن قرب على مدى أهمية هذه المؤسسة في الوقاية من حوادث المرور ومجالات نشاطاتها عبر الطرق.
- مشاركة أفراد الدرك الوطني والشرطة في المحاضرات والموائد المستديرة والتقرب من الشباب عبر المؤسسات التربوية.
- القيام بعملية تقييم وحوصلة بعد كل حملة، تمكن من الانطلاق نحو المستقبل أخذين بعين الاعتبار كل النقائص المسجلة.

أساسيات التعامل مع ظاهرة حوادث المرور: (17)

استفحلت ظاهرة حوادث المرور على المستوى العالمي، وأضحى تشكل أزمة حقيقية للسلطات العمومية من جراء ما تخلفه من ضحايا: جرحى وقتلى ومعوقين بنسب متفاوتة، وهذا ما حدا بالمؤسسات العالمية منها منظمة الصحة العالمية التي بادرت بجعل اليوم العالمي للصحة يتناول موضوع الحوادث.

على المستوى الوطني تجلى الاهتمام بالموضوع على المستوى الرسمي والمؤسساتي والجهوي. وفي الأونة الأخيرة تجلت بوادر مشجعة منها على وجه الخصوص ما سطرته وزارة الأشغال العمومية من برامج تدخل ضمن تحديث ومواكبة مشكلة الطرق والمنشآت القاعدية، وفي نفس السياق بادرت وزارة النقل اقتراح مشروع تعديل القانون 01-14 ونتج عنه صدور القانون 04-16 المؤرخ في 10 نوفمبر 2004 وكذا المرسوم التنفيذي رقم 381 المتعلق بقواعد حركة المرور بتاريخ 28 نوفمبر 2004 والذان اتسما بأكثر صرامة خاصة في مجال ردع المخالفات الموصوفة بالخطيرة والتي تؤدي إلى وقوع الحوادث، ومنها على وجه الخصوص حالات السحب الفوري لرخصة السياقة.

وبالرغم من ذلك، فإن المعاينة الحالية لواقع تنظيم المرور وتسييره وأمنه تستدعي المزيد من تضافر الجهود لوضع حيز التطبيق معالم السياسة الوطنية وذلك بالارتكاز على إستراتيجية واضحة المعالم، قابلة للتجسيد العملي أي متماشية وطبيعية الإشكاليات الملحوظة. (20)

فمن أهم هذه الملاحظات أو النقائص تكمن في أن الآليات والميكانيزمات المقترحة حاليا لا تشكل حولا ناجعة باعتبار أن التشديد في العقوبات الجزائية أو المالية أو رفع قيمة الغرامات الجزافية تبعا للمخالفات المرورية، ليست الغاية في حد ذاتها حتى وإن كانت مفيدة ومواكبة للتطورات الحاصلة بل أن ضمان تنفيذ هذه الإجراءات على المخالفين على الأساس.

إن جهود مصالح الأمن في مجال محاربة الإجرام المروري والسلوكيات غير السوية لمستعملي الطريق، المتمثلة في النشاطات الميدانية والوقائية منها والردعية، هي في تزايد مستمر، بينما بقت الوضعية مأساوية طيلة السنوات الأخيرة، وهذا ما يعزز مطالبها في عملية إنزال وتسييل العقوبات الجزائية أو المالية أو الإدارية بصفة آلية على المخالفين حتى تضيف فاعلية على عمل هذه المصالح. لهذه الأسباب تجدد قيادة الدرك الوطني والمصالح المدنية مقترحاتها المتمثلة في المرحلة الراهنة الإسراع في وضع حيز العمل الهيئات المقررة في قانون 01-14. وفي هذا الصدد نلاحظ أن الهيئات التالية غير مجسدة على أرض الواقع:

أ- المركز الوطني لرخصة السياقة: (المادة 61 ق 14/01)

هذه الهيئات ذات الأهمية الكبرى في مجال التكفل بمهام تأطير نشاطات تعليم سياقة السيارات وتنظيم الامتحانات الخاصة برخص السياقة غير أن المصالح المركزية لوزارة النقل لم تباشر حتى اليوم صلاحيتها المقررة.

وقصد وضع حد لهذه الوضعية التي تضطلع الجميع مستقبلا لها بل يتعداها إلى مجالات أخرى وفقا للمرسوم الذي صدر في هذا الشأن بالإضافة إلى إمكانيات المساهمة في التكوين النوعي الناجم عن مراقبة ومتابعة مدارس تعليم السياقة بل المساهمة في الوقاية يجب الإسراع في جعله يمارس صلاحيته.

ب) البطاقة الوطنية لتسجيل المركبات: (المادة 54 ق 14/01)

بالرغم من ازدياد عدد المركبات على المستوى الوطني، في إطار تفتح الاقتصاد واعتماد المستوردين وتواجدهم بكثرة على المستوى الوطني، إلا أن عملية الضبط في مجال نقل الملكية وشروطها لا تزال تتم بالوتيرة المعهودة، والتي أقل ما يقال عنها أنها سلبية من حيث تحديد حقيقة الملكية وبالتالي المسؤول المدني للمركبة. دون مراجعة الإجراءات الخاصة بمواصفات البطاقة الرمادية وتحديد شروط وكيفيات نقل ملكية المركبات التي يجب أن تتسم بالصرامة والفعالية، تبقى الجهود المبذولة لا تفي بالنتائج المتوخاة، إذ أن معرفة هوية المخالفين في إطار استعمال أجهزة المراقبة الحديثة (رادارات مراقبة السرعة) تستدعي مواكبة المصالح الأخرى في إطار تكاملي يسمح في التجاوب مع كل الأوضاع السائدة.

إن الوضع القائم يستدعي تطوير وتحديث الأساليب في العمل الإداري، ومنها إدخال شبكة الإعلام الآلي وضرورة ربط هذه المصالح الإدارية المعنية بالقاعات والمحطات الخاصة بالعمليات على مستوى مصالح الأمن ليتسنى وفي ظروف قياسية وبصفة آلية توفير المعلومات الوافية للفرق العاملة ميدانيا، قصد اتخاذ الإجراءات اللازمة تبعاً لطبيعة المراقبة أو التحقيق.

فلنضع حداً نهائياً لحالات التنازل أو التوكيل أو التكاليف، وذلك بتخفيف الإجراءات من جهة وإيجاد أفضل السبل لخدمة المواطن وتحقيق رغباته، وهذا في حد ذاته أسلوب يساعد في السيطرة والتحكم أكثر في تحديد هوية المخالفين بالرجوع إلى البطاقة الوطنية ومن ثم ضمان عدم الإفلات من المتابعات، بل أن بعض دول الخليج اعتمدت طريقة دورية لتجديد البطاقات الرمادية، ومن ثم مراقبة الديون وعدم تسديد الغرامات.

ج) البطاقة الوطنية للمخالفات المرورية: (المادة 138 ق 14/01)

تنص العديد من أحكام القانون 14/01 على أنه في حالة العود تضاعف العقوبة، غير أن هذه الحالات دون تجسيد فعلي بسبب هذه الآلية التي تعد أساسية وفعالة في مساعدة ذوي الاختصاص من قضاة وضباط الشرطة القضائية في معرفة الجانحين في مجال ارتكاب المخالفات ومتابعة تصرفاتهم، وتسهيل أشد العقوبات عليهم. إن العملية تفيد وبكثرة في الدراسات والتحليل ذات الصلة بالإجرام المروري.

د) تحيين اللوائح التنظيمية:

تبقى الأحكام التشريعية والنصوص التنظيمية في الكثير من الحالات إلى حاجة لاستصدار أو تحيين القرارات الوزارية لتحديد كل الكيفيات والشروط المتعلقة بالأشخاص أو المركبات أو بالقواعد الفنية.

في الواقع، إن المصالح الأمنية بحاجة إلى هذه النصوص والتي يتوخى منها التفصيل التام للابتعاد بقدر المستطاع عن الاجتهادات أو الإيحاءات التي كثيراً ما تنطوي على فهم غير ما قصده المشرع. وفي هذا الإطار نطالب بتحيين بعض النصوص التي نعتبرها متجاوزة في المرحلة الراهنة من جهة واستصدار تلك التي أقرتها أحكام القانون 14/01 المعدل والمتمم.

1- في مجال التحيين:

مراجعة شكل ومحتوى القرار الوزاري المشترك المؤرخ في 1974/12/07 ذات الصلة بنموذج إشعار بالغرامة الجزافية (دفتر الغرامات الجزافية).
إعادة النظر فيما يتعلق بالقرار الوزاري المشترك المؤرخ في 1975/06/16 المتعلق بالتوقيف المادي للمركبات أثناء مخالفتها للوقوف الممنوع.

إن عملية التوقيف المعمول بها حاليا باستعمال الكماشات، وإن كانت مجدبة في مجال الردع، إلا أن عيبتها يكمن في الاستمرارية في مخالفة قواعد السلامة المرورية والتي تتجلى في نزع أو تحويل ما يعيق حركة المرور، أو يشكل خطرا على مستعملها.

في هذا المجال أضحى من الضروري إيجاد صيغ أخرى تكمن في الشراكة مع خواص معتمدين، توكل لهم مهمة التجارب مع مصالح الأمن في رفع وتحويل المركبات المخالفة لقواعد المرور إلى محاشر البلديات. فضلا على أنها عملية حديثة، فهي تساهم في خلق مناصب شغل لبعض الشباب المستغلين حاليا لبعض الحظائر بصفة غير شرعية، إذا يمكن في هذا الإطار تجاوز هذه الإشكالية، وفي هذا السياق أيضا يمكن مراجعة القرار الوزاري المشترك ذات الصلة بسعر ومصاريف نقل وحراسة المركبات في الحضائر والمحاشر.

كما يجب مراجعة شروط تسليم وصلاحية رخصة السياقة بما يخدم التشديد في المراقبة الطبية، وأنه بالنظر إلى المادة 185 من المرسوم التنفيذي 4/381 بتاريخ 28 نوفمبر 2004 فإنه لا يخدم الوقاية المرورية في ظل السلبات والنقائص الحالية.

إن 10 سنوات المقررة بالنسبة لرخصة السياقة صنف ب تعد في اعتقادنا مدة غير مناسبة خاصة وأن مخالفة أي شخص للالتزام بهذا الإجراء أي مخالفة المراقبة الطبية في غضون 10 سنوات لا تكلفه سوى غرامة جزافية من الدرجة الثالثة (800 دج).

2- في مجال الاستصدار:

طبقا لأحكام المادة 164 من القانون 14-01 يجب الإسراع في تشكيل اللجان الولائية للوقاية والأمن عبر الطرق.

هـ) منظومة تحصيل الغرامات الجزافية:

سعت قيادة الدرك الوطني والمصالح المعنية ومنذ إقرار تعديل وإثراء القانون 01-14 إلى إبراز ميكانيزمات تحصيل الغرامات الجزافية باتت غير مجدبة ولا هي تمثل طريقة بيداغوجية ولا أسلوب ردعي فعال، فعلى سبيل المثال وخلال سنة 2004 تم تسجيل 589683 غرامة مسددة و997943 غير مسددة.

يبقى إذن المطلب الأساسي في كيفية إيجاد الصيغ المثلى لفرض على كل من سولت له نفسه ارتكاب مخالفة، دفع ثمن تصرفه، وذلك يدخل في نطاق استرجاع هيبة الدولة.

فإذا كان المبدأ (لا عقوبة إلا بنص قانوني) وجب الإقرار أن لكل مخالفة ثمن يدفع وإلا ما الفائدة من القانون.

ما يلاحظ في هذا المجال أيضا أنه حتى يستوجب مراجعة شاملة لهذا الموضوع.

و- إنشاء محاكم المخالفات المرورية:

قصد المعالجة الفعالة والسريعة لعدد الهائل للقضايا ذات الصلة بجرح المرور والمخالفات المعالجة من طرف مصالح الأمن والمحالة على المحاكم، يبدو أمام اتساع مهام وتنوع ميادين تدخل القضاء وتكلفه بالقضايا الأهم، كان لابد في إيجاد حل لمعضلة قضايا المرور.

على هذا الأساس، عمدت قيادة الدرك الوطني وفي العديد من المناسبات إلى التكفل بهذا الموضوع بجدية من خلال تأسيس المحاكم المتخصصة في جنح ومخالفات المرور، هي الطريقة التي لجأت إليها السلطات العمومية في أوروبا وغيرها من الدول التي قلصت في عدد الحوادث وضحاياها من جراء تسليط العقوبات بشكل جيد على المتجاوزين للقواعد والنظم السارية المعمول بها. (21)

المقارنة بين التناول السيكو-اجتماعي و التناول القانوني

إن مشكلة حوادث المرور هي في حقيقة الأمر معضلة تستحق أن نطلق عليها مصطلح الظاهرة ذلك أنها مستغرقة في الزمان والمكان، وتلك هي خصائص الظاهرة، لذلك فلا غرابة عندما نلاحظ تعدد وجهات التناول إذ نلاحظ أن المختص في علم النفس بجميع فروعه تناول هذا الموضوع وكذا المختص في علم الاجتماع يتناول هذا الموضوع بجميع فروعه، وكما أن المختص في المجال القانوني هو الآخر مهتم بهذا الموضوع وكذا المهندسين في كل تخصصاتهم مهتمون بهذا الموضوع وهذا إن دل على شيء إنما يدل على أهمية الموضوع ومدى خطورته .

والجدول التالي يوضح المقارنة بين المقاربات:

جدول يبين المقارنة بين التناول السيكو-اجتماعي والتناول القانوني

أوجه الاختلاف		أوجه التشابه	
من وجهة النظر علم القانون	من وجهة النظر علم النفس اجتماعي	من وجهة النظر علم القانون	من وجهة النظر علم النفس اجتماعي
القاعدة القانونية هي قاعدة اجتماعية تتوفر العقد الاجتماعي	الإدراك الاجتماعي وأهميته في الحياة اليومية	كلاهما يدرس الظاهرة باعتبار الفرد العنصر الأساسي	كلاهما ينطلقان من مبدأ التأثير الاجتماعي على السلوك الفرد
القاعدة القانونية قاعدة عامة و مجردة	الاستدلال الاجتماعي في الحياة اليومية	الاعتماد على المناهج العلمية في طرح المشكلة	الاعتراف بالتأثير
القاعدة القانونية قاعدة سلوك خارجي	تأثيرات عوامل انتظام المعلومات على		

<p>القاعدة القانونية قاعدة ملزمة للأطراف المعنية القاعدة القانونية قاعدة ردع القانونية على المصادر القانونية أو الموضوعية القاعدة القانونية على المصادر الرسمية أو الشكلية</p>	<p>الاستدلال الانطباع من حيث تكونه وأثره على السلوك الاجتماعي و المعلومات اللفظية وتكون الانطباع والصور النمطية الذات من جانب مشاعر الفرد وأفكاره حول نفسه، طبيعة وعي الذات، معرفة الذات ومفهوم الذات معرفة الذات ومكوناتها عمليات الذات في التفاعل الاجتماعي، تأثير المخطوطات الذاتية على المعالجة المعلوماتية والإدراك، تأثير تقدير الذات وحاجة حفظ تقييم الذات على التفاعل الاجتماعي السلوك العدواني، إلحاق الضرر بالآخرين طبيعة الفروق بين الجنسين في السلوك العدواني</p>	<p>الظروف الفيزيائية على ظاهرة الحوادث كلاهما يقران على عنصر المفاجأة في عملية الوقوع في الحادثة كلاهما يعتمدان السلوك البشري منطلقا لدراسة سواء أكان سلوك باطني أم خارجي كلاهما يعتمدان على مبدأ الكلية في طرح المقاربات</p>
--	---	---

المراجع

- 1- المدخل إلى علم القانون للدكتور عوض أحمد الزعبي مساعد عميد كلية الحقوق في الجامعة الأردنية الطبعة الأولى، دار وائل للنشر، عمّان 2001، ص99.
- 2- الشيخ كامل محمد عويضة - علم النفس الصناعي - دار الكتب العلمية - الطبعة الأولى - بيروت لبنان 1996. ص 54
- 3- د فرج عبد القادر طه - علم النفس الصناعي والتنظيمي - دار النهضة العربية - بيروت لبنان. ص 102
- 4- عبد الرحمن العيسوي - علم النفس والإنتاج - دار النهضة العربية - بيروت لبنان .
- 5- عبد المؤمن ناصر . الثقافة المرورية . دار النهضة . بيروت لبنان . 2001 ص 75
- 6- علاء الدين البردوي . التحليل الإحصائي للحوادث المرور . عالم الكتب . ط 5 . القاهرة 1985 ص 204
- 7- خير الدين محمد المنتصر تطور التفاعلات الاجتماعية دار النشر للجامعات . مصر 1993 ص 112

- 8- نفس المرجع السابق ص113
9- نفس المرجع السابق ص114
10- تميم عبد الرزاق القيم الاجتماعية والوقوع في حوادث المرور دار المسيرة . عمان 1999 ص222
11- نفس المرجع السابق ص223
12- نفس المرجع السابق ص223
13- نفس المرجع السابق ص224
14- نفس المرجع السابق ص225
15- محمد رضا علي الديمشقي فاعلية القيم الاجتماعية على الحوادث المرور . دار المصرية للكتاب .مصر.1987 ص 76
16- نفس المرجع السابق ص77
17- Anseleme .f. Alasini : Les risques professionnels : Connaissance et prévention .Edition Nathan p 55.
18- Antony Rolland : les relations sociale 3^e ET. Rousseau. Paris p 213.
19- مجلة جزائرية للوقاية المعهد الوطني لحفظ الصحة والأمن رقم 20 جانفي ومارس 1987 ص85
20- خيضر فريد ملاءمة القوانين المرورية في الجزائري دراسة تحليلية لنيل شهادة الماجستير (غ . منشورة) سنة 1990 . الجزائر 150
21- نفس المرجع السابق ص155