

(أسباب حوادث المرور في الجزائر وسبل الوقاية منها)

د/ نهيلي حفيظة

قسم العلوم الاجتماعية

جامعة الجلفة

ملخص:

ظاهرة حوادث المرور هي بالتأكيد واحدة من أخطر المشاكل التي يعاني منها البشر منذ أواخر القرن العشرين فهي من المشاكل الناتجة عن هذا التطور التكنولوجي الذي تعيشه الإنسانية والآثار النفسية والاجتماعية والاقتصادية، وتعتبر الحوادث المرورية في معظم البلدان كظاهرة خطيرة تسبب الأضرار البشرية والاجتماعية والاقتصادية. وقد شهدت الجزائر في العقد الماضي زيادة في عدد الحوادث المرورية وقتل كثير من الناس، ومن الملاحظ أن عدد الحوادث المرورية، على الرغم من الجهود التي تبذلها القطاعات المعنية في مكافحة هذه الظاهرة في تزايد وعدد مخيف! ما يقرب من 1.25 مليون شخص يموتون سنويا بسبب هذه الحوادث المرورية. ولذلك نسعى في هذا المقال أن نبحث عن الأسباب التي أدت إلى زيادة حوادث المرور في الجزائر وخاصة بين الشباب.

كلمات مفتاحية: أسباب حوادث المرور ، سبل الوقاية ، الجزائر

Résumé :

Le phénomène des accidents de la circulation est certainement l'un des problèmes les plus graves qui affligent l'humanité depuis la fin du XXe siècle, c'est aussi l'un des problèmes résultants de ce développement technologique qu'a connu l'humanité et de ses effets psychologiques et socio-économiques. Les accidents de la circulation sont considérés dans la plupart des pays comme un phénomène dangereux du moment qu'ils causent des dégâts humains et des pertes sur le plan social et économique. L'Algérie a connu dans cette dernière décennie une augmentation dans le nombre des accidents de la circulation, beaucoup de personnes ont trouvé la mort, beaucoup d'autres sont devenues handicapées et les couts exorbitants de ces tragédies ne cessent d'incomber au budget public selon des statistiques fournies par les organismes officiels. Les pays du monde entier n'ont pas cessé, pour lutter contre ce problème, de mettre en place des systèmes contenant des règles pénalisant les contrevenants afin de réduire les accidents de route et de limiter au maximum leurs dégâts.

Il est à constater que le nombre des accidents de la circulation, malgré les efforts déployés par les secteurs concernés pour lutter contre ce phénomène, ne cesse d'augmenter et le nombre est effrayant ! Environ, 1,25 million de personnes meurent chaque année à cause de ces accidents de la circulation.

Les blessures causées par les accidents de la circulation infligeant d'énormes pertes aux victimes eux-mêmes, à leurs familles et aux États, la lourde facture provient généralement des coûts de traitement, y compris ceux de ré-éducation, des charges des enquêtes sur ces accidents et de la baisse de productivité due à la mort des personnes victimes de ces accidents, à l'incapacité permanente des blessés et à la défaillance de leurs membres de familles contraints de s'absenter au travail ou à l'école afin de prendre soin d'eux.

Cet article vise donc à poser une question importante sur les raisons de l'augmentation des accidents de la circulation en Algérie et surtout chez les jeunes.

مقدمة:

تعتبر ظاهرة حوادث المرور من بين المسائل الخطيرة التي تعاني منها الانسانية منذ نهاية القرن العشرين أو الامن المروري وذلك نتيجة للتطور التكنولوجي وتأثيراته النفسية والاجتماعية والاقتصادية، إذ تشكل الحوادث المرورية في معظم الدول ظاهرة خطيرة بفعل ما ينجم عنها من خسائر تلحق بالثروة البشرية والاجتماعية والاقتصادية على حد سواء، ولقد شهدت الجزائر في العشرية الأخيرة تزايداً في حوادث المرور وكان لهذه الظاهرة الأثر الكبير من الأرواح ومخلفات الإعاقة وتبعاتها وكلفت ميزانية الدولة تكاليف باهضة حسب الإحصائيات المقدمة من الجهات الرسمية، ولمواجهة المشاكل المرورية وضعت دول العالم قواعد ونواتج وأنظمة وعقوبات للمخالفين في محاولة الحد من الحوادث والتقليل من نسبتها قدر المستطاع، ورغم النجاح النسبي الذي تحققه في هذا الصدد إلا أن الحوادث المرورية تزداد وهذا بالرغم من تطور واتساع شبكات الطرق.

لذلك يجب البحث على حلول حاسمة لمشاكل المرور ونشير هنا إلى أهمية التوعية المرورية الشاملة والتي هي مسؤولية مشتركة تتحملها مختلف المؤسسات الاجتماعية التي تُنشط بها أدوار مهمة وفق خطط مدروسة وفي مقدمتها المؤسسات التعليمية باعتبارها المسؤولة بعد الأسرة عن سلوك الفرد الذي يلعب دوراً هاماً في تحقيق السلامة المرورية، وذلك لن يأتي إلا بضوابط ترسخ في السلوك الاجتماعي والحضاري والثقافي.

ومازال مستعملي الطرق في بلادنا يعانون من ويلات حوادث المرور وقلة الأمن عبر الطرق ومازالت الخسائر في الأرواح والأموال تثقل كاهل العائلة والمجتمع وتبقى الطريق في الجزائر تزرع الرعب وتحصد أرواح الآلاف، هذا الوضع المؤلم ليس ميزة خاصة بالجزائر لكن ظاهرة تنتشر عبر كافة أنحاء العالم .

وبرغم الجهود المبذولة من قبل القطاعات المعنية بالتصدي لظاهرة حوادث المرور فإنها مازالت تتزايد سنة بعد أخرى. إذ يقضي نحو 1.25 مليون نسمة نحيم كل عام نتيجة حوادث المرور، وتمثل الإصابات الناجمة عن حوادث المرور أهم أسباب الوفاة من الفئة العمرية ما بين 15-29 سنة.

90% من الوفيات العالمية الناجمة عن حوادث الطرق في البلدان المنخفضة الدخل والمتوسطة الدخل مع أن تلك لا تمتلك تقريبا إلا نصف المركبات الموجودة في العالم.

من المتوقع أن ترتفع معدلات حوادث المرور إن لم تتخذ إجراءات بشأنها.

تتسبب الإصابات الناجمة عن حوادث المرور في إلحاق خسائر اقتصادية هائلة بالضحايا وأسرهم وبالدول عموما وتنشأ هذه الخسائر من تكاليف العلاج بما في ذلك التأهيل والتحقيق في الحوادث وانخفاض فقدان إنتاجية الأجور لمن يموتون أو يصابون بالعجز بسبب إصاباتهم وإنتاجية أعضاء الأسر المعنيين الذين يضطرون إلى التغيب عن العمل والمدرسة للاعتناء بالمصابين.

التساؤلات:

ما هي الأسباب التي أدت إلى تنامي ظاهرة حوادث المرور في الجزائر؟ وخاصة في الوسط الشباني.

هذا ما يؤدي بنا إلى الخروج بالتساؤلات التالية:

هل كثرة حوادث المرور في الجزائر يعود سببها إلى العنصر البشري؟ أم إن الأسباب المادية والمتمثلة في التهيئة الرديئة للطرق وراء تنامي هذه الظاهرة؟

الفرضيات:

- العنصر البشري والعامل الإنساني مهم في مسألة الأمن وبالتالي يكون الخطأ الإنساني سبب رئيسي لوقوع حوادث المرور متمثلا في خطأ السائق وخطأ المشاة.
- التهيئة الرديئة للطرق قد تكون عاملا من عوامل إحداث هذه الكوارث بالموازاة مع كثرة السيارات والازدحام.
- المركبة وغياب المراقبة التقنية للسيارات يعتبر سببا في حدوث مثل هذه الكوارث.

تعريف حوادث المرور:

يعرّف الحادث المروري على أنه حدث اعتراضي يحدث بدون تخطيط مسبق من قبل سيارة واحدة أو مع سيارات أخرى أو مشاة أو حيوانات أو أجسام على الطريق العام أو الخاص وعادة ما ينتج عن الحادث أضرار مادية أو جسمية وغير مقبولة، فهو كل فعل مزهق للنفس أو متلف لأطراف الإنسان أو الأموال نشأ عن سير الإنسان أو وقوفه بمركبته على الطريق.

إذن فحوادث المرور هي عبارة عن الإصابات المادية والمعنوية التي تصيب المركبة بسبب تصادم أو انحرافات فنية في المركبة أو التصرفات السيئة لقائدها مما يسبب خسائر مادية ومعنوية وهي ما تسمى بحوادث المرور¹.

حصيلة حوادث المرور:

في سنة 2015 ، تعدت نسبة حوادث المرور 4 آلاف قتيل و45 ألف جريح.

وفي مايلي جدول مقارن لحوادث المرور الجسمانية المسجلة خلال الفترة الممتدة ما بين 25 إلى 2016/10/31 ومن 01 إلى 2016/11/07 في المناطق الحضرية:

النسبة	من 01 إلى 2016/11/07			من 25 إلى 2016/10/31	
%0.4/71	10-	202	عدد الحوادث	212	عدد الحوادث
%05/0.2	12+	251	عدد الجرحى	239	عدد الجرحى
%27.27	03+	14	عدد القتلى	11	عدد القتلى

المصدر²: المديرية العامة للأمن الوطني.

أنواع حوادث المرور:

يمكننا أن نقسم حوادث المرور إلى نوعين الحوادث المادية والحوادث الجسمانية

1. الحوادث المادية:

هي الحوادث التي تنجم عنها خسائر مادية فقط ولا تسبب جروحا ولا وفاة لمستعملي الطريق، ولا تترتب عنها سوى مسؤولية مدنية فقط.

2. الحوادث الجسمانية:

هي الحوادث التي تنجم عنها الخسائر البشرية وتترتب عنها مسؤولية مدنية وجنائية معا فالمتسبب في الحادث وزيادة على تعويض الخسارة يعاقب جنائيا كما يلي:

- إذا تسبب الحادث في جروح عطلت الضحية عن العمل لمدة تفوق ثلاثة أشهر أو أدت به إلى وفاتها يصنف الحادث جنحة.
- إذا كانت مدة العجز عن العمل لمدة أقل من ثلاثة أشهر يصنف الحادث مخالفة.

أسباب حوادث المرور:

يرى بعض المختصين أن هناك عوامل مباشرة وأخرى غير مباشرة تؤدي إلى وقوع حوادث المرور وتتعلق أساسا بكل من مستعملي الطريق والمركبة والمحيط، وتجدر الإشارة إلى هذه الأسباب التي قد تتداخل أو يتبدل موقعها لتصبح تارة مباشرة وأخرى غير مباشرة فحوادث المرور غالبا ما تتسبب فيه عوامل عدة ولكن بنسب متفاوتة.

✓ الأسباب المباشرة: وهي تتعلق بالعنصر البشري الذي يتسبب في بلادنا بنسبة 85.93 % من مجموع حوادث المرور، يشكل السائق فيها نسبة 60.39 % والراجل نسبة 25.24 % والعنصر البشري يتكون من:

أ- المشاة: هم أكثر الفئات عرضة لحوادث المرور سواء كانوا ضحية حادث أو سببا فيه من خلال:

- عدم احترام قواعد قطع الطريق .

- اللامبالاة وعدم الانتباه في الطريق.

ب- سائق السيارة: قد يكون هو أيضا ضحية لحادث المرور أو سببا فيه من خلال قيامه بمجموعة من التصرفات الظاهرة من أهمها:

- الإفراط في السرعة الذي يعتبر سببا في الكثير من الحوادث المميتة.

- عدم مراعاة شروط التجاوز وكيفيته.

- عدم احترام الأولوية.

- السياقة في حالة الإرهاق.

- السياقة في حالة السكر أو تحت تأثير مشروب كحولي.

- عدم التزام السرعة المحددة (80 كلم/سا) بالنسبة للسائقين الجدد.

إذا يعتبر العنصر البشري السبب الأول في حوادث المرور، و يعد عدم الالتزام بقواعد السير والسلامة المرورية كالسرعة في قيادة المركبة والتهور من خلال المناورات الخطيرة وعدم احترام الأولوية فضلا عن اللامبالاة عند الراجلين بالحديقة والحذر بالإضافة إلى ضعف عملية التكوين، فالحصول على رخصة السياقة في الجزائر لا يعني ان صاحبها كُفؤاً.

وعليه تبق سلوكات الأفراد تؤثر بشكل مباشر على تصرفاتهم في الطريق خاصة في ظل التكوين المتواضع الذي يتلقونه في المدارس المتخصصة حيث تظهر الإحصاءات أن تداخل هذه التصرفات مع بعضها قد يتسبب في حوادث خطيرة وبالتالي يمكن تلخيصها حسب درجة الخطورة كما يلي:

■ عدم احترام السرعة القانونية.

■ عدم احترام إشارة المرور.

■ التجاوز الخطير .

■ عدم احترام مبدأ الأولوية.

■ السياقة دون حيازة الرخصة.

■ المكوث أو التوقف الخطيرين.

■ عدم احترام شروط تأمين الحمولة³

ج- السياقة في حالة السكر:

يعد الكحول من العوامل الاساسية لوقوع الحوادث المميتة فبذهاب العقل يغيب التحكم في المركبة وهذا ما يؤدي إلى نتائج وخيمة. حيث أثبتت الدراسات التي أجريت في العديد من الدول حول حوادث المرور أن تناول الكحول من أهم اسباب وقوع حوادث المرور فتناول كمية من الكحول يتسبب في حدوث اضطرابات معتبرة في السلوك مما يؤثر على قدرات جميع الجوانب الشخصية ومن تأثيرات الكحول:

الرؤية: معلوم أن 90 % من المعلومات الواجب توفرها لدى السائق أساسها النظام البصري. فبالنسبة لكمية شراب لا تتعدى 0.7 غ/ل فإن قدرات الرؤية لا تتأثر كثيرا إذا ما قارنا تأثير نفس هذه الكمية على المخ.

عندما تتعدى نسبة الشرب 1 غ/ل فإن تأثيراتها واضحة وتبدو جلية على انخفاض أكثر من نصف حقل الرؤية وانخفاض الإحساس. بالنسبة لحوادث المرور أثبتت الإحصائيات التي أجريت في الكثير من الدول الأوروبية إن هذه الأخيرة تزداد خاصة في المناسبات التي يكثر فيها تناول الكحول مثلا عيد ميلاد المسيح وعيد رأس السنة الميلادية. وعليه فإن الكحول ظاهرة مرضية ALCOOLISME:

و الإدمان على الكحول هو الإفراط في تناول المشروبات الكحولية ويشتمل على :

- إدمان مصادف: عرضي لا يتصف بالاستمرارية

- إدمان دائم: ينجر عنه تبعية للكحول وتأثيرات بسلوكية وصحية تنعكس سلبا على التصرفات الاجتماعية والعائلية للفرد وتعتبر هذه الحالة مرضية، فإن لم تلق العلاج تنجر عنها الوفاة الأكيدة.

ان هذه الأسباب الظاهرة لها علاقة وثيقة بشخصية الفرد مستعمل الطريق وتصرفاته المختلفة. وتبين بعض البحوث السلوكية وجود علاقة بين السياقة وإشباع رغبات السائق فالسيارة لا تعتبر وسيلة نقل فقط بل هي رمز للقوة والسيادة والحرية.

كما بينت دراسات نفسية أخرى أجريت على السائقين الذين تعرضوا لحوادث المرور وجود اضطرابات في الطبائع النفسية والوظائف الذهنية التي لا تتلاءم والسيافة السليمة، كعدم استقرار الشعور، العنف، عدم التسامح، المجازفة وعدم احترام الآخرين.

فالعقل اذن له دور كبير ومهم في الوقاية من حوادث المرور لذلك فإن أي إخلال بوظائفه قد يكون سببا في وقوع حادث كشراب الكحول وتناول المخدرات مثلا يسببان أخطاء في الإدراك والرقابة ويؤثران على حركة الفرد أي على رؤيته وتركيزه كما يقللان من فعالية ردود فعله.

✓ الأسباب غير المباشرة: هي الأسباب المادية عموما وتشمل

(1) الطريق: ونقصد به الطريق في حد ذاته والتجهيزات المتصلة به وحسب وزارة التجهيزات والتهيئة العمرانية ووفقا لإحصائيات ديسمبر 1998 تقدر شبكة الطرق في الجزائر بـ 102508 كلم منها 73613 كلم معبدة و 28915 كلم طريق وطني منها 22567 كلم طريق معبد و 3945 كلم غير معبد.

وتجدر الإشارة أن الطرق الغير معبدة عبارة عن منعطفات ومنحدرات أو طرق مهملة وغير صالحة للاستعمال.

وحسب نفس الإحصاء دائما فان نسبة الحوادث بالنسبة للطريق تتراوح من 2% إلى 5% من مجموع الحوادث قد نرى أنه من الضروري إنشاء الطرق حسب المقاييس العالمية تتلاءم والتنظيم المروري.

(2) المركبة: حسب المركز الوطني لدراسات والأبحاث للتفتيش التقني للسيارات فمفهوم المراقبة التقنية في بلادنا يكاد يكون منعدما حيث توجد مراكز للمراقبة التقنية متمركزة في المناطق الحضرية الكبرى.

(3) أسباب أخرى: إضافة إلى العوامل السالفة الذكر التي يعتبرها المختصون أساسية نذكر عوامل أخرى تساهم بنسبة لا يمكن تجاهلها في وقوع حوادث المرور منها مثلا:

- الظروف المناخية.

- الحيوانات.

- التقليل من عرض الطريق لإمكانية القطع.

. عدم تنصيب اللجان الولائية: إذ تجدر الإشارة إلى أن النشاط كان ضئيلا في مجال التوعية المرورية وهذا لعدم تنصيب اللجان الولائية توكل إليها مهمة التحضير للعمليات التوعوية ودراسة مشكل السلامة المرورية⁴

إذن فكل هذه الأسباب مجتمعة كالإفراط في السرعة، التجاوز الخطير، المناورات أثناء القيادة، بعض الأسباب التي غالبا ما تؤدي إلى وقوع حوادث تصنف في خانة حوادث المرور الخطيرة ، كما إن ضيق الطريق التي لا تستوعب العدد الهائل من المركبات وعدم تهيئتها بما يتلاءم ونوعية المركبات التي تستعملها ونقص إشارات المرور في مداخل المدن وافتقادها إلى المعايير المدروسة يؤثر فيزيد من حوادث المرور.

الطفل والمرور:

إن الطفل عنصر جديد في المجتمع تركيبته السيكولوجية والنفسية تجعل منه عضوا ضعيفا لا يقوى على الدفاع على نفسه ولهذا يتحتم على المجتمع حمايته من كل ما قد يسيء له ويلحق به الضرر، وتربيته تربية حسنة وسليمة تجعله في الغد شخصا راشدا ومسؤولا.

ويعتبر الطفل كائنا ضعيفا لعدة اعتبارات بـ سيكولوجية منها وفيزيولوجية تجعله في موضع ضعف أمام غيره من مستعملي الطريق ويمكننا تخلص هذه الاعتبارات في:

الاعتبارات الفيزيولوجية:

- القامة: نظرا لقصر قامته فان الطفل لا يرى من طرف سائقي السيارات.
- حقل الرؤية: الطفل يرى ما هو مقابل له ولا يرى ما هو على جانبه فهو لا يرى السيارة الآتية نحوه والتي تسير بسرعة فائقة إذ يلزمه النظر إليها عدة ثوان لكي يعي سرعتها.
- السمع: لا يقوى الطفل على تحديد مصدر الأصوات فهو يعطي أهميته لنداء صديق له من الجانب الآخر للطريق على محرك السيارة الآتية نحوه.

الاعتبارات السيكولوجية:

- الاندفاع: يصعب على الطفل التركيز والتدقيق لمدة طويلة وهو في حاجة طبيعية للعب والاندفاع.
- صعوبة التركيب الذهني: ذهنيا الطفل لا يعيش في عالم الكبار وله اهتمامات مخالفة لاهتمامات الراشدين.
- المحيط المألوف: إن تواجد الأماكن والأشخاص المعروفين من قبل الطفل ينقص من حذره ويقظته.
- الموت: بالنسبة للطفل الموت لا يخصه ولا يعنيه لأنه يأتي في الثمنين من العمر.

التجهيزات الأمنية الواجب توفيرها لتفادي حوادث الأطفال:

إن ارادة التقليل من الحوادث المرورية تتطلب التركيز على مستعمل الطريق منذ الطفولة والاستمرار في تكوينه واعلامه وتحسيسه عبر مختلف مراحل العمل وترجع مسؤولية وقاية الاطفال من حوادث المرور إلى عدة جهات: الأسرة- المربيون (المدرسة)- السلطات.

إن أغلبية حوادث المرور التي تمس شريحة الأطفال تقع على مستوى الطريق المؤدي من المنزل إلى المدرسة أو العكس وهي منطقة مقدرة من طرف الاحصائيون بحوالي 300م هذه المسافة التي لابد من ضمان أمنها بضمن مستعملها وعموما هناك ثلاثة مبادئ تتركز عليها التجهيزات على مستوى المؤسسات التربوية وهي:

- ✓ التقليل من السرعة.
- ✓ ضمان أحسن رؤية للراجلين وسائقي المركبات.
- ✓ التقليل من عرض الطريق لإمكانية القطع

الآثار النفسية والاجتماعية لحوادث المرور:

❖ الآثار النفسية: تتمثل في الآثار النفسية التي يعاني منها هؤلاء الشباب نتيجة لما يلحق بهم من إصابات بعضها يظل ملازما لهم طوال العمر مثل فقدان الأبصار أو السمع أو الشلل الكلي أو الجزئي أو بتر أحد الأعضاء أو الصرع الذي ينتج عن

إصابات الدماغ أو فقدان الذاكرة، أو غيره مما يؤدي إلى الاضطراب لمفهوم الذات لدى المصابين بمثل هذه الإصابات تؤثر تأثيرات سلبية في عملية التفاعل الاجتماعي فيميلون إلى العزلة والانعطاء، وانحسار علاقاتهم الاجتماعية ادنى درجة.

❖ الآثار الاجتماعية: يترتب على الحوادث العديد من العاهات المؤقتة والدائمة التي ربما يظل بعضها ملازما لضحايا الحوادث طوال العمر وخاصة إذا كانوا شباب ولا ينتهي الأمر عند حدود معاناة هؤلاء الشباب الذين يعانون أضرار صحية جسمية بل تمتد المعانات إلى أسرهم الذين يدخلون معاناة لا تقل حدتها وشدها عما يعانيه أصحاب العاهات، وربما يؤدي ذلك إلى اضطراب العلاقة الأسرية بين الوالدين والقاء اللوم من كل منهما على الآخر في أنه هو السبب.

❖ الآثار الاقتصادية:

التكاليف الاقتصادية لحوادث المرور تكون على نوعين، ما يلحق بالعنصر البشري من أضرار وما يلحق بالممتلكات العامة والخاصة وهي ما يتعرض له الأشخاص من أضرار قد تصل للوفاة أو العجز أو ما تنفقه كثير من العناصر وهو أمر مهم لتذكير به من أجل تحسيس المواطنين سواء كانوا سائقين أو مشاة بهدف غرس نوع من الوعي المروري واحترام ثقافة المرور وقانونها⁵

الأمن المروري في بلدان العالم الثالث مشاكل وسياسات:

من بين المشاكل الخطيرة التي تعاني منها الإنسانية منذ نهاية القرن العشرين: الأمن المروري نتيجة حتمية للتطور التكنولوجي ونتائجه النفسية والاجتماعية والاقتصادية.

وقد أضحت عدم توفر الأمن المروري مشكل مجتمع على مختلف المستويات.

- مشكلة المجتمع لأنه منتج اجتماعي.
- مشكلة مجتمع بحد ذاته لأن آلاف الأشخاص يموتون في السنة.
- مشكلة المجتمع لأنه يمس كل شرائح المجتمع باختلاف أعمارهم وأجناسهم.
- مشكلة المجتمع لأنه يستمر عبر الزمن ومستغل بصفة دائمة من طرف وسائل الإعلام باختلاف أنواعها.

إذن فمشكلة عدم توفر الأمن المروري في بلد ما يتوقف على حجم هذا البلد ومستوى تطوره ونسبة محركاته (المركبة) وعموما فان بلدان العالم الثالث وحسب دراسات قامت بها المنظمة العالمية للصحة JONS 32 بلد سائر في طريق النمو فان هذه البلدان تصنف حسب الخصائص إلى أربع مجموعات:

- أ- نسبة منخفضة من المحركات ونسبة خطر منخفضة.
- ب- نسبة متوسطة من المحركات ونسبة خطر متوسطة.
- ج- نسبة متوسطة من المحركات ونسبة خطر مرتفعة.

د- نسبة مرتفعة من المحركات ونسبة خطر تتأرجح بين المتوسطة والمرتفعة.

ليس من المبالغ فيه أن تقول أن حوادث المرور في الجزائر أصبحت تنافس الأمراض والأوبئة كمسببات للوفيات وفي المقابل يسجل ضعفا في الاهتمام بهذا الموضوع.

ومن الواضح أن درجة الاهتمام والتعامل مع الحوادث المرورية لدى شعوب العالم تختلف باختلاف درجة تقدمها ودرجة الاهتمام بالمواضيع الخاصة بها ففي الدول النامية تزيد نسبة حوادث المرور بمقدار عشرين إلى ثلاثين مرة عنها في الدول المتطورة⁶

الوضعية الحالية للوقاية من حوادث المرور في الجزائر

إننا بصدد التحدث على المراحل الأساسية للوقاية من حوادث المرور والتأكيد على ضرورة مشاركة جميع الهيئات المعنية.

وللحد من آفة حوادث المرور سعت السلطات المعنية إلى إيجاد السبل الكفيلة للتقليل من عدد وخطورة الحوادث وذلك بانتهاج برنامج الوقاية والتوعية بالإضافة إلى التأكيد على الجانب القمعي المتمثل في تطبيق قانون المرور ومعاقبة المخالفين له.

لكن هذه الإجراءات لم تكلل بالنجاح كلها ولم تحقق الأهداف المرجوة وذلك نظرا لعدة عوائق منها عدم التنسيق بين مختلف المصالح والهيئات المهتمة بالموضوع وبالإضافة إلى نقص عملية استيعاب برامج التربية المرورية لدى مستعملي الطرق ومن نماذج الوقاية المتبعة:

- أ- الوقاية الأولية: وتشتمل على مجموعة من الاحتياطات الوقائية تؤخذ قبل وقوع الحوادث وذلك بهدف إبعاد عوامل ومخاطر الحوادث الجسمانية - تربية مستعملي الطريق.
- ب- الوقاية الثانية: وتأتي بعد وقوع الحادث وتشمل على جميع الإجراءات المتخذة منذ الإنذار إلى غاية وصول المريض إلى القسم الاستعجالي
- ت- الوقاية الثالثة: وتشمل جميع التشخيصات الطبية المستعملة لعلاج المريض والضحية (تجنب مضاعفات وعواقب المرض).

إن الوقاية من حوادث المرور لا تأتي من فراغ أو بالصدفة بل هي نتيجة للأبحاث والدراسات الميدانية المضنية والشاقة والمتواصلة حتى تحول إلى تدابير ميدانية فعلية تكون عامل خير وسلامة على الجميع مثل هذه الأبحاث يجب أن تكون هي السبب الذي يعتمد عليه في اتخاذ التدابير الوقائية، وفي اعتماد السياسة المرورية في أي مجتمع كان، إذا ما أردنا تحقيق الأهداف الاجتماعية بطريقة سليمة وعقلانية وفعالة.

إن الزيادة في عدد المركبات في الدول النامية مرتبط بالزيادة السكانية في المدن الحضرية، إن هذا الوضع الكارثي لحوادث المرور في الدول النامية يؤدي إلى وفاة ما يقارب 100 ألف نسمة شهريا منهم 85% أطفال⁷.

مدى ملائمة التشريع الجزائي لمواجهة ظاهرة حوادث المرور:

الجزائيات القضائية:

نص قانون المرور على نوعين من الجزائيات القضائية المقررة لجرائم المرور وهي:

✓ الجزائيات الأصلية والمتمثلة في الحبس والغرامة.

✓ الجزائيات التكميلية والمتمثلة في الحرمان من بعض الحقوق منها:

- الحرمان من حق قيادة المركبة.
- إيقاف رخصة السياقة.
- إلغاء رخصة السياقة.
- منع الحصول على رخصة السياقة.
- الحرمان من ممارسة مهنة تعليم سياقة السيارات.

الجرائم المرتكبة في حوادث المرور في الجزائر:

أ- المخالفات:

- في حالة مخالفة القواعد المتعلقة بسياسة المركبات والحيوانات وتنص عليها المواد التالية:

المادة 28-32-33-36-38-39-40.

- مخالفة القواعد المتعلقة بالمركبات نفسها أو أجهزتها.
- مخالفة القواعد المتعلقة بالشروط الإدارية لسير المركبات وسائقها وتنص عليها المواد: 48-51-52.

ب- الجنح:

- المتعلقة بسياسة المركبة والحيوانات وتنص عليها المواد: 25-27.
- المتعلقة باستعمال الطرق وتنص عليها المواد: 34-37.
- المتعلقة بالمركبات وتجهيزها وتنص عليها المواد: 42-43.
- المتعلقة بالشروط الإدارية.

الجريدة الرسمية رقم 45:

الأمر رقم 03-09 المؤرخ في 22 يوليو 2009 يعدل ويتم القانون رقم 14-01 المؤرخ في 19 أوت 2001 والمتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها.

دور الجماعات المحلية في تهيئة ظروف الأمن والوقاية من حوادث المرور:

1. دور الجماعات المحلية في حماية الأملاك العمومية للطرق:

بمساهمتها في تطوير المنشآت القاعدية للطرق وحمايتها وتنظيم استعمالها والانتفاع بها مما يضمن أمن وسلامة استعمالها.

2. دور الجماعات المحلية في تهيئة الطرق الامنية بالمناطق الحضرية: وهي المناطق التي تنشط فيها حركة المرور والتي تتميز بـ: التعقيد وتعدد الوظائف والتغيير.

وعليه فإن التهيئة الواجب أن تكون عليها الطرق هي خاصة في مداخل المدن، ملتقيات الطرق، المسالك الخاصة بالدرجات.

3. دور الجماعات المحلية في تهيئة شروط تأمين السير داخل المناطق العمرانية:

وتكون البلديات معرضة لمشاكل الأمن بسبب سرعة حركة المرور وكثافتها خاصة في أوقات نهاية العمل لذلك وجب البحث عن الحلول التي تتمثل في:

- إنجاز أماكن للعبور.
- توسعة بعض الطرق وتضييق أخرى.
- إنجاز ممرات دورانية في مداخل المدن للتقليل من السرعة.

4. دور الجماعات المحلية في تهيئة ظروف الامن والوقاية قرب المؤسسات التربوية:

أثبتت الإحصائيات ان الفئة الأكثر تعرضا لحوادث المرور هي فئة الأطفال لذا أصبح من الضروري الأخذ بعين الاعتبار احتياجات الطفل ومميزاته إثناء تهيئة الطرق خاصة المعابر والأرصعة

5. دور الجماعات المحلية في صيانة الطرق البلدية:

50% من الطرق البلدية تعاني نقصا فادحا من الصيانة وبما أن البلدية هي المسؤولة الأولى في تسيير شبكة الطرق البلدية فإنه يلقي على عاتقها مهمة الصيانة.

6. دور الجماعات المحلية في التهيئة الأمنية لصالح المعوقين والقاصرين حركيا:

ويتمثل ذلك في تصميم مشروع تهيئة للطرق الحضرية لصالح المعوقين لأنها فئة تحتاج لتهيئة خاصة لتسهيل عملية تنقلها.

وفي هذا الاطار تم القيام بما يلي :

تنسيق عقد العمل من أجل السلامة على الطرق (منظمة الصحة الاعلمية):

في عام 2010 أعلن قرار أصدرته الجمعية العامة للأمم المتحدة عن عقد للعمل من أجل السلامة على الطرق (من عام 2011 إلى عام 2020) ويتم اطلاق عقد العمل هذا في أيار مايو من العام 2011 في أكثر من 110 دولة بغرض انقاذ ملايين من الارواح عن طريق تحسين مأمونية الطرق وتحسين خدمات الطوارئ⁸

أهمية الوعي المروري:

ان أهمية الوعي المروري تتضح من خلال المساهمة في الوقاية من الحوادث المرورية، إذا أن الوعي المروري في أفراد المجتمع تجعل ذواتهم أكثر تقبلاً للقوانين المنظمة للطريق ومستخدميه السائقين والراكبين والمشاة لتظهر واضحة في سلوكياتهم التي تعد الرقابة والذاتية هي المحرك الأساسي لها وليس الرقابة الخارجية من إجراءات وعقوبات وهو ما يؤدي إلى خفض معدلات المخالفات المرورية وبالتالي انحسار الحوادث المرورية والتقليل منها⁹.

المسجد ودوره في توطيد التوعية الامنية المرورية:

إن الاحتكام إلى عقيدة الإسلام يشكل أقوى دعائم الأمن والأمان والرخاء والاستقرار في البلاد، ويعتبر استتباب الأمن في المجتمع عاملاً أساسياً في ازدهار الحياة الاجتماعية ورفق وتطور المجتمعات، ولا يمكن أن يبقى المجتمع قوي البنية مترابط الأوصال مزدهر النمو مستقر الأحوال إذ لم يتحقق فيه الأمن والطمأنينة خاصة من هواجس الحوادث المريعة ولتحقيق هذه الغاية فقد أقام الإسلام العديد من المؤسسات أناط بها مهام تربية الأفراد وتوجيه المجتمع حتى يصبح مجتمعاً آمناً مطمئناً وعلى رأس هذه المؤسسات المسجد وما يدل على عظمة المسجد في الإسلام إن الله سبحانه وتعالى قد أذن بأن ترفع وتطهر ونشهد لعمارها بالفوز بالجنة، فللمسجد في هذه المكانة السامية ادوار في الحياة الإسلامية فهو مقر عبادة ودار دعوة ومدرسة وجامعة وعيادة وصيدلية ودار للرعاية الاجتماعية ومضمار للرياضة الروحية البدنية وعرين تتخرج منه كتائب المجاهدين، أما رسالة المسجد الأمنية فمأخوذة من الدور الشامل الذي يلعبه المسجد في صلاح المجتمع.

ورسائل المسجد في تحقيق التوعية الأمنية هي:

- أنشطة المسجد التعبدية كالصلاة تخلق الإنسان التقى المراقب لله عز وجل.
- أنشطة المسجد الاجتماعية كترعاية الأيتام والمشردين.
- أنشطة المسجد التوجيهية من خلال خطبة الجمعة والأعياد والدروس، إذ يستطيع الأئمة توجيه المجتمع وإبعاده عن مزالق الانحراف. والحث على خطورة التلاعب بأرواح الناس
- الأنشطة النافعة: للميء الفراغ وتدريب الشباب على مهن نافعة، وإبعادهم عن مخالطة رفقاء السوء كمهمة الدفاع المدني والإسعافات الأولية

ولكي يقوم المسجد بهاته الأنشطة يجب تنشيط جمعيات الأمر بالمعروف والنهي عن المنكر للاهتمام بإعداد وتدريب الخطباء والموجهين.

التنسيق مع الهيئات المعنية بإقامة ندوات تعمل على رفع الحس الأمني التوعوي لدى المواطن.

الهيئة الدولية للوقاية من حوادث المرور:

الوقاية المرورية الدولية هي هيئة دولية غير حكومية أسست سنة 1959 لغرض ترقية ثقافات الأمن المروري.

تمثل هذه الهيئة حوالي خمسون دولة من مختلف القارات أفريقيا، أمريكا، آسيا وأوروبا ولها مقر بلكسمبورغ وتتعامل بصفة رسمية مع ONS ومن بين نشاطاتها المؤتمرات الدولية للوقاية من حوادث المرور، إضافة إلى الندوات حول الوسائل السمعية البصرية والموائد المستديرة التي تجمع المنظمات الدولية الحكومية والغير حكومية. ومن بين هيئات المنظمة الجمعية العامة، رئاسة المنظمة، اللجنة التنفيذية، مؤتمر الأمن المروري، الأمانة العامة، مجموعات العمل الجهوية، اللجنة التنفيذية.

خاتمة:

إن حياة الإنسان لا ثمن لها ولهذا يجب تسخير كل المجهودات البشرية والمادية لضمان سلامتها وأمنها وأن السلامة والأمان لا يتوفران إلا بالتصرف السليم والوعي التام للسلوكات المختلفة التي تصدر عن الفرد.

لذلك فقد وعت أغلبية بلدان العالم الثالث بضرورة إنشاء هياكل وطنية مؤطرة ومنظمة لمختلف الهيئات التي لها علاقة بالوقاية من حوادث المرور كما هو الحال في الجزائر (إنشاء المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق 1997).

المراجع:

¹ رحيمة حوالف، التكاليف الاقتصادية والاجتماعية لحوادث المرور بالجزائر، مجلة الباحث، عدد 2012/11، كلية العلوم الاقتصادية والتجارية وعلوم التسيير، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، الجزائر، ص 104.

² المديرية العامة للأمن الوطني.

³ عقاري زكرياء، دراسة تحليلية لحوادث المرور في الجزائر، مذكرة ماستر، كلية العلوم الاقتصادية والتجارية، جامعة باتنة 2010-2011، ص 44.

⁴ طالب أحسن، الدراسات التحليلية لحوادث المرور المؤدية للإصابة الجسدية، مركز الدراسات والبحوث، جامعة نايف للعلوم الامنية، الرياض 1994، ص 2.

⁵ ياسر عبد الله العسيري وآخرون، حوادث السيارات في المدينة، الرياض جامعة الملك سعود، المملكة العربية السعودية، ص 04.

⁶ يزيد شهلي، المراقبة التقنية للمركبات ودورها في تخفيض حوادث المرور بالجزائر، مذكرة ماستر، جامعة الجزائر 2010-2011، ص 18.

⁷ الوصول محمد أنور، حوار خاص حول حوادث المرور في العالم العربي، مجلة الأمن والحياة العدد 275 شوال، جامعة نايف للعلوم الأمنية، ص 41.

⁸ صحيفة وقائع، تشرين الثاني نوفمبر 2016.

⁹ عادل بن محمد الكندي، وثيقة السلامة على الطريق في مناهج الدراسات العمانية أنموذج، المديرية العامة للتطوير 2014/03/16.

مجلة
حقائق