

تشديد العقوبات القانونية لحركة المرور كحل استعجالي للتقليل من حوادث الطرقات في الجزائر. بوقادة عبد الكريم¹

مقدمة:

تجاوزت حوادث السير بنتائجها المرهبة حدود المعقول، وصارت هاجس يؤرق الدول النامية والدول الأخرى على حد سواء، نظرا لما لها من أضرار تمثلت في خسائر اجتماعية واقتصادية، حيث تشير الإحصائيات الدولية إلى أن حوادث المرور تؤدي بحياة أكثر من نصف مليون سنويا، وبالرجوع إلى الجزائر فصارت هي الأخرى تحتل المراتب الأولى، عالميا في حوادث المرور إذ سجلت في سنة 2000 أكثر من 4000 قتيل في السنة، وهو رقم قد أرغم السلطات الجزائرية على البحث عن حلول مستعجلة أو إعادة النظر في قانون المرور، وهو بالفعل ما تم حيث تم إلغاء قانون المرور لسنة 1987، وإحداث قانون رقم 01-14 لسنة 2001، حيث بعدها تفاقم الوضع أكثر وتفشيت هاته الظاهرة حيث زادت الأرقام وبلغت مستويات قياسية ما أدى إلى تعديل آخر لعله يكون أكثر ردعا ف جاء تعديل آخر رقم 06/04 لسنة 2004 ثم توالى التعديلات حسب النتائج والأرقام المؤلمة لعدد القتلى والجرحى ببلوغ سنة 2009، وهو ما توجب على السلطات النظر أكثر في المنظومة القانونية وكبح هاته الظاهرة التي لقيت بإرهاب الطرقات لجسامة الخطر، حيث في سنة 2009 صدر المرسوم الرئاسي رقم 03/09 الذي اعتبر من أشد القوانين ردعا إذ زاد من رفع الغرامات وشدت العقوبات ثم نص استحدث رخصة السياقة بالتنقيط كآلية جديدة لكبح حوادث المرور وضبط المخالفين ثم في الأخير فقد صدر القانون رقم 17-05 لسنة 2017 كقانون جديد ينظم حركة المرور في ظل تنامي حوادث السير وعليه سنتناول من خلال هذه المدخلة على أهم مستجدات هاته القوانين وتأثيرها في التقليل من حوادث المرور ثم سنتناول الآليات الجديدة ك رخصة السياقة بالتنقيط ودور اللجنة الولائية لسحب رخص السياقة ومدى فعاليتها في كبح وردع هاته الظاهرة.

أولا: أسباب حوادث المرور في الجزائر

إن مصطلح إرهاب الطرقات كمصطلح بديل لحوادث المرور، صار يعبر عن جسامة الخطر والتهديد، فالجزائر بإحصائياتها صارت تحتل المراتب الأولى عالميا من حيث حوادث المرور بمعدل 90 حادثا يوميا² وكل هذا يعود لأسباب متنوعة منها الظاهرة والثانوية وكذا منها المباشرة والغير

1 طالب دكتوراه، سنة ثالثة القانون البحري والنقل، جامعة أبو بكر بلقايد تلمسان.
2 عقاري زكرياء، دراسة تحليلية لحوادث المرور في الجزائر في الفترة 1970-2010، مذكرة لنيل شهادة الماستر، 2010-2011 جامعة باتنة، ص 49.

(1) الأسباب المباشرة:

أ- الأسباب المتعلقة بالعامل البشري:

وهو المتمثل في سلوكات الأفراد من الاستهتار واللامبالاة أثناء السياقة ضف إلى ذلك التكوين المتواضع الذي يتلقونه في المدارس المتخصصة، حيث تثبت الإحصائيات أن العنصر البشري هو السبب الأول في حوادث المرور، فنصرفت السائقين جراء الإفراط في السرعة وعدم احترام إشارات المرور وقيامهم بالمناورات الخطيرة أدى إلى تكبد الجزائر خسائر بشرية ومادية هائلة.

ب- الأسباب المتعلقة بالمركبة:

ويقصد بذلك حالة المركبة وتأثيرها هي الأخرى بشكل مباشر في وقوع الحوادث، خاصة إذا كانت مرفقة بسلوك لاوقائي كالثقة الزائدة في النفس للتحكم في المركبة، وكذا عدم الخضوع للمراقبة التقنية للسيارات.

ج- الأسباب المتعلقة بالمحيط:

وهي كل ما يتعلق بصلاحيه الطريق وتجهيته وتعبيده وهو ما يتطلب توفيره على الشروط اللازمة للأمن والسلامة، حيث أن عدم صلاحية أجزاء من الطريق أو انعدام الإشارات والإنارة قد يؤدي إلى وقوع حوادث فتهيئة الطريق عامل لا يستهان به، وتعزيزه بمختلف الإشارات والمخططات قد تساعد على تجنب الحوادث¹.

(2) الأسباب غير المباشرة:

أ- الزيادة في حجم المركبات دون توسعة المنشآت القاعدية:

وهو المتمثل في اختلال التوازن بين الزيادة في المركبات خاصة في السنوات الأخيرة وذلك لزيادة الطلب على النقل، حيث تشير الاحصائيات أنه في الجزائر، صار لكل 6 أشخاص بينهم سيارة واحدة، في خلاف ذلك عدم توفير الدولة لشبكات طرقية تفك هذا الاكتظاظ والزحمة وهو بالضرورة ما سيؤدي لحوادث المرور².

ب- النقص في المنشآت القاعدية المستعملة للسير:

ويشمل كل المنشآت القاعدية المستعملة لسير المركبات، بداية من الطريق في حد ذاته أو

1 أ. لؤي ماجد أبو الهيجاء، التأمين ضد حوادث السيارات، دراسة مقارنة، دار الثقافة للنشر والتوزيع، الطبعة الأولى، الأردن، 2009، ص 21.

2 تعد الحضيرة الوطنية للمركبات في الجزائر هامة نظرا للعدد الذي بلغته سنة 2009 حيث بلغ 5.919.726 مركبة، أي زيادة بنسبة 9.19% عن سنة 2008، فيما لم تواكب شبكة الطرقات هذه الزيادة في عدد المركبات، وأصبح الازدحام والاكتظاظ سببا من أسباب وقوع الحوادث، وتجدر الإشارة إلى نسبة المركبات التي يفوق عمرها 20 سنة تفوق 60% عن مجموع المركبات.

المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل ————— العدد السادس

التجهيزات المتصلة به من إشارات عمودية وأفقية، وعليه يجب إدخال درجة التطور والدراسات التي وصل إليها التنظيم المروري حتى تضمن الوقاية والأمن من الحوادث، عكس ما قد تشهده الطرق الجزائرية من كثرة المنعطفات وخطورة حوادثها وكذا الطرق ذات اتجاهين الغير مقسومة.

ج- قلة فاعلية منظومة التكوين والتدريب على السياقة وعليه يجب إعادة النظر في طريقة التكوين والامتحانات في الحصول على رخصة السياقة.

لأن الجزائر لا زالت تتميز منظومة التكوين فيها بالنقص الكبير، حيث يبقى الخلل مرتبط بين المكون والمتكون، لذلك حتما النتيجة ستكون لها عواقب خطيرة على أمن المرور، كما أثبت عددا هائلا من السائقين وحتى المحترفين منهم نقصهم في التكوين الكافي والتدريب لاكتساب المهارات والمعارف الضرورية، التي تساعدهم على التحكم في سياقة المركبة.¹

ثانيا: دواعي إحداث قانون جديد لحركة المرور في الجزائر:

لقد بلغ مجموع السيارات في الجزائر حسب المركز الوطني للإحصائيات 5.683.156 سيارة موزعة على 112.000 كلم من شبكة الطرقات على مجموع عام للسكان بلغ 41.2²، وهو ما يفسر كثافة السيارات في طرقنا حيث بلغت 60 سيارة لكم 01.

وعليه فحسب هذه المعطيات وأمام هذا التزايد وجد المشرع الجزائري نفسه أمام حتمية التغيير في المنظومة القانونية لحركة المرور بعد أن كان القانون رقم 09/87 المؤرخ في 10 فيفري 1987 يحمل في طياته مجموعة من الإجراءات أصبحت مع مرور الزمن لا تفي بالغرض المطلوب. ومن ثم فقد شهدت الجزائر زيادة كبيرة في حوادث المرور خاصة في سنة 2000 و2001، إذ كانت العامل الذي أدى بالمشرع الجزائري لإعادة النظر في قانون المرور والاتجاه نحو تعديله ليصبح أكثر فاعلية ومواكبة لمنظومة حركة المرور في الجزائر.

فلو نظرنا لقانون المرور لسنة 1987، نجد أن الغرامات الجزافية تشكلت في مبلغ رمزي، حيث أنها لا تشكل للشخص المخالف أي ضرر أو تأثير من الجانب المالي مما أدى لعدم اكتراث المخالف لأن العفوية غير مجدية.

إذا ومن خلال هذه المعطيات ، رأى المشرع الجزائري تعديل قانون المرور، وهو بالطبع ما ذهب إليه كحل مستعجل في ظل تزايد حوادث المرور.

1 عقاري زكرياء، المرجع السابق، ص 49.
2 فحسب آخر إحصائيات قدمتها وزارة الصحة والسكان وإصلاح المستشفيات أنه بحلول سنة 2017 بلغ عدد السكان 41.2 وهو يزيد بنسبة 2.15 بالمائة سنويا.

1) صدور قانون المرور رقم 14/01 لسنة 2001، المعدل والمتمم سنة 2004:

فمن خلال هذا القانون نجد أن المشرع الجزائري¹ قد شدد في الغرامات الجزافية مقارنة بالقانون الصادر سنة 1987 حيث كانت الغرامة لا تتجاوز 400 دج، وكذلك رفع من مدة سحب رخصة السياقة من طرف اللجنة الولائية الخاصة بهذا الشأن حسب الحالات.

فلو بحثنا في مضامين قانون المرور الجديدة 14/01، فقد حمل في طياته قوانين ردعية أكثر صرامة، ذلك أنه أحدث مركز وطني لرخص السياقة بحيث يقوم بتأطير وتعليم سياقة السيارة وتنظيم الامتحانات الخاصة برخص السياقة، غير أن هذا المركز لم يدخل في الخدمة ولم توكل له المهام المذكورة في المادة (61)² إلى حد الآن، وبقي دوره يقتصر على الملاحظة فقط.

ضف إلى ذلك أنه تم إحداث بطاقة وطنية لرخص السياقة، تمكن من خلالها مراقبة حركة رخص السياقة على المستوى الوطني، إذ يكمن دورها في ضبط المخالفين لقواعد حركة المرور وتدوينها في هذه البطاقة حتى تسهل عمليات المراقبة³.

أما فيما يخص المخلفات والعقوبات فحسب الأمر رقم 03-09 ومن خلال المادة 66 صنفها إلى أربع درجات، إذ أن المخالفة من الدرجة الأولى يعاقب عليها بغرامة جزافية من 2000 دج إلى 2500 دج ثم المخالفة من الدرجة الثانية تقدر الغرامة فيها من 2000 دج إلى 3000 دج، لتليها الدرجة الثالثة من 2000 دج إلى 4000 دج، لتصل إلى الدرجة الرابعة والأخيرة حيث تكون ارتكاب المخالفات فيها أكثر خطورة فتقدر الغرامة الجزافية فيها من 4000 دج إلى 6000 دج.

2) تفعيل اللجنة الولائية لسحب رخص السياقة:

حيث حسب نص المادة 108 من القانون 14-01 أعطت صلاحية للوالي المختص إقليميا أن يقوم بتعليق رخصة السياقة للمخالف أو إلغاؤها وذلك بعد أخذ رأي لجنة خاصة تسمى لجنة سحب رخصة السياقة، إذ يمكن لهته اللجنة بعد النظر في المخالفات المرفوعة إليها⁴ وحسب اختصاصها بنص القانون، أن تقرر العقوبة سواء بالسحب أو الإلغاء وذلك حسب الحالات ودرجة المخالفة المقررة في القانون.

1 قانون رقم 14-01 مؤرخ في 29 جمادى الأولى عام 422 الموافق 19 غشت سنة 2001، يتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها وأمنها، معدل ومتمم بالقانون رقم 16-04 المؤرخ في 10 نوفمبر 2004 والأمر رقم 03-09 المؤرخ في 22 يوليو 2009.

2 تنص المادة 61 من القانون 14/01 على أنه «يحدث مركز وطني لرخصة السياقة» يقوم المركز الوطني لرخص السياقة بتأطير نشاطات تعليم سياقة السيارة وتنظيم الامتحانات الخاصة برخص السياقة.

يحد تنظيم وسير هذا المركز عن طريق التنظيم.
3 لكنها لحد الآن لم ترى النور من حيث التطبيق، الإشارة إلى أنها عملية جد مهمة، وأصبحت من الأولويات بعد تزايد حوادث المرور في الجزائر.

4 نصت المادة 95 من الأمر رقم 03-09 أنه يمكن للجنة المختصة عندما يحال عليها محضر إثبات إحدى المخالفات المبينة في المادة 94 أن تقرر تعليق رخصة السياقة. يحدد تنظيم لجنة التعليق وعملها عن طريق التنظيم.

3) إدخال عقوبات جديدة والرفع من القيمة المالية للغرامات قانون 01-14:

من البديهي جدا أنه لتفعيل النظام الردعي لا بد من التشديد في العقوبة والبحث عن قوانين أكثر صرامة، لتكون في الأخير كحاجز ردعي للمخالفين تمنعهم من ارتكاب مخالفات تؤدي إلى ما لا يحمد عقباه، وهو بالطبع ما جاء به هذا القانون حيث أقر مخالفات وعقوبات لم تكن موجودة في قانون 1987، إذ أنه ذهب نحو تغيير المنظومة العقابية لقانون المرور، فمثلا لأول مرة تم التلازم في النطق بالعقوبة بين الحبس والغرامة، ذلك أن ارتكاب السائق لجريمة الجرح أو القتل غير المتعمد وهو في حالة سكر أو أي مواد أخرى تصنف ضمن المخدرات، فحينها تتم معاقبته بالحبس من سنة إلى 5 خمسة سنوات وبغرامة من 50.000 دج إلى 150.000 دج.¹

وكذلك قد تم إدخال مخالفات جديدة حيز التنفيذ في قانون المرور لسنة 2001، نذكر منها: نقل أطفال أقل من 10 سنوات في المقاعد الأمامية، حيث تصل عقوبة المخالف إلى سحب رخصة السياقة من طرف اللجنة لمدة شهرين مع دفع غرامة من 1.500 دج إلى 5.000 دج، ثم أنه جاء بقوانين وقائية تجبر السائقين سواء السيارات أو الدرجات على اتخاذ سبل الوقاية والأمن حيث أجبر سائقي الدرجات النارية بارتداء الخوذة وإلا اعتبر مخالف.

إذا ومن هذا المنطلق وضمن هاته القوانين المستحدثة وإدخال مخالفات وعقوبات حيز التنفيذ، رأى المشرع الجزائري بأنها قوانين كفيلة بإحداث تغيير جذري في التصاعد المستمر لحوادث المرور في الجزائر²، ولكن الأمر حال دون ذلك ورغم كل هذه الإجراءات شهدت الجزائر زيادة مستمرة في حوادث المرور لذلك راحت تبحث عن حلول أخرى مستعجلة بحيث تكون سريعة وفعالة في نفس الوقت لكبح هذا التزايد المستمر من حيث حوادث السير، ويظهر ذلك في النتائج وجسامه الخطر وعدد القتلى والجرحى جراء هذه الظاهرة الخطيرة، والتي حسب إحصائياتها جعلت الجزائر تحتل المراتب الأولى عالميا كما صنفتها منظمة الصحة العالمية.

ثالثا: البحث عن قانون جديد كحل مستعجل (تعديل قانون المرور لسنة 2001):

حيث سارع المشرع الجزائري إلى البحث عن حلول مستعجلة تكف أو تنقص من حوادث المرور وذلك في ظل التزايد المستمر، ويظهر ذلك جليا في قيامه بتعديلات قانونية أكثر ردها، إذ

1 حيث قد نصت المادة 68 من الأمر رقم 09-03 أنه «يعاقب بالحبس من سنتين (2) إلى خمس (5) سنوات وبغرامة من 100.000 دج إلى 300.000 دج، كل سائق ارتكب جريمة القتل الخطأ وهو في حالة سكر أو تحت تأثير مواد أو أعشاب تدخل ضمن أصناف المخدرات، وعندما يرتكب القتل الخطأ في نفس الظروف بواسطة مركبة تابعة لأصناف الوزن الثقيل أو النقل الجماعي، أو نقل المواد الخطرة، يعاقب بالحبس من خمس (5) إلى عشر (10) سنوات وبغرامة من 500.000 دج إلى 1.000.000 دج.

2 تجدر الإشارة إلى أنه عند صدور هذا القانون قامت السلطات الجزائرية ممثلة في الدولة ووزارة النقل بحملات توعوية واسعة عبر مختلف وسائل الإعلام المرئية والمسموعة والمكتوبة للتحسيس وتعريف مستعملي الطريق بأحكام هذا القانون.

المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل ————— العدد السادس
تحولت الجزائر من سياسة التوعية إلى سياسة الردع باعتباره الحل الوحيد لمعالجة هاته¹ الظاهرة، وهو بالفعل ما قام به حيث تم إصدار تعديل سنة 2004 إذ تضمن هذا التعديل على 25 مادة جديدة معدلة ومتممة، فزاد من قيمة العقوبة ورفع المخالفة لعل ذلك يزيد من خوف المخالف لما يستعرض له من عقوبة قد تصل به إلى إلغاء رخصته السياقية ولا يمكن له الحصول على رخصة أخرى إلا بعد مرور 06 أشهر، يمكن له بعدها بإعادة اجتياز جميع الامتحانات من جديد. ضف إلى ذلك أن هذا الإجراء يتم من طرف اللجنة الولائية لسحب رخص السياقة وهو بذلك يكون قد وسع من صلاحياتها.²

ومن هذا المنطلق فقد تحصلت الجزائر على نتيجة إيجابية، ذلك أنه لأول مرة تشهد الجزائر انخفاض في عدد حوادث المرور بفارق 4000 حادث، وهو بالضرورة ما نتج عنه انخفاض في عدد القتلى بأقل من 645 قتيل في السنة مقارنة بالسنوات الماضية أي قبل 2004.

ولكن هذه النتيجة لم تدم طويلا كما كان متوقع ففي سنة 2006 عرفت الظاهرة ارتفاع معتبر بالعودة إلى المستويات العليا، فرغم الجهود المبذولة من طرف الدولة إذ وسعت من طرقاتها واستحدثتها بما يواكب الزيادة في السيارات، وبنصوصها العقابية المشددة.

إلا أنه في سنة 2008 ارتفعت النسبة من جديد من حيث حوادث المرور والزيادة في عدد القتلى.³

4) صدور الأمر الرئاسي رقم 03/09:

في ظل تفاقم الوضع جراء الزيادة في حوادث المرور وجب البحث عن قانون أكثر صرامة وفعالية، وهو ما لمسناه من خلال صدور الأمر الرئاسي 03⁴/09 من طرف رئيس الجمهورية وهو ما فسر لنا الاهتمام البالغ للدولة بهاته الظاهرة التي أصبحت تعادل الكارثة.

لذلك اعتبر هذا القانون أشد قوانين المرور ردعا في الجزائر وحتى من بين قوانين الدول العربية فكان اتجاهه نحو تشديد العقوبة وإدخال مخالفات جديدة، كانت سببا في وقع الحوادث وزيادة الغرامة التي تؤدي إلى زيادة مستوى الردع العام، فقد وصلت بعض الغرامات إلى مستويات قياسية بلغت 100 مليون سنتيم مع الحبس من سنتين إلى 5 سنوات في حين ارتكاب جريمة القتل

1 وهو القانون رقم 04/16 المؤرخ في 10/11/2004 المعدل والمتمم للقانون رقم 01/14 الصادر سنة 2001.
2 حيث حسب المادة 103 مكرر من القانون 16/04، أصبح المتحصل على رخصة السياقة المؤقتة والتي لم يمر عليها سنتين، وفي حال ارتكابه لإحدى المخالفات الواردة في المادة 111 من هذا القانون يتعرض لإلغاء الرخصة، ولا يمكنه الحصول على رخصة أخرى إلا بعد مرور 06 أشهر يقوم بعدها بإعادة اجتياز امتحانات جديدة للحصول على رخصة جديدة.
3 حيث شهدت سنة 2008 أعلى نسبة في عدد القتلى لم يسبق للجزائر وأن واجهتها، على الرغم من أن سنة 2007 انخفضت الحوادث بفارق أكبر من 1800 حادث وهو تعبير عن سياسة السلطات الأمنية في التواجد المستمر في الطرقات.
4 الأمر الرئاسي 03-09 المؤرخ في 22 جويلية 2009 المعدل والمتمم للقانون 11-14 المؤرخ في 19 أوت 2001.

المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل ————— العدد السادس
الخطأ في حالة سكر أو تحت تأثير المخدرات وحتى إذا ما كانت جريمة القتل الخطأ بسبب الإفراط في السرعة.¹

كما أنه شدد العقوبة بالنسبة لسائقي الوزن الثقيل أو النقل الجماعي فإذا ما ارتكب السائق جريمة الجرح أو القتل الخطأ وهو في حالة سكر أو تحت تأثير مواد أو أعشاب تصنف ضمن المخدرات، فحينها تتم معاقبته بالحبس من سنتين إلى 05 سنوات وبغرامة من 100.000 دج إلى 500.000 دج.²

ضف إلى ذلك فعلى غرار اللجنة الولائية لسحب رخص السياقة فقد خول الأمر 09-13 هاته المرة صلاحية سحب رخصة السياقة من طرف الجهة القضائية، حيث يمكنها النظر في المخالفات الجرح والتي قد تعاقب في بعض الحالات بالسحب من سنة إلى أربعة سنوات، وهي في الحقيقة مدة لم يسبق لها وأن كانت محل للسحب من قبل.

ومن اللافت للنظر في هذا القانون أن المشرع الجزائري، قد أشار إلى رخصة السياقة بالنقاط لأول مرة بموجب الأمر 09-03 والتي لم يعطي سوى تعريف لها لا غير إلى حين صدور المرسوم التنفيذي رقم 11-376 لسنة 2011 والذي بين كيفية سحب النقاط أثناء ارتكاب المخالفة وكيفية استرجاع النقاط الضائعة، إذ خصص لها رصيذا معياريا يقدر بـ 24 نقطة³. وتتم سحب النقاط حسب درجة المخالفة، إذ صنفت إلى درجات، فأما بالنسبة للمخالفات من الدرجة الثالثة فيتم خصم حسب الحالات من (1 إلى 10) 4 نقاط، وأما المخالفات من الدرجة الرابعة فيتم خصم حسب الحالات من (1 إلى 17) 6 نقاط، أما فيما يتعلق بالجرح فتصل إلى نصف سحب 8 نقاط ولكن قد منح هذا القانون إمكانية استرجاع النقاط المفقودة إذا ما تم احترام المحال لبعض قواعد تنظيم حركة المرور ومدة حددها هذا النظام، حيث بعدها يجب عليه أن يجتاز تكوين من طرف هيئة مختصة أو يبقى له الحق في تكوينين فقط في السنة.⁴

إذا جل ما يلاحظ على هذا الأمر 09-03 فقد حقق بعد صدوره نتائج إيجابية، فرأت السلطات الجزائرية أنها حققت في سنة ما لم تحققه في سنوات عديدة، إذ انخفض عدد الحوادث إلى أكثر من 14.000 حادث نتج عنه نقص في عدد القتلى بما يفوق 1000 قتيل⁵، ويرجع السبب إلى أثر إنفاذ الأمر بتعاليمه وقوانينه المشددة التي ساهمت في تطبيق السياسة الردعية للسلطات

1 المادة 68-69 من الأمر 09-03.

2 المادة: 69 من الأمر 09-03.

3 رخصة السياقة بالتنقيط، هو إجراء مأخوذ من القانون الفرنسي Permis a points.

4 أ. قماز ليلي إلبياز، مدى فعالية الأمر 09-03 في تكريس السلامة المرورية، مقال منشور بالمجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل العدد 4، لسنة 2016، ص 27.

5 إحصائيات المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق للفترة الممتدة بين 2011 و2013.

المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل ————— العدد السادس
الأمنية، والتي هي بدورها كان لها الدور الفعال من خلال تكثيف دورياتها بمراقبتها الطرق
ووضعها للحواجز الأمنية في المواقع الاستراتيجية للمناطق التي تشهد حركة سير معتبرة، زيادة
على ذلك تكثيف المراقبة في الليل وضبط المخالفين وبعدها تحرير المحاضر بطريقة سريعة
وتحويلهم إلى اللجان الولائية أو الجهات القضائية للنظر في محاضرهم وتسليط العقوبة.

5) جديد قانون حركة المرور رقم -17 05 لسنة 2017 المعدل والمتمم للقانون رقم 01-14
لسنة 2001:

لقد جاء هذا القانون¹ بتدابير وإجراءات جديدة من شأنها الحد من حوادث المرور القاتلة
التي تحولت إلى آلة دمار شامل عبر الطرقات إذ رأى المشرع الجزائري أنه لا بد من البحث عن
تدابير أخرى تكبح التزايد المذهل لحوادث المرور، حيث تضمن هذا القانون رخصة السياقة
بالنقاط ووضح أكثر كيفية التعامل بها حيث أشار هذا القانون من خلال المادة 62 على وضع
بطاقة وطنية لرخص السياقة على مستوى وزارة الداخلية، والتي بموجبها حددت طرق سحب
النقاط للمخالفات من الدرجة الأولى حتى الدرجة 4 إذ يتم سحب 10 نقاط بالنسبة للجنح
وسحب نقطتين تلقائيا في حالة عدم دفع الغرامة الجزافية بعد مرور 45 يوما من تاريخ معاينة
المخالفة².

ثم يظهر جليا أن هذا القانون يعتبر أكثر صرامة من قوانين المرور التي عدلت في الجزائر، إذ
شدد العقوبات ورفع الغرامات على المخالفات والجنح، واعتمد على جانبين مهمين أولهما الجانب
المالي إذ رفع من الغرامات الجزافية والجانب الثاني وهو القمعي والمتمثل في السحب الفوري
للرخصة وتعليقها، وبالموازاة مع القوانين الأخرى فقد وصلت الغرامة من 2.000 دج إلى 2.500 دج
بالنسبة للمخالفات من الدرجة الأولى والمتعلقة أساسا بتقديم الوثائق واستعمال تجهيزات سيارة
غير مطابقة لتصل إلى 3000 دج بالنسبة للمخالفات من الدرجة الثالثة، كعدم وضع حزام الأمان
في حين ستطبق غرامات بـ 5.000 دج للمخالفات من الدرجة الرابعة مثل المناورات الممنوعة على
الطرق أما فيما يتعلق بالجنح، فيعاقب بالسجن لمدة تتراوح من ستة أشهر إلى سنتين وغرامة من
20.000 دج إلى 50.000 دج لكل سائق مركبة لنقل البضائع يتجاوز وزنها الإجمالي المرخص به
3.500 كغ أو مركبة لنقل الأشخاص التي تشمل على أكثر من تسعة مقاعد وذلك عقب عدم
احترام التدابير القانونية المتعلقة بمدة السياقة ومدة الراحة التي تسبب حادث مرور ينجم عنه

1 قانون رقم 05-17 مؤرخ في 19 جمادى الأولى عام 438 الموافق لـ 16 فبراير سنة 2017، يعدل ويتمم القانون رقم 01-14
المؤرخ في 29 جمادى الأولى عام 1422 الموافق 19 غشت سنة 2001 والمتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها
وأمنها والصادر بالجريدة الرسمية العدد 12.

2 وقد حددت المادة 62 مكرر من القانون 05-17 طريقة ذلك حيث يقوم العون الذي عين المخالفة بإرسال المعلومات
الخاصة بها، والتي تؤدي إلى سحب النقاط، على الإدارة المكلفة بتسيير نظام الرخصة بالنقاط في أجل لا يتعدى 8 أيام من
تاريخ معاينة المخالفة.

المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل ————— العدد السادس

قتل غير عمدي كما أنه يلتزم السائق بتزويد مركبته بجهاز تسجيل مدة السياقة والسرعة والمسافة المقطوعة يسمى «الكرونوتاكيغراف» ثم جاء في نص المادة 11 منه بإجبارية وضع حزام الأمن بالنسبة للأشخاص الجالسين في المقاعد الأمامية وحتى للأشخاص الجالسين بالمقاعد الخلفية في المركبات التي تشمل على أكثر من 9 مقاعد وفي نفس السياق أيضا وبموجب هذا النص، يمنع نقل الأطفال الذين تقل أعمارهم عن 10 سنوات في المقاعد الأمامية وكل مخالف لهذا القانون يتم معاقبة بغرامة تصل إل 5000 دج وعقوبات بـ 7000 دج عند تأخر التسديد.

ومن بين مستحداثات هذا القانون أيضا أنه ألزم من خلال المادة 27 بوضع معايير وشكل موحد للممهللات على المستوى الوطني، والتي لا تقام إلا بتريخيص من الوالي بناء على طلب من رئيس المجلس الشعبي البلدي.

وسيتم تشكيل مجلس وزاري مشترك لدى الوزارة الأولى يتكفل بتحديد السياسة والاستراتيجية الوطنية للوقاية والسلامة المرورية والتنسيق بين مختلف الفاعلين في هذا المجال.

الخاتمة:

وفي ختام هاته المداخلة يتبين لنا أن القيمة التنفيذية لقانون المرور في الجزائر يتناسب عكسيا مع القيمة الردعية لنفس القانون.

ذلك أن المشرع الجزائري صار يواكب حجم أضرار هذه الظاهرة، فكلما زادت النسب في حوادث المرور بزيادة عدد القتلى والجرحى زاد اهتمامه أكثر بالبحث عن سبل جديدة وكفيلة بالتشديد في المنظومة القانونية، وأيضا كإشارة للقانون رقم 17-05 الذي استحدث هو أيضا رخصة السياقة بالتنقيط وجب على السلطات إلى سرعة إنفاذ هاته الطريقة التي تبقى مرهونة بتوزيع رخص السياقة بالنقاط على السائقين وإحداث بطايق وطنية لرخص السياقة ومراقبة المخالفين.

وإذ يبقى نجاح تطبيق القانون في اعتماده على قدرته في تشكيل تهديد رادع ذات مغزى لمستخدمي الطريق، حيث لتحقيق ذلك يجب أن يكون التركيز الأساسي على زيادة مستويات المراقبة على مستوى شبكة الطرق خاصة ذات الحركة والاكتظاظ.

