

جامعة غرداية
كلية الحقوق و العلوم السياسية
قسم الحقوق



المسؤولية الجزائية في حوادث المرور

مذكرة مقدمة لاستكمال نيل شهادة ماستر أكاديمي حقوق تخصص قانون جنائي
وعلوم جنائية

إشراف الأستاذ:

- زرياني عبد الله.

إعداد الطالبين:

- مجلد عبد القادر.

- مصطفىاوي ميلود.

- لجنة المناقشة:

الصفة	الجامعة	الرتبة	الإسم واللقب
رئيسا	جامعة غرداية	أستاذ مساعد "أ"	حميدات حكيم
مشرفا ومقررا	جامعة غرداية	أستاذ محاضر "أ"	زرياني عبد الله
مناقشا	جامعة غرداية	أستاذ محاضر "ب"	بن بادة عبد الحكيم

نوقشت بتاريخ: 2021/06/20

السنة الجامعية:

1441-1442 هـ / 2020-2021م

جامعة غرداية
كلية الحقوق و العلوم السياسية
قسم الحقوق



المسؤولية الجزائية في حوادث المرور

مذكرة مقدمة لاستكمال نيل شهادة ماستر أكاديمي حقوق تخصص قانون جنائي
وعلوم جنائية

إشراف الأستاذ:

- زرباني عبد الله.

إعداد الطالبين:

- مجلد عبد القادر.

- مصطفىاوي ميلود.

- لجنة المناقشة:

الصفة	الجامعة	الرتبة	الإسم واللقب
رئيسا	جامعة غرداية	أستاذ مساعد "أ"	حميدات حكيم
مشرفا ومقررا	جامعة غرداية	أستاذ محاضر "أ"	زرباني عبد الله
مناقشا	جامعة غرداية	أستاذ محاضر "ب"	بن بادة عبد الحكيم

نوقشت بتاريخ: 2021/06/20

السنة الجامعية:

1441-1442 هـ / 2020-2021م

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

﴿مَنْ قَتَلَ نَفْسًا بِغَيْرِ نَفْسٍ أَوْ فَسَادٍ فِي الْأَرْضِ فَكَأَنَّمَا قَتَلَ النَّاسَ جَمِيعًا﴾

سورة المائدة، [الآية 32].

شكر وعرفان

نتقدم بأسمى عبارات الشكر والتقدير إلى كل من:

- الأستاذ المشرف: "زرباني عبد الله"، الذي قبل الإشراف على هذا الانجاز العلمي بقلب

رحب كما نشكره على مختلف توجيهاته التي أنارت لنا الطريق للوصول

إلى نهاية هذه المذكرة.

- السيد: مشيش لخضر، مكلف بالمالية بالمجلس الشعبي الولائي بغرداية، والسيد: رسيوي

أحمد، رئيس لجنة النقل بالمجلس الشعبي الولائي بغرداية، اللذان قدما لنا يد العون بتقديم

معلومات وإحصائيات تتعلق بالموضوع، وكذا بعض الإرشادات لدراسة هذا الموضوع.

- عميد كلية الحقوق والعلوم السياسية بجامعة غرداية، وجميع أساتذة كلية الحقوق، وكل

عمال وموظفي الكلية بدون استثناء.

- كل من ساعدنا على انجاز هذا العمل العلمي.

عبد القادر - ميلود

الإهداء

إلى من علمتني أن الدنيا دين وأخلاق، وبذلت الجهد الجهد في سبيل تربيتي وإسعادي، إلى التي لا تزال نبع الحنان الصافي ورمز العطاء والمحبة... أمي العزيزة.

إلى روح والدي الطاهرة الذي لم يبخل جهدا ولا مالا في سبيل تربيتي وتعليمي، رحمك الله يا زارع الأمل في حياتي... أبي العزيز.

إلى الذي غرس في حياتي شجرة مثمرة، إلى من تعب لأرتاح وهياً لي أسباب النجاح... زوجتي الغالية.

إلى زهور الأمل والبراءة التي أضاعت لي دربي، ورسمت طريقي بحروف من ذهب... أبنائي: حنين... سيف الدين... نور اليقين، إلى أخت زوجتي: هند التي كانت أخت لأولادي.

إلى الذين شاركوني حلو الحياة ومرها وأخذوا بيدي إلى الفضيلة... إخوتي وأخواتي.

إلى الذين نظرت إليهم باحترام وعلموني جني الثمار... كل الأساتذة وعمال جامعة غرداية وخاصة الأستاذ "زرياني عبد الله" الذي أشرف على توجيهنا وإرشادنا في انجاز هذه المذكرة، وكذا الأساتذة أعضاء لجنة المناقشة الذين قبلوا مناقشة هذا البحث العلمي.

إلى الذين كانوا بجانبني بالود والإخلاص... كل الأصدقاء والزملاء.

إلى كل من ساند وأزر... إلى كل من حذر ونظر... اهدي هذه المذكرة.

عبد القادر

الإهداء

إلى من حملتني ثقلا ووضعتني عناء، وعلمتني أن العلم طريق النجاح وأن الصبر والاجتهاد

أساس الفلاح... أمي الحبيبة.

إلى من كان له الفضل في تربيتي وتعليمي، ولم يدخر جهدا في سبيل رسم درب النجاح

أمامي... أبي العزيز.

إلى أقرب الناس إلى قلبي ووجداني... إخوتي وأخواتي.

إلى كل من جلست بجانبهم في مقاعد الدراسة... إلى كل الزملاء والزميلات.

إلى كل من أخذ بيدي نحو طريق النجاح... إلى كل الأصدقاء والزملاء.

إلى كل من تعلم وعلم، وغرس في الأجيال بذور العلم والنور.

میلود

جدول المختصرات

ط	الطبعة
ص	الصفحة
ق إ ج	قانون الاجراءات الجزائية
ق ع ج	قانون العقوبات الجزائري
د ج	دينار جزائري
كلم	كيلومتر
سا	ساعة
د ع	بدون رقم العدد
د ت	بدون تاريخ
غ	غرام
ملل	ملييلتر
ملم	مليمتر
م	متر
سم	سنتيمتر
كلغ	كيلوغرام

مقدمة

إن الله سبحانه وتعالى خلق كل شيء بقدر، وجعل للإنسان السمع والبصر والفؤاد ورتب مسؤولياته في الدنيا والآخرة، حيث قال في محكم تنزيله: (وَلَا تَقْفُ مَا لَيْسَ لَكَ بِهِ عِلْمٌ ۗ إِنَّ السَّمْعَ وَالْبَصَرَ وَالْفُؤَادَ كُلُّ أُولَٰئِكَ كَانَ عَنْهُ مَسْئُولٌ)¹.

وقد اتفقت الأديان السماوية والقوانين الوضعية على حق الإنسان في الحياة والسلامة البدنية، وحمايته من أي عدوان لقوله تعالى: (وَلَا تَقْتُلُوا النَّفْسَ الَّتِي حَرَّمَ اللَّهُ إِلَّا بِالْحَقِّ ۗ وَمَنْ قُتِلَ مَظْلُومًا فَقَدْ جَعَلْنَا لَوْلِيهِ سُلْطَانًا فَلَا يُسْرِفُ فِي الْقَتْلِ)²، فالحياة البشرية عرفت تطورا حاسما من الحياة البدائية الى الحياة العصرية، حيث أبداع الإنسان من عصر لآخر في وسائل عيشه ليحظى بعيشة الرفاهية في جميع مجالات حياته، كالمسكن والملبس والمركب، هذا الأخير الذي سهل وسرع تنقل الانسان من مكان لآخر دون عناء ولا تعب، فاخترع السيارة وطور معالمها التي أصبحت مختلفة الأشكال والتجهيزات، فالإنسان الذي صنعها لأهداف سامية، استعملها أيضا في العديد من المرات كآلة لزرع المآسي والأحزان بسبب حوادث السير الناتجة عن اهمال أو تهور أو تصرف لاسؤول.

إن التطور الحضاري زاد العلاقات الاجتماعية تعقيدا، وبات الإنسان في تنافس مع الزمن مما أدى به الى الحاق الضرر بالغير، وبهذا المنطق أصبحت حوادث المرور ظاهرة تشكل هاجسا مقلقا لدى جميع سكان العالم، لما تحصدته من أرواح بريئة، وما تسببه من مآسي اجتماعية وخسائر مادية جسيمة، واستنادا إلى تقرير الأمم المتحدة حول السلامة المرورية سنة 2015، فإن حوادث المرور تحصد سنويا مليون وثلاثمائة روح بشرية وتتسبب في إصابة خمسين مليون شخص، وتكلف خسائر مادية تقدر بـ 518 مليار دولار أمريكي.

1- سورة الإسراء، الآية. 36.

2- سورة الإسراء، الآية. 33.

وكخلفية تاريخية لأصول التشريع الدولي للسير على الطرق¹، فإنه يرجع إلى الاتفاقية الدولية لمرور السيارات المنعقدة في 11 أكتوبر 1909 بباريس، وبعد التوسع في حركة السيارات في أوروبا التي عجلت في إبرام اتفاقيتين جديدتين في 24 أبريل 1926 لغرض تعديل اتفاقية باريس 1909، كما أبرمت اتفاقية جنيف في 30 مارس 1931، تتعلق بتوحيد إشارات الطرق.

وفي ديسمبر من سنة 1943 بواشنطن، أبرمت دول الأمريكيتين اتفاقية تنظم مرور السيارات داخل البلدان الأمريكية، وفي عام 1948 دعا المجلس الاقتصادي والاجتماعي الأوروبي الى عقد مؤتمر للأمم المتحدة في جنيف، بشأن تنظيم مرور السيارات داخل البلدان الأمريكية، وأنهى المؤتمر أعماله في عام 1949 بعقد اتفاقية السير على الطرق وبروتوكول لافتات وإشارات الطرق.

وفي شهر يوليو 1966 قرر المجلس الاقتصادي والاجتماعي بأوروبا، ضرورة تعميم هذه النصوص على الحكومات والمنظمات الدولية المعنية، وفي 7-8 نوفمبر 1968 عقد مؤتمر فيينا ضم بلدان من جميع أنحاء العالم، ووقعت 36 دولة على اتفاقية السير في الطرق، وفي سنة 1977 وصل عدد المتعاقدين 67 دولة، وأصبح من الضروري تطويع هذه النصوص بصورة دورية لمراعاة نواحي التقدم التكنولوجي، وتلبية الطلب المتزايد في مجالي السلامة على الطرق وحماية البيئة، وتعد اتفاقيتا فيينا للسير على الطرق، واللافتات وإشارات الطرق، ذواتا نطاق عالمي، والاتفاقيتان الاوربيتان المكملان لهما من الصكوك القانونية الهامة في وضع سياسات لسلامة السير على الطرق تهدف إلى الحد من حوادث المرور، كما قررت الأمم المتحدة في جمعيتها العامة خلال سنة 2010 اتخاذ قرار يحث على تحسين السلامة المرورية في العالم، وأعلنت العشرية الممتدة من 2011 الى 2020 عقدا من أجل تحسين السلامة عبر الطرق.

1- اتفاقية السير على الطرق، حررت في فيينا بتاريخ 08 نوفمبر 1968، اثر انعقاد مؤتمر فيينا، ما بين تاريخ 7 و8 نوفمبر 1968.

والعالم العربي ليس بمنأى عن هذه الظاهرة، وحسب احصائيات للمنظمة العالمية للصحة سنة 2010، فان 18 بلدا عربيا فقد 44 ألف مواطن بسبب حوادث المرور.

الجزائر كغيرها من بلدان العالم استفحلت بها هذه الآفة بشكل ملفت للانتباه، الأمر الذي يستدعي الاسراع في استخدام كل الآليات القانونية والوسائل المادية للتصدي لهذه الظاهرة وكعينة من الدراسة لهذه الجرائم أخذنا بعين الاعتبار الدراسة على الجزائر لعنا نساهم في حل لهذه المعضلة في وطننا العزيز.

لهذا الموضوع أهمية بارزة تستدعي مواصلة دراسته من جميع الجوانب، حيث أنه رغم الترسانة القانونية لتتصيب مختلف الاجراءات الوقائية، والوسائل البشرية والمادية التي وفرتها الدولة للقضاء على حوادث المرور، الا أنها تبقى غير كافية ما دامت كل يوم تزهدق الارواح، وتعاق الأجسام، وتخرب الممتلكات.

ان التحولات الكبيرة في مجال المرور، واكتظاظ المدن اليوم أصبح ذا أهمية كبيرة للدراسات القانونية، الاجتماعية والنفسية، وكذا الاقتصادية، تهدف إلى إيجاد خريطة طريق للخروج من هذا النفق قبل أن تضاعف فاتورة مخلفات هذه الجرائم، وتحميل مسؤولية أكثر ثقل على المتسببين في الجرائم المرورية.

ان دراسة أي باحث لموضوع معين لا بد أن يبني اختياره على قناعاته الشخصية والموضوعية، فجرائم المرور رغم أنها جرائم غير عمدية، الا أن مخلفاتها قاسية جدا تضرب في عمق المجتمع، فالأرواح البشرية التي غادرتنا أو التي ستغادرنا جراء هذه الظاهرة تركت ورائها آلام وأحزان، وتشرد وحرمان، فقد تأثرنا بفراق القريب والصديق والزميل، و...الى أن أغلقت أبواب بيوت بأكملها.

يعد تقاوم حوادث السير من سنة الى أخرى، أمرا مقلقا مما يتطلب الولوج في تحليل لمختلف المعطيات والاسباب بكل موضوعية، استنادا الى مختلف القوانين والاحصائيات وبمرافقة مختلف المراكز والهيئات، لدراسة الجوانب الأساسية لهذه الظاهرة، ومحاولة إيجاد

حلول فعلية عن طريق تقديم مجموعة من الاقتراحات والتوصيات المهمة ان وجدت آذان صاغية لتحقيقها على أرض الواقع لأن الأرواح أغلى ثمن من الأموال.

مما لا شك فيه أن هذا الموضوع تناول دراسته العديد من المختصين عبر مختلف الدول، رغم ذلك تبقى غير كافية من أجل حماية الأرواح والممتلكات، لتوضيح الغموض وسد النقائص وتحليل الأسباب للوصول الى نتائج واقتراحات تكون أكثر واقعية ومصادقية نظرا للتطور الحاصل من سنة الى أخرى ومن بين هذه الدراسات نذكر ما يلي:

- الدراسة الأولى رسالة مقدمة لنيل شهادة الماجستير للباحث شنين سعيد بعنوان "المسؤولية الجنائية المترتبة عن حوادث المرور"، دراسة مقارنة بين الشريعة والقانون، تخصص شريعة وقانون، كلية العلوم الإسلامية، قسم الشريعة، جامعة الجزائر1، السنة الجامعية 2012/2011، حيث قسم الباحث دراسته الى فصل تمهيدي، وثلاثة فصول أخرى، فالفصل التمهيدي تطرق فيه الى تطور المسؤولية الجنائية عبر العصور، أما الفصل الأول تعرض الى مقارنة بين المسؤولية الجنائية في الشريعة الإسلامية والقانون الوضعي، وفي الفصل الثاني أبرز فيه مفهوم حوادث المرور وأسبابها وأحكامها في الشريعة الإسلامية والقانون الوضعي، أما الفصل الأخير عنونه بالعقوبة والجزاء في الشريعة الإسلامية والقانون الوضعي.

- الدراسة الثانية تمثلت في مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماجستير للباحث شويمة عمار بعنوان "أحكام حوادث المرور والآثار المترتبة عليها في الشريعة الإسلامية"، تخصص فقه وقانون، كلية العلوم الاجتماعية والانسانية، قسم العلوم الإسلامية، جامعة الحاج لخضر بباتنة، السنة الجامعية 2011/2010، حيث تناول الموضوع في ثلاثة فصول، حيث تناول حقوق الطريق وضمانها في الشريعة الإسلامية، أما الفصل الثاني خصصه للمسؤولية المترتبة عن حوادث المرور وقانون التأمين مع تركيزه على الجانب الشرعي، أما الفصل الثالث تناول فيه الأحكام الشرعية للمسؤولية الجنائية لحوادث المرور.

خلال إنجاز هذه الدراسة التمسنا بعض العراقيل خاصة فيما يتعلق بتضارب الإحصائيات في بعض الأحيان، نظرا لتناوله من عدة جهات رسمية وغير رسمية، فمثلا في إحصاء للوفيات جراء حوادث المرور، فان مصالح الحماية المدنية تحصي الوفيات أثناء الحادث وفي مسرح الجريمة، أما مصالح الدرك الوطني تحصي الوفيات أثناء وقوع الحادث وكذا الوفاة في المستشفى من جراء الحادث.

ومن أهم الصعوبات أيضا أن قانون المرور غير ممنهج ضمن البرامج الدراسية في جميع المستويات، مما يقلل من إمكانية الحصول على المراجع الورقية المكتوبة، وبالتالي يتطلب جهد اضافي للبحث.

ولاستكمال الدراسة في هذا المجال بدرت الى أذهاننا الإشكالية التالية:

رغم الوسائل البشرية والمادية المسخرة لتحقيق السلامة المرورية، الا أننا نحصي من يوم لآخر آلاف الموتى والجرحى جراء حوادث المرور، فهل توجد بدائل قانونية أخرى تقضي على هذه الظاهرة ؟

أدرجت تحت هذه الإشكالية التساؤلات التالية:

- ما هي أهم صور جرائم السير؟

- ما موقع الآليات الحديثة في القضاء على الجرائم المرورية؟

- ما علاقة الفساد بحوادث المرور؟

- هل يترتب عن حوادث المرور مسؤولية جنائية؟

لدراسة هذا الموضوع اعتمدنا المنهج الوصفي التحليلي للظاهرة من خلال عرض المعطيات المتوفرة من جميع الجوانب، كأسباب حوادث المرور والوسائل والإجراءات المتبعة سابقا ومدى فعاليتها في القضاء على حوادث المرور والقراءة التحليلية لمختلف الإحصائيات والجدول، واستخلاص النتائج والحلول الممكنة لمختلف الإشكاليات وإعطاء الاقتراحات والتوصيات.

للإجابة على التساؤلات المطروحة، قسمنا دراستنا الى فصلين:

الفصل الأول أبرزنا فيه المفاهيم القانونية للمسؤولية الناتجة عن المخالفات المرورية في مبحثين، المبحث الأول تناول الأحكام العامة لجرائم القتل والجرح الخطأ، والمبحث الثاني تطرقنا فيه الى المسؤولية الجنائية التي يتحملها السائق المتسبب في جرائم السير، وكذا المكلف بتهيئة الطريق.

الفصل الثاني تناولنا من خلاله الاجراءات الوقائية والوسائل الردعية للحد من حوادث المرور، حيث فصلنا ذلك في مبحثين، المبحث الأول خصص لتوضيح الآليات القانونية والوسائل الردعية لمكافحة حوادث المرور بما فيها الوسائل المادية والبشرية، وكذا الهياكل المستحدثة في هذا المجال، اما المبحث الثاني عرضنا المخالفات والجرح المرورية والعقوبات التي قررها المشرع في هذا المجال، كما أننا لم نهمل الجانب الوقائي والتوعوي وما للمجتمع من دور مهم للحد من هذه الظاهرة.

**الفصل الأول: المفاهيم القانونية
للمسؤولية الناتجة عن المخالفات
المرورية**

تعتبر المركبة وسيلة لنقل الأشخاص والبضائع، فهي أداة اقتصادية فعالة تعمل على تسريع وتيرة الانتاج والتخزين والتسويق والتوزيع، وتساهم بشكل مباشر في تقليص نسبة البطالة من خلال تشغيل سواق لمختلف أصناف المركبات، وبالتالي تعد وسيلة من وسائل الرفاهية، الا أن اخلال السائق بقواعد السلامة المرورية، وغياب الضمير المهني لدى بعض العمال والموظفين ممن لهم دور في انجاز وتهيئة الطرق، وكذا الذين لهم مهام تتعلق بتسيير هذه الطرق والحفاظ على سلامة مستعمليها، أدى الى الغاء المهمة الايجابية لهذه المركبات فأصبحت وسيلة لحصد الأرواح واتلاف الممتلكات، بسبب حوادث السير التي تكون هذه المركبة طرف فيها، وهو ما سنتطرق له من خلال هذا الفصل الذي نحاول أن نبرز فيه أهم الأسباب والآثار التي تخلفها هذه الحوادث، ووسائل اثباتها، ومدى مسؤولية الأشخاص المتورطين فيها، وهذا بتخصيص مبحثين أساسيين، فالمبحث الأول تناولنا فيه الأحكام العامة لجرائم القتل الخطأ والجرح الخطأ باعتبارهما من أهم صور الجرائم المرورية، وذلك في ثلاثة مطالب تناولنا فيها الأركان العامة لجرائم السير، وأسبابها وآثارها، أما المبحث الثاني تطرقنا فيه الى المسؤولية التي يتحملها السائق والمكففين بتهيئة الطريق في حالة ضلوعهم في حادث سير، وذلك في مطلبين، المطلب الأول أبرزنا فيه الأساس القانوني للمسؤولية الجنائية للسائق والاشخاص المكففين بتهيئة الطريق، أما المطلب الثاني تضمن الشروط القانونية للسياسة ومدى مخالفة السائق لقواعد السلامة المرورية والمسؤولية الناتجة عن ذلك وفي المطلب الأخير لهذا الفصل نوهنا الى وسائل الاثبات القانونية التي تثبت مسؤولية المتورطين في حوادث المرور.

المبحث الأول: الأحكام العامة لجرائم القتل والجرح الخطأ

ان من أهم مميزات حوادث المرور ميزة العفوية والمفاجئة، حيث أن السائق يرتكبها عن غير قصد، قد يكون المتسبب الرئيسي في أغلب الأحيان نتيجة خطأ ارتكبه، وفي أحيان أخرى تشاركه بعض العوامل، وهو ما سنوضحه في هذا المبحث في ثلاثة مطالب أساسية المطلب الأول تضمن الأركان العامة لجرائم المرور، والمطلب الثاني أسباب حوادث المرور، أما المطلب الثالث تضمن الآثار التي تخلفها هذه الحوادث:

المطلب الأول: الأركان العامة لجرائم المرور (جرائم القتل والجرح الخطأ)

تعتبر جرائم القتل الخطأ والجرح الخطأ من أهم صور الجرائم المرورية، حيث أن أساسها الخطأ المرتكب من طرف السائق، وبالتالي لا بد أن نخرج عن مفهوم الخطأ وأسبابه وصوره وخصائصه، وهو ما سنتطرق له في هذا المطلب:

الفرع الأول: مفهوم الخطأ

الخطأ هو أحد صورتَي الركن المعنوي للجريمة، فالجرائم اما تقوم على توافر القصد الجنائي، واما غير عمدية تقوم بمجرد الخطأ، فالخطأ هو اخلال الجاني بواجبات الحيطة والحذر التي تتطلبها الحياة الاجتماعية، وعليه فمن يفضي سلوكه الى نتيجة اجرامية يكون مسؤولاً عنها إذا ثبت أن سلوكه يحمل معنى تجاوز واجبات الحيطة والحذر حتى ولو أنه لم يتوقع النتيجة الاجرامية متى كان في وسعه أن يتوقعها وتوصف ارادة الجاني بأنها آثمة مع انها لم تتجه لإحداث النتيجة الضارة، لمجرد أنها لم تلتزم جانب الحيطة كي لا تقع في المحذور¹.

أولاً - تعريف الخطأ في القانون المدني والقانون الجزائي:

01 - الخطأ في الاصطلاح القانوني: يقوم القانون الجنائي على اعتبار الخطأ من الأعذار التي وان خففت المسؤولية الجنائية على أثرها فإنها لا تتعدم، كما يشير القانون الجزائري الى أن السبب في المؤاخظة مرده الى الطيش في السلوك وليس لإرادة الفعل والنتيجة كما هو الحال في القصد الجنائي، وحتى وان لم يذكر التشريع الجزائري تعريفاً للخطأ الا أنه أشار الى أساس وقوع الخطأ في المادتين 288 و 289 من قانون العقوبات².

1- بوسقيعة أحسن، الوجيز في القانون الجنائي الخاص، الجزء الأول، دار هومة للطباعة والنشر والتوزيع، الجزائر 2008، ط3، ص68.

2- شنين سعيد، المسؤولية الجنائية المترتبة عن حوادث المرور، مذكرة لنيل شهادة الماجستير، جامعة الجزائر، كلية العلوم الاسلامية، قسم الشريعة، 2011/2012، ص63.

فالخطأ هو اخلال شخص بواجبات الحيطة والحذر التي يفرضها القانون سواء اتخذ صورة الاهمال وعدم الاحتراز أو عدم مراعاة الشرائع والأنظمة، وعدم حيلولته تبعا لذلك دون أن يفضي تصرفه الى احداث النتيجة الجرمية¹.

نستنتج أن جوهر الخطأ هو عدم الالتزام بالقوانين التي يفرضها المشرع التي تتمثل في الحذر والحرص على الحقوق والمصالح التي يحميها القانون، ولهذا الالتزام شقين، الشق الاول اجتناب التصرفات الخطيرة أو ممارستها وفق نمط معين، أما الشق الثاني التبصر بآثار هذه التصرفات لأنها تمس الحقوق والمصالح التي يحميها القانون، فالمشرع الجزائري وعلى غرار باقي المشرعين لم يعرف الخطأ الجنائي، ولكن القضاء استقر على وحدة الخطأ المدني والجنائي².

ثانيا- خصائص الخطأ:

للخطأ في نطاق المسائلة الجنائية أربع خصائص رئيسية وهي:

01-انعدام القصد الجنائي: الخطأ هو أن يأتي الجاني الفعل دون أن يقصد العصيان أو المخالفة ولكنه يخطئ اما في فعله واما في قصده، فأما الخطأ في الفعل فمثله كأن يرمي طائرا فيخطئه ويصيب شخصا.

وأما الخطأ في القصد كأن يرمي من يعتقد أنه جندي من جنود الأعداء لأنه في صفوفهم وعليه لباسهم، فاذا به جندي من جنود الوطن ومعصوم الدم³، وينتج عن انعدام القصد الجنائي نتائج أهمها:

- انتقاء الشروع في هذه الجرائم.

- انتقاء الاشتراك فيها.

1- تقيل بن ساير الشمري، الأسباب الموجبة للمسؤولية في حوادث المرور، مداخلة مقدمة ضمن الدورة الحادية والعشرون لمؤتمر مجمع الفقه الاسلامي الدولي، قطر، 2013، ص11.

2 - بونعامة فاطمة الزهراء، القتل الخطأ في التشريع الجزائري، مذكرة لنيل شهادة ماستر قانون جنائي، جامعة غرداية كلية الحقوق والعلوم السياسية، قسم الحقوق، 2013/2014، ص7.

3- شنين سعيد، مرجع سابق، ص66.

- انتفاء الظروف المشددة التي تتصل بالقصد الجنائي.

02- شخصية الخطأ: يجب أن يكون الخطأ مما يمكن اسناده الى الفاعل مباشرة، فلا تختلط صورته بصور المسؤولية عن أفعال الغير التي يعرفها القانون المدني، فلا مسؤولية جنائية دون اثبات خطأ الفاعل، وتقدير ذلك يعود للمحكمة التي عليها تقدير الدليل وقبوله أو رفضه.

03- جسامه الخطأ : انقسم الفقه حول جسامه الخطأ لترتيب المسؤولية الجنائية الى قسمين :

أ- فريق ذهب الى ضرورة ازدواج الخطأ أي أن يكون الخطأ جنائياً ومدنياً.

ب- فريق ذهب الى ضرورة وحدة الخطأ في النطاقين المدني والجنائي، والمشرع الجزائري استقر على وحدة الخطأ المدني والجنائي.

04- معيار الخطأ : انقسم الفقهاء الى قسمين¹:

أ- المعيار الشخصي: يركز هذا المعيار على الشخص المخطئ وظروفه

ب- المعيار الموضوعي: يركز على ما صدر من المخطئ، وهل بإمكانه تفادي هذا الخطأ.

فالمشرع الجزائري تماشى مع المعيار الموضوعي فوضع صور للخطأ، فكل من قام السلوك المخطئ بسبب واحد منها تحمل المسؤولية بغض النظر عن ظروفه وحالته، وقد قضى بأن جريمة القتل الخطأ تقتضي زيادة على الفعل المادي المتسبب في الوفاة، خطأ ينسب الى مرتكب هذا الفعل، ذلك لأن الخطأ يشكل العنصر الجوهري في الجريمة².

ثالثاً- صور الخطأ:

وردت في قانون العقوبات صور الخطأ الجزائي على سبيل الحصر والتخصيص في المادة

288، بحيث لا يعتبر الخطأ جزائياً مستوجباً للعقاب الا إذا احتوته احدى الصور التالية:

01- الرعونة : هي السلوك المشوب بسوء التقدير وانعدام المهارة المترتبتين عن عدم اتخاذ الحيطة اللازمة و صنفها الفقهاء الى ثلاثة حالات:

1- عبد الله سليمان، شرح قانون العقوبات الجزائري، القسم العام، ديوان المطبوعات الجامعية، بن عكنون، الجزائر، 2002، ص 203.

2- بوسقيعة احسن، مرجع سابق، ص 69 ص 70.

أ- سوء التقدير: يعني اقدام شخص على عمل دون إدراك خطورته، كالتغير المفاجئ لاتجاه المركبة فتصطدم بالمارة.

ب- نقص المهارة: كأن يقوم شخص بقيادة مركبة وهو غير ملم بقواعد القيادة.

ج- الجهل بالأمر التقنية: كأن يقوم مهندس بتصميم بناء يتسبب في سقوطه ووفاة شخص.

02- عدم الاحتياط : الاخلال بواجب الحيطة والحذر، ويعتبر من حالات التصرف الذي يدرك الفاعل خطورته، كالسائق الذي يسير في الجهة اليسرى يتوافر في حقه الخطأ الكافي لمسائلته.

03- عدم الانتباه : ويقصد به عدم التركيز واليقظة عند القيام بعمل معين، كالسائق الذي يستخدم الهاتف النقال ولا ينتبه للطريق، فيصدم شخصا أو شيء آخر.

04- الإهمال : وهو الصورة التي ينتج فيها الخطأ عن ترك أو امتناع، بحيث يغفل الفاعل عن التدابير الاحترازية، كأن يحفر بئرا عميقا ولا يغطيه أو يشير اليه مسبقا.

05- عدم مراعاة الانظمة : أي مخالفة ما تفرضه القوانين واللوائح والمراسيم والقرارات والتعليمات كمن يسير بسرعة مفرطة في أماكن مكتظة بالمارة.

رابعا- أنواع الخطأ:

01- الخطأ المادي والخطأ الفني: يقصد بالخطأ المادي الاخلال بالالتزام المفروض على الناس كافة باتخاذ العناية اللازمة عند القيام بسلوك معين، أو اتيان فعل ما لتجنب ما قد يؤدي هذا السلوك من نتيجة غير مشروعة¹.

أما الخطأ الفني يقتصر على الاخلال بسلوكيات بعض الطوائف المهنية والحرفية كالإخلال بالقواعد العلمية والأصول الفنية.

02- الخطأ الجسيم والخطأ اليسير: الخطأ الجسيم هو الخطأ الواضح الذي يستطيع أن شخص أن يتوقعه²، أما الخطأ اليسير هو خطأ أقل وضوحا حيث يتطلب توقعه تبصرا غير عادي

1- بونعامة فاطمة الزهراء، مرجع سابق، ص14.

2- بوسقيعة احسن، مرجع سابق، ص71.

والمشرع يعتبر كل من أخطأ مسؤولاً سواء كان خطئه جسيمياً أو يسيراً، ويبقى تقدير القاضي ضمن مقاييس تشديد أو تخفيف العقوبة تحقيقاً للعدالة.

03- الخطأ الجنائي والخطأ المدني: لم يفرق القانون بين الخطأ الجنائي والخطأ المدني إلا أن الخطأ الجسيم يتطلب مسؤولية جنائية، وقد تكون مسؤولية مزدوجة بين المسؤولية الجنائية والمسؤولية المدنية، إلا أن الخطأ اليسير قد يصلح أن يترتب عليه مسؤولية مدنية فقط، إلا أن القانون أوجب اثبات الخطأ كركن معنوي من أجل تحميل الجاني نتائج أفعاله.

الفرع الثاني: صور الجرائم المرورية

أولاً - القتل الخطأ: (المادة 288 من قانون العقوبات)

01- تعريف القتل الخطأ: القتل الخطأ هو قيام شخص بإزهاق روح غيره عن غير قصد ويعتبر من جرائم التقصير التي يقوم بها الجاني على أساس الخطأ دون أن يتوقع أن سلوكه يحدث نتيجة إجرامية ضارة تلحقه بالمسؤولية، وهذا ما دفع المشرع إلى اعتبار أن جريمة القتل الخطأ جنحة وليست جنائية حسب نص المادة 288 من قانون العقوبات.

02- أركان جريمة القتل الخطأ : إضافة إلى الركن الشرعي المنصوص عليه في المادة 288 من قانون العقوبات توجد ثلاثة أركان أخرى لهذه الجريمة وهي :

أ- الركن المادي: ويتمثل في فعل القتل والمساس بحياة الإنسان.

ب- الركن المعنوي: الخطأ الذي يخلو من نية المساس بحياة أو صحة الضحية.

ج- العلاقة السببية بين الخطأ والوفاة: وهو اسناد الفعل لحدوث النتيجة أي اسناد خطأ الجاني إلى حدوث الوفاة، والاسناد في النطاق الجنائي نوعين مادي ومعنوي¹، فالإسناد المادي يقتضي نسب الجريمة إلى فاعل معين، أما الإسناد المعنوي هو نسب الجريمة إلى شخص متمتع بالأهلية المطلوبة لتحمل المسؤولية الجنائية².

1- عبد الله سليمان، مرجع سابق، ص 10.

2- الغرفة الجزائرية، ملف رقم 49360، قرار في 10 ماي 1998، مجلة قضائية 92، العدد 02، ص 164.

ثانيا- الجرح الخطأ: (المادة 289 من قانون العقوبات)

01-تعريف الجرح الخطأ : هو المساس بالسلامة الجسدية والصحية لشخص ما نتيجة فعل الجاني التي أخذت احدى صور الخطأ حسب نص المادة 289 من ق ع الجزائري : " إذا نتج عن الرعونة أو عدم الاحتياط اصابة أو جرح أو مرض أدى الى العجز الكلي أو عن العمل لمدة تتجاوز 03 أشهر فيعاقب بالحبس من شهرين الى سنتين وغرامة مالية من 500 دج الى 15000 دج أو بإحدى هاتين العقوبتين."

02-أركان جريمة الجرح الخطأ: اضافة الى الركن الشرعي المذكور سابقا في المادة 289 من قانون العقوبات نجد ما يلي:

أ-الركن المادي: هو أن يحدث فعل الجاني أو الوسيلة المقترف بها الفعل جرحا مهما كانت طبيعته أو جسامته.

ب-الركن المعنوي: يعتبر الخطأ هو الركن المعنوي المميز لهذه الجريمة، فاذا لم يتوفر في حق الفاعل خطأ يسأل عن نتيجة فعله وتكون جريمة فعلية.

المطلب الثاني: الأسباب العامة لجرائم السير

يعتبر الانسان سواء كان سائقا أو ماشيا او راكبا هو العنصر الأهم في هذا المجال فكلما كان حذرا ويقظا بالقدر الكافي من الوعي والحيطه، كلما ساهم في التقليل من حوادث المرور، فسنعرف هذه الحوادث في هذا المطلب ونستعرض أهم الأسباب التي تؤدي الى حدوثها.

الفرع الأول: مفهوم حوادث المرور**أولا-مفهوم الطريق في التشريع الجزائري:**

يعرف قانون المرور الجزائري الطريق في مادته الثالثة بأنه: " كل مسلك عمومي مفتوح لحركة مرور المركبات"¹.

1- أنظر المادة 03 من الأمر رقم 09/03 المؤرخ في 22 يوليو 2009، المتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها وأمنها، الجريدة الرسمية العدد 46، المعدل والمتمم للقانون 01/04، الجريدة الرسمية عدد45، المؤرخة في 2009/07/29.

وعرف المسلك بأنه: " أحد تفرعات وسط الطريق له العرض الكافي لمرور رتل من المركبات"¹.

فالطرق هي تلك المسالك التي أوجدتها السلطات في البلد من أجل تسهيل حركة الناس سواء كانوا مشاة أو راكبين، وهي المعبدة التي لها نظم وقواعد تنظم حركة المرور فيها بين مستخدميها، وتحدد حقوق وواجبات كل منهم، وهي تشمل عادة على وسط طريق ورسيف و...."².

ثانيا- مفهوم حادث المرور لغتا:

01-الحادث لغتا : يقال حدث الشيء حدثا، أي تجدد وجوده، فهو حادث وحديث وكان معدوما قبل ذلك³، واحداث الشيء : ايجاده⁴.

وجاء في التعريفات للجرجاني أن: الحدوث يعني وجود الشيء بعد عدمه⁵، والحادثة هي النازلة أو العارضة، وجمعها حوادث⁶، ومنه حادث بمعنى عارض.

02-المرور لغتا: المرور مصدر: مر، يمر، مرا ومرورا بمعنى ذهب يقال: مر عليه وبه يمر مرا، أي اجتاز، والمرور: المضي والاجتياز بالشيء⁷، والممر: موضع المرور⁸.

03-حادث المرور لغتا : هو حدوث شيء على موضع المرور أي وقوع عارض على الممر.

1- الفقرة 2 من المادة 03 من الأمر 09/03.

2- شويمت عمار، أحكام حوادث المرور والآثار المترتبة عنها في الشريعة الإسلامية، مذكر لنيل شهادة الماجستير في العلوم الإسلامية، تخصص علوم وأصول، جامعة باتنة، كلية العلوم الاجتماعية والانسانية والعلوم الإسلامية، قسم العلوم الإسلامية، 2010/2011، ص6.

3- ابن منظور، لسان العرب، تركيب عبد الله الكبير وآخرون، دار الشعب، مصر، 1984، ص796.

4- الاصفهاني الراغب، أبو القاسم الحسين، المفردات في غريب القرآن، تحقيق صفوان عدنان داودي، دار العلم الشامية، سوريا، 1412هـ، ص110.

5- الجرجاني السيد الشريف، التعريفات، الدار التونسية للنشر، تونس، 1971، ص74.

6- الاصفهاني الراغب، أبو القاسم الحسين، المرجع السابق، ص110.

7- المرجع نفسه، ص111.

8- الجوهري، بن حماد اسماعيل، تاج اللغة وصحاح العربية، دار العلم للملايين، بيروت، لبنان، 1987، ص239.

ثالثا- مفهوم حادث المرور اصطلاحا:

يعتبر حادث المرور حدث اعتراضى يحدث بدون تخطيط مسبق من قبل مركبة واحدة أو أكثر مع مركبات أخرى أو مشاة أو حيوانات على طريق عام أو خاص، وقد ينتج عنها ازهاق الأرواح أو اصابات في الأجسام أو خسائر في الأموال نتيجة استعمال المركبة في الطريق¹. رغم تعدد التعريفات لحوادث المرور الا أننا نكتفي بما يلي: حادث السير هو: " كل واقعة ألحقت ضررا بالغير ناجمة عن استعمال المركبة أو انفجارها أو حريقها أو تناثر أو سقوط أجزاء أو أشياء منها "، وعليه فان حادث المرور هو نتيجة للأفعال التي يقوم بها الانسان الناشئة عن اهماله أو رعونته أو عدم احترازه أو عدم مراعاة القوانين واللوائح التي وضعت لتنظيم السير أو المرور عبر الطريق العام.

الفرع الثاني: أسباب حوادث المرور

ان حوادث المرور تنتج لعدة أسباب وظروف وهي كالاتي:

أولا- أسباب تتعلق بالمركبات:

عرف المشرع الجزائري المركبة كما يلي²: " السيارة كل مركبة موجهة لنقل الأشخاص أو البضائع تكون مزودة بجهاز ميكانيكي للدفع تسيير على الطريق"، كما نصت المادة 03 من نفس الأمر على أن المركبة هي: " كل وسيلة نقل بري مزودة بمحرك للدفع أو غير مزودة بذلك تسيير على الطريق بوسائلها الخاصة أو تدفع أو تجر".

تعد المركبة أهم جزء في الركن المادي للجريمة المرورية لأنها الأداة التي ترتكب بها الجريمة أو تكون سببا فيها.

ان التزايد الكبير والمتسارع في عدد المركبات شكل ضغطا كبيرا على الشوارع والطرق وساهم بصورة واضحة في تفاقم حوادث المرور وصعب من مهمة الخبراء في ايجاد حل لهذه

1- تقيل بن ساير الشمري، مرجع سابق، ص3.

2- المادة 02 من الأمر رقم 09/03.

الظاهرة التي باتت تنقل كاهل الدولة والفرد على حد سواء لما تخلفه من آثار في جميع المجالات.

ان الخبراء والتقنيين أجمعوا بأن السيارة تكون آلة للجريمة المرورية عندما تفقد التجهيزات الضرورية للسلامة المرورية، أو تصبح غير قابلة للاستعمال، وإهمال الفحص التقني الشامل والمنظم من قبل السائق، وتهاونه في الصيانة والمراقبة.

كما يشير الخبراء في هذا المجال الى وجود 130 نقطة خاصة بالخلل في المركبة الذي يمكن أن يتسبب في حوادث المرور¹، ومن أهم هذه الأعطال:

- الاختلالات الميكانيكية.

- انفجار العجلات.

- عطل المكابح وخلل في نظام الفرملة.

- الاضاءة غير القانونية.

- عطل في جهاز التوجيه.

- خلل على مستوى ماسح الزجاج.

اضافة الى هذه الاختلالات أشار الخبراء الى أسباب أخرى قد تكون من أخطاء الصنع وكثرة الاستعمال، واستخدام قطع الغيار المزيفة والمقلدة، كما تعود مسؤولية توفير مركبة آمنة على الجهات المسؤولة التي تضع الشروط والمواصفات التي يجب أن تتوفر في المركبات التي تتناسب مع ظروف وبيئة المنطقة²، لذا فان أغلب شركات تصنيع السيارات تسهر على اختراع سيارات تكون أكثر أماناً وراحة للسائق ومستعملي الطريق.

ثانياً-أسباب تتعلق بمستعملي الطريق:

01-السائق : حسب نص المادة 03 من الأمر 09/03 يعتبر السائق : " كل شخص يتولى قيادة مركبة بما فيها الدراجات والدراجات النارية أو يسوق حيوانات الجر والحمل والركوب والقطعان عبر الطريق أو يتحكم فعلا في ذلك".

1- شويمت عمار، مرجع سابق، ص44.

2- شنين سعيد، مرجع سابق، ص149.

ان السلوك الطائش لبعض السائقين من خلال اهمالهم وعدم احترازهم ومخالفاتهم للوائح وقوانين السلامة المرورية بات من أكبر الأسباب الواضحة المعالم لجرائم السير، فالسائق قد يكون قبل تعرضه للحادث منشغلا بالتدخين أو استعمال وسائل الاتصال أو تشغيل المذياع، وقد يكون نقص الكفاءة القيادية عاملا مهما في عدم التحكم في قيادة المركبة والسيطرة عليها، وبالتالي عدم التقيد بقوانين وقواعد السير مما ينجر عنه وقائع لا يحمد عقباه¹.

ان العامل النفسي والصحي للسائق له تأثير كبير على السلامة المرورية والمحافظة على حياة وأملاك مستعملي الطريق، فالإرهاق الجسدي أو القلق أو كبر السن أو تعاطي مادة مخدرة، أو عدم النوم لساعات كافية قد تؤدي لا محالة الى أخطاء تشرذ ذهن السائق وعدم تركيزه أثناء السير، قد تؤدي بحياته أو حياة الآخرين².

02-الركاب والمشاة: يعتبر العنصر البشري أهم سبب من أسباب حوادث المرور، سواء كان ماشيا أو راكبا أم سائقا نظرا لعدم التزامه بآداب وقواعد السير، اضافة الى بعض العوامل النفسية كالمباهاة وحب الظهور باستعمال السرعة المفرطة أو المغامرة، كالخروج من مسارات الطرق بشكل فوضوي وعشوائي، والتحول من أقصى اليمين الى أقصى اليسار بسرعة عالية، ومن الأخطاء الشائعة التي يرتكبها الركاب اشغال السائق ببعض التفاهات كالشجار في الحافلات وعدم ربط حزام الأمان، والأصوات المزعجة والتدخل في عملية القيادة التي قد تشتت تركيز السائق وتكون سببا في حوادث أليمة.

أما المشاة فهم الأشخاص الذين يسيرون على أقدامهم، ويعد في حكمهم العربات المعدة لنقل الأطفال والمرضى وذوو الاعاقة³، فهذه الفئة تفتقر الى الثقافة المرورية مما تتسبب في العديد من حوادث المرور، لعدم الاستجابة للحملات التوعوية وعدم التقيد بالأماكن المخصصة لعبورهم، وعدم اكتراث أولياء الأطفال بتوعية أبنائهم للتقيد بقواعد قانون المرور المعمول به⁴.

1- شويمت عمار، مرجع سابق، ص6.

2- شويمت عمار، المرجع نفسه، نفس الصفحة.

3- تقيل بن ساير الشمري، مرجع سابق، ص7.

4- تقيل بن ساير الشمري، المرجع نفسه، نفس الصفحة .

ثالثا-أسباب تتعلق بالطريق:

الطريق هو سبيل مفتوح للمرور، ويعتبر مسرح للجريمة المرورية، كما يلعب دورا هاما في زيادة أو تقليل حوادث المرور، ويقع عبء مسؤولية توفير الطريق الآمن على الدولة المتمثلة في الوزارات الوصية والمصالح التقنية والأمنية التي تسهر على شق الطرق بين المدن والقرى والدول وتوفير مستلزماتها من مختلف الخدمات والاشارات واعداد التقارير عن وضعية الطرق وصيانتها، وتحديد النقاط السوداء بها ووضع دراسات ومشاريع للقضاء عليها، فان افتقار الطريق لأسباب السلامة المرورية تقود السائق الى ارتكاب الخطأ أو تمنعه من اتخاذ القرار الصحيح عند الشعور بالخطر¹، ومن بين هذه الأخطاء ما يلي:

- أخطاء في التصميم الهندسي للطريق.
- الإهمال في تزويد الطرق وتجهيزها بالعلامات التحذيرية والارشادية.
- عدم وجود حاجز يمنع دخول الحيوانات الى الطريق.
- وجود بعض الحواجز عن الرؤية في الطريق، كالأشجار والمباني ولافتات الدعاية وغيرها.

- عدم الاهتمام بالصيانة الفعالة الدورية للطريق.
- عدم ازالة مخلفات الصيانة والترميم من الطريق.
- ضيق الطريق خاصة في المسالك الوعرة².

رابعا-أسباب تتعلق بالظروف الطبيعية والمناخية:

لا يمكن تجاهل أثر العوامل الطبيعية من تضاريس وتقلبات مناخية في وقوع حوادث المرور، ويمكن أن تكون حالة الجو السيئة سببا لوقوع العديد من الحوادث خاصة إذا لم يتبصر السائق ولم يراعي الظروف الجوية السائدة التي تجبره على اتخاذ قرارات خاطئة تعيق التحكم

1- تقيل بن ساير الشمري، المرجع السابق، ص9.

2- شويمت عمار، مرجع سابق، ص46.

في المركبة، وبالتالي وقوع حوادث وكوارث أليمة، ويمكن جمع هذه الظروف التي قد تؤثر على القيادة سواء على السائق أو على المركبة فيما يلي:

- الرطوبة والضباب الكثيف وانخفاض درجة الحرارة.
- العوامل الرملية والرياح وما تسببه من ضعف الرؤية واختلال بتوازن المركبة وقلة تحكم السائق فيها.

- أشعة الشمس والسراب وارتفاع درجة الحرارة وتأثيرها على نشاط الانسان وانتباهه¹.

المطلب الثالث: الآثار المترتبة عن حوادث المرور

لقد أصبح من الضروري انتهاج سياسة الوقاية خير من العلاج، لأن التقيد بقواعد السلامة المرورية قد يؤدي الى القضاء على حوادث المرور أو على الأقل التقليل من حدوثها بنسب كبيرة، وبالتالي القضاء على الآثار التي تخلفها في مختلف المجالات والتي نحلها في هذا المطلب:

الفرع الأول: الآثار الصحية والنفسية

أثبتت احصائيات المنظمة العالمية للصحة أنه من بين 100 مصاب من حوادث المرور 10 يموتون فوراً، و50 منهم يموتون أثناء نقلهم الى المستشفى، و30 يتوفون في المراكز الطبية².

وحسب احصائيات للمركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق، أنه ما يقارب 35% من العدد الاجمالي للسكان معاق بسبب حوادث المرور، أي حوالي 3500 معاق سنويا تنقسم الى أربعة أنواع من الاعاقات وهي:

- اعاقات ذهنية.
- اعاقات حركية.
- اعاقات حسية.

1-تقييل بن ساير الشمري، المرجع السابق، ص10.

2- بوعوجة محمد، المسؤولية الجزائية عن حوادث المرور، مذكرة لنيل شهادة الماستر تخصص قانون جنائي، جامعة سعيدة، كلية الحقوق والعلوم السياسية، قسم الحقوق، 2016/2015، ص32.

- اعاقات متعددة¹.

تكمن خطورة حوادث السير في ارتفاع عدد المتوفين والمصابين، أي فقدان العنصر البشري سواء بالوفاة أو بالعجز، وحاجة هؤلاء المعوقين لمن يقدم لهم الرعاية، وبالتالي يصبح تأثيرهم سلبي في المجتمع، وحسب احصائيات صادرة عن المنظمة العالمية للصحة أنه حوالي 1.25 مليون نسمة يموتون كل عام نتيجة حوادث المرور، ومن المتوقع أن ترتفع معدلات حوادث المرور ان لم تتخذ اجراءات تحد من ارتفاعها².

الفرع الثاني: الآثار الاقتصادية

تعد حوادث المرور من أمراض التقدم والرفاهية، فهي تزيد في المجتمعات التي ترتفع فيها ملكية السيارة الخاصة، ونعتقد أنه بالتحليل العلمي السليم لحوادث المرور، وبالتنظيم الكفء يمكن الحد من هذه الظاهرة³.

لقد أثبتت البحوث والدراسات أن الخسائر المالية الناتجة عن حوادث المرور لها بعد اقتصادي، مما ينجم عنها من اصابات ووفيات وأضرار بالتمتلكات العامة والخاصة، حيث يتجلى ذلك فيما يلي:

- خسائر تتكبدها أجهزة المرور من جراء رفع مخلفات حوادث المرور وازالتها.

- الأضرار الواقعة على بعض المنشآت العامة، قد تحرم الأفراد من الاستفادة من خدمات المنشأة نتيجة ما حدث لها من تلف، كأعمدة الانارة والاشجار، واللافتات الارشادية والأرصفة وخبوط الهاتف، ومراكز الاسعاف والمنشآت الأخرى الواقعة على الطريق، ويقع عبء اصلاحها على نفقة الدولة مما يحملها أعباء اضافية من الميزانيات المخصصة لأغراض أخرى⁴.

1- بوعوجة محمد، المرجع السابق، ص 32.

2- حمدي اسماعين، الجرائم المرورية في الجزائر، مذكرة لنيل شهادة الماستر، تخصص قانون عام، جامعة قلمة، كلية الحقوق والعلوم السياسية، قسم الحقوق والعلوم الادارية، 2016/2017، ص13.

3- عشاوي سعد الدين محمد، ادارة المرور، دار الحامد للنشر والتوزيع، عمان، الاردن، الطبعة الاولى، 2014، ص123.

4- حمدي اسماعين، مرجع سابق، ص17.

- مصاريف علاج وتأهيل المصابين في حوادث المرور، وتكاليف ساعات العمل المفقودة بسبب علاج المصابين، وكذا تكاليف توفير الكراسي المتحركة والأعضاء الاصطناعية.
- مصاريف اصلاح المركبات المتضررة، واتلاف البضائع المحملة بها.
- تعطيل الطاقات الانتاجية للفرد باعتباره عامل اقتصادي مهم.
- اعادة تشييد الطرقات والجسور والانفاق، وصيانة مختلف التسربات كالمياه والغاز.
- تكلفة تعطل حركة المركبات أطراف الحادث، وكذا نفقات الاجراءات القانونية والقضائية المترتبة عن وقوع الحادث.
- المبالغ المالية المتمثلة في أقساط التأمين المدفوعة للمصابين، والتعويضات المدفوعة لهم ولأسرهم.

تجدر الاشارة الى أن التعويض عن الأضرار الناجمة عن حوادث المرور لها بعد اقتصادي واجتماعي تنظمه قواعد القانون المدني وقانون الزامية التأمين على السيارات، ونظرا لأهمية هذا الجانب نعرض عليه ولو قليل من التفصيل كما يلي:

أولاً-الضرر كأساس للتعويض عن الاضرار الجسمانية الناجمة عن حوادث المرور:

يعد الضرر الركن الثاني من أركان المسؤولية المدنية سواء كانت تقصيرية او عقدية، فلا يكفي توفر الخطأ بل يجب ان يترتب عنه ضرر، وقد اشترط المشرع ضرورة توفره لقيام المسؤولية التقصيرية بموجب احكام المادة 124 من القانون المدني¹.

كما أن حق المضرور في رفع الدعوى ضد المؤمن تتقادم بمرور 15 سنة من تاريخ وقوع الفعل الضار طبقاً لأحكام المادة 133 من القانون المدني إذا كان من الغير، وتسقط بمرور 3 سنوات من تاريخ وقوع الحادث إذا كان المضرور له صفة السائق المتسبب في الحادث الذي

1- الأمر رقم 75-58، المؤرخ في 26 سبتمبر 1975م، المتضمن القانون المدني، الصادر في الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية، العدد 78، المؤرخ في 30 سبتمبر 1975م، معدّل ومتمّم.

بلغت نسبة عجزه 50%، وتحسب الآجال من تاريخ رفع الدعوى من قبل الغير ضد المؤمن له أو من يوم الحصول على التعويض¹.

وفقا لنص المادة 08 من الأمر 15/74 المؤرخ في 30-01-1974 المتعلق بالزامية التأمين على السيارات ونظام التعويض عن الأضرار، فإن التعويض يكون تلقائيا للضحايا دون البحث عن المتسبب في الحادث، بل أنه وفقا لهذا الأساس فإن خطأ الضحية ذاتها يفتح لها المجال للتعويض، حيث أصبح يتسم بالشمولية والعمومية، أي أن المشرع أورد جهة تعويض احتياطية تتمثل في صندوق ضمان السيارات²، كجهة اغاثة خاصة لضحايا حوادث المرور، تتكفل الدولة بدعم أغلب موارده، وذلك في حالة رفض شركات التأمين التعويض لهم³.

ثانيا-تعويض السائق المتسبب في الحادث:

إذا كان سائق السيارة هو المتضرر والمتسبب في آن واحد، ففي هذه الحالة ينقص تعويضه حسب نسبة مساهمة خطئه في وقوع الحادث، ولكي يستفيد من التعويض كاملا عليه إثبات عدم خطأه طبقا لأحكام المادة 13 من الامر 15/74 وإذا كان هو المسؤول عن وقوع الحادث لابد ان يساوي او يفوق عجزه الجزئي الدائم 50%، غير أنه في حالة وفاته لا يمس التخفيض ذوي حقوقه مهما كانت درجة مسؤوليته، أما إذا كانت مسؤوليته مقسمة بينه وبين الضحية غير السائق، فالتعويض الممنوح له يخفض حسب حصة مسؤوليته بشرط أن تكون نسبة عجزه أقل من 50%، في حين يتحصل الضحية غير السائق على كامل التعويض، وإذا كان السائق غير مسؤول عن الحادث فإنه يتحصل على كامل التعويض.

الضحية غير السائق لا يحتاج إلى حكم قضائي للحصول على التعويض، بل يكفي إثبات الضرر اللاحق به جراء الحادث، بينما الضحية السائق غير المتوفي الذي لم تبلغ نسبة عجزه

1- عيدي نبيلة، المخالفات المتعلقة بقانون المرور، مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماستر في القانون الجنائي، جامعة العربي تبسي، تبسة، كلية الحقوق والعلوم السياسية، قسم الحقوق، الجزائر، السنة الجامعية 2016/2017، ص42.

2- الأمر رقم 74-15 المؤرخ في 30-01-1974، المتعلق بالزامية التأمين على السيارات ونظام التعويض عن الإضرار، الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية، العدد 15، المؤرخ في 19 فيفري 1974.

3- عيدي نبيلة، المرجع السابق، ص69.

50% تعويضه يخضع لصدور حكم قضائي، وفي المقابل يتم استبعاد أخطاء السائق العمدية من الضمان بحكم القانون، كذا اذا كان السائق المتسبب في الحادث لم يبلغ السن المطلوب للسياسة أو أنه لا يحمل الوثائق السارية المفعول لقيادة المركبة طبقا لإحكام المادة 3 الفقرة الأولى والثالثة من المرسوم 34/80 المؤرخ في 16-02-1980 المتضمن شروط تطبيق المادة 7 من الأمر 15/74 المؤرخ في 30-01-1974 المتعلق بإلزامية التأمين على السيارات ونظام التعويض عن الإضرار.

ثالثا-تعويض السائق في حالة سكر وتحت تأثير المخدرات:

يحرم السائق الذي كان يقود سيارته وهو في حالة سكر أو تحت تأثير المخدرات من التعويض عن الاضرار الجسمانية اللاحقة به جراء حادث مرور طبقا لأحكام المادة 05/01 من المرسوم 34/80 باستثناء حالة العجز الدائم الذي تتجاوز نسبته 66% طبقا لأحكام الفقرة 3 من هذه المادة، بينما يستفاد ذوي حقوقه من التعويض كاملا في حالة وفاته طبقا لأحكام المادة 14 من الأمر 15-74.

رابعا-تعويض السارق وشريكه:

ففي حالة سرقة مركبة وتعرضت لحادث تضرر جراءه السائق أو أحد شركائه فانهم يحرمون من التعويض¹، باستثناء الأشخاص المنقولين وذوي حقوق السائق وشركائه وذلك تطبيقا لأحكام المادة 15 من الأمر 15/74، الا انه عند تجاوز عجزهم الدائم نسبة 66% فانهم يستفيدون من التعويض من قبل صندوق ضمان السيارات طبقا لأحكام المادة 07 من المرسوم 37/80 المؤرخ في 16-02-1980 المتضمن شروط تطبيق المادتين 32 و 34 من الأمر 15/74 المتعلقة بقواعد سير الصندوق الخاص بالتعويضات والأجهزة الضابطة لتدخله.

1- شويمت عمار، مرجع سابق، ص 64.

الفرع الثالث: الآثار الاجتماعية

لا يمكن انكار ما تخلفه حوادث المرور من الناحية الاجتماعية، فقد تخلف اليتيم والأرملة وتترك الأسر بدون عائل أو كفيل، فيتولد الفقر والانحراف، إضافة الى الاضطرابات النفسية التي يعانيتها المشوهون، والمعاقون ضحايا ارباب الطرقات ان صح المصطلح، فحوادث المرور لا تختار ضحاياها، فقد يخسر المجتمع أشخاصا يكونون ذوي كفاءات عالية، أو لهم صدى أو مردود اجتماعي كبير في لحظة من لحظات خطأ ارتكبه أحد مستعملي الطريق، وبالتالي يفقد المجتمع حلقة من حلقات العطاء والمساهمة في التقدم والازدهار.

ان حوادث المرور تخلف أضرار جسمانية خلافا عن الوفيات، قد تكون عاهات مؤقتة أو مستديمة، تجعل المصاب يبحث عن فردا آخر يلزمه في قضاء حاجياته، وتقل نسبة الاعتماد على نفسه في أداء مآربه.

ان الحقيقة التي لا يستطيع أحد انكارها، أن الآثار التي تخلفها حوادث المرور على المستوى الاقليمي والعالمي خطيرة ومؤثرة للغاية، وتحتاج الى تضافر الجهود لعلاج المشكلة من كافة جوانبها، حيث أشارت الدراسات الى أن 60% من حجم الاعاقة في دول العالم يرجع الى حوادث المرور¹.

1-حمدي اسماعين، مرجع سابق، ص21.

المبحث الثاني: المسؤولية الجنائية للسائق عن مخالفات المرور

تعتبر حوادث المرور صورة من صور الأفعال المادية التي يبحث فيها القضاء العادي، وذلك في الحالات التي يتسبب فيها السائق بخطئه في موت شخص أو عدة أشخاص، وعلى هذا الأساس فإنه يتحمل عواقب خطئه لأنه مسؤول عن كل ما يحدث بسيارته خلال تسييره اياها، وفي هذا المبحث سنعرف هذه المسؤولية وكذا الأساس القانوني لها، وكذا الأساس القانوني لمسؤولية المكلف بإنجاز وتهيئة الطريق

المطلب الأول: الأساس القانوني للمسؤولية الجنائية للسائق والقائم بتهيئة الطريق

ان هذه المسؤولية لما لها من جزاءات قانونية، ونظرا لعلاقتها بمخالفة قواعد أمن وسلامة مستعملي الطريق، فان القواعد التي تحكمها في التشريع الجزائري هي قواعد قانون العقوبات وقانون المرور.

الفرع الأول: مفهوم المسؤولية الجنائية

كانت المسؤولية الجنائية عبر العصور لا تمثل الا مزيجا من المفاهيم، وكان الحديث في الفكر القانوني القديم سوى عن مسؤولية واحدة وهي المسؤولية الجنائية، ثم نشأت في أحضانها المسؤولية المدنية.

ويعد مصطلح المسؤولية الجنائية مركبا لفظيا من كلمتين هما: المسؤولية والجنائية، فالمسؤولية لغتا: من سأل، يسأل، سؤالا، ومسألة ومساءلة، فسأل من طلب الاستفادة والاستفسار، ومسألة فهي الحاجة أو المطلب، والمسائلة: طلب الاجابة والبحث عن اليقين، والمسؤولية هي مسائلة الشخص عن أفعاله وتصرفاته¹.

والمسؤولية اصطلاحا هي تحمل التزام أو جزاء قانوني معين نتيجة فعل أو تصرف يرتب عليه القانون أثارا شرعية².

أما الجنائية لغتا لها معنى واحد مع لفظ الجريمة، من فعل جنى أي كسب، أو جرم يجرم.

1- شنين سعيد، مرجع سابق، ص 25.

2- شنين سعيد، المرجع نفسه، ص 26.

والجناية اصطلاحا لها مدلول عام ومدلول خاص، فالتعريف العام يجعل منها مرادفة لغيرها من المصطلحات، كالإثم والخطأ، أما التعريف الخاص فخص اسم الجريمة بما له علاقة بالمجال الجنائي أي المعاصي التي تقابلها عقوبات جنائية، من حدود وقصاص وتعازير¹، والحقيقة أنه لا فرق بين الجناية والجريمة من حيث المدلول، لأن كلاهما وصف لفعل محذور شرعا يقابل ارتكابه جزاء جنائيا يتمثل في العقوبة المقررة له.

والجناية في الاصطلاح القانوني حسب شرح القانون الجزائري، هي كل سلوك يمكن اسناده الى فاعله يضر أو يهدد بالخطر مصلحة محمية بجزاء جنائي.

فالجناية في التشريع الجنائي تطلق على القسم الأول وهو القسم الجسيم من أنواع الجرائم حسب نص المادة 27 من قانون العقوبات²، وعلى هذا الأساس تكون الجسامة هي معيار تقسيم الجرائم، ومعيار تحديد العقوبة في القانون الجنائي الجزائري، وإطلاق اسم المسؤولية الجنائية أو الجزائية ما هو الا وصف يبرز نوع المسؤولية القائمة عند ذلك، لأن المسؤولية أنواع: جنائية، مدنية، ادارية وغيرها، فالمسؤولية الجنائية هي تحمل الجاني النتائج القانونية المترتبة على فعله غير المشروع³.

فلا تقوم المسؤولية الجزائية أبدا بغير قاعدة من خطأ شخصي منسوب الى الجاني سواء كان عمديا أم غير عمدي، وينبغي في هذا الخطأ أن يكون على مستوى معين من الجسامة، الشيء الذي يكون علة للتجريم ومصدرا اجتماعيا للجزاء الجنائي، ويتميز أيضا بآثاره الهامة مقارنة بالجزاء المدني أو الاداري لاتصاله الوثيق بحرية الأفراد وكرامتهم ومستقبلهم.

كما أن المسؤولية المدنية تختلف عن المسؤولية الجنائية، من ناحية أنها وان كانت تقوم بحسب الأصل على أساس حدوث فعل خاطئ ضار يلزم فاعله بتعويض الضرر، الا أنه يمكن وفي أحوال كثيرة أن تقوم بناء على أخطاء غير شخصية، بمعنى كما في حالة المسؤولية عن

1- شننين سعيد، المرجع السابق، ص27.

2- المادة 27 من ق ع ج: " تقسم الجرائم تبعا لخطورتها الى جنايات وجنح ومخالفات وتطبق عليها العقوبات المقررة للجنايات أو الجنح أو المخالفات."

3- شننين سعيد، المرجع نفسه، ص29.

فعل الغير، وعن أنها غير مستندة الى الملزم بالتعويض حيازة الأشياء والحيوانات، بل أنها قد تقوم بمجرد وقوع الضرر حسب بعض النظريات الموسعة للمسؤولية مثل المخاطر، والمساواة أمام الأعباء العامة وغيرها.

أما المسؤولية الجنائية فلا تعرف شيئا من هذا القبيل، فهي لا تقوم على الخطأ ولا توجد لديها قرائن قانونية في اثبات الخطأ المفترض الذي يعتد به القانون المدني قاطعة كانت أم غير قاطعة، بل ان من يدعي صدور خطأ من الجاني مكلف قانونا و بكونه خطأ شخصيا تسبب في توافر أركان الجريمة المعاقب عليها عمدية كانت أم غير عمدية.

الفرع الثاني: الأساس القانوني للمسؤولية الجنائية للسائق

كما هو معلوم أن قانون المرور الجديد جاء بمقتضيات جديدة و متطورة و لكنها تبقى بمثابة نص جنائي خاص، لذلك يجب أن يبقى مضمونه ضمن اطار القواعد الجنائية العامة، وبالتالي اذا كانت المسؤولية الجنائية ركنا أساسيا في الأنظمة الجنائية الحديثة، فهي كذلك في حوادث المرور، وفي هذا الاطار بينت المواد 67 و 70 و 98 من قانون المرور على أن السائق يكون مسؤولا جنائيا عما يرتكبه من مخالفات لأحكام هذا القانون، ويتضح من خلال هذه النصوص أن السائق تقع على عاتقه مسؤولية جنائية عما يرتكبه من سلوكيات مخالفة لمقتضيات النصوص التشريعية المنصوص عليها في قانون المرور، وبالتالي فهي تدخل ضمن نطاق المسؤولية الجنائية، كالسائق المتسبب في حوادث مرور جسمانية أدت الى الوفاة أو عاهات مستديمة، وهذا تطبيقا لمبدأ شخصية المسؤولية الجنائية التي لمح اليها المشرع الجنائي في مواد من 47 الى 51 من قانون العقوبات¹.

وبناء على هذه المواد والمواد 67 و 70 و 98 من قانون المرور يتضح أن السائق تقع على عاتقه مسؤولية جنائية عما يرتكبه من أضرار أثناء السياقة.

1-الأمر رقم 66-156، المؤرخ في 08 يونيو 1966، المتضمن قانون العقوبات، الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية، العدد 49، الصادر في 11 يونيو 1966، معدّل ومنتّم.

تتميز جرائم السير بالعفوية والمفاجئة، مما يدل على أنها جرائم غير عمدية، فالمسؤولية الجنائية للسائق هي ذلك الأثر القانوني المترتب عن خرقه لأحكام قانون المرور، ومن أهم صور الجرائم المرورية التي تستوجب مسؤولية السائق الجنائية نجد القتل الخطأ (المادة 288 من قانون العقوبات)، الجرح الخطأ (المادة 289 من قانون العقوبات)¹.

الفرع الثالث: الأساس القانوني للمسؤولية الجنائية للقائم بتهيئة الطريق

فالمسؤولية الجنائية تثور إذا قام المهندس المعماري بأفعال تشكل جريمة عمدية أو من قبيل الخطأ، ومن المقرر أن الخطأ الجنائي له عدة صور تتمثل في الإهمال، والرعونة وعدم الاحتراز وعدم مراعاة القوانين والقرارات واللوائح والأنظمة، هنا يجد المهندس نفسه معرضاً للعقوبة الجنائية المقررة والمناسبة للجرم المرتكب، وتتولى النيابة العامة بحسب الأصل تحريك الدعوى العمومية ضد المهندس المعماري.

أما المسؤولية المدنية فتتمثل في تعويض المضرور عما حل به من أضرار مادية ومعنوية بسبب خطأ التصميم والانجاز، والدعوى المدنية التي يرفعها المضرور أو ذويه هي وسيلة الحصول على التعويض.

المطلب الثاني: مسؤولية السائق عن المخالفات المرورية

ان مختلف التشريعات قبل أن تسلط عقوبات على شخص ما لابد أن تضبط مقاييس وقواعد التي من شأنها أن تكون عناصر الجريمة، ففي جرائم السير التي يكون المتسبب فيها غالباً العنصر البشري بصفة عامة والسائق بصفة خاصة، فهذا الأخير قبل أن يمتطي مركبته لابد أن تتوفر فيه شروط يضبطها التشريع لقيادة هذه المركبة، حفاظاً على الأرواح والممتلكات، وبعد حصوله على رخصة لقيادة مركبته يصبح مسؤولاً عن كل خطأ يقوم به أثناء قيادته لهذه المركبة:

1- أنظر صور الجرائم المرورية، الفصل الأول: المفاهيم القانونية للمسؤولية الناتجة عن المخالفات المرورية، المبحث الأول: الأحكام العامة لجرائم القتل والجرح الخطأ، المطلب الأول: الأركان العامة لجرائم المرور (جرائم القتل والجرح الخطأ)، الفرع الثاني: صور الجرائم المرورية.

الفرع الأول: الشروط القانونية للسياسة

تفاديا للسياسة العشوائية واعطاء كل مستعمل للطريق حقه، أقر المشرع الجزائري كغيره من المشرعين قوانين تنظم حركة المرور عبر الطرق وأمنها وسلامتها، ومن بينها الامر رقم 09/03 المؤرخ في 2003/07/22، حيث حصر الشروط الضرورية للقيادة السليمة للمركبات والتي تتمحور فيما يلي:

- السن القانونية للترشح التي تحدد حسب الأصناف¹.
- القدرة البدنية على السياسة، حيث يطلب من المترشح القيام بفحص طبي قبل التسجيل بمدارس السياسة، وتقديم شهادة طبية من الطبيب المعين، التي تبين الحالة الصحية للشخص سواء تعلق الأمر بحدة البصر، أو الأمراض الصدرية أو مختلف الأمراض التي من شأنها أن تعيق على السياسة السليمة.
- ضرورة النجاح في الاختبارات النظرية والتطبيقية الخاصة بسياسة المركبات التي تنظمها مدارس تعليم السياسة، بالتنسيق مع مهندس المناجم بمديريات النقل.
- تتولى مدارس تعليم السياسة المعتمدة التكفل بتكوين سائقي المركبات.
- ضرورة الحصول على رخصة سياسة صالحة ومطابقة للأصناف التي امتحنها السائق وتمت بنجاح.

الفرع الثاني: السياسة الحرجة (مخالفة القواعد السليمة للسياسة)

يقصد بالسياسة الحرجة كل قيادة لمركبة لا يحترم سائقها قواعد وشروط السياسة السليمة التي قد تنجر عنها آثار سلبية، سواء تكون مضرة بالسائق أو بمحيطه، وقد تكون بتصرفات سلبية من طرف السائق ناتجة عن نقص خبرته و عدم امامه بقوانين المرور، أو عدم احترامه لها نتيجة لامبالاته أو استهتاره، ومن بين هذه السلوكات الأنانية والتهور والغضب، زيادة على الظروف الصحية للسائق التي لا تسمح بالسياسة، كضعف الرؤية وضعف السمع والتعب والإرهاق وشروود الذهن، وقلة النوم، كما توجد أسباب أخرى تشكل خلل وظيفي لدى السائق،

1-المادة 180 من الأمر 03-09، سابق الاشارة اليه.

ومن بينها تناول الكحول أو المخدرات، المهدئات والمنومات، اضافة الى استعمال الهاتف النقال أو الاشتغال بجهاز الراديو أو أشياء أخرى تقلل من تركيز السائق، وقد أكدت مراكز الدراسات المتخصصة أنه:¹

- في حالة تعرض مركبة تسير بسرعة 40 كلم/سا لحادث مرور فان ركبها يرتطمون بقوة تساوي السقوط من الطابق الثالث لعمارة.
- في حالة تعرض مركبة تسير بسرعة 80 كلم/سا لحادث مرور فان قوة ارتطام ركبها تساوي السقوط من الطابق الثاني عشر لعمارة.
- لعل هذه الالتفاتة تجعل السائق أكثر حذرا، ويكون على يقين بان أخطائه وعدم احترامه لقواعد السلامة المرورية سوف تكلفه الكثير، سواء في روحه، أو في روح غيره، أو أملاكه أو أملاك غيره، وعليه قبل التوجه الى قيادة أي مركبة يجب على السائق أن:
- يرتدي اللباس اللائق الذي لا يعيقه على قيادة مركبته.
- يتأكد أن مركبته ليس بها أي عيب من الناحية التقنية، كالمكابح والانارة، مساحات الزجاج والمرآة العاكسة، وعدم وجود عطل ميكانيكي بالمحرك.
- يكون قادرا على السياقة نفسيا وصحيا.
- التقيد بالحمولة النظامية، لأن أي حمولة اضافية قد تؤثر على توازن المركبة، وتجعل القدرة على التحكم في المركبة شبه مستحيلة.

الفرع الثالث: المسؤولية الجزائية عن خطأ السائق

يعتبر الحق في الحياة من أهم الحقوق التي يسعى الانسان جاهدا للحفاظ عليها لأطول مدة ممكنة، غير أن هذه الحقوق قد تضيع من الانسان ويفقدها في أية لحظة، نتيجة حادث مرور كان سببه الرئيسي شخص قاد مركبته بروح اللامبالاة واللامسؤولية، وعدم احترام القانون

1-حمدي اسماعين، مرجع سابق، ص29.

بصفة عامة وقانون المرور بصفة خاصة¹، حيث أكدت الاحصائيات الأخيرة للمديرية العامة للأمن الوطني أنه ما يقارب 92% من حوادث المرور يكون العنصر البشري هو المتسبب فيها. ان الجرائم المرورية تعد من الجرائم غير العمدية لانعدام القصد الجنائي، فحدوثها يكون بسبب خطأ اقترفه سائق المركبة، أو ما تسمى بالمسؤولية التقصيرية، الا أن المشرع حافظا منه على أمن وسلامة الأشخاص والممتلكات أقر عقوبات ضد مرتكبي هذه الأخطاء، الا أنها أقل شدة من العقوبات المقررة للجرائم العمدية.

تعد المركبة وسيلة من وسائل الرفاهية، فهي وسيلة نقل وعمل مريحة، وقد تكون في بعض الأحيان أداة لجريمة أو معول هدم وخراب، و بالتالي تقع مسؤولية هذا الجرم على السائق الذي يتولى قيادتها واستغلالها، لأنه مطالب بالسيطرة و التحكم في هذه الآلة، فالسائق الذي لا يراعي أحوال الطرق من تقاطعات ومنعطفات، وكثافة السير وعدم الانتباه لإشارات المرور ونحو ذلك، يكون قد خرق قاعدة قانونية و التي تقضي بعدم تجاوزها، حيث يلاقيها جزاء معين يتناسب مع الجرم الذي اقترفه الجاني، لأن السائق مسؤول عما يلحقه بالغير من أضرار، سواء في البدن أو المال اذا تحققت عناصرها، و لا يعفى من هذه المسؤولية الا في الحالات التالية²:

أ- إذا كان الحادث نتيجة لقوة قاهرة لا يستطيع دفعها وتعذر عليه الاحتراز منها، وهي كل أمر عارض خارج عن تدخل الانسان.

ب- إذا كان بسبب فعل المتضرر المؤثر تأثيرا قويا في احداث النتيجة.

ج- إذا كان الحادث بسبب خطأ الغير أو تعديه، فيتحمل ذلك الغير المسؤولية.

د- ما تسببه البهائم من حوادث السير في الطرقات، يضمن أربابها الأضرار التي تنجم عنها، ان كانوا مقصرين في ضبطها، والفصل في ذلك للقضاء.

1- بسكري رفيقة، عبلة ورغي، الفساد وعلاقته بحوادث المرور، مجلة الباحث للدراسات الأكاديمية، المجلد 6، العدد 3، جامعة باتنة 1، الجزائر، 2019، ص 62.

2- شويمت عمار ، مرجع سابق، ص 102.

هـ- إذا اشترك السائق والمتضرر في احداث الضرر، كان على كل واحد منهما تبعة ما تلف من الآخر من مال أو نفس.

للإشارة السائق مسؤول جنائيا، إذا توفرت أركان المسؤولية الجنائية، كما يمكن اعتباره جاني في جريمة شبه عمدية إذا قصر في اتخاذ أسباب السلامة المرورية وتعهد ذلك، لكنه ليس متعمدا ما ينتج عنها من حوادث، وهو ما ينطبق على السياقة في حالة سكر، أو السير بمركبة يعلم سائقها أن فراملها غير سليمة، أو يسير بها ليلا بدون ائارة، وكذا السائق الذي لا يتوقف عند اشتعال الاشارة الحمراء وهو يعلم أنها مشتعلة ويعلم أن مروره حينها ممنوع¹.

فيجب على كل سائق أن يضبط ويكيف سرعته حسب حالة الطريق والظروف الجوية، ومختلف التغيرات المختلفة أثناء القيادة، كدخول منطقة عمرانية أو منحدرات ومنعرجات، وخروج الحيوانات والآليات الثقيلة للطريق، ويجب عليه أيضا أن يخفض سرعة مركبته ويقودها بحذر وفقا للشروط المحددة في التنظيم الذي يحدد تدرج السرعة حسب الأخطار المترتبة بكل صنف من الطريق ونوع المركبة.

تنص المواد من 124 الى 133 من القانون المدني الجزائري، على المسؤولية عن الأعمال الشخصية، وهو نوع من أنواع المسؤولية التقصيرية، والتي تشمل الخطأ، الضرر، والعلاقة السببية، فهذه المواد المدنية لا بد أن يحيل اليها المشرع الجزائري في قانون العقوبات في مواد الجزائية عند الكلام عن المسؤولية التقصيرية، وذكر المتسبب في الأضرار البشرية والمادية بعينه²، باعتبار السائق تقع على عاتقه مسؤولية حارس الشيء أي المركبة التي يقودها، وتبقى المسؤولية قائمة على أساس الخطأ الواجب الاثبات، ويستطيع أن يعفى من المسؤولية اذا عجز المضرور عن اثبات خطأ المدين، واذا كانت قائمة على أساس الخطأ

1- شويمت عمار، المرجع السابق، ص39.

2- شراد يحي، الممهلات وعلاقتها بحوادث المرور في المنظورين القانوني والشرعي، مقال، مجلة الجامعة، دع، دت جامعة

البليدة 2، كلية الحقوق والعلوم السياسية، ص21 . 02 . 21 a <https://www.asjp.cerist.dz> 26/05/2021

المفترض الذي يقبل اثبات العكس، استطاع أن يتصل منها بإثبات عدم خطئه بإثبات السبب الأجنبي¹.

المطلب الثالث: اثبات المسؤولية الجنائية في حوادث المرور

ان الدافع الى سن القوانين والوقوف على تنفيذها هو العمل على تحقيق العدالة الاجتماعية وانصاف كل أطراف المجتمع، مما أقر المشرع بعض الاجراءات القانونية لإثبات براءة أو ادانة الجاني حسب نوع الجريمة، ومن بين هذه الاجراءات وسائل الاثبات الجنائي في حوادث المرور التي نوضحها في هذا المطلب.

الفرع الأول: التحريات الأولية عن الحادث

ان التقارب الزمني بين وقوع الجريمة وبين اكتشافها، اما بمشاهدة الفاعل عند ارتكابها أو عند نهايته منها مع بقاء الآثار الدالة عليها، أو عقب الارتكاب ببرهة يسيرة أو زمن قليل يعتبر تلبسا وهو ما ينطبق على الجرائم المرورية، وما تخلفه من آثار مادية في مسرح الجريمة، مما يدل أن هناك مقارنة بين لحظتي ارتكاب الجريمة واكتشافها، وقد يكون بالمشاهدة مثلا، كما حدده المشرع الجزائري في المادة 41 من قانون الاجراءات الجزائية وبذلك فقد أعطى القانون الجزائري صلاحيات استثنائية غيرت من وصف أعمال الضبطية القضائية من تحريات الى تحقيقات لكون أنها أصبحت تماثل أعمال التحقيق و اجراءاته، الا أنها تبقى عبارة عن تحريات حسب ما أكدته المادة 01/67 من قانون الاجراءات الجزائية²، فهذه التوسعة في الصلاحيات كانت لمجابهة حالة الاستعجال المفروضة و ضبط الجريمة قبل ضياع معالمها.

ففي حالة وقوع حادث مرور جسماني، يقوم ضابط الشرطة القضائية بالإخطار الفوري لوكيل الجمهورية، ثم الانتقال الى مكان الحادث لأجل المعاينة والتحري، وفور وصوله مسرح الجريمة يقوم بإعادة النظام وفتح الطريق العام بعد اجراء المعاينات الأولية، ويبادر الى اتخاذ

1- بومدين محمد، المسؤولية عن تعويض أضرار حوادث المرور بين القانون المدني وقانون الزامية التأمين على السيارات، مقال، جامعة أدرار، كلية الحقوق، 2013، ص47.

2- نص المادة 01/67 من ق ا ج: " لا يجوز لقاضي التحقيق أن يجري تحقيا الا بموجب طلب من وكيل الجمهورية لإجراء التحقيق حتى ولو كان ذلك بصدد جنائية أو جنحة متلبس بها."

كل التدابير الفورية، كتقديم الاسعافات الاولية للجرحى والمصابين و توجيههم الى المؤسسات الصحية، والعمل على المحافظة على الآثار وحالة الأماكن، ومنع الأشخاص من الاقتراب الى جسم الجريمة، وكذا منع الشهود من مبارحة مكان الحادث، بموجب المادة 50 من قانون الاجراءات الجزائية، ثم التوقيف تحت النظر للأشخاص المشتبه في تورطهم في الحادث، من أجل التمكين من سماع الأشخاص و جمع الأدلة و تحرير المحاضر.

لقد جاء المرسوم 35/80 المؤرخ في 16/02/1980 ليحدد الاجراءات المتعلقة بالتحقيق ومعاينة الأضرار الناتجة عن حوادث المرور، حيث نص في مادته الأولى على: " كل حادث مرور يتسبب في أضرار جسمية يجب أن يكون موضوع تحقيق يقوم به ضابط الشرطة أو أعوان الشرطة أو أعوان الأمن العمومي، أو كل شخص يؤهله القانون لذلك"، وأكدت المادة 04 من نفس المرسوم على وجوب قيام السلطة التي قامت بالتحقيق، أن ترسل أصل المحضر ونسخة مصادق عنها مع جميع الوثائق الثبوتية، خلال مهلة لا تتجاوز 10 أيام من تاريخ انتهاء التحقيق، الى وكيل الجمهورية لدى المحكمة التابعة للمكان الذي حصل فيه الحادث، مع وجوب ارسال نسخة من المحضر خلال المهلة نفسها الى شركة التأمين المعنية وفي حالة ارتكاب الحادث من قبل شخص مجهول أو غير مؤمن عليه يرسل المحضر إلى صندوق ضمان السيارات¹.

فمن خلال المادة الاولى من هذا المرسوم فان مصالح الضبطية القضائية تقوم بالتحريات الأولية اللازمة بمجرد وقوع حادث مرور جسماني، و تنتهي هذه التحريات بتحرير محضر يتضمن كافة المعلومات الضرورية من أسماء مالكي و سائقي السيارات المعنية بالحادث، وألقابهم وعناوينهم، ورقم رخصة السياقة وتاريخ تسليمها ومكان صدورها، وكذا مواصفات المركبات المعنية، والمعلومات الادارية المتعلقة بها، وغيرها من المعلومات، ثم يرسل المحضر

1- بوجدير سيف الدين، التعويض عن حوادث المرور في التشريع الجزائري، مذكرة لنيل شهادة الماستر، تخصص قانون أعمال، جامعة أم البواقي، كلية الحقوق والعلوم السياسية، قسم الحقوق، 2013/2014، ص53.

الأصلي ونسخة مصادق عليها مع جميع الوثائق الثبوتية قبل نهاية 10 أيام من تاريخ انتهاء التحقيق الى وكيل الجمهورية لدى المحكمة التابعة للمكان الذي وقع فيه الحادث.

بعد دراسة ملف القضية من طرف وكيل الجمهورية، يقوم بتكليف وقائع الجريمة وتحريك الدعوى العمومية، وبهذه الطريقة يتصل وكيل الجمهورية بالقضية ويصبح طرفا فيها، باعتباره ممثلا للحق العام ويمارس الصلاحيات المخولة له قانونا، لإثبات التهمة والتماس العقوبة ضد المتهم أثناء المحاكمة¹.

الفرع الثاني: المعاينة والمراقبة المرئية للحادث

أولا-المعاينة: لا يقوم أي حادث مرور الا بوقائع مادية ملموسة التي تثبتتها المصالح المختصة بواسطة المعاينة الميدانية بمختلف الوسائل القانونية²، التي تشكل في مجموعها الصورة الكاملة للفعل المجرم، وبعد محضر المعاينة من وسائل الاثبات الهامة التي يستند عليها القضاء أو شركة التأمين لإثبات المسؤولية عن الحادث، ويتضمن محضر المعاينة ما يلي:

01-البيانات المتعلقة بمكان الحادث وظروفه: يجب تحديد مكان الحادث بدقة، وحالة الطريق والظروف المناخية، بما فيها الرؤية، وكذا الظروف المحيطة بمكان وقوع الحادث والأسباب التي أدت اليه.

02-البيانات المتعلقة بالمركبة: تتضمن نوع وصنف المركبة ورقم تسجيلها، ورقم الطراز، نوع الحمولة، حالة المركبة ومدى صلاحية ملحقاتها.

03-البيانات الادارية: توضح صلاحية الوثائق المتعلقة بالمركبة، كبطاقة التسجيل، شهادة التأمين، رخصة السياقة، وكذا بعض الوثائق الأخرى المتعلقة بممارسة بعض النشاطات بهذه المركبات، والتي ينظمها القانون 01/13 المتضمن توجيه النقل البري.

للإشارة هذه المحاضر ترفق برسم بياني للحادث مدعم بتقرير تقني مصور من مسرح الجريمة.

1-بوجدير سيف الدين، المرجع السابق، ص56.

2- حمدي اسماعين، مرجع سابق، ص18.

تفاديا لأي شكل من أشكال التعسف حدد قانون المرور في مواده من 130 الى 138 الأشخاص المؤهلين قانونا بالمعاينة الميدانية لحوادث المرور.

ثانيا-المراقبة المرئية للحوادث: يعتبر تسجيل الحادث بواسطة الفيديو أو الصورة مكملا للمحاضر والمخطط البياني للحادث، وهو من أهم اجراءات المعاينة التقنية الحديثة، لأن الوصف الكتابي لا يمكن أن يوضح بعض الجرائم مثل الحرائق وحوادث المرور، وتكمن أهمية المراقبة المرئية للحادث في اعطاء الصورة الحقيقية للحادث وقت وقوعه، واعادة تكوين وتمثيل مسرح الجريمة، واستعادة التفاصيل الهامة التي قد يتم نسيانها، وبالتالي مساعدة المحققين لربط علاقة الأشياء الموجودة بمسرح الجريمة بوقائع الجريمة، من أجل الوصول الى الحقيقة، فعلى خبير التصوير مراعاة التتابع في النقاط الصور، وتكرار التصوير تفاديا لتلف احدى الصور¹.

كما يعد استخدام تقنية التصوير بالفيديو من أهم التقنيات التي تتميز بالوضوح، على أن تراعى فيها القواعد القانونية المنظمة لذلك، فهذا النوع من الوسائل التكنولوجية يعتبر من بين الآليات الفعالة في الحد من الجرائم بصفة عامة والجرائم المرورية بصفة خاصة، حيث شرعت المديرية العامة للأمن الوطني منتصف شهر جويلية 2003، في وضع كاميرات مراقبة عبر أهم شوارع العاصمة، و كانت البداية بوضع 16 كاميرا ليرتفع عددها الى 1500 كاميرا سنة 2015 كمرحلة أولى، و سيتم بلوغ أكثر من 5000 كاميرا مراقبة على مستوى العاصمة وفقا للبرنامج المسطر، هذه الكاميرات مزودة ببرامج تطبيقات ذكية، على غرار القارئ الآلي للوحات ترقيم السيارات (LAPI)، الذي يسمح بمراقبة السيارات التي تمر على محاور تقع تحت أعين مركز المراقبة، حيث يتم مراقبة السيارات المسروقة والمبحوث عنها، حسب قاعدة البيانات بطريقة أوتوماتيكية ورقمية دون تدخل العون، وهو ما يسمح بإضفاء مرونة في المراقبة واعطاء نتائج أكثر دقة².

1- عبدي نبيلة، المخالفات المتعلقة بحوادث المرور، مذكرة لنيل شهادة الماستر، تخصص قانون جنائي، جامعة تبسة، كلية الحقوق والعلوم السياسية، قسم الحقوق، 2016/2017، ص72.

2- حمدي اسماعين، مرجع سابق، ص97.

وقد شمل المشروع خمس ولايات أخرى وهي: قسنطينة، سطيف، عنابة غرداية والبلدية، حيث بدأت في تجسيد المشروع تدريجيا وفقا للمرسوم الرئاسي رقم 15/228 الصادر في 22 أوت 2015، المحدد لكيفية الاستغلال والتحكم في هذه الكاميرات، هذا النظام الذي يعمل هرميا من مركز المراقبة بالأمن الحضري وأمن الدوائر، الذي يربط مباشرة بمركز المراقبة بأمن الولاية، الذي يكون بدوره مربوطا بمركز القيادة والتنسيق بالمديرية العامة للأمن الوطني¹.

للإشارة هناك وحدات جوية تابعة للمديرية العامة للأمن الوطني، وأخرى تابعة للدرك الوطني، تعتبر بمثابة خلايا مراقبة جوية فعالة جدا تتكون من مجموعة حوامات مجهزة بأحدث وسائل المراقبة المرئية، حيث يتم التقاط المشهد مباشرة، سواء نهارا أو ليلا، ويتم إرساله الى قاعة العمليات الجوية، من خلال نظام الاستقبال الآني، ثم يحول الى مركز القيادة والتنسيق بالمديرية العامة للأمن الوطني عن طريق الألياف البصرية، لاتخاذ الاجراءات المناسبة في حينها وضبط مخالفتي قانون المرور والمتسببين في حوادث السير في الطريق العام².

الفرع الثالث: المخطط البياني للحدث

المخطط البياني هو عبارة عن رسم تخطيطي يقوم به العون المكلف بمعاينة مكان وقوع الحادث، حيث يوضح فيه مختلف المسافات والقياسات والموجودات بمسرح الجريمة، وفق معايير دقيقة لإسقاط الوقائع على مخطط بياني، لاكتشاف وتحليل أسباب الحادث وتحديد الجناة، وتظهر أهميته في حوادث المرور على اختلاف أنواعها، بقياس عرض الطريق ومسافة آثار الفرامل واتجاهها، وتحديد اتجاه سير المركبة ومختلف المعالم والآثار المجاورة لمكان الحادث.

ولكي يحقق المخطط البياني غرضه يجب على المعائن التنقل الى مكان الحادث على الفور من أجل عدم طمس أو تغيير آثار الحادث، وأن يلم بكل التفاصيل المتعلقة بالحادث، فيقوم برسم تخطيطي ابتدائي، ويعين معالم ثابتة لأخذ مختلف القياسات، كما يحدد مقياس رسم

1- حمدي اسماعين، المرجع السابق، ص98.

2- حمدي اسماعين، المرجع نفسه، ص99.

ثابت، ويضع مفتاح توضيحي للرسم البياني، وفي الأخير يدون كافة البيانات المتعلقة بالقضية وتاريخ ارتكاب الحادث، ويرفق هذا المخطط ضمن أوراق القضية ليطلع عليها القاضي وأطراف الدعوى¹.

الفرع الثالث: تحليل العينات

يعتبر علم البيولوجيا من أهم العلوم التقنية في الإثبات الجنائي، حيث يساهم في تأكيد مسؤولية السائق في ارتكابه لحوادث السير، و ذلك من خلال أخذ عينات من دم السائق من أجل تحليلها للتعرف على نسب المواد المكونة لها، خاصة ما تعلق بالمواد التي يمنع القانون تناولها أثناء القيادة، كالمواد المسكرة أو المواد المخدرة نظرا لخطورتها، حيث عالجها المشرع طبقا لقانون المرور وفق اجراءات خاصة، فالمادة 18 من هذا القانون منعت القيادة على السائق الذي يتعاطى مسكرا أو مواد أخرى تؤثر على قدرته على القيادة، ولا يمكن اثبات هذه الجريمة الا بالأدلة العلمية حسب نص المادة 19 من الأمر 09/03 التي بينت كيفية الكشف عن تناول هذه المواد، سواء بطريقة زفر الهواء أو عن طريق جهاز تحليل اللعاب².

كما حدد المشرع حالة السكر بأنها وجود نسبة الكحول في الدم بنسبة تعادل أو تزيد عن 0.20 غ في 1000 ملل، وباستقراء نصوص المواد 19 و 19 مكرر و 20 نجد أن الحالات التي يقوم فيها ضباط أو أعوان الشرطة بإجراء عمليات الفحص الطبي والاستشفائي والبيولوجي هي كالاتي:

- إذا أعطت عملية زفر الهواء نتيجة ايجابية عند الفحص.
- إذا أعطت عملية تحليل اللعاب عند الفحص عن استهلاك المخدرات والمواد المهلوسة نتيجة ايجابية.

- في حالة اعتراض السائق أو مرافق السائق المتدرب على اجراء هذه العمليات أو على نتائجها

- في حالة وقوع حادث مرور أدى الى القتل الخطأ.

1-عبدي نبيلة، مرجع سابق، ص74.

2-عبدي نبيلة، المرجع نفسه، ص 64.

نلاحظ أن هناك طريقتان لإجراء التحليل:

أ- الطريقة الأولى: هي الطريقة الكيميائية (طريقة القياس عن طريق الزفير)، وهي الطريقة المستعملة من طرف مخابر الشرطة ومن مميزاتهما:

- قريبة من لحظة وقوع الحادث وسريعة النتائج.

- تسهل عملية المراقبة الدائمة في إطار العمليات الوقائية.

ومن بين سلبيات هذه الطريقة ما يلي:

- تكشف عن الكمية ولا تحدد نوع الكحول بدقة، أي أنها غير دقيقة.

- تأثير الحرارة على القياس.

ب- الطريقة الثانية: وهي أخذ الدم من العروق، وأهم مميزاتهما:

- أكثر دقة وتكون صالحة في حالة جريح لا يمكنه التنفس.

ومن سلبياتها نجد ما يلي:

- طول الفترة الزمنية بين عملية القياس وملاحظة النتائج بعد اللجوء الى المستشفى¹.

كما نصت المادة 21 من القانون 01/14 على اجراءات حفظ الدليل، أي الاحتفاظ بعينة

من التحليل، وطبقا لنص المادة 22 من نفس القانون، فان نتائج التحاليل الطبية والاستشفائية

والبيولوجية تبلغ الى وكيل الجمهورية لدى الجهة القضائية المختصة، وتكون مرفقة بمحضر

يحرره الأعوان المؤهلون، وترسل نسخة أيضا الى الوالي المختص اقليميا.

وعلى سبيل الاستئناس والتأكيد على أن التحاليل العلمية تعد من أساليب الاثبات القانونية،

ما جاء في قرار المحكمة العليا الصادر في 12 نوفمبر 1981 في الطعن رقم 182843: " ان

السياقة في حالة سكر لا يمكن اثباتها الا بواسطة التحليل الدموي " .

1-عبدي نبيلة، المرجع السابق، ص67.

خلاصة الفصل الأول

لقد أصبحت حوادث المرور تمثل وبشكل كبير هاجسا وقلقا لكافة أفراد المجتمع، إضافة الى ما تكبده من مشاكل اجتماعية ونفسية وخسائر مادية ضخمة، ولهذا حاولنا تسليط الضوء على أهم المفاهيم القانونية للمسؤولية الناتجة عن المخالفات المرورية، ومن بينها الوقوف على مفهوم حوادث المرور، واسبابها وما تخلفه من آثار في جميع المجالات، فحادث السير هو نتيجة للأفعال التي يقوم بها الانسان الناشئة عن احدى صور الخطأ التي حددها قانون العقوبات الجزائري في المادة 288، وعليه فان جرائم السير هي جرائم غير عمدية، الا أن القانون حمل مسؤولية من تسبب فيها كونها سلوك غير مشروع يهدد حياة وممتلكات مستعملي الطريق.

ان أغلب الدراسات أكدت أن العنصر البشري أهم أسباب هذه الظاهرة، إضافة الى أسباب أخرى كطبيعة الطرق ونقص تهيئتها، والظروف المناخية السيئة، وكذا نقص الوعي لدى المشاة زيادة على الأعطاب المتكررة للمركبات ونقص المتابعة والصيانة.

تتميز الجرائم المرورية بأنها جرائم غير عمدية، فالمسؤولية الجنائية للسائق هي ذلك الأثر القانوني المترتب عن خرقه لأحكام قانون المرور، ومن أهم صور الجرائم المرورية التي تستوجب مسؤولية السائق الجنائية نجد القتل الخطأ (المادة 288 من قانون العقوبات) الجرح الخطأ (المادة 289 من قانون العقوبات)، ويعتبر قانون العقوبات وقانون المرور، إضافة الى الاتفاقيات الدولية هي أهم الدعائم القانونية للمسؤولية الجنائية المترتبة عن هذه الجرائم.

أكد المشرع الجزائري كغيره من المشرعين على ضرورة الحصول على رخصة سياقة للمركبات بمختلف الأصناف، وحدد الشروط الواجب توفرها في السائق حتى تكون هناك ضوابط وأخلاقيات مفروضة قانونا، من أجل التحكم في تسيير وتوجيه وحماية مستعملي الطريق، كما سخرت الدولة وسائل مادية وبشرية لمواجهة كل المخالفين لقواعد السير، والمتسببين في حوادث المرور، واثبات تورطهم في مختلف الجناح والمخالفات بالوسائل التقنية والعلمية وفق اجراءات قانونية وادارية يحددها التشريع.

الفصل الثاني:

الإجراءات الوقائية والوسائل الردعية

للحد من حوادث المرور

تنتهج التشريعات أثناء رسمها للسياسات الجنائية التي تهدف لمواجهة الجريمة إقرار عقوبات أصلية وتعززها بعقوبات تكميلية، من أجل ردع فعال للمجرمين والتقليل قدر الإمكان من انتشار الجريمة في المجتمع، فلا يمكن اعتبار العقوبات السالبة للحرية والعقوبات المالية التي تتناولها أحكام قانون العقوبات رادعا لوحدها، بل تضمن قانون العقوبات الجزائري على غرار التشريعات العقابية الأخرى العديد من الأحكام التي خصت العقوبات التكميلية العامة حيث جاء في فصله الثالث من الباب الأول الخاص بالعقوبات المطبقة على الأشخاص الطبيعيين والذي تضمنه الكتاب الأول المتعلق بالعقوبات وتدابير الأمن (المواد من 9 إلى 18) بالعديد من العقوبات التكميلية المتعددة والمتنوعة، فجزء منها ذو طبيعة مالية وجزء آخر ذو طبيعة تأديبية وجزء آخر ذو طبيعة مقيدة للحرية، حيث تهدف في مجملها للوصول إلى تحقيق المزيد من مميزات الردع والإصلاح والوقاية من تلك الجريمة المرتكبة في المستقبل¹.

هذه الصبغة الوقائية جعلت بعض شراح القانون يعتبرون العقوبات التكميلية مجرد تدابير وقائية وبيحثون في موضوعها على أنها تدابير وقائية لا غير، إلا أن هذا الموقف لا يتماشى مع الطبيعة المزدوجة التي تتمتع بها هذه العقوبات ولا مع التكييف القانوني لها، فبالإضافة لدورها الوقائي، تقوم أيضا بدور زجري وردعي نظرا لما تؤدي إليه من إيذاء بالمحكوم عليه بها².

إن المفهوم العلمي للوقاية من الجرائم المرورية يدخل ضمن المفهوم العلمي للوقاية من الجريمة، وعليه فإن الأساليب الوقائية من هذه الحوادث نجدها دائما مرتبطة بخصوصيات المجتمعات وعلى علاقة وطيدة بالقوانين والنظم السائدة فيها، وتهدف إلى تحقيق الحد من وقوع الحوادث المرورية لضمان سلامة الإنسان وممتلكاته وحفاظا على أمن البلاد ومقوماتها البشرية والاقتصادية، حيث استمد من هذا المفهوم الكثير من الأفكار والنماذج الوقائية نظرا للتشابه الكبير بين مثلث الجريمة، ومثلث حوادث المرور (التدابير الوقائية، المراقبة والكشف الإنذار

1- شعبان سمير، شرقي عمار، العقوبات التكميلية في ضوء قانون المرور الجزائري، مجلة المستقبل للدراسات القانونية والسياسية، العدد 4، ديسمبر 2018، معهد الحقوق والعلوم السياسية، المركز الجامعي آفلو، ص 3.

2- شعبان سمير، شرقي عمار، المرجع نفسه، نفس الصفحة.

والتدخل)، وتتمحور السلامة المرورية في ثلاث عناصر هي (المركبة- الطريق- العنصر البشري)¹، وسنحاول التفصيل في ذلك في ما يلي:

المبحث الأول: الآليات القانونية والردعية لمكافحة حوادث المرور

إن السلوك الخاطئ لمستعملي الطريق يعد من أهم أسباب مشكلة المرور في مختلف دول العالم الآخذة بأسباب النمو دائما، مما يتطلب جهدا مكثفا من الجهاز المكلف بضبط سلوك مستعملي الطريق، ولقد أصبح الجميع يعاني من هاته المشكلة، سواء سائقي السيارات الخاصة أو سيارات الأجرة أو النقل أو المشاة أو مستخدمي مرافق النقل العام، وقد يرى البعض أن جهاز المرور (أي إدارة المرور في المدينة) هو المسؤول عن هذه المشكلة، إلا أنه من المعروف أن هذا الجهاز يقوم بجهود كبيرة وتحت أشد الظروف لمواجهة في حدود مهمته الأساسية المتعارف عليها من قبل العلوم الحديثة لتخطيط وتصميم حركة المرور، وهي فرض قواعد الحركة ومراقبة تنفيذ قواعدها وقوانينها وتنظيم التراخيص المتعلقة بها².

لقد أقر قانون المرور الجزائري للسائق الذي ارتكب بمركبته أحد المخالفات المرورية عموما وتلك التي نتج عنها جرمي القتل الخطأ والجرح الخطأ خصوصا، عقوبات تكميلية غرارا على ما هو منصوص عليه من عقوبات أصلية تضمنتها أحكام المواد 288، 289 من قانون العقوبات، حيث تضمنت عقوبات خاصة أكثر دقة وتفصيل يمكن شرحها في هذا المبحث.

المطلب الأول: الآليات القانونية لمكافحة مخالفات المرور

نحاول تسليط الضوء على السياسة الجزائية للمشرع الجزائري في مجال العقوبات التكميلية التي وضعها قانون المرور في إطار معالجة المخالفات والجرائم المرورية، للبحث عن الثغرات التي يجب على المشرع الجزائري العمل على استدراكها من أجل تمكين قانون المرور من معالجة فعالة لقضايا هذا النوع من الجرائم المرورية³.

1- حمدي اسماعين، مرجع سابق، ص 81.

2- سهيلة بوخميس، النظام القانوني لرخصة السياقة في التشريع الجزائري، حوليات جامعة قالمة للعلوم الاجتماعية والانسانية، العدد 23، الجزء الثاني، ماي 2018.

3- شعبان سمير، شرقي عمار، مرجع سابق، ص 1.

الفرع الأول: قانون تنظيم حركة المرور عبر الطرق

إن أسمى قانون في البلد أعطى لكل مواطن حرية التنقل داخل الإقليم الوطني أو خارجه ولا يمكن تقييد هذه الحرية إلا بمبرر ثبوتي من السلطة القضائية، وذلك بموجب المادة 44 من دستور 1996¹، والمادة 55 من التعديل الدستوري لسنة 2016²، وكذا المادة 55 من التعديل الدستوري لسنة 2020³، هذا التنقل لا يمكن أن يكون إلا بوسيلة نقل لتقلل من جهد وعناء هذه المهمة، وعلى هذا الأساس وفي مجال السلامة المرورية قامت الجزائر بجهود معتبرة كإصدار نصوص قانونية تنظم قواعد حركة المرور، تهدف إلى تبيان الشروط المتعلقة بسير مختلف فئات مستعملي الطرقات على اختلاف أنواعها لضمان تنقل آمن للمواطنين، ومن بين هذه القوانين ما يلي:

- الأمر رقم 03-09 المؤرخ في 22 يوليو 2009 المعدل والمتمم بالقانون رقم 01-14 المؤرخ في 19 غشت 2001، المتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وأمنها وسلامتها.
- القانون رقم 01-13 المؤرخ في 07 غشت 2001، المتضمن توجيه النقل البري وتنظيمه.
- القانون رقم 01-14 المؤرخ في 19 غشت 2001، المتضمن تنظيم حركة المرور عبر الطرق وأمنها وسلامتها.
- القانون رقم 04-16 المؤرخ في 10 نوفمبر 2004، المعدل والمتمم للقانون 01-14، المتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وأمنها وسلامتها، والقانون رقم 05-17 المؤرخ في 16 فبراير 2017، المعدل والمتمم للقانون 01-14.

2- التعديل الدستوري لسنة 1996م الصادر بموجب المرسوم الرئاسي رقم 96-438، المؤرخ في 07 ديسمبر 1996، يتعلق بإصدار نص تعديل الدستور، الصادر في الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية، العدد 76، المؤرخ في 08 ديسمبر 1996م.

3- التعديل الدستوري لسنة 2016م الصادر بموجب القانون رقم 16-01 المؤرخ في 06 مارس 2016، المتعلق بإصدار نص تعديل الدستور، الجريدة الرسمية رقم 14 المؤرخة في 07 مارس 2016.

4- التعديل الدستوري لسنة 2020م الصادر بموجب المرسوم الرئاسي رقم 20-442 المؤرخ في 30 ديسمبر 2020، المتعلق بإصدار نص تعديل الدستور، الجريدة الرسمية رقم 82 المؤرخة في 30 ديسمبر 2020.

- القانون رقم 09-07 المؤرخ في 11 أكتوبر 2009، المتضمن الموافقة على الأمر رقم 09-03 المؤرخ في 22 يوليو 2009، الذي يعدل ويتم القانون رقم 01-14، المتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها وأمنها.
- المرسوم التنفيذي رقم 91-77 المؤرخ في 16 مارس 1991، المتضمن مهام المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق وتنظيمه وعمله.
- المرسوم التنفيذي رقم 03-502 المؤرخ في 27 ديسمبر 2003، المتضمن مهام المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق وتنظيمه وتسييره.
- المرسوم التنفيذي رقم 03-261 المؤرخ في 23 يوليو 2003، المتضمن تشكيلة المجلس الوطني للنقل البري واللجنة التقنية الوزارية المشتركة لنقل المواد الخطرة، واللجنة الولائية للعقوبات الإدارية وصلاحياتها وسيرها¹.
- المرسوم التنفيذي رقم 03-262 المؤرخ في 23 يوليو 2003، المتعلق بتنظيم المركز الوطني لرخص السياقة وسيره.
- المرسوم التنفيذي رقم 04-381 المؤرخ في 28 نوفمبر 2004، الذي يحدد قواعد حركة المرور عبر الطرق.
- المرسوم التنفيذي رقم 11-376 المؤرخ في 12 نوفمبر 2011، المعدل والمتمم للمرسوم التنفيذي رقم 04-381، المحدد لقواعد حركة المرور عبر الطرق.
- المرسوم التنفيذي رقم 12-110 المؤرخ في 06 مارس 2012، المتضمن شروط تنظيم مؤسسات تعليم سياقة السيارات ومراقبتها.

1- اللجنة الولائية للعقوبات الإدارية تتكون من ممثلين للقطاعات المعنية بأمن وسلامة الطرق.

الفرع الثاني: انشاء المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق بموجب القانون 87-09¹

يعتبر هذا المركز مؤسسة عمومية ذات طابع إداري، يتمتع بالشخصية المعنوية والاستقلال المالي تحت وصاية وزارة الداخلية والجماعات المحلية، أنشئ بموجب القانون 87-09 المتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها وأمنها، وبصدور القانون 14/01 المؤرخ في 19 أوت 2001 المتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها وأمنها، حولت وصايته إلى وزارة النقل طبقا لنص المادة 64 من هذا القانون، وبموجب المادة 06 من القانون 17-05 أعيدت وصايته إلى وزارة الداخلية والجماعات المحلية.

يتوفر المركز على مصالح مركزية وملحقات ولائية، يسيره مدير عام كما يحتوي على مجلس توجيه ولجنة تقنية استشارية مشكلة من جميع القطاعات المعنية بالسلامة المرورية. وفي إطار سياسة الوقاية والأمن عبر الطرق تحدد مهام المركز طبقا للمرسوم التنفيذي رقم 502-03 المؤرخ في 27-12-2003 حيث يطلع بالاتصال مع الأجهزة والمؤسسات والهيئات التي لها نفس الغاية، وتكمن مهامه فيما يلي:

- القيام بكل الأعمال واتخاذ كل التدابير الكفيلة بترقية الوقاية والأمن عبر الطرق، كما ينشط حملات تحسيسية للوقاية عبر الطرق وتنظيمها.
- تأطير وتنشيط أشغال اللجان الولائية المكلفة بتنفيذ برامج الوقاية والأمن عبر الطرق التي يقرها المركز.
- إعداد التقارير السنوية المتعلقة بالوقاية والأمن عبر الطرق مع القيام بدراسات وبحوث لها صلة بمهامه.
- تطوير الإعلام والتربية والتكوين في مجال الوقاية والأمن عبر الطرق.
- ترقية الحركات الجمعوية في مجال الوقاية والأمن عبر الطرق مع وضع البطاقة الوطنية لحوادث المرور عبر الطرق ونشر الإحصائيات المتعلقة بها².

1- القانون 87-09 المؤرخ في 10 فيفري 1987 المتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها وأمنها المعدل في 06 أفريل 1988، الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية، العدد 22، المؤرخ في 01 يونيو 1988.

2- رغم البطاقة الوطنية لحوادث المرور الا أننا نجد احصائيات متفاوتة بين مختلف القطاعات.

الفرع الثالث: الأجهزة المستحدثة بموجب القانون 05-17

أولاً-مجلس تشاوري ما بين القطاعات:

يوضع لدى الوزير الأول¹، يكلف بتحديد السياسة الإستراتيجية الوطنية للوقاية والأمن في الطريق والتنسيق المؤسساتي بين كافة الفاعلين المعنيين، المادة 05 من هذا القانون التي أدرجت ضمن القانون 01-14 في المادة 63 مكرر التي تحدد طبيعة المجلس ومهامه وتنظيمه عن طريق التنظيم.

ثانياً-إنشاء مندوبية وطنية للأمن في الطريق بموجب المادة 05 من القانون 05-11:

أدرجت ضمن القانون 01-14 في المادة 63 مكرر 1 حيث تنص " تنشأ مندوبية وطنية للأمن في الطريق تابعة للوزارة المكلفة بالداخلية وتكلف بتنفيذ السياسة الوطنية للوقاية والأمن في الطرق من الناحية العملية حيث تحدد طبيعة هذه المندوبية ومهامها وعملها وتنظيمها عن طريق التنظيم.

هذه المندوبية تركز كل أعمالها على الوقاية ومكافحة حوادث المرور وتطوير هياكل وسياسات التكوين الحالية، وهي المكلفة بتسيير البطاقة الوطنية لنظام رخصة السياقة بالتنسيق. إضافة إلى وضع المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرقات² تحت وصاية وزارة الداخلية بدلا من وزارة النقل، وبموجب المادة 06 من القانون 05-17 التي عدلت المادة 64 من القانون 01-14 من أجل المتابعة الفعالة ميدانيا بموجب الصلاحيات المخولة لوزارة الداخلية في حفظ الأمن والمحافظة على النظام العام وكذا إضفاء أكثر صرامة في تطبيق العقوبات.

المطلب الثاني: الوسائل الردعية للحد من ظاهرة حوادث المرور

حرصا من السلطات العليا للبلاد على محاربة ظاهرة حوادث المرور، لما لها من آثار سلبية على المجتمع، قامت بتوفير جملة من الوسائل للحد من هذه الظاهرة، فغارا على

1-ينتظر أن تتدرج كل التدابير والقرارات المتعلقة بهذا المجال في إطار سياسة حكومية يتم متابعتها وتقييمها على أعلى مستوى في هرم السلطة.

2-هذا المركز تم تغيير وصايته عدة مرات وفي عدة تعديلات قانونية.

الوسائل البشرية، توجد وسائل مادية ساعدت كثيرا في تسهيل هذه المهمة رغم عدم الوصول بعد الى النتائج المطلوبة، ويبقى العنصر البشري الحلقة الأهم في السلامة المرورية من خلال استعمال كل هذه الآليات الرقابية شريطة احترام عنصر التأهيل والكفاءة وحسن الخلق.

الفرع الأول: الوسائل البشرية

لقد باتت المشكلة المرورية تعرف تعقيدا أكبر، وأصبح مصطلح إرهاب الطرقات أقل ما نصف به الظاهرة، وكان قانون المرور الجديد واحدا من المحاولات العديدة لاستدراك الوضع، لذلك فإن العناصر الأمنية المسؤولة في الميدان تعتبر بمثابة الطرف المهم في هذا الوضع المأساوي حيث توكل إليهم مهمة السهر على تطبيق القانون والمراقبة، وبالتالي فان خبرتهم في الميدان يجب أخذها بعين الاعتبار.

أولا-جهاز الشرطة الجزائرية:

تأسس هذا الجهاز في 22 جويلية 1962، تحت قيادة السيد/ مجاد محمد الذي عين مديرا عاما له، حيث رفعت هذه المديرية التحدي رغم المصاعب التي واجهتها آنذاك، كالفراغ الأمني الذي عقب الاستقلال وضعف السلم الإداري التدريجي ونقص التعداد البشري المؤهل، وأمام هذه الوضعية كان لا بد على الدولة الجزائرية رفع التحدي وتحقيق الأمن للمواطنين وحماية ممتلكاتهم، فقامت بإعادة هيكلة المديرية العامة للأمن الوطني وقسمت الى مديريات مركزية، من بينها مديرية الأمن العمومي التي أسندت لها عدة مهام ومن بينها المحافظة على أمن وسلامة الطرق في المناطق الحضرية، ففي مجال حوادث المرور سجلت ذات المديرية تراجعا ملحوظا في سنة 2020 مقارنة بسنة 2019، حيث في سنة 2019 سجلت 13314 حادث خلف 15854 جريحا و569 قتيلا، كما تبين أن الأسباب الرئيسية لحوادث المرور يعود الى العنصر البشري بـ13089 حالة، بالإضافة الى حالة المركبة بـ130 حادث، والطريق والمحيط بـ95 حادث¹.

1 - <https://www.algeriepolice.dz.28/05/2021> a 20h: 12.

أما الجانب التوعوي الذي تقوم به مصالح الشرطة، ففي سنة 2020 قامت بـ1250706 نشاط توعوي وتحسيني عبر كامل التراب الوطني، وفي ما يخص متابعة المخالفات المرورية فقد تم تسجيل 13770 غرامة جزافية خلال سنة 2020، وكذا 115349 حالة توقيف المركبات الى غاية تصحيح وضعيتها، و93916 حالة متعلقة بجرح المرور، و32062 حالة وضع في الحظيرة، وكعينة لهذه الدراسة سجلنا تحليل لبعض الاحصائيات المحلية على مستوى ولاية غرداية في المناطق الحضرية¹ وهي كما يلي²:

توزيع عدد حوادث المرور بداية من سنة 2015 الى غاية 2019 داخل الاقليم الحضري

السنة	2015	2016	2017	2018	2019
عدد الحوادث	249	238	205	234	182
عدد الجرحى	309	270	237	279	243
عدد الوفيات	14	12	07	13	13

نلاحظ من خلال الأرقام المسجلة في هذا الجدول أن عدد حوادث المرور وعدد الجرحى انخفض سنة 2019 مقارنة مع بقية السنوات باستثناء سنة 2017 التي عرفت انخفاضا في عدد الجرحى وعدد الوفيات حيث عرفت هذه الأخيرة تقاربا نسبيا للسنوات الخمسة.

توزيع عدد حوادث المرور بداية من سنة 2015 الى غاية 2019 حسب الأسباب

السنة	2015	2016	2017	2018	2019
العامل البشري	247	237	205	233	179
الطرق	00	00	00	00	00
المركبات	02	01	00	01	03
أسباب أخرى	00	00	00	00	00
المجموع	249	238	205	234	282

1- قطاع الاختصاص المكاني لأمن ولاية غرداية.

2- حصيلة حوادث المرور، أمن ولاية غرداية.

نستقرأ من الجدول أعلاه أن العامل البشري أخذ أعلى النسب في احداث هذه المأساة، كما نلاحظ أيضا أن سنة 2019 عرفت انخفاضا محسوسا في عدد حوادث المرور في اقليم اختصاص أمن ولاية غرداية¹.

توزيع عدد حوادث المرور بداية من سنة 2015 الى غاية 2019 حسب الزمن اليومي

التوقيت السنة	من 06:00 الى 09:00	من 09:00 الى 12:00	من 12:00 الى 15:00	من 15:00 الى 18:00	من 18:00 الى 00:00	من 00:00 الى 06:00
2015	31	34	53	48	66	17
2016	16	48	47	42	79	06
2017	13	46	34	24	84	04
2018	21	36	41	43	85	08
2019	14	40	26	40	54	08

يشير هذا الجدول الى أن أدنى حد لعدد حوادث المرور في السنوات الخمسة داخل الاقليم الحضري عرفه التوقيت الزمني من الساعة 00:00 سا الى غاية 06:00 سا نظرا لنقص حركة المرور في هذه الفترة، وعرفت الفترة الزمنية 18:00 سا الى غاية 00:00 سا الذروة في عدد حوادث المرور، قد تفسر هذه النتيجة بعوامل بشرية قد تكون السياقة في حالة سكر أحد مبرراتها.

توزيع عدد حوادث المرور بداية من سنة 2015 الى غاية 2019 حسب أيام الأسبوع

اليوم السنة	الجمعة	السبت	الأحد	الاثنين	الثلاثاء	الأربعاء	الخميس
2015	28	34	35	47	36	34	35
2016	23	27	40	33	39	31	45
2017	21	33	34	25	36	33	23
2018	27	31	38	36	35	27	40
2019	19	35	23	22	23	28	32

حسب احصائيات هذا الجدول فان يوم الخميس يحتل الصدارة بمجموع 175 حادث، ويليه يوم الأحد بـ 170 حادث، وهما يومان لبداية الأسبوع ونهايته مما يكثر فيهما التنقل والزيارات

1- قد يكون الانخفاض بسبب نقص حركة المرور ليلا، بسبب الحجر الصحي المفروض بسبب وباء كوفيد19.

للموظفين والأقارب وكذا كثرة الحفلات والأفراح مما يؤدي الى زيادة حركة المرور في المدن وبالتالي زيادة حوادث المرور .

توزيع عدد حوادث المرور بداية من سنة 2015 الى غاية 2019 حسب تصنيف الطرقات

السنة	2015	2016	2017	2018	2019
طريق وطني	50	55	25	19	18
طريق ولائي	99	81	79	87	69
طريق بلدي	79	53	71	93	60
طريق ريفي	30	49	30	35	35

سجلت سنة 2019 انخفاضا في عدد حوادث المرور في أغلب أصناف الطرقات، والملاحظ أن الطريقان الولائي والبلدي يقع بهما أكبر عدد من حوادث المرور، وقد تكون بسبب قلة تهيئة الطريق والصيانة¹.

ثانيا-الدرك الوطني:

الدرك الوطني جزء لا يتجزأ من الجيش الوطني الشعبي، أنشأ بموجب الأمر رقم 62-19 المؤرخ في 23 أوت 1962، كقوة عسكرية منوط بها مهام الأمن العمومي تسهر على تنفيذ القوانين وردع المخالفات، والعمل على ضمان أمن وسلامة الوطن والمواطن، وفي مجال أمن الطرقات يرتكز عمل هذا الجهاز على محورين هامين، الوقاية المرورية ومكافحة اللأمن المروري، حيث يضمن خلال ممارسة مهامه في الميدان تغطية 85% من مجموع الشبكة الوطنية للطرقات، من خلال تأمين حرية التنقل والسهر على المراقبة الدائمة لحركة المرور، والعمل على تطوير وترقية العمل التوعوي لفائدة مستعملي الطريق وتحسيسهم بمخاطر الطريق، وكذا تقديم الاقتراحات التي من شأنها أن تضمن الاستعمال الآمن للطريق وسيولة حركة المرور، وتنسيق التدخلات مع مختلف الشركاء في حوادث المرور التي تقع على مستوى

1- عدم إعطاء أهمية موضوعية لهذا العنصر من طرف المسؤولين أدى الى حصد الكثير من الأرواح على المستوى المحلي.

الطرق، إضافة الى قمع ومعاينة المخالفات المتعلقة بقواعد تنظيم حركة المرور وسلامتها عبر الطرق¹.

سمحت هذه المجهودات بتسجيل تحسن في مؤشرات الأمن المروري بين سنتي 2019 و2020، حيث سجلت سنة 2020 انخفاضا في حوادث المرور التي بلغت 6195 حادث، مخلفا 2294 قتيل و9963 جريح، أما سنة 2019 سجلت بها 7108 حادث، مخلفا 2599 وفاة و11859 جريح، هذه النتائج بالرغم من أنها أليمة الا أنها تؤكد على حرص قيادة الدرك الوطني على تجسيد الهدف المسطر المتمثل في تخفيض عدد حوادث المرور والعمل على تحقيق نتائج أكثر ايجابية رغم الأزمة الصحية التي عرفتتها البلاد جراء جائحة كورونا التي أثرت سلبا على تنفيذ كل المخططات الموضوعية في ميدان الأمن العمومي، والمتعلقة أساسا بالجوانب التحسيسية.

إضافة الى ما سبق ندعم دراستنا بتحليل بعض النتائج المحلية على مستوى ولاية غرداية من سنة 2015 الى 2019 حسب الجداول التالية²:

توزيع عدد حوادث المرور بداية من سنة 2015 الى غاية 2019 خارج الاقليم الحضري

السنة	2015	2016	2017	2018	2019
عدد الحوادث	197	134	130	69	72
عدد الجرحى	166	247	302	167	146
عدد الوفيات	73	47	61	47	52

تعد سنة 2019 أقل عدد حوادث مرور وقد يكون تفسير ذلك بانخفاض حركة المرور خارج

الاقليم الحضري بسبب الظروف الصحية التي تعيشها البلاد جراء جائحة كورونا.

1 - <http://www.mdn.dz>. 24/05/2021 a 15h05.

2- حصيلة حوادث المرور، المجموعة الاقليمية للدرك الوطني بغرداية .

توزيع عدد حوادث المرور بداية من سنة 2015 الى غاية 2019 حسب الأسباب

السنة	2015	2016	2017	2018	2019
العامل البشري	149	112	112	52	60
الطرق	20	07	02	03	01
المركبات	11	15	16	09	44
أسباب أخرى	14	00	00	05	01
المجموع	194	134	130	69	106

يظهر في هذا الجدول أن العامل البشري أبرز أسباب حوادث المرور وتليه المركبات التي قد يتخلى أصحابها عن الصيانة الدوية قد تكون بإهمال أو بسبب ظروف مالية.

توزيع عدد حوادث المرور بداية من سنة 2015 الى غاية 2019 حسب الزمن اليومي¹

التوقيت السنة	من 06:00 الى 09:00	من 09:00 الى 12:00	من 12:00 الى 15:00	من 15:00 الى 18:00	من 18:00 الى 00:00	من 00:00 الى 06:00
2015	32	39	31	48	27	17
2016	21	23	23	22	27	18
2017	48	26	00	00	00	56
2018	25	14	00	02	02	28
2019	07	15	07	15	15	16

من الواضح أن التوقيت الزمني من 00:00 سا الى غاية 06:00 سا في هذا الجدول هو الفترة الأكثر عددا لحوادث المرور في المناطق غير الحضرية²، وهو ما يوحي بوجود بعض المسببات لذلك منها انخفاض مستوى الرؤية والارهاق، تشوش السائق للإنارة العاكسة من المركبات المقابلة، اضافة الى خروج حيوانات³ في الطريق زيادة على الرمال المتحركة من حين لآخر.

1- احصائيات حوادث المرور للجنة النقل بالمجلس الشعبي الولائي بغرداية.

2- قطاع الاختصاص المكاني للمجموعة الإقليمية للدرك الوطني بغرداية.

3- أغلب الحيوانات المتسببة في حوادث المرور بالمناطق الصحراوية هي الجمال، نظرا لسيرها على شكل قوافل وفي كل الأوقات.

توزيع عدد حوادث المرور بداية من سنة 2015 الى غاية 2019 حسب أيام الأسبوع

اليوم السنة	الجمعة	السبت	الأحد	الاثنين	الثلاثاء	الأربعاء	الخميس
2015	19	21	63	28	41	12	10
2016	17	14	15	35	15	20	18
2017	14	18	19	14	20	18	27
2018	16	10	07	11	13	05	07
2019	09	08	11	13	12	09	10

الملاحظ أن أيام وسط الاسبوع سجلت أكبر عدد من حوادث المرور بباقي الأيام خارج الأقاليم الحضرية، نظرا لكثرة التنقلات في هذه الأيام من مدينة لأخرى لأسباب مهنية أو تجارية أو خدماتية أو غيرها.

توزيع عدد حوادث المرور بداية من سنة 2015 الى غاية 2019 حسب تصنيف الطرقات

السنة	2015	2016	2017	2018	2019
طريق وطني	149	89	84	45	50
طريق ولائي	32	23	19	09	08
طريق بلدي	01	02	09	04	04
طريق ريفي	09	14	12	08	09

سجل الطريق الوطني أكثر حوادث مرور خارج الاقليم الحضري نظري للنشاط الذي يعرفه هذا الطريق الذي يعتبر طريقا حيويا يربط شمال البلاد بجنوبها والذي سجل نقاطا سوداء في بعض المناطق من الولاية.

نستنتج من هذا التحليل أن الاحصائيات المسجلة توحى بخطورة الوضع على المستوى المحلي كما هو على المستوى الوطني، الأمر الذي يستوجب الاسراع في استخدام كافة السبل للتصدي لهذه الظاهرة، لأن الأمر يتعلق بسلامة الانسان وقيمة روحه البشرية.

الفرع الثاني: الوسائل المادية

أولا-جهاز مراقبة السرعة (الرادار):

هو جهاز آلي قانوني تستعمله المصالح الأمنية في مختلف الطرقات والحوادث الأمنية لمراقبة وقياس سرعة المركبات على الطرق ، والهدف منه هو ضبط السائقين المخالفين للسرعة

التي تشير لها اشارات المرور، فهذا الجهاز عرف تطورا محسوسا، فبعد أن كان في البداية بسيطا يقيس السرعة فقط، أصبح جهازا متطورا يرصد السرعة ويصور السائق والمركبة ويظهر رقم تسجيلها، ويحدد وقت ارتكاب المخالفة ومكانها¹، ويعتبر الرادار أداة فعالة لردع السواق الذين يفرطون في السرعة ولا يلتزمون بالحدود القصوى المقررة، وبذلك يساعد استعمال هذا الجهاز على التقليل من هذه المخالفات الخطيرة التي تتسبب في وقوع حوادث مؤلمة.

بالرغم من الرادارات المتطورة التي تستعملها مختلف المصالح الأمنية خلال القيام بمهام المراقبة لرصد التجاوزات التي يرتكبها عشاق السرعة، إلا أن هؤلاء ابتكروا أساليب جديدة للإفلات بصفة جماعية من العقوبات المفروضة على هذه المخالفة، فمن باب التضامن فيما بينهم لجأ بعض مستعملي الطرقات في 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 للفت انتباه السائق القادم في الاتجاه المعاكس وتحذيره من وجود حاجز أمني في انتظاره ليخفض من حدة سرعته قبل الوصول إلى مكان وجود الرادار المتتقل الذي غالبا ما يكون على متن سيارة مركونة وسط الأشجار أو في أي مكان مختبئ².

كما تعتمد فئة أخرى من السائقين إلى استعمال الأجهزة المشوشة أو الكاشفة عن الرادارات وغيرها من الأجهزة المنبهة رغم معاقبة القانون على مثل هذه التصرفات اللامسؤولة. إن كل هذه الأجهزة والمعدات التي لها دور وقائي وردعي في الوقت نفسه، إذ بإمكانها ضبط المخالفين ممن يستهويهم استعمال السرعة المفرطة أو تجاوزات خطيرة، يقف ورائها أعوان مؤهلين.

¹ - عبيدي نبيلة، مرجع سابق، ص 69.

² - عبيدي نبيلة، المرجع نفسه، ص 98، ص 99.

ومن أحدث أنواع الرادارات المستخدمة حالياً رادار دوبلر الذي يستخدم بصورة رئيسية للقياسات الدقيقة للسرعة، ويعمل على مبدأ تأثير دوبلر، وهو تغيير على تردد الموجة تسببه الحركة، فيرسل رادار دوبلر موجة مستمرة بتردد ثابت، ويستخدم الهوائي نفسه في كل من الإرسال والاستقبال، وعندما تصطم الموجة المرسلة بهدف مقترب من الرادار، تنعكس الموجات عند تردد أعلى من التردد المرسل، وعندما يكون الهدف مبتعداً عن مجموعة الرادار، فإن الموجة المرتدة تصبح ذات تردد أقل، وكلما كان الهدف أسرع في أي من الاتجاهين كان الفرق أكبر بين تردد الموجة المرسلة وتردد الموجة المنعكسة، وبقياس الفرق في التردد يحدد رادار دوبلر سرعة الهدف المراقب¹.

ثانياً-الممهلات وإشارات المرور:

1-الممهلات:

قال الله تعالى: ﴿فَمَهَلِ الْكَافِرِينَ أَهْمَلُهُمْ رُؤِيدًا﴾²، أي أخرهم، ولا تسأل الله عن تعجيل اهلاكهم.

ويقال: مهلا يا فلان، أي رفقا وسكونا، وممهل السرعة، يعني مخفض لها، والمهل والمهلة كله السكينة والرفق.

أما الممهلات القانونية هي التي تأخذ في بناؤها شكل طبيعي "حدبة"، أو شكل هندسي "شبه منحرف"، والتي لا يمكن بناؤها الا من طرف أعوان مؤهلين مهنيا، ومعينين من قبل السلطات المعنية بالأمر، ويتم بناؤها بواسطة الخرسانة الزفتية أو الخرسانة الاسمنتية³، الهدف الأساسي من ورائها هو التقليل من السرعة تقاديا للحوادث المرورية وذلك ما نصت عليه المادة 38 من المرسوم التنفيذي 04-381 (يجب إقامة الممهلات على المسلك العمومي لأنها تهدف

1- لشهب الهادي، مذكرة نهاية التريص لضباط الشرطة، تخصص أمن عمومي، المدرسة التطبيقية للأمن الوطني، الصومعة، البليلة، الجزائر، 2010/2009، ص 16.

2- سورة الطارق، الآية 17.

3- يحي شراد، مرجع سابق، ص 04.

إلى تخفيض سرعة المركبات)¹، أما مقاييس الممهلات حسب ما جاء في المادة 03 من ملحق القرار المؤرخ في 2006/04/09، المنشور في الجريدة الرسمية، العدد 27، بتاريخ 26/04/2006، بأن يبدأ تحميل الممهل بـ 5م، ثم يستمر في الارتفاع مسافة مترين، ليكون عند ارتفاع وسط الحدبة 10م، ثم يستمر في الهبوط مسافة 2 متر لينتهي بـ 5م، فيكون بذلك مقياس عرض الممهل 4 م، وهذا هو الوضع القانوني للممهل.

كما أن وضعها يكون بصيغة منظمة ومدروسة حسب المادة 39 من المرسوم التنفيذي 04-381 (يجب إقامة الممهلات بترخيص من الوالي بناءً على اقتراح من رئيس المجلس الشعبي البلدي المعني و يجب أن تخضع للتنظيم المعمول به).

لكن للأسف الشديد فإنه لا أثر لهذه المقاييس في واقع الممهلات، وعليه يبدو أن السلطات الولائية والبلدية في جميع أنحاء الوطن، لم تقم بالسهر على تنظيم هذه الممهلات بجدية طبقاً للقانون، وأهملت نص المادة 02 من القانون 05-17 المعدلة للمادة 27 من القانون 01-14 (تشكل الممهلات وسائل مادية تخصص للحد من السرعة في بعض المسالك، يجب أن توضع بمعايير ومقاسات موحدة عبر التراب الوطني...)، وتركت الأمر مهملاً دون رقيب ولا حسيب، فبماذا نفسر هذه الوضعية إذن؟

فهذه الممهلات العشوائية التي توضع من طرف أشخاص غير مؤهلين، ولا معنيين ببنائها تشكل خطراً كبيراً على السلامة المرورية، إذ تهدد حياة المواطنين وممتلكاتهم للخطر، لأنها لا توجد أي إشارة للدلالة عليها، ما حولها إلى مصدر لحوادث مرور مميتة ومصدر لإتلاف وتكسير ملحقات السيارات.

1- المرسوم التنفيذي رقم 04-381، المؤرخ في 2004/11/28، المتعلق بتحديد قواعد حركة المرور عبر الطرق الجريدة الرسمية، العدد 76، المعدل والمتمم بالمرسوم التنفيذي رقم 11-376، المؤرخ في 12 نوفمبر 2011 الجريدة الرسمية، العدد 62.

ان الاهتمام بالمحافظة على جمال المحيط مطلب حضاري وشرعي، بل يدل على الرقي والازدهار، لكن الاهتمام بالمحافظة على الأنفس والأموال أكبر المطالب، فهي من الضروريات الخمس، وحفظ الضروريات مقدم شرعا على حفظ التحسينات¹.

2- إشارات المرور: هي علامات قانونية موحدة تضم عدة أشكال وألوان متعارف عليها لدى مستعملي الطريق، فهي ملزمة للاحتزام طبقا للمرسوم التنفيذي 04-381 خاصة ما نصت عليه المواد 72، 250، 251، 252، 255 من هذا المرسوم، وكذا المواد 66/01 و 93 من القانون 01-14.

إن الإشارات المرورية تعتبر دليل حيوي في مجال الاستعلام والتوجيه وكذا التحذير من أجل مساعدة السائق في أخذ القرار المناسب والمسؤول، كما تعتبر بمثابة مرافق مساعد للسائق من خلال المعلومات المستوحاة من هذه الإشارات.

فالهدف من نصب هذه الاشارات في مختلف المواقع من الطرق يكمن في تنظيم حركة السير وضبطها لتفادي الاختلالات التي قد تحدث من العشوائية وقلة النظام، التي في الأخير قد تؤدي الى حوادث مرور تحمل في طياتها عواقب أليمة تمس جميع فئات المجتمع، وتؤثر في جميع المجالات سببها حركة بسيطة كان من الممكن تفاديها.

ثالثا- كاميرات المراقبة:

أصبحت السلطات الأمنية في جميع أنحاء العالم تشدد على مراقبة السير بشكل منتظم لتفادي وقوع حوادث المرور، ومن التقنيات الحديثة في هذا المجال ما يسمى بـ "كاميرات الضبط المروري"²، التي انتشرت في المجتمعات الغربية منذ فترة، غير أن هذه التقنية تعتبر تجربة حديثة في العالم العربي، ومن المنتظر أن يقلل استخدام هذه الوسيلة من حضور العنصر البشري بشكل كبير في الميدان، غير أن فاعلية هذه التقنية ربما تعتمد على توافر عدد من العوامل منها:

1- يحي شراد، مرجع سابق، ص7.

2- كاميرات خاصة بمراقبة حركة المرور تنصب في الطرق الرئيسية وتراقب من مركز المراقبة وتنسق التدخل مع مختلف الوحدات الميدانية.

- 1- نشر الثقافة المرورية بين فئات المجتمع عامة، وبين الفئات المستهدفة (الأكثر مخالفة لأنظمة المرور) كصغار السن بشكل خاص.
- 2- توعية المجتمع حول هذه التقنية عبر وسائل الاعلام المختلفة.
- 3- تفعيل دور هذه الكاميرات عن طريق العقاب المباشر والسريع لمن يخالف الأنظمة المرورية.
- 4- تنفيذ العقوبة المزدوجة (التوقيف والغرامة) لمن يرتكب مخالفة قطع الإشارة.
- 5- عرض نماذج من الحوادث التي حدثت نتيجة قطع الإشارة، وذلك عن طريق الرسائل القصيرة المرئية.

تعتبر هذه التقنية وسيلة ضبط حديثة في مقابل الوسائل التقليدية، مثل الضبط بواسطة دوريات المرور ونحو ذلك، وقد أكدت التجربة العالمية بما لا يدع مجالاً للشك، بأن تقنية الكاميرات ذات فاعلية لعدة جوانب، منها ردع المخالفين وتقليل الحوادث وضحاياها. أما بالنسبة إلى الردع فقد أوضحت التجارب العالمية أن الكاميرات تنتشر الشعور بالرهبة عند قائدي المركبات، فتدفع بهم إلى الحرص على عدم تجاوز السرعة أو تجاوز الإشارة الضوئية. تشير التجربة العالمية إلى تفاوت في فاعلية هذه التقنية بحيث راوحت نسبة الانخفاض في ضحايا الحوادث من نحو 10% في بعض الأماكن إلى ما يزيد على 60% في أماكن أخرى، وعلى وجه العموم فهذه التقنية لها فاعلية مؤثرة في تحسين مستوى السلامة المرورية، ولكن يجب القول أنها ليست عصا سحرية سوف تغيّر في وجه الوضع المروري، لأن هناك شروط لنجاحها، ولكي تكون فاعلة يجب وضع معايير لتركيب الكاميرات واختيار مواقعها وتحليل معلوماتها وتقييم أدائها¹.

من جهة أخرى، فإن الرقابة الإلكترونية تقوم بمهام الرقابة في ظروف لا يمكن للرقابة التقليدية القيام بها، كالأزدحام وظروف الطريق وتصميمه الهندسي يحول دون قيام دورية المرور بضبط مخالفة السرعة بينما تقوم الكاميرات بذلك بسهولة، ومما لا شك فيه أن الرقابة

1- الياس ميشال الشويري، كاميرات الضبط المروري ما هو دورها في الحد من المخالفات، مجلة الجيش اللبناني، العدد

263، ماي 2007، <https://www.lebarmy.gov.lb/ar/content/263>

الإلكترونية تهتم بجانب الرصد بينما الرقابة البشرية تهتم بجانب التوعية والإرشاد لقائدي المركبات ومستخدمي الطرقات.

يجب أن نشير هنا إلى ضرورة أن يسبق مرحلة تطبيق استخدام كاميرات المراقبة مرحلة توعية للمجتمع، ببدء برنامج يتمثل في التنسيق مع إدارات المرور والتركيز على أن الهدف هو تقليل عدد الوفيات والإصابات الناتجة عن الحوادث المرورية، وليس تحصيل المخالفات مالياً فحسب¹.

رابعاً-المراقبة الجوية لحركة السير:

تتميز الحوامات بخواص تمنحها التدخل الميداني السريع، والكشف بسرعة على مختلف المناورات والمخالفات المرورية من خلال الرؤية الواسعة من المجال الجوي، حيث تكلف هذه الوحدات بالمهام التالية:

1-المراقبة الشاملة لشبكة الطرقات: نظراً لأهمية وسائل النقل في الحياة الاقتصادية، وباعتبار الطرق عصب الاقتصاد الوطني، فإنه يتطلب مراقبة دائمة وشاملة، حيث تستطيع الحوامات التكفل بالتغطية الدائمة لمختلف الطرق، وإخطار الجهات المختصة عن أي طارئ أو خطر يحتمل حدوثه سواء لتقديم الإسعافات الأولية أو اتخاذ الإجراءات المناسبة في وقت قياسي.

2-المساهمة في تحديد مسار السيارات المسروقة أو الهاربة من المراقبة: إن عناصر الأمن العاملين في الميدان إثر قيامهم بمهامهم يواجهون صعوبات، مما يتطلب دعم من الوحدات الجوية خاصة فيما يتعلق بتتبع ومطاردة السيارات المخالفة لقانون المرور أو الراضية للمراقبة، أو تلك المسروقة التي تتطلب تدخل استعجالي في تحديد مسار هذه السيارات إلى أن يتم توقيفها، بعد تنظيم حواجز وسدود موجهة من طرف القوات العاملة في الميدان بالتنسيق مع الوحدات الجوية².

1- الياس ميشال الشويري، المرجع السابق.

2-خروبي كمال، واقع وآفاق التشكيلات الجوية في الدرك الوطني، المدرسة العليا للدرك الوطني، دفعة 2005، ص29.

المبحث الثاني: المخالفات والجرح المرورية والعقوبات المقررة لها

ان نظم السير التي تحكم السير في الطرق المعاصرة، يترتب عن مخالفتها مسؤولية مدنية في مجال تعويض الأضرار التي تخلفها جراء حوادث المرور، ومسؤولية جزائية تخص العقوبات المقررة عن المخالف لقواعدها، سواء أتى هذا الفعل بضرر حقيقي، أو كان كل فعله هو عدم الالتزام بقواعد المرور.

المطلب الأول: المخالفات والجرح المرورية

تعد المخالفة المرورية من قبيل التعدي على قوانين المرور، وعدم الامتثال والتقييد بقواعد السير وآدابه التي حددها قانون المرور، وذلك ما يؤدي إلى الإخلال بشروط سلامة الطريق، وأمن المارين فيه، لأن مخالفات قواعد السير تتسبب في وقوع الكثير من حوادث المرور، التي تخلف الكثير من الأضرار في الأنفس والأبدان والأموال¹.

الفرع الأول: المخالفات المرورية

لقد حاولت الجزائر جاهدة من خلال الجهات المختصة بتنظيم حركة المرور، وبموجب الأمر رقم 03-09 الذي حددت بموجبه مجمل المخالفات المرورية والعقوبات الجزرية المناسبة لها، التي تطبق على المخالف، منها ما هو سالب للحرية ومنها ما هو مالي في شكل غرامة مالية تدفع لخزينة الدولة، ومنها ما هو في شكل تدابير إدارية توازي الجزاءات التي يوقعها القضاء قوة، كسحب رخصة السياقة أو توقيف المركبة ووضعها في المحشر².

يحدد قانون المرور في مواده 65 و 66 تصنيف المخالفات المرورية إلى أربعة درجات

وهي:

أولاً-مخالفات من الدرجة الأولى: تنظمها أحكام المادة 66/أ و 93 من القانون 01-14 المعدل والمتمم بالأمر 03-09، وكذا المرسوم التنفيذي رقم 04-381، ويتعلق بمخالفة قواعد الإنارة،

1- عمار شويمت ، مرجع سابق، ص92.

2- سهيلة بوخميس، النظام القانوني لرخصة السياقة في التشريع الجزائري، حوليات جامعة قلمة للعلوم الاجتماعية والانسانية، العدد 23، الجزء الثاني، ماي 2018، ص118.

والوثائق الخاصة بالمركبة، و رخصة السياقة، واستخدام آلة أو جهاز مركبة غير مطابق، ومخالفة الراجلين لقواعد سيرهم¹.

وتشمل مخالفة الاحكام التالية:

1-الإنارة والإشارة وكبح الدراجات.

2- تقديم وثائق المركبة (رخصة السياقة، شهادة مهنية لقيادة مركبة).

3- استخدام آلة أو جهاز مركبة غير مطابق.

4- مخالفة القواعد المتعلقة بسير الراجلين لاسيما في الممرات المحمية².

أما في القانون 05-17 المعدل والمتمم للقانون 01-14 حسب المادة 06 المعدلة لأحكام

المادتين 64 و 66 أضيفت المخالفات التالية:

1- مخالفة الأحكام المتعلقة بالإنارة والإشارة وكبح الدراجات المتحركة والدراجات النارية.

2- مخالفة الأحكام المتعلقة بالخلل في أجهزة الإنارة وإشارات السيارات.

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

ثانيا - مخالفات من الدرجة الثانية: تنظمها أحكام المادة 66/ب و 93 من القانون 01-14

المعدل والمتمم بالأمر 09-03، وكذا المرسوم التنفيذي رقم 04-381، وتتعلق بمخالفة الاحكام

التالية:

1-سرعة المركبات بدون محرك، بمقطورة أو بدون مقطورة أو نصف مقطورة.

2- استعمال أجهزة التنبيه الصوتي.

3- الالتزام بتشغيل ضوء أو أضواء المركبات المجرورة بواسطة الحيوانات.

4- المرور في أوساط الطرق أو المسالك أو الدروب أو الأرصفة أو حواف الطرق المخصصة

لمرور مركبات النقل الجماعي وغيرها من المركبات المرخص لها ولمرور الراجلين.

5- التخفيض غير العادي للسرعة بدون أسباب حتمية من شأنه تقليص سيولة حركة المرور.

1- عمار شويمت، مرجع سابق، ص 93.

2- هذا الاجراء غير مطبق رغم أهميته، حيث يعتبر اجراء وقائي قبل أن يكون اجراء ردعي.

- 6- لوحات التسجيل والتجهيزات وإشارات النقل الاستثنائي وكذا مؤشرات السرعة.
- 7- مخالفة الأحكام المتعلقة بوضع الإشارة الملائمة من قبل كل سائق صاحب رخصة سيطرة اختيارية.
- 8- مخالفة الأحكام المتعلقة بالسير على الخط المتواصل.
- أما في القانون 05-17 المعدل والمتمم للقانون 01-14 حسب المادة 06 المعدلة لأحكام المادتين 64 و 66 أضيفت المخالفات التالية:
- 1-الوقوف أو التوقف التعسفي المعيق لحركة المرور.
 - 2-مرور مركبة ذات محرك أو مقطورة في المسالك المفتوحة لحركة المرور دون أن تكون هذه المركبة مزودة بلوحة التسجيل.
 - 3-عدم التصريح بنقل ملكية المركبة أو عدم التصريح بتغيير إقامة مالك المركبة.
 - 4-تجاوز السرعة القانونية المرخص بها بنسبة لا تفوق 10%، والتي قامت التجهيزات المعتمدة بمعاينتها للمركبات ذات محرك بمقطورة، أو دون مقطورة، أو نصف مقطورة في بعض مقاطع الطرق، ولكل صنف من أصناف المركبات.
- ثالثا-مخالفات من الدرجة الثالثة:** تنظمها أحكام المادة 66/ج من القانون 01-14 المعدل والمتمم بالأمر 09-03، وكذا المرسوم التنفيذي رقم 04-381، وتتعلق بمخالفة الاحكام التالية:
- 1- الحد من سرعة المركبات ذات محرك بمقطورة أو بدونها أو نصف مقطورة في بعض مقاطع الطرق و لكل صنف من أصناف المركبات.
 - 2- منع المرور أو تقييده في بعض خطوط السير بالنسبة لبعض أصناف المركبات أو بالنسبة للمركبات التي تقوم ببعض أنواع النقل¹.
 - 3- حالات الإلزام أو المنع التي تتعلق بعبور السكك الحديدية.
 - 4- حزام الأمان.
 - 5- الارتداء الإجباري للخوذة بالنسبة لسائقي الدراجات النارية والدراجات المتحركة وراكبيها.

1- مثال على ذلك، منع الشاحنات ذات مقطورة من السير في الرواق الرابع في الطرق السيارة.

- 6- المرور أو التوقف أو الوقوف بدون ضرورة حتمية على الشريط الاستعجالي للطريق السيار أو الطريق السريع.
- 7- استعمال أجهزة الإنارة وإشارة المركبات المتحركة الذاتية.
- 8- الاستعمال اليدوي للهاتف النقال أو التصنت بكلتا الأذنين بوضع خوذة التصنت الإذاعي والسمعي أثناء السياقة.
- 9- تجاوز السرعة المنصوص عليها بالنسبة لصف 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 في المركبات.
- 14- الوقوف أو التوقف التعسفي المعيق لحركة المرور.
- 15- احترام قواعد السياقة السليمة.
- 16- الأضرار الملحقة بالمسالك العمومية و ملحقاتها.
- 17- مرور مركبة ذات محرك أو مقطورة في المسالك المفتوحة لحركة المرور دون أن تكون هذه المركبة مزودة بلوحة التسجيل.
- 18- تصاعد الأدخنة والغازات السامة و صدور الضجيج عند تجاوز المستويات المحددة¹.
- 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 لمركبة أو عدم التصريح بتغيير إقامة مالك المركبة.
- 22- عدم التصريح بالتغيرات التي أجريت على المركبة.

1- حماية للبيئة والصحة العامة، ومنع الضجيج حفاظا على السكينة العامة باعتبارها عنصر من عناصر النظام العام.

أما في القانون 05-17 المعدل والمتمم للقانون 14-01 حسب المادة 06 المعدلة لأحكام المادتين 64 و 66 أضيفت المخالفات التالية:

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

2- التزام حاملي رخص السياقة في الفترة الاختبارية للتكوين على نفقتهم.

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

4- إلزامية المراقبة الدورية للمركبات.

ملاحظة: لقد تم رفع المخالفات 8-9-18-24 من الدرجة الثالثة من القانون 14-01 المعدل والمتمم بالمرسوم 03-09 وادراجها ضمن المخالفات من الدرجة الرابعة في القانون 05-17 المعدل والمتمم للقانون 14-01.

رابعا-مخالفات من الدرجة الرابعة: تنظمها أحكام المادة 66/د من القانون 14-01 المعدل والمتمم بالأمر 03-09، وكذا المرسوم التنفيذي رقم 04-381، وتتعلق بمخالفة قواعد اتجاه المرور، تقاطع الطرق وأولوية المرور، إشارات التوقف التام، المناورات في الطرق السيارة والسريعة، زيادة سرعة المركبة التي تريد مركبة أخرى تجاوزها، السير دون إنارة ليلا أو أثناء الضباب¹،...

وتشمل مخالفة الاحكام التالية:

1- اتجاه المرور المفرض

2- تقاطع الطرقات وأولوية المرور.

3- التقاطع والتجاوز.

4- إشارات الأمر بالتوقف التام.

1- شويمت عمار، مرجع سابق، ص 94.

- 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 ليلا أو أثناء انتشار الضباب في مكان خال من الإنارة العمومية.
- 8- منع المرور على مسلك يقع مباشرة على يسار طريق يتضمن ثلاثة مسالك أو أكثر ذات اتجاه واحد للمرور بالنسبة لمركبات نقل الأشخاص أو البضائع التي يتجاوز طولها 07 أمتار، أو ذات حمولة تفوق 02 طن.
- 9- الوقوف أو التوقف على أجزاء من الطريق التي تعبر سطحها سكة حديدية أو سير مركبات غير مرخص لها بذلك على الخطوط الحديدية.
- 10- عبور بعض مقاطع الطرق الممنوعة للسير أو بعض الجسور ذات الحمولة المحددة.
- 11- وزن المركبات و طبيعة الأطر المطاطية للمركبات ذات المحرك.
- 12- مكابح المركبات ذات محرك ربط المقطورات و نصف المقطورات.
- 13- الحمولة القصوى لكل محور.
- 14- تركيب جهاز تسجيل السرعة بالمقيت¹ وخصوصياته وتشغيله وصيانته.
- 15- التغيير الهام للاتجاه دون تأكد السائق من أن المناورة لا تشكل خطرا على مستعملي الطريق الآخرين دون تنبيههم برغبته في تغيير الاتجاه.
- 16- اجتياز الخط المتواصل.
- 17- الأجهزة السمعية البصرية في مقدمة المركبة أثناء السياقة.
- 18- المكوث على الشريط الوسطي الذي يفصل أوساط الطرق في الطريق السيار والطريق السريع.
- 19- عدم مطابقة القواعد الخاصة بتنظيم السباقات على المسالك العمومية.
- 20- حجم المركبات وتركيب أجهزة إنارة وإشارة المركبات.

1- جهاز خاص بقياس السرعة يضلل أجهزة الرادار عن السرعة الحقيقية للمركبة.

21- قيادة المركبة دون إجراء الفحص الدوري.

22- تعليم سيطرة المركبات ذات محرك بمقابل أو بدون مقابل.

أما في القانون 17-05 المعدل والمتمم للقانون 01-14 حسب المادة 06 المعدلة لأحكام

المادتين 64 و 66 أضيفت المخالفات التالية:

1- 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 به 3500 كلغ، ومركبات نقل الأشخاص التي تشمل على أكثر من 09 مقاعد بما في ذلك مقعد السائق.

2- 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.

ملاحظة: تم تحويل المخالفات 23-24-25-26-27-28-29 من الدرجة الرابعة من القانون 01-04 المعدل والمتمم بالأمر 09-03، وإدراجها ضمن مخالفات الدرجة الثالثة في القانون 17-05 المعدل والمتمم للقانون 01-04.

الفرع الثاني: الجرح المرورية

تعتبر الجرح المرورية الأكثر خطورة من المخالفات، ومن بين النماذج الأكثر شيوعا حسب

الأمر 09-03 نذكر ما يلي¹:

1 - ارتكاب حادث مرور مميت نتيجة خطأ السائق بتهاون منه أو تغافل أو عدم الامتثال لقواعد حركة المرور حسب نص المواد 67/01 و 98/03.

2 - ارتكاب حادث مرور أدى إلى جروح تسبب فيه السائق بخطأ منه أو تهاون أو تغافل أو عدم الامتثال لقواعد حركة المرور، حسب المواد 67 و 98/01.

1- حمدي اسماعين، مرجع سابق، ص 50.

- 3 - ارتكاب السائق لحادث مرور جسماني أدى إلى الجرح الخطأ، بسبب السياقة في حالة سكر أو تحت تأثير مواد أو أعشاب تدخل ضمن أصناف المخدرات حسب المواد 70/01 و 98/02.
- 4- ارتكاب حادث مرور أدى الى جروح متبوع بجنحة الفرار، حسب نص المواد 73/02 و 98/02.
- 5- جنحة الفرار، حسب المواد 72 و 98/01.
- 6- سياقة مركبة تحت تأثير مواد أو أعشاب تدخل ضمن أصناف المخدرات، حسب نص المواد 74/01 و 98/01.
- 7- رفض الخضوع للفحوص الطبية والاستشفائية والبيولوجية من طرف السائق أو المرافق لسائق متدرب، حسب نص المواد 75 و 98/01.
- 8- عدم إخضاع المركبة للمراقبة التقنية الدورية، حسب نص المواد 83 و 98/01.
- 9- المخالفات والجنح المتعلقة بالنقل البري، حسب القانون 01-13، المتضمن توجيه النقل البري وتنظيمه.
- 10- عدم الامتثال لإنذار التوقف الصادر عن الأعوان المؤهلين أو رفض الخضوع للتحقيقات المتعلقة بالمركبة أو بالشخص.
- 11- استعمال لوحة ترقيم مزورة، أو كتابة لا تتطابق مع المركبة.
- 12- سياقة مركبة دون الحصول على الرخصة المقررة لسنف المركبة المعنية.
- 13- وضع ممهل على مسلك مفتوح لحركة المرور بدون ترخيص¹.
- 14- نقل الحاويات على متن مركبات غير مجهزة بنظام ترسيخ قطع الزاوية مصادق عليه من طرف المصالح المعنية.
- 15- تثبيت الحاويات بواسطة أسلاك أو أحزمة أو أية وسائل أخرى.

1- وضع الممهلات يكون بعد موافقة لجنة على مستوى البلدية تحت اشراف رئيس المجلس الشعبي البلدي.

16- عدم تسليم البطاقة الرمادية في غضون 03 أشهر لمصالح ولاية تسجيل المركبة بعد سحبها النهائي من السير.

17- ارتكاب سائق مركبة الوزن الثقيل أو النقل الجماعي أو نقل المواد الخطرة لحدث مرور أدى إلى جروح وهو في حالة سكر أو تحت تأثير مواد أو أعشاب تدخل ضمن أصناف المخدرات.

18- ارتكاب سائق مركبة الوزن الثقيل أو النقل الجماعي أو نقل المواد الخطرة لحدث مرور أدى إلى جروح نتيجة:

- الإفراط في السرعة، التجاوز الخطير، عدم احترام الأولوية، عدم الامتثال لإشارة الأمر بالتوقف التام، المناورات الخطرة، السير في الاتجاه الممنوع، سير أو توقيف مركبة بدون إنارة أو إشارة في وسط الطريق ليلا أو أثناء انتشار الضباب في مكان خال من الإنارة العمومية.

- الاستعمال اليدوي للهاتف المحمول أو استعمال خوذة التنصت الإذاعي أثناء السياقة.

- تشغيل الأجهزة السمعية البصرية أثناء السياقة¹.

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

20- ارتكاب سائق لحدث 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 الخطرة.

21- ارتكاب سائق مركبة الوزن الثقيل أو النقل الجماعي أو نقل المواد الخطرة لحدث مرور مميت نتيجة لـ :

- الإفراط في السرعة، التجاوز الخطير، عدم احترام الأولوية، عدم الامتثال لإشارة الأمر بالتوقف التام، المناورات الخطرة، السير في الاتجاه الممنوع.

1- الأجهزة التي تشوش تركيز السائق كالتلفزة أو وسائل تشغيل الفيديو.

- سير أو توقيف مركبة بدون إنارة أو إشارة في وسط الطريق ليلا أو أثناء انتشار الضباب في مكان خال من الإنارة العمومية.
- الاستعمال اليدوي للهاتف المحمول أو استعمال خوذة التصنت الإذاعي أثناء السياقة.
- تشغيل الأجهزة السمعية البصرية أثناء السياقة.
- 22- ارتكاب حادث مرور مميت متبوع بجنحة الفرار¹.
- 23- كل سائق أو مرافق لسائق متدرب يرفض الخضوع للفحوص الطبية والاستشفائية والبيولوجية المنصوص عليها في المادة 19.
- 24- رفض الامتثال لإنذار التوقف الصادر عن الأعوان المنصوص عليهم في المادتين 130 و 131 من هذا القانون، أو رفض الخضوع لكل التحقيقات المنصوص عليها في هذا القانون والمتعلقة بالمركبة أو بالشخص.
- 25- عدم إخضاع المركبة للمراقبة التقنية الدورية.
- 26- حيازة أو استعمال جهاز أو آلة مخصصة للكشف عن الأدوات المستعملة لمعاينة مخالفات قانون المرور أو عرقلة تشغيلها.
- 27- عدم رد البطاقة الرمادية بعد السحب النهائي للمركبة من السير في الآجال المحددة.
- أما بخصوص الإجراءات المتخذة فإنه يتم:
- سحب 10 نقاط في الجرح ما عدا في المواد 78-80-82 والمواد من 84 إلى 90 من الأمر 03-09.
- أما في القانون 05-17 المعدل والمتمم للقانون 14-01 حسب المواد من 07 الى 13 وردت تعديلات وأضيفت مواد أخرى كما يلي:
- أ-المادتان 69 و 71 من القانون 14-01 عدلت بإدراج عبارة (.... السير مع حمولة زائدة...)
- بموجب المادة 07 و 09 على التوالي من القانون 05-17.

1- جنحة الفرار ظرف مشدد للعقوبة.

ب-أدرجت المادة 69 مكرر بموجب المادة 8 في القانون 17-05 (يعاقب بالحبس من سنة إلى 03 سنوات وبغرامة مالية من 50000 دج إلى 200000 دج كل سائق مركبة لنقل البضائع التي يتجاوز وزنها الإجمالي المرخص به 3500 كلغ أو مركبة نقل الأشخاص التي تشمل على الأكثر من 9 مقاعد بما في ذلك السائق وذلك عقب عدم احترام التدابير القانونية المتعلقة بمدة القيادة ومدة الراحة التي تسببت في حادث مرور نجم عنه قتل غير عمدي)¹.

ج-أدرجت المادة 71 مكرر بموجب المادة 10 في القانون 17-05 (يعاقب بالحبس من ستة أشهر إلى سنتين وبغرامة من 20.000 دج إلى 50.000 دج كل سائق مركبة لنقل البضائع التي يتجاوز وزنها الإجمالي المرخص به 3500 كلغ أو مركبة نقل الأشخاص التي تشمل على الأكثر 09 مقاعد بما في ذلك مقعد السائق، وذلك عقب عدم احترام التدابير القانونية المتعلقة بمدة القيادة ومدة الراحة التي تسببت في حادث مرور نجم عنه جنحة الجروح الخطأ)².

د-المادة 79 أضيفت لها عبارة (...لا يسري مفعول منع طلب الحصول على رخصة القيادة إلا بعد تنفيذ العقوبة).

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

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

1-لاحظنا في العديد من المرات حوادث مؤلمة تسببت فيها حافلات نقل المسافرين والسبب يعود الى عدم توفر قسط كافي من الراحة للسائق وعدم وجود سائق استثنائي في المسافات طويلة.

2- الظروف الصحية للسائق قد تكون سببا من اسباب حوادث المرور.

المطلب الثاني: العقوبات المقررة للمخالفات والجنح المرورية

الفرع الأول: العقوبات الجنائية والادارية للمخالفات المرورية

حسب ما جاء به قانون المرور فان العقوبة المقررة للمخالفات المرورية، تتمثل في غرامة جزافية محددة القيمة حسب درجة المخالفة، وتسقط العقوبة عند تسديد السائق المخالف لهذه الغرامة بواسطة طابع جبائي بمبلغ الغرامة يوضع على المحضر في خلال مدة محددة من يوم تحريره، وتقسم هذه العقوبات كما يلي:

- يعاقب على ارتكاب مخالفات من الدرجة الأولى بغرامة جزافية قدرها 2000 دج حسب المادة 66/أ من القانون 17-05.

أما بخصوص الإجراءات المتخذة فانه يتم:

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

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

- يعاقب على ارتكاب مخالفات من الدرجة الثانية بغرامة جزافية قدرها 2500 دج حسب المادة 66/ب من القانون 17-05.

أما بخصوص الإجراءات المتخذة فانه يتم:

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

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

- يعاقب على ارتكاب مخالفات من الدرجة الثالثة بغرامة جزافية قدرها 3000 دج حسب المادة 66/ج من القانون 17-05.

أما بخصوص الإجراءات المتخذة فانه يتم:

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

- سحب 04 نقاط من الرصيد¹.

- يعاقب على ارتكاب مخالفات من الدرجة الرابعة بغرامة جزافية قدرها 5000 دج حسب المادة 66/ د من القانون 17-05.

أما بخصوص الإجراءات المتخذة فإنه يتم:

- من المخالفة 01 الى 17 يتم فيها الاحتفاظ برخصة السياقة دون القدرة على السياقة بعد أجل 48 ساعة مقابل تسليم وصل سحب.

- سحب 06 نقاط من الرصيد.

الفرع الثاني: العقوبات الجنائية والادارية للجنح المرورية

في هذا الفرع سوف نتطرق الى العقوبات الاصلية والعقوبات التكميلية المقررة لكل جنحة.

أولا-العقوبات الأصلية:

1-القتل الخطأ: حسب نص المادة 288 من قانون العقوبات فان العقوبة المقررة للقتل الخطأ

تتمثل في الحبس من 6 أشهر الى 3 سنوات، وغرامة مالية من 1000 دج الى 20000 دج.

- أما في حالة القيادة في حالة السكر أو تحت تأثير مواد أو أعشاب تدخل ضمن أصناف المخدرات، تشدد العقوبة بالحبس من سنتين الى 5 سنوات، وغرامة مالية من 100000 دج الى 300000 دج.

- وعندما ترتكب في نفس الظروف بواسطة مركبة تابعة لأصناف الوزن الثقيل أو النقل

الجماعي أو نقل المواد الخطرة، هنا يعاقب بالحبس من 5 سنوات الى 10 سنوات، وبغرامة مالية تتراوح بين 500000 دج و 1000000 دج.

1- هذا الاجراء غير معمول به الى حد اليوم.

- وفي حالة عدم التوقف بعد ارتكاب حادث أو التسبب فيه للإفلات من المسؤولية الجزائية والمدنية، تكون العقوبة بالحبس من سنتين الى 5 سنوات، وغرامة مالية من 100000 دج الى 200000 دج.

2- الجرح الخطأ¹: طبقا لنص المادة 289 من قانون العقوبات فان العقوبة المقررة لجنحة الجرح الخطأ هي الحبس من شهرين الى سنتين، وغرامة مالية تتراوح بين 500 دج و 15000 دج أو احدهما.

- أما في حالة القيادة في حالة السكر أو تحت تأثير مواد أو أعشاب تدخل ضمن أصناف المخدرات، تشدد العقوبة بالحبس من سنة الى 3 سنوات، وبغرامة مالية من 50000 دج الى 150000 دج.

- وعندما ترتكب في نفس الظروف بواسطة مركبة تابعة لأصناف الوزن الثقيل أو النقل الجماعي أو نقل المواد الخطرة، هنا يعاقب بالحبس من سنتين الى 5 سنوات، وغرامة مالية من 100000 دج الى 250000 دج.

- وفي حالة عدم التوقف بعد ارتكاب حادث أو التسبب فيه للإفلات من المسؤولية الجزائية والمدنية، تكون العقوبة بالحبس من سنة الى 3 سنوات، وغرامة مالية من 50000 دج الى 150000 دج.

3- الجنحة المتعلقة بعدم التوقف رغم ارتكاب حادث أو التسبب فيه: الهدف من هذا التصرف هو الافلات من المسؤولية الجزائية والمدنية، فالعقوبة هي الحبس من 6 أشهر الى سنتين، وغرامة مالية من 50000 دج الى 100000 دج.

4- الجنحة المتعلقة بالقيادة أو مرافقة السائق المتدرب في حالة سكر أو تحت تأثير مواد تدخل ضمن أصناف المخدرات: العقوبة تتمثل في الحبس من 6 أشهر الى سنتين، وغرامة من 50000 دج الى 100000 دج، وتطبق العقوبة ذاتها عند رفض الخضوع للفحوص المقررة.

1- يعتبر احدى صور الجرائم المرورية الناتجة عن احدى صور الخطأ القانونية.

5- جُنحة رفض الامتثال لإنذار التوقف الصادر من الأعوان والخضوع للتحقيقات: يعاقب على هذه الجُنحة بالحبس من 6 أشهر الى 18 شهر، وغرامة من 20000 دج الى 30000 دج.

6- جُنحة وضع مركبة ذات محرك أو مقطورة بلوحة تسجيل غير مطابقة مع المركبة أو مستعملها: يعاقب الحبس من شهرين الى سنتين، وغرامة من 50000 دج الى 150000 دج.

7- الجُنحة المتعلقة بالحصول على رخصة السياقة أو محاولة ذلك بتصريح كاذب أو نسخة ثانية: العقوبة هي الحبس من 3 أشهر الى 3 سنوات، وغرامة مالية من 20000 دج الى 100000 دج¹.

8- قيادة مركبة دون رخصة صالحة لصنف المركبة: فالعقوبة هي الحبس من 6 أشهر الى سنة، وغرامة مالية من 20000 دج الى 50000 دج، وتطبق نفس العقوبة في حالة القيادة دون رخصة، وأيضا في حالة الاستمرار في القيادة رغم التبليغ بالطرق القانونية بقرار التعليق، الالغاء، أو منع استصدارها، وعلى كل من يرفض ردها للعون.

9- جُنحة وضع مهمل على مسلك مفتوح دون ترخيص: يعاقب بالحبس من شهرين الى 6 أشهر، وغرامة مالية من 25000 دج الى 100000 دج، أو بإحداهما.

10- جُنحة عدم اخضاع المركبة الى المراقبة التقنية الاجبارية: العقوبة هي الحبس من شهرين الى 6 أشهر، وغرامة من 20000 دج الى 50000 دج

11- جُنحة استعمال جهاز أو آلة للكشف أو عرقلة تشغيل أدوات معاينة المخالفات: العقوبة هي الحبس من شهرين الى 6 أشهر، وغرامة مالية من 20000 دج الى 50000 دج، أو بإحداهما.

12- الجُنح المتعلقة بمخالفة أحكام المادتين 16 و16 مكرر: فالعقوبة هي غرامة مالية من 50000 دج الى 150000 دج، وتطبق نفس العقوبة فيما يخص جنح تنظيم سباقات على المسالك العمومية دون ترخيص، وعلى كل من لم يرد البطاقة الرمادية بعد السحب النهائي للمركبة.

13- تجاوز السرعة المرخص بها: يعاقب بغرامة مالية من 10000 دج الى 50000 دج.

1- أنظر المادة 223 من قانون العقوبات الجزائري.

14- القيام بأشغال على رحاب الطريق دون ترخيص: يعاقب بغرامة مالية تتراوح بين 20000 دج و 30000 دج، وتطبق ذات العقوبة على من لم يمتثل لأحكام الرخصة.

ثانيا- العقوبات التكميلية¹: طبقا لنص المادة 4 من قانون العقوبات فان العقوبات التكميلية هي عقوبات لا يجوز الحكم بها مستقلة عن العقوبة الأصلية، فيما عدا الحالات التي ينص عليها القانون صراحة، وهي اما اجبارية أو اختيارية، وفي قانون المرور هناك عقوبات تكميلية خاصة وهي:

1- تعليق رخصة السياقة: هي عقوبة جوازية تقضي بها الجهة القضائية عندما يحال اليها محضر اثبات احدى المخالفات المبينة في القسم الثاني من الفصل السادس من القانون اضافة الى العقوبات الجزائية، والمدة محددة طبقا لنص المادة 98 من الأمر 03-09 بسنة بالنسبة للجنح المنصوص عليها في المواد 67-72-74-77-79-82 الى 85 و 88، وستين بالنسبة الى الجنح المنصوص عليها في المواد 70-71-73/2، و 3 سنوات بالنسبة لجنحة القتل الخطأ في المادة 67، و 4 سنوات بالنسبة للجنح المنصوص عليها في المواد 68-69-73/1.

2- الغاء رخصة السياقة²: عندما يرتكب السائق مخالفة أدت الى الجرح الخطأ أو القتل الخطأ ويكون قد حكم عليه بعقوبة تطبيقا للمادتين 66 و 69 من القانون 01-14، والمادتين 288 و 289 من قانون العقوبات، يمكن للجهات القضائية المختصة الحكم بإلغائها والمنع من الحصول عليها نهائيا، وتحدد شروط الحصول على رخصة جديدة عن طريق التنظيم، وفي حالة ارتكاب صاحب رخصة السياقة الاختبارية للمخالفات السابقة الذكر، فيتم الغائها، وفي هذه الحالة لا يمكنه طلب الحصول على رخصة جديدة خلال مدة 6 أشهر ابتداء من تاريخ اصدار قرار الالغاء³.

3- المصادرة: نص قانون المرور على المصادرة، طبقا لنص المادة 77 وهي عقوبة جوازية، وتتعلق بمصادرة المركبة المزودة بلوحة تسجيل أو تحمل كتابة لا تتطابق مع المركبة أو مع

1- شنين سعيد، مرجع سابق، ص 233.

2- المادة 113 من القانون 01-14 المؤرخ في 19 أوت 2001، المتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وأمنها وسلامتها، الجريدة الرسمية، العدد 46، المؤرخة في 19 أوت 2001.

3- المادة 99 من الأمر 03-09 سابق الاشارة اليه.

مستعملها، وطبقا لنص المادة 84 فانه يتم مصادرة الجهاز أو الآلة التي تكشف أو تعرقل تشغيل أدوات معاينة المخالفات.

4- المنع لمدة سنة من الترشح للحصول على رخصة السياقة للأصناف الأخرى : طبقا لنص المادة 79، وهي عقوبة وجوبية إذا تعلق الأمر بجنحة قيادة مركبة دون أن يكون حائزا لرخصة سياقة صالحة بالنسبة لصنف المركبة المعينة.

للإشارة لقد ورد في المادة 91 حكم خاص، يتعلق بحالة العود لارتكاب المخالفات المنصوص عليها فيه، وله أحكام خاصة خلافا لأحكام قانون العقوبات، حيث يعتبر مستقلا عن المكان الذي وقعت فيه المخالفة الأولى، وفيه تضاعف العقوبة حال اثباته طبقا لأحكام قانون الاجراءات الجزائية في المواد 655 الى 665، المتعلقة بتنظيم صحيفة المرور وتذكر فيها اجراءات محددة¹.

المطلب الثالث: دور المجتمع في الحد من ظاهرة حوادث المرور

إن المقصود بالوعي المروري بمفهومه الشامل هو اليقظة الحسية والمعنوية والمعرفة والإلمام الواسع بكل ما يتعلق بالمرور من مركبة وطريق وإشارات وأنظمة وقوانين وغيرها، مما ينعكس إيجابا على الشخص وحسن قيادته، ومراعاته للأنظمة المرورية المختلفة، فالتوعية المرورية هي جهود إعلامية تثقيفية تربية، تجعل الناس يلتزمون بقواعد وقوانين السير المرورية، من أجل الحد من فداحة الخسائر البشرية والمادية بتنمية الشعور بمسؤولية تجنب أخطاء تجاوز أنظمة المرور لتفادي الأثر السيئ لحوادث المرور².

لقد باتت المشكلة المرورية تعرف تعقيدا أكبر، وأصبحت مسألة الحفاظ على السلامة المرورية تتطلب تكاثف الجهود، فهي ليست مسؤولية الدولة فحسب، بل يجب تدخل مختلف أطراف المجتمع، بل يجب أن يساهم فيها الجميع بما فيهم المجتمع المدني ومؤسسات التعليم والإعلام بجميع أنواعه وكذا رجال الدين، وهو ما سنوضحه في الفروع التالية:

1- المادة 661 من الأمر 66-155 المؤرخ في 08 جوان 1966، المتضمن قانون الاجراءات الجزائية، الجريدة الرسمية، العدد 48، المؤرخة في 10 جوان 1966.

2- سامية عواج، توجهات جمهور السائقين نحو حملات التوعية المرورية في الاذاعة المحلية: الاذاعة كوسيط اعلامي في السلامة المرورية، مقال، ص67.

الفرع الأول: الدور التقني والتوجيهي للمختصين

أولا-مصالح الأمن الوطني:

تعتبر مصالح الأمن الوطني حلقة وصل بين العمل الردعي والعمل التوعوي، من خلال مختلف المهام المكلفة بها من اجل الحد من ظاهرة حوادث المرور، حيث يتم كل سنة إلقاء أزيد من 2225 درس تحسيسي لفائدة التلاميذ وأكثر من 2076 نشاط توعوي بحظائر التربية المرورية، فقط على مستوى المناطق الحضرية بولايات الوسط¹.

ونظرا للدور التوعوي في التقليل مما تخلفه حوادث المرور من آثار ومآسي فان مصالح الشرطة أعطت مجالا واسعا في هذا المجال وهو ما تعبر عنه النشاطات التالية:

- بمناسبة اليوم الوطني للوقاية من حوادث المرور الذي يصادف الـ 26 من ديسمبر من كل سنة احتضن المنتدى الأمن الوطني في طبعته الـ 98 بالمدرسة العليا للشرطة شاطوناف، ندوة إعلامية حول دور مصالح الأمن الوطني والمجتمع المدني في توعية المجتمع من ظاهرة حوادث المرور².

- المشاركة في الملتقى الدولي الأول حول "دراسات وممارسات في علم نفس المرور نحو استخدام أفضل للطريق" المنظم يومي 27 و 28 أبريل 2016، بجامعة باتنة شارك فيه عدد من الدول العربية على غرار مصر، دبي...، بالإضافة إلى 20 ولاية³.

- المشاركة في الملتقى الوطني حول الرقابة المرورية في الجزائر الذي جرت وقائعه يومي 02 و 03 نوفمبر 2016 بكلية الحقوق والعلوم السياسية، قسم العلوم القانونية والإدارية، جامعة 8 ماي 1945 قالمة.

1- بوطانة نسيم، حصيلة نشاطات المصالح العملياتية لسنة 2015، مجلة الشرطة، العدد 130، المديرية العامة للأمن الوطني، مارس 2016، ص112.

2- جيجة حسين، اليوم الوطني للوقاية من حوادث المرور، الامن الوطني يدعو الى تنسيق الجهود الوقائية، مجلة الشرطة العدد 129، المديرية العامة للأمن الوطني، ديسمبر 2015، ص156.

3- اسماعين حمدي، مرجع سابق، ص108.

- المشاركة في الملتقى الذي نظمه المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق بتاريخ 20 نوفمبر 2016، حول تكنولوجيا الإعلام والاتصال في خدمة السلامة المرورية، حيث تم مناقشة كل التطورات التكنولوجية لاستخدامها في إنجاز وثائق المركبات على غرار الرخصة البيومترية، بطاقة الترخيم الإلكترونية، نظام الإعلام الخاص بالمديرية العامة للأمن الوطني حول السلامة.

هذه المشاركات تبقى عينات فقط من مختلف المجهودات التي يقوم بها هذا الجهاز العتيق، ان دلت على شيء انما تدل على تأكيد العزم في محاربة ارباب الطرقات.

ثانيا-الدرك الوطني:

واجهت مصالح الدرك الوطني ظاهرة ارباب الطرقات بتطبيق مخططات جديدة تركز على الجانب التوعوي والتحسيبي لما له من دورا "إيجابيا" في تعزيز قنوات الاتصال مع مختلف فئات المجتمع وترسيخ العمل الجوازي بغية الحد من ظاهرة حوادث المرور لارتباط هذه الآفة بتعاطي المخدرات والمؤثرات العقلية والمشروبات الكحولية، ففي هذا الإطار قامت ذات المصلحة بعدة نشاطات في هذا المجال ومنها:

- المشاركة في دراسي علمي بجامعة قاصدي مرباح بورقلة المنعقد بتاريخ 09 مارس 2020 تحت عنوان: " نحو تجسيد استراتيجية تصفير الحوادث المرورية"¹.

- تنظيم عدة فعاليات بغاية بوشاوي بالجزائر العاصمة، باعتبارها فضاء تقصده العديد من العائلات الجزائرية، هذه الفعاليات المنظمة تحت شعار "الفضاء الأخضر للتحسيس"، حيث خصص فيه للأطفال المتمدرسين، حيث تم تقديم درس بيداغوجي في مجال التربية المرورية لفائدة المتمدرسين بغية ترسيخ الثقافة المرورية لدى هذه الشريحة المهمة من المجتمع إلى جانب عروض وتمارين استعراضية للجمهور لفرق الدراجات النارية وأفواج السينو-تقنية².

- حملات تحسيسية مختلفة عبر عدة ولايات من الوطن تتزامن مع الدخول الاجتماعي، وكذا الانطلاق الرسمي لموسم الاصطياف في الولايات الساحلية، التي تدخل في سياق مواصلة الجهود الميدانية المبذولة من طرف وحدات الدرك الوطني للوقاية من حوادث المرور، وبحلول

1-<https://www.univ-ouargla.dz.30/05/2021 a 16h:02>

2 - <https://www.echoroukonline.com.30/05/2021 a 16h:27>.

فصل الشتاء وما يصاحبه من تقلبات جوية، تهدف الى مرافقة سواق مختلف أصناف المركبات طيلة الفترة لمذكورة وتحسيسهم بعواقب حوادث المرور وتقديم الإرشادات والنصائح اللازمة لهم بغية تجنب الحوادث والوصول إلى أعلى مستويات السلامة المرورية، من خلال الالتزام بقواعد السياقة السليمة واحترام السرعة القانونية، والتركيز على الفحص الدوري للمركبات.

ثالثا-مدارس تعليم السياقة:

مدارس تعليم السياقة منحت لها مهمة تكوين السواق واعطائهم مختلف قواعد السير في الطرق، من أجل الحصول على رخصة سياقة ادارية، الا أن هدف المترشح يكمن في الحصول على هذه الرخصة وكيفية قيادة المركبة دون مراعاة قواعد السياقة السليمة التي أعطاها الباحثون والقانونيون اهتماما كبيرا للحفاظ على الارواح والممتلكات.

ففي الجزائر بلغ عدد مدارس السياقة 8000 مدرسة، بينما دول أخرى لا يتجاوز 1200 مدرسة، بالرغم من تقارب عدد سكانها بسكان الجزائر¹، حيث أن كل مدرسة مطالبة بتقديم 55 ساعة تدريبية بين نظرية وتطبيقية، وأن مفتش رخصة السياقة حاليا يجري امتحانا لما يقارب 150 مترشح أو أكثر في مدة لا تتجاوز 3 ساعات²، وبالتالي: ما هو الوقت الذي يستغرقه الممتحن؟

هذا العدد الهائل من المترشحين الذين لهم حلم امتلاك سيارة رغم نقص الكفاءة والتأهيل ما يولد مفارقات تؤدي الى كثرة المخالفات المرورية التي قد تتج عنها حوادث مرور أليمة. وعليه فان مدارس تعليم السياقة مطالبة بدور مضاعف، والالتزام بتطبيق القانون والعمل على تكوين سائق متمكن، بالإضافة الى مراجعة منظومة التكوين من حيث البرامج والمضامين، ورفع كفاءة أصحاب مدارس السياقة، وتحديث المناهج والوسائل.

1- لعربي بشير، مركبات النقل للضفة الأخرى، مداخلة بمناسبة اليوم الدراسي حول الوقاية من حوادث المرور بالمجلس الشعبي الوطني، 17 فبراير 2020، ص6.

2-لعربي بشير، المرجع نفسه، ص5.

الفرع الثاني: دور الأسرة والمدرسة في التربية المرورية

أولاً- دور الأسرة: تعتبر الأسرة النواة الأولى لتكوين المجتمع، فتأثر وتتأثر بمختلف الظواهر التي يعيشها الإنسان، ومن بينها الجرائم المرورية حيث أن الإنسان هو السبب الرئيسي في إحداثها، كما أنه ضحية من ضحاياها، وبالتالي يجب أن يكون له دورا فعالا في علاج هذه الظاهرة والتقليل من آثارها السلبية، فكم من قتيل نحصيه يوميا، وكم من فرح تحول إلى ماتم، وكم من أسرة فقدت فردا أو أفرادا، ألم يحن الوقت بعد لنكتسب القدرة على تغيير الأفكار وزرع الوعي في عقول نشأنا ليعيش حياة بلا آلام وأحزان سببتها مركبة بتهور سائقها أو قلة وعيه؟ فالوعي إذن هو أعلى أشكال انعكاس الواقع الموضوعي، فهو كامن في الإنسان وحده، وهو المجل الكلي للعمليات العقلية التي تشترك إيجابا في فهم الإنسان للعالم الموضوعي ولوجوده الشخصي ويرجع في الأصل إلى نشاط الناس الإنتاجي والاجتماعي¹.

بالرغم من أن مهمة تكوين جيل جديد يحمل أفكارا جديدة رغبة في التغيير إلى الأحسن، إلا أنها تبقى غير مستحيلة إذا ما تظافر مختلف الجهود لتحقيق هذه النتيجة، وقد تكون البداية من الأسرة باعتبارها الخلية الأساسية لتكوين المجتمع، ففيها يسقط الطفل في حضن أمه صفحة بيضاء، فبوعي أفراد الأسرة نرسم في عقله مستقبل كله أمل وتحضر، فإذا تأملنا في شؤون خلق الله تعالى للإنسان، لوجدنا أنه جعل له أذنين ولسانا واحدا، وفي ذلك حكمة واضحة ينبغي الوقوف عندها وهي أن الإنسان مطالب بالحرص على أن يستمع أكثر من أن يتكلم، لأن الاستماع سلوك حضاري ويعبر عن نكاه صاحبه، خاصة إذا كان في مجالس العلماء والخبراء وأهل الاختصاص وذلك ليستفيد من ثروتهم، هكذا كان المسلمون وبذلك وصلوا إلى ذروة الحضارة آنذاك، حيث تركوا لنا تراثا حافلا بالعلم والمعرفة والفكر سطرته عقول علماء نهلوا من الكتاب والسنة، وأجادوا فن الاستماع ومهارة الإصغاء، وبذلك بلغوا من العلم والحكمة مبلغا عظيما.

1- عواج سامية، مرجع سابق، ص66.

إن ثقافة الاستماع لا تقل أهمية عن ثقافة الكلام، ومن الحديث فلنتعلم كيف نستمع ونصغي إلى الآخرين، لنتمكن من فهم وإدراك ما يقولون، ونعرف كيف نرد عليهم ونتواصل معهم، وهذا يليق بتربية أبناءنا وطلبتنا، بحيث يصبح جزءا من سلوكهم وثقافتهم، وينعكس بالنتيجة على عطائهم وإبداعهم¹.

فيجب على الأولياء وكل أفراد الأسرة محاوره الطفل والترسيخ في ذهنه مآسي وآثار جرائم السير، وتمكينه من معرفة أن أسبابها تكمن في مخالفة قواعد السلامة المرورية، وحثه على الالتزام بهذه القواعد لكي لا يعرض حياته و حياة غيره للخطر.

ثانيا- دور المدرسة:

ان البرامج البيداغوجية في مختلف أطوار التعليم تقتصر لتكريس مبادئ الثقافة المرورية رغم أن المدرسة تمتلك دور توجيهي فعال ودائم، وتغرس في الطفل الاخلاق الايجابية التي تعينه على اتخاذ قرارات سليمة في مسار حياته، فيجب على الجهات الوصية الاهتمام بهذا الجانب من خلال ادخال التربية المرورية في البرامج البيداغوجية عبر كل أطوار التعليم مع توفير الوسائل البيداغوجية الحديثة اللازمة للشرح والايضاح بأسلوب مشوق ومحفز، من أجل غرس الوعي المروري وتأصيله في نفوس النشأ، لتهيئة جيل جديد واعي بمخاطر الطرق ومكتسب لمبادئ السلامة والوعي المروري، اضافة الى تنظيم مسابقات للأطفال تضم الرسم والمسرح وغيرها، ومنحهم جوائز تشجيعية قيمة تجعلهم أكثر اهتمام بهذا الموضوع.

ان اكتساب الطفل لكل هذه المبادئ ليس بالأمر السهل، كما أنه ليس بالمستحيل إذا تضافرت الجهود على من جميع المستويات، لأننا نساهم في صنع سائق الغد ملتزم بقواعد وقوانين السير، وبالتالي الحد من فداحة الخسائر البشرية بتتمية الشعور بمسؤولية تجنب أخطاء تجاوز أنظمة المرور لتفادي الأثر السيئ لحوادثها.

1- بلكور حسين، ثقافة الاستماع، مقال نشر بمجلة الشرطة، تصدر عن المديرية العامة للأمن الوطني، العدد 109 سبتمبر 2012، ص64.

الفرع الثالث: دور الإعلام ورجال الدين

أولاً- دور الاعلام:

الحملات الاعلامية هي الجهود المكثفة والمستمرة لفترة من الوقت للنشر المستمر وبكافة الأساليب والوسائل لطرح ومناقشة ومتابعة موضوع معين يهم أفراد المجتمع، أو هي الجهود المستمرة لتحقيق هدف ما يعود بالمنفعة على المجتمع، ويمكن أن تكون الحملة الإعلامية مع أو ضد شيء¹.

فالحملة الإعلامية عبارة عن مجموعة من الجهود والأنشطة التي تقوم بها هيئة أو منظمة بهدف تعديل أو تغيير سلوكيات أفراد المجتمع عن طريق الإقناع باستخدام الوسائل الإعلامية بوجه عام، وتهدف الحملة الإعلامية إلى نشر الثقافة، والوعي الاجتماعي لإصلاح حال أفراد المجتمع.

ويبقى الاعلام بمختلف وسائله وسيلة ناجعة تستخدم من طرف الاخصائيين للوصول الى هدف معين، ففي مجال حوادث المرور تستقطب وسائل الاعلام السمعية والبصرية وكذا المكتوبة المواطنين بتوعيتهم وارشادهم بالالتزام بقواعد السلامة المرورية وأخذ كل جوانب الحيطة والحذر المطلوبة في الطريق، من خلال شروحات واحصائيات تقوم بها الاجهزة المختصة كالأجهزة الأمنية في حملاتها التوعوية والتحسيسية من أجل السلامة المرورية على اعتبارها أنها الأقرب إلى المواطن، إلا أن النتائج المرجوة من وراء هذه الحملات لم يتم تحقيقها بعد على أرض الواقع بحيث أصبحت هذه الظاهرة تثير الانشغال إلى درجة أنها تشكل تحدياً للسلطات العمومية.

وعليه فان الاعلام له سلطة تعبئة الافكار والتأثير في توجيهها، فهو أمام تحدي حقيقي بمفهومه الشامل في زرع اليقظة الحسية والمعنوية والمعرفة والإلمام الواسع بكل ما يتعلق بالمرور من مركبة وطريق وإشارات وأنظمة وقوانين وغيرها مما ينعكس إيجاباً على الشخص وحسن قيادته، ومراعاته للأنظمة المرورية المختلفة².

1-عواج سامية، مرجع سابق، ص66.

2-عواج سامية، المرجع نفسه، ص64.

والجزائر كغيرها من الدول أدركت أهمية الحملات الإعلامية من أجل معالجة أهم مشاكل المواطن الجزائري، وبالتالي ركزت على تخطيط العديد من الحملات الإعلامية وفي جوانب عديدة ومتباينة، ومن أهم الحملات الإعلامية التي ركزت عليها في الآونة الأخيرة، نظرا للآثار السلبية التي لا يزال الفرد والمواطن الجزائري يعاني منها هي "التوعية المرورية والأمن المروري"¹.

ثانيا- دور رجال الدين:

قال الله سبحانه وتعالى: ﴿وَالْخَيْلَ وَالْبِغَالَ وَالْحَمِيرَ لِتَرْكَبُوهَا وَزِينَةً وَيَخْلُقُ مَا لَا تَعْلَمُونَ﴾²، فهذه الآية الكريمة قد ذكرت وسائل النقل التي كانت معروفة لدى العرب عند نزول القرآن الكريم، ثم ذكرت جميع وسائل النقل الأخرى التي لم تكن معروفة آنذاك كالسيارات والطائرات وغيرها في قوله: ﴿وَيَخْلُقُ مَا لَا تَعْلَمُونَ﴾، ومع تطور الزمن أصبحت هذه الوسائل أكثر راحة ورفاهية، كما أنها أصبحت أكثر وسيلة لحصد الأرواح لتتهور مستعملها وسوء استغلالهم لها.

يرى جمهور الفقهاء أن المخالفة المرورية المجردة، تعد ضرا معتبرا شرعا، وهي جناية بالمفهوم الشرعي، لأن الضرر المعتبر هنا هو مجرد المخالفة، التي تترتب عنها مسؤولية جنائية متى توافرت أركانها الأخرى، الاختيار والإدراك، والعقوبات التي يوقعها القانون على مرتكبي المخالفات المرورية عموما تعد عقوبات شرعية تدخل في باب التعزير الذي تبيح الشريعة لولي الأمر تحديده³، لأن المخالف لقواعد المرور قد قام بجناية في المنظور الشرعي حين خالف الإشارة التي تحظر زيادة السرعة عن حد معين أو تحظر أو تأمر بالتوقف في مكان معين، أو تمنع التجاوز...، أو القاعدة التي توجب سلامة مكابح المركبة، وأنوارها ومراقبتها دوريا...، فهي محظورات شرعية، ولذلك فمن خالفها بفعل أو إدراك هو فاعل لمحظورا شرعيا، أو تاركا لواجبا شرعيا، وبذلك فركنا الجناية الشرعي والمادي قائمان، ومن المشروع تحميله المسؤولية الجنائية كلما توفرت أركانها، أما المخالفة التي تتعلق بالسياقة في

1- عواج سامية، المرجع السابق، ص67.

2- سورة النحل، الآية 8.

3- شويمت عمار، مرجع سابق، ص97.

حالة السكر جنائية بنص القرآن، وعقوبتها الشرعية تعد من الحدود وليس من التعازير الذي يقدره ولي الأمر¹.

فالمسؤولية الجنائية في الشريعة الإسلامية تعني أن يتحمل الجاني نتائج أفعاله المحرمة التي يأتيها مختارا ومدركا لمعانيها ونتائجها، والأصل في استخدام المركبات على الطريق أنه مباح مقيد بشروط السلامة، لأن الشريعة الإسلامية وان كان فيها تفصيل لحكم لا يتغير، فإنها بمقاصدها ونصوصها فيها "إجمال ما يتغير" وهو الذي يعد من سمات خلود هذه الشريعة ودوامها²، ذلك الخلود الذي يعد الإقرار به مبدئا لا يتغير ولا يتبدل.

وما يمكن استخلاصه أن التوجيه الديني يعتبر سببا رئيسيا لتغيير سلوك المسلم نظرا للمكانة التي يحتلها الدين في حياة الإنسان والذي لا يمكن بأي حال من الأحوال فصله عن الحياة الاجتماعية وممارسات الأفراد فالدين يتفاعل بطريقة ديناميكية مع كل الظواهر والعمليات الاجتماعية، فعلى رجال الدين توجيه مستعملي الطارق كافة، سواء من منابرهم أو مجالسهم العلمية أو ندواتهم وبكل الوسائل التي تعتبر مرجعا أساسيا في تغيير السلوك الإنساني بما يخدم المجتمع والحياة البشرية.

1- شويمت عمار، المرجع السابق، ص98.

2- محمود شلتوت، الإسلام عقيدة وشرعية، دار القلم، القاهرة، مصر، ط2، 1983، ص15.

خلاصة الفصل الثاني

ان المنظمة العالمية للصحة خلال سنة 2004، ادراكا منها لما تسببه حوادث المرور من خطر على السلامة البشرية والصحة العالمية، خصصت يوم 07 أبريل اليوم العالمي للسلامة المرورية تحت شعار: "حوادث المرور... ليس بقدر محتوم"، والجزائر كغيرها من الدول خسرت آلاف الأرواح وعشرات الآلاف من الاصابات والاعاقات، مما استوجب بذل المزيد من الجهود لمواجهة هذه الظاهرة.

فعملت على سن سلسلة من القوانين المنظمة لحركة المرور وتساير مختلف التطورات الحاصلة عبر العالم، فمنها ما تضمنه قانون العقوبات خاصة في مواد 288 و 289، وما تضمنته القوانين الخاصة بالقانون 01-14 المؤرخ في 19 أوت 2001، المنظم لحركة المرور عبر الطرق وأمنها وسلامتها، وما لحقه من تعديلات التي كان آخرها القانون 17-05 المؤرخ في 16 فيفري 2017، الذي استحدث هيئات ذات صلة بالسلامة المرورية، كالمجلس التشاوري بين القطاعات، والمندوبية الوطنية للأمن في الطرق، زيادة على تعديل بعض العقوبات واطافة أخرى، كسحب النقاط من رصيد صاحب رخصة السياقة البيومترية، هذا الإجراء الذي لم يدخل حيز الخدمة الى حد الآن.

وللوقوف على مدى تطبيق هذه القوانين أعطى المشرع صلاحيات لبعض الهيئات تتكفل بالتنظيم والمراقبة والردع، زيادة على العمل التحسيس والتوعوي، الذي لا ينحصر على الأجهزة الحكومية فحسب، فلا بد من شراكة حقيقية بين أطراف المجتمع، بداية من الأسرة والمدرسة، وصولا الى الاعلام ورجال الدين.

يبقى العنصر البشري المستفيد من هذه التكنولوجيا والمتضرر منها في آن واحد، لأنه صانع هذه المأساة وضحيته، فيجب عليه التفكير في حلول فعالة لإيقاف هذه الآهات.

خاتمة

يتضح لنا من خلال هذه الدراسة أن الجهود المبذولة في مختلف دول العالم عامة والجزائر خاصة، تبقى غير كافية للحد من آثار حوادث المرور، وهو ما تملية علينا مختلف الاحصائيات والدراسات، التي تبين أن الخلل يكمن في عدة جوانب كالسائق، حالة المركبة تهيئة الطريق، والأحوال الجوية، الا أن العنصر البشري يبقى المسؤول الأول والأخير عن هذه الحوادث، سواء كان سائقا أو راجلا أو مهندسا للطريق، أو مقاولا مكلف بإنجازها.

وللقضاء على هذه الظاهرة يجب تظافر الجهود، بداية من الجانب التربوي والتوعوي مروراً بالجانب التكويني، الى أن نصل الى الجانب الردعي، فتكوين جيل جديد واعي بمخاطر هذه الآفة بعيدا عن الفساد الأخلاقي والمالي والاداري، يتطلب زرع قيم انسانية وأخلاقية تتجذر في عمق المجتمع، حيث نرى أن الفساد بجميع أنواعه وخز جسم هذا المجتمع فغير مبادئه وضمائره، فكيف لنا أن نفسر السياقة في حالة سكر؟ والمحاباة والمحسوبية في الحصول على رخصة السياقة؟ والتحايل والرشوة في الحصول على صفقة تتعلق بدراسة أو انجاز احدى الطرق؟ وبماذا نفسر الشراكة المتسترة للمدير والموظف في مشروع انجاز طريق معين؟ أليست هذه التصرفات قد تؤدي الى نقص الرقابة وانجاز مشاريع غير مطابقة فتكون سببا في حوادث مميتة...

كما أن المركبة التي هي وسيلة نقل يقودها الانسان لقضاء حاجياته في مختلف المجالات، فهو مطالب بالتحكم في سيرها، والوقوف الدائم على صيانتها، فهو مسؤول على ما تخلفه من جرائم مرورية، باعتبارها عامل مهم في هذه المعادلة، فقد أجمع المختصون أن الأسباب المباشرة لحوادث المرور هي السرعة الفائقة، عدم انتباه السائق وكذا المشاة، اضافة الى ثقب وانفجار الأطر وعدم فعالية الفرامل والاختلالات الميكانيكية، دون اغفال حالة الطريق.

كما أننا توصلنا الى نتائج مهمة من خلال هذه الدراسة تتمثل فيما يلي:

- المخالفات المرورية تترتب عليها مسؤولية جزائية ومسؤولية مدنية.
- طبقا لخصوصية المخالفات المرورية فان المسؤولية يتم تقريرها بعد معاينة من طرف أعوان مؤهلون قانونا وفقا لطرق اثبات خاصة.

- المسؤولية الجزائية تترتب عنها جزاءات مختلفة حسب درجة المخالفة، اما غرامة جزافية أو الحبس أو كلاهما.
 - جرائم المرور تعتبر جرائم غير عمدية لانعدام القصد الجنائي.
 - حوادث المرور تقع نتيجة خطأ السائق تحت احدى صور الخطأ.
 - اجراء الاحتفاظ بالوثائق من طرف العون المؤهل هدفه تسريع تسديد الغرامات الجزافية وتخفيف الضغط على العدالة.
 - تعليق رخصة السياقة يكون من طرف اللجنة المختصة وتختلف مدته حسب نوع المخالفة.
 - الغاء رخصة السياقة من اختصاص الجهات القضائية.
 - الأمر رقم 03-09 نص على مخالفات جديدة خاصة بالراجلين.
- وعليه فإننا نرى أنه رغم كل التدابير الوقائية والاجراءات الردعية واللوائح والقوانين، ومختلف الدراسات المتخصصة، وكذا الوسائل البشرية والمادية المسخرة للقضاء على جرائم السير، الا أنها لم تصل بعد الى القضاء على هذه الظاهرة، حيث أننا مازلنا نحصد الآلاف من الأرواح في مختلف الطرق وفي كل الأوقات، زيادة على المخلفات الاقتصادية والنفسية والاجتماعية ومن هنا نقترح بعض التوصيات عليها تكون جزء من الحل لهذه المعضلة في المستقبل:
- تطبيق القانون بصرامة ضد المخالفين وتعزيز الآليات القانونية لمكافحة الفساد بمختلف انواعه وتجسيدها في الواقع.
 - اجبارية فرض ساقين للمركبات المخصصة لنقل المسافرين، على أن تكون المبادلة بين السائقين في نقاط المراقبة التابعة للمصالح الامنية و اصدار وثيقة تثبت ذلك.
 - فتح مجال اوسع للمختصين ورجال الدين لإبراز دورهم في المجتمع بالمساهمة الفعلية في مجال التوعية والارشاد.
 - انجاز مهمات مطابقة للمعايير التقنية والقانونية ووضع اشارات تنبيهية قبل الوصول اليها والقضاء على ظاهرة المهمات العشوائية وادراجها ضمن قانون العقوبات، وتحميل رؤساء البلديات جزء من المسؤولية.

- اعادة النظر في اعتماد مدارس السياقة على أسس عصرية، وتحديث المناهج وتطوير نظام الامتحانات مع ادراج برامج تتعلق بالسلامة المرورية، مبادئ عامة للصيانة الدورية للمركبة الاسعافات الاولية، مبادئ عامة في قانون المرور، التحسيس الديني، أو فتح مدارس تأهيلية أكاديمية تمنح المتريص شهادة تأهيل في السياقة بعد مدة من التكوين يضبطها القانون.
- لا تسلم رخصة السياقة الا بعد استيفاء شروط دقيقة تكون مدروسة من قبل خبراء، حتى يكون حاملها مؤهلا من جميع النواحي، العقلية، العلمية، الأخلاقية، القانونية.
- تشديد العقوبات سواء برفع مقدار الغرامات الجزافية أو العقوبات السالبة للحرية خاصة حالات السياقة في حالة سكر أو مواد مخدرة.
- تفعيل نظام رخصة السياقة بالتنقيط، وايجاد الآليات الكفيلة بتطبيقه، والاسراع في تفعيل البطاقة الوطنية لرخص السياقة لخصر كل مخالف يحاول التهرب من العقوبة.
- استحداث محاكم أو أقسام خاصة لمخالفات المرور مع ضرورة الاسراع في تطبيق العقوبات لتكون عملية المراقبة فعالة.
- السعي لمعالجة الاسباب غير المباشرة للتقليل من المخالفات المرورية خاصة ما تعلق بشبكة الطرق والنقاط السوداء والاسراع في انجاز خارطة وطنية لها، واعادة تنظيم اشارات المرور وتكييفها حسب طبيعة كل طريق وتوفير الاجراءات الامنية في ورشات الاشغال.
- توفير المعابر الخاصة للراجلين ومراقبتها، وفرض غرامات على الراجلين في حالة مخالفتهم لنظام السير واجبارهم على استعمال هذه الممرات.
- ضرورة الاعتماد على الرقابة العلمية باستعمال التكنولوجيا الحديثة، وتوسيع مشروع المراقبة بالكاميرات ودعم المصالح المكلفة بالرقابة وتحسين ظروفهم المهنية والاجتماعية.
- اقامة معارض وندوات وطنية ومحلية تعرض فيها مختلف الصور والافلام الوثائقية عن حوادث مرور، لتكون صورة مباشرة لتنمية الحذر في نفس السائق، وتنظيم مسابقات وطنية دورية في السلامة المرورية وتقديم جوائز قيمة للمختصين الفاعلين في هذا المجال والسواق المتميزين بعنوان: "السائق المتميز".

- ادخال مادة التربية المرورية في المدارس وتوفير الوسائل البيداغوجية اللازمة من اجل التشويق والتحصيل على وعي مروري، وانشاء حظائر التربية المرورية عبر كل الولايات.
- العمل على تحسين تصميم وانشاء الطرق وتعميم الطرق المزدوجة، وتوفير العلامات الارشادية بشكل كافي لتوجيه السائقين وتجديدها، والعمل على صيانة حقيقة ومستمرة لها، مع توفير الاضاءة الكافية والمناسبة على الطريق وصيانتها بشكل دوري.
- استحداث مراكز طبية متخصصة أو ما يسمى بالإسعاف الطرقي، لتعجيل التدخل والتكفل بضحايا الحادث
- اجبارية الفحص التقني للمركبات، وانشاء وكالات صيانة ولائية تخصص لضبط سرعة السيارات، وتحديد سرعة قانونية ثابتة لا يمكن تجاوزها وسن قانون لذلك.
- إلزام سائقي نقل البضائع ونقل المسافرين بأوقات الراحة ووضع اجهزة تتحكم في مركباتهم ومراقبتهم بواسطة شرائح الكترونية.
- محاربة دخول قطع الغيار المقلدة الى الاسواق
- وضع سياج معدني لجوانب الطريق ومنابع المياه المجاورة لها التي تكثر فيها حركة الحيوانات. وفي الأخير لابد أن نشارك كلنا في اعداد هذه البرامج الطموحة، كل قدر مسؤولياته لأننا نكسب نفس الحظ في التعرض لهذا الخطر، أي أن المسؤولية ملقاة على عاتق الجميع، من باب الحفاظ على النفس والمال، وتتطلب التفاتة قوية من كل اطراف المجتمع، لدق ناقوس الخطر للحد من هذه الظاهرة ودرء مخاطرها، لأنه لا ينفع الردع المادي والمعنوي ما لم يتعلم السائق أخلاقيات السياقة، ويؤهل تأهيلا اخلاقيا وعلميا أكاديميا.

قائمة المصادر

والمراجع

قائمة المصادر و المراجع:

أ. قائمة المصادر:

01- القرآن الكريم.

02- المعاجم:

- ابن منظور، لسان العرب، تركيب عبد الله الكبير وآخرون، دار الشعب، مصر، 1984.
- الجرجاني السيد الشريف، التعريفات، الدار التونسية للنشر، تونس، 1971.
- الجوهري، اسماعيل بن حماد، تاج اللغة و صحاح العربية، دار العلم للملايين، بيروت، لبنان 1987.
- الراغب الاصفهاني، أبو القاسم الحسين، المفردات في غريب القرآن، تحقيق صفوان عدنان داودي، دار العلم الشامية، سوريا، 1412هـ.

03- الدستور:

- التعديل الدستوري لسنة 1996م الصادر بموجب المرسوم الرئاسي رقم 96-438، المؤرخ في 07 ديسمبر 1996، يتعلق بإصدار نص تعديل الدستور، الصادر في الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية، العدد 76، المؤرخ في 08 ديسمبر 1996م.
- التعديل الدستوري لسنة 2016م الصادر بموجب القانون رقم 16-01 المؤرخ في 06 مارس 2016، المتعلق بإصدار نص تعديل الدستور، الجريدة الرسمية رقم 14 المؤرخة في 07 مارس 2016.
- التعديل الدستوري لسنة 2020م الصادر بموجب المرسوم الرئاسي رقم 20-442 المؤرخ في 30 ديسمبر 2020، المتعلق بإصدار نص تعديل الدستور، الجريدة الرسمية رقم 82 المؤرخة في 30 ديسمبر 2020.

04- الاتفاقيات الدولية:

- اتفاقية السير على الطرق، حررت في فيينا بتاريخ 08 نوفمبر 1968، اثر انعقاد مؤتمر فيينا، ما بين تاريخ 7 و8 نوفمبر 1968.

05- القوانين و الاوامر و المراسيم:

- القانون 87-09 المؤرخ في 10 فيفري 1987 المتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها وأمنها المعدل في 06 أفريل 1988، الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية، العدد 22، المؤرخ في 01 يونيو 1988.

- الأمر 66-155 المؤرخ في 08 جوان 1966، المتضمن قانون الاجراءات الجزائية، الجريدة الرسمية، العدد 48، المؤرخة في 10 جوان 1966.
 - الأمر رقم 66-156، المؤرخ في 08 يونيو 1966، المتضمن قانون العقوبات، الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية، العدد 49، الصادر في 11 يونيو 1966، معدّل ومتمّم.
 - الأمر رقم 75-58، المؤرخ في 26 سبتمبر 1975م، المتضمن القانون المدني، الصادر في الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية، العدد 78، المؤرخ في 30 سبتمبر 1975م، معدّل ومتمّم.
 - الأمر رقم 09/03 المؤرخ في 22 يوليو 2009، المتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها وأمنها، الجريدة الرسمية العدد 46، المعدل والمتمم للقانون 01/04 الجريدة الرسمية عدد 45، المؤرخة في 29/07/2009.
 - الأمر رقم 74-15 المؤرخ في 30-01-1974، المتعلق بالزامية التامين على السيارات ونظام التعويض عن الإضرار، الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية، العدد 15، المؤرخ في 19 فيفري 1974.
 - المرسوم التنفيذي رقم 04-381، المؤرخ في 28/11/2004، المتعلق بتحديد قواعد حركة المرور عبر الطرق، الجريدة الرسمية، العدد 76، المعدل والمتمم بالمرسوم التنفيذي رقم 11-376، المؤرخ في 12 نوفمبر 2011، الجريدة الرسمية، العدد 62.
- ب. قائمة المراجع:**
- 01- الكتب المتخصصة:**
- بوسقيعة احسن، الوجيز في القانون الجنائي الخاص ، الجزء الأول، دار هومة للطباعة والنشر والتوزيع، ط3.
 - سليمان عبد الله، شرح قانون العقوبات الجزائري، القسم العام، ديوان المطبوعات الجامعية، بن عكنون، الجزائر.
 - عشاوي سعد الدين محمد، ادارة المرور، دار الحامد للنشر والتوزيع، عمان، الاردن، الطبعة الاولى، 2014.
- 02- الكتب العامة:**
- محمود شلتوت، الإسلام عقيدة وشريعة، دار القلم، القاهرة، مصر، ط2، 1983.
- 03- البحوث الجامعية:**
- شنين سعيد، المسؤولية الجنائية المترتبة عن حوادث المرور، مذكرة لنيل شهادة الماجستير، جامعة الجزائر، كلية العلوم الاسلامية، قسم الشريعة، 2016/2017.

- شويتم عمار، أحكام حوادث المرور والآثار المترتبة عنها في الشريعة الاسلامية، مذكر لنيل شهادة الماجستير في العلوم الاسلامية، تخصص علوم وأصول، جامعة باتنة، كلية العلوم الاجتماعية والانسانية، قسم العلوم الاسلامية، 2011/2010.
 - بوجدير سيف الدين، التعويض عن حوادث المرور في التشريع الجزائري، مذكرة لنيل شهادة الماستر، تخصص قانون أعمال، جامعة أم البواقي، كلية الحقوق والعلوم السياسية، قسم الحقوق، 2014/2013.
 - بوعوجة محمد، المسؤولية الجزائية عن حوادث المرور، مذكرة لنيل شهادة الماستر تخصص قانون جنائي، جامعة سعيدة، كلية الحقوق والعلوم السياسية، قسم الحقوق، 2016/2015.
 - عبيد نبيلة، المخالفات المتعلقة بحوادث المرور، مذكرة لنيل شهادة الماستر، تخصص قانون جنائي، جامعة تبسة، كلية الحقوق والعلوم السياسية، قسم الحقوق، 2017/2016.
 - بونعامة فاطمة الزهراء، القتل الخطأ في التشريع الجزائري، مذكرة لنيل شهادة ماستر قانون جنائي، جامعة غرداية، كلية الحقوق والعلوم السياسية، قسم الحقوق، 2014/2013.
 - حمدي اسماعين، الجرائم المرورية في الجزائر، مذكرة لنيل شهادة الماستر، تخصص قانون عام، جامعة قالمة، كلية الحقوق والعلوم السياسية، قسم الحقوق والعلوم الادارية، 2017/2016.
 - عبيد نبيلة، المخالفات المتعلقة بقانون المرور، مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماستر في القانون الجنائي، جامعة العربي تبسي، تبسة، كلية الحقوق والعلوم السياسية، قسم الحقوق، الجزائر، السنة الجامعية 2017/2016.
 - لشهب الهادي، مذكرة نهاية التريص لضباط الشرطة، تخصص أمن عمومي، المدرسة التطبيقية للأمن الوطني، الصومعة، البليدة، الجزائر، 2009/2010.
- 04- المقالات العلمية:**
- بسكري رفيقة، عبلة ورغي، الفساد وعلاقته بحوادث المرور، مجلة الباحث للدراسات الأكاديمية، المجلد6، العدد3، جامعة باتنة1، الجزائر، 2019.
 - بلكور حسين، ثقافة الاستماع، مقال نشر بمجلة الشرطة، تصدر عن المديرية العامة للأمن الوطني، العدد 109، سبتمبر2012،
 - بوطانة نسيم، حصيلة نشاطات المصالح العملياتية لسنة 2015، مجلة الشرطة، العدد 130، المديرية العامة للأمن الوطني، مارس2016.
 - بومدين محمد، المسؤولية عن تعويض أضرار حوادث المرور بين القانون المدني وقانون الزامية التأمين على السيارات، مقال، جامعة أدرار، كلية الحقوق، 2013.

- جيعة حسين، اليوم الوطني للوقاية من حوادث المرور، الامن الوطني يدعو الى تنسيق الجهود الوقائية، مجلة الشرطة، العدد 129، المديرية العامة للأمن الوطني، ديسمبر 2015
- سهيلة بوخميس، النظام القانوني لرخصة السياقة في التشريع الجزائري، حوليات جامعة قلمة للعلوم الاجتماعية والانسانية، العدد 23، الجزء الثاني، ماي 2018
- شراد يحي، الممهلات وعلاقتها بحوادث المرور في المنظورين القانوني والشرعي، مقال، جامعة البليدة2، كلية الحقوق والعلوم السياسية.
- الغرفة الجزائرية، ملف رقم 49360، قرار في 10 ماي 1998، مجلة قضائية 92، العدد 2.
- الياس ميشال الشويري، كاميرات الضبط المروري ما هو دورها في الحد من المخالفات، مجلة الجيش اللبناني، العدد 263، ماي 2007، <https://www.lebarmy.gov.lb/ar/content/263>

05- الندوات و المؤتمرات:

- بن ساير الشمري ثقيل، الأسباب الموجبة للمسؤولية في حوادث المرور، الدورة الحادية والعشرون لمؤتمر مجمع الفقه الاسلامي الدولي، قطر، 2013.
- لعريبي بشير، مركبات النقل للضفة الأخرى، مداخلة بمناسبة اليوم الدراسي حول الوقاية من حوادث المرور بالمجلس الشعبي الوطني، 17 فبراير 2020.

06- المواقع الالكترونية:

- <https://www.algeriepolice.dz>.
- <http://www.mdn.dz>.
- <https://www.univ-ouargla.dz>.
- <https://www.echoroukonline.com>.
- <https://www.asjp.cerist.dz>

الفهرس

فهرس المحتويات

الصفحة	المحتوى
	شكر وتقدير
	الاهداء
أ-و	مقدمة
الفصل الأول: المفاهيم القانونية للمسؤولية الناتجة عن المخالفات المرورية	
9	المبحث الأول: الأحكام العامة لجرائم القتل والجرح الخطأ
10	المطلب الأول: الأركان العامة لجرائم المرور (جرائم القتل والجرح الخطأ)
10	الفرع الأول: مفهوم الخطأ
10	أولا -تعريف الخطأ في القانون المدني والقانون الجزائي
11	ثانيا-خصائص الخطأ
12	ثالثا-صور الخطأ
13	رابعا-أنواع الخطأ
14	الفرع الثاني: صور الجرائم المرورية
14	أولا -القتل الخطأ: (المادة 288 من قانون العقوبات)
15	ثانيا-الجرح الخطأ: (المادة 289 من قانون العقوبات)
15	المطلب الثاني: الأسباب العامة لجرائم السير
15	الفرع الأول: مفهوم حوادث المرور
15	أولا-مفهوم الطريق في التشريع الجزائري
16	ثانيا-مفهوم حادث المرور لغتا
17	ثالثا-مفهوم حادث المرور اصطلاحا
17	الفرع الثاني: أسباب حوادث المرور
17	أولا-أسباب تتعلق بالمركبات
18	ثانيا-أسباب تتعلق بمستعملي الطريق
20	ثالثا-أسباب تتعلق بالطريق
20	رابعا-أسباب تتعلق بالظروف الطبيعية والمناخية

21	المطلب الثالث: الآثار المترتبة عن حوادث المرور
21	الفرع الأول: الآثار الصحية والنفسية
22	الفرع الثاني: الآثار الاقتصادية
23	أولاً-الضرر كأساس للتعويض عن الاضرار الجسمانية الناجمة عن حوادث المرور
24	ثانياً-تعويض السائق المتسبب في الحادث
25	ثالثاً-تعويض السائق في حالة سكر وتحت تأثير المخدرات
25	رابعاً-تعويض السارق وشريكه
26	الفرع الثالث: الآثار الاجتماعية
27	المبحث الثاني: المسؤولية الجنائية للسائق عن مخالفات المرور
27	المطلب الأول: الأساس القانوني للمسؤولية الجنائية للسائق والقائم بتهيئة الطريق
27	الفرع الأول: مفهوم المسؤولية الجنائية
29	الفرع الثاني: الأساس القانوني للمسؤولية الجنائية للسائق
30	الفرع الثالث: الأساس القانوني للمسؤولية الجنائية للقائم بتهيئة الطريق
30	المطلب الثاني: مسؤولية السائق عن المخالفات المرورية
31	الفرع الأول: الشروط القانونية للسياسة
31	الفرع الثاني: السياسة الحرجة (مخالفة القواعد السليمة للسياسة)
32	الفرع الثالث: المسؤولية الجزائية عن خطأ السائق
35	المطلب الثالث: اثبات المسؤولية الجنائية في حوادث المرور
35	الفرع الأول: التحريات الأولية عن الحادث
37	الفرع الثاني: المعاينة والمراقبة المرئية للحادث
37	أولاً-المعاينة:
38	ثانياً-المراقبة المرئية للحادث:
39	الفرع الثالث: المخطط البياني للحادث
40	الفرع الثالث: تحليل العينات
42	خلاصة الفصل الأول

الفصل الثاني: الإجراءات الوقائية والوسائل الردعية للحد من حوادث المرور	
45	المبحث الأول: الآليات القانونية والردعية لمكافحة حوادث المرور
45	المطلب الأول: الآليات القانونية لمكافحة مخالفات المرور
46	الفرع الأول: قانون تنظيم حركة المرور عبر الطرق
48	الفرع الثاني: انشاء المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق بموجب القانون 09-87
49	الفرع الثالث: الأجهزة المستحدثة بموجب القانون 05-17
49	أولا-مجلس تشاوري ما بين القطاعات
49	ثانيا-إنشاء مندوبية وطنية للأمن في الطريق بموجب المادة 05 من القانون 05-11
49	المطلب الثاني: الوسائل الردعية للحد من ظاهرة حوادث المرور
50	الفرع الأول: الوسائل البشرية
50	أولا-جهاز الشرطة الجزائرية
53	ثانيا-الدرك الوطني
56	الفرع الثاني: الوسائل المادية
56	أولا-جهاز مراقبة السرعة (الرادار)
58	ثانيا-الممهلات وإشارات المرور
60	ثالثا-كاميرات المراقبة
62	رابعا-المراقبة الجوية لحركة السير
63	المبحث الثاني: المخالفات والجنح المرورية والعقوبات المقررة لها
63	المطلب الأول: المخالفات والجنح المرورية
63	الفرع الأول: المخالفات المرورية
63	أولا-مخالفات من الدرجة الأولى
64	ثانيا - مخالفات من الدرجة الثانية
65	ثالثا-مخالفات من الدرجة الثالثة
67	رابعا-مخالفات من الدرجة الرابعة
69	الفرع الثاني: الجنح المرورية
74	المطلب الثاني: العقوبات المقررة للمخالفات والجنح المرورية

74	الفرع الأول: العقوبات الجنائية والادارية للمخالفات المرورية
75	الفرع الثاني: العقوبات الجنائية والادارية للجنح المرورية
75	أولا-العقوبات الأصلية
78	ثانيا-العقوبات التكميلية
79	المطلب الثالث: دور المجتمع في الحد من ظاهرة حوادث المرور
80	أولا-مصالح الأمن الوطني
80	الفرع الأول: الدور التقني والتوجيهي للمختصين
81	ثانيا-الدرك الوطني
82	ثالثا-مدارس تعليم السياقة
83	الفرع الثاني: دور الأسرة والمدرسة في التربية المرورية
83	أولا- دور الأسرة
84	ثانيا-دور المدرسة
85	الفرع الثالث: دور الإعلام ورجال الدين
85	أولا-دور الاعلام
86	ثانيا-دور رجال الدين
88	خلاصة الفصل الثاني
90	الخاتمة
95	قائمة المراجع و المصادر
100	الفهرس
	الملخص

تعد حوادث المرور من أهم المشكلات التي تستنزف الموارد المادية والبشرية وتستهدف المجتمعات في أهم مقومات الحياة ألا وهو العنصر البشري، فنقص كفاءة السائق ومخالفته لقواعد السلامة المرورية هي أبرز العناصر التي تؤدي إلى حدوثها، كما أن نقص تهيئة الطرق والظروف المناخية السيئة، إضافة إلى نقص الوعي لدى المشاة، وقلة الاهتمام بصيانة الأعطاب المتكررة للمركبات تعد من أهم الأسباب لهذا النوع من الجرائم.

تتميز الجرائم المرورية بأنها جرائم غير عمدية، ومن أهم صورها القتل الخطأ (المادة 288 من قانون العقوبات)، والجرح الخطأ (المادة 289 من قانون العقوبات)، ويعتبر قانون العقوبات وقانون المرور، إضافة إلى الاتفاقيات الدولية هي أهم الدعائم القانونية للمسؤولية الجزائية المترتبة عن هذه الجرائم، فرغم كل الإجراءات المتخذة للقضاء على هذه الظاهرة، إلا أن الطرق مازالت تحصي الآلاف من القتلى والجرحى، فلا بد أن تتضافر الجهود بشتى الوسائل لإيجاد حل فعلي لهذه المأساة.

الكلمات المفتاحية: السلامة المرورية، الجرائم المرورية، الاتفاقيات الدولية، المسؤولية الجزائية.

Abstract:

Traffic accidents are one of the most important problems that drain material and human resources and target communities in the most important elements of life, which is the human element. The driver's lack of efficiency and violation of traffic safety rules are the most prominent elements that lead to their occurrence, and the lack of road preparation and bad weather conditions, in addition to the lack of awareness Pedestrians, and the lack of interest in the maintenance of frequent breakdowns of vehicles is one of the most important reasons for this type of crime.

Traffic crimes are characterized as unintentional crimes, the most important of which are manslaughter (Article 288 of the Penal Code) and wrongful injury (Article 289 of the Penal Code). The Penal Code and the Traffic Law, in addition to international conventions, are the most important legal pillars of the criminal responsibility resulting from these Crimes, despite all the measures taken to eradicate this phenomenon, the roads are still counting thousands of dead and wounded. Efforts must be combined by all means to find an actual solution to this tragedy.

Keywords: traffic safety, traffic crimes, international conventions, criminal responsibility.