

جامعة عبد الحميد بن باديس مستغانم

قسم: الحقوق

كلية الحقوق والعلوم السياسية

مذكرة التخرج لنيل شهادة الماستر

بـعـنـوان:

الجرائم المرورية في ظل التشريع الجزائري

التخصص: قانون قضائي

الشعبة: قانون خاص

تحت إشراف الأستاذة:

من إعداد الطالبة:

أ.د. قماري نضرة (م) بن ددوش

حقاني أحلام حنان

أعضاء لجنة المناقشة

أستاذة/..... عبد اللاوي جواد..... رئيسيا

أستاذة/..... قماري نضرة..... مشرفا

أستاذة/..... بن بدرة عفيف..... مناقشا

تاريخ المناقشة: 2022/07/06

السنة الجامعية:
2021 - 2022 م

إهداء

- الحمد لله رب العالمين والصلاة والسلام على معلم البشرية وهاوي الإنسانية

وعلى آله وصحبه ومن اتبعهم بإحسان إلى يوم الدين

إلى من لا يمكن للكلمات أن توفي حقيقتها

إلى من لا يمكن للأرقام أن تحصى فضائلها

إلى والدي العزيزين أومهما الله لي

إلى إخوتي الأحرار حفظهم الله

(هنا - سيف الدين - نادية - سندس) .

إلى رفيقات المسوار اللاتي قاسمني لحظاتي

(صباح / وفا / بسرى)

إلى الأستاذة القديرة : فماری . ٦ .

شكر وعرفان

أشكر الله العليّ القدير الذي أنعم عليّ بنعمة العقل والدين - القائل في محكم التنزيل

"وفوق كل ذي علم لله سورة يوسف الآية 76 ... صدق الله العظيم

- وقال رسول الله (صلى الله عليه وسلم) "من صنع إليكم معروفا فكاشوه فإن لم تجدوا
ما تكاشوه به

فاحموا له حتى نزل أنتم كما فأنموه" ... (رواه أبو داود).

وأنتي نساء حسنا عليّ الأستاذة فماری - صاحبة الفضل في توجيهي ومساعدتي
فجزاها الله كل خير.

وللا أنسى أبا أنقرم بجزيل الشكر للمجموعة الإقليميّة للدراسة الوطنيّة لولاية مستغانم
وأمس دائرة سيرى لخضر ومدرسة تعليم السبابة بأحمد بلجبلال.

وكلّ أستاذة كلية الحقوق والعلوم السياسيّة

حماني (أحمد) حمنا

مقدمة

إن الجرائم المرورية أصبحت مشكلة عالمية بالغة الأهمية ترتبط ارتباطا وثيقا بالتقدم الاقتصادي والاجتماعي المعاصر، مشكلة هاجسا كبيرا للدول والمجتمعات والأفراد وهي أحد أكثر معوقات التنمية في المجتمع، تتزايد كلما زاد النمو الديمغرافي في الذي ترتفع معه الحاجة لاستعمال المركبات ولعل أهم أبرز صورة لمختلفات هذا النوع من الجرائم هي الحوادث المرورية، التي تعتبر واحدة من أكثر المشكلات إستنزافيا للطاقة البشرية حتى أصبح يطلق عليها إرهاب الطرقات وفي الكثير من البلدان باتت تتجاوز المشكلات الأمنية، هذه الظاهرة الخطيرة التي تحصد سنويا الآلاف من القتلى والجرحى وتضرب المجتمع في أهم مقوماته وهو العنصر البشري.

في الجزائر الملاحظ أن الجرائم المرورية أصبحت ملفتة الانتباه والإحصائيات المسجلة توحى بخطورة الوضع، الأمر الذي يستدعي القلق ودق ناقوس الخطر والإسراع في استخدام كل آليات المكافحة والتصدي لهذه الجرائم لأن الأمر يتعلق بالدرجة الأولى بسلامة الإنسان . وأشارت الإحصائيات أنه ما بين 2004 و2016 حوالي 550 ألف حادث مرور خلف أكثر من 56 ألف قتيل و836 ألف جريح أي حوالي 900 ألف بين قتيل وجريح، وهي أرقام مرعبة جدا تؤكد أهمية إخضاع هذه الظاهرة إلى الدراسات لوضع حد لإرهاب الطرقات الذي يجني وراءه كل سنة أكثر من 4000 قتيل .

إضافة إلى هذا فإن تطاير الغازات السامة من المركبات وأكثرها شيوعا غاز أول أكسيد الكربون السام، الرصاص – النيتروجين وتسرب زيوت التشحيم وغيرها يشكل خطرا محذقا على صحة الإنسان والنبات والحيوان ويتسبب مباشرة في التلوث البيئي . ومن الجرائم المرورية أيضا ما يؤثر على السكينة العامة كإثارة الضجيج، والاستعمال المفرط والعشوائي للمنبهات كل هذا من شأنه تهديد راحة المواطنين . هذه الحوادث تمثل إحدى أهم القضايا والمشكلات التي تورق المسؤولين وتؤثر على المواطنين فيما تخلفه من مآسي اجتماعية وإنسانية .

تهدف هذه الدراسة بشكل أساسي إلى تسليط الضوء عن الإجراءات التي انتهجها المشرع الجزائري في سبيل القضاء على جريمة إرهاب الطرقات والذي أصبح وباء العصر ذلك في سبيل الحد من آثاره التي لحقت بالأشخاص وأموالهم إلى درجة التأثير على اقتصاد الدولة وكذا تعطيل حركة التنمية جراء الخسائر التي تفتح عقب هذه الحوادث.

— لا شك أن هذا الموضوع الهام قد تعرض له المؤلفون في كثير من الدراسات القانونية في كافة تشريعات دول العالم ومن بين هذه الدراسات:

— رسالة لنيل درجة الدكتوراه في الحقوق مقدمة من قبل سعيد أحمد علي قاسم بعنوان الجرائم المرورية عن جامعة الإسكندرية كلية الحقوق لسنة 2009 .

— "النصوص القانونية ومدى تأثيرها في تحسين السلامة المرورية"

دراسة حالة الأمر 2009 وهي رسالة ماستر فرع اقتصاد تسيير الخدمات كلية العلوم الاقتصادية والتجارية وعلوم التسيير بجامعة الحاج لخضر بباتنة من إعداد الطلبة هاجر جاب الله لسنة 2011

إذن الإشكال المطروح:

فيما تتمثل خطورة الجرائم المرورية وكيف قسمها المشرع من حيث جسامتها؟

— تتمثل صعوبات البحث في :

— قلة المراجع المتخصصة التي تعالج الموضوع والتي يمكن الاعتماد عليها .

— تضارب الإحصائيات في بعض الأحيان نظرا لتناوله من أكثر من جهة رسمية وغير رسمية .

ومن أهم الصعوبات كون قانون المرور لا يتم التعرض له في المناهج الدراسية على مستوى الجامعات رغم أهميته.

— اتبعت في دراستي لهذا الموضوع المنهج التحليلي الذي يقوم على تتبع وتحليل مختلف النصوص القانونية المتعلقة به

— تطلب مني هذا الموضوع تقسيمه إلى مقدمة وفصلين وخاتمة.

الفصل الأول قد تطرقنا فيه إلى ماهية الجرائم المرورية بحيث احتوى على مبحثين، المبحث الأول كان تحت عنوان مفهوم الجرائم المرورية في حين تم التطرق إلى أنواع الجرائم المرورية وأركانها في القانون الجزائري في المبحث الثاني:

– أما الفصل الثاني والذي كان تحت عنوان الإجراءات الردعية لمكافحة الجريمة المرورية فقد تناولنا فيه الآليات الوقائية لمكافحة الجرائم المرورية وهذا في المبحث الأول، في حين اقتضت طبيعة هذا الفصل إلى التطرق إلى الوسائل الردعية للحد من الجرائم المرورية وذلك في المبحث الثاني.

الفصل الأول

إن الجرائم المرورية مصطلح عميق، لا يمكننا تفسيره أو فهمه هكذا بسطحية، لما يحمل من دلالات وصور متنوعة لكنها تصب في بؤرة واحدة، وهو الفعل المجرم قانوناً وما يلحقه من تداعيات وآثار تصل في أقصاها إلى إزهاق الأرواح، وعليه سنتناول في هذا الفصل ماهية الجرائم المرورية بداية بتعريفها وأهم العناصر المشكلة لها، خصائصها والآثار المترتبة عنها، سنتطرق بعدها إلى أنواعها وأركانها في التشريع الجزائري.¹

المبحث الأول: مفهوم الجرائم المرورية

سنتناول في هذا المبحث تعريف الجرائم المرورية بما في ذلك العناصر المكونة لها، ثم خصائصها ونختم هذا المبحث بالآثار الناجمة عنها.

– المطلب الأول: تعريف الجرائم المرورية وعناصرها

– الفرع الأول: تعريف الجرائم المرورية .

لقد واجه الفقه صعوبة في تعريف الجريمة الجنائية بصفة عامة، وجريمة المرور بصفة عامة، وجريمة 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.

من بين هذه التعريفات نجد أنها سلوك إنساني غير مشروع، قد حدد له المشرع جزاءاً جنائياً، فالجريمة المرورية إما أن تكون الإثبات بالسلوك الذي حذر المشرع القيام به كتجاوز السرعة المحددة بالقانون.²

وتعتبر الجرائم المرورية من الجرائم الاصطناعية التي اصطنعها المشرع لكونها تعرض الأفراد للخطر، فهي ليست من الجرائم الطبيعية التي يجرمها العالم بأسره، ولكن المشرع اعتبرها أفعالاً غير مشروعة، وتختلف هذه الجرائم من دولة إلى أخرى.

¹ سعيد أحمد علي قاسم، الجرائم المرورية، أطروحة دكتوراه في الحقوق جامعة الإسكندرية 2009 ص 963 اعتمد على قانون المروع المصري رقم 66 لسنة 1973 بتاريخ 08 / 23 / 1973، جريدة رسمية عدد 34 .

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

فالجريمة المرورية اعتداء على مصلحة من المصالح الجوهرية التي يجب حمايتها جنائياً كجريمة القيادة تحت تأثير مخدر أو مسكر أو جريمة تجاوز السرعة المقررة قانوناً أو جريمة السير عكس الاتجاه في الطرق السريعة .

ومن خلال المحاولات الفقهية التي قام بها الفقهاء لوضع تعريف جامع للجريمة بوجه عام، يمكن تعريفها بأنها كل سلوك إنساني غير مشروع منصوص عليه في القانون المرور يصدر من قائد المركبة، يعرض أفراد المجتمع للخطر أو الضرر سواء كان إيجابياً أم سلبياً — حدد له المشروع جزاءاً جنائياً.³

— الفرع الثاني: عناصر الجريمة المرورية.

لا تقوم الجريمة المرورية إلا بتوفر مجموعة من العناصر متمثلة في المركبة أي أن كان نوعها وقائدها أو مالكها كعنصرين أساسيين إذا تخلف أحدهما لا تقع الجريمة إضافة إلى عنصر ثالث لا يشترط توفره في بعض الحالات ألا وهو الطريق على غرار مجرد بيانات غير صحيحة في إحدى وثائق المركبة ولا يشترط أن تكون في حال سير على الطريق.⁴
أولاً: قائد المركبة (السائق):

عرفة المادة 02 من الأمر رقم 09 — 03 (كل شخص يتولى قيادة مركبة بما فيها الدراجات والدرجات النارية أو يسوق حيوانات الجرو والجمال والركوب والقطعان عبر الطريق أو يتحكم فعلاً في ذلك) وهو بالتالي شخص طبيعي فلا يصح أن يكون شخصاً معنوياً 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 الجنائية.⁵

وهو الشخص المخاطب في قانون المرور عند ارتكابه لجريمة مرورية هذا من جهة و من جهة أخرى نجد أن بعض الجرائم المرورية لا تقوم بفعل قائد المركبة بل تقع على

³ سعيد أحمد علي قاسم المرجع السابق ، ص 63.

⁴ - الأمر 09 - 03 المؤرخ في 22 جويلية 2009 متعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها وأمنها .

⁵ د - خالد عبد الباقي محمد الخطيب جرائم وحوادث المرور ودور الشرطة في مواجهتها .

عائق مالكها، كتغيير تجهيزات المركبة أو تقديم بيانات مزورة في الوثائق كالترخيص مثلا، أو تحميل شخص على قيادة المركبة التي يحملها مع علمه بعدم قدرة هذا الشخص على القيادة لعدم حوزته مثلا على رخصة السياقة، أو يعترضه أحد موانع المسؤولية، ولا يشترط في ذلك أن يكون المالك شخصا طبيعيا فقد يكون شخصا معنويا كإسناد ملكية المركبة إلى مؤسسة معينة.⁶

وهناك اختلاف بالنسبة لمالك المركبة لأن هناك جرائم مرورية لا تقوم نحوه إلا في الحالات التي يكون تدخله فيها أساسيا ومثال ذلك تقديم أوراق أو مستندات مزورة تخص المركبة أو التلاعب والتغيير في الأجزاء الجوهرية بالمركبة، وهنا يستوي الوضع أن تكون ملكية المركبة لشخص طبيعي أو معنوي.⁷

ثانيا: المركبة:

تعد المركبة عنصرا أساسيا في جرائم المرور، بحيث لا تقع الجريمة المرورية بدون المركبة، فالجريمة المرورية تقع نتيجة قيام شخص يقود مركبة ويقوم بالإتيان بفعل يجرمه قانون المرور، كمن يقود السيارة بسرعة تجاوز الحد القانوني. المسموح به، فهنا لا تقوم جريمة تجاوز السرعة بدون قيادة المركبة، أو عدم استخدام حزام الأمان أثناء القيادة، أو استخدام الهاتف أو قيادة المركبة بدون رخصة سياقة، أو تعمد تعطيل حركة المرور بالطريق أو إعاقتها، أي لا بد من وجود المركبة، فهي تعد أهم جزء في الركن المادي للجريمة فهي الأداة التي ترتكب بها الجريمة المرورية.⁸

⁶ سعيد أحمد علي قاسم، نفس المرجع السابق، ص 104.

⁷ محمود زكي أبو عامر قانون العقوبات، القسم العام دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية.

⁸ - دكتور / أمين مصطفى مجد .

والمقصود بالمركبة كما نصت عليه المادة 02 من الأمر رقم 09 / 03 بأنها (كل وسيلة نقل بري مزودة بمحرك للدفع أو غير مزودة بذلك،تسير على الطريق بوسائلها الخاصة أو تدفع أو تجر).⁹

ثالثا: الطريق:

الطريق هو العنصر الثالث من عناصر الجريمة المرورية وحسب المادة 2 من القانون 09 – 03 تعرفه على أنه (كل مسلك عمومي مفتوح لحركة مرور المركبات) وقد ورد في سير المشاة والحيوانات ووسائل النقل أو الجر سواء ذلك في الطرقات أو الساحات أو الجسور أو ما يشابهها) ، إن أغلب الجرائم المرورية تقع على الطريق مهما كان نوعه (وطنيا، فرعيا، طريق سريع، طريق سيار.. إلخ) ومهما كان شكله كالجسور مثلا أو موقعه كأن يكون داخل التجمعات السكنية أو السياحية أو أي تجمعات أخرى قائمة أو تقام مستقبلا هذا وباستثناء حالات التزوير في وثائق المركبة أو أن تكون منتهية الصلاحية.¹⁰

– المطلب الثاني: خصائص الجريمة المرورية :

من خلال التعريف السابق للجريمة المرورية يمكن استخلاص خصائصها والمتمثلة في السلوك الإنساني أي أن يكون صادرا عن سائق المركبة، وأن يكون هذا السلوك غير مشروع لما قد يعرض حياة وممتلكات الأفراد للخطر، وتعطل النظام العام وبالتالي تعريض المصلحة العامة للخطر ومن جميع النواحي اقتصاديا، اجتماعيا ... إلخ.¹¹

الفرع الأول: الجريمة المرورية سلوك إنساني غير مشروع :

أولا: الجريمة المرورية سلوك إنساني :

لا تقوم جريمة المرور إلا بارتكاب السلوك المادي أو النشاط المادي الذي يكون الركن المادي للجريمة المرورية وهو ما يعرف بمبدأ مادية الجريمة فهذه الجريمة ما هي إلا

⁹ الأمر 09 - 03 المؤرخ في 22 جويلية 2009 (نفس المرجع السابق) .

¹⁰ الخبير جوزيف ناكوزي، أمن المرور للوقاية من حوادث السير، الطبعة الأولى.

¹¹ الدكتور محمد مصطفى الجرائم الاقتصادية في القانون المعادن .

السلوك الذي يتحقق في العالم الخارجي بسبب استخدام المركبة وله مظاهره المادية الملموسة فلا يصح القول بوجود جريمة المرور دون سلوك إنساني يدل على وقوعها وتكمن أهمية هذا المبدأ في استبعاد تجريم النوايا والخواطر في هذا النوع من الجرائم، ذلك مهما بدت في حقيقتها إجرامية، فقانون المرور لا يهتم سوى بالظاهر الملموس غالباً.¹²

وهذا السلوك قد يكون سلوكاً إيجابياً بمعنى أنه يلزم القيام بالأعمال الحركية والعضوية وبالكيفية التي حددها القانون كمن يقوم بقيادة مركبة بسرعة أزيد من السرعة المقررة قانوناً وقد يكون سلبياً وهذا يعني الامتناع أو الإحجام عن القيام بأي عمل كان من المفروض أن يقوم به الجاني، وأن هذا الامتناع يعد سلوكاً إجرامياً يعاقب عليه القانون كامتناع سائق المركبة من استعمال حزام الأمان وعلّة التبريم هنا أن المشرع حظر الامتناع عن فعل معين بالأمر بإتيانه حماية للمصلحة العامة، فالسلوك يكتسب الصفة الإجرامية من نص التجريم.¹³

إن السلوك الصادر من سائق المركبة أو حتى مالكها يجب أن يكون اختيارياً وحرراً أي دون أن يشوب إرادته أي عيب ومثال ذلك صغير السن أو المعتوه أو المجنون إذا أقدم على سياقة مركبة فهذا السلوك في حد ذاته مخالف للقانون وإن المسائل الجنائية تمنع عنهم حتى وإن تعدى ذلك وترتب عنه أي أثر كان سواءاً جسماني أو مادي وذلك لانقضاء التمييز والإدراك لديهم، كما أنه لا يتحقق هذا الامتناع عن المسؤولية للأفراد سأل في الذكر إلا أن تكون أحوالهم هذه معاصرة للحظة ارتكاب الفعل المادي للجريمة، وهذا ما نصت عليه المواد في قانون العقوبات الجزائي وذلك في المادتين 117 و 49، ومع ذلك يتجمل المسؤولية من حمله على فعل ذلك كما نجد أن المسؤولية تمتد إلى المسؤول المدني عن الفاعل.¹⁴

¹² د. مأمون عبد السلام، قانون العقوبات، القسم العام، دار الفكر العربي القاهرة سنة 1979 ص 113 .

¹³ د. سليمان عبد المنعم - أصول علم جزائي الجنائي - الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، 1994 ص 476 .

¹⁴ د. فتوح الشاذلي، المسؤولية الجنائية، دار المطبوعات الجامعية الإسكندرية، سنة 2006 ص 102 .

ثانياً: الجريمة المرورية سلوك غير مشروع:

اعتبر المشرع أن كل فعل يهدد المصالح الجوهرية للمجتمع وبإمكانه إلحاق الضرر بالأفراد في أرواحهم وممتلكاتهم والخطر حالة واقعية ينشأ بها احتمال حدوث اعتداء على المصلحة المحمية أو الحق المراد حمايته، وهذا الحق هو أرواح الأفراد في المجتمع وأموالهم مما أدى بالمشرع للإسراع في تجريم هذه الأفعال وقرر لها العقوبات المناسبة.¹⁵

فلا جريمة مرور إذا كان الفرد قد التزم بقواعد قانون المرور في السير فقد أتى بذلك سلوكاً مشروعاً لأن جوهر هذه الجريمة يفرض أن السلوك الذي تقوم به غير مشروع، فقيادة مركبة من طرف شخص لا يحوز على رخصة السياقة 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 ارتكاب 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.¹⁶

فقيادة المركبة بها خلل في إحدى أجزائها أنها، كالأضواء أو الفرامل مثلاً وعدم قيادة السائق بمراقبة وتفقد مثل هذه التجهيزات قبل الانطلاق في السير، يعد خطأ فادحاً قد يترتب عنه نتائج وخيمة لكونه منذ البداية سلوكاً غير مشروع، ومن جهة أخرى قد لا يشغل السائق الأضواء في الظلام عند السير بالرغم من أنها صالحة للاستعمال قد يشكل أيضاً تهديداً على حياته وعلى مستعملي الطريق وقد لا يشكل أي خطر جسماني أو مادي كإتلاف الممتلكات العامة والخاصة ولكن يرهق الخزينة العمومية كعدم اقتناء قسيمة السيارات أو عدم التأمين

¹⁵ نص المادة 117 ق.ع.ج "لا عقوبة على من كان في حالة جنون وقت ارتكاب الجريمة ونص المادة 49 ق.ع.ج "لا توقع

على القاصر الذي لم يكتمل الثالثة عشر .

¹⁶ د. محمد نجيب سيد، جريمة التهرب الجمركي، مكتبة ومطبعة الإشعاع، الإسكندرية سنة 1992، ص 41 .

على المركبة وغيرها والأمثلة عديدة كقيادة مركبة ليلا بها عطب في الأضواء أو توقفها في منعرج أو تغيير الاتجاه دون استعمال الغمازات وغيرها من السلوكات المخالفة للقانون.¹⁷ أما الجهل بالقانون فلا يعتد به بناء على نص المادة 74 من الدستور الجزائري التي تنص بعدم جواز الاعتذار بجهل القانون وبالتالي لا يجوز الأخذ بمثل هذا الغلط كسبب لامتناع المسؤولية وهذا لسببين :

- 1- عدم نص المشرع الجزائري على الغلط كسبب لامتناع 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 "العينة" :

الأصل في الجرائم المرورية أنها جرائم عينية، لا يمكن للأعوان المؤهلين إثباتها إلا بعد معاينتها والتحقق منها وذلك بعدة طرق:

— مشاهدتها بالعين المجردة: كرجل المرور الذي يشاهد السائق وهو 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 وغيرها من الأمور التي تتطلب الوقوف عندها شخصا وحلا من قبل أعوان الرقابة المرورية.¹⁸

— الإثبات باستعمال الأجهزة: ككاميرات المراقبة مثلا أو الرادار الذي يلتقط صورا للمخالفين وقت ارتكابهم لأفعالهم كتجاوز السرعة القانونية، أو التجاوزات الخطيرة أو ألواح مركبات غير مطابقة وغيرها من المخالفات والجنح المرورية ومن ثم توقيف المركبات المخالفة واتخاذ بشأن أصحابها الإجراءات القانونية المناسبة، أو استعمال جهاز كشف الكحول

¹⁷ د. فتوح الشاذلي ، المرجع السابق ص 70 .

¹⁸ قانون رقم 16 - 01 المؤرخ في 06 مارس 2016 ، المتضمن التعديل الدستوري جريدة رسمية عدد 14 المؤرخة في 07 مارس 2016.

"الكوتاست" أو "إيثل"، بالنسبة للسياسة في حالة سكر أو جهاز تحليل اللعاب 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 احترام الإشارات المرورية وغيرها من المخالفات، هذا لا يمنع إطلاقا التبليغ عن نوع من الجرائم المرورية كالحوادث المرورية مثلا خاصة في حالة ارتكاب المخالفين جنحة الفرار، ومن خلال المعلومات يمكن التوصل للفاعل بعد إجراءات التحقيق الأولي.

الفرع الثالث: ازدواجية العقوبة في الجرائم المرورية :

للجريمة المرورية عقوبة مزدوجة جنائية وإدارية، فهي من جهة تشترك مع جرائم القانون العام في إجراءات التحقيق والعقاب فيما يخص الجرح المرورية سيما التي تخلف آثار جسمانية على غرار جريمة القتل أو الجروح الخطأ بارتكاب حادث مروري، وهي الجريمة المنصوص عليها في قانون المرور 14 - 01 في المادة 76 وما يقابلها في قانون العقوبات الجزائري في المواد 288، 289.¹⁹

في قانون المرور خصص المشرع فصلا كاملا للمخالفات والعقوبات وهو الفصل السادس وتتمثل العقوبة في الضرر الذي يلحق بالمخالفين نظير خرقهم لقواعد المرور، سواء بعقوبة سلب الحرية المتمثلة في الحبس أو غرامات مالية بهدف تقويمهم ومنع غيرهم من الإقتداء بهم ونجدها في المخالفات وإرسال المحاضر إلى العدالة في حالة عدم التسديد بعد فوات 70 يوما من تحرير المخالفة و45 يوم في التعديل الأخير أما الصورة الثانية فتتمثل في العقوبات الإدارية وهي سحب النقاط من الرصيد.²⁰

¹⁹ القانون رقم 14 - 01 المؤرخ في 19 أوت 2001 .

²⁰ الأمر - 156 مؤرخ في 08 جوان 1966 المتضمن قانون العقوبات الجزائري ، الجريدة الرسمية عدد 49 .

– 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 ينتج عنها إصابات أو أضرار مادية بسيطة وإما أن يكون في صورته الجسيمة وهو ما ينتج عنه وفيات وإصابات وأضرار مادية جسيمة بمفهومها العلمي تسمى الأحداث الصدمية؛ Post-traumatic stress disorder (P.T.S :D) وهي أحداث عنيفة مرتبطة بالكوارث الطبيعية أو الحروب الفجائية ونتائجها والحوادث التي ينتج عنها الخسارة المادية والمعنوية مثل الموت أو خسارة سيارة أو أي تهديد مماثل لحياة الإنسان العادي أو أمنه أو سلامته بالقدر الكبير الذي يعجز عن مواجهته أو التغلب عليه .²¹

– الفرع الأول: الآثار الجسمانية والنفسية:

أولاً: الآثار الجسمانية والصحية:

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 الإحصائيات 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، وقد يصبح الكثير من المصابين بحوادث المرور عالة على المجتمع بدلا من كونهم عناصر إيجابية تساهم في تنمية المجتمع والنهوض به .
والحقيقة أن الخسائر في العنصر البشري من أخطر ما يمكن أن يوصف ضررا على المجتمع، لأن هذه الخسائر تترتب عليها آثار اقتصادية، اجتماعية ، نفسية وصحية .

²¹ محمد العجمي بن عيسى، حجم حوادث المرور وسبل معالجتها ، الطبعة الأولى، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية الرياض 2006 ، ص 10 .

*يقضي نحو 1,25 مليون نسمة حتفهم 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 و50 مليون إصابة، أسفرت عن 5 مليون حالة عجز دائمة وهذا سنويا وتقدر منظمة الصحة العالمية بأن أعداد الوفيات ستزداد بنسبة 80% في الدول النامية إذا لم تتخذ إجراءات فورية للتصدي لهذه الحوادث، ويفقد العالم يوميا أكثر من 3000 شخص من جراء حوادث الطرق.

*ومن المتوقع أن ترتفع معدلات حوادث المرور، إن لم تتخذ إجراءات بشأنها، لتصبح سابع سبب من أسباب الوفاة الرئيسية بحلول عام 2030 .

- في الجزائر وحسب إحصائيات المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرقات الذي أحصى سنة 2016 3992 قتيل و28856 جريح وبالرجوع إلى 10 سنوات مضت نجد انخفاض في عدد القتلى بـ 185 قتيل بالنظر إلى عدد ضحايا الحوادث المرورية المسجلة سنة 2007 والمقدر عددها بـ 177 4 قتيلا .

وكشف المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق أن أكثر من 43% من ضحايا حوادث المرور سنة 2018 شباب تتراوح أعمارهم بين 20 و39 سنة.

أما في السنة الجارية 2022 ففي شهر فيفري وحده تم إحصاء 692 حادث مرور أدى إلى وفاة 139 شخص وجرح 357 آخرين، بينما شهر جانفي تم تسجيل 900 حادث مرور أدى إلى مقتل 144 شخص وإصابة 605 آخرين.²²

يتضح لنا من خلال هذه الإحصائيات التي تبين حجم الخسائر البشرية الناتج عن الحوادث المرورية من وفاة وإصابات وإعاقات إلا أن طرقنا لا تزال تحصد العشرات من الأرواح يوميا وهذا ما يؤثر بشكل مباشر أو غير مباشر على التنمية الاقتصادية في الدول

²² <http://www.who.int/07/04/:19:14> مقابل بعنوان الإصابات الناجمة عن الحوادث المرورية في الجزائر.

بدءاً من فقد الطاقات نتيجة الوفاة، أو تعطيل هذه الطاقات نتيجة الإصابة أو الإعاقة وفقد خبراتها إضافة إلى نفقات العلاج سواء الخدمات الإسعافية العاجلة أو العلاج بالمستشفيات، وهذا بالتأكيد له أثر سلبي في اقتصاد كل دولة تعاني من مشكلة الحوادث المرورية .

ثانياً: الآثار النفسية:

إن وقوع حوادث المرور وما ينجز عنها، يشكل عاملاً نفسياً محبطاً للأسرة التي تفقد أحد أفرادها في حادث مرور بصفة عامة، وعلى الفرد ذاته بصفة خاصة إذ 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 تحفز في الأذهان ويصعب نسيانها، فالصورة المأساوية تلازم الضحية لعدة شهور، وربما لعدة سنوات وقد يترتب عنها مشاكل نفسية أخرى يصعب التغلب عليها بالإضافة إلى الآثار النفسية لأهله وذويه.

إن فالأثر النفسي 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 نفسياً في الشخص من عدم التوافق مع المجتمع الذي يعيش فيه ويفقد دوره داخل المجتمع الذي يعيش فيه، إذ يميل الشخص المصاب إلى الانطواء والبعد عن التفاعل مع الآخرين مما يؤدي به إلى الاكتئاب والاضطرابات النفسية، وهذا ما يؤثر بالطبع من الناحية الاقتصادية إذ يفقد المجتمع مجهود هؤلاء الأفراد يكون دورهم سلبياً، إضافة إلى أنهم قد يشكلون عبئاً في رعايتهم وعلاجهم وإعادة تأهيلهم للدخول مع المجتمع والتفاعل معه باختصار فإن ظاهرة إرهاب الطرقات غالباً ما تؤدي بصاحبها إلى العيش في صورة ذلك الحادث المأساوي الذي يؤثر على نفسيته و يسبب له أزمات نفسية ترافقه مدى الحياة يعيش بها دائماً، تؤثر على نشاطه بصفة عامة وعلّة باقي أفراد العائلة.²³

²³ الدكتور عبد الجليل السيف - العوامل النفسية وأثرها على كفاءة السائق - مجلة الأمن العام .

الفرع الثاني: الآثار الاقتصادية :

إلى جانب الخسائر البشرية هناك خسائر مادية التي تلحقها الجرائم المرورية سيما في إحدى صور مخالفتها وهي حوادث المرور بالدول والمتمثلة في أضرار بالممتلكات العامة والخاصة وإزالة ما نتج عنه، والحقيقة أن مشكلة الحوادث المرورية من هذه الناحية لها بعد اقتصادي يجب ألا يغفل.²⁴

في الجزائر، حوادث الطرقات تكلف الحكومة خسارة تفوق الـ 100 مليار دينار سنويا أي ما يعادل 900 مليون دولار، وتداعياتها على شركات التأمين من خلال نظام التعويضات المنصوص عليه في الأمر رقم 95 — 07.²⁵

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، وقدرت الدراسة أن التكلفة 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 وتقدر تكلفة خسائر حوادث المرور في الجزائر حوالي 0,15% من الناتج الداخلي الخام.²⁶

ونجد أن الخسائر المتحققة بسبب حوادث المرور تتمثل في الضرر الواقع على بعض المنشآت العامة التي تعد ملكا لجميع أفراد الدولة، وقد تحرم الأفراد من الاستفادة من خدمات المنشأة نتيجة ما حدث بها، ومن ذلك أعمدة الإنارة والأشجار واللافتات الإرشادية والأرصفة، ويقع عبئ إصلاحها على نفقة الدولة مما يحملها أعباء إضافية من الميزانيات المخصصة لأغراض أخرى التي كان يمكن الاستفادة منها في نواح تفيد المجتمع، أما على الجاذب الآخر فنجد الخسائر في الممتلكات الخاصة كثيرة من خلال ما يحدث بالسيارات

²⁴ جدعان فير سعيد، حوادث المرور في الكويت، مؤسسة التقدم العلمي الكويت سنة 1983 ص 05.

²⁵ الدكتورة/ سميحة نصر، المنجي النفسي في قيادة السيارات وحوادث الطرق.

²⁶ ميلود ربيع، حقوق ضحايا حوادث المرور في التشريع الجزائري، دفاتر السياسة والقانون، الجزائر جوان 2013 ص 25.

وإتلاف للبضاعة المحملة على السيارات وإتلاف الممتلكات الخاصة بالأفراد والتي يتصادف وجودها وتأثرها بالاصطدام. 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 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.²⁷

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

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

2- نفقات علاج المصابين بالمستشفيات .

3- قيمة التلف بالمركبات والمواد والمنشآت .

4- تكلفة تعطل حركة المركبات أطراف الحادث .

5- نفقات الإجراءات القانونية والقضائية المترتبة عن وقوع الحوادث .

6- أقساط التأمين المدفوعة للمصابين والتعويضات المدفوعة لهم ولأسرهم .

7- الخسائر التي تصيب المنتجات الصناعية والمنقولات عند وقوع الحادث .

8- تكاليف إخلاء الطريق.

9- تكاليف غلق الطريق أو تحويله لأخر تقاديا للحادث .

10- الخسائر والآلام التي تصيب الفرد والأسرة من جراء تلك الحوادث.

ولا شك أن ما يعانيه المجتمع من آخر غير مباشر في الخسائر نتيجة الحوادث المرورية شيء مؤلم حقا يستحق توفير الموارد اللازمة لإعداد الدراسات والبحوث المرتبطة بالواقع

²⁷ أبو جبارة سعيد محمود، الإسعاف وخصائص الحوادث الناشئة عن حوادث المرور .

العلمي لوضع إستراتيجية وحلول واقعية لمشكلة الحوادث المرورية للحد من آثارها ووقاية المجتمع من أخطارها .

ناهيك عن الجانب الاقتصادي والخسائر المادية التي تسببها الحوادث المرورية فإن لها جاذبا إنسانيا واجتماعيا .²⁸

الفرع الثالث: الآثار الاجتماعية:

من خلال ما استعرضناه عن الخسائر البشرية الناجمة عن الحوادث المرورية من قتلى ومصابين فإنها تترك آثار اجتماعية تعد الأخطر على حياة الفرد والمجتمع والتي تترتب آثارها على شركات التأمين للمركبات التي تعرضت للحادثة وعلى مراكز الضمان الاجتماعي.

ومن خلال تطرقنا للآثار الاجتماعية التي تنجم جراء حوادث المرور، يتبين لنا أن للحوادث المرورية آثار نفسية، ضحاياها ضحايا الأوبئة التي تصيب المجتمعات في كثير من الأحوال، الأمر الذي جعل منظمة الصحة العالمية تطلق على هذه الخسائر وبائيات حوادث المرور .²⁹

كما تؤكد بعض التقارير أن عدد القتلى جراء حوادث المرور قدر بحوالي 5 إلى 7 ملايين تقريبا، 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 .

وأكدت منظمة الصحة العالمية في إحدى النشرات الصادرة عنها أن ما تحصده الحوادث المرورية من البشر يفوق ما تحصده الأمراض الخطيرة ووصفت هذه الظاهرة بأنها وباء يغزو المجتمعات المتحضرة، والحقيقة أن ما يترتب على الحوادث من أعباء

²⁸ سعيد مقدم، التأمين والمسؤولية المدنية، إصدار شركة عليك لخدمات الحاسوب الطبعة الأولى، الجزائر، 2008 ص12.

²⁹ السيف عبد الجليل، تطور أساليبه نظم وإدارة المرور، دار ابن سينا للنشر الرياض 1424 هـ ، ص 37.

اقتصادية تتمثل العجز الصحي وتكاليف العلاج وتعطيل الأعمال زيادة على التكاليف الأخرى غير المباشرة وإن كل هذه مخلفاتها الاجتماعية لها تأثير مباشر على الاقتصاد الوطني.³⁰

- المبحث الثاني: مفهوم الجرائم المرورية وأركانها :

لقد خصصنا هذا المبحث في البداية لدراسة أنواع الجرائم المرورية في مطلب أول وقد قسمناه إلى ثلاثة أصناف، بحسب المتسبب فيها ونعني بذلك مستعملي الطريق، المركبة، الطريق، والعوامل الطبيعية أما النوع الثاني فبحسب الجسامة أي الخطورة وهنا سوف نتطرق إلى المخالفات والجرح أما النوع الثالث فبحسب النتيجة المحققة .

وفي المطلب الثاني فسنتناول فيه أركان الجرائم المرورية وكل ما يتعلق بالجانب القانوني والتشريعي وسوف ندرس كل ركن على حدى ونختتمها بتقديم نماذج عن الجرائم المرورية واخترنا في ذلك الجرح المرورية ولتجلي أركانها بحكمها جسماتها .

المطلب الأول: أنواع الجرائم المرورية:

يرجع المختصون في قضايا المرور بأن أسباب حدوثها تتمثل في خطأ وإهمال السائق أو عيب في الطريق أو خلل في شروط الأمان في المركبة أو قد يكون السبب راجعا إلى الظروف الجوية الرديئة كالمطر والضباب والظلام، غير أن المتفق عليه أن العامل البشري هو المتسبب الرئيسي في الجرائم المرورية وعليه فقد حاولنا في هذا المطلب تقسيم الجرائم المرورية إلى مايلي:³¹

الفرع الأول: من حيث المتسبب فيها:

المقصود هنا على وجه الخصوص العامل البشري حيث تبينت إحصائيات معظم الدول أن ما بين 80% إلى 90% من حوادث المرور ترجع إلى العامل الإنساني وهذا ما أكدته

³⁰ راضي عبد المعطي السيد ، ص 108 .

³¹ عبد الوهاب عبد الرزاق التحافي - الجرائم المرورية - بغداد - مطبعة أسعد 1982 - ص 3 4 بحث مقدم إلى الندوة العلمية الأربعين تحت عنوان:(أساليب ووسائل الحد من حوادث المرور) أكاديمية نايف للعلوم الأمنية - الرياض للفترة 1996 ص 24

إحصائيات المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق بالجزائر الذي كشف أن أكثر من 43% من ضحايا حوادث المرورية سنة 2018، شباب تتراوح أعمارهم بين 20 و39 سنة، وأن العنصر البشري في 96% من حوادث المرور 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 الحوادث وسنتناول بالدراسة أهم عنصرين متسببين هما: السائقون والمشاة...

في سنة 2019 وخلال الثلاثي الأول تم تسجيل 5769 حادث مروري أدى إلى وفاة 760 شخص وجرح 8130 آخر – وتتصدر الجزائر العاصمة قائمة الولايات من حيث عدد الحوادث المرورية كما أكدت الجهة ذاتها بأن الفئة العمرية بين 18 و29 سنة متورطة بنسبة 24% في حوادث الطرقات ويبقى العامل البشري هو السبب الرئيسي في الحوادث يليه حالة المركبات والطرقات.³²

أولاً: السائقون:

لقد عرفت المادة 02 من القانون 01 – 14 السائق: "كل شخص يتولى قيادة مركبة بما فيها الدرجات، والدرجات النارية أو يسوق حيوانات الجر والحمل والركوب والقطعان عبر الطرق 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 السرعة الزائدة في قيادة السيارة والتي تصل نسبتها إلى 65% أو نتيجة للسلوك المروري الخاطئ والذي تصل نسبته إلى 13% وكذلك عدم صيانة السيارة وعليه تدخل العديد من الأسباب نذكر منها ما يلي:³³

³² <http://www.cnpsr.org.dz10/04/2022/16:23>

³³ القانون 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

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 ومن جهة أخرى فإن الإنسان هو الوحيد الذي يتسبب في جرائم المرور الشكلية فهو من يحوز على وثائق السيارة كشهادة التأمين أو المراقبة التقنية، قسيمة السيارات وغيرها، والتي تتطلب إعادة تجديد مدة صلاحيتها، وقد لا يقوم بهذا الأمر، سواء عن غفلة أو عن قصد من سائق المركبة أو مالكيها.

وأما بخصوص السلوكات السلبية للسائق التي ينتج عنها آثار سواءا جسمانية أو مادية على غرار الحوادث المرورية فهي تخضع لعدة عوامل نذكر منها العوامل النفسية والاجتماعية اللامبالاة أو الاستهتار، وهي ظاهرة سلبية تدفع بالسائق إلى سلوك غير سوي، له تأثير كبير في عدم احترام قواعد المرور ومن هذه الأنواع السائق الأناني 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 ومن يظهر نفاذ صبره بالسرعة لمزاحمة المرور، واستعمال المنبه بشكل مستمر ويعبر عن غضبه بالقيادة المستهترة متأثرا 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 الكحل، المخدرات، المهدئات، المنومات ... الخ . يدخل في هذا الإطار استعمال الهاتف المحلول أثناء القيادة مما يؤدي

بالسائق إلى السهو الذي ينتج عنه عرقلة أدائه من جوانب عدة على الطريق، مثل إسهامه في تمهيد الوقت الذي يستغرقه رد الفعل (لاسيما أثناء الفرملة).³⁴

4- **التعب:** من المعقول الافتراض بأن التعب يعتبر كعامل مهم في ارتكاب الأخطاء والحوادث حيث يؤثر التعب على الخلل الوظيفي كما يلي:

*قلة التنسيق بين العين واليد.

*نقصان في السرعة والدقة في الحساب الذهني .

*ازدياد في حركة المحافظة على التوازن أثناء الوقوف .

*انخفاض في الاستجابة لانقباض اصبع القدم .

واستنتج الباحثون من خلال هذه النتائج بأن المدة الطويلة للسياقة تؤدي إلى انخفاض القدرة عن التفريق بين بعض العبارات الحسية وصياغة الكفاءة في العمليات المناسبة كالوظائف الحركية والتي تضع ضغطا ثقيلًا على كاهل السائق.³⁵

في هذا الصدد أكد المركز الوطني للأمن والوقاية عبر الطرق 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 – ومن جهة أخرى فإن أهم تبعات الحرمان من النوم على غرار النقص في التركيز وتراجع القدرة على التعلم وتقلبات المزاج التي قد تصل إلى حد الانهيار العصبي.³⁶

³⁴ القانون 01 - 14 المعدل والمتمم، المؤرخ في 19 أوت 2001 متعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها وأمنها الجريدة الرسمية رقم 46 ص 4 .

³⁵ المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق، الثلاثاء 12 أبريل 2022 / 00:10.

³⁶ La sécurité routière en France, observation nationale interministérielle de sécurité routière , France, 2011, P46.

5 – عوامل نفسية:

أ – القلق :

يعتبر القلق العصبي عامة كحالة عاطفية تتميز بالإحساس لفقدان الأمان وما يزيده حدة هو الخوف من خطر داهم بدون مبرر موضوعي وحسب بعض الباحثين فإن النوبات القلقية تكتسي عدة مظاهر منها الذهول والهيجان، الارتباكات المتوقعة والمضطربة مع الاقتناع بعدم الوجود المطلق للقدرة على المواجهة .

ب – العدوانية :

وهي عبارة عن السلوك الحاقد العدوانى لفرد غير متكيف وتظهر من خلال القابلية للهجوم التي نجدها عند الأفراد في حالة عداوة أو تصرف عدوانى 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 للتفتح لدى السائق فيكون هذا الأخير غير قادرا على أن 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 وتجاوزات خطيرة أثناء السير، من خلال البحث عن الإثارة وحب إظهار الذات.³⁷

6 – عامل السن:

لقد أجريت العديد من الدراسات حول حوادث المرور ووجد فيها أن الأفراد بين 15 و24 سنة يتعرضون للحوادث بنسبة 30,4% لكل 100 ألف من السكان وأن الأشخاص

³⁷ بوظيفة حمو، دراسة عن أسباب حوادث المرور في الجزائر، معهد علم النفس وعلوم التربية، جامعة الجزائر سنة 1991

الذين تتراوح أعمارهم بين 25 و 44 سنة فأغلبهم يتعرضون للحوادث بنسبة أكثر من 40% ومن خلال هذه الدراسة نجد أن معدل الحوادث عند كبار السن أكبر منه عند صغار السن، وقد يرجع السبب في ذلك إلى تناقص القدرات الحسية الحركية وغيرها مما يصحب سن الشيخوخة

وكان المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرقات قد أوضح مؤخرا أن أزيد من 8,800 من حاملي رخص السياقة لأقل من سنتين تسببوا خلال سنة 2018 في وقوع حوادث المرور بنسبة 30,69% وبخصوص الفئة العمرية، أشار المركز إلى أن 43,29% من القتلى و 48,02% من الجرحى خلال سنة 2018 جراء حوادث المرور تتراوح أعمارهم ما بين 20 و 39 سنة .

أما خلال الثلاثي الأول من سنة 2019 وإن الفئة العمرية الأكثر تورطا في حوادث المرور هي ما بين 18 إلى 29 سنة وعددها 1569.³⁸

– توزيع ضحايا حوادث المرور حسب السن والجنس لسنة 2018.

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	31.37	218	22.57	746	أكثر من 50 سنة
100.00	3992	100.00	876	% 100	3305	المجموع

المصدر :المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق 2018 .

³⁸ المركز الوطني للوقاية والأمن الطرق (2022).

– 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	4070	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 والأمن عبر الطرق 2018 .³⁹

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

الأول لسنة 2019 .

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 المركزي الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق 2018.

³⁹ المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق .

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 صحيح 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).

ولقد أكدت مراكز الدراسات المتخصصة ما يلي:

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

– في حالة تعرض مركبة تسير بسرعة 80كلم/سا فإن قوة الارتطام تساوي السقوط من الطابق الثاني عشر لعمارة.⁴⁰

ثانيا: المشاة: وذلك من خلال التهاون أو عدم أخذ الحيطة و(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

⁴⁰ <http://www.dgsn.dz> 24/04/2022 .

للمركبات في الطرق ذات الكثافة المرورية والسريعة ترك القصر بمفردهم بجانب الطريق وسلوكياتهم المفاجئة وغير محسوبةالخ.⁴¹

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

— الجدول رقم 04 الأسباب المتعلقة بمستعملي الطريق خلال سنة 2018 :

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 الطرق
4.36	1259	المناورات الخطيرة
4.17	1203	عدم استعمال ممرات إلى ابلين
4.13	1193	رفض الأولوية
4.01	1157	عدم احترام المسافة الأمنية
3.99	1150	فقدان السيطرة
3.97	1147	عدم أخذ الحيطة والحذر من طرف المشاة
3.07	886	عدم احترام إشارة المرور
2.54	732	السير على اليسار
1.51	435	تغيير الاتجاه دون إشارة
1.39	401	السياقة في حالة سكر أو أو تحدّ تأخير محدّر
1.30	376	السياقة دون الحيازة على رخصة السياقة
1.22	351	عدم انتباه السائق عند خروجه من مكان التوقف

⁴¹ المديرية العامة للأمن الوطني 2022.

1.15	333	عدم احترام إشارة قف
1.04	301	السير في الاتجاه الممنوع
0.67	192	عدم أخذ الحيطة من طرف السائق عند الرجوع إلى الخلف
0.51	147	الوقوف والتوقف الخطيرين
0.45	129	الانبهار بالأضواء
0.39	112	استعمال الهاتف المنقول أو التصنت الإذاعي
0.39	112	جنحة القرار
0.09	26	عدم أخذ الحيطة من طرف السائق عند عبور الدراجات
3.44	994	أخرى
95.47	7229	المجموع

المصدر والمركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق 2018
ومن جهته كشف رئيس المركز الوطني للأمن عبر الطرق عن تسجيل ما يزيد عن 3592
حادث خلال الشهرين الأولين من سنة 2019 بانخفاض قدره 1054 حادثا مقارنة بنفس الفترة
من سنة 2018 وهو ما يمثل نسبة 22,69% .

– في الثلاثي الأول من سنة 2019 أشارت الإحصائيات عن الجهة المختصة نفسها أن
السبب الرئيسي لحوادث المرور يرجع دوما إلى العامل البشري ويتصدرها عنصر الإفراط
في السرعة بـ 1201 حادث مروري يليه عدم انتباه السائق داخل الأحياء بـ 750 حادث .

– الجدول رقم 05 :حصيلة حوادث المرور وضحاياها خلال الثلاثي الأول من سنة 2019:

الجرحي	القتلى	الحوادث	
100063	886	6759	الثلاثي الأول من سنة 2018
8130	760	5769	الثلاثي الأول من سنة 2019
1933 –	126 –	990–	الفارق
19.21 –	14.22 –	14.65–	النسبة (%)

المصدر: المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق 2018

سجل 6,759 حادثا خلال الثلاثي الأول من سنة 2019، حيث انخفض عدد الحوادث بـ 990 حادثا مقارنة بنفس الفترة من سنة 2019 وهو ما يمثل نسبة – 14,65% مع انخفاض حصيلة القتلى والجرحي 760 قتيلا(انخفاضا بـ 126 قتيلا أي بنسبة تقدر – 14,22%) و8,130 جريحا انخفاضا بـ 1,933 جريحا أي بنسبة تقدر : 19,21%.⁴²

– الجدول رقم 06 : مقارنة لحوادث المرور الجسمانية المسجلة خلال الثلاثي الأول والثلاثي الأخير من سنة 2019 في المناطق الحضرية:

التعيين	الثلاثي الأول	الثلاثي الأخير	الفارق	النسبة
عدد الحوادث	238	240	02 +	00.84 + %
عدد الجرحى	282	272	10–	03.54 – %
عدد القتلى	06	10	04 +	66.66 + %

المصدر: المديرية العامة للأمن الوطني 2019 .

⁴² المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق.

بلغ عدد حوادث المرور الجسمانية على مستوى المناطق الحضري أزيد من 200 حادثا وفاة 08 أشخاص وذلك خلال الفترة من 4 إلى 10 أفريل 2019 حسب ما أوضحتها المديرية العامة للأمن الوطني.

وتشير حصيلة الأمن الوطني في بيانها أن الحوادث المرورية في الأسابيع الأولى من أفريل بلغت 203 حادث مرور أودى بحياة 8 أشخاص وإصابة 239 شخص بجروح متفاوتة 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.⁴³

— الجدول رقم 07: الأسباب الرئيسية للحوادث الجسمانية :

النسبة المئوية	العدد	السبب
97.20 %	243	العنصر البشري
01.20 %	03	المركبة
01.60 %	04	الطريق
100 %	250	المجموع

المصدر: المديرية العامة للأمن الوطني 2019 .

حسب آخر بيان أصدرته المديرية العامة للأمن الوطني عبر موقعها للتواصل الاجتماعي، في الإقليم الحضري تم تسجيل: 590 حادث مروري خلف 28 قتيل و 579 جريح وكان العامل البشري السبب في الوفاة بنسبة 97,27% المركبة بنسبة 01,25% والطريق بنسبة 0,17

⁴³ المديرية العامة للأمن الوطني.

ثالثا: الحالة التقنية للمركبة:

تعد المركبة الوسيلة التي بها تقع حوادث المرور، إلا أن العيوب التي توجد في المركبات تكون سببا في وقوع حوادث السير لا تمثل سوى 5% بالنسبة للعنصرين الآخرين (العنصر البشري والطريق)، فإنه لا يمكن تصور وقوع حادث سير دون مركبة، وما يهمنا 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 المكابح

*خلل في الإنارة

*خلل في مساحات الزجاج

*خلل في مقعد السائق

*خلل في المرآة العاكسة⁴⁴

— 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 التقني الذي يؤدي إلى نتائج وخيمة وخسائر في الأرواح والممتلكات بالإضافة إلى ذلك زيادة عدد المركبات والاستعمال اللاعقلاني لها، ارتفاع مصاريف الصيانة وكذا قطاع الغيار، الملاحظ أيضا هو بروز العامل البشري، حيث أن إهمال السائق لعمل الصيانة والفحص التقني واقتنائه لقطع غيار

⁴⁴ <https://www.facebook.com/algeriepolive.dz> 25/04/2022 .

ديمة أو غير مطابقة للموصفات يؤدي إلى وقوع الخلل الميكانيكي أو عدم صلاحية جزء من أجزاء المركبة ناهيك عن اقتناء قطع غيار مقلدة سواء بجهل من الزبون أو لانخفاض قيمتها مقارنة بالقطع الأصلية وبالتالي وقوع الحوادث .

– الجدول رقم 08 : الأسباب المتعلقة بالمركبة خلال سنة 2019:

النسبة	العدد	الأسباب
0.99	57	ثقب وانفجار الأطر
0.49	28	فراامل غير فعالة
0.36	21	اختلالات ميكانيكية
0.12	07	الحمولة الزائدة أو غير مؤمنة
0.07	04	إضاءة غير قانونية
0.05	03	انعدام الأضواء
0.03	02	خلل في جهاز التوجيه
2.11	122	المجموع

المصدر: المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق .

رابعاً: حسب حالة الطريق:

لقد أثبتت الدراسات أن الطريق يتسبب في وقوع 10% من الحوادث المرورية ومشكلات الطرق وأثرها في وقوع الحوادث المرورية يمكن توضيحها من جوانب مختلفة نتناولها كالتالي:

1 – التصميم الهندسي: قد يكون السبب في وقوع حوادث 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.⁴⁵

2 – تجهيزات الطريق: قد يكون التصميم الهندسي للطريق سليماً، ولكن يكون العيب في تجهيز الطريق ويكون هذا العيب سبباً في وقوع الحوادث، مثال ذلك وجود موانع وعوائق للرؤية 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 والفصل من طريقين إلى طريق واحد أو العكس ومداخل الجسور والأنفاق أيضاً فإن عنصر الإضاءة من العناصر المهمة وعدم إضاءة الطريق أو عدم وجود الإضاءة الكافية قد يكون سبباً في وقوع العديد من الحوادث الليلية .

3 – البيئة العامة للطريق: قد تقع الحوادث رغم سلامة التصميم الهندسي للطريق ويكون ذلك راجعاً للبيئة العامة للطريق، كوجود موانع للرؤية مثل المباني والأشجار ولافتات الدعاية وأحياناً السيارات المنتظرة ووجود 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 في 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 وبطريقة مفاجئة.⁴⁶

⁴⁵ - المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق .

⁴⁶ راضي عبد المعطي السيد المرجع السابق ص 68 .

– الجدول رقم 09 : الأسباب المتعلقة بالطريق خلال سنة 2019 .

النسبة	العدد	الأسباب
0.35	20	طريق زالج
0.31	18	طريق غير صالح
0.16	09	انعدام إشارات المرور
0.07	04	حفر بالطريق
0.05	03	تشويهات بالطريق
0.03	02	تهيئة غير مناسبة بالطريق
0.02	01	حوادث بالطريق

الجدول رقم 10 : الأسباب المتعلقة بالمحيط خلال سنة 2019 .

النسبة	العدد	الأسباب
0.59	34	سوء الأحوال الجوية
0.29	17	مرور الحيوانات
0.10	06	ابهار الشمس
0.09	05	انعدام الاضاءة

يضاف إلى كل هذه الأسباب عوامل أخرى عديدة منها:

- ✓ عامل الحيوانات والتي نجدها منتشرة بشكل واضح في المناطق الساحلية الغابية وأيضاً المناطق الرعوية .
- ✓ الازدحام وكثافة السير على الطرق الناتجة عن الزيادة السنوية خاصة عند المناسبات وبداية العطل ونهايتها .

خامسا :العوامل الطبيعية:

تعد العوامل الطبيعية وأبرزها الظروف المناخية سببا من أسباب وقوع الحوادث المرورية حيث يزداد وقوع الحوادث المرورية حيث يزداد وقوع الحوادث في الأيام الممطرة خاصة إذا صاحبها هبوب الرياح أو تساقط الثلوج انتشار الضباب، أين تصعب الرؤية إضافة إلى عامل الجليد كما أن حدوث الانهيارات والسيول خاصة في فصل الشتاء قد تسبب بشكل مباشر في وقوع الحوادث .

فقد فيكون السائق رشيدا والسيارة سليمة وهندسة الطريق مناسبة إلا أن العامل الطبيعي يتدخل كقوة قاهرة خارجة عن إرادة السائق مما تكون سببا في تعرضه لحادث مروري، حيث بينت الإحصائيات أنه خلال الثلاثي الأول لسنة 2019 تسببت حدوث الأحوال الجوية في 34 حادث متفرق عبر القطر الوطني يليه حالة الطريق عندما يكون لزجا بـ 20 حادث ونظرا لخطورة العوامل الطبيعية بالنسبة لحوادث السير، يتعين على السائق في ذلك أخذ الحيطة والحذر وعدم المخاطرة بالتنقل في مثل تلك الظروف.⁴⁷

الفرع الثاني: الجرائم المرورية من حيث الجسامة:

تنقسم الجرائم المرورية من حيث الجسامة إلى نوعين :المخالفات والجنح وهو الأمر الثابت في جميع قوانين المرور منذ نشأتها، وقد جاء في نص المادة 65 من الأمر 09 – 03 "تصنف المخالفات للقواعد الخاصة بحركة المرور، حسب خطورتها، إلى مخالفات و"جنح".
أولا : المخالفات المرورية:⁴⁸

وهي بدورها مقسمة حسب الأمر 09 – 03 المعدل والمتمم للقانون 01 – 14 وكذا التعديل الجديد 05 – 17 إلى 04 مجموعات تمثل كل مجموعة درجة تعبر عن خطورة المخالفة.

⁴⁷ المديرية العامة للأمن الوطني .

⁴⁸ المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق .

(أ) - مخالفة من الدرجة الأولى:

*الأحكام المتعلقة بالإشارة وكبح الدراجات - المادتان 66،93 من القانون 01 -
14 المعدل والمتمم والمواد 251، 255،252/72 من المرسوم التنفيذي رقم 381/04 .
*الأحكام المتعلقة بتقديم وثائق المركبة وكذا رخصة السياقة أو الشهادة المهنية التي ترخص
بقيادة المركبة المعينة .

المادتان 66/8 من القانون 01-14 والمادة 191 من المرسوم التنفيذي رقم 04-381
*الأحكام المتعلقة باستخدام آلة أو جهاز مركبة غير مطابق المادتان 66 و،93 من قانون
01-،14 المادتان 3 و2 من القرار الوزاري المؤرخ في 1989/09/24 .
*الأحكام المتعلقة بالقواعد التي تنظم سير الراجلين لاسيما القواعد المتعلقة بالممرات المحمية
المواد 66،34،35 من هذا القانون والمواد من 268 إلى 276 من المرسوم التنفيذي
381/04

(ب) المخالفات من الدرجة الثانية:

*الأحكام المتعلقة بسرعة المركبات بدون محرك بمقطورة أو بدون مقطورة أو نصف
مقطورة المادة 66 من هذا القانون .
*مخالفة الأحكام المتعلقة باستعمال أجهزة التنبيه الصوتي المادة 66 من هذا القانون - المواد
من 55 إلى 58 من المرسوم التنفيذي.⁴⁹
*الأحكام المتعلقة بالالتزام بتشغيل ضوء أو أضواء المركبات المجرورة بواسطة الحيوانات.
المادة 66 من هذا القانون.
*الأحكام المتعلقة بالمرور بأوساط الطرق أو المسالك أو الدروب أو الأرصفة أو حواف
الطرق المخصصة لمرور مركبات النقل الجماعي وغيرها من المركبات المرخص لها

⁴⁹ مقال للصحيفة نادية سليمان - "نقل تصريح رئيس الجمعية الوطنية للسلامة المرورية".

ولمرور الراجلين المواد 2 – 66 و 93 من هذا القانون والمادة 80 من المرسوم التنفيذي رقم 04 – 381

*الأحكام المتعلقة بالتخفيض غير العادي للسرعة بدون أسباب حتمية من شأنه تقليص سيولة حركة المرور، المادتان 66 و 93 من هذا القانون والمادة 27 من المرسوم التنفيذي رقم 04 – 381

*الأحكام المتعلقة بلوحات التسجيل والتجهيزات وإشارات النقل الاستثنائي وكذا مؤشرات السرعة، المادتان 66 و 93 من هذا القانون والقرار المؤرخ في 05 ماي 1988 معدل ومتمم بقرار مؤرخ في 15/01/1993.

*الأحكام المتعلقة بوضع الإشارة الملائمة من قبل كل سائق صاحب رخصة سياقة اختبارية المادتان 66 و 93 من هذا القانون

*الأحكام المتعلقة بالسير على الخط المتواصل – المادتان 66 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 ولكل صنف من أصناف المركبات المادتان 66 و 94 من هذا القانون والرسوم التنفيذية رقم 04 – 381.

*الأحكام المتعلقة بحالات الإلزام أو المنع المتعلقة بعبور السكك الحديدية الواقعة على الطريق المادتان 66 و 94 من هذا القانون والمادة 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 و 94 من هذا القانون المرسوم التنفيذي رقم 04 – 381 .⁵⁰

⁵⁰ المرسوم التنفيذي رقم 04-381

*الأحكام المتعلقة بالمرور أو التوقف أو الوقوف بدون ضرورة حتمية على شريط التوقف الاستعجالي للطريق السيارة أو الطريق السريع المادتان 66 و94 من هذا القانون، المادة 88 الفقرتان 4 و7 من المرسوم التنفيذي رقم 04 - 381

*الأحكام المتعلقة بالإرداء الإجباري للخوذة من قبل سائقي الدراجات النارية والمتحركة وراكبيها: المادتان 66 و94 من هذا القانون - المادة 100 من المرسوم التنفيذي رقم 04-381 والقرار الوزاري المؤرخ في 01/12/1984.

*الأحكام المتعلقة بوضع حزام الأمان المادتان 66 و94 من هذا القانون المادة 100 من المرسوم التنفيذي رقم 04-381

*الأحكام المتعلقة بالارتداء الإجباري للخوذة من قبل سائقي الدراجات النارية والمتحركة وراكبيها : المادتان 66 و94 من هذا القانون - المادة 100 من المرسوم التنفيذي رقم 04-381 والقرار الوزاري المؤرخ في 01/12/1984

*الأحكام المتعلقة بالمرور أو التوقف أو الوقوف بدون ضرورة حتمية على شريط التوقف الاستعجالي للطريق السيارة أو الطريق السريع المادتان 66 و94 من هذا القانون والمادة 88 الفقرتان 4 و7 من المرسوم التنفيذي رقم 04-381.⁵¹

*الأحكام المتعلقة باستعمال أجهزة الإنارة والإشارة للمركبات المتحركة ذاتيا المادتان 66 و94 من هذا القانون والمادة 71 من المرسوم من المرسوم التنفيذي رقم 04 - 381 .⁵²

*الأحكام المتعلقة بالاستعمال اليدوي للهاتف المحمول أو التصنت بكلتا الأذنين بوضع خوذة التصنت الإذاعي والسمعي أثناء السياقة المواد 60، 30 و94 من هذا القانون

⁵¹ المرسوم التنفيذي 04 - 381.

⁵² المواد 66 إلى 94 من قانون 01-14.

*الأحكام المتعلقة بتجاوز حدود السرعة المنصوص عليها بالنسبة لصنف السائقين الحائزين على رخصة السياقة اختبارية – المادتان 66 و 94 من هذا القانون والمادة 25 الفقرة 01 من المرسوم التنفيذي رقم 04 – 381 .

*الأحكام المتعلقة بأولوية مرور الراجلين على مستوى الممرات المحمية المواد 66، 38 و 94 من هذا القانون.

*الأحكام المتعلقة بالتوقف أو الوقوف الخطرين: المادتان 66 و 93 من هذا القانون والمادة 66 من المرسوم التنفيذي رقم 04 – 381 .⁵³

*الأحكام المتعلقة بالمسافة القانونية بين المركبات أثناء سيرها المادتين: 66 و 93 من هذا القانون والمادة 20 من المرسوم التنفيذي رقم 04 – 381.

*الأحكام المتعلقة بمنع نقل الأطفال الذين تقل أعمارهم عن 10 سنوات في الأماكن الأمامية المادتين 66 و 93 من هذا القانون والقرار الوزاري المؤرخ في 10/07/1988.

*الأحكام المتعلقة بالتوقف أو الوقوف التعسفي المعيق لحركة المرور المادتين 66 و 93 من هذا القانون والمواد 62 و 64 من هذا المرسوم التنفيذي رقم 04 – 381.⁵⁴

*الأحكام المتعلقة باحترام قواعد السياقة السليمة المادتان 66 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 و 93 من هذا القانون، المادة 162، 161، 163 من المرسوم التنفيذي رقم 04 – 381 .

*الأحكام المتعلقة بتصاعد الأدخنة والغازات السامة و صدور الضجيج عند تجاوز المستويات المحددة: المادتان 66 و 93 من هذا القانون المرسوم التنفيذي 410/03 المؤرخ في

05/11/2003

⁵³ المرسوم التنفيذي 04 - 381.

⁵⁴ قانون رقم 01-14 المتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها وأمنها .

*الأحكام المتعلقة بالمركبات غير المزودة بالتجهيزات التي تسمح للسائق بأن يكون له مجال رؤية كاف: المواد 66، 47، 46 و 93 والمواد 122، 123، 124، 126 من المرسوم التنفيذي رقم 04-381.⁵⁵

*الأحكام المتعلقة بوضع شريط بلاستيكي أو أية مادة معتمدة أخرى على زجاج المركبة
المواد: 66، 93 و 48 من هذا القانون.

*الأحكام المتعلقة بعدم التصريح بنقل ملكية المركبة أو عدم التصريح بتغيير إقامة مالك المركبة المواد: 66، 93 و 52 من هذا القانون المواد 171، 172، 173 من هذا المرسوم التنفيذي رقم 04-381

*الأحكام المتعلقة بعدم التصريح بالتغييرات التي أجريت على المركبة المواد 66 و 93 من هذا القانون - المادة 174 من المرسوم التنفيذي 04-381

د - مخالفات من الدرجة الرابعة:

*الأحكام المتعلقة بزيادة السرعة من طرف سائق مركبة أثناء محاولة تجاوز من طرف سائق آخر المدتان 66 و 94 من هذا القانون والمادة 36 من المرسوم التنفيذي 04-381.⁵⁶

*الأحكام المتعلقة بسير مركبة دون إنارة أو إشارة أو وقوفها في وسط الطريق ليلا أثناء انتشار الضباب في مكان خال من الإنارة العمومية المدتان 66 و 94 من هذا القانون والمادة 73 من المرسوم التنفيذي رقم 04-381.

*الأحكام المتعلقة بمنع مرور 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، وذات وزن إجمالي مرخص به مع الحمولة يفوق طنين (2): المادتان 66، 94 من هذا القانون .

⁵⁵ المرسوم التنفيذي 04-381.

⁵⁶ قانون رقم 04-14.

*الأحكام المتعلقة بالوقوف على أجزاء الطريق التي تعبر سطحها سكة حديدية أو سير مركبات غير مرخص لها بذلك على الخطوط الحديدية المادتان 66 و94 من هذا القانون والمادة 54 من المرسوم التنفيذي رقم 04-381.

*الأحكام المتعلقة بعبور بعض مقاطع الطرق الممنوعة للسير أو بعض الجسور ذات الحمولة المحدودة المادتان 66 و94 من هذا القانون والمادتان 93، 91 من المرسوم التنفيذي رقم 04-381.

*الأحكام المتعلقة بوزن المركبات وطبيعة الأطر المطاطية للمركبات ذات محرك غير المطابقة للمعايير المقبولة وشكلها وحالتها المادتان 66 و94 من هذا القانون والمواد 109، 110، 105، 103 من المرسوم التنفيذي رقم 04-381 والقرار الوزاري المؤرخ في 25 أبريل 2001 المتعلق بموصفات الأطر المطاطية القرار الوزاري المؤرخ في 1 أوت 1989.⁵⁷

*الأحكام المتعلقة بمكابح المركبات ذات محرك وربط المقطورات ونصف المقطورات المادتان 66 و94 من هذا القانون والمادتان 132 و133 من المرسوم التنفيذي رقم 04-381

*الأحكام المتعلقة بالحمولة القصوى لكل محور المادتان 66 و94 من هذا القانون، المواد 106 إلى 108 من المرسوم التنفيذي رقم 04-381.⁵⁸

ثانيا: الجرح المرورية: وهي الأكثر خطورة من المخالفات لذي سطر لها المشروع عقوبات مشددة في الأمر 09-03 سنتناولها في الفصل الثاني بالتفصيل ونأخذ نماذج عن الجرح الأكثر شيوعا.

— ارتكاب حادث مرور مميت نتيجة خطأ السائق أو تهاون منه أو تغافل أو عدم الامتثال لقواعد حركة المرور المواد 67 و98.

⁵⁷ مرسوم تنفيذي 04 - 381.

⁵⁸ قانون رقم 04 - 14.

- ارتكاب السائق لجريمة الجرح الخطأ وهو في حالة سكر أو تحت تأثير مواد أو أعشاب تدخل ضمن أضاف المخدرات المادة 70 .
- ارتكاب حادث أدى إلى جروح متبوع بجنحة فرار المواد 73 و98 .
- جنحة فرار المواد 72 و98 .
- الفرع الثالث: من حيث النتيجة المحققة :

إن النتيجة ليست شرطا أساسيا في الجرائم المرورية ونعني التغيير الذي يحدث في العالم الخارجي كأثر للسلوك الإجرامي مع ارتباطها بهذا السلوك برابطة سببية وتقسّم الجرائم المرورية من حيث اشتراط النتيجة إلى ثلاثة أنواع:

أولاً: الجرائم المادية: التي لا تتم إلا بتحقيق النتيجة أما النوع الثاني فهي الجرائم الشكلية والتي لا تتطلب تحقق النتيجة بفعل سلوك مخالف للقانون فالجريمة المرورية تقع كاملة بتوفر النتيجة المادية كأكثر سلوك، فلا تقوم الجريمة بدونها وقد تصل النتيجة إلى حد الضرر وتهدد المصلحة المحمية على قرار حوادث المرور مهما كان نوعها جسمانية أو مادية أو الاثنين الناتجة عن مخالفة القواعد المرورية كالتجاوز الخطير في منعرج مثلا المادة 66 (مخالفة من الدرجة الرابعة) من القانون 09-03 ونجدها أيضا مجسدة في الجرائم المرورية الماسة بالبيئة وقد تقف النتيجة عند مجرد تعريض حياة أو أموال الآخرين للخطر.⁵⁹

ثانياً: الجرائم الشكلية: وهي التي لا يترتب عن السلوك الإجرامي ضرر معين أو نتيجة بل فقط تخلف أثر قانوني يتمثل في التعدي على الحق أو المصلحة التي يحميها القانون كعدم سريان وثائق المركبة (شهادة التأمين غير سارية المفعول- البطاقة الرمادية منتهية الصلاحية) .

⁵⁹ قانون 01-13 المتضمن توجيه النقل البري وتنظيمه، المؤرخ في 7 أوت 2007، جريدة رسمية عدد 44 المؤرخة في 8 أوت 2001.

ثالثاً: جرائم الخطر: وهي التي تتوسط النوعين المذكورين أعلاه (المادية – الشكلية) وهي من الجرائم الإحتمالية، أي من الممكن أن يترتب عليها نتيجة ضارة في ذلك جرائم الامتناع (كعدم وضع حزام الأمان) .

المطلب الثاني: أركان الجريمة المرورية:

إن الجريمة المرورية كغيرها من الجرائم التي تقوم على أركان ثلاثة متمثلة في الركن الشرعي، المادي والمعنوي، هذا الأخير اختلف فيه الفقه، فهناك من اعتبر أن النص الذي يقوم على الفعل أو الامتناع صفة غير مشروعة يعد ركناً أساسياً في تجريم الفعل على غرار الفقه الفرنسي المستوحى منه التشريع الجزائري واعتبر أن الجريمة لم تكتسب وصفها كجريمة إلا نتيجة لهذا التجريم ومن ثم تقرير لها جزاء جنائياً وهناك من اعتبر الصفة غير المشروعة لفعل ومن الفقه من أعرض عن ذكره من بين أركان الجريمة وعليه سوف نتناول أولاً على وجه العموم أركان الجريمة المرورية، وبعدها سنتطرق إلى تقديم نماذج عن بعض الجرائم الموصوفة بالجنح لبروز أركانها.⁶⁰

الفرع الأول: الركن الشرعي للجريمة المرورية:

تمثل في جملة القوانين والأوامر وما يتبعها من مراسيم تنفيذية منذ سنة 2001 إلى يومنا هذا مع التعديلات، تدور حول تنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها وأمنها نوردتها حسب تسلسلها الزمني على النحو التالي:

– القانون رقم 01 – 13 المؤرخ في 07 أوت 2001 .

– القانون رقم 01 – 14 المؤرخ في 19 أوت 2001 .

– القانون رقم 09 – 07 المؤرخ في 11 أكتوبر 2009 .

يضاف إلى ذلك القانون العقوبات الجزائري في بعض الجنح على غرار القتل والجروح الخطأ – تهدف كل هذه التشريعات بصفة خاصة إلى :

⁶⁰ أحمد فتحي سرور، أصول قانون العقوبات، القسم العام النظرية العام للجريمة دار النهضة العربية 1972 القاهرة، ص 350

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

— إقامة تدابير ردعية في مجال عدم احترام القواعد الخاصة بحركة المرور عبر الطرق

— توفير شروط تطوير متوازن لنقل نوعي في إطار المصلحة العامة

— تحديد لإطار 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 ويعرف أيضا بأنه كل ما يتضمنه كيان الجريمة من ماديات محسوسة وملموسة بالحواس فلا تقوم أية جريمة من الجرائم المرورية إلا بوقائع مادية ملموسة ويمكن القول بأنها العناصر المادية للجريمة أو ما يسمى بماديات الجريمة والتي تنحصر في السلوكات غير المشروعة قانونا الصادرة عن قائد المركبة والتي تشكل في مجموعها الصورة الكاملة للفعل المجرم الذي يسهل إثباته بعد المعاينة والتحقيق من طرف المصالح المختصة باستعمال الوسائل القانونية المتاحة.⁶¹

فالركن المادي يتكون من ثلاثة عناصر متمثلة في السلوك أو النشاط سواء كان إيجابيا أو سلبيا والنتيجة المترتبة عنه على أن تكون هناك علاقة سببية بين النتيجة والسلوك، لذا سوف نسلط الضوء على هذه العناصر الأساسية المكونة للركن المادي كما يلي:⁶²

أولا: السلوك والنشاط 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 ونواهي للقاعدة

⁶¹ دكتور محمد نجيب حسني المرجع السابق 71 .

⁶² دكتور عبد الله سليمان شرح قانون العقوبات الجزائري ديوان المطبوعات الجامعية الجنائية 1998 .

الجنائية وهذا السلوك لا يرقى إلى حد السلوك المكون للركن المادي للجريمة إلا إذا كان إرادياً، ومن خلال تعريف الجريمة المرورية على أنها كل سلوك إيجابي أو سلبي يقوم به قائد المركبة أو مالكها فيه تعريض المصالح الجوهرية لأفراد المجتمع للخطر، للسلوك الإجرامي أنماط كثيرة عموماً يمكن تقسيم السلوك إلى قسمين :

1 - السلوك الإيجابي:

الفعل الإيجابي هو حركة عضوية تتصف بالإرادية وهو السلوك المخالف للقانون أو الإتيان بفعل جرمه المشرع في القانون، قد يخلف أثراً أو قد لا يمكن منتجا لأي أثر كالسائق الذي يستعمل الهاتف اليدوي أثناء القيادة أو بالرغم من علمه بأن القيادة في حالة سكر جنحة معاقب عليها إلا أنه يقدم على ذلك فهو سلوك إيجابي مخالف للقانون لا يتعدى الأثر القانوني أما في حالة ما نتج عنه حادث مرور أي أن كان نوعه فيصبح بالتالي سلوك مثير . أما التفكير والتحضير لا يعتبران سلوكاً إجرامياً، فالسلوك الإيجابي لا يقوم بمجرد العزم والتصميم على المساس بحقوق الغير إذ تقتضيه في الحالتين الحركة العضوية، كالسائق الذي يفكر في القيام بتجاوز خطير في منعرج مثلاً ولكنه في آخر الأمر يتراجع عن فعله. يخرج من هذا النطاق الحركات الصادرة ممن لا تسيطر إرادته على أعضاء جسمه مثل : حالات الإغماء وفقدان سائق المركبة السيطرة عليهما أدى إلى ارتكاب حادث مرور جسماني مثلاً.⁶³

2 - السلوك السلبي (الامتناع) :

هو إحجام شخص عن إتيان فعل إيجابي معين كان المشرع ينتظره في ظروف معينة بشرط أن يوجد واجب قانوني يلزمه بهذا الفعل وأن يكون باستطاعته الامتناع القيام به فهذا التعريف وإن كان يحدد شروط الامتناع لكنه لا يحدد ما هي طبيعة الامتناع .

⁶³ د. عبد الله الشاذلي، شرح قانون العقوبات (قسم العام) أبو العزم للطباعة 2001 ص 464 .

من خلال هذا التعريف نستنتج ثلاث شروط وهي الإحجام عن إتيان فعل إيجابي، وجود واجب قانوني الامتناع بصفة إرادية والأمثلة في قانون المرور كثيرة: كامتناع السائق عن وضع حزام الأمان أو امتناع سائق سيارة الأجرة تقديم خدمة (نقل الركاب إلى نقاط مسموح بها) .⁶⁴

ثانياً: النتيجة الإجرامية:

تعرف النتيجة على أنها الأثر المتزايد عن السلوك المعتبر عدواناً على المصلحة التي يحميها القانون من حقوق وحرريات.

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

*النوع الثاني من لا يترتب عن السلوك الإجرامي فيها ضرر معين أو نتيجة بل فقط تخلف أثراً قانونياً يتمثل في التعدي على الحق أو المصلحة التي يحميها القانون كعدم تقديم وثائق أو انتهاء صلاحيتها وتعرف بالجرائم الشكلية.

*أما النوع الثالث وهي جرائم تتحقق بمجرد تعريض حياة أو أموال الآخرين للخطر وحتى لسائق المركبة في حد ذاته ويسمى هذا النوع من الجرائم بجرائم الخطر .

وهذا النوع من الجرائم لا يحتاج إلى نتيجة بل تقع بمجرد إثباتها ومعاينتها من قبل أعوان الأمن المخولين قانوناً بما أن المخالفة ليست افتراضية وإنما عينية، ومن أمثلتها عدم إجراء المراقبة التقنية للمركبة وعدم مراقبة حالة المركبة قبل وضعها للسير (مراقبة الزيت، ماء التبريد، المكابح، ماسح الزجاج....)⁶⁵

⁶⁴ المادة 11 من الأمر 09 - 03 المعدلة للمادة 66/ د ف 03 المرجع السابق ص 08 .

⁶⁵ د. محمد نجيب حسني المرجع السابق ص 283 .

ثالثاً: علاقة السببية :

استقر القضاء الجزائري على توافر علاقة السببية، مادام فعل الجاني يؤدي وفقاً للمجرى العادي للأمر إلى حدوث النتيجة الإجرامية، فلا تنقطع علاقة سببية مادام فعل الجاني ملائماً في حدوث النتيجة الإجرامية فلا تنقطع علاقة سببية مادام فعل الجاني ملائماً في حدوث النتيجة الإجرامية وقد سار في ذلك على نهج القضاء المصري والفرنسي. فالعلاقة السببية هي الصلة بين الفعل والنتيجة وإثبات أن هذا الفعل هو الذي أدى إلى هذه النتيجة وبالتالي يكتمل البناء القانوني للجريمة في ركنها المادي .

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

فالواضح أن الجرائم المادية تتجلى فيها العلاقة السببية بين ارتكاب الفعل والنتيجة وتعييب في جرائم الخطر كعدم وضع حزام الأمان والجرائم الشكلية .⁶⁶

الفرع الثالث: الركن المعنوي للجريمة المرورية :

حدد المشروع الركن المعنوي في الجرائم بالقصد الجنائي دائماً، كما أبرز الركن المعنوي في الجرح بأنه أساساً (العمد) ولا تكون الجنحة عمدية إلا إذا نص المشرع على ذلك في 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 المرور أو 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

⁶⁶ د. أحمد فتحي سرور أصول قانون العقوبات، النظرية العامة للجريمة .

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 ارتكابها .

المطلب الثالث: نماذج عن الجرح المرورية:

الفرع الأول :جرحه الجروح الخطأ (بسبب حادث مرور جسماني) :

1 - تعريف الجرح الخطأ:

الجرح الخطأ حسب نص المادة 289 من قانون العقوبات الجزائري "هو كل رمن تسبب بغير قصد في إحداث إصابة أو جرح أو مرض وكان على ذلك ناشئا عن رعونته أو عدم احتياظه أو عدم انتباهه أو مراعاته الأنظمة...⁶⁷

2- أركان الجرح الخطأ : لجريمة الجرح الخطأ ركننا جوهرين :

أ) 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 وتكون الوسيلة هنا المركبة ويستوي في ذلك أن تكون الجروح ظاهرة أو باطنية وهكذا تنطبق المادتان 288 و289 من ق.ع.ج والمركبة هنا هي الوسيلة الرئيسية مهما كان نوعها أو حجمها أو قوة محركها، مقتادة من قبل سائق صدر منه سلوك إيجابيا كان أمر سلبيا وأدى إحداث نتيجة.

كما أنه ليس شرطا أن تكون المركبة في حالة سير أو أن يكون السائق بداخلها حتى وإن كانت متوقفة كأن يقوم مثلا بركنها دون إحكام وكبحها (استعمال المكبح البدوي)،فتأتي على أحد المادة فقد حسه مسببة له جروح .

⁶⁷ المادة 289 من قانون العقوبات الجزائري

(ب) الركن المعنوي:

ورد في قانون العقوبات صور الخطأ الجزائي على سبيل الحصر والتخصيص غير أن العبارات المستعملة تتسع في مجملها لتشمل كل خطأ أيا كان صورته وأيا كانت درجته، ووردت هذه الصور في المادة 288 تحديد واكتفت المادة 289 بذكر البعض منها وإن كانت هذه المادة جاءت متممة للمادة الأولى وبالتالي فالمقصد واحد وبالرجوع إلى النصين المذكورين، لا يعتبر الخطأ جزئيا مستوجبا للعقاب إلا إذا احتوته إحدى الصور التالية: الرعونة – عدم الاحتياط عدم الانتباه الإهمال – عدم مراعاة الأنظمة.⁶⁸

3 - مختلف حالات جنح الجرح الخطأ:

- ارتكاب السائق لجريمة الجرح الخطأ نتيجة :
- ارتكاب السائق لجريمة الجرح الخطأ نتيجة خطأ منه.
- ارتكاب السائق لجريمة الجرح الخطأ نتيجة تهاونه.
- ارتكاب السائق لجريمة الجرح الخطأ نتيجة تغافله.
- ارتكاب السائق لجريمة الجرح الخطأ نتيجة عدم امتثاله لقواعد حركة المرور في الطرق.
- السند القانوني :

المادة 67 من الأمر 09 – 03 يعاقب طبقا لأحكام المادتين 288 و 289 من قانون العقوبات كل سائق ارتكب جريمة القتل الخطأ أو الجرح الخطأ نتيجة خطأ منه أو تهاونه أو تغافله أو عدم امتثاله لقواعد حركة المرور في الطرق.⁶⁹

⁶⁸ المادتين 288 و 289 من قانون العقوبات الجزائي .

⁶⁹ المادة 67 من الأمر 09 - 03.

المادة 289 من ق.ع.ج إذ 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 مالية من 500 إلى 15,000 دينار.⁷⁰

العقوبات:

*الحبس من شهرين إلى سنتين وبغرامة من 500 إلى 15.000 دج.

*تعليق رخصة السياقة من طرف القضاء لمدة سنة واحدة (المادة 98 من الأمر 09 – 03).

– وتختلف الجريمة باختلاف السلوك الإجرامي أين شدد المشروع فيها العقوبة.

ارتكاب السائق لجريمة الجرح الخطأ وهو في حالة سكر أو تحت تأثير مواد أو أعشاب تدخل ضمن أصناف المخدرات .

الفقرة الأولى من المادة 70 من الأمر 09 – 03 يعاقب بالحبس من سنة إلى 3 سنوات وبغرامة من 50.000 دج إلى 150.000 دج لكل سائق ارتكب جنحة الجرح الخطأ وهو في حالة سكر أو تحت تأثير مواد أو أعشاب تدخل ضمن أصناف المخدرات:⁷¹

الحبس من سنة إلى ثلاث وبغرامة من 50.000 إلى 150.000 دج تعليق رخصة السياقة من طرف القضاء لمدة سنتين (المادة 98 من الأمر 09 – 03)

الفرع الثاني: جنحة الهروب أو الفرار:

تقع هذه الجريمة عندما يعلم السائق الذي يقود المركبة أن بالفعل قد ارتكب حادث سواء كان مادي أو جسماني ولم يتوقف ومن ثم يقوم بالفرار والهروب من مكان الحادث دون تقديم أي مساعدة للمصابين في حالة التسبب في حادث مرور جسماني في الوقت الذي بإمكانه التوقف وتقديم المساعدة للمجني عليه سواء بنفسه أو أن يطلب المساعدة من الآخرين وذلك للإفلات من المسؤولية الجنائية والمادية.

⁷⁰ المادة 289 من قانون العقوبات الجزائي .

⁷¹ المادة 70 من الأمر 09 - 03.

— أركان هذه الجريمة:

الركن المادي:

— لا بد من ارتكاب السائق حادث بواسطة مركبته أو تسبب فيه.

— عدم الإبلاغ عن الحادث.

— عدم التوقف ومواصلة السير مصمما على الهروب.

— الركن المعنوي:

— العلم بارتكاب الجريمة

— اختيار الفرار إراديا بدل التوقف تهربا من المسؤولية المدنية والجزائية

— جنحة الفرار: المادة 72 يعاقب بالحبس من 06 أشهر إلى سنتين 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 مع تعليق رخصة السياقة لمدة سنة المادة 73 : يعاقب بالحبس من سنتين

إلى 5 سنوات وبغرامة من 100.000 دج إلى 200.000 دج 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

إلى 03 سنوات وبغرامة من 50.000 دج إلى 150.000 دج مع تعليق رخصة السياقة لمدة

سنتين .

— أما إذا نتج عن هذا الحادث جريمة القتل الخطأ أو الجرح الخطأ المنصوص عليهما في

المادتين 280 و 289 من ق.ع.ج فتطبق العقوبة المنصوص عليها في المادة 290 من نفس

القانون، نظرا لأنها أشد عملا بالمبدأ القانوني الذي ينص عندا ارتكاب جريمتين يعتد

بالجريمة التي لها الوصف الأبد .

الفرع الثالث: جنحة عدم الامتثال :

(المادة 76 من الأمر 03/09 قانون المرور)

تعريف هو عدم الامتثال العمدي لإنذار التوقف الصادر عن الأعوان .

تصد مراقبة السيارة ووثائقها وينتج هنا حالتان :

– رفض الأمر وهنا التوقف يكون بالصارفة أو الإشارة 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 .⁷²

أركان هذه الجريمة:

– التغافل والتهاون العمدي .

– الإنذار بالتوقف صادر عن الأعوان، ضباط الشرطة القضائية، الضباط وذوي الرتب

وأعوان الدرك الوطني، محافظي الشرطة والضباط ذوي الرتب وأعوان الأمن الوطني.

– أن يحمل الأعوان العلامات والإشارات الخارجية التي تظهر صفتهم

عقوبة جنحة رفض الامتثال :

المادة 76 : يعاقب بالحبس من 06 أشهر إلى 18 شهر أو بغرامة من 20.000 دج إلى

30.000 دج كل سائق يرفض الامتثال لإنذار التوقف الصادر عن الأعوان المنصوص

عليهم في المادتين 130 و131 والحاملين للإشارات الخارجية الظاهرة والبالغة على صفتهم

أو يرفض الخضوع كل التحقيقات المنصوص عليها في هذا القانون والمتعلقة بالمركبة أو

الشخص .⁷³

⁷² المادة 72 و 76 من الأمر 03/09 (قانون المرور .

⁷³ المادة 76 من هذا الأمر 03 / 09 .

الفصل الثاني

بعد أن تعرفنا على خطورة الجرائم المرورية ما يلحقها من تبعيات تؤثر بشكل واضح على الفرد والمجتمع وتكبد الدولة خسائر فادحة من أبسط الجرائم عدم تسديد قسيمة السيارات إلى ارتكاب حادث مميت، فخطورة الجرائم المرورية تكمن الآثار المترتبة عنها وعليه وأمام هذه الظاهرة المرعبة يجب التفكير في كيفية الحد منها لأن القضاء عليها نهائياً هو درب من الخيال لا شيء إلا أنه في الأول والأخير "جريمة" ولتحقيق ذلك يتعين تفعيل مجموعة من الآليات سنتناولها في مبحثين الأول خاص بالآليات الوقائية والمبحث الثاني سنتناول فيه الإجراءات العلاجية.¹

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 والمخدرات) وعلية فإن الأساليب الوقائية من الحوادث نجدها دائماً لها علاقة بخصوصيات المجتمعات.²

هذا المفهوم (prévention crime) الذي استمدت منه الكثير من البرامج والنماذج الوقائية نظراً للتشابه الكبير بين مثلث الجريمة ومثلث حوادث المرور.³

ولو حاولنا التمعن في الأساليب الوقائية التطبيقية من الحوادث المرورية لوجدناها دائماً على عالقة وطيدة بخصوصيات المجتمعات المطبقة فيها وعلى علاقة وطيدة بالقوانين والنظم السائدة فيها، وتهدف جميعها إلى تحقيق السلامة المرورية حيث أن محور السلامة المرورية يتمثل في ثالث عناصر هي (المركبة، الطريق، العنصر البشري).⁴

¹ فوزيل بوجال، محاولة تقييم التكلفة الاقتصادية للحوادث المرورية في الجزائر "مذكرة لنيل شهادة الماستر، جامعة 128 الحاج لخضر باتنة، كلية - العلوم الاقتصادية وعلوم التسيير، 2011، ص 2.

² طالب أحسن، دور المؤسسات التربوية في الحد من تعاطي المخدرات، مركز الدراسات والبحوث جامعة نايف للعلوم الأمنية، الرياض 2007 ص 12.

³ جمال عبد المحسن عبد العال وآخرون، كتاب تكوين المدربين في قيادة السيارة (صنف) ب) علاقة السائق والقيادة بأمن المرور، جامعة نايف العربية للعلوم، الأمنية، السعودية 1998، ص 26.

⁴ محمد حسين منصور، المسؤولية عن حوادث السيارات الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2007، ص 123.

ويرى المختصون في علم الإجرام أنه من الأنسب أن تعهد البرامج الوقائية على اختلاف أنواعها ومنها الوقاية من حوادث المرور إلى الذين تتوفر الشروط العلمية والخبرة ولديهم المقدرة بجدوى البرامج الوقائية، ليس فقط تطبيق سياسة الردع.

المطلب الأول: تدابير وقائية خاصة بمستعملي الطريق

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

الفرع الأول: تدابير وقائية خاصة بالراجلين

إن المشي هو أحد التنقلات المستعملة بشكل واسع 35% إلى 52% من التنقلات لقد خص المشروع الجزائري في القانون 01-14 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) وأيضا منصوص عليها في المرسوم التنفيذي 04-381 في القسم الثاني تحت عنوان الأحكام الخاصة بالراجلين وسائقي الحيوانات غير المربوطة في إحدى عشر مادة) من المادة 268 إلى 278) عرفت المادة 2 فقرة 19 من القانون 01-14 الراجل هو كل شخص ينتقل سيراً على الأقدام ويعد بمثابة راجلين الأشخاص الذين يدفعون أو يجرون عربات الأطفال أو المرضى أو العجزة وكذلك الدرجات العادية والإلية والعجزة الذين ينتقلون في عربات يقودونها بأنفسهم بسرعة الخطى.⁵

فنجدهم أكثر الطرق خاصة في المناطق الحضرية وبالأخص في المناطق والمدن التي تعرف كثافة سكانية عالية لدى فهم عرضه لمخاطر الشوارع والطرق نخص بالذكر خطر الحوادث المرورية، الذين يكونون طرفاً فيها سواء متسببين أو ضحايا لدى لابد من اتخاذ

⁵ القانون 01-14 المعدل والمتمم، المؤرخ في 19 أوت 2001 متعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها أمنها - الجريدة الرسمية رقم 46 .

جملة من التدابير الوقائية لحمايتهم بالدرجة الأولى من كل هذه الأخطار حيث نوردها كالآتي:

خصص فصلا كاملا في القانون 01 – 14 فصل بعنوان أمن الطرق والوقاية من حوادث المرور

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

تربية وإعلام المواطن من أجل ترقية الانضباط في استعمال المسالك العمومية
– التنظيم الدوري للحملة الخاصة."

أولاً: سلوك الراجلين: لقد ورد في القانون 09 – 03 المعدل والمتمم للقانون 01 – 14 عدة تدابير وقائية جاءت بصيغة الإلزام لأن الأمر يتعلق بالراجلين لذا عليهم التحلي بسلوكات حضرية تجنباً لوقوع أي طارئ من جهة أخرى حتى لا يتسببوا في حد ذاتهم في وقوع أي حادث من شأنه إلحاق الضرر بهم والآخرين وكذا بممتلكاتهم ولتفادي كل هذه المخاطر يتعين على الراجلين الالتزام بالنقاط التالية:

1.السير على الأرصفة: بالرجوع إلى المادة 2فقرة 17 من القانون 01 – 14 إلى تعريف مصطلح الرصيف وهو حيز مهياً على جانب الطريق لمرور الراجلين يجب أن يكون أكثر ارتفاعاً عن وسط الطريق ويكون معبد عادة أو مبلطاً كما أنه أثناء السير على الرصيف يجب أن يكون النظر إلى للأمام، وأن يتم الانتباه بمجريات الطريق ويتعين على الراجلين عندما يسيرون على الأرصفة يجب عليهم السير على الرصيف الموجود على يمينهم اتجاه سيرهم حسب) المادة 270 من المرسوم التنفيذي رقم 04 – 381).⁶

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

⁶ المادة 268 من المرسوم التنفيذي 04 - 381 المؤرخ في 28/11/2004، يحدد قواعد حركة المرور عبر الطرق جريدة رسمية عدد 76، ص 40، المعدل والمتمم بالمرسوم التنفيذي رقم 11 - 376.

3. تجنب السير على حافة الطريق وحمل أشياء أبعدها تتعدى حد إعاقة السير.
4. تجنب وضع سماعات الأذن أثناء السير فهي تؤثر في سماع المركبات ووسائل النقل
5. احترام إشارة المرور: يجب في كل الأحوال احترام الإشارات المرورية العادية منها أو الضوئية هذه الأخيرة نجدها في مفترقات الطرق أين تنظم حركة السير بشكل مضبوط ومنظم كما أن أي خطأ في عدم احترام مثل هذه الإشارات قد يتسبب في عواقب وخيمة تصل إلى حد الأضرار الجسمانية وتتعدها لإزهاق الأرواح من أجل حركة بسيطة كان من الممكن تفاديها .
6. وجوب احترام الإشارات الضوئية نصت عليها المواد 1/66 و93 من القانون 01-14 المعدل والمتمم والمواد 72، 255، 252، 251، 250 من المرسوم التنفيذي 381-04
7. يجب على الراجلين الذين يرغبون في العبور وسط الطريق عندما ينزلون من مركبة النقل العمومي للأشخاص أن يستديروا حولها من الورااء لتفادي الزحمة وعدم رؤيتهم واصطدامهم بمركبات أخرى) نص المادة ف 2 من المرسوم التنفيذي 381-04 .⁷
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 وإيلاء 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 والأخذ في الحسبان أيضا المسافة التي تفصلهم عن المركبة السائرة وسرعتها استعمال الممرات المحمية المخصصة لهم والمسماة "ممر الراجلين" وذلك كلما وجدت هذه الممرات على مسافة أقل من 30 مترا.
- يجب عبور وسط الطريق على خط مستقيم، أي تعامديا مع محور وسط الطريق، يمنع على الراجلين التوقف وسط الطريق.

⁷ سالم حسين، تهيئة ظروف أمن والوقاية قرب المؤسسات التربوية، وزارة أشغال العمومية، الجزائر، 2000 135 ص 263 . سالم كور حسين ، المرجع السابق ص 264 .

إضافة إلى ما سبق ذكره فإن هذه الثقافة المرورية التي تشمل مجموعة السلوكيات الصحيحة في كيفية استعمال الطريق من قبل الراجلين، يجب تلقينها للأطفال بداية من الأسرة ثم المدرسة إضافة إلى وسائل الإعلام والاتصال وترسيخها في أذهانهم منذ الصغر وتوضيح لهم بأن الطريق العام ليس مكانا للهو وبالتالي سنحصل على جيل له من التربية المرورية ما يكفيه لتفادي الحوادث المرورية وأضرارها .

الفرع الثاني: تدابير وقائية تتعلق بسائقي المركبات:

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

تكوين السائقين:

لقد أثبتت المعايير 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 إلى جانب النقص الكبير في التكوين النظري، الذي نقصد به الإلمام التام بقانون المرور والاختناع الكافي بجدوى الالتزام به والتهيئة النفسية للخضوع لأحكامه طواعية إلى درجة أن يصبح ذلك سلوكا مقدسا عند السائق وعادة أصلية لديه لدى بات من الضروري مراجعة منظومة التكوين من حيث البرامج والمضامين وتأطير مدارس السياقة التي يزيد عددها 7000 مدرسة موزعة عبر التراب الوطني وتخضع للتنظيم المحدد

لها من خلال الموسم التنفيذي 12-110.⁸

بعد حصول السائق على رخصة السياقة صالحة لمدة سنتين المنصوص عليها في القانون المرور الجديد 17-05 في مادته الثانية إضافية إلى المادة 3 التي تعدل الفصل الرابع المادة 8 من القانون 14-01 وذلك بعد الاجتياز بنجاح في الاختبارات النظرية والتطبيقية الخاصة بسياسة السيارات. ولقد نصت المواد 59 إلى 62 من القانون 01-14 الذي أدرجت أيضا ضمنه في مادته 63 المطة الثامنة "السهر على تكوين مترشحين للحصول على رخصة سياقة".

وعليه فالمشرع أكد على التكوين لأنه مسألة حساسة ومهمة في توعية السائق وإقناعه بأن المركبة ليست وسيلة ترفيه أو قضاء حوائج وخدمات فحسب بل هي في الوقت نفسه تمثل آلة موت متحركة.

القانون 17-05 في المادة 6 استبدل 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 الاختيارية .

أما بالنسبة لسائقي المركبات الناقلة للمواد الخطيرة واستنادا إلى المرسوم التنفيذي رقم 03-452 الموافق لـ 01/12/2003، وفي مادته 18 يجب أن يكون سائق السيارة الناقلة للمواد الخطيرة حائز لشهادة مهنية مثلما تنص عليه المادة 08 من القانون 01-14 تسلم طبقا للتنظيم المعمول به، وتثبت أنه تابع تكويننا خاصا في هذا الميدان.⁹

⁸ المرسوم التنفيذي 12-110، المؤرخ في 06 مارس 2012، يحدد شروط تنظيم مؤسسات تعليم سياقة السيارات و137 مراقبتها، جريدة رسمية، عدد 15 مؤرخة في 14 مارس 2012.

⁹ القانون 17-05 المؤرخ في 16 فيفري 2017 الجريدة الرسمية العدد 12، مؤرخة في 22 فيفري 2017 138 المرسوم التنفيذي رقم 03-452 الموافق لـ 01/12/2003، مؤرخ في 01/12/2003، يحدد الشروط الخاصة المتعلقة بنقل المواد الخطيرة عبر الطرقات، الجريدة الرسمية عدد 75 بالتاريخ 07/12/2003.

يخضع نقل المواد الخطرة عبر الطرقات لأحكام القانون 01-14 وللقواعد الخاصة بمرور كل صنف من أصناف المواد الخطرة وتطبيقاً لأحكام المادة 38 من القانون 01-13 يهدف هذا المرسوم إلى تحديد الشروط الخاصة المتعلقة بنقل المواد الخطرة عبر الطرقات والمتعلقة بما يأتي:

قدرة السائقين والمرافقين سرعة المرور، تشكيلة الماكب، 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 الالتزامات والسلوكات المفروضة عليه أثناء القيادة منها:

— التدابير الخاصة باستعمال السرعة: يعتبر الاستعمال اللاعقلاني للسرعة، أحد أبرز العوامل بتصدرها كل الإحصائيات التي تؤدي إلى الحوادث المرورية حيث كانت سنة 2018 سبباً رئيسياً في حوادث مرورية بلغ عددها 7220 وبنسبة 25،05%

الواردة في المادة 23 من القانون 01-14 (يجب على كل سائق أن يضبط ويكيف سرعة سيارته حسب صعوبات المرور وعوائقه وحالة وسط الطريق والظروف الجوية).¹⁰

— يجب عليه دوماً التحكم في سرعة المركبة ويقودها 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.

¹⁰ القانون رقم 01-13، 7 أوت 2001، يتضمن توجيه النقل البري وتنظيمه، جريدة رسمية عدد 44، مؤرخة 140 في 8 أوت

— عندما تكون الرؤية محدودة بفعل استعمال بعض أجهزة الإنارة لاسيما أضواء التلاقي في المنعرجات والمنحدرات السريعة ومقاطع الطرق الضيقة أو المزدوجة أو المحفوظة بمساكن وعند الاقتراب من قمم المرتفعات والتقاطعات.

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

- وعند التقاء و تجاوز مركبات النقل الجماعي للأشخاص التي تحمل إشارة خاصة لنزول أو صعود المسافرين

— عند التقاء أو تجاوز الحيوانات .

كما نصت المادة 27 من نفس القانون (ترتب السرعات القصوى المسموح بها حسب الأخطار المرتبطة بكل صنف من الطريق، ونوع المركبة وسيولة الحركة المسجلة عادة على المسلك العمومي) .

كما حددت المادة 24 من المرسوم التنفيذي 04—381 سرعة المركبات النحو التالي:
أ. في الطرق السريعة 120كلم/سا .

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

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

ج. عند قطع المجمعات السكنية 50كلم/سا.

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

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

• 100 كلم/سا في الطريق السريع.

• 80 كلم/سا في الطرق الأخرى وخارج المجمعات السكنية.

• 40 كلم/سا في المجمعات السكنية.

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

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

فيجب احترام 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 والسائقين على حد سواء في حالة وقوع حادث مروري.

التدابير الخاصة بالقيادة في حالة سكر أو تحت أي مؤثر عقلي (مادة مخدرة): لا يخفي على العامة والخاصة من الناس، أن تناول المشروبات الكحولية أو المواد المخدرة، من شأنه التأثير بشكل مباشر على السائق أثناء القيادة حيث تفقده التوازن والقدرة على التحكم في المركبة وهذا ما ورد قانون المرور 01-14 بصيغة المنع في المادة 18 منه (يجب أن يمتنع كل سائق عن القيادة عندما يتعاطى مسكرا أو يكون تحت تأثير أية مادة أخرى من شأنها أن تؤثر في ردود أفعاله وقدراته في القيادة). أما نسبة الكحول في الدم فقد حددها قانون المرور 01-14 في المادة 67: تعادل أو تزيد عن 10.0 غ / ل

وتجسيدا للجانب الوقائي فإنه يتعين على رجال الأمن وأيضا الأعوان المؤهلون قانونا اثناء مختلف نقاط المراقبة التأكد من حالة السائق وإخضاعه إلى فحص كشف الكحول عن

طريق جهاز ألكوتاست وجهاز تحليل اللعاب للكشف عن المخدرات، بالإضافة إلى تجارب التوازن.¹¹

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

الارتداء الإلزامي للخوذة بالنسبة لسائقي الدراجات المتحركة والدرجات النارية وراكبيها حسب نص المادة 6 من القانون 17-15 المعدلة للمادة 66 من القانون 01-14.

ثانيا : تفعيل الوعي المروري:

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 للمفاهيم المتعلقة بالسلامة المرورية. وتعد 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 أجل بعث الوعي المروري لديهم وحماية أنفسهم وغيرهم والحفاظ على البيئة والمحيط وتقدير القيمة الإنسانية.¹²

¹¹ مقياس الكحول "الكوتاست": جهاز يدوي يسمح بالتحقيق الفوري من وجود الكحول في جسم الشخص من خلال الهواء المستخرج "وبالرغم من ذكر مقياس الإيثيل: وهو جهاز يسمح بالمقياس الفوري والدقيق لنسبة الكحول في الهواء المستخرج المذكورين في القانون 01-14 إضافة إلى جهاز تحليل اللعاب، وهو جهاز يسمح بالكشف عن وجود مخدرات أو مواد مهلوسة بموجب الأمر 09-03 وفي آخر تعديل لقانون المرور بموجب القانون 17-05 في مادته الثانية أدرج في مصطلح إيثيلوتاست الذي سوف يعوض عمليا جهاز الكوتاست .

¹² رحة حوالمف - التكاليف الاقتصادية والاجتماعية لحوادث المرور بالجزائر - مجلة الباحث عدد 11 سنة 2012، ص 143 .

المطلب الثاني: التدابير الخاصة بالطرق وتجهيزات المركبة :

يعتبر الطريق عنصر مهم في المعادلة المرورية فلا يمكن أن نتوقع بوجود بمركبات بدون طرق مهيأة وصالحة للاستعمال المروري وعليه ولضمان أكثر سيولة في حركة السير نص المشرع في مختلف القوانين.

الفرع الأول: التدابير الخاصة بالطرق:

هندسة الطرق: هي فرع من فروع الهندسة المدنية المختصة بتصميم وتنفيذ الطرق وتجهيزها بحيث تكون مريحة وآمنة لكل مستخدم الطريق، حيث تقلل الحوادث في الطرقات المعدة إعدادا جيدا ومبنيًا 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 لمعبدة بنسبة 72% مقابل 66% لتونس و 56% للمغرب و 78% لمصر فإن أكثر من 60% من الطرقات مصنفة بأنها في وضع متردي أو سيء مقابل 39% من الطرق التي توجد في حالة جيدة. بينما توجد الطرق البلدية والريفية في وضع أسوأ بنسبة 70%.

1- وضع الممهلات: الهدف الأساسي من ورائها هو التقليل من السرعة تفاديا للحوادث المرورية وذلك ما نصت عليه (يجب إقامة الممهلات على المسالك العمومي لأنها تهدف إلى تخفيض سرعة المركبات) المادة 38 وفقا للمرسوم التنفيذي 04-381. كما أن وضعها يكون بصفة منظمة ومدروسة حسب المادة 39 (يجب إقامة الممهلات بترخيص من الوالي بناء على اقتراح من رئيس المجلس الشعبي البلدي المعني ويجب 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 ومقاسات موحدة عبر التراب الوطني..).

2 – شريط التوقف الاستعجالي: حيث عرفته المادة 02 ف 13 من القانون 09-03 على النحو التالي "... شريط التوقف الاستعجالي هو جزء من الحافة يقع جنب وسط الطريق والطرق السريعة والطرق السيارة هيئ خصيصا لتوقف المركبات أو وقوفها في حالة الضرورة..."

وحسب نص المادة 39 مكرر من القانون 04-16 كما يأتي:

يخصص المرور على شريط التوقف الإستعجالي لحالات الاستعجال ولمركبات الأمن العمومي يمنع المرور في هذا الشريط لجمع المركبات الأخرى.¹³ وبالتالي يعتبر الشريط الاستعجالي أحد أهم العناصر الوقائية التي تسمح لمستعملي الطرق السريعة والسيارة التوقف عند الضرورة دون إعاقة حركة السير أو التسبب في أي حادث .

2.الإشارات المرورية: إن الإشارات المرورية هي بمثابة مساعد للسائق وليس ضده فالاستعمال الصحيح والمتزن في المعلومات المستوحاة من الإشارات هي من مصلحتنا كما تعطي للسائق معلومات حيوية في مجال الاستعمالات أو في مجال التوجيه أو التحذير كل هذا من أجل أن يستطيع السائق اتخاذ قرارات مسؤولة وموزونة.

فمهما اختلفت أنواع الإشارات المرور وأشكالها وحتى أماكن تواجدها إلا أنها تهدف في الأخير إلى تنظيم حركة السير لكل من المركبات والراجلين والكل ملزم باحترامها كما أن لكل إشارة لون وشكل معين تؤدي كلها إلى تسهيل معرفة السائق لما تدل عليه الشارات بـ(افعل)أو(لا) تفعل وتتمثل في الإشارات الإجبارية وذلك بمجرد تمييزه للون.¹⁴

¹³ فاطمة خالف، حق المواطن في طريق، أمن المتلقي الوطني الثالث حول دور الجماعات المحلية في تهيئة ظروف الأمن والوقاية من حوادث المرور، الجزائر، 2000 ص30 .

¹⁴ الهاشمي بو طالبي، مهام المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق، استراتيجية في عملية الوقاية، من مجلة الوقاية والأمن عبر الطرق، العدد 01، الجزائر 1999 ص5 .

الفرع الثاني: التدابير الخاصة بالمركبة:

أولاً: المراقبة التقنية للسيارات:

تعد المراقبة التقنية أحد أكثر الآليات الاستباقية العملية والفعالة للحد من الجرائم المرورية حيث تسمح بالكشف المبكر عن أي خلل مسجل بالمركبات من شأنه تشكيل خطر على سائقيها ومستعملي الطريق على حد سواء، وقد حدد المرسوم التنفيذي 03-223 كل ما يتعلق بهذا النوع من المراقبة حيث عرفها في المادة 2 (...:هي المعاينة التقنية المخصصة للتأكد من حالة صيانة السيارة ومدى قابليتها للسير في الطرق بدون خطر ويمكن أن تأخذ المراقبة التقنية شكل مراقبة دورية أو مراقبة غير دورية أو معاينة مضادة..) وجاءت بصيغة الإلزام في المادة 05 (يجب أن تخضع كل السيارات للمراقبة التقنية في مختلف أشكالها وذلك وفقاً للشروط المنصوص عليها في هذا المرسوم. وقد حدد المرسوم التنفيذي بموجب المادة 38: مدة صلاحية بطاقة المراقبة التقنية وذلك حسب نوع كالمركبة فمنها ما يتطلب:¹⁵

- أ) 06 أشهر وهي سيارات الأجرة – مركبات تعليم السياقة – المركبات المعدة للنقل الصحي مركبات نقل المواد الخطيرة – مركبات النقل الجماعي للأشخاص.
- ب) 12 شهراً سيارات نقل البضائع ومقطوراتها أو نصف مقطوراتها التي يفوق الوزن الاجمالي لها 5.3 طن – مركبات التصليح – المركبات المؤجرة.
- ج) سنتين (2) بالنسبة للسيارات المعدة لنقل البضائع ومقطوراتها ونصف مقطوراتها الموضوعات للسير منذ أقل من 4 سنوات عندما يقلل الوزن المرخص به للحمولة عن 305 طن.

¹⁵ المرسوم 03-223، مؤرخ في ربيع الثاني عام 1442 الموافق لـ 10 يونيو سنة 2003، يتعلق بتنظيم المراقبة التقنية 146 للسيارة وكيفية ممارستها، جريدة رسمية عدد 37 ص 14.

د) بعدة مدة لا تتجاوز 12 شهر بالنسبة للسيارات المعدة لنقل البضائع ومقطوراتها والتي وضعت للسير منذ 4 سنوات فأكثر عندما يقل الوزن المرخص به مع الحمولة عن 5.3 طن .

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

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

➤ الوقاية والأمن في الطرقات .

➤ المساهمة في تقليص حوادث المرور والتكاليف الناجمة عنها بالنسبة للجماعات الوصية

➤ الحفاظ على الصحة العمومية وحماية البيئة.

➤ تمديد عمر الحظيرة الوطنية للسيارات .

وقد ورد ذلك في القانون 01-14 في الفصل الثالث بعنوان الشروط الإدارية وقواعد مطابقة المركبات وتجهيزاتها من المادة (41 إلى 54) .

فحسب نص المادة 9 مكرر من القانون 04-16 فإنه يجب أن تتوفر كل مركبة على محضر للمراقبة التقنية والتي 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.¹⁶

ثانياً: تجهيزات الحماية بالمركبة:

1. حزام الأمان:

إن أول مركبة أدخل فيها حزام الأمان هي سيارة فولفوا وهي شركة سويدية لتصنيع السيارات والسيارات الثقيلة تم إنشاؤها سنة 1927. تعتبر رائدة السلامة في السيارات تعتبر

¹⁶ مقال من إعداد مروان ب مكافحة العنف المروري.

أول سيارة يتم إدخال حزام الأمان بها في أمريكا عرض حزام الأمان لأول مرة في السيارات الأمريكية عام 1947م، وفي عام 1956م وفرت شركة فورد في السيارات التي ستباع وقتها داخل أمريكا، وفي عام 1964م أصبح الحزام صفة قياسية للسيارات الأمريكية وفي عام 1966 أصبح الحزام الخلفي قياسي وفي 1967م الحزام الأمامي إلزاميا، وفي عام 1968 أصبح حزام الكتف إلزاميا كما كان لهذه الشركة الفضل في تقديمها أول إنتاج من الأحزمة ثلاثية النقاط عام 1959م، وكانت أول سيارة تصدر بحزام ثلاثي النقاط هي فولفو بي في 544 ويرجع حزام أمان ثلاثي النقاط" إلي نيلز بوهلينالذي حسب مختلف الدراسات فإن استعمال حزام الأمان يقلل من مخاطر موت ركاب المقاعد الأمامية بنسبة 40% - 50% ويقلل من موت ركاب المقاعد الخلفية بنسبة تتراوح بين 25% - 75% وكما تساهم أيضا في نسبة تخفيض وفيات الرضع بنحو 70% وتخفيض وفيات الأطفال بنسبة 80%.

فمن هنا جاء التفكير في اتخاذ الإجراءات الردعية في حق المخالفين لقانون المرور ومرتكبي هذا الحوادث، احتوائها لأمر رقم 09-03 المتمم للقانون رقم 01-14 المادتان 66 ج 4 و 94 من هذا القانون المعدل والمتمم بالقانون في 17-05 المادة السادسة منه وكذا المادة: 100 من المرسوم التنفيذي رقم 04-381 (يجب على الأشخاص الركاب في المقاعد الأمامية والخلفية من المركبة الخاصة أن يضعوا إجباريا حزام الأمان متى كانت تلك المركبة مزودة به)¹⁷.

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

¹⁷ قانون رقم 04-16 مؤرخ في 10 نوفمبر سنة 2004 المتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطريق وسالمتها، جريدة 147 رسمية

الجهاز بتسجيل مدة السياقة والسرعة التي تمت بها، وفترات الراحة، ويمكن أن تراقب المركبة عن بعد.

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

2. جهاز توجيه وتحذير:

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

3. نظام الكبح الآلي: (ABS)

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

4. الايرباغ (AIRBAG):

وهو جهاز كالوا سادة مملوء بالهواء يسمح بحماية السائق والركاب من قوة الاصطدام والتقليل من الضغط الذي يتعرضون له عند الحوادث الخطيرة والاصطدام العنيف مما يتيح لهم الفرصة للنجاة.¹⁸

5 القرص المخبر: (LES DISQUE MOUCHARD):

وهو القرص يدرج في الشاحنات الكبيرة الحجم لتسجيل منحني الحركة حيث يبين أوقات السير وأوقات الراحة وكذا سرعة الحركة لإعطاء فكرة دقيقة حول ظروف تنقل

¹⁸ بوقزولة إيمان الجرائم المرورية في الجزائر مذكرة تخرج نيل شهادة الليسانس 2016 ص 30.

السائق والشاحنة تى لا تتيح الفرصة أمام السائق للتصريح الكاذب حول حركة الشاحنة عند المراقبة وخاصة في حالة ارتكابه حادث المرور

6. منحوتات العجلات :

لقد تم تصميم عجلات ممتازة في مجال الوقاية المرورية حيث تتمسك بأرضية الطريق بكيفية فعالة وتمنع الانزلاق والانحراف وقد كان لها أثر جد ايجابي في هذا المجال(أنظر التصميم الأمني الطرقي للعجلات الأمنية) . كما توجد سلاسل للعجلات تستعمل في مناطق تساقط الثلوج.

المطلب الثالث: آليات المراقبة:

الفرع الأول: الوسائل البشرية والمادية:

أ. كاميرات المراقبة:

يعتبر هذا النوع من الوسائل التكنولوجية من بين الآليات الفعالة في الحد من الجرائم بصفة عامة والجرائم 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 وسيتم 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 ومتصلة والذي يسمح بمراقبة السيارات التي تمر عبر الشوارع والمحور الذي يقع تحت أعين مركز المراقبة، المتمثل في قاعة العمليات وكذا مركز القيادة والتنسيق بالمديرية العامة لأمن الوطني .

حيث يتم مراقبة السيارات المسروقة والمبحوث عنها مستوى قاعدة البيانات وهذا بطريقة أوتوماتيكية ورقمية من دون تدخل العون وهو ما يسمح بإضافة مرونة في المراقبة وإعطاء نتائج أكثر دقة.

وقد شمل المشروع إلى جانب العاصمة خمس ولايات أخرى التي دخل نظامها الخدمة، وهي قسنطينة سطيف وعنابة وغرداية والبلدية، حيث بدأت هذه الولايات في تجسيد المشروع تدريجياً وفقاً للمرسوم الرئاسي رقم 228/15 الصادر في 22 أوت 2015 والمحدد لكيفية استغلال والتحكم في هذه الكاميرات ونسبة تقدم الأشغال متفاوتة فيها، هذا النظام يعمل بداية من مركز، المراقبة بالأمن الحضري وأمن الدوائر الذي يربط مباشرة بمركز المراقبة للولاية الذي بدوره يكون مربوطاً بمركز القيادة .

ب – الوحدات الجوية:

لقد تشكلت وحدات جوية بمثابة خلايا مراقبة فعالة جداً منها ما هو تابع للمديرية العامة للأمن الوطني وأخرى تابعة للدرك الوطني ولقد تبين من خلال التطبيق الفعال لمختلف الإجراءات الهادفة إلى السلامة المرورية ميدانياً عن تراجع الحوادث المرورية وهذا ما أكد رئيس الجمعية الوطنية للسلامة المرورية.¹⁹

ج. جهاز الرادار:

ويستعمل لمراقبة سرعة المركبات وقياسها، لضبط من يخالفون حدود السرعة المنظمة وهذا الجهاز عرف تطوراً محسوساً، فبعد أن كان في البداية بسيطاً يقيس السرعة فقط، أصبح جهازاً متطوراً 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 تسبب في وقوع حوادث مؤلمة بالرغم من الرادارات المتطورة التي تستعملها مختلف المصالح الأمنية 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 فيهم بينهم، إذ لجأ بعض

مستعملي الطرقات وفي مقدمتهم 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 وضوح النهار للفت انتباه السائق القادم في الاتجاه المعاكس وتحذيره من وجود حاجز أمني في انتظاره ليخفف 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 الزبي الرسمي لأعوان الشرطة أو الدرك الوطني الذين يوجدون غير بعيد عن مكان التقاء المركبتين، وعلى إثر تضيق الخناق على عشاق السرعة من مستعملي الطريق لجأ البعض لاستعمال الأجهزة "المشوشة" أو الكاشفة عن الرادار وغيرها من الأجهزة المنتهبة

إن هذه المظاهر الغريبة واللامسؤولة أمر يستدعي الوقوف عنده والتساؤل عن سبب هذا السلوك الذي يضمن أصحابه أنه من باب التضامن ولو استوقفناهم للحظة وطرحنا السؤال الآتي "فرضا أن الشخص الذي أشرت إليه كان مجرما مبحوث عنه، أو حاملا لممنوعات وابتعد من ذلك احتمال أن يكون خاطفا لطفل قد يكون ابنك أو أحد أقاربك؟ فماذا سيكون رده؟ إذن المسألة متعلقة بدرجة الوعي.²⁰

— إن كل هذه الأجهزة والمعدات التي لها دور وقائي وردعي في الوقت نفسه إذ بإمكانه ضبط المخالفين ممن يستهويهم استعمال السرعة المفرطة أو التجاوزات الخطيرة، يقف ورائها أعوان مؤهلين؟

²⁰ مجلة الشرطة العدد 130 ل شهر مارس سنة 2016 ص 122.

د.المراقبة المرورية: إن الانتشار الفعال والمحكم لأعوان المرور سواء من رجال الدرك أو الشرطة ميدانيا خاصة في مفترقات الطرقات وعلى طول الطرق الرئيسية، وإقامة الحواجز الثابتة والمتنقلة الفجائية بإمكانه التقليل من الجرائم المرورية ناهيك عن الدور الوقائي لهذه المصالح .

2.الفرع الثاني : الآليات القانونية:

1.رخصة السياقة البيومترية وبطاقة الترخيم الجديدة:

أ.رخصة سياقة البيومترية :

تعد رخصة السياقة الجديدة، إحدى أهم آليات المراقبة العصرية والفعالة التي تدرج في إطار مراقبة 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 بالتقسيط، أي إجراءات السحب لرخصة السياقة بسحب النقاط....

إن هذه الرخصة الجديدة تحتوي على نظام معلوماتي جد متطور لتسير 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 وقد أسندت هذا الأمر إلى المندوبية الوطنية للوقاية والسلامة المرورية التي استحدثت بموجب المادة63 مكررا1 من القانون الجديد 17-05 الأنظمة التكنولوجية الجديدة التي تركز كل أعمالها على الوقاية ومكافحة حوادث المرور وتطوير هياكل وسياسات التكوين الحالية. كما يستمر المركز الوطني لرخصة السياقة والمركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق واللجان الولائية المذكورة في المادتين 61و64

من القانون 01-14 في تأدية مهامها إلى غاية وضع جهاز جديد يتكفل بالمهام المخولة للمركزين المذكورين أعلاه.²¹

من جهة أخرى فإن 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 تسير 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 الانضباط.²²

ب. البطاقة الرمادية الإلكترونية:

إن البطاقة الرمادية الإلكترونية 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، وأن هذه البطاقة وعلى عكس سابقتها لا تحتوي في ظاهرها على بيانات صاحب المركبة وهي مدونة في شريحتها الإلكترونية 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

²¹ أبقى القانون الجديد للمرور 05-17 بموجب المادة 16 منه على الأحكام المتعلقة بكيفيات

تسيير رخصة السياقة والمنصوص عليها في القسم الثالث - الفصل السادس من القانون 01-14 سارية المفعول بصفة انتقالية إلى غاية التجسيد الفعلي لنظام الرخصة بالنقاط .

²² مجلة الشرطة العدد 129 لشهر مارس 2017 .

مباشرة عند الترقيم الأولي وكل العمليات اللاحقة ستكون مسيرة على مستوى البلديات دون تعقيد...²³

ج. لوحة الترقيم الجديدة الخاصة بالسيارات:

من المنتظر أن يتم الاستغناء عن ترقيم الولايات في اللوحة الجديدة وتتضمن ترقيمًا وطنيًا موحدًا للسيارات شبيه برقم التعريف الوطني للمواطن وهو رقم لن يتغير حتى في حالة بيع السيارة خارج إقليم ولاية مالكيها.

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 كما دعت الحاجة إلى ذلك حيث أكد وزير الداخلية والجماعات المحلية أنه بفضل هذه التكنولوجيات الحديثة تكتسب مصالح الدولة قيمة جديدة في أداء قوامها التعاون الإداري عوض إرهاب المواطن في التنقل بين المصالح، بالإضافة إلى السرعة والشفافية، مشيرًا إلى أنه بفضل هاذين المشروعين وبفضل تطوير السجل الوطني للحالة المدنية سيتجسد في الفترة القادمة مبدأ الشباك الإلكتروني الموحد بتدابير آلية ميسرة تسهل على الموظف العناء وتجنبه الخطأ في معالجة طلبات المواطن. ويبقى العنصر البشري الحلقة الأهم في السلامة المرورية من خلال استعمال كل هذه الآليات الرقابية شريطة لاحترام عنصر التأهيل والكفاءة .

المبحث الثاني: الوسائل الردعية للحد من الجرائم المرورية:

كما سبق وأن تطرقنا في المبحث الأول من هذا الفصل إلى الوسائل الوقائية الإستباقية التي إن تم تطبيقها ميدانيا وبشكل فعلي فسوف يترتب عنها لا محال الأثر المرجو تحقيقه وهو الحد من الجرائم المرورية، وبالمقابل، هناك آليات أخرى تخص الجانب العلاجي لهذا

²³ مقال من إعداد مروان . ب.

الداء الخطير الذي يفتك بالمجتمع ويستنزفه يوما بعد يوم في أهم مقوماته وهو عنصر الحياة ناهيك عن ما يخلفه من آثار على جوانب أخرى الاقتصادية والاجتماعية للدولة ككل وعليه سنعرض في هذا المبحث أهم الوسائل الردعية والمتمثلة أساسا في الجانب العقابي، على الخروقات المرورية ومهما كانت درجتها أو وصفها مخالفة أو جنحة وذلك من خلال التشريع المروري سيما ما جاء به التعديل الأخير لقانون المرور (القانون 17_05 المعدل والمتمم للقانون 01-14) في جانبه الردعي حيث ارتأينا إلى تقسيم هذا المبحث إلى مطلبين سنتناول في المطلب الأول مختلف الجنح والمخالفات أما المطلب الثاني فسوف نخصه للجهات المعنية بالتطبيق الصارم للقوانين المرورية .

المطلب الأول: المخالفات والجنح المرورية والجزاء المترتبة عنها .

الفرع الأول: المخالفات المرورية

1. مخالفات من الدرجة الأولى :

السند القانوني: المادة 66/أ.1 و 93 من ق.01-14 المعدل ومتمم بالأمر 09-03 المرسوم التنفيذي 04-381.²⁴

العقوبات الجزائية: غرامة مالية مقدارها : 2000 دج — 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.

— في حالة عدم تسديد الغرامة بحددها الأدنى، يحرر العون محضر التماس لجنة التعليق

المختصة بتعليق رخصة السياقة وترسل رخصة السياقة إلى اللجنة .

— الأمر يتعلق بمخالفة الأحكام المتعلقة بما يلي:

1. الإنارة والإشارة وكبح الدراجات.

²⁴ المادة 4/66 من الأمر 09-03 المرجع السابق ص 07 .

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 لاسيما في الممرات المحمية.

في القانون 03/09 المعدل والمتمم للقانون 01-14

السند القانوني: المادة 66/أ. و 93 من ق . 01-14معدل ومتمم بالقانون 05_17 في المادة

06 منه المعدلة لأحكام المادتين 64 و66 في انتظار صدور مرسوم تنفيذي

العقوبات الجزائية: غرامة مالية مقدارها: 2000 دج

العقوبات الإدارية: سحب نقطة واحدة (باستثناء المخالفات 1 و5 و7) من المادة 66 من القانون

17/05 لقد أضيفت للمادة 66 المذكورة أعلاه: ²⁵

2. مخالفات من الدرجة الثانية:

— مخالفة الأحكام المتعلقة بالإشارة والإشارة وكبح الدراجات المتحركة والدراجات النارية.

— مخالفة الأحكام المتعلقة بالخلل في أجهزة الإنارة وإشارة السيارات

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

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

التنفيذي 04-381

العقوبات الجزائية: غرامة مالية مقدارها : 2000 دج — 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، يحرر العون محضر التماس لجنة التعليق

المختصة بتعليق رخصة السياقة وترسل رخصة السياقة إلى اللجنة.

²⁵ نص المادة 62 مكرر من القانون 17-05 المعدل والمتمم للقانون 01-14 للفصل الرابع، القسم الثاني بنص 168 المادة 03

كما يلي "عندما يرتكب السائق إحدى المخالفات لحركة المرور المذكورة في الفصل السادس من هذا القانون

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 الرصفة أو حواف الطرق المخصصة لمرور مركبات النقل الجماعي وغيرها من المركبات المرخص لها لمرور الراجلين.
 - 5 التخفيض الغير العادي للسرعة بدون أسباب حتمية من شأنه تقليص سيولة حركة المرور
 - 6 لوحة التسجيل والتجهيزات وإشارات النقل الاستثنائي وكذا مؤشرات السرعة.
 - 7 مخالفة الأحكام المتعلقة بوضع الإشارة الملائمة من قبل كل سائق صاحب رخصة سياقة اختبارية.
 - 8 مخالفة الأحكام المتعلقة بالسير على الخط المتواصل في القانون 17_05
- السند القانوني: المادة 66/ب 1من ق. 01-14معدل ومتمم بالقانون 17_05 في المادة 06 منه المعدلة لأحكام المادتين 64 و66.²⁶
- العقوبات الجزائية: غرامة مالية مقدارها : 2500 دج
- الإجراءات والعقوبات الإدارية سحب نقطتين من الرصيد.
- مخالفة الأحكام المتعلقة بـ :
- الوقوف أو التوقف التعسفي المعيق لحركة المرور .
- مرور مركبة ذات محرك أو مقطورة في المسالك المفتوحة لحركة المرور دون أن تكون هذه المركبة مزودة بلوحتي التسجيل.
- عدم التصريح بنقل ملكية المركبة أو عدم التصريح بتغيير إقامة مالك المركبة.

²⁶ نص المادة 62 مكرر من القانون 17-05 المعدل والمتمم للقانون 14-03.

– تجاوز السرعة القانونية المرخص بها بنسبة لا تفوق 10% والتي قامت التجهيزات المعتمدة بمعابقتها للمركبات ذات محرك بمقطورة، أو دون مقطورة، أو نصف مقطورة في بعض مقاطع الطرق، ولكل صنف من أصناف المركبات.

3. مخالفات من الدرجة الثالثة:

السند القانوني: المادة 66/ج من ق. 01 – 14 المعدل و المتمم 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.²⁷
مخالفة الأحكام المتعلقة بـ :

1. الحد من سرعة المركبات ذات محرك بمقطورة أو بدونها أو بنصف مقطورة، في بعض مقاطع الطرق ولكل صنف من أصناف المركبات.
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 والدراجات المتحركة وراكبيها .

²⁷ كانت مصنفة ضمن الدرجة الثالثة في القانون 01-14 المعدل و المتمم بالأمر 09-03 في المادة 66/ج ف 14 .

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

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

6. المرور أو التوقف أو الوقوف بدون ضرورة حتمية على الشريط الإستعجالي للطريق
السيار أو الطريق السريع.
7. استعمال أجهزة الإنارة وإشارة المركبات المتحركة الذاتية.
8. الاستعمال اليدوي للهاتف النقال أو التصنت بكتنا الأذنين بوضع خوذة التصنت
الإذاعي والسمعي أثناء السياقة.
9. تجاوز السرعة المنصوص عليها بالنسبة لصنف 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 .²⁸
15. احترام قواعد السياقة السلمية.
16. الأضرار الملحقة بالمسالك العمومية وملحقاتها .
17. مرور مركبة ذات محرك أو مقطورة في المسالك المفتوحة لحركة المرور دون أن
تكون هذه المركبة مزودة بلوحتي التسجيل .
18. تصاعد الأدخنة والغازات السامة وصدور 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 بالتغييرات التي أجريت على المركبة .

²⁸ القانون 14-01 المعدل والمتمم بالقانون 03-09 .

في القانون 05_17 المعدل والمتمم للقانون 01_14²⁹.
السند القانوني: المادة 66/ج ق 01_14 المعدل ومتمم بالقانون 05_17 في المادة 06 منه المعدلة لأحكام المادتين 64 و66 في انتظار صدور مرسوم تنفيذي.
العقوبات الجزائية: غرامة مالية مقدارها: 3000 دج.

الإجراءات والعقوبات الإدارية :

سحب أربع (4) نقاط من الرصيد

لقد أضيفت للمادة 66/ب المذكورة أعلاه :

مخالفة الأحكام المتعلقة بـ :

— تجاوز السرعة القانونية المرخص بها بنسبة تفوق 10% وتقل عن 20% التي قامت بالتجهيزات المعتمدة بمعابنتها للمركبات ذات محرك بمقطورة، أو دون مقطورة، أو نصف مقطورة في بعض مقاطع الطرق، ولكل صنف من أصناف المركبات.

— التزام حاملي رخص السياقة في الفترة الاختبارية للتكوين على نفقتهم

— الأطر المطاطية للمركبات ذات محرك غير مطابقة للمعايير المقبولة وشكلها وحالتها .

— إلزامية المراقبة التقنية الدورية للمركبات

4. مخالفات من الدرجة الرابعة.

السند القانوني: المادة 66/د من ق 01_14 المعدل ومتمم بالأمر 09_03 مرسوم التنفيذي 04_381 .

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

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 .

²⁹ مخالفات الدرجة الرابعة القانونية 14- 01 المعدل والمتمم بالقانون 09- 03 في المادة 66/ف 11 .

1. اتجاه المرور المفروض.
2. تقاطع الطرقات و أولوية المرور
3. التقاطع والتجاوز .
4. إشارات الأمر بالتوقف التام.
5. المناورات الممنوعة في الطرق السيارة والطرق 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 ليال 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 وطبيعة الأطر المطاطية للمركبات ذات المحرك.
12. مكابح المركبات ذات محركو ربط المقطورات ونصف المقطورات.
13. الحمولة القصوى لكل محور.
14. التغيير الهام لالاتجاه دون تأكد السائق من أن المناورة لا تشكل خطرا على مستعملي الطريق الآخرين دون تنبيههم برغبته في تغيير الاتجاه .
15. اجتياز الخط المتواصل.
16. الأجهزة السمعية البصرية في مقدمة المركبة أثناء السياقة.

17.المكوث على الشريط الوسطى الذي يفصل أوساط الطرق في الطريق السيار والطريق السريع.

18.عدم مطابقة القواعد الخاصة بتنظيم السباقات على المسالك العمومية .

19.حجم المركبات وتركيب أجهزة إنارة وإشارة المركبات.

20.قيادة مركبة دون إجراء الفحص الطبي الدوري.

21.تعليم سياقة المركبات ذات المحرك بمقابل أو بدون مقابل.

في القانون 05_17 المعدل والمتمم للقانون 01-14³⁰

السند القانوني: المادة 66/ج من ق 01-14معدل ومتمم بالقانون 05_17 في المادة 06 منه

المعدلة لأحكام المادتين 64 و66 في انتظار صدور مرسوم تنفيذي .

العقوبات الجزائية : غرامة مالية مقدارها: 5000دج

الإجراءات والعقوبات الإدارية: سحب ست (06) نقاط من الرصيد

لقد أضيفت للمادة 66/د المذكورة أعلاه :

الأحكام المتعلقة بـ:

— عدم احترام مدة السياقة ومدة الراحة من قبل سائقي مركبات نقل البضائع التي يفوق وزنها الإجمالي المرخص به مع الحمولة أو وزنها الإجمالي السائر المرخص به3500كلغ ومركبات نقل الأشخاص التي تشتمل على أكثر من تسعة(9) مقاعد بما في ذلك مقعد السائق.

— تجاوز حد السرعة القانونية المرخص بها بنسبة تفوق 20% وتقل عن 30% والتي قامت التجهيزات المعتمدة بمعابنتها للمركبات ذات محرك بمقطورة، أو دون مقطورة، أو نصف مقطورة في بعض مقاطع الطرق، ولكل صنف من أصناف المركبات

³⁰ المادة السادسة من القانون 17-05 المعدلة لأحكام المادة 64 من القانون 01-14.

الفرع الثاني: الجرح المرورية:

وهي الأكثر شدة من حيث العقاب وحتى العقاب وحتى الإجراءات من المخالفات نوردتها كما جاءت في قانون المرور.

14_01 والقانون المعدل له 17_05 كما يلي :

السند القانوني: المواد من 67 إلى 91 من ق. 01-14 معدل ومتمم بالأمر 09-03³¹

*قانون العقوبات الجزائي: المواد: 290 و 289 و 288

*المرسوم التنفيذي 04-381

العقوبات الجزائية: الحبس ومدته تختلف باختلاف نوع الجنحة وخطورتها أذناها شهران (2) وأقصاها (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 السياقة

إجراء السحب لرخصة السياقة من اختصاص لجنة مختصة تعرف بلجنة العقوبات الإدارية المشكلة بموجب المرسوم التنفيذي 03-261.

1. ارتكاب حادث مرور أدى إلى جروح تسبب فيه السائق بخطأ منه أو تهاون أو تغافل أو عدم

امتنال لقواعد حركة المرور .

2. جنحة الفرار.

3. سياقة مركبة أو مرافقة متدرب في إطار التمهين بدون مقابل أو مقابل، وهو في حالة سكر

4. سياقة مركبة تحت تأثير أو أعشاب تدخل ضمن أصناف المخدرات

5. رفض الخضوع للفحوص الطبية والاستشفائية والبيولوجية من طرف السائق أو المرافق

لسائق متدرب .

³¹ الأمر 66-156 مؤرخ في 08 جوان 1966، جريدة رسمية عدد 49، بتاريخ 11 جوان 1966 ص 731 المتضمن قانون العقوبات الجزائي المعدل والمتمم .

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 ممهل على مسلك مفتوح لحركة المرور بدون ترخيص.³²
 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 أي 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 حالة 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 نتيجة:
 - الإفراط في السرعة
 - التجاوز الخطير
 - عدم احترام الأولوية
 - عدم امتثال لإشارات الأمر بالتوقف التام
- المناورات الخطيرة.
- السير في الاتجاه الممنوع

³² 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 واللجنة التقنية الوزارية المشتركة لنقل المواد الخطرة واللجنة الولائية للعقوبات الإدارية وصلاحياتها وسيرها، الجريدة الرسمية عدد 46 بتاريخ 30 يوليو سنة 2003 .

- سير أو توقيف مركبة بدون إنارة أو إشارة في وسط الطريق، ليلاً أو ثناء انتشار الضباب في مكان خال من الإشارة العمومية
- الاستعمال اليدوي للهاتف المحمول أو استعمال خوذة التصنت الإذاعي أثناء السياقة
15. تشغيل الأجهزة السمعية البصرية أثناء السياقة.
16. ارتكاب حادث أدى إلى جروح متبوع بجنحة فرار
17. ارتكاب حادث مرور مميت نتيجة خطأ السائق أو تهاون منه أو تغافل أو عدم الامتثال لقواعد حركة المرور.
18. ارتكاب سائق لجريمة القتل الخطأ وهو في حالة سكر أو تحت تأثير مواد أو أعشاب تدخل ضمن أصناف المخدرات.³³
19. 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 .
20. كل سائق أو مرافق لسائق متدرب يرفض الخضوع للفحوص الطبية والاستشفائية والبيولوجية المنصوص عليها في المادة 19.
21. رفض الامتثال لإنذار التوقف الصادر عن الأعوان المنصوص عليهم في المادتين 130 و131 هذا القانون، أو رفض الخضوع لكل التحقيقات المنصوص عليها في هذا القانون والمتعلقة بالمركبة أو بالشخص.
22. عدم إخضاع المركبة للمراقبة التقنية الدورية
23. حيازة أو استعمال جهاز أو آلة مخصصة للكشف عن الأدوات المستعملة لمعاينة مخالفات قانون المرور أو عرقلة تشغيلها.
24. عدم رد، البطاقة الرمادية بعد السحب النهائي للمركبة من السير في الآجال المحددة .

³³ الأمر رقم 09-03 المعدل والمتمم لقانون 14-01.

في القانون 17_05 المعدل والمتمم للقانون 01 - 14.

السند القانوني: المواد من 07 إلى 13 من هذا القانون + قانون العقوبات الجزائي المواد 288.289 .

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 إلى 50.000 دج لكل من تجاوز السرعة القانونية بنسبة 30% فما فوق .

الإجراءات المتخذة: تسحب 10 نقاط في الجرح ما عدا في المواد 78 — 80 — 82 و المواد من 84 إلى 90 من الأمر 09 — 03.³⁴

تم تعديل مواد وإضافة أخرى:

1. المادتان 69 و 71 من القانون 01 — 14 عدلت بإدراج عبارة (السير مع حمولة زائدة) بموجب المادة 07 و 09 على التوالي من القانون 17_05.³⁵

2. أدرجت المادة 69 مكرر بموجب المادة 8 في القانون 17_05 يعاقب بالحبس من سنة (1) إلى ثلاث (3) سنوات وبغرامة 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 احترام التدابير القانونية المتعلقة بمدة السياقة ومدة الراحة التي تسببت في حادث مرور نجم عنه قتل غير عمدي أدرجت المادة 71 مكرر بموجب المادة 10 من القانون 17_05

³⁴ الأمر 09 - 03 المعدل والمتمم لقانون 01 - 14.

³⁵ القانون رقم 17-05 المعدل والمتمم لقانون 01-14

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

4.المادة 79أضيفت لها عبارة (... لا يسري 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 زيادة على العقوبة المنصوص عليها في المادة 62 مكرر، يعاقب بغرامة من 50.000دج إلى 150.000دج كل شخص يشارك في سباق المركبات ذات محرك غير المرخص لها في المسلك العمومي.

الفرع الثالث: مخالفات وعقوبات النقل البري للأشخاص والبضائع:

القانونون 13- 01 المتضمن تنظيم النقل البري وتوجيهه والذي جاء لتعديل القانون 88-17فقد تميز بتشديد العقوبات الجزائية والإدارية واستحداث هيئات جديدة *مجلس وطني لنقل البري .

*لجنة العقوبات الإدارية في كل ولاية.

*لجنة تقنية مشتركة بين الوزارات لنقل المواد الخطيرة.

وتتمثل العقوبات الجزائية والإدارية.

الشرطة القضائية ممارسة نشاط نقل الأشخاص والبضائع دون الرخص المطلوبة الوضع الفوري في الحظيرة من (15 إلى 45يوم) مادة(61 الفقرة 05) اللجنة الولائية. بخصوص الغرامات : من 4000 إلى 8000 دج.

• من 8000 إلى 80.000دج المادة (63)

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

*مخالفات الدرجة الأولى: الوضع في المحشر من 03 إلى 15 يوم.

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

*مخالفات الدرجة الثالثة: الوضع في المحشر لمدة 45 يوم أو السحب المؤقت للترخيص الذي يمكن أن يصل إلى ثلاثة أشهر.

. القرار الوزاري المؤرخ في 02/01/2001 المعدل للقرار المؤرخ في 08/08/1993 المنظم للنقل بواسطة سيارات الأجرة.³⁶

*مخالفات من الدرجة الأولى: الوضع في المحشر لمدة 08 أيام + السحب المؤقت لدفتر المقاعد .

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

مخالفات الدرجة الثالثة: الوضع في المحشر لمدة 45 يوم أو السحب المؤقت للترخيص الذي يمكن أن يصل إلى ثلاثة أشهر.

* المخالفات في الدرجة الثالثة: الوضع في المحشر لمدة 30 يوم + السحب المؤقت لدفتر المقاعد.

*مخالفات من الدرجة الرابعة: السحب النهائي لدفتر المقاعد.

– 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.³⁷

*أهم ما ورد جديد في القانون رقم 17_05:

إلغاء سحب رخصة السياقة ، إلا في حالة ارتكاب السائق لجنة

³⁶ القانون 01-13 المعدل والمتمم لقانون 17-88.

³⁷ المرسوم التنفيذي 381 - 04.

– كل حامل رخصة سياقة في الفترة الاختبارية أقل من سنتين يخصص له رصيد يقدر ب 12 نقطة.

– مراقبة مدى التزام سائقي الوزن الثقيل باحترام مدة السياقة والراحة بواسطة جهاز المقيت بموجب المادة 3 من القانون 17_05 وفي القسم الثاني الخاص بنظام الرخصة بالنقاط أضيفت المادة 62 مكرر خاصة بكيفية سحب النقاط نوردها كالتالي:

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

– تسحب 6 نقاط لكل مخالفة من الدرجة الرابعة

تسحب 4 نقاط لكل مخالفة من الدرجة الثالثة

تسحب نقطتين لكل مخالفة من الدرجة الثانية

تسحب نقطة واحدة لكل مخالفة من الدرجة الأولى

– تسحب 10 نقاط في الجرح ما عدا في المواد المواد 78،80،82 والمواد 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 إلى 50000 دج لكل من تجاوز السرعة القانونية بنسبة 30% فما فوق.

– أجل دفع الغرامة تقلص إلى 45 يوما بدلا من 70 يوما وفي هذه الحالة يرسل المحضر إلى وكيل الجمهورية ويرفع مبلغ الغرامة بحدها الأقصى 3000 دج درجة أولى، 4000 دج درجة الثانية 6000 دج درجة ثالثة، 7000 دج درجة رابعة مع السحب الإضافي لنقطتين المادة 13 معدلة ومتممة للمادة 93 و97 و98 من القانون 01 – 14.³⁸

³⁸ القانون رقم 05/17.

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

المادتين 83 و137 الأولى خاصة بالمعاقبة على قيادة مركبة ذات محرك أو مقطورة دون لوحتي التسجيل والثانية تتعلق بتبليغ المحاضر المحررة من قبل الأعوان المؤهلين مباشرة ودون تأخير على وكيل الجمهورية وترسل 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 وتمم المواد "79 و87 و89 من القانون 01-14 بإضافة للمادة 79 عبارة: "لا يسري مفعول منع طلب الحصول على رخصة السياقة إلا بعد تنفيذ العقوبة" أما المادة 87 فقد الغي عبارة: "أو سباقات الدرجات والدارجات النارية على المسلك العمومي بدون ترخيص من السلطة المختصة" وأبقى عبارة: "كل شخص يشارك في سباق المركبات ذات محرك.." ³⁹

استبدلت السرعة القانونية المرخص بها في المادة 89 بعبارة: تجاوز السرعة القانونية المرخص بها بنسبة 30% فما فوق "ب".

*التأكيد على إجبارية 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.

³⁹ القانون رقم 05/17.

*خضوع المتحصلين الجدد على رخصة سيطرة لفترة تربية.

*تشديد العقوبات وتوسيع مجال سحب رخص السيطرة.

*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 9مقاعد، بتزويد مركباتهم بجهاز تسجيل مدة السيطرة والسرعة المقطوعة "الكرونوتوكيغراف"

المطلب الثاني: مصالح الدولة المكلفة بتطبيق الإجراءات الردعية:

إن تنظيم إدارة المرور في الجزائر لا يختص به قطاع أو هيئة واحدة، بل تتقاسم وتشترك في هذه المهام عدة مؤسسات وهيئات على المستوى المركزي، وذات امتداد على المستوى المحلي، وطبقا لأحكام الفصل السابع من القانون 01-14 بعنوان الأعوان المؤهلون لمعاينة المخالفات الخاصة بسلامة المرور في الطرق المواد 137. 136. 134. 133. 131. 130 .

حيث تنص المادة 130 منه على ما يلي طبقا لأحكام قانون الإجراءات الجزائية تتم معاينة المخالفات المنصوص عليها في هذا القانون والنصوص التنظيمية المتخذة لتطبيقه بموجب محضر محرر من طرف:⁴⁰

1. ضابط الشرطة القضائية

2. الضباط وذوي الرتب وأعوان الدرك الوطني

3. محافظي الشرطة والضباط ذوي الرتب وأعوان 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 وترسل نسخة إلى الوالي عندما يحتمل أن يترتب عن المخالفة تعليق رخصة السيطرة

⁴⁰ الأمر رقم: 66-155 المؤرخ في 8 يونيو سنة 1966 المتضمن قانون الإجراءات الجزائية معدل ومتمم ج ر عدد 48 بتاريخ 10 يونيو 1966 .

وعلى هذا الأساس تتمثل القطاعات المعينة وصلاحياتها فيما يأتي:

الفرع الأول: مصالح الأمن الوطني:

أسندت مهمة الشأن المروري إلى مصلحة مركزية بالمديرية العامة للأمن الوطني وهي (مديرية الأمن العمومي) ما يتبعها من مصالح ولائية على المستوى المحلي بأمن الولايات بدورها يتفرع عنها فرق وفروع على مستوى أمن الدوائر والأقسام الحضرية .

تلعب مختلف هذه المصالح دورا هاما كشريكا فعلا في الشأن المروري بالنظر إلى المهام المكلفة بها في تحقيق الأمن والسلم وحفظ النظام، الذي يهدف إلى حماية المواطن من أي خطر يهدد حياته وممتلكاته، بما في ذلك التهديد الناجم عن الجرائم المرورية وحوادث المرور على وجه الخصوص، وكما اسلفنا الذكر وبالتحديد في المبحث الأول من هذا الفصل فإنه إلى جانب العمل الوقائي التحسيبي الذي تقوم به مصالح الأمن من خلال حملات التوعية سواء بمبادرة منها أو كشريكا في تظاهرات مثيلة فإنها تمارس أيضا مهامها الردعية كسلطة تنفيذية من خلال التطبيق الصارم لقوانين الجمهورية بما في النصوص القانونية والنظم ذات الصلة بالمرور والنقل.

ومن المعروف أن مصالح الأمن الوطني تنشط في قطاع اختصاص محدد بالمناطق الحضرية التي تعرف مشاكل مرورية بالجملة لا تحص ولا تعد على خلاف المصالح الأخرى، بحكم عوامل عدة أهمها الكثافة السكانية المتمركزة أغلبها في المدن، ضيق الشوارع والطرق مما يخلق أزمة واختناق مروري يستدعي التدخل الفوري بفرض الانضباط على مستعملي الطريق، ناهيك عن مشكلات التلوث البيئي جراء الدخان والغازات السامة المتصاعدة من المركبات زد على ذلك الضجيج وتهور السائقين ومخالفاتهم لقانون المرور غيرها كل هذه الأمور استدعت من المصالح الشرطية تسخير كل الإمكانيات البشرية والمادية والقيام بجملة من الإجراءات متمثلة فيما يلي:

1. نصب الحواجز المرورية ونقاط التفتيش الثابتة والمتنقلة عبر مختلف الطرقات ومراقبة وثائق السيارة والمركبة رفع المخالفات واتخاذ الإجراءات ضد كل مخالف.

2. توزيع عناصر الشرطة عبر مختلف النقاط الحساسة وخاصة تقاطعات الطرق وأمام المؤسسات التعليمية .

3. القيام بدوريات مكثفة عبر مختلف الطرقات، الشوارع الأحياء لمعاينة الجرائم المرورية واتخاذ الإجراءات الفورية ضد المخالفين بما في ذلك التوقف العشوائي للمركبات في نقاط غير مسموح بها كالأرصفة مثلا، وفي حالة عدم وجود أصحاب المركبات يتم آليات وضع المشبك

4. المراقبة بواسطة الأجهزة التي سبق وأن تطرقنا إليها كأجهزة الرادار والكاميرات وضبط المخالفين بسهولة.

حيث سجلت مصالح الشرطة خلال سنة 2018 سحب أزيد من 23512 رخصة سياقة بسبب المخالفات التي تصدرها المناورات والتجاوزات الخطيرة وعدم احترام السرعة بزيادة قدرت ب 15 ألف رخصة مقارنة بنسبة 2017 في حين قامت الوحدات العملية للأمن الوطني بتحرير أزيد من 895485 مخالفة عبر المدن الكبرى بما فيها الجزائر العاصمة، وهران، سطيف، وعنابة وقسنطينة فيما حلت مدن وسط البلاد في المرتبة الثانية على غرار ولاية البويرة تيبازة والبليدة وبومرداس.

وكنموذج للنشاط الشرطي في المجال الردعي سنأخذ نشاط المصلحة الولائية للأمن العمومي بأمن ولاية مستغانم تحديدا دائرة سيدي لخضر سنة 2018 حيث رفعت جناح ومخالفات نوردها كآتي:⁴¹

الجناح عددها الإجمالي: 507 جناح مقارنة بزيادة قدرها 144 جناح بالنسبة 2015 التي بلغ عددها : 363 جناح .

جناح مرورية عددها: 333، تنصدرها محضر المراقبة التقنية للمركبة غير ساري المفعول عددها :65 وشهادة التأمين غير سارية المفعول عددها:62

⁴¹ إحصائيات أمن ولاية مستغانم تحديدا دائرة سيدي لخضر إثر زيارة ميدانية بتاريخ 2022/04/04 عللا الساعة 10 صباحا .

جنح التنسيق (نقل الأشخاص والبضائع) عددها: 161 جنحة + 13 جنحة خاصة بالنقل بواسطة سيارة الأجرة .

— بالنسبة للمخالفات المرورية عددها الإجمالي: 10953 مخالفة بارتفاع قدره 2488 مخالفة مقارنة بسنة 2017 التي بلغ عدد المخالفات المنجزة بها: 8465 مخالفة مخالفات سنة 2018 فصلها كالاتي:

أ. مخالفات الدرجة الأولى عددها: 1180 مخالفة، تصدرها مخالفة عدم تقديم رخصة السياقة بـ: 569 يليها المخالفات المتعلقة بتقديم وثائق المركبة وكذا رخصة السياقة أو الشهادة المهنية التي ترخص بقيادة المركبة المعنية بـ: 470 مخالفة.

ب. مخالفات من الدرجة الثانية عددها: 808 مخالفة تصدرها مخالفة السير على الخط المتواصل بـ: 614 يليها لون اللوحة غير مطابق بـ: 120 مخالفة.

ج. مخالفات من الدرجة الثالثة: عددها 6943 مخالفة تصدرها مخالفة الوقوف أو التوقف التعسفي لمركبة بصورة غير منقطعة في نفس النقطة من الوسط الحضري (المعيق) بـ: 1590 مخالفة تليها الاستعمال اليدوي للهاتف المحمول أثناء السياقة بـ: 1032 مخالفة.

د. مخالفات من الدرجة الرابعة: عددها 2022 مخالفة، تصدرها مخالفة الأحكام المتعلقة باجتياز خط متواصل بـ: 615 مخالفة.

حالات الوضع في الحظيرة عددها 122: أغلبها كان بسبب محضر المراقبة التقنية للمركبة غير ساري المفعول عددها: 36 حالة.

حالات الجنح والمخالفات المرتبطة بالدراجات والدراجات النارية

جنح المرور: عددها: 99 جنحة تصدرها انعدام شهادة التأمين

— حالات التوقيف والوضع في الحظيرة: بلغ عداها الإجمالي 146 منها 133 حالة توقيف أغلبها بسبب عدم تقديم الوثائق عددها 72 والوضع في الحظيرة بسبب كل مخالفات التوقيف بعد مرور 48 ساعة وعددها 13 مخالفة

أما بالنسبة للمخالفات فقد بلغ عددها: 142 مخالفة، بالإضافة إلى المخالفات المستوجبة لسحب رخصة السياقة لغرض التعليق لمدة (03) أشهر والتي بلغ عددها 59 حالة سحب المخالفات المحصاة من قبل الرادار: 1943 مخالفة.⁴²

المخالفات المستوجبة لسحب رخصة السياقة لغرض التعليق بلغ عددها 3832 فصلها كالاتي:

– المخالفات المستوجبة لسحب رخصة السياقة لغرض التعليق لمدة (03) أشهر عددها 1943

– المخالفات المستوجبة لسحب رخصة السياقة لغرض التعليق لمدة (06) أشهر عددها 1889

أما إحصائيات أمن ولاية مستغانم خلال الثلاثي الأول لسنة 2018 تم في هذا الإطار تحرير 2420 مخالفة، الوضع في الحظيرة 12، ومعاينة 147 جنحة منها: 40 جنحة تنسيق و 107 جنحة مرور تتقدمها السياقة بدون رخصة، يليها عدم صلاحية شهادة التأمين، انعدام دفتر الصيانة، مع سحب 1311 رخصة سياقة تورط أصحابها في مخالفات السير أغلبها 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 الاختصاص أي في غير المناطق الحضرية وتقع خارج المدن حيث تشمل المناطق الريفية أو البلديات التي لا يوجد بها مصالح الشرطة. أما الجزء الأكبر فيتمثل في مختلف شبكات الطرق الوطنية التي ترتبط مختلف الولايات عبر كامل القطر الوطني حيث تشرف هذه المصالح على 80 بالمائة من شبكة الطرقات الوطنية وعلى كل مقاطع الطريق السيار شرق غرب ، حيث بلغت شبكة الطرق الوطنية 993. 114 كلم مقسمة كما يلي: طرق وطنية 30.260 كلم ، طرق ولائية 23.849 كلم طرق بلدية 59.408 كلم ، طريق السيار 1.041 كلم الطرق

⁴² <http://www.algpress.com> 24/05/2022 20 :35.

السريعة والإجتناوية 435 كلم عدد المنشآت 4.910، مما يجعل من تغطيتها أمر صعب جدا مما تطلب وضع استراتيجية محكمة للتغلب على هذا الأمر وبالفعل عملت مصالح الدرك الوطني ولأول مرة وضع خريطة مرورية تخص النقاط السوداء وأوقاتها وحسب المخطط كل مرة يتم التركيز على نوع من المركبات وسواها.

ومن بين وسائل التي تساهم في تذليل الصعوبات وتسهيل عملية المراقبة عبر الطرقات وردع المخالفين أجهزة قياس السرعة والمتمثلة في "جهاز الرادار"

وهو أحد الوسائل الفعالة في محاربة أكثر المخالفات انتشارا على الإطلاق و التي تعتبر السبب الرئيسي في حوادث المرور التي غالبا ما ينتج عنها قتلى وجرحى وخسائر مادية بالجملة وبالمناسبة إضافة إلى أزيد من 500 رادار ثابتا إقتنت قيادة الدرك الوطني أزيد من 571 رادار من نوع GASTO يعمل بالتقنية المتحركة، هذه الرادارات قادرة على رصد حركات السيارات في الاتجاهين، تعمل في ظروف النهار كما في الليل، وترصد الحركة والثبات، كما أنها تعمل في الظروف الجوية الأخرى، وقادرة على قراءة كل لوحات الترقيم المستعملة على المستوى الوطني، ويمكن إضافة أي تطبيق لها يتعلق بالبحث عن المركبات أو قراءة لوحات الترقيم بلغات أخرى على غرار اللغة العربية

وبرغم كل الحيل المستخدمة من قبل سائقي المركبات، استعمال الأجهزة "المشوشة" أو الكاشفة عن الرادار فيما لجأ البعض الآخر إلى ابتكار أساليب الرادار وغيرها من الأجهزة المنبهة خاصة 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 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 ملمع الشفاه أو الأظافر إلى جانب لجوء البعض إلى استنساخ لوحات ترقيم صغيرة الحجم أو تحمل أرقاما 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 2015 التي بإمكانها إبطال مفعول كل هذه الحيل. فإن هذا الجهاز يتمكن من كشف كل المعلومات المتعلقة بالسيارة ولوحة ترقيمها وكذا سرعتها، وفي هذا الإطار، أن لوحة ترقيم السيارة وكذا السرعة التي يمشي بها السائق تظهر على الجهاز على بعد 3 كلم، كما أضاف أنه رغم هذا 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 للمفرطين 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 سنة 2018 لعمل الرادار حيث تم تسجيل 443 ألف 363 مخالفة، فيما تم إخضاع قرابة مليون ونصف مليون مركبة للتعريف، أغلبيتها تم عن طريق الرادار وبلغت الأرقام قامت مصالح الدرك الوطني بالاحتفاظ الفوري لرخصة السياقة لـ 855 ألف 426 سائق لمدة 10 أيام عن طريق استعمال الرادار، 787 ألف و899 أخرى تم سحبها لمدة 48 ساعة، فيما تم تحويل 7579 رخصة سياقة إلى اللجنة مع تعليق 7887 رخصة بسبب مخالفات حوادث المرور، وتحرير 400 ألف 752 غرامة جزافية من الدرجة الأولى، و291 ألف و244 غرامة من الدرجة الثانية و833 ألف و317 غرامة من الدرجة الثالثة و193 ألف 795 غرامة من الدرجة الرابعة.

وفي سياق متصل، وأنه بعد إنشاء بطاقيّة وطنية لأرقام التسجيل وبتاقيّة وطنية للمخالفات ورخص السياقة، فإن العمل سيكون آليا مستقبلا ولن تكون هناك نقاط مراقبة

لتوقيف ورفع المخالفات، إذ أن المركبات والدراجات النارية المموهة والمزودة بالرادارات هي التي سترسل المخالفات إلى قاعدة المعطيات مما سيقلل من حوادث المرور.

ومع دخول رخصة السياقة بالتنقيط حيز التنفيذ، المنصوص عليها في قانون المرور الجديد 05_17 فإن المخالف ملزم بدفع الغرامة الجزافية في مهلة لا تتعدى 45 يوم، وفي حال عدم تسديد 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 والتي سبق ذكرها بشيء من التفصيل نجد فئة أخرى من الأعوان المؤهلين بمعاينة المخالفات والجنح ولكن في إطار محدود وقد ورد ذكرهم في نص القانون 01-14 وهم مهندسو الأشغال العمومية ورؤساء المناطق والأعوان التقنيين للغابات (بموجب المادة 131 و133).⁴³

المادة 131: يمكن لمهندسي الأشغال العمومية ورؤساء المناطق والأعوان التقنيين للغابات وحماية الأراضي واستصلاحها 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 ونصوصه التطبيقية بموجب محضر:

أ. عند اقترانها بالمخالفات المتعلقة بسلامة الأملاك العمومية الخاصة بالطرق.
ب. عندما تكون مرتكبة في موقع الورشات الواقعة على المسلك العمومي أو بجوارها، وينتج عنها ضرر يضر بالاستغلال العادي لتلك الورشات المذكورة أو بحماية المستخدمين فيها

⁴³ نص القانون 14 - 01 المواد 131 و133 .

مفتشو النقل بموجب أحكام المادة 134: يختص مفتشو النقل البري بمعاينة أحكام الفقرتين 1 و4 من وإعداد محضر بذلك. وتطبيقا أيضا للمادة 121 من القانون نفسه المادة 85 فقرة 1 و4 من القانون نفسه.⁴⁴

⁴⁴ المادة 85 فقرة 1 و4 من القانون "يعاقب بغرامة من 1500 إلى 5000 دج كل سائق يخالف الأحكام 188 التنظيمية المتعلقة بما يلي:

- وزن المركبات ذات محرك وطبيعة الأطر المطاطية شكلها وحالتها وشروط استعمالها .
- الحمولة القصوى لكل محور ينبغي الأمر بتوقيف المركبة طبقا لأحكام المادة 121 من هذا القانون.

خاتمة

في الختام ومن خلال دراستنا للجرائم المرورية، نستخلص أن هذا النوع بالذات من الجرائم التي مازالت مستفحلة في بلادنا وبشكل رهيب، خاصة إذا ترتب عنها آثار وخيمة على غرار الحوادث المرورية على ضوء الإحصائيات المسجلة، التي تناولناها خلال دراستنا للموضوع، فبلغة الأرقام نحن في "خطر"، فعندما نتحدث عن ما يناهز الأربعة آلاف قتيل وميئات الآلاف من الجرحى والمعاقين سنويا ناهيك عن الآثار النفسية والاجتماعية والاقتصادية المتمثلة في الخسائر المادية، مما يكلف خزينة الدولة بما يفوق المئة مليار ديناراً سنوياً، ويعيق حركة التنمية في البلاد .

وتكمن 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، والتي تستوجب عقوبات مالية والقسم الثاني متمثل في الجرح المرورية وهي الأشد في الجزاء وتصل إلى العقوبة السالبة للحرية بالإضافة إلى إجراءات إدارية متمثلة في السحب أو التعليق أو حتى الإلغاء لرخصة السياقة لإجراءات كما سبق وأن تطرقنا إليه من دراسة لنماذج عن الجرح، أركانها والعقوبات المترتبة عنها.

وعليه 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 والتحسيبي بنشر الثقافة المرورية في أوساط المجتمع باستعمال جميع الوسائل المتاحة وبالمقابل التطبيق الصارم للقانون من طرف الأعوان المؤهلين .

اقتراحات وتوصيات :

سوف أقدم بعض الاقتراحات التي أراها من وجهة نظري بمثابة حلول وفي عدة مجالات كمساهمة مني على الأقل في الحد من هذه الظاهرة الخطيرة نوردتها كالآتي :

في التربية والوعي 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 تفاديا للحوادث، مع انجاز لعب خاصة بقواعد المرور وحركته وتقديمها للأطفال عند تنظيم المسابقات .والرسم والمسرح، وتخصيص أيام إعلامية توعوية في المدارس تخص السير للتلاميذ بمشاركة الأولياء .

✓ تعميم إنشاء حظائر التربية المرورية عبر كل ولايات الوطن وتفعيلها ،لتكون بمثابة وسيلة عملية لتطبيق الدروس النظرية في المدارس.

✓ تكثيف العمل التوعوي والحملات التحسيسية من طرف كل الفاعلين وعبر مختلف وسائل الإعلام والاتصال واستغلال شبكات التواصل الاجتماعية في بث الثقافة المرورية والتحذير من مخاطر الطريق في أوساط المجتمع، إضافة إلى نشر إحصائيات يومية عبر لوحات اشهارية لحصيلة حوادث المرور وما تخلفه من قتلى وجرحى وذلك بمختلف الأماكن العمومية وبمحطات البنزين .

بالنسبة للتكوين :

✓ مراجعة منظومة التكوين من حيث البرامج والمضامين ورفع كفاءة أصحاب مدارس السياقة وتحديث المناهج والوسائل وتطوير نظام الامتحانات، مع إدراج مادة ميكانيك وكهرباء السيارات – كمبادئ عامة – ضمن البرنامج باعتبار أن أغلب 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 إلى أطباء أخصائيين بما في ذلك أخصائي علم النفس.

✓ التكوين لا يقتصر فقط على السائقين وإنما أيضا على الأعوان المؤهلين بالرقابة وذلك من خلال رسكلتهم وتكوينهم فيما يخص تطبيق قوانين المرور خاصة بعد تعديلها وما يحيط بها من إجراءات تتطلب الكفاءة في التطبيق.

بالنسبة لشبكات والإشارات المرورية:

- ✓ العمل على تحسين وتصميم وإنشاء الطرق وخاصة عن المنحنيات وسطح الطرق وإجراء صيانة مستمرة لها لتقليل نقاط التصادم المحتملة وخاصة عند التقاطعات
- ✓ توفير العلامات الإرشادية والخطوط الأرضية بشكل كافي لتوجيه السائقين مع التأكد من حسن اختيارها وملائمتها لظروف حركة المرور على الطريق، وعمل تقييم مستمر لتقدير أثرها في انسياب حركة المرور.
- ✓ تصميم الإشارات الضوئية بما يتناسب مع حجم حركة المرور في الاتجاهات المختلفة وتقييم أثرها في انساب حركة المرور
- ✓ وضع الإضاءة المناسبة أو الكافية على الطريق وصيانتها بشكل دوري.
- ✓ العمل على سرعة انجاز الممهلات وتوزيعها بشكل منظم ومحكم مع وضع علامات التنبيه للسائقين على بعد كاف لتمكينه من اتخاذ ما يلزم لتفادي وقوع الحادث.
- ✓ ضرورة تحديد المقاطع والنقاط السوداء واتخاذ التدابير اللازمة لتدارك ما فيها من نقائص وازالة أسباب الخطورة فيها.

بالنسبة للمركبات:

- ✓ التأكد من توفر شروط الأمن والمتانة في السيارات المستوردة حسب المواصفات العالمية.
- ✓ التأكيد على أهمية الفحص التقني الدوري وغير الدوري للمركبات.
- ✓ تشجيع استعمال النقل العام والجماعي مما يقلل من احتمالات وقوع الحوادث ويقلل من حداثها.

وضع إستراتيجية ومخططات فعالة خاصة بالسلامة المرورية:

- ✓ وضع الخطط والإستراتيجيات قريبة المدى وذلك على أسس علمية لمواجهة المشكلة على المستوى الوطني.
- ✓ إنشاء المعاهد المتخصصة لدراسات المرور فضلا عن اللجان التطوعية 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 أكبر 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 بتصريف السائقين السرعة والإهمال .. الخ .

قائمة المصادر والمراجع

أولاً: النصوص القانونية:

أ. النصوص الدستورية:

القانون رقم 16-01 المؤرخ في 06 مارس 2016، المؤرخ 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 والمتمم بالقانون 14-01، مؤرخ في 4 فيفري 2014، جريدة الرسمية عدد 7 مؤرخة في 16/2/2014.
2. الأمر رقم 74/15 المؤرخ في 30/01/1974 المتعلق بالزامية التأمين على السيارات وبنظام التعويض عن الأضرار، جريدة رسمية عدد 15 مؤرخة في 19/2/1974.
3. القانون 88/31 المؤرخ في 19/07/1988 المعدل والمتمم للأمر، رقم 74/15 المتعلق بالزامه التأمين السيارات جريدة رسمية، عدد 29، مؤرخة في 20 يوليو 1988.

3. النصوص التنظيمية :

1. المرسوم التنفيذي رقم 91-77، مؤرخ في 16 مارس 1991، المتضمن مهام المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق وتنظيمه عبر الطرق وتنظيم عمله، الجريدة الرسمية عدد 21.
2. المرسوم التنفيذي 04-381 المؤرخ في 28/11/2004، يحدد قواعد حركة المرور عبر الطرق جريدة رسمية عدد 76، المعدل والمتمم بالمرسوم التنفيذي رقم 11-376 المؤرخ في 12 نوفمبر سنة 2011 الجريدة الرسمية عدد 62 .

ثانياً: 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) عالقة السائق والقيادة بأمن المرور، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، السعودية 1998
9. جوزف ناكوزى – أمن المرور للوقاية من حوادث السير، الطبعة الأولى مؤسسة عز الدين للطباعة والنشر، لبنان 1995 .
10. خالد باقي محمد الخطيب، جرائم وحوادث المرور ودور 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. سالم كور حسين، تهيئة ظروف الأمن والوقاية قرب المؤسسات التربوية، وزارة الأشغال العمومية، الجزائر، 2000 .
13. سعيد مقدم، التأمين والمسؤولية المدنية، إصدار شركة كليك لخدمات الحاسوب، الطبعة الأولى، الجزائر، أبريل 2008.
14. سليمان عبد المنعم، أصول علم الجزائري، الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية 1994.
15. مأمون عبر سلامة قانون العقوبات القسم العام دار الفكر العربي، القاهرة سنة 1997
16. مأمون محمد سلامة، جرائم المرور في التشريع الليبي، المكتبة الوطنية، بنغازي 1971.
17. نبيل صقر، حوادث المرور، نصا وفقا وتطبيقا، دار الهدى للطباعة والنشر والتوزيع الجزائر، 2009.
- 41 يوسف دلاندة، نظام التعويض عن الأضرار الجسمانية والمادية الناتجة عن حوادث المرور دار هومة، بوزريعة، الجزائر ، 2005 .

مراجع باللغة الفرنسية:

La sécurité routière en France ;observation nationale interministériel de sécurité routière :France 2011p 46.

ثالثا: المقالات :

- 1 مقال الصحيفة "نادية سيماني" نقل تصريح رئيس الجمعية الوطنية للسلامة المرورية
- 2 مقال بعنوان الإصابات الناجمة عن الحوادث المرورية في الجزائر.
- 3 الهاشمي بو طالبي، مهام المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق، استراتيجية في عملية الوقاية، من مجلة الوقاية والأمن 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 الاجتماعي لمعقلي حوادث المرور، مذكرة لنيل شهادة الماجستير قسم علم الاجتماع بجامعة الجزائر كلية العلوم الاجتماعية والإنسانية، لسنة 2008 .

خامساً: المواقع الالكترونية :

1. :http://www aljazairyoun.com .
2. http://www marsadz.com
3. http://www.al .fadjr.com
4. http://www.agpress.com/articel.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

الفهرس

الفهرس:

03-01.....	مقدمة
05.....	الفصل الأول: ماهية الجرائم المرورية
05.....	المبحث الأول: مفهوم الجرائم المرورية
05.....	المطلب الأول: تعريف الجرائم المرورية وعناصرها
05.....	الفرع الأول: تعريف الجرائم المرورية
06.....	الفرع الثاني: عناصر الجرائم المرورية:
06.....	أولا: القائد
07.....	ثانيا: المركبة
08.....	ثالثا: الطريق
08.....	المطلب الثاني: خصائص الجرائم المرورية
08.....	الفرع الأول: جريمة مرورية سلوك إنساني غير مشروع
08.....	أولا: سلوك إنساني
10.....	ثانيا: سلوك غير مشروع
11.....	الفرع الثاني: الأصل في الجريمة المرورية العينية
11.....	أولا: مشاهدتها بالعين المجردة
11.....	ثانيا: الإثبات باستعمال الأجهزة
12.....	الفرع الثالث: ازدواجية العقوبة في الجرائم المرورية
13.....	المطلب الثالث: آثار الجرائم المرورية
13.....	الفرع الأول الآثار الجسمانية والنفسية
15.....	أولا الآثار الجسمانية والنفسية
16.....	ثانيا : الآثار الاقتصادية
16.....	الفرع الثاني: الآثار الاقتصادية
18.....	الفرع الثالث: الآثار الاجتماعية
19.....	المبحث الثاني: أنواع الجرائم المرورية وأركانها
19.....	المطلب الأول: أنواع الجرائم المرورية
19.....	الفرع الأول: من حيث المتسبب فيها
20.....	أولا: السائقون
26.....	ثانيا: المشاة
31.....	ثالثا: الحالة التقنية للمركبة
32.....	رابعا: حسب حالة الطريق
35.....	خامسا: العوامل الطبيعية
35.....	الفرع الثاني: الجرائم المرورية من حيث الجسمانية
40-36.....	أولا: المخالفات المرورية
41.....	ثانيا: الجرح المرورية
42.....	الفرع الثالث: من حيث النتيجة المحققة
42.....	أولا : الجرائم المادية
42.....	ثانيا: الجرائم الشكلية
43.....	ثالثا: جرائم الخطر
43.....	المطلب الثاني: أركان الجريمة المرورية
43.....	الفرع الأول: الركن الشرعي
44.....	الفرع الثاني: الركن المادي
45.....	أولا: السلوك والنشاط الإجرامي
46.....	ثانيا: النتيجة الإجرامية
47.....	ثالثا: العلاقة السببية

47.....	الفرع الثالث: الركن المعنوي للجريمة المرورية.
48.....	المطلب الثالث: نماذج عن الجرح المرورية
50-48.....	الفرع الأول: جنحة الجرح الخطأ
51-50.....	الفرع الثاني: جنحة الهروب أو الفرار
52.....	الفرع الثالث: جنحة عدم الامتثال
54.....	الفصل الثاني: الإجراءات الردعية لمكافحة الجريمة المرورية
54.....	المبحث الأول: الآليات الوقائية لمكافحة الجرائم المرورية
55.....	المطلب الأول: تدابير وقائية خاصة بمستعملي الطريق
58-55.....	الفرع الأول: تدابير وقائية خاصة بالراجلين
56.....	أولاً: سلوك الراجلين
63-58.....	الفرع الثاني: تدابير وقائية تتعلق بسائقي المركبات
60.....	أولاً: التدابير الخاصة باستعمال السرعة
63.....	ثانياً: التدابير الخاصة باستعمال الهاتف اليدوي
63.....	ثالثاً: تفعيل الوعي المروري
64.....	المطلب الثاني: التدابير الخاصة بالطرق وتجهيزات المركبة
64.....	الفرع الأول: التدابير الخاصة بالطرق
66.....	الفرع الثاني: التدابير الخاصة بالمركبة
66.....	أولاً: مراقبة التقنية للسيارات
67.....	ثانياً: تجهيزات الحماية
70.....	المطلب الثالث: آليات المراقبة
70.....	الفرع الأول: الوسائل البشرية والمادية
70.....	أولاً: كاميرات المراقبة
71.....	ثانياً: الوحدات الجوية
71.....	ثالثاً: جهاز الرادار
73.....	رابعا: المراقبة المرورية
73.....	الفرع الثاني: الآليات القانونية
73.....	أولاً: رخصة السياقة البيومترية وبطاقة الترخيم الجديد
74.....	(أ) رخصة السياقة البيومترية
75.....	(ب) البطاقة الرمادية الالكترونية
75.....	(ج) لوحة الترخيم الجديدة الخاصة بالسيارات
76.....	المبحث الثاني: الوسائل الردعية للحد من الجرائم المرورية
76.....	المطلب الأول: المخالفات والجرح المرورية والجزاء المترتبة عنها
76.....	الفرع الأول: المخالفات المرورية
77.....	أولاً: مخالفات من الدرجة الأولى
79.....	ثانياً: مخالفات من الدرجة الثانية
81.....	ثالثاً: مخالفات من الدرجة الثالثة
84.....	رابعا: مخالفات من الدرجة الرابعة
88.....	الفرع الثاني: الجرح المرورية
92.....	الفرع الثالث: مخالفات وعقوبات النقل البري للأشخاص والبضائع
93.....	المطلب الثاني: مصالح الدولة المكلفة لتطبيق الإجراءات الردعية
93.....	الفرع الأول: مصالح الأمن الوطني
96.....	الفرع الثاني: مصالح الدرك الوطني
99.....	الفرع الثالث: مصالح أخرى
105-102.....	خاتمة
110-107.....	قائمة المصادر والمراجع

ملخص مذكرة الماستر

تعتبر الجرائم المرورية سلوك إنساني غير مشروع في قانون المرور، يصدر من قائد أو مالك المركبة يعرض المصالح الجوهرية لأفراد التجمع للخطر سواء كان ايجابيا أم سلبيا حدد له المشرع الجزائي جزاء جنائيا، على ضوء هذا المفهوم استخلصنا عناصر الجريمة المرورية وآثارها على الفرد والمجتمع وما يميزها من خصائص في كونها سلوك غير مشروع والأصل فيها العينية أي تعين وقت وقوعها ونجد أكثرها مجسدة في المخالفات والجنح المرورية ويمكن تقسيمها إلى ثلاثة أصناف حسب المتسبب فيها بحسب جسامتها وحسب النتيجة المحققة والجرائم المرورية كغيرها من الجرائم لا تقوم إلا بتوافر أركانها المتمثلة في الركن الشرعي، المادي والمعنوي

نظرا لاستفحال الجريمة المرورية في بلادنا بات من الضروري محاربتها والتصدي لها ولن يأتي ذلك إلا بإتباع طرق وميكانيزمات نوعية تتناسب بحجم الظاهرة هذه الأساليب نحصرها في جانبين وقائي وردعي يتمثل في الجانب الوقائي في جملة الحملات التحسيسية التي يعود الدور الأساسي فيها إلى جهات رسمية منها في الأجهزة الأمنية المختصة مركز الوقاية والأمن عبر الطرق وأيضا وسائل الإعلام المختلفة، وجهات أخرى غير رسمية كالجمعيات والمجتمع المدني.

أما الجانب الردعي فيتمثل في التطبيق الصارم لقانون المرور وردع 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 والغابات ومهندسو الأشغال العمومية ولكن في حدود معينة ضبطها ونظمها المشرع وذلك باستعمال كل الوسائل القانونية المتاحة والسلطات المخولة لهم بموجب القانون.

الكلمات المفتاحية :

1 المركبة	2 الطريق	3 قانون المرور
4 مخالفات و جنح	5 آليات المراقبة	6 السائق

Abstract of Master's Thesis

Traffic crimes are illegal human behavior in the traffic law ; issued by a driver or owener the vehicle jeopardizes the essential interzsts of the members of society whether positive or negative in light of this concept we extracted the elements of traffic crime and its effects on the individual and society and what distinguishes them in terms of being illegal and originazi behavior it is in kind that is we examine the time of its occurrence and we find that most of them are embodied in traffic violations and misdemeanours dividing in to three categories according to the perpetrator according to uts gravity the result achieved and the crimes traffic like other crimes can only be established by providing its pillars represented in the legal material and moral pillars

In view of the rempant traffic crime in our country it has become necessary to fight and confront it this can only be achieved by following qualitative methods and mechanusms commensura te with the scal of the phenomenon these methods are limited to there ara two aspects preventive and deterrent in it to official bodies including the competent security services the center for prevention and security through the roads well as various media and other unofficial bodies such as assocaitions ands civil society

As for the deterrents aspect it is represented in the strict application of the traffic law and resolutely deterring violators the implementation of these procedures is ensured by agents qualified to carry out such tasks and they are the national gendarmerie public security interests in the police force and outhet interests represented in transport and forest inspectors and engineers public works but within certain limitsv set and regulated by the legislator using all means legal and availablke and the powers conferred upon them by law.

Keywords :

1 vehicule 2 the road 3 traffic law
4 Violations and misdemeanours 5 Control mechanisms 6 the Driver