

قائمة التعليقات المقترحة حول :

مشروع أمر حكومي يتعلق بتنقيح الأمر عدد 146 لسنة 2000 المؤرخ في 24 جانفي 2000 يتعلق بالسياقة تحت تأثير حالة كحولية

(الإدارة العامة للنقل البري)

مدة عرض المشروع على البوابة الوطنية للإعلام القانوني للاستشارة العمومية: من 2015/04/01 إلى 2015/04/30

التعليق	ملخص التعليق	رأي اللجنة
<p>أقترح أن تعتمد النسبة الجديدة 0.3 غرام من الكحول الصافي في اللتر الواحد أن السائق تحت تأثير حالة كحولية و ذلك لكامل فترات اليوم مع تخفيض النسبة إلى 0.00 غرام من الكحول الصافي في اللتر الواحد ابتداء من الساعة الثامنة ليلا إلى حدود الخامسة صباحا، باعتبار أن هذه الفترة بالذات تكثر فيها الحوادث بصفة عامة و القاتلة بصفة خاصة بسبب المشروبات الكحولية حتي بنسبة ضئيلة إضافة الى التعب و الارهاق بسبب قلة النوم، فباعتبار أن نسبة 0.3 إذا وقع اعتمادها، قانونا لن تدخل في احصائيات أسباب الحوادث علما و أن هذه النسبة 0.3 كافية لتجعل تصرفات السائق تكتسبها تصرفات غير مسؤولة إضافة الى التعب و الارهاق بسبب قلة النوم و بالتالي تصبح سببا يخفي وراءه عدة أسباب أخرى كالافراط في السرعة، عدم ملازمة اليمين، السهو و عدم الانتباه، المجاوزة الممنوعة الخ ... و شكرا</p>	<p>- اعتماد نسبة 0.3 غ / ل - اعتماد نسبة 0.0 غ/ل من الساعة الثامنة ليلا إلى الخامسة صباحا</p>	<p>عمليًا لا يمكن تطبيق هذا المقترح باعتبار أن الكحول تبقى بجسم الإنسان ساعات بعد تناولها. فالسائق الذي يتناول مادة كحولية على الساعة السابعة مساء دون تجاوز النسبة القانونية، يمكن أن يضبط على الساعة التاسعة ليلا من نفس اليوم بنسبة تفوق 0.0 غ في اللتر الواحد من الدم. وبالتالي فإن المقترح وجيه من منطوق السلامة المرورية وغير عملي من الناحية التطبيقية.</p>

<p>ملاحظات وجبهة في مجال السلامة المرورية غير أنها لا تمثل اقتراحات يمكن إدراجها ضمن الأمر الحكومي، باعتبار أن هذه الملاحظات خصت :</p> <ul style="list-style-type: none"> - تعزيز المراقبة لضمان حسن التطبيق وهي من مشمولات المصالح المختصة لوزارة الداخلية - تعزيز التوعية والتحسيس وهو مجال تساهم فيه جميع الهياكل المعنية بالمجال بالتعاون والتنسيق مع النسيج الجمعياتي والمجتمع المدني. <p>هذا وتجدر الإشارة إلى أن ملف إدارة السلامة المرورية هو حاليا في طور التشاور بين المصالح المعنية بكل من وزارة الداخلية ووزارة النقل، وذلك في اتجاه مراجعة وإعادة هيكلة هذا المجال. والأشغال جارية لإعداد ملف مشترك في الغرض لعرضه على أنظار مجلس وزاري مضيق يتضمّن بالأساس مقترحات تتعلّق بالإشراف على المجال وإعادة هيكلة المرصد الوطني لسلامة المرور.</p>	<p>الموافقة على المقترحات. يجب عدم التراجع على هذه الإجراءات كما وقع في السابق.</p>	<p>المبدأ العام: في حقيقة الأمر نثمن أي مجهود أو فكرة أو مقترح يهدف إلى تحسين مستوى السلامة على الطرقات بتونس و يخفض من معدلات حوادث المرور ونتائجها السلبية... و أي عمل أو نشاط أو مبادرة تندرج في هذا الإطار هي خطوة مهمة نحو الأمام مهما كانت نتائجها ولو بسيطة أو قليلة... و مع ذلك فإن أي دراسة أو قراءة نقدية لأي مقترح لا تقلل من قيمة الفكرة ولكنها تعمل على مزيد تطويرها ما لم تخرج عن الهدف العام للمبادرة... و بغض النظر عن صاحب المقترح هياكل رسمية للدولة أو جمعيات المجتمع المدني أو حتى مستعمل الطريق نفسه فإن مجرد التفكير في هذا الموضوع و المبادرة بتقديم المقترحات مهما كانت صائبة أو خاطئة فإنه مجهود ايجابي نثمنه و نقدر صاحبه.</p> <p>محاور السلامة المرورية: تنقسم محاور السلامة المرورية إلى خمس محاور وهي كالتالي:</p> <ul style="list-style-type: none"> • المحور الأول "التربية و التعليم": هذا المحور يهدف إلى غرس التربية المرورية لدى مستعملي الطريق و نشر ثقافة مرورية من شأنها خلق وعي مروري يحول دون الوقوع في حوادث المرور. • المحور الثاني "التشريع و الرقابة": هذا المحور يهدف إلى وضع نصوص قانونية تعالج السلوكيات المرورية و تقننها إضافة إلى رقابة سلوكيات مستعملي الطريق و زجر كل مخالف وردعه. • المحور الثالث "الهندسة المرورية": هذا المحور يعمل على تطوير الهندسة المرورية حتى تكون عامل ايجابي من اجل تحقيق السلامة على الطرقات في الفضاء المروري و استعمال التقنيات التكنولوجية الحديثة في خدمة السلامة المرورية. • المحور الرابع "الإسعاف و الطوارئ": هذا المحور يعالج مرحلة ما بعد
---	---	---

الحادث المروري حيث يدرس الإصابات الناجمة عن حوادث المرور ويهدف إلى تطوير منظومة الإسعاف أكثر ما يمكن للحفاظ على الأرواح البشرية.

• المحور الخامس "التقييم": هذا المحور يهدف إلى تقييم و تقييم خطط العمل و البرامج المرورية من اجل أن تكون أكثر فاعلية و نجاعة و تحقق أهدافها بشكل جيد. التشريع في منظومة السلامة المرورية: يمثل المحور التشريعي في منظومة السلامة المرورية محور هام من اجل تحقيق السلامة على الطرقات حيث يعمل على تقنين السلوكيات المرورية الايجابية و يدفع إلى الامتثال لها و العمل بها و يحذر من السلوكيات المرورية الخاطئة و يحجر القيام بها و يعاقب كل مخالف... لأنه في حقيقة الأمر تمثل قوة القانون رادع هام لكل مستعملي الطريق حيث لا يمكن أن نمارس الرقابة و الردع في ظل غياب إطار و نصوص قانونية تنظم سلوك مستعملي الطريق عملا بالقاعدة القانونية التالية "لا عقوبة بدون نص سابق الوضع". - أهمية تطوير النصوص القانونية: مع تطور المجتمعات تتطور التشريعات و على أساس هذه القاعدة فان تطوير قانون الطرقات و مجازاة نسق الحادثة مهم جدا لاسيما في مجال سلامة المرور حيث يجب بعد كل فترة زمنية يشهد فيها المجتمع و العالم تغييرات اجتماعية و ثقافية و تكنولوجية... الخ، علينا أن نطور تشريعنا المروري بما يلاءم هذه التطورات و التغييرات. - التشريع و الرقابة: إن وضع النصوص القانونية أمر جيد و هام لكن لا بد من ممارسة الرقابة من اجل تفعيل هذه النصوص القانونية حيث لا معنى لوجود نص قانوني إذا لم يطبق على ارض الواقع... و لهذا على اللجنة المذكورة أعلاه التفكير أيضا في وضع آليات رقابة ناجعة حتى يكتمل المحور التشريعي و نحقق الأهداف المرجوة منه. - التشريع المرور محور من محاور السلامة المرورية: لا ننسى أن المحور التشريعي هو احد المحاور الخمس

للسلامة المرورية و على هذا الأساس فانه على الفريق المكون للجنة القارة بوزارة النقل أن يعمل على بقية المحاور الرئيسية في مجال السلامة المرورية بالنسبة للمواضيع المنقحة حتى تنجح عملية التغيير بشكل جيد... إن وجود نصوص قانونية و العمل على المحور التشريعي فقط سوف ينتج عمل منقوص لا يحقق الأهداف المرجوة منه إذا ما لم يقترن ببقية المحاور والغاية الأساسية في اعتقادي هي تحقيق السلامة على الطرقات بصفة عامة و ليس وضع نصوص قانونية مرورية فقط. السياقة تحت تأثير حالة كحولية و السلامة على الطرقات: إن السياقة تحت تأثير حالة كحولية سلوك خطير يدفع السواق إلى ارتكاب المخالفات المرورية و يؤدي حتما إلى وقوع حوادث على الطرقات و من خلال هذا المشروع الجديد يتجه المشرع إلى التخفيض من عدد الحوادث المترتبة عن السياقة تحت تأثير حالة كحولية. تقتضي السلامة على الطرقات امتناع السواق عن السياقة عند تناول مشروبات كحولية مهما كانت نسبة الكحول في الدم إلا انه من خلال هذه المبادرة يمكن القول انه المشرع التونسي يتجه نحو هذه الغاية بكل ثبات... حيث خفض من نسبة الكحول في الدم من 0.5 غ/ل إلى 0.0 غ/ل بالنسبة إلى بعض الفئات من السواق و من 0.5 غ/ل إلى 0.3 غ/ل بالنسبة إلى البعض الأخر من السواق... و هكذا كان تناول المشرع أكثر واقعية مع فئة هامة من السواق (السواق المهنيين). حزام الأمان و السلامة على الطرقات: حزام الأمان احد الأجهزة الهامة في العربة له دور وقائي في التخفيض من حدة الإصابات الناجمة عن حوادث المرور و إجبارية استعماله بالنسبة للسواق في هذا التنقيح خطوة هامة لتحقيق سلامة السواق و راكبي العربات حيث تجاوز المشرع بعض الثغرات في النص القديم من خلال تعميم استعمال حزام العربات لجميع الركاب (في المقاعد

الأمامية و الخلفية على حد سواء) و في جميع الأماكن داخل و خارج مواطن العمران و بالطرقات السيارة... و بالرغم من بعض الاحتراز على بعض الاستثناءات إلا انه في المجمل يعتبر تنقيح هذا الفصل مبادرة رائعة خاصة إذا رأت النور على ارض الواقع. روى من اجل النجاح في تحقيق الأهداف التي يسعى المشرع إلى بلوغها: - نواجه سلوك و ثقافة: يعلم الجميع أن هذه المقترحات تعالج ظواهر سلوكية مرورية تعد من ابزر السلوكيات الخطرة في المجتمع المروري... و هذا السلوك الجديد سيواجه ثقافة قديمة و رواسب تخلف و جهل و أمية مرورية في المجتمع و موروث قديم من السلوكيات الخاطئة التي أصبحت للأسف حاجز أمام نجاح أي عمل يهدف إلى تطوير السلوك البشري على الطرقات... علما أن الجهل لا يواجه إلا بالثقافة و الوعي قبل النصوص القانونية و الردع و العقاب. - حتى لا تضيق الفرصة: حتى لا تضيق الفرصة يجب استثمار أخطاء الماضي بشكل جيد... مع إصدار مجلة الطرقات في سنة 1999 وضع المشرع نصا مقبولا في ذلك الزمان في ما يتعلق بالفصل عدد 82 من الأمر عدد 147 لسنة 2000 المؤرخ في 24 جانفي 2000 و المتعلق بضبط القواعد الفنية لتجهيز و تهيئة العربات إلا انه فشلنا في فرض استعمال حزام الأمان في العربات بعد احتجاجات عديدة... و بعد ذلك جاء تنقيح الفصل ذاته نزولا عند رغبة المحتجين بصدور الأمر عدد 751 لسنة 2000 المؤرخ في 13 أفريل 2000 و المتعلق بتنقيح الأمر عدد 147 لسنة 2000 المؤرخ في 24 جانفي 2000 و المتعلق بضبط القواعد الفنية لتجهيز و تهيئة العربات... و لذلك علينا أن لا نقع في نفس الأخطاء و نعيد الكرة و نفشل هذه المرة أيضا... لا لإعادة الفشل و تكرار أخطاء الماضي. - النجاح مضاعف: إذا نجحنا في تحقيق الأهداف من مشروع تنقيح هذين الأمرين فإننا حتما

سنفوز أولاً بنجاح التنقيح و ثانيا بتغيير سلوك مستعملي الطريق و ثالثا بالتخفيض في عدد حوادث المرور و رابعا في فتح باب الإصلاحات الأخرى... إن وجود نص قانوني سوف يخفض أليا من عدد الحوادث (مهم جدا وجود نص تشريعي) و يعدل سلوك مستعملي الطريق هذا إضافة إلى ما سنجنيه من فوائد من تطبيق النص ذاته على أرض الواقع... إن وجود نص قانوني يساهم في تعديل السلوك و يقلص من التهور المروري بشكل ألي نتيجة تأثيره النفسي على مستعملي الطريق إضافة إلى نتائجه ذا ما رأى النور على أرض الواقع... و إذا حصل العكس فان الفشل مضاعف أيضا لا قدر الله. - خطة وطنية من اجل تحقيق الأهداف: في حقيقة الأمر يجب وضع خطة وطنية دقيقة و محكمة ذات أسس علمية لنجاح هاذين المشروعين الحضاريين فإذا نجحنا في تحقيق الأهداف المتمثلة في الامتناع عن السياقة تحت تأثير حالة كحولية و إجبارية استعمال حزام الأمان في العربات فإننا بذلك فتحنا باب النجاح لكل المبادرات الأخرى و إذا فشلنا لقدر الله فانه من الصعب أن نحقق جميع مبادراتنا الإصلاحية الأخرى... هذه الفرصة يجب التصرف معها بكل حكمة لأنه الهدف ليس وضع نصوص قانونية حبر على ورق وإنما هي مشروع مجتمع متحضر مروريا. - النتائج المنتظرة: من المنتظر بعد هذه التنقيحات أن تنخفض معدلات حوادث المرور الناتجة عن السياقة تحت تأثير حالة كحولية و كذلك أيضا من المنتظر أن نرى السائق التونسي والركاب في العربات مستعملين لحزام الأمان... صورة جميلة و رائعة و لا أروع منها إلا انه حتى تتحقق هذه الأهداف الطريق طويل و العمل شاق و ممتع أيضا إذا ما توفرت النية الصادقة و الإمكانيات المادية و البشرية... قبل و بعد التغيير لا بد أن تكون الصورة أكثر وضوحا و بيانا و مشرقة بلا ادني شك في نهاية المطاف. -

		<p>الواقع التونسي: من الواجب إذا أردنا النجاح لهذا المشروع أن ندرس بشكل دقيق واقع تونس بعد الثورة على جميع المستويات السياسية و الثقافية و التربوية و الحضارية... خاصة بعد التمرد و الانفلات السلوكي في المجتمع تجاه الدولة و مؤسساتها و قوانينها... و كذلك يجب دراسة ثانية لأسباب فشل التنقيحات التي وقعت بعد صدور مجلة 99 و التي لم تنجح في مجملها حتى نستوعب العبر منها و أن لا نقع فيها مرة أخرى. لذلك علينا دراسة هذا الواقع بشكل دقيق و عميق حتى لا نجهض حلمنا و نفشل مرة أخرى و لا داعي للتسرع (يجب اختيار الوقت المناسب بكل دقة) في مثل هذه الحالات حتى تكون الانطلاقة ثابتة و ناجحة و مقدمة لإصلاحات و نجاحات أخرى... أخيرا: تنقيح الأمرين 146 و 147 في حقيقة الأمر هو تعديل للسلوك البشري في منظومة الجولان و هو مشروع مجتمع واعي و متحضر يمكن أن يكون الانطلاق إلى إصلاحات أخرى أكثر عمق وشمول لمنظومة الجولان و النقل و السلامة على الطرقات.</p>
<p>تؤكد اللجنة على تجسيم هذا المقترح وستتم مكاتبة الهيكل المعنية في الغرض.</p>	<p>ضرورة تركيز آليات المراقبة.</p>	<p>تشريع مهم لكن وجب توفير وسائل المراقبة لكي لا يبق حبرا على ورق. لم يسبق لي أن أوقفت وتم فحص الكحول كما لم اسمع عن أحد قامت الشرطة بفحص استهلاكه للكحول.</p>
<p>تمت الإجابة على المقترح المتعلق بإعفاء المكونين من إجبارية استعمال حزام الأمان بالجدول المتعلق بالنص المعني.</p>	<p>الموافقة على المقترحات مع استثناء المدرسين.</p>	<p>Bonjour, pour le taux d'alcoolémie la baisse est nécessaire. Alors acceptons 0.3 et 000 pour les conducteurs professionnels. Ainsi que pour les autos écoles et les examinateurs en exerçant le travail.. hors ils seront traites comme les autres.. pour la ceinture de sécurité. Non pour les moniteurs en exerçant... à noter aussi que la suspension des points sera une cause pour ouvrir une autre affaire de corruption.. d'ailleurs eux ne la portent pas soit dans leurs voitures</p>

		<p>personnelles soit en voiture de travail.. comment l'appliquer pour les autres sans le faire sur lui-même</p>
<p>مقترح وجيه وسيقع العمل على التحسيس والتوعية.</p>	<p>الأهم من وضع القوانين هو التحسيس والتوعية.</p>	<p>L'alcool au volant la bête noire de tous les gouvernements et les services de sécurités du monde. Première cause de mortalités dans la plupart des pays avant même plusieurs maladies incurables. Pour combattre le fléau de l'alcool au volant l'outil législatif et légale est nécessaire mais ne permet pas de réaliser des miracles, exemple la France, malgré le système des points pour le permis, les radars installés partout et les alcootests surprises, etc.... elle continue d'enregistrer environ 3000 morts sur les routes par an!! Pourquoi? Pour répondre à cette question, laissez-moi tout d'abord mettre le point sur un petit détail qui est le taux d'alcoolémie. En Tunisie on veut faire passer ce taux de 0.5 mg à 0.3 et alors??? c'est quoi la différence?? la différence entre les deux est égale à moins d'une bière, alors que nous savons la tendance des tunisiens à boire énormément, donc une ou deux bières ne changent rien, et il n'y aura personne contrôlé en dessous de 1.2 mg. Au canada par exemple, et au Québec précisément le taux d'alcoolémie est de 0.8 mg. Et ils n'ont pas autant de morts que la France ou la Tunisie, mais par contre ils mènent une politique de prévention et de</p>

		<p>sensibilisation efficace. Ce que je veux dire, c'est que réduire le taux d'alcoolémie à 0,3 ou même à 0 si vous voulez ne résoudre pas le problème et on aura toujours autant d'accidents et de morts pour ne pas dire plus. Ce qu'il faudrait faire c'est investir dans la prévention et la sensibilisation, à commencer par les campagnes télé de publicité, en utilisant des images choquantes qui agiraient psychologiquement mieux sur les conducteurs que les lois (qu'il pourra contourner facilement en versant des pots de vins aux policiers véreux, qui serait prêts à laisser repartir un conducteur soul sur la route pour une poignée de dinars). Il faudrait aller jusqu'au conducteur, en lieu et temps de sa consommation d'alcool (bars, boîte de nuits, magasins où il achète ses boissons) et leur faire passer le message, par des dépliants, en leur distribuant des alcootests et en les conseillant de laisser le volant à la personne qui n'a pas bu, ou de prendre un taxi, etc.... Aussi, si les alcootests coûtent chers pour l'Etat, on pourrait apprendre aux policiers les techniques de test à faire passer aux conducteurs pour voir s'il est apte à conduire, comme marche sur une ligne droite, reste debout sur un seul pied,..... Ce qu'il nous faut faire c'est révolutionner et développer les consciences et non pas les lois et les législations, il faut responsabiliser le conducteur et lui faire reconnaître la valeur de sa vie et celles des autres. À bon entendeur</p>
--	--	---

<p>مقترح وجيه سيقع العمل على تطبيقه.</p>	<p>الموافقة مع تعميم آلية قياس نسبة الكحول.</p>	<p>Excellente proposition. Il faut généraliser les testeurs d'alcool.</p>
<p>سيقع العمل على مزيد توفيرها.</p> <p>مقترح غير معقول باعتبار أن استعمال حزام له أهمية كبيرة بداية من سرعة منخفضة، وبالتالي فإنه لا يمكن اعتماد هذا المقترح.</p>	<p>ضرورة توفير آليات المراقبة</p> <p>إجبارية استعمال حزام الأمان إذا تجاوزت السرعة 50 كلم / س.</p>	<p>بالنسبة للسياسة في حالة سكر يجب التشديد قدر المستطاع مع توفير الموارد الضرورية لدوريات الأمن القارة والمتنقلة مع اجبار ومتابعة الأعوان حول تطبيق هذا الإجراء حتى لا يكون مدخلا جديدا للرشوة...</p> <p>اما بخصوص حزام الأمان ارى ان يقع التأكيد على وجوبه حسب السرعة المحددة بالطريق سواء داخل المدن او خارجها.. مثلا لا مبرر لوجوب حزام الأمان في سرعة اقل من 50 كم/س ولكن اذا كانت السرعة محددة بأكثر من 50 فيصبح الحزام اجباريا.. مع وضع الموارد الضرورية لتطبيق هذا القانون مثل الرادارات المتطورة خاصة داخل المدن حتى لا تستشري ظاهرة الرشوة اكثر.</p>
<p>- لا يمكن اعتماد نسبة 0.0 غ/ل بالنسبة إلى جميع السواق.</p> <p>- سيتم العمل على تطبيق المقترح الثاني.</p>	<p>التخفيض إلى نسبة 0.0 غ/ل مع تدعيم آليات وعمليات المراقبة.</p>	<p>Il faut s'assurer de l'application de cette loi avec l'équipement nécessaire,</p> <p>De plus, il faut encore baisser le taux maximum permis pour zéro tolérance.</p> <p>التونسي بصفة عامة لا يستطيع تقدير كمية الشرب والتقيد بكمية قليلة مسموحة . وذلك وجب منع الشرب وقيادة السيارات في كل الحالات نظرا للمخاطر المعروفة</p>