

التكاليف الإدارية لحوادث المرور في الجزائر

لونانسة رمضان

طالب دكتوراه " ENSSEA " عضو مخبر: إدارة - نقل - إمداد: جامعة باتنة

ramdane.lounansa@yahoo.fr

فارس بوباكور

أستاذ دكتور ، عضو مخبر: إدارة - نقل - إمداد: جامعة باتنة

fares_boubakour@yahoo.fr

ملخص:

الهدف من هذه الدراسة هو الوقوف على نوع من التكاليف الاقتصادية لحوادث المرور في الجزائر و التي تؤثر على الاقتصاد الوطني، وهي التكاليف الإدارية، و التي ربما لا نعطي لها أهمية كبيرة، وتوضيح الدور الذي تقوم به مختلف الإدارات المتدخلة في تسيير الحوادث المرورية ونقصد بذلك الحماية المدنية، الأمن، شركة التأمين والقضاء، عن طريق الوسائل و الإمكانيات التي تستخدم و تهتك في كل مرة من طرف هذه الإدارات، جراء عملية الإدارة و التدخل في الحادث، بالإضافة إلى محاولة تقييم حجم التكلفة الإدارية بلغة الأرقام .

الكلمات المفتاحية: التكلفة، الإدارة، حوادث المرور، الحماية المدنية، التأمين، الأمن، القضاء، الجزائر

مدخل:

لا شك أن ظاهرة حوادث المرور تعتبر من أكبر الآفات التي تعاني منها معظم دول العالم، و التي تفتك بالأرواح و الممتلكات و تتسبب في خسائر كبيرة، اقتصادية كانت أم اجتماعية، و الإحصائيات المسجلة هي أكبر دليل على حجم هذه الآفة، فعلى المستوى العالمي تخلف حوادث المرور سنويا مليون و 240 ألف قتيل وما لا يقل عن 50 مليون جريح، أما الخسائر أو التكاليف الاقتصادية فتقدّر بحوالي 518 مليار دولار سنويا. وجاء في تقرير منظمة الصحة العالمية انه يحدث أكثر من 91% من الوفيات العالمية الناجمة عن حوادث الطرق في البلدان المنخفضة و المتوسطة الدخل، على الرغم من أن تلك البلدان لا تمتلك إلا أقلّ من نصف المركبات الموجودة في العالم، أيضا في الوطن العربي يموت سنويا أكثر من 25000 شخص جراء حوادث المرور ،

و الجزائر كغيرها من البلدان العربية تخسر كل عام الآلاف من الأرواح ففي سنة 2015 سجلت السلطات 36606 حادث راح ضحيتها 4610 قتيل و 55994 جريح.

كما نجد أن كل حادث مروري يترك آثار سواء كانت نفسية، صحية، اجتماعية و اقتصادية و تتحملها الدولة على شكل تكاليف مباشرة و غير مباشرة ، و من بين التكاليف الاقتصادية التي ربما لا نحسبها كبيرة، التكاليف الإدارية التي تتحملها الجهات المتدخلة عند وقوع الحادث و نقصد بذلك كل من، الأمن الحضري، الدرك الوطني، شركات التأمين، الحماية المدنية و القضاء و هذا النوع من تكاليف له حصته وتأثيره على الاقتصاد الوطني.

مشكلة الدراسة: كم تبلغ التكاليف الإدارية- الأمن ، شركات التأمين، الحماية المدنية و القضاء -

لحوادث المرور في الجزائر؟

الهدف من هذه الدراسة:

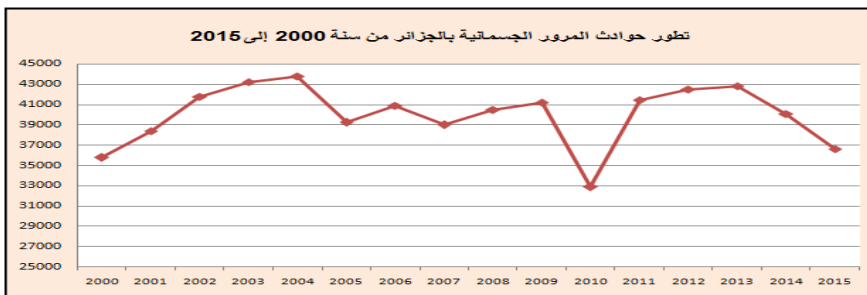
الإشارة إلى نوع آخر من التكاليف الاقتصادية لحوادث المرور التي تؤثر على الاقتصاد الوطني، وتوضيح الدور الذي تقوم به الإدارات المتدخلة في تسيير الحوادث المرورية، عن طريق الوسائل التي تستخدم والتي تملك في كل مرة من طرف هذه الإدارات في حوادث المرور، بالإضافة إلى الوصول إلى تقييم حجم هذه التكلفة الإدارية

منهجية الدراسة :

بناء على طبيعة الموضوع تم الإعتماد على منهج المقابلة لاستطلاع رأي الممارسين الذين لهم علاقة بالموضوع و الاطلاع على الملفات، و تحديد تكاليف الوسائل المستعملة من طرف كل جهة و المتدخلة في تسيير حوادث المرور، معتمدين في ذلك على أسعار السوق، و تم الإستعانة بمديرية الأمن العام لولاية باتنة، المديرية العامة للحماية المدنية لولاية باتنة، الدرك الوطني لولاية باتنة و المحكمة كذلك، بإجراء عدة مقابلات مع المسؤولين و الضباط المتدخلين في تسيير حوادث المرور و محاولة أخذ أدق المعلومات و تفاصيل الإجراءات الإدارية لحوادث المرور و خاصة الجسمانية منها.

1.تطور حوادث المرور الجسمانية في الجزائر

الشكل (01)تطور حوادث المرور الجسمانية في الجزائر من سنة 2000 الى 2015



المصدر: من إنجاز الطالب بالاعتماد على إحصائيات المركز الوطني للوقاية و الأمن عبر الطرقات - الجزائر -

من خلال المنحنى البياني أعلاه الذي يوضح تطور عدد الحوادث المرور الجسمانية من سنة 2000 إلى غاية 2015 م ، يتضح جليا أن حوادث المرور عرفت خمس مراحل أساسية خلال الفترة المدروسة وهي كالآتي :

المرحلة الأولى من (سنة 2000 – 2004) :

نلاحظ خلال هذه المرحلة تزايد مستمر في عدد حوادث المرور الجسمانية الذي انتقل من 35771 حادث سنة 2000 إلى 43777 حادث سنة 2004 بنسبة تقدر بـ 22.38 % و يعود هذا التزايد إلى عدة عوامل منها زيادة حضيرة المركبات، خاصة بعد التسهيلات المقدمة من طرف الشركات المستثمرة في هذا المجال بعد دخول الجزائر في مرحلة اقتصاد السوق، بالإضافة إلى عدم مسيطرة إنجاز الطرقات لهذه الزيادة في عدد وسائل النقل كما عرفت هذه المرحلة تحرير النقل بعد ما كان محتكرا من طرف الدولة.

المرحلة الثانية (من سنة 2004 – 2009):

بعد المرحلة السابقة و الزيادة المعتبرة في حوادث المرور، تم صدور القانون 01-04 يشدد في الاجراءات الردعية لتعرف سنة 2005 انخفاضا محسوسا مقارنة بسنة 2004 بنسبة مقدرة بـ 10.37% وذلك مباشرة بعد صدور القانون و دخوله حيز التنفيذ، ليعرف هذا القانون تعديلا بواسطة القانون رقم 04-16، ساهم هذا التعديل في رفع من عدد حالات تعليق وسحب رخصة السياقة، ليعرف عدد الحوادث تذبذبا بين الارتفاع و الانخفاض الى غاية سنة 2009 أين تم تسجيل 41224 حادث مروري.

المرحلة الثالثة سنة 2010:

شهدت سنة 2010 انخفاضا كبيرا و محسوس في عدد حوادث المرور حيث قدرت ب 32873 حادث و هي اخفض قيمة في الفترة كلها حيث عرفت انخفاضا يعادل 20.26%، مقارنة بسنة

2009 و يعود هذا الانخفاض أساسا إلى التطبيق الجيد و الصارم لقانون المرور الذي يتضمن في مادته الرابعة مبدأ سحب و إلغاء رخصة السياقة، و لكن سرعان ما تعود الحوادث إلى تسجيل أرقام كبيرة و هو ما توضحه المرحلة الموالية

المرحلة الرابعة من سنة 2011 الى سنة 2013:

تم تسجيل 41467 حادث مروري سنة 2011 ليعرف بعدها تزايد مستمر ليصل 42846 حادث سنة 2013 و هذا ما دل على شيء إنما يدل على التأثير المؤقت للإجراءات القانونية التي سرعان ما يتأقلم معها المواطن و يجد طريقا للإفلات من العقوبات المفروضة في القانون، مع العلم أن الأسباب الرئيسية هي نفسها في كل مرة تتقدمها السرعة المفرطة، فقدان السيطرة على المركبة، التجاوزات الخطيرة، و تحمل العامل البشري حصة الأسد بنسبة تفوق 85 % بعدم احترام القانون

المرحلة الخامسة من (2013 - 2015)

عاد الانخفاض في عدد الحوادث المرورية في السنتين المتتاليتين سنة 2014 و سنة 2015 حيث تم تسجيل سنة 2015، 36606 حادث مروري ، و يعود سبب الانخفاض إلى عدة إجراءات اتخذتها الدولة على غرار:

- إجبارية تلقي سائقي الشاحنات لتكوين بعد حصولهم على شهادة قيادة صنف 'ج' .
- تزويد كل العربات المصنفة في فئة الوزن الثقيل بأداة تسمح بتقييم المسافة المقطوعة و السرعة و مرات التوقف المسجلة
- مساهمة وسائل الإعلام في التحسيس بأخطار حوادث المرور من أجل وعي جماعي أفضل.
- استعمال الرادار بكثرة بهدف مراقبة السرعة المفرطة التي تبقى أهم سبب في انخفاض عدد حوادث المرور.

2.أنواع حوادث المرور

نوع الحادث متعلق بالنتيجة التي آلا إليها الحادث و نقصد بذلك حادث جسماني أي فيه ربما قتلى أو جرحى و نوع آخر و هو الحادث المادي كما يمكن أن يكون في الوقت واحد جسماني و مادي، و الواقع أن معرفة نوع الحادث و تحديده يفيد الجهات المعنية لاتخاذ الإجراءات المناسبة التي قد تختلف من حادث إلى آخر و سوف نتناول أنواع الحوادث المرورية فيما يلي.

1.2 الحوادث الجسماني: و يعني به كل اصطدام وقع في طريق عمومي و كانت مركبة واحدة على

الأقل متورطة فيه مخلفا على الأقل ضحية، سواء كانت جريحا أو قتيلا أو جرحى و قتلى معا.

❖ حالة وفاة (ضحية): يعني تكون هناك ضحية من جراء الحادث يوجد خلاف بين دول العالم في تحديد تعريف حادث الوفاة و تعيين صفاته مثلا :
في أمريكا : يعتبر حادث الوفاة إذا تمت الوفاة خلال سنة من تاريخ الحادث.
اما إنجلترا : يعتبر حادث الوفاة خلال شهر من تاريخ الحادث بشرط وجود علاقة سببية بين الحادث و الوفاة.

و في الجزائر: يعتبر حادث وفاة إذا مر عليه 24 ساعة من وقوعه .
كما يجدر الإشارة بأن حصيلة عدد قتلى حوادث المرور في الجزائر لسنة 2015 كانت 4610 قتيل منها 809 قتيل داخل المناطق الحضرية و 3801 قتيل في المناطق الريفية أما
❖ حالة الإصابة (جرحى): هو الحادث الذي يترتب عليه إصابة شخص أو أكثر، و تكون متفاوتة من حيث الخطورة. و تظهر حصيلة عدد الجرحى سنة 2015، 55994 جريحا ، منها 19337 جريحا داخل المناطق الحضرية و 36657 جريحا في المناطق الريفية.

2.2. الحوادث المادي : هو كل حادث يقع في الطريق العمومي، و تكون المركبة واحدة على الأقل سبب فيه يخلف خسائر مادية فقط دون خسائر بشرية وهي الحوادث التي تنجم عنها خسائر مادية فقط و تكون في اغلب الحالات مع المركبة، صدمة بين مركبة و حاجز ثابت ، بين مركبتين، أو مركبة مع حيوان و لا تسبب جروح و لا وفاة لمستعملي الطريق ، و لا تترتب عنها إلا المسؤولية المدنية فقط.

3. التكاليف الاقتصادية لحوادث المرور

عند وقوع أي حادث مروري يترك من ورائه خسائر كبيرة و متنوعة، قد تكون اقتصادية أو اجتماعية أو صحية تتحملها مختلف الجهات المعنية في الحادث مثل التأمينات و الخزينة العمومية... الخ لذلك سوف نتطرق في العنصر الموالي مفهوم تكلفة الحادث و أنواعها .

1.3. مفهوم تكلفة الحادث المروري: يمكن تعريف تكلفة الحادث بإتباع أسلوب الدول الأوروبية في تقسيم تكاليف الحوادث المرور، بأنها عبارة عن تكاليف متعلقة بالضحية و أخرى متعلقة بالحادث و هذه التكاليف تنقسم بدورها إلى مجموعة من العناصر، وهذه العناصر فيها التكاليف المرتبطة مباشرة بحادث المرور ونذكر كل من:

- ❖ التكلفة الطبية
- ❖ إعادة التأهيل غير الطبي
- ❖ الأضرار في الممتلكات العامة و الخاصة
- ❖ التكاليف الإدارية

و هناك نوع ثاني غير مباشرة من عناصر التكلفة يكمن في الآثار التي يخلفها الحادث ونقصد بذلك:

❖ فقدان القدرة على الإنتاج

❖ التكاليف البشرية

2.3. التكاليف المتعلقة بالضحية :

تتمثل هذه التكاليف في التكاليف الطبية (من أدوية و نقل و إسعاف و أدوات مستعملة ...) و تكاليف التأهيل الطبي (معاملة خاصة للمعاقين، نقل خاص...) كذلك نجد فقدان القدرة على الإنتاج ، إلى جانب ذلك هناك تكلفة العذاب النفسي للضحايا و عائلات الضحايا و العذاب الفيزيائي أو الجسماني بالنسبة للضحايا نتيجة الإعاقة و التكاليف الأخرى كزيارة المصاب الخ.

3.3. التكاليف المتعلقة بالحادث:

تكمن التكاليف المتعلقة بالحادث في الخسائر المادية سواء المتعلقة بالمركبة أو بالطريق أو الممتلكات العامة و الخاصة ، التكاليف الإدارية المتمثلة في تكاليف الشرطة المتدخلة في الحادث أو الدرك الوطن ، تكاليف الحماية المدنية و تكاليف القضاء المتمثل في الفصل في القضايا و هناك تكاليف أخرى ناتجة عن الحادث كتكاليف الازدحام و فقدان الطاقة البترين و تكاليف التلوث الخ

4. التكاليف الإدارية لحوادث المرور:

التكاليف التي تتكبدها مختلف الإدارات التي لها علاقة بطريقة مباشرة مع الحادث و تمثل تكلفة الإجراءات الإدارية التي تقوم بها مختلف الجهات سواء الأمن، الحماية المدنية أو شركات التأمين أو المحاكم .

✓ تكاليف شركات التأمين : تتمثل فيما تتحمله شركات التأمين من مبالغ طائلة تصرف على الخبير و فتح الملف و الارشاليات لمختلف الاطراف..

✓ تكاليف المحاكم أو تكلفة القضاء: تتمثل تكلفة القضاء العمل المبذول في فحص القضايا و التحقيق في الحوادث و الحكم فيها و التعويضات المادية من المحاكم.

✓ تكاليف الأمن: تتمثل في التحقيق، التقارير الخاصة المعاينة، استخدام المركبات و الاعوان..

✓ تكاليف الحماية المدنية: خدمات الإطفاء و الإنقاذ و إزالة المخلفات، و استخدام المواد الصيدلانية و العتاد الخاص.

5. تقييم التكلفة الإدارية لحوادث المرور في الجزائر :

لكي نقوم بتقييم التكلفة الإدارية لحوادث المرور على مستوى مختلف الإدارات المتدخلة في تسيير حوادث المرور إبتداءً من الشرطة ، الدرك، التأمين، الحماية المدنية و القضاء، يجدر الإشارة إلى أن هذه الإدارات هي التي تتدخل في كل حوادث المرور سواء كان الحادث قد وقع في المناطق الحضرية أو الريفية، و تقوم هذه الإدارات بالإجراءات اللازمة و القانونية في كل حادث مرور، مستعملة عدة وسائل و عتاد تستعين بها في كل تدخل.

1.5. طريقة تقييم التكلفة الإدارية للجهات المتدخلة في الحادث:

تم الاطلاع في الدراسة على مجموعة من التقارير لحوادث المرور مختلفة حدثت، بالإضافة إلى مقابلات مع مسؤولين في الهيئات المتدخلة بهدف الوقوف على التكلفة الإدارية المتوسطة لكل هيئة، من خلال حساب متوسط تكلفة حادث مرور مادي (بسيط) ، حادث مرور جسماني (خطير) لكل جهة متدخلة ، ثم الوصول إلى التكلفة الإدارية المتوسطة لحادث مرور.

2.5. تقييم التكلفة الإدارية لتدخل جهات الأمن الوطني لحادث مرور مادي (بسيط):

بناءً على السيناريوهات، الملفات و المعلومات التي تم الحصول عليها من طرف المديرية الأمن الولائي، لولاية باتنة و تقدير الوسائل المستعملة من طرف الهيئة او الإدارة المتدخلة في الوسط الحضري سيتم تقييم التكلفة الإدارية

1) مثال (سيناريو) حول كيفية تقييم حادث مرور مادي (بسيط)

معلومات الحادث :

الوسط	تاريخ الحادث	الساعة	مكان الحادث	نوع الحادث	عدد المركبات
حضري	2016 / 01/12	19:00 مساء	طريق قسنطينة بقرب من مركب الحبوب و الخضر	حادث فجائي اصطدام بجائط	مركبة واحدة

المصدر : الأمن الحضري الثاني لولاية باتنة

لكي يتم تقييم التكلفة الإدارية لهذا الحادث ، سوف نعتمد على الوسائل التي استعملتها الهيئة الأمنية (الشرطة) خلال التدخل الذي قامت به، مع العلم أن المتسبب في الحادث شخص واحد و مركبة واحدة و كان اصطدم في منشأة قاعدية، وكان التدخل من طرف الأمن الحضري الثاني و بناءً على المقابلة الشخصية و الاطلاع على الملفات تم التوصل إلى أهم عناصر التكلفة و المتمثلة في :

- اليد العاملة : 4 أعوان - المركبات : مركبة واحدة من نوع "بولو" Polo
- الوقود الضائع و المتعلق بالمسافة بين مقر الأمن و نقطة الحادث: حيث كانت المسافة في هذا السيناريو 1.5 كيلو متر أي 3 كيلو متر "ذهابا و إيابا"
- الصور الفوتوغرافية : 4 صور - أوراق التحقيق : تم تحرير 4 أوراق و طبع منها 7 نسخ و لإرسالها للجهات: القضائية ، الأرشيف ، و شركات التأمين ، ومديرية الأشغال العمومية
- و تعتبر هذه أبسط الوسائل التي تستهلك في كل حادث أي كان نوعه بسيط أو خطير لذلك كان هذا السيناريو مثالا لحادث مرور بسيط والذي يمثل أدنى تكلفة إدارية يمكن خسارتها و المتعلقة بالأمن الحضري.

تقييم الوسائل المستخدمة :

- لكي نستطيع تقييم التكاليف المذكورة أعلاه قمنا بتقييم الوسائل التي تملك مع الزمن كإهلاك المركبة 10 سنوات لغرض الوصول إلى الامتلاك المتوسط لـ 1 ساعة تدخل و التي تعادل 23 دج و هذه قيمة الإهلاك للمركبات المعتمدة عليها في الدراسة في ساعة واحدة.
- تقييم الوقود : في هذا المثال المركبات المستعملة في التدخل من جهات الأمن الحضري تستهلك الوقود من نوع بترين (*Essence*) ثم نحسب استهلاك الوقود الضائع قمنا بإعطاء متوسط الاستهلاك، أي تستهلك المركبة 1 لتر في 7 كيلومتر
- كيفية تقييم اليد العاملة : لكي نستطيع تقييم اليد العاملة في هذه الدراسة أخذنا متوسط الأجور للأعوان المتدخلون و المقدرة بـ 35000 دج كأدنى أجر شهري للموظف الواحد، و بحساب الأجر المستحق للموظف في 1 ساعة قسمنا الأجر الشهري على عدد ساعات العمل في الشهر لنحصل على قيمة تقريبية بـ 50 دج للساعة الواحدة .
- أوراق التحقيق : أخذنا في هذه الدراسة سعر الورقة في السوق و هو 5 دج.
- الصور : أخذنا أدنى قيمة متوسطة للصورة بسعر السوق و هو 50 دج للصورة الواحدة .
- الطباشير : و تم تقييمه بسعر السوق بـ 10 ج .
- الوقت : و هو زمن المستغرق في التدخل في الحادث و يساعدنا في حساب تكلفة اليد العاملة

و من خلال الجدول الموالي نتحصل على أقل تكلفة إدارية الإجمالية لحادث مرور بسيط.

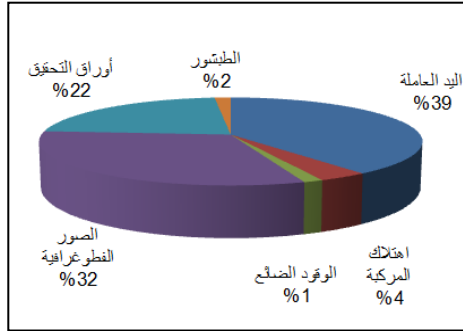
ملاحظة: لم يتم حساب بعض التكاليف الخفية كنقل الملفات من الأمن إلى القضاء بواسطة إرسالية و الاتصالات الهاتفية و التحاليل الطبية في المستشفى، أي أن التكلفة المحسوبة أدنى تكلفة ممكنة.

التكاليف الإدارية لحوادث المرور الخاصة بالأمن الوطني:

الجدول رقم (02) التكاليف الإدارية لحوادث المرور الخاصة بالأمن الوطني (د.ج):

عناصر التكلفة	تكلفة حادث مرور بسيط	تكلفة حادث مرور خطير	التكلفة المتوسطة لحادث مرور
اليد العاملة	250,00	900,00	575,00
استهلاك المركبة	23,00	90,00	56,50
الوقود الضائع	9,00	54,00	31,50
الصور الفطوغرافية	200,00	400,00	300,00
أوراق التحقيق	140,00	890,00	515,00
الطبشور	10,00	10,00	10,00
المجموع	632,00	2344,00	1488,00

الشكل (02) التكاليف الإدارية لحوادث المرور الخاصة بالأمن الوطني:



المصدر: من إعداد الطالب بناءً على معطيات المتحصل عليها من طرف الأمن الحضري الثاني لولاية باتنة

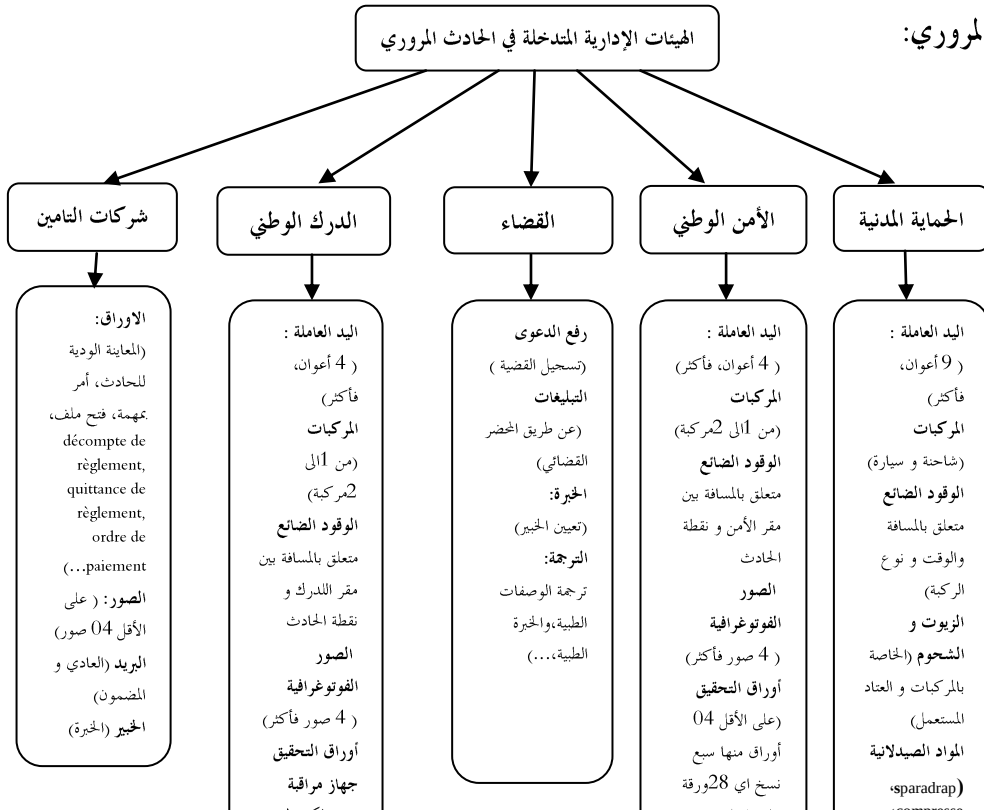
من خلال الجدول و الرسم البياني أعلاه يتضح أن الأمن الوطني يتحمل على الأقل تكلفة إدارية مقدرة بـ 632 دج كحد أدنى جراء الإجراءات الإدارية و التحقيق للحوادث الواحد، مع العلم أن هذه القيمة تتغير و نوع الحادث لتصل الى 2344 دج في حالة حادث مرور خطير، و تعتبر جهة الأمن الحضري الحادث على أنه خطير، إذا كان حادث جسماني و مادي في نفس الوقت و فيه

جرحي كما يجدر الإشارة إلى أن هذه القيمة ليست بقيمة النهائية، وإنما توجد تكاليف أخرى تضاف لهذه التكلفة و هي تكلفة بعض الوسائل التي يتم استعمالها مثل إشارات المرور، و شريط الإحاطة، و ديكامتر ونقل الملفات من الأمن إلى القضاء بواسطة إرسالية و الاتصالات الهاتفية و التحاليل الطبية في المستشفى، أي أن التكلفة المحسوبة تكلفة لا بدا منها كما تم التوصل الى التكلفة المتوسطة و المقدرة بـ 1488 د.ج لكل تدخل.

ملاحظة: تقييم التكلفة الإدارية للجهات المختلفة المتبقية ستكون مبنية على نفس المبدأ و هو الوقوف على الوسائل و الإمكانيات المستخدمة بالاعتماد على سيناريوهات و معلومات مستقاة من (الأمن الحضري الثاني لولاية باتنة، مديرية الحماية المدنية لولاية باتنة، مجلس القضاء باتنة و الشركة الوطنية للتأمين، وكالة عين التوتة).

الشكل (03) مخطط حول الهيئات المتدخلة و أهم الوسائل و الإمكانيات المستخدمة في تسيير

الحادث المروري:

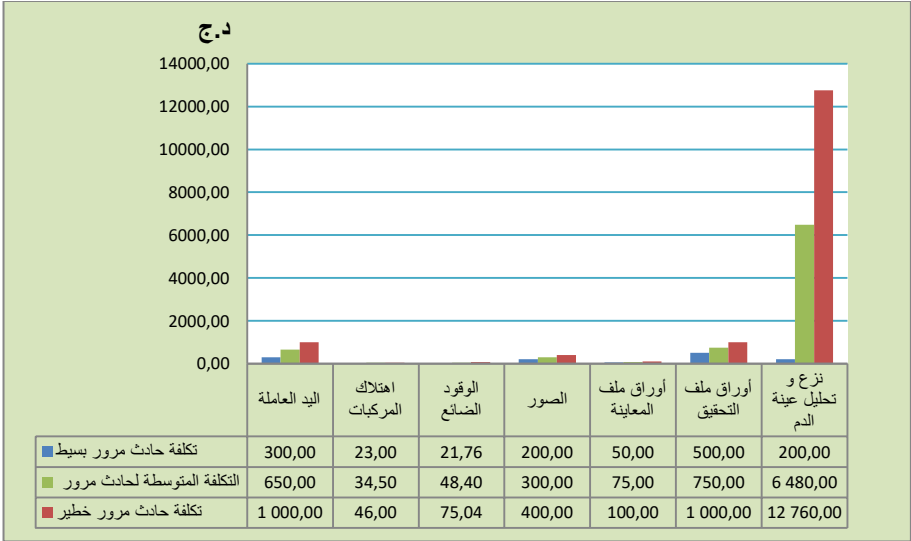


المصدر :من إعداد الطالب بناءا على معطيات المتحصل عليها من طرف مختلف الإدارات المذكورة أعلاه.

3.5.التكاليف الإدارية لحوادث المرور الخاصة بالدرك الوطني:

يتدخل الدرك الوطني في الوسط الريفي عند وقوع الحادث المرور و تستخدم عدة وسائل و إمكانات في عملية التدخل الموضحة في الشكل التالي:

الشكل رقم (04) التكاليف الإدارية لحوادث المرور الخاصة بالدرك الوطني



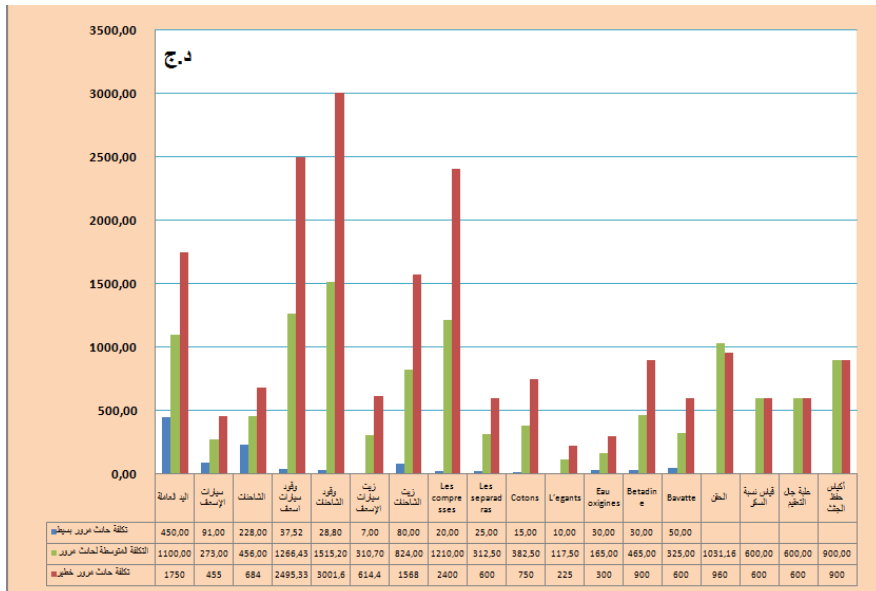
المصدر :من إعداد الطالب بناءا على معطيات المتحصل عليها من طرف الدرك الوطني لولاية باتنة

من خلال الشكل أعلاه يتضح أن التكلفة الإدارية للحادث مروري لجهات الدرك الوطني تختلف و حسب نوع الحادث، لتصل في حالة حادث مرور خطير إلى ما يعادل 15381.04 دج، ويأخذ حصة الأسد من هذه التكلفة نزع و تحليل دم الضحية أو المتسبب في الحادث، يليها أوراق التحقيق و اليد العاملة و هذه القيمة تعتبر عن تكلفة لحادث مرور خطير في الوسط الريفي، و أدنى تكلفة ممكنة لحادث مرور بسيط هي 1294.76 د.ج و يعود هذا الفرق الى نوع الحادث جسماني أو مادي و إلى الوسائل المستعملة ، بعد المسافة و اليد العاملة التي تصل إلى 12 عون و أكثر، أيضا المركبات تصل إلى 3 مركبات ، زيادة على هذا تغير في إجراءات التحقيق كلما كبر الحادث كثرت فيه المتغيرات و الوسائل، لذلك لا نعتبر هذه القيم ثابتة لكل حادث خطير او بسيط، و بناءا على القيم المتوصل إليها من خلال السيناريوهات المستقاة من الدرك الوطني لولاية باتنة تم التوصل الى متوسط التكلفة الإدارية للحادث المروري في الوسط الريفي مقدرة بحوالي 8337,9 دج .

4.5. التكاليف الإدارية لحوادث المرور الخاصة بالحماية المدنية:

تتدخل الحماية المدنية في الوسط الحضري و في الوسط الريفي عند وقوع الحادث المرور و تستخدم عدة وسائل و إمكانات في عملية التدخل الموضحة في الشكل التالي:

الشكل رقم (06) التكاليف الإدارية لحوادث المرور الخاصة بالحماية المدنية:



المصدر :من إعداد الطالب بناء على معطيات المتحصل عليها من مديرية الحماية المدنية لولاية باتنة يتضح من الشكل رقم (06) إن الحماية تلعب دورا مهما في عملية الإسعاف الأولية، من خلال استخدام عدة وسائل التي من شأنها أن تنقذ الضحية ولكن هذه الوسائل تكبد الخزينة تكاليف معتبرة على غرار :

المواد الصيدلانية و هي مواد تستهلك مرة واحدة و نذكر بعض منها مثل المواد الطبية (القطن، القفازات البلاستيكية المعقمة، ..) و هذه المواد الطبية تستهلك في كل مرة مع ضحية بنسب متفاوتة بالإضافة إلى مواد تقتلك مع مرور الزمن و لها عدة استعمالات و لكن في كل استعمال يعاد تعقيمها بالمنظفات فقط سواءً الموجودة في سيارة الإسعاف العادية أو الطبية نذكر منها:

- جهاز اتصال لاسلكي،
- جهاز تنفسي عازل.
- مطفأة، عتاد الإنقاذ و الإبعاد.
- جبائر الشيتت المختلفة
- حمالات مختلفة.
- عتاد الإنعاش.
- عتاد القطع و التفكيك
- جهاز إلكتروني لقياس نبضات القلب
- قنينات التهوية القصبية
- جهاز كهربائي لإنعاش القلب

و بعد ما ذكرنا هذا العتاد الذي يستعمل في التدخل في الحوادث المرورية و فيه ما يهلك عبر الزمن، و لصعوبة حساب قيمة إهلاكها لم يتم التطرق لهذه المواد و لكن تم الاقتصار في تقييمنا للتكاليف الإدارية الحادث المروري المستهلكات (consomable)، لكي نبين أن ما نحسبه هو أقل ما نخسره أما اللازم الذي نخسره أكبر بكثير من القيمة التي تعادل 11 853,99 دج للتدخل الواحد.

5.5. التكاليف الإدارية لحوادث المرور الخاصة بالقضاء:

باعتبار القضاء كجهة قانونية تتدخل في فصل جميع القضايا المتعلقة بحوادث المرور، سواء كان الحادث في الوسط الحضري او في الوسط الريفي، و عموما تعرف نفس المسار و أهم عناصر التكلفة الإدارية نجد: رفع الدعوى و دراسة الملف في قسم المخالفات إذا كان عجز الضحية عن العمل اقل من ثلاث أشهر بتكلفة تعادل 600.00 دج ، و في حالة عجز الضحية عن العمل يزيد عن ثلاث أشهر يوجه إلى قسم الجرح تكون قيمة دراسة الملف — 800 دج يضاف إلى هذا حقوق التبليغات على الأقل أربع تبليغات تحرر من طرف المحضر القضائي للأشخاص المعنيين (طرفي الحادث ،

الشهود...) و قيمة التبليغ الواحد يقدر ب1000.00 دج، أي أن أدنى تكلفة إدارية لحوادث المرور خاصة بالقضاء هي 4600.00 دج و هذا دون احتساب حقوق المحامي..

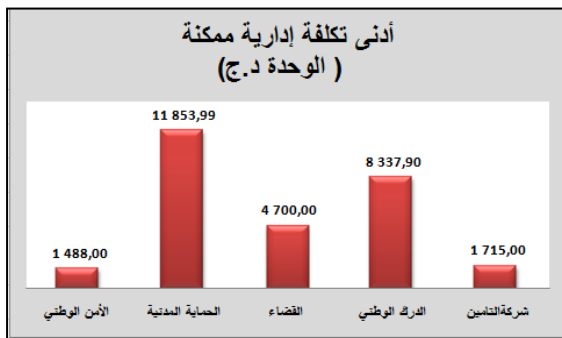
6.5. التكاليف الإدارية لحوادث المرور الخاصة بالتأمين:

التأمين أيضا له حصته في التكلفة الخاصة بتسيير و إدارة حوادث المرور، و يختلف التدخل و الإجراء على حسب نوع التأمين و نوع الحادث - مادي أو جسماني او مادي و جسماني على حد سواء - و لكن في العموم لا يخلو أي حادث من العناصر : (محضر معاينة ودية، البريد، استخدام الأوراق- فتح الملف، سحب الأمر بمهمة، محضر المعاينة التقنية للمركبة من طرف الخبير الذي يزيد تكلفته عن 1260.00 دج، الذي يعتبر كحد أدنى للخبرة،.....)، أيضا في حالة التسوية الودية يستخدم البريد العادي و المضمون بالإضافة إلى المعاملة مع الجهة القضائية.

التكلفة الإدارية لحادث مروري حسب الهيئات المتدخلة:

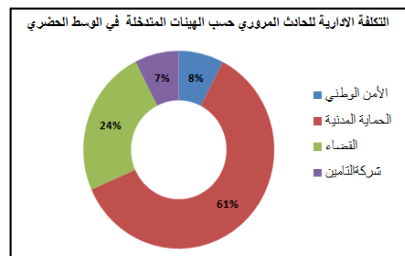
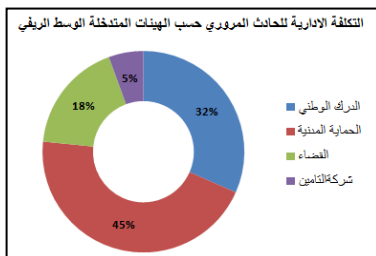
الشكل رقم (07) يوضح ادنى تكلفة

إدارية ممكنة حسب الهيئات المتدخلة



الشكل رقم (08) يوضح التكلفة الإدارية

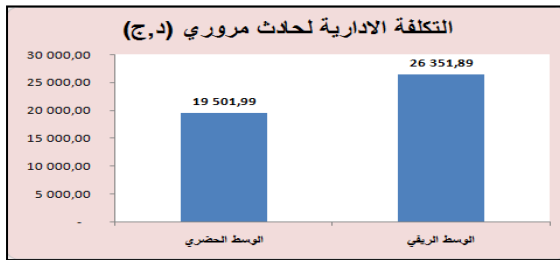
للهيئات المتدخلة حسب الوسط:



المصدر: من إعداد الطالب بناء على المعطيات السابقة

يتضح من الشكين رقم(07) و (08) بان الهيئة التي تتحمل اكبر تكلفة في عملية التدخل و تسيير الحادث هي الحماية المدنية بتكلفة متوسطة مقدرة بـ 11853.99 دج مايعادل نسبة 61 % من

التكلفة الإدارية في الوسط الحضري و ما يعادل 45 % من التكلفة في الوسط الريفي، اما المرتبة الثانية يحتلها القضاء في الوسط الحضري بنسبة 24% و يحتلها الدرك الوطني في الوسط الريفي بنسبة 32% و ذلك يرجع الى خطورة الحادث و الوسائل المستخدمة في الوسط الريفي. ليكون متوسط التكلفة الإدارية للحادث المروري الواحد في الوسط الريفي مقدر بـ 26351.89 د.ج أما في الوسط الحضري بقيمة 19501.99 د.ج و الموضح في الشكل الموالي:



الشكل رقم (09) التكلفة الإدارية لحادث مروري واحد حسب الوسط

المصدر: من إعداد الطالب بناء على المعطيات السابقة

6. التكاليف الإدارية للحوادث لمرور الجسمانية على مستوى الوطني:

تقييم التكلفة الإدارية لحوادث المرور الجسمانية في الجزائر حسب إحصائيات سنة 2015 بناء على إحصائيات حوادث المرور الجسمانية المسجلة سنة 2015 في الجزائر و الصادرة عن المركز الوطني للوقاية و الأمن عبر الطرق، سنقوم بمحاولة تقييم التكلفة الإدارية المتوسطة لحوادث المرور بالجزائر بناء على التكاليف الإدارية المقدرة سابقا لمختلف الهيئات المتدخلة، باعتبار أن الإجراءات الإدارية للإدارات المتدخلة في حوادث المرور هي نفسها على التراب الوطني و الموضحة في الجدول التالي:

التكلفة الإدارية لحوادث المرور الجسمانية في الجزائر لسنة 2015

جدول رقم (03) يبين التكلفة الإدارية الإجمالية لحوادث المرور الجسمانية بالجزائر لسنة 2015

الوسط	التكلفة الإدارية لحادث المروري (د.ج)	عدد حوادث المرور الجسمانية لسنة 2015	التكلفة الاجمالية
الحضري	19 501,99	16 245	316 809 746,33
الريفي	26 351,89	20 361	536 550 730,49
المجموع		36 606	853 360 476,81

المصدر: من إعداد الطالب بناء على المعطيات السابقة

من خلال الجدول رقم (03) نلاحظ أن التكاليف الإدارية لحوادث المرور حسب إحصائيات سنة 2015 بالجزائر قدرت بـ 853.360.476,81 دج، أي ما يزيد عن 85 مليار سنتيم و ما يعادل أكثر من 6 مليون دولار، مع العلم أن التكاليف الإدارية للحوادث المرورية في الوسط الريفي أكبر مما عليه في الوسط الحضري. من هذا التقييم الذي يمثل أقل تكلفة إدارية ممكنة ، حيث كان بنائه على معطيات و أمثلة من الواقع ، نتوصل إلى أن التكاليف الإدارية لحوادث المرور للهيئات المتدخلة في حوادث المرور مكلفة جدا، و كلما كثرت حوادث المرور كلما زادت تكاليفها الإدارية و الطبية و الاقتصادية ككل، و من خلال هذه الدراسة نتوصل إلى أن حوادث المرور لها تكاليف غير مباشرة جد مرتفعة و جد صعبة التقييم و تؤثر على الاقتصاد الوطني بشكل غير مباشر وتكمن هذه التكاليف في خسائر التي تتحملها الإدارات المتدخلة في حوادث المرور من شرطة و حماية مدنية، شركة تأمين، قضاء و درك الوطني .

الخلاصة

بعد محاولة تقييم أهم التكاليف الإدارية لحوادث المرور في الجزائر التي لم يتم التطرق إليها بهذا الشكل على حد علمي و تحويلها بلغة الأرقام، توصلنا إلى أن التكلفة الإدارية لحوادث المرور جد مرتفعة و غير ثابتة تتغير وعدد حوادث المرور، و الخزينة العمومية تنفق مبالغ ضخمة على المعدات و الوسائل المستعملة من طرف الإدارات التي تتدخل في تسيير حوادث المرور بأشكالها و أنواعها فإذا أخذنا آخر تقييم للتكلفة الاقتصادية لحوادث المرور الجسمانية في الجزائر و المقدرة من طرف مخبر إدارة- نقل - إمداد جامعة باتنة تحت إشراف رئيس المشروع الأستاذ الدكتور فارس بوباكور التي تعادل 48.483.903.505,69 دج لسنة 2010 و أن التكلفة الإدارية المتوصل إليها هي 853.360.476,81 دج ما يعادل 1.76% من التكلفة الإجمالية للحوادث المرورية ولكن يجد الإشارة بأن التكلفة الإدارية الحقيقية أكبر بكثير من المتوصل إليه لأنه يوجد عدة وسائل من الصعب بمكان تقييم اهتلاكها ولها دور أساسيا في عملية التدخل و تسيير الحادث المروري عن طريق مختلف الهيئات.

نتائج الدراسة:

- الجزائر تتحمل ما يزيد عن 853.360.476,81 دج تكاليف إدارة الحوادث المرورية.
- التكلفة الإدارية الإجمالية في الوسط الحضري قدرت بـ 316.809.746,33 دج، أي ما يعادل 19.501,99 دج للحدث أين كانت نسبة تكاليف الحماية المدنية 61 % من التكاليف الإجمالية يليها القضاء بنسبة 24 % . ثم الأمن بنسبة 8 %.

- التكاليف الإدارية الإجمالية الخاصة بالوسط الريفي قدرت بـ 536.550.730,49 دج، ما يعادل 26.351,89 للحدث الواحد حيث كانت نسبة تكاليف الحماية المدنية 45 % من التكاليف الإجمالية ، و الدرك الوطني تتحمل ما نسبته 32% و القضاء بنسبة 18 %.

- الإدارات تستخدم الأوراق بشكل كبير

- التكاليف الإدارية في الوسط الريفي ضعف ما تكون عليه في الوسط الحضري.

الاقتراحات :

- إنشاء شبكة انترانت للتواصل بين مختلف الهيئات المتدخلة في تسيير حوادث المرور لتسهيل نقل الملفات و إرسال المعلومات بشكل سري و سريع.

- وضع جهاز إحصائي فعال لتقييم التكاليف المختلفة التي تتكبدها الإدارات المتدخلة في

الحادث المروري

- استعمال الأجهزة الإلكترونية في حفظ و إرسال التقارير بدون اللجوء إلى استعمال الورق و الطابعات بشكل كبير و الذي بحسب الدراسة مكلفة جدا.

المراجع المستخدمة:

1. (الرهوان ح.محمد)، قواعد إجراءات حركة السير و الطريق بين النظرية و التطبيق ، كلية الشرطة، دبي 1993 .
2. عبد المعطي السيد راضي، الآثار الاقتصادية لحوادث المرور، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، الرياض، 2008.
3. إحصائيات المركز الوطني للوقاية و الأمن عبر الطرقات لسنة 2014، ص 2.
4. عبد الله علي خلف، التكاليف الاقتصادية لحوادث المرور في العراق، الأكاديمية العربية المفتوحة في الدنمارك، 2010
5. الطيب بلعيز، دليل المتعامل مع العدالة ، الديوان الوطني للأشغال التربوية O.N.T.E، أكتوبر
6. 2009.
7. المديرية العامة للأمن الحضري لولاية باتنة
8. الأمن الحضري الثاني لولاية باتنة
9. المديرية العامة للدرك الوطني لولاية باتنة

10. المديرية العامة لحماية المدنية لولاية باتنة

11. موقع منظمة الصحة العالمية: الإصابات الناجمة عن حوادث المرور

<http://www.who.int/mediacentre/factsheets/fs358/ar/>
<http://www.aljazeera.net/encyclopedia/healthmedicine/2013/12/26>

الطرق في وطننا العربي موسوعة الجزيرة قتلى

12. J.L.Alfaro ;M ;chapolis ;F.fabre) :*cout socio-economique des accidents de la route* ;raport final ;direction générale transports direction générale science ; recherche et développement ; 1994 EUR 15464 .
13. (Ross silcock and TRL):*Guidelines for Estimating the Gost of Road Crashes in Developing Countries* ;TRL ; departement of international development ;May2003
14. (Himori S. et Muhlrads N). : *Coût des accidents de la circulation routière en Algérie, Le compte rendu de la XVe Conférence canadienne multidisciplinaire sur la sécurité routière*, 5-8 juin 2005, Fredericton, NB.
15. Ordonnance n° 09-03 du 22 Juillet 2009, Modifiant et complétant la loi n° 01-14.
16. Décret exécutif n° 11-376 du 12 novembre 2011 modifiant et complétant le décret exécutif n° 04-381 du 28 novembre 2004 fixant les règles de la circulation routière.
17. <http://www.cnpsr.org.dz/>
18. Loi n° 01-14 du 19 Août 2001, Relative à l'organisation, la sécurité et la police de la circulation routière.
19. Loi n° 04-16 du 10 Novembre 2004, Modifiant et complétant la loi n° 01-14
20. Décret exécutif n° 04-381 du 28 Novembre 2004, Fixant les règles de la circulation routière.