



جامعة 8 ماي 1945

كلية الحقوق والعلوم السياسية

تخصص قانون عام (منازعات إدارية)

قسم العلوم القانونية والإدارية

مذكرة تخرج لنيل شهادة الماستر في القانون

ور الأعدوان المؤهلين في مجال الحفاظ على السلامة المرورية

إشراف (الركتور):

سهيلة بوخميس

إعداد (الطلبة):

1/ جدادوة مهدي

2/ فارج سميرة

تشكيل لجنة المناقشة

الرقم	الأستاذ	الجامعة	الرتبة العلمية	الصفة
1	د. منى مقلاتي	جامعة قالم	أستاذ محاضر	رئيسا
2	د. سهيلة بوخميس	جامعة قالم	أستاذ محاضر	مشرفا
3	د. أحمد فنيدس	جامعة قالم	أستاذ محاضر	عضوا مناقشا

السنة الجامعية: 2015-2016

شكراً وتقديراً

أما الحمد والثناء لله وحده أما الشكر والتقدير فهو للأستاذة المشرفة
الركتورة بوضوح سهيلة على كل ما بذلته من جهد وعناية وما أسرت
من نصع وتوجيه فهي التي رعت هذا العمل منذ أن كان فكرة في الزهن إلى أن
أصبح عملاً مجسداً، كما نتقدم أيضاً بالشكر الجزيل إلى كافة الأساتذة المناقشين على
ما بذلوه من وقت طيلة قراءة هذه المذكرة وإلى كل الأساتذة الأفاضل على
نصائحهم العلمية القيمة

وننتهز هذه الفرصة لكي نتقدم بخالص شكرنا وتقديرنا إلى كل مسؤولي
المراكز المتخصصة في الأمن العمومي وأمن الطرق على ما بذلوه من مساعرة
وحرصهم على تلبية رغباتنا في طلب المعلومات للاستفاة منها

شكراً
مهمدي

شكراً
مهمدي

أهري

إلى من تعهداني بالتربية في الصغر وكانا لي نبراسا يضيء فكري بالنصح
والتوجيه في الكبر "أمي و أبي حفصهما الله و أطال من عمرهما"
إلى من جمعني بهم القدر... فأحببتهم وأحبوني
"أصدقائي"

إلى من جمعني بهم القدر وطلب العلم "أساترتنا الكرام"
إلى من شملوني بالعطف وأمدوني بالعون وحفزوني للتقدم
"إخوتي و أخواتي رعاهم الله وخاصة أخي إبراهيم"
إلى كل من علمني حرفا وأخذ بيدي في سبيل تحصيل العلم والمعرفة
إليهم جميعا أهري ثمرة جهدي و نتاج بحثي المتواضع

أهري

إهداء

بكلمات الشكر للخالق الجليل أحمد الله على فضلك أن وفقتني فلك الحمد حتى ترضى
ولك الحمد إقراراً برضيت ولك الحمد بعد الرضا أما بعد
إعترافنا بالجميل أهدي ثمرة عملي المتواضع إلى من قال فيهما ربي "إخفص لهما جناح الذل
من الرحمة وقل رب ارحمهما كما ربيان صغيراً"

إلى منبع فخري وإعتزلي، يا من رعاني في صغري بالعطف والحنان وفي كبري بالعطاء
والأمان يا من علمني أن نيل المطالب ليس بالتمني، وأن السعاة بنت المشقة ولن
أجرها في المصانع والقصور بل في المزارع والحقول، فكان بذك عونا بصحبتني إلى مثلي
وقدوتي....إليك يا أباي العزيز

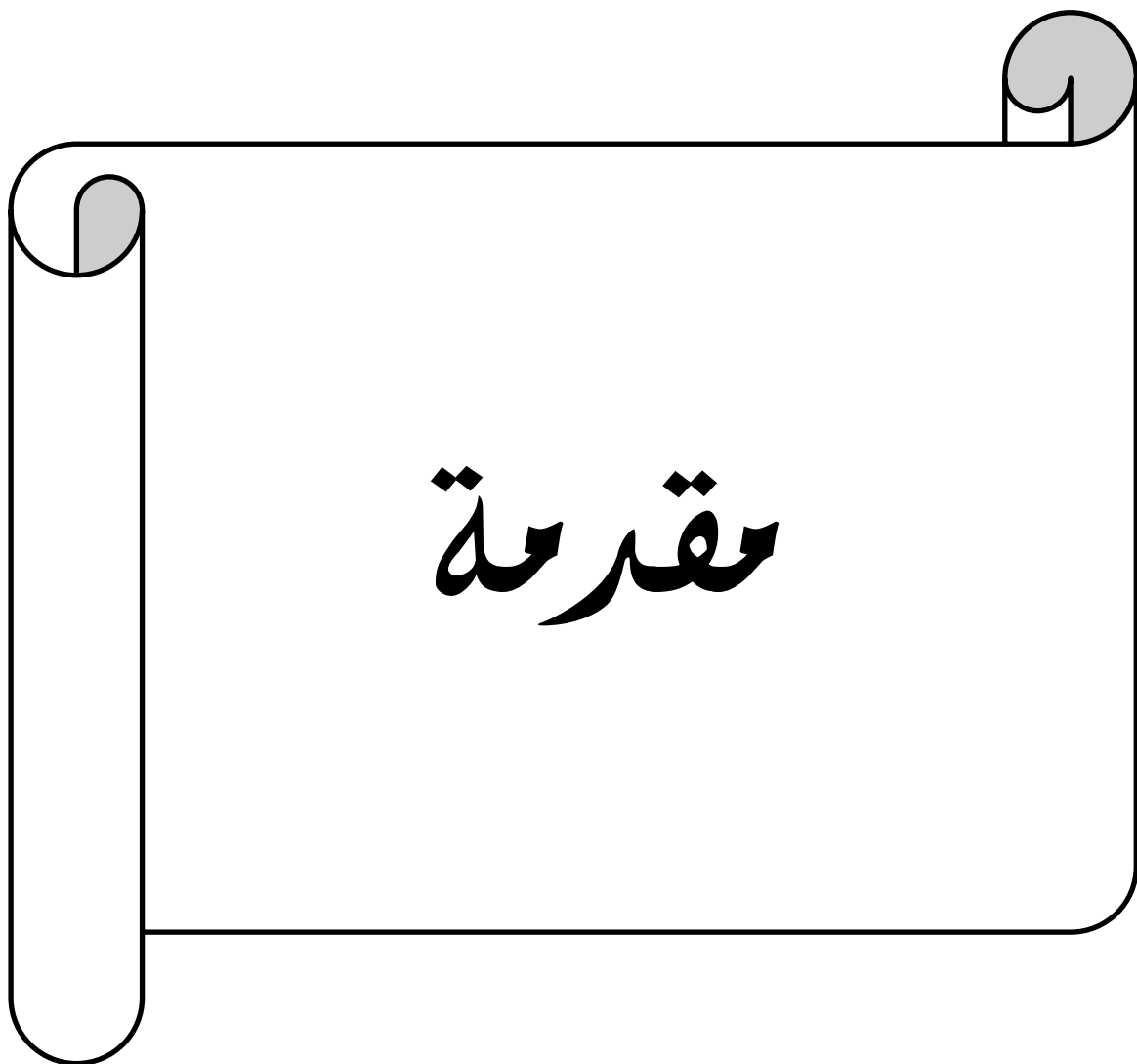
إلى التي جعل الله الجنة تحت أقدامها، التي عملتني بين العظام وأرضعتني حتى الفطام
وصاحبنتني على مر الأيام، إلى من كانت صدرنا يناجيني في كربي ويرسيني في
شاطيء الأمان عند خوفي... إلى أُمي الغالية
إلى أقرب الناس وأعزهم إلى قلبي إلى إخوتي سوسو، وريسة وإلى ابنتيهما الكتوتتين
"ريماس وجانا إلى كل عائلتي صغيراً وكبيراً"

إلى زوجي ورفيق ربي "أمين" ... إلى كل عائلته الكريمة حفظهم الله.
إلى صديقاتي ورفيقاتي لبنى، خلود كروسي وابنتها الكتوتة ليان، خلود صاولي
كوكبة، سارة توجيل، سوسة، وفاء، سارة بن صويلح، ليريا، مريم، خريجة، مهري، إبراهيم،
عفاف.

إلى من كانت الصداقة و الزمالة جامعة لنا، إلى من تعاونوا و تلافقنا في إنجاز هذه المذكرة
زميلي "مهري"

إلى كل وفعة الحقوق تخصص "منازعات إدارية" 2015-2016.

بالتواضع
إلى
أبي



مقدمة

تعد ظاهرة حوادث المرور من أكبر المخاطر التي تعاني منها المجتمعات المعاصرة والتي تهدد كيانها، لأنها تمس بمستعملي الطريق إما بالموت أو بالعجز الدائم أو بإصابة تُعوقه عن تقديم الخدمات، وهذا دليل على أن هذه الظاهرة تحتل المرتبة التاسعة في أسباب الوفيات بالعالم بعد الكوارث والحروب، علما أنها في تقاوم مستمر حسب توقعات الخبراء في هذا المجال.

فالجزائر تتصدر أعلى نسب حوادث المرور في العالم، حيث تحتل المرتبة الرابعة عالميا والأولى مغاربيا وعربيا، وفي هذا الصدد سجلت المديرية العامة للأمن الوطني بالاشتراك مع مصالح الدرك الوطني 4000 قتيل و45 ألف جريح حسب الاحصائيات المصرح بها لسنة 2015⁽¹⁾، مما يعني أن هذه الظاهرة أصبحت تشكل آفة اجتماعية خطيرة يعاني منها المجتمع الجزائري، الأمر الذي يؤكد خطورة الوضع ويحتم دق ناقوس الخطر، وهو الذي أعلنه رئيس الجمهورية في خطابه بمناسبة انعقاد الملتقى الوطني حول حوادث المرور بالبلدية يومي 18 و19 ماي 2004⁽²⁾، وهذا ما يدل أيضا على بلوغ هذه الظاهرة وضعًا كارثيًا يفضي يوميا إلى خسائر في الأرواح، كما يؤدي إلى انعكاسات سلبية على الصعيدين الاقتصادي والاجتماعي.

وما دامت الجزائر لا تزال تعاني من ظاهرة اللا أمن المروري، فإن هذه الحالة تستدعي وجوب التفكير في كيفية القضاء عليها، وذلك بتنميين المناهج التوعوية والوقائية، وبذل جهود كبيرة من خلال القيام بنشاطات علمية وعملية معتبرة، لمعرفة أهم المسببات التي تؤدي إلى هذه الظاهرة، وما ينجر عنها من عوامل جديدة تُؤثر على الفضاء الطرقي.

وعليه فإن المشكلة المرورية أصبحت تحتل في جميع أنحاء العالم مكانة بارزة نظرًا لتفاقم وتزايد أضرارها وآثارها على الوضع الصحي والاجتماعي والاقتصادي للفرد والمجتمع، فكلما ازداد التقدم الحضاري في بلد ما ازداد معه عدد السيارات، وبدأت معه مشكلة حوادث السير في الظهور، بالإضافة

1 - الموقع الرسمي لمديرية الأمن الوطني:

http://www.dgsn.dz

تم الاطلاع على الموقع بتاريخ: 28 ماي 2016 على الساعة: 18:20.

2 - عبد العزيز بوتفليقة، الملتقى الوطني حول حوادث المرور في الجزائر يومي 18 و19 ماي 2004، البلدية، الجزائر، 2004.

إلى الازدحام المروري وما يُسببه من بطء زمن الرحلة وتأثيره على البيئة من حيث التلوث، فبقدر ما ترك اختراع السيارات في نفس المواطن من شعور بمتعة النصر العلمي على مشاققة السفر وتواصل الناس والمجتمعات البشرية المتباعدة في بضع ساعات بقدر ما تحولت هذه النعمة إلى نقمة مست جميع أفراد المجتمع على اختلاف أعمارهم وأجناسهم ومستوياتهم.

وعليه يمكن القول أن خطر السيارة على حياة المواطن وصحته يعتبر هو المصدر لتشريع العديد من قوانين المرور وتعبئة جيش من رجال الأمن المروري، لأن هذه الأجهزة تعمل على مطاردة هذا الشبح والتقليل من وجوده من أجل أمن وسلامة المواطنين، ومن هنا يتجسد الدور الكبير لرجال أمن الطرق والمرور، والذي يرمي إلى ضمان حرية التنقل للمواطنين عبر الطرق وكذا سلامتهم وأمنهم، وهذا طبقاً لمبدأ حرية المرور الموفر لهم بموجب الدستور، كما تسعى الهيئات الأمنية (درك وطني، أمن وطني) في مجال الحفاظ على السلامة المرورية والحد من ظاهرة حوادث المرور إلى أداء مهامها وتطبيق استراتيجيتها للحد من تفاقمها، كما تسهر أيضاً على تسخير كل الوسائل المادية والبشرية، وتعمل على تخصيص هياكل خاصة لمواجهة هذا الوضع وتأمين حركة المرور.

فالقيادة العامة للدرك الوطني تقوم بتغطية نسبة 80% من شبكة الطرق في المناطق الريفية وترتكز في سياستها لمكافحة الحوادث على تكوين الفرد باعتباره عامل في التوعية والوقاية المرورية وإعادة رسكلة العاملين، لضمان مواكبة التطور العلمي والتكنولوجي خصوصاً فيما يتعلق بالمعدات والتجهيزات، في حين تقوم المديرية العامة للأمن الوطني بتغطية 20% من شبكة الطرق في المناطق الحضرية، والتي تعتمد في استراتيجيتها على التوعية والردع من أجل مكافحة حوادث المرور بصفة عامة، فضلاً عن التشجيع على اللجوء إلى أساليب أخرى من شأنها دعم السلامة المرورية كوضع الممهلات وفق الشروط والمعايير الصحيحة، كما تنظم أيضاً الأجهزة الأمنية المرور عن طريق الاعلام المروري واعتماد مخططات السير، بأساليب فنية وعلمية، وانتهاج عملية ردية متوازنة، بحيث تصبح نسبة الإفلات من العقوبة تساوي 0%، كل ذلك بمساعدة بعض المصادر التوعيمية كوزارة النقل، وزارة الأشغال العمومية، وزارة الصحة، المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق، الحماية المدنية...إلخ.

وإزاء ذلك طُرح التساؤل التالي: إلى أي مدى يمكن للأعوان المؤهلين الحفاظ على السلامة

المرورية؟.

إن الخوض في غمار هذا الموضوع كان نتيجة العديد من الأسباب والتي تعتبر بالغة الأهمية، ولعل أهمها الميل والرغبة الشخصية في دراسة موضوع المرور ومدى ارتباطه بالمجتمع، ومعرفة الأسباب الفعلية لظاهرة حوادث المرور، ناهيك عن محاولة اظهار الدور الفعال والبارز للأعوان المؤهلين في مجال الحفاظ على السلامة المرورية، ومحاولة التعرف على مختلف الإجراءات التي تقوم بها السلطات المؤهلة.

وتكمن أهمية الدراسة من الناحية العلمية من حيث معرفة الدور الذي يؤديه الأعوان المؤهلين في مجال الحفاظ على السلامة المرورية، كما أنه يفتح مجالاً بحثياً جديداً في إطار الوقاية من الحوادث تحقيقاً للسلامة المرورية، بالإضافة إلى ندرة المؤلفات السابقة له وغياب أي دراسة عميقة في هذا المجال، في حين تتمثل الأهمية العملية في إبراز أهم السلطات المخولة لهؤلاء الأعوان من حيث فرض الجزاءات المرورية، ومن حيث اعداد المحاضر ومدى حجيتها، وكذا مراقبة حركة المرور بهدف ضبط المخالفات المرورية، كل ذلك باستخدام مختلف أجهزة المراقبة، ومحاولة التعرف على إجراءات ومراحل التحقيق المروري من خلال الانتقال إلى مكان الحادث لإجراء المعاينات اللازمة من أجل معرفة المتسبب في الحادث المروري.

والهدف من هذه الدراسة هو القضاء على ظاهرة اللا أمن المروري من خلال تنظيم حركة المرور عبر الطرق، ناهيك عن التطبيق الصارم والحازم والصحيح للنصوص التشريعية والتنظيمية المتعلقة بالمرور، وبالمقابل التخفيف من الآثار السلبية التي تتجم عن ظاهرة إرهاب الطرقات، والتعرف على المعوقات التي تعرقل الإجراءات التي يقوم بها الأعوان المؤهلين للحد من المخالفات المرورية المرتكبة عبر الطرقات، وبالتالي المحافظة على النظام العام من حيث الأمن العام، السكينة العامة، والصحة العامة.

وعلى الرغم من أهمية الموضوع وقيمه في المجتمع الجزائري إلا أنه لم يحظى بنصيب وافر وتراكم نظري أو معرفي في المؤلفات العلمية والبحوث الجامعية الجزائرية ، إلا على مستوى الدراسات الأكاديمية التي قام بها الأعوان المؤهلين، فمن بين الدراسات التي تعرضت لهذا الموضوع في الجزائر نذكر مثلاً: أطروحة دكتوراه مقدمة من طرف بن عباس فتيحة، بعنوان دور الإعلام في التوعية والوقاية من حوادث المرور، مقارنة بين المناطق الريفية والحضرية، قسم الإعلام والاتصال، جامعة الجزائر 3

2011، بالإضافة إلى مذكرة ماجستير مقدمة من طرف دُوار جميلة، بعنوان النظام القانوني للطرق في التشريع الجزائري، قانون عقاري، المركز الجامعي سوق أهراس، 2008.

غير أنه تم الاعتماد على بعض المراجع المتعلقة بنظام المرور المطبق في السعودية وإسقاطه على نظام المرور في الجزائر باعتبار قانون المرور قانون عالمي موحد، فنذكر على سبيل المثال : مذكرة ماجستير مقدمة من طرف خزام بن عايض الشهراني، بعنوان ضوابط السلطة التقديرية لرجل الشرطة في مجال ضبط المخالفات المرورية، كلية الدراسات العليا، أكاديمية نايف العربية للعلوم الأمنية، الرياض 2001، بالإضافة إلى مذكرة ماجستير مقدمة من طرف خالد بن عبد العزيز الجابر، بعنوان فاعلية دوريات الأمن في الحد من حوادث السيارات، مذكرة ماجستير، كلية الدراسات العليا، أكاديمية نايف العربية للعلوم الأمنية، الرياض، 2003.

وقد اقتصر مجال هذه الدراسة على النطاق الشخصي والنطاق التشريعي بالإضافة إلى النطاق الزمني والنطاق المكاني وهم:

النطاق الشخصي: إن هذه الدراسة تهتم بالأعوان المؤهلين (الدرك والشرطة) بصفتهن من الركائز الأساسية لدى الهيئات الأمنية.

النطاق التشريعي: تهتم هذه الدراسة بالنصوص القانونية التي تنظم عمل الأعوان المؤهلين في مجال الحفاظ على السلامة المرورية ومن أمثلتها الأمر رقم 09-03 المتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وأمنها وسلامتها، قانون الاجراءات الجزائية الجزائري رقم 15-02 المعدل والمتمم للأمر رقم 66-155، المرسوم التنفيذي رقم 04-381 المحدد لقواعد حركة المرور عبر الطرق.

النطاق الزمني: اقتصرت الدراسة على المجال الزمني الذي يمتد من تاريخ احداث القانون رقم 01-14 المتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها وأمنها لسنة 2001 إلى يومنا هذا.

النطاق المكاني: اقتصرت هذه الدراسة على قانون المرور المطبق في الجزائر وذلك على مستوى الهيئات الأمنية لكامل التراب الوطني.

وأثناء إعداد هذه الدراسة تمت مصادفة العديد من الصعوبات أهمها: صعوبة فهم واستيعاب الموضوع نظراً لحدائته مما تطلب منا وقتاً طويلاً في فهمه، بالإضافة إلى قلة وندرة المراجع والمؤلفات

والبحوث العلمية المتخصصة التي عنيت بدراسة هذا الموضوع في الجزائر فهي تقريبا منعدمة مع العلم أن المراجع التي تم الإعتماد عليها هي فقط متخصصة بالمرور بصفة عامة، ناهيك عن صعوبة الحصول على المعلومات والوثائق المتعلقة بهذا الموضوع، الأمر الذي استدعى ضرورة الانتقال إلى مراكز الشرطة والدرك الوطني من أجل إجراء بعض المقابلات مع الأعوان المؤهلين في مجال المرور مع تحفظهم عن تقديم بعض المعلومات أو الوثائق كنموذج عن تقرير، وذلك نظراً للسرية المهنية.

وقد تمّ اللجوء في هذه الدراسة إلى المنهج الوصفي والتحليلي من خلال وصف دور الأعوان المؤهلين وتحليل النصوص القانونية التي تنظم سلطاتهم.

لذا تم تقسيم موضوع الدراسة إلى فصلين ومقدمة وخاتمة، إذ تناول الفصل الأول الإطار المفاهيمي للأعوان المؤهلين، الذي قسم بدوره إلى مبحثين، حيث تناول المبحث الأول منه مفهوم الأعوان المؤهلين من حيث التعريف بهم والأساس القانوني وتصنيفاتهم، أما المبحث الثاني تناول اختصاصات الأعوان المؤهلين من حيث معاينة المخالفات والعقوبات المقررة لها ومراقبة المرور وإجراءات التوقيف وتوضيح نوع المخالفة، أما الفصل الثاني فتناول سلطات الأعوان المؤهلين، وقسم بدوره إلى مبحثين، الأول تناول فرض الجزاءات المرورية من حيث التنفيذ الحازم للجزاءات المرورية وصورها الإدارية وإعداد المحاضر، والثاني تناول التحقيق في حوادث المرور من حيث مفهوم التحقيق والمحقق في حوادث وإجراءات التحقيق، وفي الأخير تم ختم الدراسة بخاتمة فيها أهم نتائج البحث.



الفصل الأول

الفصل الأول

الإطار المفاهيمي للأعوان المؤهلين

تعد السلامة المرورية مطلباً أساسياً في حياة المجتمعات المعاصرة، نظراً لما تشكله الحوادث المرورية وما ينجم عنها من وفيات وإصابات من مشكلات رئيسية في العصر الحديث، فبالإضافة إلى ما تخلفه الحوادث المرورية من مآسي اجتماعية فإنها أيضاً تمثل تكاليف وأعباء اقتصادية وخسائر بشرية، لذلك تعمل الدول على وضع الخطط والإجراءات التي تهدف إلى رفع مستوى السلامة المرورية والحد من الخسائر الاقتصادية والبشرية والتخفيف من أثارها وأضرارها، وذلك من خلال عدة أجهزة رسمية تتشارك في مشاريع السلامة المرورية تخطيطاً وتمويلاً وتنفيذاً ومتابعةً.

وفي الجزائر تقوم على تحقيق السلامة المرورية عدة جهات يفترض التنسيق فيما بينها، وتكامل جهودها، وتتحدد مهام كل منها بحيث تزول ازدواجية العمل بينها، ومن ثم تسهم كل جهة مع الجهات الأخرى في ترسيخ مبدأ السلامة المرورية في مواجهة مختلف العوامل التي تساهم في الحوادث المرورية وأهمها العوامل البشرية، ولمجابهتها خول قانون المرور في الجزائر مهمة مراقبة الطرقات إلى الأعوان المؤهلين.

والواقع قبل الدخول أو الخوض في غمار موضوع دور الأعوان المؤهلين في مجال السلامة المرورية كان لزاماً علينا التعرف على هذه الفئة أولاً حتى نبين فيما بعد دورها وصلاحياتها المخولة لها بموجب النصوص القانونية المنظمة لها⁽¹⁾، إن مصطلح الأعوان المؤهلين نجده في العديد من المجالات كالضرائب، وكذا في مجال حماية المستهلك⁽²⁾، ومكافحة الغش وكذا في مجال العمران⁽³⁾،

1- انظر نص المادة 20 من القانون رقم 90-36 المؤرخ في 31 ديسمبر 1990 المتضمن قانون الضرائب المباشرة والرسوم المماثلة المعدل والمتمم، جريدة رسمية العدد 57، لسنة 1990.

2- انظر نص المادة 24 من القانون رقم 08-12 المؤرخ في 25 جوان 2008 المعدل والمتمم للأمر رقم 03-03 المؤرخ في 19 جويلية 2003 والمتعلق بالمنافسة التي تنص على: "تتم أحكام الأمر 03-03 المؤرخ في 19 يوليو 2003 والمذكور أعلاه بالمادة 49 مكرر التي تحرر كما يأتي: علاوة على ضباط وأعوان الشرطة القضائية المنصوص عليهم في قانون الإجراءات الجزائية يؤهل للقيام بالتحقيقات المتعلقة بتطبيق هذا الأمر ومعاينة مخالفة أحكامه الموظفون الآتي ذكرهم:

✓ المستخدمون المنتمون إلى الأسلاك الخاصة بالمراقبة التابعون للإدارة المكلفة بالتجارة.

✓ الأعوان المعنيون التابعون لمصالح الإدارة الجبائية.

✓ المقرر العام والمقررور لدى مجلس المنافسة... جريدة رسمية العدد 36، لسنة 2008.

3- انظر نص المادة 73 من القانون رقم 90-29 المؤرخ في الفاتح ديسمبر 1990 والمتعلق بالتهيئة والتعمير المعدل بالقانون رقم 04-05 المؤرخ في 14 أوت 2004، جريدة رسمية العدد 51، لسنة 2004.

فكل يمارس مهامه في سبيل ضبط المخالفات التي تمس بالمجال الذي يعمل فيه، وفيما يخص الأعوان المؤهلين في مجال السلامة المرورية فقد ارتأينا اتباع المباحث أدناه:
المبحث الأول: مفهوم الأعوان المؤهلين
المبحث الثاني: اختصاصات الأعوان المؤهلين

المبحث الأول

مفهوم الأعوان المؤهلين

على الرغم من الجهود المبذولة في الجزائر للحد من الحوادث المرورية إلا أنها في تزايد مستمر، وذلك كما تشير إليه الإحصائيات والأرقام التي يعدها الأعوان المؤهلون شهريا أو سنويا المبينة في جدول مقارنة لحوادث المرور الجسمانية⁽¹⁾ المسجلة خلال الفترات الممتدة من 2015/04/28 الى 04/05/2015 ومن 05/05/2015 الى 11/05/2015 في المناطق الحضرية أدناه:

التعيين	من 28/04/2015 الى 04/05/2015	من 05/05/2015 الى 11/05/2015	الفارق	النسبة
عدد الحوادث	321	321	44+	15.88%+
عدد الجرحى	342	365	23+	06.72%+
عدد القتلى	07	07	00	00%

لذا لا يخفى على أحد بمكان حجم الأعباء المهولة الملقاة على عاتق حماة الطرقات وهم الأعوان المؤهلين الذين يفترض فيهم بذل العناية الكافية وتحقيق نتيجة وهي أمن الطرقات، لكن قبل التطرق لاختصاصاته كان لزاما علينا التعرف عليهم أولا (المطلب الأول)، ثم أساسهم القانوني لممارسة اختصاصاتهم لنتمكن من التعرف على النصوص المنظمة لهذه الفئة (المطلب الثاني)، لنصل فيما بعد إلى تصنيفات هذه الفئة (المطلب الثالث).

1- انظر الموقع الرسمي للمديرية العامة للأمن الوطني: <http://www.dgsn.dz>

تاريخ الاطلاع على الموقع يوم 13 أفريل 2016 على الساعة 17:45.

المطلب الأول: تعريف الأعوان المؤهلين

يقوم الأعوان المؤهلون بتجسيد مبادئ السلامة الطرقية على مستوى الطرقات، غير أن سلطتهم في ذلك تتأرجح بين التقدير والتقييد⁽¹⁾، ذلك لأن المشرع أراد أن يضمن الحقوق والحريات الفردية ويتجنب التعسف وسوء استعمال السلطة من قبل الأعوان، والعمل إلا ضمن إجراءات حددها المشرع⁽²⁾ سلفا والتي منها:

- زمان ومكان مراقبة الطرقات بحيث يلتزم العون في المكان المخصص له سواء على مستوى الطرق الوطنية أو الحضرية ضمن التعليمات التي تحددها السلطة المختصة⁽³⁾.
- الإجراءات الخاصة بمراقبة السلوك المروري، وهي إجراءات تتعلق بمكان الوقوف الذي يتمكن من خلاله من مراقبة الطريق، وتنظيم أولويات المرور، وتخفيف الاختناقات المرورية.
- إجراءات ضبط المخالفات⁽⁴⁾.
- الإجراءات التحفظية المناسبة بحق المخالفين.
- إجراءات إعداد محضر المخالفة .
- كيفية التصرف حيال المخالف والسيارة.

إن كل هذه الصلاحيات تساعد على تحديد مفهوم الأعوان المؤهلين في مجال السلامة المرورية لأنه بتحديد الاختصاص يتحدد المفهوم، وعلى هذا الأساس سيتم التعرف عليهم ضمن الفروع المبينة أدناه:

1- سامي جمال الدين، قضاء الملاءمة والسلطة التقديرية للإدارة، دون طبعة، دار النهضة العربية، القاهرة، 1992، ص89.

2- انظر نص المادة 19 من الأمر رقم 09-03 المؤرخ في 22 يوليو سنة 2009 المعدل والمتمم للقانون رقم 01-14 المؤرخ في 19 أوت سنة 2001 والمتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها وأمنها، التي تنص على: "في حالة وقوع حادث مرور جسماني يجري ضبط وأعوان الشرطة القضائية على كل سائق... عملية الكشف.." جريدة رسمية العدد 45، لسنة 2009.

3- هذه مسألة في غاية الأهمية إذ بتحديد الإطار الزمني والمكاني لعمل العون المؤهل نتجنب تداخل الاختصاصات ونضمن تغطية كاملة للطرقات، ناهيك عن تحديد الجهة المسؤولة عن ما يحدث من مخالفات مرورية في المكان المخصص للأعوان. خزام بن عايض الشهراني، ضوابط السلطة التقديرية لرجل الشرطة في مجال ضبط المخالفات المرورية، مذكرة ماجستير، كلية الدراسات العليا، أكاديمية نايف العربية للعلوم الأمنية، 2001، ص74.

4- انظر نص المادة 19 مكرر من الأمر رقم 09-03 التي تنص على: "يمكن لضباط أو أعوان الشرطة القضائية أثناء القيام بكل عملية مراقبة في الطرق إخضاع كل سائق...".

الفرع الأول: تعريف الأعوان المؤهلين لغة

هذا المصطلح مركب يتكون من كلمتين وهما أعوان ومؤهلين:

أولاً: الأعوان لغة

الأعوان جمع مفردة عون، معين، مساعد، مساند، ظهيرهم أعوان الخير لقول الرسول صلى الله عليه وسلم: " والله في عون العبد ما كان العبد في عون أخيه" رواه مسلم وأبو داود والترمذي⁽¹⁾.
العون العسكري، المدد والنجدة، مد له يد العون، أعانه، ساعده، مساعدة⁽²⁾.

ثانياً: المؤهل لغة

الكفاءة، مجموعة معارف والقدرات والمهارات والصفات العامة والشهادات الدراسية والتدريبات التي حصل عليها الفرد وتؤهله للعمل، حصل على مؤهل عالي، له مؤهلاته العلمية والإدارية⁽³⁾.

الفرع الثاني: تعريف الأعوان المؤهلين اصطلاحاً

هو كل موظف تابع لهيئة رقابية يسعى إلى محاربة المخالفات التي تمس بقانون المرور وفق إجراءات حددها القانون رقم 01-14 المؤرخ في 19/08/2001 المعدل والمتمم بالأمر رقم 09-03 المؤرخ في 22/07/2009 المتضمن تنظيم حركة المرور عبر الطرقات وسلامتها وأمنها⁽⁴⁾.
وقد يعرف أيضا العون المؤهل بأنه ذلك الشخص المختص بضبط المخالفات المرورية والذي يملك القدرة على تصنيف هذه المخالفات وتحديد العقوبة المناسبة لكل مخالفة، ومن ثم معاقبة المخالف لقانون المرور بعد ضبطه وتحرير محضر المخالفة⁽⁵⁾.

الفرع الثالث: موقف المشرع الجزائري

صحيح أن المشرع تناول في الفرع الأول المتضمن تعاريف من الفصل الأول أحكام عامة تضمنت مجموعة من التعاريف لكنه لم يعرف الأعوان المؤهلين، بل عرف فقط المصطلحات

1- أبي محمد زكي الدين عبد العظيم ابن عبد القوي المنذري، الترغيب والترهيب من الحديث الشريف، الجزء الثالث، دون طبعة، المكتبة العصرية، صيدا، بيروت، لبنان، 1987، ص 390.

2- جمال الدين محمد بن مكرم بن منظور الإفريقي المصري، لسان العرب، المجلد الخامس، دار صادر، بيروت، لبنان، دون سنة نشر، ص 64.

3- محمد عبد الرؤوف المناوي، التوقيف على مهمات التعاريف، دون طبعة، دار الفكر المعاصر، بيروت، 1990، ص 231.

4- جريدة رسمية العدد 45، لسنة 2009.

5- المادة 13 من الأمر 09-03.

والمفردات الخاصة بأمن الطرقات: كالطريق، وسط الطريق، المسلك، المجمع السكني، التقاطع، التوقف، الوقوف، ممر الدرجات... الخ⁽¹⁾.

أما بالنسبة للأعوان المؤهلين فقد اكتفى بذكر بعض تصنيفاتهم والتي قد حددها على سبيل الحصر لا على سبيل المثال على النحو التالي:

- ضباط الشرطة القضائية.
- الضباط وذوي الرتب وأعوان الدرك الوطني.
- محافظي الشرطة والضباط ذوي الرتب وأعوان الأمن الوطني⁽²⁾.
- الأعوان التقنيون للغابات وحماية الأراضي واستصلاحها، ومهندسي الأشغال العمومية ورؤساء المناطق⁽³⁾.
- مفتشو النقل البري⁽⁴⁾.

المطلب الثاني: الأساس القانوني للأعوان المؤهلين

الاختصاص دائما من النظام العام وانطلاقا من هذه القاعدة فإن الأعوان المؤهلين يمارسون مهامهم المسندة لهم بموجب النصوص القانونية والتنظيمية المحددة لعمل هذه الفئة والتي تحمل صفة عون مؤهل وذلك للحفاظ على السلامة المرورية، فهم المختصين في ضبط وقمع المخالفين لقانون المرور وهذا ما سيتم تناوله في الفروع المبينة أدناه.

الفرع الأول: الأساس القانوني الخاص بالموظفين المنتمين للأسلاك الخاصة بالأمن الوطني

تطبيقا لأحكام المادتين 03 و 11 من الأمر رقم 06-03 المؤرخ في 15/07/2006 يهدف المرسوم التنفيذي رقم 10-322 المؤرخ في 22/12/2010 المتضمن القانون الأساسي الخاص بالموظفين المنتمين للأسلاك الخاصة بالأمن الوطني، إلى توضيح الأحكام الخاصة المطبقة على الموظفين الذين ينتمون للأسلاك الخاصة بالأمن الوطني وكذا شروط الالتحاق بمختلف الرتب ومناصب الشغل المطابقة لذلك.

1- انظر نص المادة 02 من الأمر 09-03.

2- المادة 130 نفس الأمر.

3- انظر نص المادة 131 من نفس الأمر.

4- انظر نص المادة 134 من نفس الأمر.

ويتشكل موظفو الأمن الوطني من:

- موظفي الشرطة الخاضعين لأحكام هذا القانون الأساسي الخاص المكلفين بمهام أمن الأشخاص والممتلكات وحفظ النظام العام، وبصفة عامة أداء جميع المهام المسندة للأمن الوطني كما هي محددة في التشريع والتنظيم المعمول بهما.
- المستخدمين الشبيهين المكلفين بنشاطات الدعم الإداري والتقني الضرورية لأداء مهام الأمن الوطني⁽¹⁾.

بالإضافة إلى أنه يعتبر من أسلاك الأمن الوطني الأسلاك التالية⁽²⁾:

- سلك أعوان الشرطة.
- سلك حفاظ الشرطة.
- سلك مفتشي الشرطة.
- سلك ضباط الشرطة.
- سلك محافظي الشرطة.
- سلك مراقبي الشرطة.

كما يخضع موظفو الشرطة للحقوق والواجبات المنصوص عليها في الأمر 06-03 المؤرخ في 15 جويلية 2006 والمتضمن القانون الأساسي العام للوظيفة العمومية⁽³⁾، وكذلك لأحكام هذا القانون الأساسي، بالإضافة إلى الأحكام التشريعية والتنظيمية المطبقة في هذا المجال، وزيادة على ذلك فإن هذه الفئة تخضع لنظام الخدمة في الشرطة كما هو محدد في هذا المرسوم⁽⁴⁾.

الفرع الثاني: الأساس القانوني للدرك الوطني

إن الأساس القانوني الذي يسند إلى الدرك الوطني هو المرسوم الرئاسي رقم 09-143 المؤرخ في 27/04/2009 المتضمن مهام الدرك الوطني وتنظيمه⁽⁵⁾.

-
- 1- المادة 1 و 2 من المرسوم التنفيذي رقم 10-322، جريدة رسمية العدد 78، لسنة 2010.
 - 2 - المادة 05 من نفس المرسوم.
 - 3 - جريدة رسمية العدد 46، لسنة 2006.
 - 4 - المادة 07 من المرسوم التنفيذي 10-322.
 - 5- جريدة رسمية العدد 26، لسنة 2009.

وبالرجوع إلى نص المادة 03 من هذا المرسوم نجدتها تنص على ما يلي: "يمارس الدرك الوطني مهامه على كامل التراب الوطني وبصفة خاصة في المناطق الريفية وشبه الحضرية وعلى طرق المواصلات وعلى الحدود".

فالدرك الوطني قوة عسكرية منوطة بها مهام الأمن العمومي تحكمه القوانين والتنظيمات الجاري بها العمل في وزارة الدفاع الوطني، كما يشارك الدرك الوطني في الدفاع الوطني طبقا للخطط المقررة من قبل وزير الدفاع الوطني في محاربة الإرهاب، ويتولى ممارسة مهام الشرطة القضائية والشرطة الإدارية، والشرطة العسكرية⁽¹⁾.

كما يكلف بمهام المراقبة العامة والمتواصلة للتراب الوطني، والاستعلام وإعلام السلطات العمومية وممارسة العمل الوقائي والقمعي، وطبقا للتنظيم الجاري به العمل فإنه يقيم علاقات تعاون مع الدرك والمؤسسات ذات القانون الأساسي المماثل في البلدان الأجنبية، ويشارك في عمليات حفظ السلم تحت إشراف الهيئات الدولية.⁽²⁾

الفرع الثالث: الأساس القانوني لضباط الشرطة القضائية

لقد تناولت الكثير من المؤتمرات العلمية والملتقيات الدولية موضوع الشرطة القضائية، وهو ما يدل على سبب العناية بتوظيف هؤلاء الرجال وتكوينهم تكوينا مختصا يُمكنهم من ممارسة وظائفهم التي تتمحور حول تنفيذ قواعد قانون الإجراءات الجزائية الذي يعتبر الأساس القانوني الذي يستند إليه ضباط الشرطة القضائية، حيث نصت المادة 14 من قانون الإجراءات الجزائية⁽³⁾ على ما يلي: "يشمل الضبط القضائي:

- _ ضباط الشرطة القضائية (مأمور الضبط القضائي)
- أعوان الشرطة القضائية (أعوان الضبط القضائي)
- الموظفون والأعوان المنوط بهم قانونا بعض مهام الضبط القضائي

1- المادتين 2 و 7 من المرسوم الرئاسي رقم 09-143.

2- المادتين 11 و 05 من نفس المرسوم.

3 - الأمر رقم 15-02 المؤرخ في 23 جويلية 2015 المعدل والمتمم للأمر رقم 66-155 المؤرخ في 08 جوان 1966 المتضمن قانون الإجراءات الجزائية، جريدة رسمية العدد 40، لسنة 2015.

وعليه فإن هذا القانون منح صفة الضبطية القضائية لهذه الفئة وخولهم بموجبها حقوق وفرض عليهم واجبات في إطار البحث عن الجرائم ومرتكبيها وجمع الاستدلالات عنها، ومن هنا نفهم سبب العناية بهؤلاء الرجال الذين يمارسون وظائفهم طبقا لقواعد قانون الإجراءات الجزائية⁽¹⁾.

كما أنه وبموجب المرسوم الرئاسي رقم 08-52 المؤرخ في 09 فيفري 2009 تم إحداث مصلحة مركزية للشرطة القضائية للمصالح العسكرية للأمن التابعة لوزارة الدفاع والتي تُحدد مهامها بموجب هذا المرسوم⁽²⁾، كما تسمى باختصار "م. م. ش. ق"، وتُدعى في صلب النص المصلحة، والتي تضطلع بمهام مُعينة الجرائم المُقررة في قانون العقوبات وقانون القضاء العسكري، وجمع الأدلة عنها والبحث عن مُرتكبيها ما لم يُفتح تحقيق قضائي بشأنها، أما عندما يفتح تحقيق قضائي، فإن المصلحة تُنفذ تفويضات جهات التحقيق وتلبي طلباتها⁽³⁾.

وعليه فإن هذه المصلحة تتوفر على مصالح جهوية للشرطة القضائية تسمى باختصار "م. ج. ش. ق"، كما تتوفر أيضا على فرق تحريات قضائية متنقلة تسمى باختصار "ف. ت. ق. م."⁽⁴⁾

المطلب الثالث: تصنيف الأعوان المؤهلين للحفاظ على السلامة المرورية

إن كل مفترق الطرق يشهد حركة مرور واسعة يديرها أعوان المرور، وهؤلاء الأعوان على اتصال دائم ومستمر بقاعة الإرسال، وبالتالي فهم على اطلاع وإمام شامل بكل ما يخص حركة المرور في كافة المناطق الريفية والحضرية⁽⁵⁾.

وبالرجوع إلى نص المادة 130 من الأمر 09-03 المؤرخ في 22/07/2009 والمتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها وأمنها نجدتها تنص على أنه: "طبقا لأحكام قانون

1- أحمد غاي، ضمانات المشتبه فيه أثناء التحريات الأولية، دون طبعة، دار هومة، الجزائر، 2003، ص102.

2- جريدة رسمية العدد 08، لسنة 2008.

3- المادتين 1 و3 من المرسوم الرئاسي 08-52.

4- المادة 04 من نفس المرسوم.

5- بن عباس فتيحة، دور الاعلام في التوعية والوقاية من حوادث المرور في الجزائر، مقارنة بين المناطق الريفية والحضرية، أطروحة لنيل شهادة الدكتوراه، قسم علوم الاعلام والاتصال، جامعة الجزائر 3، لسنة 2011، ص286.

الإجراءات الجزائية تتم معاينة المخالفات المنصوص عليها في هذا القانون والنصوص التنظيمية المتخذة لتطبيقه بموجب محضر محرر من طرف:

-ضباط الشرطة القضائية.

- الضباط وذوي الرتب وأعوان الدرك الوطني.

- محافظي الشرطة والضباط ذوي الرتب وأعوان الأمن الوطني.

وعليه فإن الأشخاص المؤهلين بضبط المخالفات الخاصة في الطرق العمومية هما ضباط الشرطة القضائية وأعوان الشرطة القضائية.

فبالإضافة إلى ضباط وأعوان الضبط القضائي أصحاب الاختصاص العام بحكم قانون

الإجراءات الجزائية في البحث والتحري عن جميع المخالفات مهما كان مصدر تجريمها القانوني فإن

هذا القانون أضفى صفة العون المؤهل في الضبطية القضائية على مجموعة من الفئات كما هو

منصوص عليها في المادتين 131 و134 من الأمر 09-03 لذا سنحاول معرفة كل فئة في الفروع

المبينة أدناه:

الفرع الأول: أعوان الدرك الوطني

يعد الدرك الوطني من بين الأعوان الفاعلين في ميدان السلامة المرورية حيث يمتد

اختصاصه على 85% من مجموع الشبكة الوطنية للطرق، وله دور فعال في مكافحة ظاهرة اللا

أمن المروري، وقد أشارت إلى مهام هذه الفئة المادة 3 من المرسوم الرئاسي رقم 09-143 السالف

الذكر حيث يمتد اختصاص الدرك الوطني على كامل التراب الوطني وخاصة في المناطق الريفية

والشبه الحضرية وهذا ما يميز هذه الفئة عن باقي الفئات⁽¹⁾.

وعليه فإن ضباط الدرك الوطني يتميزون بزي خاص ويقومون بمهامهم الأمنية خارج المدن

في المراكز التي لا توجد بها فرق الشرطة، وكذلك في المراكز التي لا توجد بها فرق الأمن الوطني⁽²⁾.

كما تنص المادة 9 من نفس المرسوم على أن "الدرك الوطني يسهر في مجال الشرطة

الإدارية على حماية الأشخاص والممتلكات وحرية التنقل على طرق المواصلات".

1- ممثل عن قيادة الدرك الوطني، مداخلة بعنوان سلامة الطرقات في الجزائر، يوم دراسي حول السلامة في الجزائر

بين الواقع والمأمول، جامعة قالمة 8 ماي 1945، كلية الحقوق والعلوم السياسية، بتاريخ 16 نوفمبر 2015، ص 20.

2- جيلالي بغدادي، التحقيق، دراسة مقارنة نظرية وتطبيقية، دون طبعة، دار هومة، الجزائر، 2004، ص 7، ص 8.

وبالتالي تنحصر مهام وحدات الدرك الوطني في مجال أمن الطرقات فيما يلي:

- تنظيم ومراقبة حركة المرور .
- الوقاية والإعلام المروري.
- شرطة المرور وتنسيق النقل.
- ردع الانحراف في الطرقات.
- معاينة حوادث المرور⁽¹⁾.

كما تباشر وحدات الدرك الوطني القيام بأعمال في مختلف الميادين حرصا منها على سلامة المواطنين والممتلكات نذكر منها مثلا: إعداد مخطط يشمل إنشاء وحدات جديدة وإعادة انتشار وتوزيع وحدات أمن الطرقات عبر كامل شبكة الطرق الوطنية، تغيير أسلوب العمل باستحداث طريقة عمل أكثر ديناميكية وتأثير من أجل التقليل من حوادث المرور، ومحاربة السلوكيات السلبية للسواق باستعمال كل الأجهزة التقنية الحديثة، بالإضافة إلى المشاركة في الأيام التحسيسية رفقة وسائل الإعلام، وضرورة التنسيق الدوري مع الوزارات المعنية بواسطة المراسلات والحصائل المختلفة لإعداد المخططات المستقبلية⁽²⁾، وكذا استغلال الرقم الأخضر 10 55 الخاص بالدرك الوطني من أجل تقديم يد المساعدة لمستعملي الطريق عند الضرورة⁽³⁾.

وبالتالي يسعى ضباط الدرك الوطني إلى القضاء على ظاهرة اللاد أمن المروري ومكافحته لأنه من أهم أولوياتهم، وذلك عن طريق تشكيلات ثابتة ومتحركة موضوعة للخدمة من طرف سرايا أمن الطرقات، الفرق الإقليمية، فرق أمن الطرقات، وفصائل أمن الطرقات للطريق السيارة، وكذلك استعمال عتاد مناسب وجد متطور لتنفيذ الخدمة على كل أنواع الطرقات⁽⁴⁾.

1- ممثل عن قيادة الدرك الوطني، مرجع سابق، ص 20.

2- مرجع نفسه ، ص 21 ص 22.

3- انظر الملحق رقم 01.

4- أحمد فنيديس، مداخلة بعنوان اشارات المرور وضمان السلامة والأمان عبر الطرق، يوم دراسي حول السلامة المرورية في الجزائر بين الواقع والمأمول، جامعة قالمه 8 ماي 1945، كلية الحقوق والعلوم السياسية، بتاريخ 16 نوفمبر 2015، ص 11.

الفرع الثاني: أعوان الأمن الوطني

الشرطة مصطلح كثيرا ما يردده الأشخاص لأنه يضطلع بالجانب الأكبر في وقاية الأفراد من الجرائم، وهي أقرب المؤسسات اتصالا بالجمهور كما تمثل رمزا لقوة المجتمع وإرادته بحيث غدا مفهوم الشرطة مرادفا للحماية والمساعدة⁽¹⁾، فهم يتميزون بزي خاص ويقومون بمهامهم داخل المناطق الحضرية⁽²⁾ والعمرانية، وعلى المستوى الوطني تُسَيَّر الشرطة من طرف المديرية العامة للأمن الوطني التي تقوم بتغطية 20% من شبكة الطرق في المناطق الحضرية، كما تُبادر كل سنة تحت وصاية الوزارة الداخلية والجماعات المحلية إلى تنظيم حملات إعلامية وتحسيسية بهدف التوعية والوقاية من حوادث المرور، وهذه الحملات منها ما كان مُوجَّهًا لبعض الفئات كالمعوقين مثل: الحملة الوطنية للوقاية من حوادث المرور بمناسبة يوم المعوق أو المتدربين ومنها ما اتخذ طابعا ظرفيا وطنيا، ومنها ما تجاوز الصيغة الوطنية تعاوننا مع الأشقاء العرب والأفارقة.

ومن بين هذه الحملات الوطنية نذكر منها مثلا: الوقاية الخاصة بالسرعة المنظمة من 6 جوان إلى 30 جويلية لكل سنة، حملة تحسيسية التي تقام خلال شهر رمضان، حملة للوقاية بمناسبة اليوم العالمي للطفولة 1 جوان من كل سنة⁽³⁾ وغير ذلك من الحملات.

وتقوم استراتيجية مصالح الأمن الوطني على ثلاثية متكاملة، وهي الوقاية، الردع، الزجر فهذا النشاط يتم بالتنسيق مع مختلف مصالح الشرطة الأخرى والتعاون مع مصالح الدرك الوطني المُجَنِّدة لترسيخ قواعد السلامة المرورية وفرض احترام القانون واللوائح التنظيمية⁽⁴⁾.

ويتمثل اختصاص شرطة المرور طبقا للمواد من 130 إلى 135 من الأمر 03-09 التي تنص صراحةً على أن شرطة المرور تختص بمعاينة الجرائم المرتكبة في الطُرُقَات العمومية والمحيط المجاور لها كما أن المادة 133 تنص على أن شرطة المرور الواردة في المادة 130 تختص بمعاينة

1- جيلالي بغداددي، مرجع سابق، ص7، ص8.

2- مرجع نفسه، ص18.

3- بن عباس فتيحة، مرجع سابق، ص324.

4- محمد عيسى نايلي، التنظيم المؤسساتي في الجزائر ودور الأمن الوطني، مذكرة ماجستير، كلية الدراسات العليا، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، الرياض، 2010، ص187.

المخالفات المنصوص عليها في قانون المرور ونصوصه التطبيقية وذلك بموجب محضر معاينة المخالفة في الحالات التالية:

- عند اقترانها بالمخالفات المتعلقة بسلامة الأملاك العمومية الخاصة بالطرق.
- عندما تكون مرتكبة في موقع الورشات الواقعة على المسلك العمومي أو بجوارها، وينتج عنها أو يمكن أن ينتج عنها ضرر يُضرب بالاستغلال العادي لتلك الورشات المذكورة بحماية المستخدمين فيها⁽¹⁾.

وعليه فإن المهمة الرئيسية لشرطة المرور هي ضمان السير الحسن لحركة المرور قدر المستطاع وبصفة دائمة، والقضاء على حالات الاختناق التي تنتج عن كثافة المرور، وذلك من خلال الإشعار الجيد والجدى في تقاطعات الطرق وتتمثل هذه المهام في ما يلي:

- تطبيق وتنفيذ النصوص القانونية بجميع حذافيرها والتعامل مع السواق والمشاة بالإشارات القانونية لا غير.

- استعمال الصفارات وكذا الإشارات الضوئية.
- الزام المشاة بالعبور وفقا للممر المخصص لهم.
- تقديم المساعدة للعجزة والمعوقين.
- تحديد المخالفات الجزافية والملفات القضائية عند الضرورة.
- التوعية والتحسيس من خلال الأسابيع الإعلامية أو الأبواب المفتوحة المقامة من حين إلى آخر.

الفرع الثالث: ضبط الشرطة القضائية

إن أعضاء الشرطة القضائية موظفون منحهم القانون صفة الضبطية القضائية وخولهم بموجبها حقوق وفرض عليهم واجبات في إطار البحث عن الجرائم ومرتكبيها وجمع الاستدلالات عنها، فيبدأ دورهم بعد وقوع الجريمة وينتهي عند فتح تحقيق قضائي أو إحالة المتهم على جهة الحكم⁽²⁾ فقد أوردت المادة 15 من قانون الإجراءات الجزائية المعدل والمتمم الطوائف التي منحها المشرع صفة الضبط القضائي كالاتي:

1- باجماي عبد الله بن سالم، النظام القانوني للأملاك، مذكرة ماجستير، كلية الحقوق، جامعة الجزائر، 2005، ص 194.

2- أوهايبة عبد الله، شرح قانون الإجراءات الجزائية، دون طبعة، دار هومة، الجزائر، 2003، ص 192.

- رؤساء المجالس الشعبية البلدية.
- ضباط الدرك الوطني.
- الموظفون التابعون للأسلاك الخاصة للمراقبين، ومحافظي وضباط الشرطة للأمن الوطني.
- ذوو الرتب في الدرك، ورجال الدرك الذين أمضوا في سلك الدرك ثلاث (3) سنوات على الأقل والذين تم تعيينهم بموجب قرار مشترك صادر عن وزير العدل ووزير الدفاع الوطني بعد موافقة لجنة خاصة.
- الموظفون التابعون للأسلاك الخاصة للمفتشين وحفاظ وأعوان الشرطة للأمن الوطني الذين أمضوا ثلاث (3) سنوات على الأقل والذين تم تعيينهم بموجب قرار مشترك صادر عن وزير العدل ووزير الداخلية والجماعات المحلية، بعد موافقة لجنة خاصة.
- ضباط وضباط الصف التابعين للمصالح العسكرية للأمن الذين تم تعيينهم خصيصا بموجب قرار مشترك صادر عن وزير الدفاع الوطني ووزير العدل.
- يحدد تكوين اللجنة المنصوص عليها في هذه المادة و تسييرها بموجب مرسوم.

كما تجدر الإشارة إلى أعوان الشرطة القضائية وهم كما يدل عليهم اسمهم يعاونون ضباط الشرطة القضائية في مباشرة وظائفهم ويثبتون الجرائم المقررة في قانون العقوبات ممتثلين في ذلك لأوامر رؤسائهم وخاضعين لنظام الهيئة التي ينتمون إليها⁽¹⁾ وقد تم حصر هذه الفئات على النحو التالي: "يعد من أعوان الضبط القضائي موظفو مصالح الشرطة وذوو الرتب في الدرك الوطني ورجال الدرك ومستخدمو مصالح الأمن الذين ليست لهم صفة ضابط الشرطة القضائية"⁽²⁾.

وتتمثل اجراءات المتابعة التي يقوم بها ضباط الشرطة القضائية وأعوانهم من خلال نص المادة 12 من قانون الإجراءات الجزائية على أنه: "يقوم بمهمة الضبط القضائي رجال القضاء والضباط والأعوان"، ويناظر بالضبط القضائي مهمة البحث والتحري عن الجرائم المقررة في قانون العقوبات وجمع الأدلة والبحث عن مرتكبيها ما دام لم يبدأ تحقيق قضائي"⁽³⁾.

1- جيلالي بغدادي، مرجع سابق، ص 19.

2- المادة 19 من قانون الاجراءات الجزائية المعدل والمتمم.

3- أوهايبة عبد الله، مرجع سابق، ص 218.

ومن إجراءات الاستدلال الانتقال لمكان ارتكاب الجريمة ومعاينته وإثبات الحالة وتحرير المحاضر وسماع أقوال المشتبه فيه⁽¹⁾.

كما يقوم ضباط الشرطة القضائية بالتحقيقات الابتدائية للجريمة بمجرد علمهم بوقوعها إما بناء على تعليمات وكيل الجمهورية، وإما من تلقاء أنفسهم، وهو ما يعني أن البحث والتحري اختصاص أصيل لجهاز الضبط القضائي⁽²⁾.

وقد خول القانون الضابط بأن يقوم بأي إجراء من شأنه الكشف عن الجريمة ومرتكبيها لتقديمهم إلى السلطة القضائية المختصة⁽³⁾، كما يباشر ضباط الشرطة القضائية السلطات الموضحة في المادتين 12 و13 ويتلقون الشكاوي والبلاغات ويقومون بجمع الاستدلالات وإجراء التحقيقات الابتدائية⁽⁴⁾.

وتتميز إجراءات البحث والتحري بأن الحدود التي تباشر فيها لا تتعلق بالحقوق والحريات، فلا تتعرض لها بالحد من استعمالها، إذ أن إجراءات الاستدلال ليس فيها تعرض ولا تقييد للحقوق والحريات نظرا لطبيعتها شبه القضائية، باعتبار أن القائمين بها من جهاز الشرطة أو الدرك أو مصالح الأمن العسكري وهم جميعا يخضعون لإشراف مزدوج⁽⁵⁾، أي إشراف وظيفي من طرف رؤسائهم السلميين وإدارة وكيل الجمهورية وإشراف النائب العام تحت رقابة غرفة الاتهام، كما لا يلتزم ضباط الشرطة القضائية وأعوان الضبط القضائي بالنقصي عن الجرائم الواقعة على الملك العمومي للطريق والواردة في قانون العقوبات فحسب، وإنما يعاينون أيضا المخالفات الواردة في الأمر 09-03 وذلك تطبيقا لنص المادة 133 منه.

ولقد أوجب القانون على ضباط الشرطة القضائية أن يحرروا محاضر بأعمالهم ويوقعون عليها ويبينون فيها الإجراءات التي قاموا بها وقت ومكان اتخاذها وإسم وصفة محرريها، وأن يبعثوا بها فورا إلى وكيل الجمهورية المختص مصحوبة بنسخ مطابقة للأصل وجميع المستندات والوثائق المتعلقة بها

1- أوهابية عبد الله، مرجع سابق، ص 218.

2- المادة 63 من قانون الإجراءات الجزائية المعدل والمتمم.

3- جيلالي بغدادي، مرجع سابق، ص 24.

4- انظر المادة 17 فقرة 1، من قانون الاجراءات الجزائية المعدل والمتمم.

5- أنظر المواد 13، 17، 18 مكرر من نفس القانون.

وبالأشياء المضبوطة⁽¹⁾ ولا يكون للمحضر قوة الإثبات إلا إذا كان صحيحا في الشكل ومحرا أثناء مباشرة الوظيفة من طرف ضابط مختص أورد فيه ما رآه أو عاينه بنفسه، وستعرض لإعداد المحاضر إلى جانب القوة الثبوتية لها بالتفصيل في الفصل الثاني.

وإثر تلقي وكيل الجمهورية لمحاضر الضبطية القضائية يقرر ما يتخذ بشأنها، وعليه فإن تصرفه في نتائج البحث التمهيدي أو الأولي أو الاستدلالي يكون بالمضي والسير في الإجراءات أو وقفها⁽²⁾.

الفرع الرابع: بعض الأعوان المؤهلين في مجال الحفاظ على السلامة المرورية

إلى جانب الأعوان المذكورين في المادة 130 من الأمر 09-03 المؤرخ في 22/07/2009 فإن المادتين 131 و132 تضيف فئتي مهندسي الأشغال العمومية ورؤساء المناطق والأعوان التقنيين للغابات وحماية الأراضي واستصلاحها، كما أشارت المادة 134 أيضا إلى فئة مفتشو النقل البري، وأخيرا سوف نشير إلى فئة شرطة المدينة والعمران على نحو معين من التوضيح كما يلي:

أولا: مهندسو الأشغال العمومية ورؤساء المقاطعات

اصطلح على تسميتهم بشرطة حفظ الطريق (POLICE DE CONSERVATION)، وهم أشخاص يتم اختيارهم من بين الحائزين على شهادة مهندس دولة أو تقني سامي في الأشغال العمومية، هذا الجانب التقني في تكوينهم يؤهلهم أكثر للتدخل ميدانيا، حيث يتعرف الشرطي على نوع الاعتداء أو التخريب الواقع على الملك العمومي للطريق ويقوم بالأضرار الملحة بمكوناته، ويتم اقتراحهم من طرف مديرية الأشغال العمومية ويصادق على هذا الاقتراح وزير الأشغال العمومية⁽³⁾.

كما يختصون حسب المادتين 131، 132 من الأمر 09-03 بمعاينة المخالفات والأضرار التي تلحق بالمسالك العمومية وإعداد محضر عن الأعمال التخريبية المرتكبة بحضورهم، فهم ملزمون بالقيام بزيارات دورية لشبكة الطرق وهذا لملاحظة المخالفات واتخاذ الإجراءات التالية:

1- المادة 18 من قانون الإجراءات الجزائية المعدل والمتمم.

2- جيلالي بغدادي، مرجع سابق، ص 54.

3 - مذكرة مصلحة المؤرخة في 25/02/1993، المتعلقة بإنشاء وتنظيم الأقسام الفرعية على مستوى الولايات.

- التعرف على المسؤول قانونا على المخالفة.
- إصدار بطاقة معاينة للمعني مع إعطائه مهلة يطلب منه إصلاح الأضرار المرتكبة في حق الطريق.
- تبليغه مرة أخرى مع إعطائه مدة أخرى نهائية للإصلاح وإلا سوف تصدر في حقه رخصة إقتطاع بعد إنجاز الأشغال من طرف وحدة الصيانة.
- وفي حالة عدم جدوى الإجراءات المتخذة :
- يُعد محضر معاينة الأضرار المرتكبة في حق الطريق ممضى من طرف العون المحلف.
- تصدر حالة التنفيذ.
- يُملأ كشف كمي وكيفي للأشغال وكذا الرسومات اللازمة لحساب الأشغال وكل ما يعتبر ضروريا.
- يُحول الملف إلى الخزينة لتغطية النفقات.
- وفي حالة عدم جدوى هذه العملية يُحول الملف كاملا إلى العدالة قصد المتابعة القضائية⁽¹⁾.

ثانيا: الموظفون والأعوان المختصون في الغابات:

يعتبر الموظفون والأعوان المختصون في الغابات وحماية الأراضي واستصلاحها من أعوان الضبط القضائي، حيث تجيز لهم المادة 131 من الأمر 09-03 معاينة المخالفات المنصوص عليها في أحكام هذا القانون عندما ترتكب على المسالك الغابية المفتوحة للسير العمومي⁽²⁾، كما يقومون بالبحث والتحري ومعاينة الجرح والمخالفات المرتكبة على تلك المسالك وإثباتها في محاضر ضمن الشروط المحددة في النصوص القانونية⁽³⁾.

وعليه فإن الموظفين والأعوان المختصين في الغابات وحماية الأراضي واستصلاحها يقومون بتتبع الأشياء المنزوعة من المسالك الغابية المفتوحة للسير العمومي وضبطها في أماكن وجودها ووضعها تحت الحراسة، ولهم حق اقتياد المتلبس بالجرح إلى وكيل الجمهورية أو إلى أقرب ضابط شرطة قضائية، ولا يجوز للضابط الإمتناع عن مصاحبتهم إذا ما طلب منه ذلك⁽⁴⁾.

1- دوار جميلة، النظام القانوني في التشريع الجزائري، مذكرة ماجستير، قانون عقاري، المركز الجامعي سوق أهراس، 2008، ص102.

2- المادة 21 من قانون الاجراءات الجزائية المعدل والمتمم.

3- أوهابية عبد الله، مرجع سابق، ص199.

4- مرجع نفسه، ص200.

ثالثاً: مفتشو النقل البري

يختص مفتشو النقل البري بمعاينة مخالفة أحكام المادة 66 (د-11)، وبالتحديد معاينة المخالفات من الدرجة الرابعة وإعداد محضر بذلك في الحالة الآتية:

- وزن المركبات وطبيعة الأطر المطاطية للمركبات ذات محرك غير المطابقة للمعايير المقبولة وشكلها ومحتواها، وعليه يعاقب بغرامة جزافية من 4000 إلى 6000 دج كل سائق يخالف أحكام هذه المادة⁽¹⁾.

مع العلم أنه قبل مباشرة هؤلاء الأعوان (الثلاثة) مهامهم فإنهم يقومون بتأدية اليمين القانونية أمام المحكمة التابعة لمكان إقامتهم، هذا إن لم يسبق لهم أداء اليمين من قبل، وهو ما نصت عليه المادة 135 من نفس الأمر وتكون صيغة اليمين على النحو التالي: "أقسم بالله العلي العظيم وأتعهد بأن أقوم بأعمال وظيفتي بأمانة وأن أراعي في كل الأحوال الواجبات التي تفرضها علي".

رابعاً: شرطة العمران

وهم فئة الموظفين والأعوان المؤهلين بمقتضى المادتين 50 و58 من المرسوم التشريعي 94-07 المؤرخ في 18/05/1994 المتعلق بشروط الإنتاج المعماري وممارسة مهنة المهندس المعماري⁽²⁾ فيما يخص مخالفات التشريع والتنظيم المتعلقة بالبناء بمحاذاة الطرق العمومية، ويعين هؤلاء حسب المرسوم التنفيذي 06-55 المؤرخ في 30 جانفي 2006 الذي يحدد شروط وكيفيات تعيين الأعوان المؤهلين للبحث عن مخالفات التشريع والتنظيم في مجال التهيئة والتعمير⁽³⁾.

يمكن لرئيس المجلس الشعبي البلدي والأعوان المؤهلين المحلفين المنصوص عليهم في المادة 50 من المرسوم التشريعي 94-07 السالف الذكر في أي وقت زيارة البناءات الجاري إنجازها بمحاذاة الطرق العمومية وإجراء التحقيقات التي يرونها مفيدة أو أن يطلبوا اطلاعهم على المستندات التقنية المتعلقة بالبناء، وإذا اتضح من التحقيقات أن البناء الذي يجري إنجازها يشكل انتهاكا خطيرا للأحكام القانونية والتنظيمية السارية المفعول، فإنه يتعين على السلطة الإدارية المعنية رفع دعوى استعجالية

1- المادة 134 من الأمر 09-03 تحيلنا إلى المادة 66 (د، 11).

2 - جريدة رسمية العدد 32، لسنة 1994.

3 - جريدة رسمية العدد 06، لسنة 2006.

أمام القاضي المختص قصد استصدار أمر بوقف الأشغال، ويمكن توضيح إجراءات التدخل على النحو التالي:

1- **محضر معاينة:** عند ثبوت المخالفة يحرر محضر مخالفة مع تحديد الغرامة المالية، ويجب على مرتكب المخالفة تسديدها لخزينة الدولة، في أجل لا يتعدى 30 يوما يبدأ سريانها من تاريخ تبليغ المحضر وإلا تعرض للمتابعة القضائية.

2- **محضر تحقيق المطابقة:** يلزم فيه المخالف بتحقيق المطابقة وفقا لأحكام المعاينة السابقة في أجل يومين إلى خمسة عشرة يوما حسب خطورة المخالفة⁽¹⁾.

3- **محضر وقف الأشغال:** في حالة رفض تحقيق المطابقة في الآجال المقررة، يحرر ضد المخالف أمر بتوقيف الأشغال ويبلغ إلى الوالي، رئيس المجلس الشعبي البلدي، وفي هذه الحالة بالذات فإن رئيس المجلس البلدي المختص اقليميا ملزم بإخطار الجهة القضائية حسب الطرق الاستعجالية لثبيت أمر وقف الأشغال وتحقيق مطابقة الأماكن لرخصة البناء أو هدم البناء حسب الحالة⁽²⁾ ويبلغ الأمر إلى المخالف في أجل أقصاه 7 أيام وفي حالة مواصلة المخالف للأشغال تلجأ السلطة المؤهلة قانونا (رئيس المجلس البلدي) لتكليف من يقوم بهدم القسم من الاشغال المرتبطة بأمر التوقيف وذلك على نفقة مرتكب المخالفة⁽³⁾.

1 - حمدي باشا عمر، حماية الملكية العقارية الخاصة، دون طبعة، دار هومة، الجزائر، 2004، ص106.

2 - انظر نص المادة 52 من المرسوم التشريعي 94-07.

3 - انظر نص المادة 53 من نفس المرسوم.

المبحث الثاني

اختصاصات الأعوان المؤهلين

اختصاص الأعوان المؤهلين محدد طبقا للمواد من 130 إلى 135 من القانون 01-14 المؤرخ في 2001/08/19 والمعدل والمتمم بالأمر 09-03 المؤرخ في 2009/07/22 المتضمن تنظيم حركة المرور عبر الطرقات وسلامتها وأمنها، والتي تنص صراحة بأن هؤلاء الأعوان يختصون بمعاينة الجرائم المرتكبة في الطرقات العمومية والمحيط المجاور لها، كما يقومون بمعاينة المخالفات المنصوص عليها في قانون المرور والنصوص التطبيقية له بموجب محضر معاينة المخالفة. يسعى الأعوان المؤهلين من خلال الاختصاصات المخولة لهم إلى تنظيم حركة المرور وإرشاد وتوجيه مستعملي الطريق وفرض احترام قواعد المرور والنقل وغيرها من القواعد التي تنص عليها القوانين الأخرى، كما تسهر على تقديم يد المساعدة لمستعملي الطريق ومعالجة كل أخطار الطريق لتحقيق "الأمن الطريقي".

وعليه تم تقسيم هذا المبحث إلى ثلاث مطالب، حيث جاء (المطلب الأول) بعنوان معاينة المخالفات المرورية، و(المطلب الثاني) بعنوان مراقبة المرور، وأخيرا إجراءات التوقيف و توضيح نوع المخالفة المرتكبة في (المطلب الثالث).

المطلب الأول: معاينة المخالفات المرورية والعقوبات المقررة لها

بالرجوع إلى أحكام قانون الإجراءات الجزائية، تتم معاينة المخالفات المنصوص عليها في هذا القانون والنصوص التنظيمية المتخذة لتطبيقه بموجب محضر يحرر من طرف الأعوان المؤهلين المذكورين في المواد من 130 إلى 134 من الأمر 09-03 المؤرخ في 2009/07/22 المتضمن حركة المرور عبر الطرق وسلامتها وأمنها والذين سبق وأن أشرنا إلى كل واحد من هؤلاء الأعوان سابقا.

كما تجدر الإشارة إلى بعض الأعوان الذين لهم دور فعال في الحفاظ على السلامة المرورية مثل: الحماية المدنية، شرطة العمران، الجماعات المحلية، الأشغال العمومية، وزارة النقل... إلخ حيث يعتبر هؤلاء شركاء مع شرطة المرور.

فالمخالفة المرورية تعد من قبيل التعدي على قانون المرور، وعدم الامتثال أو التقيد بقواعده يؤدي إلى الإخلال بشروط سلامة الطريق وأمن المارين فيه، لأن ارتكاب مخالفات قواعد السير تتسبب في وقوع الكثير من حوادث المرور التي تخلف الكثير من الأضرار في الأنفس والأبدان والأموال⁽¹⁾. وإذا كانت نظم المرور المعاصرة وقواعدها القانونية تحمل مستعملي الطريق للمرور مسؤولية المخالفات التي يقومون بها، فإنها تميز بين تلك المخالفات من حيث درجة خطورتها وتحددتها وتخصص لكل مخالفة ما يترتب عنها من مسؤولية جزائية⁽²⁾، وهو ما سيتم تناوله في الفروع أدناه:

الفرع الأول: أنواع المخالفات المرورية والعقوبات المقررة لها

في الجزائر يحدد قانون المرور المخالفات المرورية والمسؤولية الجزائية المترتبة عنها، فينص على أنه: "تصنف المخالفات للقواعد الخاصة بحركة المرور حسب خطورتها إلى مخالفات وجنح"⁽³⁾.
أولاً: المخالفات المرورية

تصنف المخالفات المرورية إلى أربعة درجات⁽⁴⁾ وهي كما يلي:

1- المخالفات من الدرجة الأولى

تخص المخالفة المتعلقة بالإشارة والإشارة وكبح الدراجات ومخالفة عدم تقديم وثائق المركبة وكذا رخصة السياقة، ومخالفة استخدام آلة أو جهاز مركبة غير مطابق، وكذا رخصة السياقة، ومخالفة استخدام آلة أو جهاز مركبة غير مطابق، كما أن نفس الغرامة تفرض لأول مرة على مخالفة الراجلين للقواعد التي تنظم سيرهم لاسيما القواعد المتعلقة بعدم استعمال الممرات المحمية، ويعاقب عليها بغرامة جزافية من 2000 إلى 2500 دج.

2- المخالفات من الدرجة الثانية

تسلط على مخالفة الأحكام المتعلقة بسرعة المركبات بدون محرك بمقطورة أو بدون مقطورة أو بنصف مقطورة ومخالفة استعمال أجهزة التتبيه الصوتي، ومخالفة الأحكام المتعلقة بالمرور في أوساط الطرق والمسالك أو الدروب أو شرطة الطريق أو الأرصفة أو حواف الطرق المخصصة لمرور المركبات المرخص بها بذلك خصيصاً ولمرور الراجلين، ويعاقب عليها بغرامة جزافية من 2000 إلى 3000 دج كما يعاقب بنفس قيمة الغرامة المخالف للأحكام المتعلقة بالتخفيض الغير عادي للسرعة

1- عمار شويمت، أحكام حوادث المرور والآثار المترتبة عليها في الشريعة الإسلامية، مذكرة ماجستير في العلوم الإسلامية، فقه وأصول، جامعة الحاج لخضر، باتنة، 2011، ص92.

2- مرجع نفسه، ص92.

3- المادة 65 من الأمر 09-03.

4- المادة 66 من نفس الأمر.

بدون أسباب حتمية من شأنه إعاقة سيولة حركة المرور، ولنفس العقوبة يخضع المخالف للأحكام المتعلقة بالسير على الخط المتواصل ومخالفة وضع الإشارة الملائمة من قبل كل سائق صاحب رخصة إجبارية.

3- المخالفات من الدرجة الثالثة

يتعلق الأمر فيها بمخالفة الأحكام المتعلقة بالحد من سرعة المركبات ذات محرك بمقطورة أو بدونها أو نصف مقطورة، في بعض مقاطع الطرق و لكل صنف من أصناف المركبات، منع المرور أو تقييده في بعض خطوط السير بالنسبة لبعض أصناف المركبات، حالات الإلزام أو المنع التي تتعلق بعبور السكك الحديدية كذلك مخالفة الأحكام المتعلقة بحزام الأمن والارتداء الإجباري للخوذة بالنسبة لسائقي الدراجات النارية والدراجات المتحركة وراكبيها، وبنفس الغرامة يعاقب المار أو المتوقف بدون ضرورة حتمية على شريط التوقف الاستعجالي للطريق السيارة أو الطريق السريع، إلى جانب حالة الاستعمال اليدوي للهاتف النقال والتصنت بكلتا الأذنين بوضع خوذة التصنت الإذاعي والسمعي أثناء القيادة، ومخالفة الأحكام المتعلقة بتجاوز السرعة المنصوص عليها بالنسبة لصنف السائقين الحائزين على رخصة قيادة اختبارية، وأولوية مرور الراجلين على مستوى الممرات المحمية ومخالفة الأحكام المتعلقة بالتوقف أو الوقوف الخطيرين، ومخالفة الأحكام المتعلقة بالمسافة القانونية بين المركبات أثناء سيرها، ومخالفة الأحكام المتعلقة بمنع نقل الأطفال الذين تقل أعمارهم عن 10 سنوات في الأماكن الأمامية، وكذا الوقوف أو التوقف التعسفي المعيق لحركة المرور إضافة إلى مخالفة الأحكام المتعلقة باحترام قواعد القيادة السليمة والأضرار الملحقة بالمسالك العمومية وملحقاتها والتي تفرض التّغريم ما بين 2000 إلى 4000 دج ونفس العقوبة في ما يخص مخالفة الأحكام المتعلقة بمرور مركبة ذات محرك أو مقطورة في المسالك المفتوحة لحركة المرور دون أن تكون هذه المركبة مزودة بلوحتي التسجيل، وكذا تصاعد الأدخنة والغازات السامة وصدور الضجيج عند تجاوز المستويات المحددة بالإضافة إلى مخالفة الأحكام المتعلقة بالمركبات غير المزودة بالتجهيزات التي تسمح للسائق بأن يكون له مجال رؤية كافية، وضع شريط بلاستيكي أو أية مادة معتمّة أخرى على زجاج المركبة ونفس العقوبة تسلط على مخالفة الأحكام المتعلقة على عدم تصريح الملكية بتغيير إقامة ملك المركبة إضافة إلى عدم التصريح بالتغييرات التي أجريت على المركبة.

4- المخالفات من الدرجة الرابعة

تخص مخالفة الأحكام المتعلقة باتجاه المرور المفروض، وبتقاطع الطرقات وأولويات المرور، والتقاطع والتجاوز والمناورات الممنوعة في الطريق السيارة والطرق السريعة، وزيادة السرعة من طرف سائق المركبة أثناء محاولة تجاوزه من طرف سائق آخر، وسير مركبة من دون إنارة أو إشارة أو

وقوفها في وسط الطريق ليلاً أو أثناء انتشار الضباب في مكان خال من الإنارة العمومية، ومنع المرور على المسلك يقع مباشرة على يسار طريق يتضمن ثلاثة مسالك أو أكثر ذات اتجاه واحد للمرور بالنسبة لمركبات نقل الأشخاص أو البضائع التي يتجاوز طولها سبعة (07) أمتار، أو ذات حمولة تفوق طنين (02 طن)، فيغرم مرتكبوها بغرامة من 4000 إلى 6000 دج، كما يعاقب بنفس قيمة الغرامة عند الوقوف أو التوقف على أجزاء من الطريق التي تعبر سطحها سكة حديدية، أو سير مركبات غير مرخص لها بذلك على الخطوط الحديدية، وعبور بعض الطرق الممنوعة للسير أو بعض الجسور ذات الحمولة المحددة، إضافة إلى ذلك مخالفة الأحكام المتعلقة بوزن المركبات وطبيعة الأثر المطاطية للمركبات ذات محرك، وربط المقطورات ونصف المقطورات والحمولة القصوى لكل محور وتركيب جهاز تسجيل السرعة بالميكث وخصوصياته وتشغيله وصيانته، كما يعاقب أيضاً المخالف عند التغيير الهام للاتجاه دون التأكد من أن المناورة لا تشكل خطراً على مستعملي الطريق الآخرين دون تنبيههم برغبته في تغيير الاتجاه، اجتياز الخط المتواصل وتشغيل الأجهزة السمعية البصرية في مقدمة المركبة أثناء السياقة DVD، والمكوث على الطريق الوسطى الذي يفصل أوساط الطرق في الطريق السيار والطريق السريع، زيادة على ذلك مخالفة الأحكام المتعلقة بعدم مطابقة القواعد الخاصة بتنظيم السباقات على المسالك العمومية، وحجم المركبات وتركيب أجهزة إنارة وإشارة المركبات.

ثانياً: الجنج المرورية

فيما يخص الجانب المتعلق بالجنج والعقوبات المقررة لها فسنورد أهمها:

1- القتل الخطأ في حالة سكر أو تحت تأثير مواد أو أعشاب تدخل ضمن أصناف المخدرات فيعاقب بالحبس من سنتين إلى 5 سنوات وبغرامة مالية من 100.000 إلى 300.000 دج وعند القتل الخطأ، في نفس الظروف يعاقب السائقين من 5 إلى 10 سنوات وبغرامة مالية من 500.000 إلى 1000.000 دج⁽¹⁾.

2- القتل الخطأ الناتج عن الإفراط في السرعة أو ارتكاب تجاوز خطير أو عدم احترام الأولوية القانونية والسير في الاتجاه الممنوع والاستعمال اليدوي للهاتف المحمول فيعاقب عليها بالحبس من سنة إلى 3 سنوات وبغرامة مالية من 50.000 إلى 200.000 دج، أما

1 - المادة 68 من الأمر 09-03.

بالنسبة لأصناف الوزن الثقيل أو النقل الجماعي أو نقل المواد الخطيرة، فيعاقب عليها بالحبس من سنة إلى 3 سنوات وبغرامة مالية من 100.000 إلى 500.000 دج⁽¹⁾.

3- الجرح الخطأ في حالة سكر أو تحت تأثير مخدرات، يعاقب عليها بالحبس من سنة إلى 3 سنوات وبغرامة مالية من 50.000 إلى 150.000 دج، أما بالنسبة للجرح الخطأ الناتج عن نفس الظروف السابقة لكن بواسطة مركبة تابعة للوزن الثقيل أو النقل الجماعي أو نقل المواد الخطيرة، يعاقب عليها القانون بالحبس من سنتين إلى 5 سنوات وبغرامة مالية من 100.000 إلى 250.000 دج⁽²⁾.

4- الجرح الخطأ الناتج عن حالات الإفراط في السرعة أو ارتكاب تجاوز خطير أو عدم احترام الأولوية القانونية والسير في الاتجاه الممنوع والاستعمال اليدوي للهاتف النقال أو التصنت بكتا الأذنيين بوضع خوذة التصنت الإذاعي والسمعي أثناء القيادة، وتشغيل الأجهزة السمعية والبصرية أثناء القيادة، فيعاقب عليها بالحبس من 6 أشهر إلى سنتين وبغرامة مالية من 50.000 إلى 150.000 دج، أما بالنسبة لأصناف الوزن الثقيل أو النقل الجماعي أو نقل المواد الخطيرة يعاقب عليها بالحبس من سنة إلى 3 سنوات، وبغرامة مالية من 50.000 إلى 150.000 دج⁽³⁾.

5- عدم توقف كل سائق على علم أنه ارتكب حادثاً أو تسبب فيه بواسطة المركبة التي يقودها وحاول الإفلات من المسؤولية الجزائية، أو المدنية التي قد يتعرض لها يعاقب عليها القانون بالحبس من 6 أشهر إلى سنتين، وبغرامة مالية من 50.000 إلى 100.000 دج⁽⁴⁾، وفي نفس الظروف السابقة الذكر كل شخص ارتكب جريمة القتل يعاقب عليها بالحبس من سنتين إلى 5 سنوات، وبغرامة مالية من 100.000 إلى 200.000 دج⁽⁵⁾.

1 - المادة 69 من الأمر 09-03.

2 - المادة 70 من نفس الأمر.

3 - المادة 71 من نفس الأمر.

4- المادة 72 من نفس الأمر.

5- المادة 73 من نفس الأمر.

- 7- السياقة في حالة السكر أو تحت تأثير المخدرات من طرف كل شخص يقود المركبة ويرافق السائق المتدرب في إطار التمهين بدون مقابل أو بمقابل يعاقب عليها بالحبس من 06 أشهر إلى سنتين، وبغرامة مالية من 50.000 الى 100.000 دج⁽¹⁾.
- 8- رفض الخضوع للفحوص الطبية والاستشفائية والبيولوجية من طرف كل سائق أو لسائق متدرب يعاقب عليها بالحبس من 6 أشهر إلى سنتين، وبغرامة مالية من 50.000 إلى 100.000 دج⁽²⁾.
- 9- رفض الامتثال لإنذار التوقف الصادر عن الأعوان المؤهلين والحاملين للشارات الخارجية الظاهرة والدالة على صفتهم، أو رفض الخضوع لكل التحقيقات المنصوص عليها في هذا القانون والمتعلقة بالمركبة أو الشخص، فيعاقب عليها بالحبس من 6 أشهر إلى 18 شهر وبغرامة مالية من 20.000 إلى 30.000 دج⁽³⁾.
- 10- كل شخص يضع مركبة للسيير ذات محرك أو مقطورة مزودة بلوحة تسجيل أو تحمل كتابة لا تتطابق مع المركبة أو مع مستعملها، ويمكن بفضل ذلك مصادرة المركبة، ويعاقب عليها بالحبس من شهرين إلى سنتين، وبغرامة مالية من 50.000 إلى 150.000 دج⁽⁴⁾.
- 11- كل شخص حصل على رخصة سياقة أو حاول الحصول عليها أو على نسخة ثانية بواسطة التصريح الكاذب⁽⁵⁾، فيعاقب عليها طبقا للمادة 223 من قانون العقوبات⁽⁶⁾.
- 12- كل شخص يقود مركبة دون أن يكون حائزا على رخصة سياقة صالحة بالنسبة لسنف المركبة المعنية فيعاقب عليها بالحبس من 6 أشهر إلى سنة وبغرامة مالية من 20.000 إلى 50.000 دج ويمنع مدة سنة من الترشح للحصول على رخصة السياقة للأصناف الأخرى⁽⁷⁾.

1- المادة 74 من الأمر 03-09..

2- المادة 75 من نفس الأمر .

3- المادة 76 من نفس الأمر.

4 - المادة 77 من نفس الأمر .

5- المادة 78 من نفس الأمر.

6- تنص المادة 223 من القانون رقم 14-01 المؤرخ في 4 فيفري 2014 المعدل والمتمم للأمر رقم 66-156 المؤرخ في 8 جوان 1966، المتضمن قانون العقوبات على: "كل من تحصل بغير حق على إحدى الوثائق المبنية في المادة 222 أو شرع في الحصول عليها سواء بالإدلاء بإقرارات كاذبة أو بتقديم معلومات أو شهادات أو إقرارات كاذبة يعاقب بالحبس من ثلاث أشهر وبغرامة من 500 إلى 5.000 دينار"، جريدة رسمية، العدد 7، لسنة 2014.

7- المادة 79 من الأمر 03-09.

13- كل شخص يقود مركبة دون أن يكون حائزا على رخصة السياقة فيعاقب عليها بالحبس من 6 أشهر إلى سنة وبغرامة مالية من 20.000 إلى 50.000 دج⁽¹⁾.

14- كل شخص استمر رغم تبليغه بواسطة الطرق القانونية بالقرار الصادر بشأنه والمتضمن تعليق رخصة السياقة أو منع استصدار رخصة سياقة جديدة في قيادة مركبة يقتضي لقيادتها مثل هذه الوثيقة فيعاقب عليها بالحبس من 6 أشهر إلى سنة وبغرامة مالية من 20.000 إلى 50.000 دج، ويعاقب بنفس العقوبة كل شخص استلم تبليغ قرار صادر أو إلغاء رخصة السياقة ورفض رد الرخصة المعلقة أو الملغاة إلى العون التابع للسلطة المكلفة بتنفيذ هذا القرار⁽²⁾.

وفي هذا الصدد يبين المخطط البياني أدناه المخالفات الرئيسية لحوادث المرور لسنة 2015،

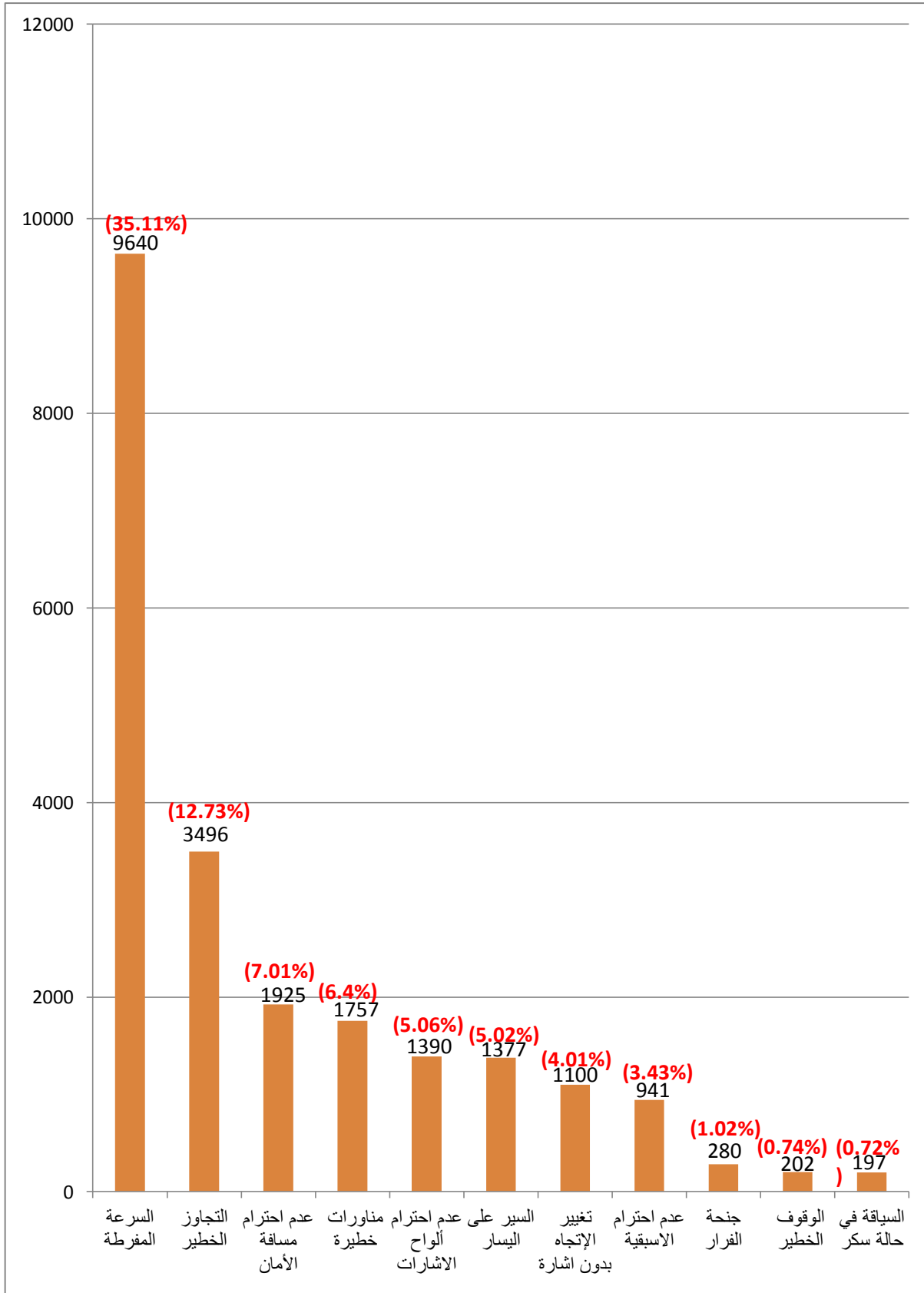
والمقدمة من طرف الدرك الوطني⁽³⁾:

1- المادة 80 من الأمر 09-03..

2- المادة 81 من نفس الأمر.

3- انظر الموقع الرسمي للدرك الوطني: www.mdn.dz

تم الاطلاع على الموقع يوم: 03 مارس 2016 على الساعة: 16:00.



الفرع الثالث: المعاينة على الطرق الحضرية

يقوم عناصر الشرطة المرئيين للزي الرسمي في دائرة اختصاصهم بمهام عديدة كتنظيم حركة المرور ومراقبة الأشخاص والمركبات والسهر على الحفاظ على السلامة المرورية سواء كان ذلك عن طريق دوريات راجلة أو راكبة أو عن طريق حواجز وتقاطع المراقبة.

تتم معاينة المخالفات في الوسط الحضري من قبل أعوان الأمن العمومي وذلك عن طريق إقامة حواجز رسمية أو لوحات مرورية (تمهل شرطة أوقف شرطة)، لتنبيه السواق ومستعملي الطريق عن وجود حاجز أمني يتم من خلاله مراقبة السيارات والأشخاص وذلك عن طريق استظهار الوثائق اللازمة للسيارة وفي حالة عدم استظهار سائق المركبة لهذه الوثائق يحرر له العون محضر مخالفة.

كما يمكنه تحرير محضر المخالفات التقنية الخاصة بالمركبة (كالأضواء، الفرامل، المكابح، لوحة الترقيم المطابقة للمعايير المعمول بها) بحيث تكون من الجهة الأمامية باللون الأبيض والجهة الخلفية باللون الأصفر باستثناء السيارات والمركبات الإدارية والأجنبية فتكون لها معايير أخرى مغايرة. كما تتم المعاينة في حالات خاصة بسلوك السائق ومدى احترامه لقانون المرور مثل: عدم احترام حزام الأمان، عدم احترام أولوية المرور، التجاوز الخطير والسرعة المفرطة التي يتم ضبطها عن طريق أجهزة المراقبة التقنية (الرادار)، كذلك في حالة السياقة في حالة سكر التي يتم الكشف عنها بالتحليل المخبري لنسبة الكحول في الدم المقدرة ب0,20 غ في الألف.

وعليه نجد أن المعاينات التي يجريها الأعوان المؤهلين داخل المناطق الحضرية والعمرانية هي من اختصاص الشرطة القضائية الذين يباشرون مهامهم بوضع نقاط مراقبة وأثناء سير حركة المرور⁽¹⁾.

الفرع الرابع: المعاينة على الطرق الريفية

عرفنا مسبقاً بأن قيادة الدرك الوطني تعمل تحت رعاية وزارة الدفاع الوطني وهي مسؤولة عن عملية شرطة حركة المرور خارج المناطق الحضرية أي في المناطق المنبسطة والمكشوفة (الريفية)، فالمعاينة على الطرق الريفية هي اختصاص أصيل للدرك الوطني، ويبرز ذلك من خلال معاينة

1- مقابلة مع السيد "ب.ي"، محافظ الشرطة القضائية، حول معاينة المخالفات على الطرق الحضرية، بتاريخ 2016/03/09، مركز الشرطة بحمام الدباغ، ولاية قالمه.

المخالفات وضبطها بواسطة بعض الأجهزة المساعدة كجهاز الرادار، مع توقيع العقوبة المناسبة لكل مخالفة.

ففي حالة وقوع حادث تتوجه عناصر قيادة الدرك الوطني إلى عين المكان للمعاينة، وتسجل تفاصيل الحادث في محضر الذي يرسل بدوره إلى الهيئة المعنية، ويلاحظ أنه هناك فرص كثيرة لسائقي السيارات تدفعهم للقيام بجرح في المناطق الريفية على عكس المناطق الحضرية كما بينت الاحصائيات وقوع عدد كبير من الحوادث في المناطق الريفية، حيث تقدم قيادة الدرك الوطني احصائيات حوادث المرور الخاصة بهذه المناطق إلى مختلف القطاعات المعنية تماما مثل الشرطة.

إن عملية جمع معطيات الحوادث تؤدي إلى فهم المشكل وتسهيل المعلومات المتحصل عليها للاستغلال ثم التحليل، كما توجد معلومات جد مفيدة في قائمة الحوادث على مستوى قيادة الدرك الوطني، وذلك بوضع ميكانيزم يسمح باستخراج واستخدام وتحليل المعلومات الموجودة، بحيث يمكن توظيف هذه الأخيرة في أعمال وقائية.

وفي الأخير ترسل إحصائيات قيادة الدرك الوطني إلى وزارة النقل وتنسق مع احصائيات الشرطة لتكوين الاحصائيات الوطنية لحوادث المرور⁽¹⁾.

المطلب الثاني: مراقبة المرور

لا يكتمل تنظيم المرور إذا لم يشتمل على منظومة فعالة لمراقبة حركة المرور، والسهر على تقييد مستعملي الطريق بقواعد السلامة وإلزامهم باحترام القواعد المنصوص عليها في قانون المرور "مدونة السير"⁽²⁾.

كما يتطلب رفع مستوى السلامة المرورية حدوث تعاون وثيق وتنسيق دائم وتوحيد جهود عديدة من الجهات، بحيث تحدد مهام كل منها حتى لا تحدث ازدواجية أو تضارب في الأداء بحيث تسعى كل جهة من خلال مهامها واختصاصاتها إلى المساهمة مع الجهات الأخرى في ترسيخ هذا المبدأ، خاصة في ظل وحدة الهدف الذي تسعى جميع الجهات إلى

1- بن عباس فتيحة، مرجع سابق، ص 150.

2- الهاشمي بوزيد بوطالبي وآخرون، التجارب العربية والدولية، الطبعة الأولى، دار الحامة للنشر والتوزيع، الرياض، دون سنة نشر، ص 128.

تحقيقه، وعليه تعد مراقبة المرور من القواعد الضرورية للسلامة المرورية مما يؤدي إلى السيولة المرورية من حيث التوجيه والتنبيه والاعلام باستخدام الأجهزة الإلكترونية⁽¹⁾، وعليه سيتم التطرق في هذا المطلب إلى الفروع المبينة أدناه.

الفرع الأول: السهر على تطبيق قانون المرور

يسعى الأعوان المؤهلين قانوناً (الشرطة، الدرك) في مجال أمن الطرقات إلى تنفيذ أو تطبيق قانون المرور بشكل قانوني صحيح حيث يتضمن قانون المرور القواعد الأساسية للسلامة المرورية، ويحدد إجراءات فرض احترامها كما يقرر الجزاءات المناسبة لمخالفة هذه القواعد والمبادئ.

وعليه فإن قانون المرور يعد سلاحاً قانونياً في يد الأجهزة المكلفة بالمراقبة وردع المخالفين، وهذا ما جعل السلطات المعنية توليه العناية اللازمة في سنه ليكون شاملاً ودقيقاً، وملائماً لخصوصيات المجتمع ومتماشياً مع المستجدات التي تطرأ عليه⁽²⁾، كما يعتبر قانون المرور رقم 01-14 المؤرخ في 2001/08/19 المتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها وأمنها⁽³⁾ المرجعية التشريعية للمنظومة المرورية في الجزائر والذي تم تعديله وتتميمه كمرحلة أولى بموجب القانون 04-16 المؤرخ في 10 نوفمبر 2004⁽⁴⁾ ثم في مرحلة ثانية تم تعديله وتتميمه بموجب الأمر 09-03 المؤرخ في 2009/07/22⁽⁵⁾ فهو الذي يضبط وينظم تنقلات الأشخاص والمركبات سواء داخل الأوساط الحضرية أو خارجها. ومن الأهداف التي يسعى إلى تحقيقها قانون المرور نذكر ما يلي:

- تحديد القواعد المتعلقة بتنظيم المرور عبر الطرق وسلامتها وأمنها وخصوصاً تقليص وضعية انعدام الأمن في الطرقات.
- تحديد قواعد استعمال المسالك العمومية وكيفيات ضبط حركة المرور عبر الطرقات.
- توفير شروط تحديد متوازن لنقل نوعي في إطار المصلحة العامة.

1- أحمد فنيديس، مرجع سابق، ص 9.

2- مرجع نفسه، ص 10.

3- جريدة رسمية العدد 46، لسنة 2001.

4- جريدة رسمية العدد 72، لسنة 2004.

5- جريدة رسمية العدد 45، لسنة 2009.

- تحديد إطار مؤسساتي يكلف بوضعه حيز التنفيذ.
 - إقامة تدابير في مجال عدم احترام القواعد الخاصة بحركة المرور عبر الطريق⁽¹⁾.
- وعليه فإن قانون المرور يعتبر من أهم عناصر السلامة المرورية، لأنه يحافظ ويضمن تبليغ الجزاءات وتحصيل الغرامات وتحقيق الردع، مما يجعل مستخدمي الطريق أكثر انتباها ومراعاة للقوانين.

الفرع الثاني: تجهيزات المراقبة

إن استخدام الأجهزة الإلكترونية مثل جهاز قياس السرعة أو أجهزة كاميرات الضبط المروري كان لها تأثير إيجابي في عمليات الضبط⁽²⁾، وفي هذا الميدان جُهزت مصالح الأمن الوطني بالوسائل والامكانيات المتطورة التي تسهم في تمكين العناصر من أداء المهام.

وتتمثل فضلا عن عدد الدوريات الراكبة المستغلة لمختلف أنواع السيارات بوسائل اتصال في الدوريات المتخصصة وتستخدم وسائل وأجهزة الرقابة الآلية خاصة على مخالقات السرعة وتجاوز الإشارة الضوئية وإيجاز التشريع المناسب لها⁽³⁾.

ولقد عرفت أجهزة مراقبة المرور تطورا مذهلا وابتكارات رائعة فلا تمر سنة وإلا تظهر اختراعات جديد بالافتناء والاستعمال، ونذكر من هذه الأجهزة على سبيل المثال ما يلي:

أولاً: جهاز الرادار

أو كما يسمى دليل السرعة وهو جهاز يسمح بقياس سرعة المركبات أثناء سيرها⁽⁴⁾ الضبط من يخالفون حدود السرعة وهذا الجهاز عرف تطورا محسوسا، فبعد أن كان بسيطاً يقيس السرعة فقط، أصبح جهازا متطورا يرصد السرعة ويصور السائق والمركبة ويظهر رقم تسجيلها، ويحدد وقت ارتكاب المخالفة ومكانها إلى غير ذلك.

1- المادة 1 من الأمر 09-03.

2- عبد الرحمان عقيل الجناحي، قياس كفاءة كاميرات الضبط المروري عند الإشارة الضوئية، ندوة حوادث المرور، كلية الدراسات العليا، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، الرياض، 8 إلى 10 أكتوبر 2012، ص 381.

3- أحمد فنيديس، مرجع سابق، ص 11.

4- المادة 2 من الأمر 09-03 .

فجهاز الرادار يعتبر أداة فعالة لردع السواق الذين يفرطون في السرعة ولا يلتزمون بالحدود القصوى المقررة، وبذلك يساعد هذا الجهاز على التقليل من هذه المخالفات الخطيرة التي تتسبب في وقوع حوادث مؤلمة⁽¹⁾، كما أن مشكلة البعض منا أنه يخفف السرعة عندما يعلم أن الطريق مراقب بجهاز الرادار وأنه سيحصل على مخالفة فيما لو تجاوز السرعة المطلوبة وما إن يتعدى منطقة الرادار هذه تجده يعود ليقود بسرعة عالية متناسيا ما ستؤدي به هذه السرعة من مخاطر⁽²⁾.

ثانياً: كاميرات التصوير والفيديو

إن استعمال هذه الأجهزة يساعد على مراقبة حركة المرور ورصد المخالفين، فهي تؤدي دوراً فعالاً في تنظيم حركة المرور، وهي بذلك تساهم في رفع مستوى السلامة المرورية⁽³⁾. كما يمكن الاستعانة بكاميرات تصوير المركبات المخالفة لمدلول الإشارة الضوئية الحمراء لمواجهة القصور المتمثل في الإمكانيات البشرية حيث يتعذر تعيين رجل المرور بكل تقاطع لمدة 24 ساعة لذلك كان لا بدّ من البحث عن وسيلة حديثة ومتطورة لمواجهة مثل ذلك القصور.

وقد أدخل العديد من الدول الأوروبية المتقدمة هذا الأسلوب الرقابي في تقاطعاته، كما أدخلته مصر عام 1984، ويعتمد هذا الأسلوب على تصوير المركبة المخالفة لمدلول الإشارة الضوئية صورتين أثناء ارتكابها المخالفة بالسير خلال الضوء الأحمر، في أي وقت على مدار اليوم وخاصة ليلاً حيث يتعذر التواجد المروري، لذا فإنها تستحق أن يطلق عليها "عين المرور الساهرة". كما يعتبر هذا الأسلوب الرقابي المتطور أسلوباً رادعاً وملزماً باحترام مدلول الإشارة الضوئية حيث يتم اثبات المخالفة بصورة لا تقبل اثبات العكس، وتأكيداً بصورة أخرى لنفس المركبة ويكون الفارق بينهما ثانية من الوقت أو أجزاء من الوقت⁽⁴⁾.

1- الهاشمي بوزيد بوطالبي، مرجع سابق، ص 130.

2- أحمد فيندس، مرجع سابق، ص 12.

3- الهاشمي بوزيد بوطالبي، مرجع سابق، ص 130.

4- عمرو صلاح الدين جمجوم، الوسائل الحديثة في تنظيم حركة المرور ودورها في رفع كفاءة المرور بشبكة الطرق، مذكرة ماجستير، كلية الدراسات العليا، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، الرياض، 1989، ص 100، ص 101.

ثالثاً: غرفة مراقبة المرور

هي عبارة عن مركز لمراقبة حركة السير عبر المدينة وتسييره، وهي مزودة بأجهزة حديثة تسمح بملاحظة ومراقبة الحركة عبر كل الشوارع، والتدخل في الوقت المناسب لتوجيه حركة السير وفك الانسدادات وضمان السيولة، ولا تخلو مدينة حديثة من مثل هذه الغرفة لأنها أصبحت من الآليات الضرورية لتعزيز تدابير السلامة المرورية⁽¹⁾.

وفيما يتعلق بجمع المعلومات فإنه عند وقوع أو حدوث شيء ما يستطيع مشغل مركز المراقبة الحصول على المعلومات بسرعة، فالجهاز الفني الذي يخدم هذا الغرض ينبغي أن يكون مصمماً بدقة ومُنسقاً في مركز المراقبة على أن يؤخذ في الاعتبار وجود عدد من الأماكن التي يتم فيها التشغيل، لتوفير التشغيل بكفاءة بين رجل المراقبة والجهاز الفني.

وهناك احتمالات عديدة بالنسبة لتنظيم مركز مراقبة المرور، وأحد هذه الاحتمالات هو تقسيم منطقة المدينة بين رجال مراقبة أكفاء على أن يكون كل واحد منهم مسؤولاً عن المنطقة أو القطاع الذي ينتمي إليه، وهذا بالطبع مع توفير وسائل نشاطات التنسيق في القطاعات المختلفة، والبدل الثاني هو الاستفادة بعدد من المراقبين على أن يكونوا مسؤولين عن القطاعات المختلفة، ونقل ملاحظاتهم إلى مشرف واحد يقوم باتخاذ القرارات الهامة، وهنا تكون الحاجة ملحة لتأمين رجال أكفاء ولزيادة القوة أثناء الدورة⁽²⁾.

رابعاً: جهاز تحديد السرعة

من أهم الأجهزة التي تزود بها المركبات الثقيلة جهاز "تحديد السرعة" والذي يمنع السائق من تجاوز الحد الأقصى من السرعة المسموح بها، فالمركبات الحديثة أصبحت تجهز بهذا الجهاز من المصنع، حيث صار من التجهيزات المدمجة بالمركبة بعد أن كان جهازاً إضافياً يُقتنى ويُركب، فاستعمال جهاز تحديد السرعة أصبح اختياراً لدى الكثير من البلدان، فمثلاً بالجزائر أصبح تركيب هذا

1- الهاشمي بوزيد بوطالبي، مرجع سابق، ص 131.

2- بيرتل أندرسون، دور الشرطة في ضبط حركة المرور، مذكرة ماجستير، كلية الدراسات العليا، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، الرياض، 1980، ص 133، ص 134.

الجهاز إجباريا في مركبات النقل الجماعي وبعض مركبات نقل البضائع طبقا لأحكام المادة 49 من قانون المرور 01-14⁽¹⁾.

خامسا: جهاز ضبط السرعة

يوجد جهاز أكثر تطورا يسمى "ضابط السرعة" يعمل وفق شبكة اتصال عن طريق قمر صناعي، حيث يحدد سرعة المركبة تبعا للمناطق التي تمر بها والتي تختلف حدود السرعة المسموح بها من منطقة عمرانية إلى طرق وطنية أو طرق سيارة، كما يقوم هذا الجهاز بتسجيل مدة السياقة والسرعة التي تمت بها وفترات الراحة ويمكن أن تراقب المركبة عن بعد، وهذا الجهاز هو في طور التجربة والاختبار لدى بعض الدول المتقدمة.

سادسا: جهاز توجيه وتحذير

وهو جهاز إلكتروني، تزود به المركبات، يسمح بوصلها بنظام معلوماتي مركزي يجعل المركبات تحت الرقابة عن بعد لاستشعار أي خطر يحدث بها، فتوجه للسائق تحذيرات وتعليمات لتفادي هذه الأخطار، وهو أيضا يعد من الأجهزة المخترعة حديثا، والذي سيساهم في تعميم استعماله وفي تعزيز السلامة المرورية⁽²⁾.

بالإضافة إلى جهاز مقياس الإيثيل وهو جهاز يسمح بالقياس الفوري والدقيق لنسبة الكحول بتحليل الهواء المستخرج⁽³⁾.

الفرع الثالث: الجهات المختصة بالمراقبة المرورية

وهي أجهزة نظامية حكومية تناط بها مهمة مراقبة حركة السير، وفرض احترام قانون المرور وقواعد السلامة المرورية، ولقد اتخذت الدول المتطورة العديد من التدابير والسياسيات مكنتها من تقليص الحوادث وضحاياها، وما ينجر عنها من تكلفة مالية واقتصادية وتكاليف مصالحة متخصصة

1- تنص المادة 49 على "يجب أن تكون كل مركبة نقل البضائع يفوق وزنها الإجمالي مع الحمولة 3500 كلغ، وكل مركبة نقل الأشخاص تشمل على أكثر من خمسة عشر (15) مقعدا، مجهزة بجهاز مراقبة وتسجيل السرعة تحدد كفاءات تطبيق هذه المادة عن طريق التنظيم.

2- الهاشمي بوزيد بوطالبي، مرجع سابق، ص 131.

3- المادة 2 من الأمر 09-03.

في تنظيم وإدارة المرور، التي زودت بالوسائل والمعدات الحديثة للمراقبة المرورية مع التركيز على تكوين تخصصي للقائمين على هذه المهام فعززت سبل التخفيف من الظاهرة⁽¹⁾.

وفي الجزائر تضطلع مصالح الأمن بدور تنفيذ قانون المرور، حيث تتولى المديرية العامة للأمن الوطني مهام مراقبة وتنظيم المرور عبر المدن، وللتكفل بهذا الدور تُسهم المصالح المركزية في إثراء القوانين والنظم وإعداد السياسة الوقائية، بينما تتكفل الفرق العاملة في الميدان بالمراقبة والتنفيذ⁽²⁾ وبالتعاون مع مصالح الدرك الوطني المجندة لترسيخ قواعد السلامة المرورية وفرض احترام القانون واللوائح التنظيمية ولكون مصالح الدرك الوطني يقع ضمن إقليم اختصاصها 85% من الطرقات الوطنية، فإن قيادة الدرك الوطني تسعى باستمرار ضمن أولوياتها لمكافحة اللا أمن المروري، عن طريق تشكيلات ثابتة ومتحركة موضوعة للخدمة من طرف سرايا أمن الطرقات الإقليمية، فرق أمن الطرقات، وفصائل أمن الطرقات للطريق السيار وكذا باستعمال عتاد مناسب وجد متطور لتنفيذ الخدمة على كل أنواع الطرقات، والهدف من تطبيق الأنظمة المرورية بواسطة رجال الأمن هو تحقيق السلامة المرورية مثل تطبيق السرعة المحددة، واحترام إشارات المرور، ووضع نقاط التفطيش، والتأكد من سلامة المركبات⁽³⁾.

وحتى تقوم هذه الجهات أو الهيئات بدورها على أكمل وجه يجب أن توفر لها الشروط اللازمة

منها:

- أن يكون لها العتاد الكافي لأداء مهامها.
- أن تكون لها فرق متخصصة في مجال السلامة المرورية والتي تُكوّن تكوينًا متخصصًا.
- أن تزود بالتجهيزات والمعدات الضرورية من حيث الكم والنوعية مثل: السيارات، والدراجات والطائرات، وأجهزة الرادار وغيرها من التجهيزات الحديثة⁽⁴⁾.

1- محمد عيسى نايلي، مرجع سابق، ص 281.

2- مرجع نفسه، ص 286.

3- جمال عبد المحسن عبد العال، الحوادث المرورية والعناصر الحاكمة لها، مذكرة ماجستير، كلية الدراسات العليا، أكاديمية نايف العربية للعلوم الأمنية، الرياض، 1997، ص 33.

4- الهاشمي بوزيد بوطالبي، مرجع سابق، ص 129.

الفرع الرابع: العوائق والصعوبات التي يواجهها الأعوان المؤهلين

يمكن حصر أهم المعوقات التي تحد من فاعلية دور الأعوان المؤهلين ودوريات الأمن في تحقيق هدف الأمن بمعناه الشامل فيما يلي:

أولاً: معوقات خاصة بالعنصر البشري

تتمثل أهمها فيما يلي:

1- وجود عجز في عدد أفراد دوريات الأمن قد يؤدي إلى عدم قيام جهاز الدوريات بمهامه على نحو فاعل.

2- عدم رغبة نسبة عالية من منسوبي الدوريات بالعمل في هذا الجهاز، وذلك لأن طبيعة عملهم تتسم بالمشقة والجهد المضني.

3- النقص في التدريب البشري، فالتدريب لازماً وواجباً لعمل الدوريات حتى يُمكنهم التعامل بحسن ورفق مع الجمهور وكذلك لاستخدام الأسلحة ووسائل الانتقال بكفاءة.

4- قلة الحوافز المادية والمعنوية لأن طبيعة عمل هؤلاء الأعوان تتسم بالمشقة والجهد لذلك يجب أن تتناسب الحوافز مع هذا الجهد وتلك المشقة كما يجب أن يُمنح الحافز في الوقت المناسب حتى يكون له مردوده الإيجابي الفعال.

5- سوء استخدام السلطة فرجل الأمن بحكم عمله قد يسيء استخدام وظيفته لتحقيق مآرب وغايات خاصة، لذلك لا بدّ من الأخذ بقاعدة الردع لكل من يخالف التعليمات طلباً للحد من المخالفات السلوكية والسلوكية⁽¹⁾.

6- تلعب الوساطة أيضاً أدواراً مؤذية كثيرة، حيث أصبح يُتجاوز عن مخالفي أنظمة المرور، كما تُمنح تصاريح القيادة للصحار وضعاف النظر وغير القادرين على قراءة مؤشرات العربة أو إشارات الطريق مما يجعل جزءاً كبيراً من مستخدمي الطريق هم من الفئة التي لا يحق لها استخدام المركبات أصلاً كسائقين، لعدم توفر شروط السلامة لديهم ولكن عمليات التسهيل أو التساهل الناجمة عن

1- خالد بن عبد العزيز الجابر، فاعلية دوريات الأمن في الحد من حوادث السيارات، مذكرة ماجستير، قسم العلوم الإدارية، كلية الدراسات العليا، أكاديمية نايف العربية للعلوم الأمنية، الرياض، 2003، ص39، ص40.

المعرفة الشخصية لاستخراج التصاريح والمعرفة الشخصية الموظفة لتجاوز العقوبات ونظام المرور، كلها تتصافر لتضع فئات من الناس أمام مقود العربة حتى ولو كانوا من بين الأشخاص الغير مصرح لهم بالقيادة الآمنة⁽¹⁾.

ثانيا: معوقات الاتصال والانتقال والتجهيزات

تتمثل أهمها فيما يلي:

- 1- عدم وجود خطوط اتصال سلكي كافية تتناسب مع عدد البلاغات المتوقع استقبالها بغرفة عمليات قيادة دوريات الأمن.
- 2- عدم وجود ذبذبة إضافية للذبذبة التي تعمل على جميع أجهزة الأمن حتى يمكن استخدامها في حالة اشتغال الذبذبة التي تستخدم بقصد أو بدون قصد.
- 3- قلة فرص الاتصال بغرفة العمليات من جانب الغرفة العاملة ميدانيا.
- 4- عدم وجود صيانة تتواجد على مدار اليوم لصيانة الأجهزة اللاسلكية والسلكية وتجهيزات غرفة العمليات.
- 5- عدم وجود نسب احتياطية من الآليات والأجهزة اللاسلكية على اختلاف أنواعها⁽²⁾.

تجدر الإشارة إلى أنه على الرغم من أن الأمر 09-03 يتضمن اجراءات جديدة هامة تعالج النقائص المسجلة في القوانين السابقة، إلا أنه يجب أن يتم السهر على تطبيقه من طرف الأعوان المؤهلين بصفة دائمة ومستمرة وبشكل صارم، كما يجب أن تتم سرعة البت في القضايا والمخالفات الخطيرة لتحقيق الردع الكافي للمخالفين مع ضرورة أن تكون نصوص التشريع المروري مبسطة وغير معقدة بحيث يمكن لكل المستويات تفهمها واستيعابها⁽³⁾.

المطلب الثالث: إجراءات التوقيف وتوضيح نوع المخالفة المرتكبة

يقوم الأعوان المؤهلين على مستوى الطرقات سواء الوطنية أو الحضرية بالرقابة المرورية الروتينية العادية، لمراقبة أي نوع من المخالفات التي يمكن أن تكون سببا لحادث مروري، إذا لا يخفى

1- محمد سليمان الوهيد وآخرون، الندوة العلمية الأربعون، أساليب ووسائل الحد من حوادث المرور، الطبعة الأولى، أكاديمية نايف العربية للعلوم الأمنية، الرياض، 1997، ص 49.

2- خالد بن عبد العزيز الجابر، مرجع سابق، ص 40، ص 41.

3- مشري راضية، مداخلة بعنوان مسببات حوادث المرور، يوم دراسي حول السلامة المرورية في الجزائر بين الواقع والمأمول، جامعة قالمة 8 ماي 1945، كلية الحقوق والعلوم السياسية، بتاريخ 16 نوفمبر 2015، ص 12.

على أحد بمكان حجم الحوادث التي كَبَدَت الدولة والمجتمع خسائر مادية وبشرية ضخمة أثقلت كاهلها خاصة أن المتسبب الرئيسي في هذه الحوادث هو العنصر البشري والجدول أدناه يوضح احصائيات الدرك الوطني لسنتي 2014-2015.

التعيين	سنة 2014	سنة 2015	الفارق	النسبة المئوية
الموتى	49	63	14+	
الجرحي	687	394	293-	
المجموع	736	457	279-	

وبناء على ذلك سيتم التطرق إلى الفروع المبينة أدناه:

الفرع الأول: إجراءات التوقيف

عند ملاحظة القائم على تنظيم المرور لمخالفة فإنه يقوم بتوجيه إشارة يدوية للسائق أو عن طريق الكشافات الضوئية (الحمراء) لكي يتوقف على حافة الطريق مع ضمان عدم خلق الازدحام أو إعاقة حركة المرور أو عرقلة السير، ثم يقدم العون (شرطي، دركي) التحية على السائق محل التوقيف ويطلب منه الوثائق الإدارية للسيارة والمتمثلة في رخصة السياقة، البطاقة الرمادية، شهادة التأمين، شهادة المراقبة التقنية أين يقوم عون الأمن بتفحصهم والتأكد من صلاحياتهم ومدى مطابقتهم مع المركبة، ثم بعدها يُعلم السائق عن المخالفة المرتكبة من طرفه، وفي هذه الحالة يحزر له محضر مخالفة ويقوم بسحب رخصة السياقة ويتضمن المحضر المعلومات التالية: "الاسم، اللقب، اسم الوالدين، العنوان، نوع المخالفة، التاريخ، المكان، الطريق... إلخ." مع تحرير غرامة جزافية له، وفي الأخير يبلغ السائق عن مكان دفع الغرامة مع إبلاغه عن أقصى حد أو أجل لتسديد الغرامة، أما في حالة توقيف المخالف قصد تحرير مخالفة له وتبين للعون بعد تفحصه لوثائق السيارة أنها غير سارية المفعول (انتهاء مدة صلاحياتها أو انعدامها) ففي هذه الحالة يتم اتخاذ إجراء آخر والمتمثل في توقيف المركبة وتحويلها إلى حظيرة السيارات التابعة للبلدية أو الولاية مكان وقوع المخالفة، فعندئذ يحزر له مخالفة مرورية حسب درجة المخالفة المرتكبة ثم يستمع لأقواله على محضر رسمي الذي يقوم بإرساله فيما بعد إلى الجهات القضائية المختصة.

وفي حالة عدم معاينة عون الأمن لأي مخالفة فإنه يعيد الوثائق الإدارية للسائق ويشكره على التعاون معه مع مساعدته على إعادة السيارة إلى الطريق بعد مراقبتها.

وفي الأخير تجدر الإشارة إلى أن القائم على تنظيم المرور يخوله القانون حق المراقبة العادية والروتينية لجميع المركبات من ناحية تفحص الوثائق والتجهيزات حتى وإن لم ترتكب أي مخالفة⁽¹⁾.

الفرع الثاني: توضيح نوع المخالفة المرتكبة

عند توقيف المخالف لقواعد المرور يعمد العون المؤهل مباشرة على توضيح نوع مخالفة المرتكبة من قبل المخالف ويحدد له العقوبة الملائمة لها وعادة ما يلاحظ في هذا المقام أنه كثيرا من الأحيان يتم تجاوز هذه المخالفات من قبل الأعوان المؤهلين، الذين يفترض فيهم التعامل بحزم وبصرامة لأنهم يشكلون نوعا من أنواع الرقابة البشرية على الطرقات.

ومسألة توضيح نوع المخالفة في غاية الأهمية، خاصة وأن المخالفين كثيرا ما نجدهم يجهلون تماما المخالفات المرورية ودرجاتها، ومع أنه لا يعذر بجهل القانون⁽²⁾ إلا أن الأعوان المؤهلين يجدون أنفسهم مجبرين على توضيح نوع المخالفة المرورية، حتى يتجنب الصدام مع المخالفين، ناهيك عن تحديد اللغة المستخدمة، وطبيعة المعاملة مع المواطنين والتي تتحدد حسب السلوك المخالف لقانون المرور.

الفرع الثالث: طبيعة المعاملة

إن من أدبيات وأخلاقيات مهنة أعوان الأمن تفرض على موظفيها المعاملة الحسنة واللبقة مع المواطنين تحقيقا لسياسة التقارب والاحتكاك فيما بينهم.

1- مقابلة مع السيد (ع.خ)، ضابط شرطة قضائية، حول إجراءات توقيف المخالفين لقانون المرور، بتاريخ 2016/03/21، مركز الشرطة لحمام دباغ بولاية قالمة.

2- المقصود بلا عذر بجهل القانون: "التزام كافة الأشخاص بأحكام القانون حتى ولو أثبتوا جهلهم بالقانون فهذا الجهل لا يُعفي هؤلاء الأشخاص من تحمل تبعات القانون" فمبدأ عدم جواز الإعتذار بجهل القانون هو نتيجة منطقية لمبدأ العلم المفترض بالقانون - عجة الجيلالي، مدخل للعلوم القانونية، نظرية القانون بين التقليد والحداثة، دون طبعة، دار الخلدونية للنشر والتوزيع، الجزائر، دون سنة نشر، ص 565. كما لا يجوز أن يعتذر بالجهل بأحكام القانون مادام العلم به منشور في الجريدة الرسمية أمرا ممكنا للكافة بل إن هذا المبدأ يتسع ليشمل قواعد القانون كافة أيًا كان مصدرها تشريعا أو عرفا - عصام أنور سليم، المدخل للعلوم القانونية، نظرية القانون، دون طبعة، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2011، ص 291.

فالأعوان أثناء تأديتهم لمهامهم مطالبون بتجسيد النزاهة الخلقية والجدية والموضوعية وحسن المعاملة، وضمان إنصاف القوانين، فهو يمثل الملجأ الآمن للمواطن ومدافعا عن ممتلكاته وحاميا له، إضافة إلى مد يد المساعدة له، كما يجب أن يكون متمكنا في وسطه المهني خاصة إطلاعه على كل القوانين والأنظمة السارية المفعول حتى يتسنى له ما يلي:

- التقرب من المواطن لكسب ثقته.

- إضفاء صيغة الشرعية على كل الاجراءات المتخذة.

وعليه إذا تفهم السائق المخالفة المقررة، فإن الإجراء يتم في ظروف حسنة و بطريقة عادية أما إذا كانت هناك اعتراضات على تقبل أو تفهم المخالفة المرتكبة من قبله أو على العقوبة المقررة من طرف العون، ففي هذه الحالة يجب على هذا الأخير التحلي بالاحترافية مع المواطن وعدم التعسف معه وإنما يعمل على إقناعه وتوعيته وتحسيسه بالمخالفة المرتكبة.

أما فيما يخص العمل الردعي بالنسبة للأعوان فهو يكون في المرتبة الأخيرة وهذا عند استحالة العمل التحسيسية مع مستعملي الطريق خاصة عند ارتكابهم لحوادث مرور خطيرة⁽¹⁾.

1- مقابلة مع السيد (م. ر)، رقيب أول، صفة ضابط الشرطة القضائية، حول طبيعة المعاملة مع المخالفين، بتاريخ 2016/03/22، الفصيلة السينوتقنية للدرك الوطني بولاية قالمه.

مما سبق نستنتج بأن الأعوان المؤهلين نجدهم بصفة عامة في العديد من المجالات كالضرائب وكذلك في مجال العمران... إلخ، وبصفة خاصة في مجال المرور، حيث تناول هذا الأخير بعض الأعوان المكلفين بالحفاظ على السلامة المرورية عبر الطرقات، كما بين اختصاصات هؤلاء الأعوان، والمتمثلين في أعوان الدرك الوطني، أعوان الأمن الوطني، وضباط الشرطة القضائية، ويبرز ذلك من خلال القيام بمعاينة المخالفات المرتكبة من طرف السواق سواء كان ذلك على الطرق الحضرية أو على الطرق الريفية، والسهر على ضمان إحترام وتطبيق قانون المرور عن طريق المراقبة المستمرة للطرقات، وذلك باستخدام الأجهزة المساعدة على ذلك، كما يتولون أيضا مهمة توقيف المخالفين لإشارات المرور، مع توضيح لهم نوع المخالفة المرتكبة من قبلهم.

وتجدر الإشارة إلى أن الأعوان المؤهلين هنا ملزمين بتجسيد النزاهة الخلقية، والتعامل مع سائقي المركبات بأسلوب لائق وأبّق، تحقيقا لسياسة التقارب والاحتكاك فيما بينهم، وإضفاء صيغة الشرعية على الاجراءات المتخذة من قبلهم.



الفصل الثاني

الفصل الثاني

سلطات الأعوان المؤهلين

خول المشرع الجزائري ضمن القوانين المتعاقبة والخاصة بالسلامة المرورية الأعوان المؤهلين بالعديد من السلطات لعل أهمها فرض الجزاءات الإدارية على المرتكبين للمخالفات المرورية على مستوى الطرقات، وكذا سلطة إجراءات الاستدلال وسماع أقوال أطراف الحادث المروري غير، أن هذه السلطات منها ما هو مقيد ومنها ما هو تقديري، فقانون المرور تارة يميز الأعوان المؤهلين في فرض الجزاءات خاصة ما يتعلق بالغرامات المرورية، وتارة أخرى يقيدهم خاصة فيما يتعلق بتكليف نوع المخالفة المرورية المرتكبة، ولعل الحكمة من ذلك تكمن في محاولة ردع المخالفين وقمعهم لعدم محاولة ارتكاب نفس الفعل مرة أخرى، غير أن هذا الهدف منوط بالطريقة التي ينتهجها الأعوان المؤهلين لدى ممارسة سلطتهم المخولة لهم قانونا، وعلى هذا الأساس سيتم تفصيل سلطات الأعوان المؤهلين في المباحث المبينة أدناه :

المبحث الأول : فرض الجزاءات المرورية.

المبحث الثاني: التحقيق في حوادث المرور.

المبحث الأول

فرض الجزاءات المرورية

أصبح الجزاء الإداري (العقوبة الإدارية العامة) طريقاً مألوفاً لتطبيق القانون، كما صار ظاهرة فرضتها متطلبات التوازن في الحياة اليومية الإدارية، بين واجب الإدارة في أداء دورها في تطبيق القانون، وحق الأفراد في التمتع بما يكفل لهم من حقوق وهذه المعالم والأهداف هي التي تحدد ذاتية واستقلالية العقوبة الإدارية⁽¹⁾.

فالجزاءات الإدارية العامة تصدر عن الإدارة بقرار إداري فردي ولا يعد ذلك تعدياً على اختصاص القضاء وتماشياً مع ذلك تملك الإدارة سلطة توقيع الجزاءات حال ممارستها لنشاطها بوصفها سلطة عامة في حالات محددة وذلك في بعض الجرائم قليلة الأهمية، أو ذات الصبغة الاقتصادية⁽²⁾.

وفي هذا الصدد حاول الفقه تقديم العديد من التعريفات نذكر منها: أن الجزاءات الإدارية العامة هي الجزاءات ذات الخاصية العقابية التي توقعها سلطات إدارية مستقلة أو غير مستقلة وهي بصددها ممارستها لسلطتها تجاه الأفراد بغض النظر عن هويتهم الوظيفية كطريق أصلي لردع خرق بعض القوانين واللوائح⁽³⁾.

وفيما يخص الجزاءات الإدارية المرورية فهي تنقسم إلى نوعين من الجزاءات: مالية وأخرى مقيدة وممانعة للحقوق (غير المالية)، وقد أخذ المشرع الفرنسي في قانون المرور بنظام الغرامات الجزافية على بعض المخالفات المرورية مثل السير بسرعة تتجاوز الحد المقرر قانوناً، السير على الجانب الأيسر للطريق، عدم احترام قواعد الأولوية أو التوقف أو الانتظار الخطر أو السير في الاتجاه

1 - كتون بومدين، العقوبة الإدارية وضمانات مشروعيتها، مذكرة ماجستير، تخصص قانون عام، جامعة أبو بكر بلقايد، تلمسان، كلية الحقوق والعلوم السياسية، 2011، ص 10.

2 - عبد العزيز عبد المنعم خليفة، ضمانات مشروعية العقوبات الإدارية العامة، دون طبعة، منشأة المعارف، الإسكندرية، دون سنة نشر، ص 11.

3 - محمد سعد فودة، النظام القانوني للعقوبات الإدارية، دون طبعة، القاهرة، مصر، 2007، ص 67.

الممنوع، كما أخذ المشرع بإجراءات الاحتفاظ الإداري لرخصة القيادة، وذلك كعقوبة تكميلية وكإجراء وقائي ينطق بها القاضي⁽¹⁾.

المطلب الأول: التنفيذ الحازم للجزاءات المرورية

يعد التنفيذ الحازم للجزاءات المرورية من الأمور المساهمة في تجسيد السلامة المرورية في الجزائر بشكل كبير، ذلك لأنها تهدف إلى ردع المخالفين من ارتكاب المزيد من المخالفات المرورية مستقبلا تجنباً للعقوبة التي سيلقاها، غير أن هذه الجزاءات في الواقع لا تؤدي الغرض منها في الجزائر وذلك يعود لعدة أسباب:

- عدم المساواة بين المخالفين في تطبيق العقوبات المرورية وتمكن البعض من المخالفين من الهرب من نقاط التفتيش التي يعدها الأعوان المؤهلون من درك وشرطة مرور.
- تدخل عامل الوساطة والمحسوبة لإعفاء بعض المخالفين من التملص من العقوبة المرورية.
- ظهور ظاهرة شديدة الخطورة وهي إتباع بعض المخالفين لأسلوب التحدي للأعوان المؤهلين خاصة أعوان المرور عامة⁽²⁾.

والجدير بالذكر أن مسألة الحد من الحوادث المرورية لا يمكنها أن تتجسد إلا بتحديد نوعية خاصة من العقوبات التي تعيق حركة الفرد، كالحجز الفردي للمركبة ووضعها في المحشر لمن يمتنع عن تنفيذ عقوبة جزائية صدرت بحقه، ومضاعفة العقوبات في حال ارتكاب نفس المخالفات مرة أخرى في نفس السنة وسحب الرخصة أو تعليقها أو حتى إلغائها⁽³⁾.

لذا كان من الضروري على الجهات الإدارية المختصة بفرض الجزاءات المرورية أن تهتم بتشديد العقوبات على المخالف الذي يعتمد ارتكاب المخالفات المرورية خاصة الخطرة منها والابتعاد عن التهاون والتساهل في ضبط المخالفات وتطبيق العقوبة الملائمة لها وعدم التفرقة بين المخالفين مهما كانت مرتبتهم العلمية أو الوظيفية أو مكانتهم الاجتماعية وبالنتيجة يمكن القضاء على الوساطة

1 - سعيد أحمد علي قاسم، الجرائم المرورية، دراسة مقارنة، دون طبعة، دار الجامعة الجديدة، أزريطة، مصر، 2010، ص 341.

2 - عثمان عبد الرحمان عثمان السيد، مدى فعالية أساليب تنفيذ الجزاءات المرورية في الحد من المخالفات من وجهة نظر الضباط والجمهور لمدينة الرياض، مذكرة ماجستير، كلية الدراسات العليا، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، 2004، ص 161.

3 - عثمان عبد الرحمان عثمان السيد، مرجع سابق، ص 159.

والمحسوبة الشخصية لأنها تساهم في تكرار ارتكاب المخالفات التي قد تؤدي بأرواح المخالفين أنفسهم، أو غيرهم من مستعملي الطريق⁽¹⁾.

كما أن مسألة تطبيق النصوص القانونية التي تسعى إلى الحفاظ على أمن الطرقات تقع على عاتق الإدارات المختصة بالمرور (الجماعات المحلية والأعوان المؤهلون)، لذا فإنه من الضروري تطبيق القوانين بحزم وعدم التراخي في متابعة و ضبط المخالفين وتطبيق أقصى العقوبات الرادعة عليهم⁽²⁾.

المطلب الثاني: صور الجزاءات الإدارية العامة المرورية

إن المشرع الجزائري مثله مثل المشرع الفرنسي لم يتبنى الجزاءات الإدارية كنظام قانوني مستقل وقائم بذاته كما هو الحال في بعض الأنظمة القانونية الأخرى كالتشريع الإيطالي والألماني التي تبنت قانون العقوبات الإداري كقانون مستقل وقائم بذاته، هذه الوضعية حتمت على الباحث البحث عن صور هذه الجزاءات، وباستقراء النصوص القانونية في مختلف المجالات نجد أن الجزاءات الإدارية العامة تنحصر في صورتين أساسيتين تتمثل بالتحديد في عقوبات إدارية مالية، وأخرى شخصية غير مالية⁽³⁾، وهو ما سيتم توضيحه في الفروع أدناه:

الفرع الأول: الجزاءات الإدارية المالية

تنصب الجزاءات الإدارية المالية على الذمة المالية للمحكوم عليه بها وليس على شخصه، وهي تعد من أهم الجزاءات الإدارية وأكثرها شيوعا والتي تستعين بها الإدارة لمواجهة خرق بعض القوانين واللوائح كما أنها على قدر كبير من التنوع لدرجة أصبح يتعذر معها حصرها.

وبالعودة إلى النظام القانوني الجزائري نجد أن الجزاءات الإدارية المالية تجد مجالها الخصب في عدة قوانين نذكر منها على سبيل المثال: قانون الضرائب، قانون المنافسة⁽⁴⁾، وقانون المرور⁽⁵⁾.

-
- 1 - محمد الصغير بعلي، مداخلة بعنوان حدود السلامة المرورية في الجزائر، يوم دراسي حول السلامة المرورية بين الواقع والمأمول، جامعة 1945/05/8، كلية الحقوق والعلوم السياسية، قالمة بتاريخ 2015/11/16، ص 3، ص 4.
 - 2 - خزام بن عايض بن سعد الشهراني، مرجع سابق، ص 239.
 - 3 - نسيغة فيصل، الرقابة على الجزاءات الإدارية العامة في النظام القانوني الجزائري، رسالة دكتوراه، علوم في الحقوق، فرع قانون عام، جامعة محمد خيضر، بسكرة، كلية الحقوق والعلوم السياسية، 2011، ص 61.
 - 4 - جريدة رسمية العدد 36، لسنة 2008.
 - 5 - جريدة رسمية العدد 45، لسنة 2009.

لذا سنحاول معرفة أكثر الجزاءات الإدارية المالية شيوعا، وهي الغرامة الإدارية من جهة والمصادرة الإدارية في الدول التي تبنتها من جهة ثانية، لكن سوف نسلط الضوء على الغرامة الإدارية كجزء إداري مروري وهو ما يهم موضوع دراستنا.

أولا: الغرامة الإدارية

1- مفهوم الغرامة الإدارية: لدراسة الغرامة الإدارية لا بد من أن نتناولها من زاويتين الأولى مفهومها والثانية شكلها:

يقصد بالغرامة الإدارية كل مبلغ من النقود تفرضه الإدارة على المخالف بدلا من متابعته جنائيا عن الفعل المقترف⁽¹⁾، كما هو الحال بالنسبة للجرائم الجمركية والضريبية والمرورية، مع الاحتفاظ بحق الفرد في الطعن أمام القضاء على الضرر الصادر بفرض الغرامة⁽²⁾.

وعليه فإن الغرامة الإدارية كما سبقت الإشارة إليها تعتبر: عقوبة مالية قوامها دفع المخالف لمبلغ من المال لفائدة الخزينة العمومية، جزاء المخالفة التي ارتكبتها، وهي تمثل علاقة دائنية بين المخالف والإدارة المختصة في تقرير الغرامة، كما اعتبر التشريع الحديث الغرامة الإدارية عقوبة أصلية قائمة بذاتها في بعض المخالفات والجنح تطبق على جميع المخالفين⁽³⁾، كما تعد أيضا قرارا إداريا معبأ بسلطة البت والتقرير التي تسمح للإدارة بضبط الموقف، والفصل في مسألة ما، ووضع حل لها وهي بصورة آلية تعتبر قرارا تنفيذيا يبدأ في إنتاج أثاره بسرعة نظرا لتمتعه بامتياز الأولوية⁽⁴⁾، وأحيانا تمثل الجزء الوحيد للفعل مع الاحتفاظ بحق الفرد بالطعن أمام القضاء عن الضرر الحاصل من جراء تقرير وفرض الغرامة وعلى الرغم من أن الغرامة الإدارية تعد كالعقوبة الجنائية جزاءا ماليا يتمثل في دفع مبلغ مالي لصالح الخزينة العمومية للدولة إلا أن هذا لا يمنع من وجود فوارق بينهما يجب الوقوف عليها وأهمها⁽⁵⁾:

- 1- عطية مهنا، الغرامة كبديل عن الحبس قصيرة المدة، دراسة مقارنة، دون طبعة، المركز القومي للسجون الإجتماعية والجنائية، قسم بحوث المعاملة الجنائية، القاهرة، 2004، ص 25.
- 2 - مهدي عبد الرؤوف، السجن كجزاء جنائي في ضوء السياسة الجنائية الحديثة، مجلة القانون والاقتصاد، كلية الحقوق، جامعة القاهرة، العدد الأول والثاني، 1987، ص 299.
- 3 - محمد عثمان، الغرامة الإدارية كآلية بديلة عن العقوبة الجنائية، مذكرة ماستر في الحقوق، تخصص قانون إداري، جامعة محمد خيضر، بسكرة، 2013، ص 13.
- 4 - عبد المجيد جبار، مفهوم القرار الإداري في القانون الجزائري، مجلة إدارة، العدد الأول، 1995، ص 56.
- 5 - محمد عثمان، مرجع سابق، ص 14.

- الغرامة الإدارية تصدرها الإدارة المختصة، وهي التي تحدد مقدارها وفقا للقوانين واللوائح المعمول بها، أما الغرامة الجنائية فلا تقرر إلا عن طريق القضاء.

- لا تأخذ الغرامة الإدارية بظروف المخاطب بها أو سوابقه وعليه فهي تختلف عن نظيرتها الجنائية، فهي تهتم بعنصر الردع أكثر من اهتمامها بتحقيق تفريد المعاملة العقابية، ومع ذلك فلا بدّ من توافر عنصر التناسب بين الغرامة والخطأ⁽¹⁾.

- لا يرد عليها وقف التنفيذ على خلاف الغرامة الجنائية ومع ذلك ووفقا للقواعد العامة، يمكن طلب وقف تنفيذ القرار الإداري من قاضي الأمور المستعجلة لحين الفصل في الطعن على القرار الإداري الصادر بالغرامة، أما بالنسبة لمجلس الدولة الجزائري فقد أقر بأن القرارات الإدارية تعد نافذة بمجرد صدورها ما لم يضع القضاء حدا لنفاذها⁽²⁾.

2- شكل الغرامة: تمنح قدرة الإدارة في فرض جزاءات إدارية عضو الإدارة المختصة حق فرض غرامة مالية إدارية عند وقوع أي مخالفة ترتب توقيعها وذلك عن طريق مجموعة من الإجراءات وقبل الخوض في شكل الغرامة الإدارية في التشريع الجزائري فإننا سوف نشير إلى شكل الغرامة الإدارية في الأنظمة القانونية التي تبنت نظام قانون العقوبات الإداري⁽³⁾.

ففي قانون العقوبات الإداري الألماني لا تقل الغرامة الإدارية عن خمسة ماركات ولا تزيد كأصل عام عن ألف مارك طبقا للمادة 17 فقرة 1 "العملة تحولت فيما بعد إلى يورو" أو يمكن أن تزيد قيمة الغرامات الإدارية خاصة بالنسبة للمؤسسات التي تحقق فوائد مرتفعة والتي اقترفت جريمة إدارية.

وهذا غالبا ما يكون في المجال الاقتصادي إذ يمكن أن تصل قيمة الغرامة إلى مليون مارك، وهو نفس الاتجاه الذي تبناه المشرع الإيطالي حيث وضع حدا أدنى وأقصى للغرامات الإدارية⁽⁴⁾،

1 - حسنين إبراهيم صالح، النظرية العامة للظروف المخففة، دراسة مقارنة، دون طبعة، دار النهضة العربية، القاهرة، 1970، ص343.

2 - محمد عثمانى، مرجع سابق، ص 14.

3 - نسيغة فيصل، مرجع سابق، ص64.

4 - محمد أمين مصطفى، النظرية العامة لقانون العقوبات الإداري، ظاهرة الحد من العقاب، دون طبعة، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، 1996، ص23.

وبالنسبة للمشرع الجزائري فإنه يستعين بالغرامة الإدارية في مواضيع مختلفة وذلك كطريق أصلي لمواجهة بعض الأفعال المخالفة للقوانين واللوائح على نحو يظهر معه اهتمامه بتوظيف هذه الجزاءات الإدارية خاصة بعد اتجاهه في الآونة الأخيرة إلى إنشاء بعض اللجان الإدارية المستقلة ومنحها سلطة فرض جزاءات إدارية على كل من يخالف الأنظمة القانونية واللوائح المعمول بها، وعليه نجد أن المشرع الجزائري على غرار المشرع الفرنسي تأثر بنظام الحد من العقاب والحد من التجريم خاصة في مجال المنافسة والمرور والبيئة من خلال الاعتماد على الغرامة الإدارية كبديل عن العقوبات الجنائية⁽¹⁾.

ومن أمثلة الغرامات الإدارية في القانون الجزائري:

ما نجده في إطار قانون المرور، فالمادة 66 من القانون رقم 04-16 المتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها وأمنها⁽²⁾، المعدلة بموجب المادة 11 من الأمر رقم 09-03، تضع تعدادا أو حصدا لمجموع المخالفات ممكنة الوقوع، مع تصنيفها إلى أربع درجات، وتقرير عقوبة لكل درجة، على أن العقوبة هي عبارة عن غرامة جزافية قدرها يتراوح بين 2000 دج و 2500 دج بالنسبة للمخالفات من الدرجة الأولى.

ومن 2000 دج إلى 3000 دج بالنسبة للمخالفات من الدرجة الثانية.

ومن 2000 دج إلى 4000 دج بالنسبة للمخالفات من الدرجة الثالثة.

وأخيرا غرامة جزافية لا تقل عن 4000 دج ولا تزيد عن 6000 دج بالنسبة للمخالفات من الدرجة الرابعة.

وبذلك تكون الغرامة الجزافية في هذا الصدد محصورة ما بين 2000 دج إلى 6000 دج،

وهي بذلك عقوبات مالية جزافية ردية مقارنة مع متوسط الدخل الفردي للشخص المعاقب⁽³⁾.

كما تنص المادة 86 من قانون المرور حسب آخر تعديل له والوارد بالأمر 09-03 على مجموعة من العقوبات الإدارية والتي تضمنت على أنه: "دون الإخلال بالعقوبات الإدارية المنصوص عليها في هذا القانون"، فهذا النص يعد اعترافا صريحا من المشرع الجزائري على اعتماده الجزاءات

1 - نسيغة فيصل، مرجع سابق، ص 64.

2 - انظر المادة 66 من القانون رقم 04-16.

3 - انظر نص المادة 66 من الأمر 09-03.

الإدارية ومنح جهة الإدارة هذه السلطة بغية تنظيم أحد أوجه نشاطها والمتمثل في تنظيم حركة المرور عبر الطرق.

ولكي تضمن الإدارة سلامة إجراءاتها في فرض الغرامة الإدارية فقد نصت القوانين المنظمة لها على ضرورة أن يحزر محضر المخالفة والغرامة المناسبة لها العون المؤهل قانونا للقيام بذلك وإلا عد قرارها باطلا من الناحية القانونية فمثلا في الأمر 03-09 السابق الذكر نجده خصص الفصل السابع منه للأعوان المؤهلين لمعاينة المخالفات الخاصة بسلامة المرور في الطرق من المادة 130 إلى 138 حيث ينبغي عليهم تحرير محضر المخالفة بصفة قانونية حتى يضمن سلامتها ومشروعيتها⁽¹⁾.

ومما سبق نجد أن المشرع الجزائري قد أولى الغرامة الإدارية اهتماما كبيرا كأسلوب تحقق من خلالها ضرورات التوازن بين تحقيق المصلحة العامة والحفاظ على مصالح الأفراد، بالإضافة إلى أن الغرامة الإدارية تعد أسلوبا ناجعا في تحقيق الردع العام وبالتالي تحقيق الهدف من وراء الجزاء الإداري⁽²⁾.

ثانيا: المصادرة

تجدر الإشارة إلى المصادرة التي تتخذ شكل عقد بين طرفين وما هي في الحقيقة إلا إلقاء لإرادة طرف على طرف آخر، وهو ما يمثل نوعا من عقود الإذعان ومع أن الأمر يتعلق باتفاق بين الإدارة والشخص المعاقب، إلا أنه يصدر بقرار إداري يجوز الطعن فيه أمام القضاء الإداري⁽³⁾.

الفرع الثاني: الجزاءات غير المالية

تعد الجزاءات المقيدة أو المانعة للحقوق أسمى في وقعها من الجزاءات المالية بصفة عامة، ولهذا فإن تبرير سلطة الإدارة في توقيع جزاءات إدارية ذات طبيعة مقيدة أو مانعة للحقوق يبدو صعبا وعسيرا بالمقارنة مع تبرير سلطتها في فرض جزاءات إدارية مالية.

1- انظر نص المادة 133 من الأمر 03-09.

2- انظر الملحق رقم 02.

3- محمد سعد فودة، النظرية العامة للعقوبات الإدارية، دون طبعة، دار الجامعة الجديدة للنشر، مصر، 2008، ص 118.

وعليه ونظرا لمساس العقوبات السالبة أو المقيدة للحقوق بالشخص المخالف أكثر من مساسها بدمته المالية، وقد حرصت القوانين المختلفة (كالقانون الألماني⁽¹⁾، والقانون الإيطالي⁽²⁾)، على تقييد سلطة الإدارة بفرض مثل تلك العقوبات، التي يحتاج تطبيقها إلى احترام ضمانات متعددة، يخشى عدم مراعاتها من قبل الإدارة، وسوف نركز في هذا الفرع على عقوبتي الاحتفاظ بالترخيص أو إلغائه، وتوقيف المركبات ووضعها في المحشر والتي سيتم تناولها في هذا الفرع.

أولاً: الإحتفاظ بالترخيص

يعد الإحتفاظ بالترخيص أياً كانت طبيعته توقعه السلطة العامة على كل من يمارس الحق الذي خوله له هذا الترخيص على نحو مخالف للقوانين واللوائح⁽³⁾، وقد يتمثل الإحتفاظ بالترخيص في إنهاء ممارسة الحق بصفة نهائية أو وقف ممارسته لمدة مؤقتة⁽⁴⁾.

1- رخصة السياقة: هي عبارة عن ترخيص إداري يؤهل صاحبه لقيادة مركبة متحركة ذاتيا في المسالك المفتوحة لحركة المرور⁽⁵⁾.

وفي كثير من الأحيان تكون هذه الرخصة محل أو موضوع إحتفاظ في حالة ارتكاب مخالفات يعاينها قانونا الأعوان المؤهلون⁽⁶⁾.

وعليه فإن هذا الإحتفاظ يعتبر كجزء إداري صادر عن هيئة إدارية تقليدية والذي قد يمس شريحة واسعة من الأفراد⁽⁷⁾.

1- Michel FROMONT, Administration répressive en Allemagne Annuaire européen d'administration publique, Presse universitaire d'Aix-Marseille, France,1995, P283.

2- Get d'Auria, Administration répressive en Italie, Annuaire européen d'administration publique, Presse universitaire d'Aix- Marseille, France,1995, P105.

3- محمد جمال عثمان جبريل، الترخيص الإداري، دراسة مقارنة، رسالة دكتوراه، كلية الحقوق، جامعة عين شمس، القاهرة، مصر، 1992، ص328.

4 - خالد عبد الفتاح محمد حسين محمود سيد أحمد، المشكلات العلمية للترخيص، دون طبعة، دار الكتب القانونية، القاهرة، مصر، 2004، ص33.

5 - انظر نص المادة 2 من الأمر 09-03.

6 - انظر نص المادة 92 من نفس الأمر.

7 - تاسة الهاشمي، ضمانات مشروعية العقوبات الإدارية في الجزائر، مذكرة ماستر في الحقوق، قانون إداري، جامعة محمد خيضر، بسكرة، 2014، ص24.

2- دور السلطات التقليدية في مجال الإحتفاظ بالتراخيص:

يعتبر قانون المرور من أكثر القوانين التي تتيح للإدارة استعمال سلطتها في مجال الإحتفاظ وتعليق رخص القيادة في مواجهة الأفراد الذين لا يحترمون قواعد المرور التي تسعى للمحافظة على أمن وسلامة مستعملي الطرق العمومية⁽¹⁾.

فبالرجوع إلى المادة 92 من الأمر 03-09 نجد ما تنص على أنه: "في حالة ارتكاب مخالفات يعاينها قانونا الأعوان المؤهلون يجب أن تكون رخصة السياقة في جميع الحالات موضوع احتفاظ طبقا للإجراءات المنصوص عليها في هذا القانون" وتتلخص حالات الإحتفاظ برخصة القيادة فيما يلي:

- في حالة المخالفات للحالات 1 و 2 و 3 من النقطة أ.
- في حالة المخالفات للحالات من 1 إلى 8 من النقطة ب.
- في حالة المخالفات للحالات من 11 إلى 22 من النقطة ج.
- في حالة المخالفات للحالات من 18 إلى 28 من النقطة هـ، وذلك طبقا للمادة 66 من هذا القانون يقوم العون محرر المحضر بالاحتفاظ برخصة السياقة فوراً لمدة لا تتجاوز 10 أيام ولا يكون الإحتفاظ برخصة السياقة في الحالات المنصوص عليها أعلاه موقفاً للقدرة على السياقة خلال نفس المدة⁽²⁾.

أما في حالة المخالفات للحالات من 1 إلى 10 من النقطة ج والحالات من 1 إلى 17 من النقطة "د" المنصوص عليها في المادة 66 من هذا القانون يقدم العون المحضر مع الإحتفاظ برخصة السياقة فوراً مقابل تسليم وثيقة تثبت الإحتفاظ في الحال، ويكون الإحتفاظ برخصة السياقة من الحالات المنصوص عليها موقفاً للقدرة على السياقة بعد أجل 48 ساعة⁽³⁾.

وعليه فإننا نلاحظ من خلال النصوص السابقة أن أي سائق يفترق أحد المخالفات المنصوص عليها في المادة 66 ترتب عليه السجن الفوري مع إمكانية الحصول على وثيقة تمكنه من

1 - نسيغة فيصل، مرجع سابق، ص 76.

2 - المادة 93 من الأمر 03-09.

3 - المادة 94 من نفس الأمر.

قيادة السيارة لمدة 10 أيام وقد تكون المخالفة جسيمة بحيث لا يمكنه قيادة السيارة لأزيد من 48 ساعة إلى حين الفصل في أمر الإحتفاظ برخصة السياقة من قبل اللجنة المختصة⁽¹⁾.

فالحالات المنصوص عليها في المادة 93 هي مخالفة أحكام الإنارة والأحكام المتعلقة بتقديم وثائق المركبة أو الشهادة التي ترخص بقيادتها أو أحكام السرعة أو استعمال أجهزة التنبيه الصوتي ومخالفة أحكام المرور في الأماكن الخاصة أو تخفيض السرعة ومخالفة الأحكام المتعلقة بلوحات التسجيل ومخالفة أحكام السير على الخط المتواصل وعدم وضع الإشارة لسيارة التعليم (الفقرة د)، أو استعمال الهاتف النقال أثناء القيادة أو تجاوز السرعة المحددة، ومخالفة قواعد الأولوية ومنع نقل الأطفال دون 10 سنوات ومخالفة الأحكام المتعلقة بوضع شريط بلاستيكي على زجاج المركبة وعدم استعمال حزام الأمان وغيرها من الحالات الواردة في نص المادة 66، والتي كلها تؤدي إلى الإحتفاظ الفوري لرخصة السياقة⁽²⁾.

3- إجراءات الإحتفاظ برخصة السياقة:

فيما يتعلق بإجراءات الإحتفاظ بالرخصة فإنها تتم من خلال تحرير محضر مخالفة من قبل العون المؤهل قانونا والمنصوص عليه في المادة 130 من الأمر 03-09 الذي يبلغ دون تأخير إلى وكيل الجمهورية ونسخة منه تبلغ إلى الوالي، وذلك طبقا لنص المادة 137 من نفس الأمر⁽³⁾.

وبالرجوع إلى أحكام المرسوم التنفيذي 04-381 الذي يحدد قواعد حركة المرور عبر الطرق وبالتحديد من المادة 279 إلى 285 والتي جاءت تحت عنوان تعليق رخصة السياقة وإلغائها ومنع تسليمها والاحتفاظ الفوري بها⁽⁴⁾، حيث تنص المادة 279 منه على أنه: "يمكن للوالي أن يصدر في حالة معارضة مخالفة التعليق المؤقت لرخصة السياقة أو منع تسليمها وذلك بعد أخذ رأي لجنة خاصة

1 - نسيغة فيصل، مرجع سابق، ص 77.

2 - أنظر المادة 66 من الأمر 03-09.

3 - أنظر المادتين 130، 137 من نفس الأمر.

4 - المرسوم التنفيذي 04-381 المؤرخ في 28 نوفمبر 2004 المحدد لقواعد حركة المرور عبر الطرق، جريدة رسمية العدد 76، 2004.

تسمى لجنة تعليق رخصة السياقة وتدعى في صلب النص باللجنة"، وتتأهل هذه اللجنة بقرار من الوالي المختص إقليمياً ويرأسها ممثلة تتكون من (1):

- ضابط من الدرك الوطني
 - موظف من الأمن الوطني.
 - ممثلة عن مديرية النقل.
 - ممثلة عن مصلحة المناجم.
 - ممثل عن مديرية الأشغال العمومية.
 - ممثل عن مصلحة التنظيم والشؤون العامة.
 - ممتحنين رخصة السياقة.
 - ممثل عن المركز الوطني لرخصة السياقة.
 - ممثل عن المحترفين في سياقة السيارات تعينه الاتحادات المهنية في الولاية.
- ويلاحظ عن تشكيله اللجنة أنها تشكيلة مختلطة وذلك بهدف ضمان حيادها، وإضافة المشروعية على قراراتها، وتعين اللجنة لمدة 3 سنوات قابلة للتجديد (2).

أما من حيث طريقة عملها فبعد أن يصل محضر المخالفة، تستدعى اللجنة للانعقاد في أجل 10 أيام من تاريخ وصول الملف للولاية، ويرسل استدعاء المعني للمثول أمامها والاستماع لأقواله، تتخذ اللجنة قراراتها عن طريق التصويت بين أعضائها حول العقوبات المقررة حول كل مخالفة، وفي حالة تساوي الأصوات يرجح صوت الرئيس، وبعد أن تصدر اللجنة قرارها المتضمن الجزاء الإداري المتفق عليه، يبلغ المخالف بالاحتفاظ برخصة السياقة ولا يستردها إلا بعد نفاذ المدة المحددة كعقوبة، أما إذا كان المخالف لا يملك رخصة سياقة، فإنه يعاقب بالمنع من إجراء الامتحان للحصول على رخصة السياقة (3).

والمطلع على قانون المرور والتعديلات الواردة عليه أنه يلمس كيف أن المشرع الجزائري قد تشدد في العقوبات الإدارية المطبقة على كل من يخالف أحكامه كل هذا من أجل التقليل من حوادث

1 - المادة 280 من المرسوم التنفيذي 04-381.

2 - المادة 281 من نفس المرسوم.

3 - أنظر المادة 285 من نفس المرسوم.

المروور في إطار اعتماده على العقوبات البديلة عن العقوبات الجنائية⁽¹⁾، إلا أن هذا لا يعني أن الجهات القضائية لا تتدخل في مجال الإحتفاظ برخصة السياقة، إذ يمكنها أن تأمر بتعليقها، كما يمكنها أيضا الحكم بإلغائها ومنع مرتكب المخالفة من الحصول عليها نهائيا⁽²⁾.

ففي هذه الحالة لا تطبق هذه العقوبة إلا إذا تسبب سائق السيارة في حادث أدى إلى موت أحد الأفراد هنا يقدر القاضي الإحتفاظ برخصة السياقة حفاظا على الأمن العام في الطريق العمومي⁽³⁾.

ثانيا: توقيف المركبات ووضعها في المحشر

طبقا لأحكام المادة 121 من القانون 01-14 المؤرخ في 19/08/2001، يمكن اتخاذ قرار توقيف السيارات ووضعها في المحشر في الحالات ووفقا للشروط والمدد المحددة في المواد من 287 إلى 311، ولا تعرقل إجراءات الحجز الذي تأمر به السلطات القضائية المختصة ولا تطبق على المركبات التي تشارك في عمليات الحفاظ على النظام العام وعلى المركبات العسكرية⁽⁴⁾.

1-توقيف المركبات: يقصد بالتوقيف إجبار السائق بصفة وقائية في حالة ارتكاب مخالفة منصوص عليها في المادة 291 على ترك المركبة في عين المكان أو قرب مكان إثبات المخالفة مع الامتثال للقواعد المتعلقة بالتوقف⁽⁵⁾.

أ- طرق وحالات التوقيف: سنتطرق إلى طرق التوقيف خلال تواجد السائق بعين المكان وفي حالة غيابه، وإلى حالاته في المخالفات المؤدية إليه.

ب- توقيف المركبة بحضور السائق: يتم على النحو التالي:

- تحرير استمارة التوقيف وتسليم نسخة منها إلى السائق مقابل سحب بطاقة ترقيم المركبة وتحرير محضر مخالفة إن وجدت.

1 - نسيغة فيصل، مرجع سابق، ص 79.

2 - أنظر الملحق رقم 03.

3 - أنظر المادتين 98 و103 من الأمر 09-03.

4 - مولود ديدان، مدونة حركة المرور عبر الطرق، طبعة جديدة مصححة ومحيّنة، دار بلقيس، دار البيضاء، الجزائر، ص125.

5 - المادة 287 من المرسوم التنفيذي 04-381.

- يمكن للموظفين والأعوان المؤهلين لإصدار أمر بالتوقيف أن يتخذوا أي إجراء في توقيف عاد في المكان الذي يعينونه بدلا من الاستعانة بسائق كفاء عندما يفترض أن السائق في حالة سكر... إلخ⁽¹⁾.

ج- توقيف المركبة في غياب السائق: في حالة ما إذا كان السائق غائبا، يمكن أن تكون المركبة موضوع توقيف مادي بوسائل ميكانيكية كعملية تسبق وضعها المحتمل في المحشر⁽²⁾، أما بالنسبة لحالات التوقيف نذكر بعض منها:

- عندما يفترض أن السائق في حالة سكر.
- عندما تبدو على السائق علامات التعب الواضحة.
- عندما تشكل الحالة السيئة للمركبة ووزنها وحمولتها بالنسبة لكل محور، وشكلها، وطبيعتها وكذلك حالة الأطر وشروط استعمالها، والضغط على الأرض وقصور تجهيزها فيما يخص المكابح أو الإنارة، خطرا كبيرا على مستعملي الطريق الآخرين أو على سلامة وسط الطريق، غير أنه يجوز الأخذ بعين الاعتبار فقط تجاوزات الوزن الإجمالي المرخص به أو الحمولات بالنسبة للمحور المنصوص عليها في المواد من 106 إلى 108 والتي تتجاوز 10%.
- عندما لا يستطيع السائق إثبات رخصة النقل الاستثنائي المنصوص عليها في المواد من 93 إلى 96.

- عندما تسبب المركبة أو حمولتها تلفا للطريق أو ملحقاتها، وغير ذلك من الحالات المنصوص عليها في المادة 289 من المرسوم المذكور⁽³⁾.

د- إجراءات التوقيف ورفعها: يمكن أن يأمر بالتوقيف أعوان الشرطة القضائية أو ضباطها المؤهلون لهذا الغرض، عندما يلاحظون ضرورة إنهاء إحدى المخالفات المنصوص عليها في المادة 289⁽⁴⁾، كما أن إجراء التوقيف يرفع من طرف العون الذي أمر به إذا كان حاضرا عند انتهاء المخالفة، وكذلك ضابط الشرطة القضائية المختص إقليميا في إثبات السائق انتهاء المخالفة وفي هذه الحالة يعيد له

1 - انظر نص المادة 290 من المرسوم التنفيذي 04-381.

2 - انظر نص المادة 287 فقرة 2 من نفس المرسوم.

3 - المادة 289 من نفس المرسوم.

4 - المادة 288 من نفس المرسوم.

ضابط الشرطة القضائية البطاقة الرمادية ويبلغ المحضر إلى الجهة القضائية المختصة وإلى الوالي المختص إقليميا بنسخة من استمارة التوقيف تحمل ملاحظة انتهاء الإجراء⁽¹⁾.

هـ - مكان ومدة التوقيف: التوقيف يتم أصلا في مكان ارتكاب أو معاينة المخالفة، إلا أنه إذا كان قرار التوقيف ناجما عن مخالفة للقواعد التي تتعلق بحالة المركبة أو تجهيزاتها، لا يمكن أن يكون فعليا إلا في مكان يستطيع فيه السائق أن يجد الوسائل اللازمة لإنهاء المخالفة، لذا يرخّص له الاستعانة بمحترف كفاء للقيام بجر المركبة قصد تصليحها⁽²⁾.

أما بالنسبة لمدة التوقيف فهي محددة قانونا بثمانية وأربعين ساعة (48) ساعة كحد أقصى وفي حالة ما إذا لم يثبت سائق المركبة انتهاء المخالفة في هذا الأجل، يمكن لضباط الشرطة القضائية أن يحول التوقيف إلى الوضع في المحشر⁽³⁾.

أما مدة التوقيف المادي فلا تتعدى 6 ساعات⁽⁴⁾، وفي كل الحالات لا يجوز استمرار التوقيف بعد زوال الظروف المسببة له، وبعد أن يصبح السائق أو المركبة لا يمثلان أي خطر على مستعملي الطريق الآخرين⁽⁵⁾.

2- وضع المركبة في المحشر: يقصد بالوضع في المحشر، حجز المركبة في مكان تعيينه السلطة المختصة على نفقة مالكيها، وذلك عن طريق نقل المركبة إلى هذا المكان⁽⁶⁾.

أ- السلطة المكلفة بالوضع في المحشر: عندما يتم الوضع في المحشر في مكان عمومي أو تابع لسلطة عمومية تكون السلطة التي ينتمي إليها المحشر وهي:

- الوالي: إذا كان المحل والمساحة الأرضية ملكا للدولة أو الولاية أو إذا كانت الدولة أو الولاية تملك التصرف فيه، أو إذا كان قرار الوضع في المحشر قد اتخذته ضابط الشرطة القضائية من الدرك الوطني أو الأمن الوطني.

1 - انظر نص المادة 297 من المرسوم التنفيذي 04-381.

2 - المادة 291 من نفس المرسوم.

3 - انظر نص المادة 297 فقرة 2 من نفس المرسوم.

4- كموش محمد السعيد، توقيف المركبات ووضعها في المحشر طبقا للقانون والواقع العملي، وزارة الداخلية، المدرسة العليا للشرطة، الدفعة الأولى، 2007، الجزائر، ص 12 .

5 - انظر نص المادة 290 فقرة 2 من المرسوم التنفيذي 04-381.

6- المادة 298 من نفس المرسوم.

-رئيس المجلس الشعبي البلدي: إذا كان المحل أو المساحة الأرضية ملكا للبلدية أو تملك التصرف فيه، ما عدا المركبات التي قرر وضعها في المحشر ضابط الشرطة القضائية التابع لمصالح الأمن، تعين السلطة التي ينتمي إليها المحشر حارسا عليها⁽¹⁾.

وعليه فإن وضع المركبة في المحشر، يكون إما بحضور السائق، حيث يتم نقل المركبة من مكان توقفها إلى مكان الوضع في المحشر من مالك المركبة أو سائقها أو بوسائل الإدارة أو بوسائل أخرى، كما هو منصوص عليها في المادة 123 من القانون رقم 01-14 المؤرخ في 2001/08/19 وتكون النفقات على عاتق المالك⁽²⁾.

- وإما في غياب السائق حيث تحدد المادة 123 من القانون 01-14 على أنه بناء على أمر يصدره ضابط الشرطة القضائية المختص إقليميا، يمكن لرجال الشرطة المرتدين البذلة وأعوان الدرك الوطني المؤهلين قانونا لإثبات المخالفات الخاصة بسلامة المرور في الطريق بمحاضر، أن يقوموا في حال غياب السائق بنقل المركبة بحضورهم إلى المحشر، وذلك باستعمال وسائل غير وسائل الدفع الذاتية التي تتوفر عليها المركبة⁽³⁾، أو بوسائل الإدارة طبقا للمادة 305 من المرسوم التنفيذي 04-381 وتكون النفقات على عاتق المالك، كما أنه لا يمكن أن تتوقف عمليات نقل المركبة متى شرع فيها، ولا يمكن إرجاعها إلى مالكها إلا بعد إنهاء إجراء الوضع في المحشر وقضاء المدة المقررة⁽⁴⁾.

ب- حالات الوضع في المحشر: يأمر بالوضع في المحشر ضابط الشرطة القضائية المختص إقليميا في الحالات الآتية:

- بعد توقيف مقرر، إذا لم يثبت سائق المركبة انتهاء المخالفة في أجل 48 ساعة.
- مخالفات الأحكام المتعلقة بتوقيف المركبات كما هو منصوص عليها في المادتين 66 و 86 عندما يكون السائق غائبا أو يرفض تنفيذ أوامر الأعوان بإنهاء التوقف غير القانوني⁽⁵⁾.
- وضع حيوان أو مركبة في حالة توقف خطير.

1- المادة 301 من المرسوم التنفيذي 04-381.

2 - انظر نص المادة 305 من نفس المرسوم.

3 - جريدة رسمية العدد 46، لسنة 2001.

4 - انظر نص المادة 307 من المرسوم التنفيذي 04-381.

5 - انظر نص المادة 300 من نفس المرسوم.

- وضع حيوان أو مركبة في حالة توقف تكون فيه الرؤية غير كافية.
- وضع حيوان أو مركبة في حالة توقف بالقرب من تقاطع الطرق وغير ذلك من الحالات⁽¹⁾، بالإضافة إلى عدم تقديم المركبة إلى المراقبة التقنية الإجبارية أو عدم تنفيذ التصليحات والتهيئات التي أمر بها الخبير المكلف بالمعاينات التقنية⁽²⁾.

ج- الاستثناءات:

- إجراء الوضع في المحشر لا يطبق على المركبات التي تشارك في عمليات حفظ النظام العام وعلى المركبات العسكرية.
- لا تعرقل إجراءات الوضع في المحشر إجراءات الحجز الذي تأمر به السلطات القضائية المختصة⁽³⁾.

- إذا كان مالك المركبة الذي عوقب بوضع مركبته في المحشر يسكن أو يقيم في دائرة اختصاص ضابط الشرطة القضائية الذي اتخذ الإجراء، يمكن لهذا الأخير أن يقرر بأن تكون المركبة تحت حراسة مالكها، تسحب في هذه الحالة بطاقة الترقيم⁽⁴⁾، بعد أن تخضع المركبة إلى التصنيف في أحد الصنفين:

- المركبات التي يمكن أن يخرجها مالكها في حالتها.
- المركبات التي تتطلب أشغال تعتبر ضرورية قبل إرجاعها إلى مالكها في حالة الخلاف بشأن المركبة، يمكن للمالك أن يستعين على نفقته بخبير من قائمة يعتمدها الوالي⁽⁵⁾.

تجدر الإشارة إلى أن مدة وضع المركبات في المحشر لا يمكن أن تتجاوز في جميع الحالات 10 أيام، غير أنه يمكن أن تمتد بالنسبة للمركبات التي تتطلب أشغالا تعتبر ضرورية إلى أن يقدم مالك المركبة فاتورة تثبت تنفيذ الأشغال المأمور بها⁽⁶⁾.

كما أن سحب المركبة من المحشر يتم على النحو التالي:

- 1 - انظر نص المادتين 66 و 88 من المرسوم التنفيذي 04-381.
- 2 - انظر نص المادة 302 من نفس المرسوم.
- 3 - انظر نص المادة 286 فقرة 2 من نفس المرسوم.
- 4 - انظر نص المادة 308 من نفس المرسوم.
- 5 - انظر نص المادة 309 من نفس المرسوم.
- 6 - انظر نص المادة 299 من نفس المرسوم.

- بعد إنهاء إجراء الوضع في المحشر لدى نهاية المدة المقررة، الذي يترتب عليه إرجاع السلطة المؤهلة للبطاقة الرمادية، إذ تم سحبها، وتسليم رخصة نهائية للخروج من المحشر، تسترجع المركبة عند دفع المصاريف⁽¹⁾.

- لا يجوز أن تسحب المركبات التي تسمح حالتها بالسير حسب الشروط العادية للأمن إلا من قبل مصالحين يكلفهم أصحاب المركبات بالقيام بالتصليحات الضرورية.

- في حالة حصول اختلاف على حالة المركبة يتم تعيين خبير حسب الشروط التي يحددها التنظيم، وإذا ثبت أن المركبة ليست قادرة على السير حسب الشروط العادية للأمن يحدد التصليحات الواجب القيام بها قبل تسليمها لصاحبها⁽²⁾.

- تعتبر المركبات المتواجدة في المحشر مهجورة بعد انقضاء أجل 60 يوما وإذا تعذر التعرف على صاحب المركبة يبلغ الملف إلى الجهة القضائية المختصة⁽³⁾، كما يمكن للسلطة التي يخضع لها المحشر أن ترخص بسحب أو خروج مؤقتا من المحشر قصد تمكين المالك من القيام بالتصليحات اللازمة في مؤسسة يختارها، ويجب على المصلح أن يسلم مالك المركبة فاتورة تثبت تنفيذ الأشغال التي صنفتها السلطات التي يخضع لها المحشر قبل إرجاع المركبة إلى مالكها⁽⁴⁾.

الفرع الثالث: الهدف من تنفيذ الجزاءات المرورية

إن تنفيذ الجزاء بحق المخالف ليس الهدف منه مجرد العقوبة أو تحصيل الغرامة المادية، بل الهدف هو تنبيه السائق بأنه ارتكب خطأ يعاقب عليه، وذلك بموجب النظام، وكذلك تنبيهه بعدم إعادة ارتكاب هذا الخطأ مرة أخرى لما ينطوي عليه ذلك من خطورة تجاه نفسه واتجاه الآخرين كما أن الجزاءات المرورية تنفي بحق المخالف الذي ارتكب مخالفة توجب توقيع العقوبة اللازمة بحقه وتوقيع الجزاء المناسب بحق من يرتكب مخالفة مرورية إجراء قانوني مكلف بتنفيذه العون المؤهل⁽⁵⁾، وتنفيذ العقوبة على السائق المخالف يرمي إلى هدفين:

الأول: هدف سريع ومباشر وهو اتخاذ الإجراء اللازم نحو سائق السيارة المخالف.

1 - انظر نص المادة 311 من المرسوم التنفيذي 04-381.

2 - انظر نص المادة 124 من القانون 01-14.

3 - انظر نص المادة 125 من نفس القانون.

4 - انظر نص المادة 310 من المرسوم التنفيذي 04-381.

5 - انظر نص المادة 15 من قانون الإجراءات الجزائية المعدل والمتمم.

الثاني: هدف غير مباشر وهو محاولة إمكانية تغيير سلوك السائق المخالف، وذلك يأتي بما يلي:

1- يبقى لهذا الإجراء وقع خاص في نفس السائق المخالف الذي نفذ بحقه الجزاء اللازم مما يردعه من ارتكاب المخالفات المرورية مرة أخرى.

2- إذا قام رجل المرور بإسداء النصح والتوجيه والإرشاد للسائق المخالف يبقى له عظيم الأثر في نفسه، وربما يحوله من سائق مستهتر لا يبالى بالأنظمة والقوانين، إلى سائق مثالي يحترم النظام ويحرص على سلامته وسلامة الآخرين، ومن هنا تبدو أهمية تنفيذ الجزاءات المرورية للمحافظة على أرواح الناس⁽¹⁾.

ويظهر من خلال هذا المبدأ الهدف الأساسي لتطبيق وتوقيع الجزاء المروري على السائق المخالف، وهو المحافظة على السلامة العامة والحد من وقوع الحوادث المرورية.

وعليه نستخلص مما تقدم أن الجزاء ليس هو الهدف، بل ما وراء توقيع هذا الجزاء وما يتركه من أثر في نفس السائق المخالف والمنفذ بحقه الجزاء، لأن رجل المرور ومستعملي الطريق يجمعهم هدف واحد، وهو المحافظة على السلامة العامة وعلى الأرواح والممتلكات، وذلك لا يأتي إلا في حالة عدم وجود مخالفات أصلاً لتلافي الأضرار الناجمة عند حدوثها⁽²⁾.

المطلب الثالث: إعداد المحاضر

عند ممارسة الإدارة لأعمالها اليومية والعادية، المتمثلة خاصة في الرقابة فإنها تستعمل عدداً من الوثائق من بينها المحضر، الذي هو عبارة عن "وثيقة إدارية رسمية يتمكن من خلالها عون السلطة من تدوين ما شاهده، أو سمعه، أو ما قام بمعاينته، ودونه"، وقيمة هذه المحاضر حددتها القوانين العامة والخاصة وبينت مدى حجيتها من حيث قوتها الثبوتية أو نسبتها في مواجهة المتهم ومدى اعتماد القضاء في الأخذ بها⁽³⁾، وسيتم التطرق في هذا المطلب إلى الفروع المبينة أدناه:

1 - عثمان عبد الرحمان عثمان السيد، مرجع سابق، ص 53، ص 54.

2 - مرجع نفسه، ص 55.

3 - احسن مساعدة، محافظ شرطة، دراسة نظرية للمحاضر، مجلة الشرطة، العدد 109، 2012، ص 44.

الفرع الأول: تعريف المحضر

المحضر لغة مشتق من الحضور وهو نقيض المغيب، ومن المعاني الواردة في لسان العرب لابن منظور، نقول كلمته بحضرة فلان، أي بمحضر منه ومشهد منه، والمحضر أيضا المرجع إلى المياه كما تعني لفظة المحضر أيضا السجل⁽¹⁾.

أما اصطلاحا فالمحضر هو الوثيقة التي يسجل فيها شخص أو أكثر مؤهل ما يقوم به من عمل في الزمان والمكان سواء من تلقاء نفسه أو بناءً على طلب من رؤسائه أو من السلطات المختصة، على أن يكون ذلك طبقا لشكل محدد كمحاضر الجلسات ومحاضر التنصيب ومحاضر التسليم وغيرها.

فالمشروع الجزائري لم يعرف المحضر غير أن المادتين 49 و50 من المرسوم رقم 108-80 المؤرخ في 1980/02/5 المتضمن خدمة الدرك تعرضتا لخصائصه، ولبعض القواعد المتعلقة بأساليب تحريره بالنسبة لأعضاء الدرك الوطني، وهناك بعض التشريعات عرفت المحضر كالتشريع اللبناني بأنه: "الوثيقة التي يدون فيها رجال قوى الأمن المخالفات التي يحققونها أو الأعمال التي يقومون بها والمعلومات التي يشتقونها"⁽²⁾.

ومن خلال ما سبق يمكننا أن نعرف المحضر بأنه: "وثيقة رسمية مكتوبة يحررها ويوقعها أعضاء الشرطة القضائية طبقا للأشكال التي حددها القانون والتنظيم"، والتي يسجلون عليها ما يقومون به من أعمال تندرج في إطار المهام المنوطة بهم كالتحريات والمعاینات وسماع الأشخاص وتلقي الشكاوي وتفتيش المساكن وما إلى ذلك من الإجراءات التي خولهم القانون مباشرتها⁽³⁾.

يؤدي الضباط أو الأعوان محررو المحاضر اليمين القانونية أمام المحكمة التابعة لمكان إقامتهم، وذلك عندما يكونوا غير محلفين⁽⁴⁾.

1 - جمال الدين محمد بن مكرم بن منظور الإفريقي المصري، لسان العرب، مرجع سابق، ص 658.

2 - أحمد غاي، مرجع سابق، ص 86.

3- مرجع نفسه، ص 87، ص 88.

4- انظر نص المادة 90 من القانون 87-09 المؤرخ في 10/02/1987 المعدل والمتمم بالأمر 09-03 المتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها، جريدة رسمية العدد 7، لسنة 1987، ص 238.

الفرع الثاني: حجية المحاضر وضماداتها

إنّ الولوج في الشق المتعلق بالمحاضر يجعل مسألة التطرق إلى حجّيتها وضماداتها أمر ضروري، لذا سيتمّ تبينها في العناصر أدناه:

أولاً: حجية المحاضر

يقصد بحجية المحاضر قوتها القانونية، ومدى اعتماد القاضي عليها لتكوين اقتناعه الشخصي، وإصدار حكمه بناءً على ما يستخلص منها من أدلة إثبات، شريطة أن تكون صحيحة ومحركة طبقاً للأشكال والشروط التي نص عليها قانون الإجراءات الجزائية، والقوانين المكملة له.

وهذا ما نصت عليه المادة 214 من قانون الإجراءات الجزائية المعدل والمتمم أنه: "لا يكون للمحضر أو التقرير قوة الإثبات إلا إذا كان صحيحاً في الشكل ويكون قد حرره واضعه أثناء مباشرة أعمال وظيفته وأورد فيه عن موضوع داخل في نطاق اختصاصه ما قدره أو سمعه أو عاينه بنفسه".

ثانياً: ضماداتها

من خلال استقراء نص المادة 214 أعلاه تم استخلاص مجموعة من الضمانات المتمثلة في:

1- ضرورة أن يكون المحاضر صحيحاً وذلك بتضمنه معلومات مطابقة للحقيقة والواقع، فالمحضر كوثيقة رسمية يجب أن يكون وفيها ودقيقاً وواضحاً، فعلى ضابط أو عون الشرطة القضائية أن ينقل المعلومات التي شاهدها أو سمعها أو قرأها بإخلاص، ولا يجب بأي حال من الأحوال أن يقيمها أو يبدي فيها أو يستنتج منها، وهو ما يقصد بأن يكون المحاضر وفيها.

2- ضرورة أن يكون المحاضر قد حرره الموظف أثناء أداء مهامه ووظيفته، فأعضاء الشرطة القضائية يحررون المحاضر وهم يؤدون وظائفهم -عندما يكونون في حالة القيام بالخدمة-، لأن الموظف الذي يحرر محضر أثناء قيامه بالخدمة، يكون مراقباً من طرف رؤسائه، ومن طرف السلطات القضائية، وبالمقابل لا يمكن للموظف الذي يكون في إجازة أو عطلة أن يقوم بتحرير محضر ولو فعل ذلك لأجل شكل من الأشكال القانونية⁽¹⁾.

1 - أنظر الملحق رقم 04.

3- ضرورة أن يكون المحضر متضمنا لإجراءات تتدرج ضمن اختصاص الموظف الذي يحرره، والاختصاص ثلاثة أنواع شخصي ومقتضاه أن أشخاصا لهم صفة تحديد اختصاص الموظف الذي يتحرى معهم واختصاص نوعي ومقتضاه أن تكون طبيعة الإجراء من اختصاص الموظف الذي ينفذه وأخيرا اختصاص محلي (مكاني) وهو الإقليم الذي يباشر فيه مهامه.

4- ضرورة أن يكون مضمون المحضر من بيانات ومعلومات حاصل ما قد رآه أو سمعه أو عاينه الموظف الذي حرر المحضر بنفسه⁽¹⁾.

الفرع الثالث: أنواع الحجية

بالنظر إلى حجيتها، تنقسم المحاضر إلى ثلاث أنواع:

أولاً: المحاضر التي تتلخص حجيتها في كونها مجرد استدلالات

يشمل هذا النوع كل المحاضر والتقارير التي يحررها أعضاء الشرطة القضائية والتي يثبتون فيها الأعمال والإجراءات التي يباشرونها كمعايينة الجنايات والجنح وهذا ما نصت عليه المواد 18 و 20 و 215 من قانون الإجراءات الجزائية والمادة 51 من المرسوم رقم: 104/80/أع/1 المؤرخ في 05/02/1980 المتضمن خدمة الدرك الوطني، أن الوقائع التي تثبت في هذا النوع من المحاضر تعد مجرد معلومات للقاضي، له أن يقبلها أو يطرحها ولا يمكن أن تعتبر حجة أو دليلاً يؤسس عليها حكم الإدانة أو البراءة فالحكم يكون معيباً إذا أسند القاضي فيه على الاستدلالات وحدها فالحكم لا يبنى إلا على أدلة يقتنع بها القاضي⁽²⁾، واعتبار المعلومات المتضمنة في هذا النوع من المحاضر مجرد معلومات تخضع لفحص وتمحيص القاضي.

ثانياً: المحاضر التي تعتبر حجة حتى يثبت العكس

يكون لهذا النوع من المحاضر حجية أي أن المحكمة تعتمد عليها، أو بتعبير آخر يعد ما جاء فيها صحيحاً إلى أن يثبت العكس⁽³⁾، كأن يقدم دليل يدحض ما جاء فيها، وتنص على هذا النوع من المحاضر المادة 216 من القانون الإجراءات الجزائية المعدل والمتمم: "في الأحوال التي يخول القانون فيها بنص خاص لضابط الشرطة القضائية، أو أعوانهم أو للموظفين وأعوانهم الموكلة إليهم بعض

1 - أحمد غاي، مرجع سابق، ص 89، ص 91.

2 - انظر نص المادة 212 من قانون الإجراءات الجزائية المعدل والمتمم.

3 - انظر نص المادة 136 من الأمر 09-03.

مهام الضبط القضائي سلطة إثبات جنح في محاضر أو تقارير تكون لهذه المحاضر أو التقارير حجيتها، ما لم يدحضها دليل عكسي بالكتابة، أو شهادة الشهود"، كما تحرر هذه المحاضر مراعاة للقوانين الخاصة، كقانون العمل⁽¹⁾، قانون النقل بالسكك الحديدية، قانون مصالح الضرائب المباشرة، كذلك المخالفات المتعلقة بقانون المرور⁽²⁾.

ثالثا: المحاضر التي تكون لها حجية إلى أن يطعن فيها بالتزوير

هي تلك المحاضر المحررة بعد وقوع جنحة معاقب عليها بقوانين خاصة تتمثل في الشرطة البحرية، مصالح الجمارك، أعوان المصالح الاقتصادية، أعوان مصالح الغابات والمصالح المكلفة بتطبيق القوانين المتعلقة بالصيد وقد نصت المادة 218 من القانون الإجراءات الجزائية المعدل والمتمم على هذا النوع من المحاضر، والتي جاء فيها ما يلي: "إن المواد التي تحرر عنها محاضر لها حجيتها إلى أن يطعن فيها بالتزوير تنظمها قوانين خاصة وعند عدم وجود نصوص صريحة تتخذ إجراءات الطعن بالتزوير وفق ما هو منصوص عنه في الباب الأول من الكتاب الخامس".

ومثال هذا النوع من المحاضر ما نصت عليه الفقرة 02 من المادة 12 من الأمر رقم 75-33 المتعلقة باختصاصات مفتشية العمل من أن محاضر تفتيش العمل والشؤون الاجتماعية تكون لها قوة ثبوتية حتى يدعى تزويرها⁽³⁾، كما تندرج أيضا ضمن هذا النوع من المحاضر فقرة 01 من المادة 254 من قانون الجمارك المتعلقة بمحضر الجمارك الذي يحرره عونان محلّفان على الأقل حيث يكون صحيحا ما لم يطعن فيه بالتزوير⁽⁴⁾.

وعليه تثبت القوة الثبوتية للمحاضر من خلال تضمينها البيانات اللازمة والتي من شأنها أن تحدد مدى صحتها أو مشروعيتها، فتحديد صفة محرّرها وتوقيعه عليه يضيفي على المحضر القوة الثبوتية التي يقرها القانون بالإضافة إلى إمكانية الرقابة على مدى مشروعية الإجراءات باحترام القائم بها للحدود المقررة قانونا ومدى مسؤوليته⁽⁵⁾.

1- القانون رقم 90-11 المتعلق بعلاقات العمل المؤرخ في 21 أبريل 1990، المعدل والمتمم، جريدة رسمية العدد 17، لسنة 1990.

2- انظر نص المادة 66 من الأمر 03-09.

3- الأمر رقم 75-33 المؤرخ في 29 أبريل 1975، المتعلق باختصاصات مفتشية العمل، جريدة رسمية، العدد 39، لسنة 1975.

4- القانون رقم 98-10 المؤرخ في 22 أوت 1998 المعدل والمتمم للقانون 79-07 المؤرخ في 21/07/1979 المتضمن قانون الجمارك، جريدة رسمية العدد 61، لسنة 1998.

5 - أوهايبة عبد الله، مرجع سابق، ص 291.

المبحث الثاني

التحقيق في حوادث المرور

من خلال هذا المبحث سيتم التطرق إلى ماهية التحقيق والمحقق في حوادث المرور باعتبارهما ركنان أساسيان في عملية التحقيق، وتوضيح ما يترتب عليهما، لذا سيتم التطرق في (المطلب الأول) إلى مفهوم التحقيق في حوادث المرور، وفي (المطلب الثاني) سنتعرض إلى المحقق في حوادث المرور وفي (المطلب الثالث) إجراءات التحقيق المروري.

المطلب الأول: مفهوم التحقيق في حوادث المرور

إن التحقيق في حوادث المرور عمل فني في إطار قانوني، وفي هذا الصدد سنعرف التحقيق بصفة عامة، والتحقيق في حوادث المرور بصفة خاصة على أنه علم له أصوله وقواعده وفنونه، وبالتالي فالمحقق يجب أن يكون مؤهل للقيام بهذا الدور كما يجب أن ينال من الدراسات القانونية ما يمكنه من القيام بهذا الدور في الإطار القانوني الصحيح⁽¹⁾.

الفرع الأول: تعريف التحقيق

أولاً: لغة

يقصد به محاولة الوصول إلى الحقيقة في أمر من الأمور⁽²⁾.

ثانياً: إصطلاحاً

يقصد به الوسيلة التي يمكن عن طريقها التوصل لمعرفة مرتكب الجريمة وظروف ارتكابها والمشاركين فيها⁽³⁾.

ويقصد بالتحقيق الجنائي جميع إجراءات التحقيق الجنائي التي يباشرها المحقق الجنائي عند وقوع جريمة أو حادث توصل إلى معرفة الحقيقة⁽⁴⁾.

1 - محمد عبد المجيد الطيب، إجتماع خبراء وضع مناهج برامج تدريبية نموذجية للعاملين في أجهزة المرور في الدول العربية، محاضرة ألقيت بكلية التدريب، قسم البرامج التدريبية، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، 2005، ص23.
 2 - جمال الدين محمد بن مكرم بن منظور الإفريقي المصري، لسان العرب، مرجع سابق، ص 11.
 3 - عبد الرحمان بن عبد الله الربيع، الأحكام الموضوعية والإجرائية في نظام المرور، مذكرة ماجستير في العدالة الجنائية، تخصص التشريع الجنائي الإسلامي، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، ص213.
 4 - عبد الفتاح مراد، التحقيق الجنائي العملي في الشريعة الإسلامية والقانون، دون طبعة، شباب الجامعة، الإسكندرية، 1989، ص29.

أما تعريف التحقيق في حوادث المرور فقد عرفه البعض على أنه عملية التقصي والبحث والمتابعة بصبر وتأن، وقوة الملاحظة، تساعد المحقق في جمع واختيار الأدلة الموجودة في مسرح الحادث، بغية التوصل إلى الحقائق التي تجيب على ماذا حدث، متى؟ أين؟ من هم أطراف الحادث؟ كيف وقع؟ ما نتائجه؟ ما أسباب وقوعه؟⁽¹⁾.

الفرع الثاني: أوجه الاختلاف بين الحادث المروري والحادث الجنائي

بناءً على التعريفات السابقة يتضح لنا أن التحقيق في حوادث المرور يختلف عن التحقيق في الحوادث الجنائية من عدة وجوه الأمر الذي يستدعي إيضاح الفرق بين الحادث المروري والحادث الجنائي أهمها:

- من حيث الوقوع.
- من حيث الأطراف
- من حيث النتائج
- من حيث دور الأطراف
- من حيث تحمل الخطأ
- من حيث جهة التحقيق
- من حيث الهدف من التحقيق

أولاً: من حيث الوقوع

الحادث المروري يقع في الطريق العام أو في أي مكان آخر، ويقصد سابق أو تدبير مسبق، أما الحادث الجنائي يقع في الطريق العام أو في أي مكان آخر، ويقصد سابق أو تدبير مسبق، فعدم تطلب وقوع الحادث الجنائي مكاناً معيناً هو ما يميز الحادث الجنائي عن الحادث المروري من حيث الوقوع، بالإضافة إلى أن الحادث الجنائي حادث مقصود ومخطط له من الوقت السابق للوقوع وهذا ما لا يتوفر في الحادث المروري الذي لا يكون مدبراً له قبل وقوعه⁽²⁾.

ثانياً: من حيث الأطراف

الحادث المروري يشترط في أحد أطرافه على الأقل قيادة مركبة، أما الحادث الجنائي لا يشترط فيه ذلك، فالحادث الجنائي قد يتم بأي وسيلة أخرى، ودون وجود أي مركبة وهذا ما يميزه عن

1 - عبد الرحمان بن عبد الله الربيعية، مرجع سابق، ص 214.

2 - المطيري عقاب صقر، التحقيق في حوادث المرور، مذكرة ماجستير، تخصص مكافحة الجريمة، المركز العربي للدراسات الأمنية والتدريب، الرياض، 1989، ص 103.

الحادث المروري الذي يشترط أن يكون أحد أطراف الحادث المروري يقود مركبة إن لم يكن جميعهم يقودون مركبات، وهذه ميزة أخرى تميز الحادث الجنائي عن الحادث المروري⁽¹⁾.

ثالثا: من حيث النتائج

الحادث المروري نتائجه لا تخرج عن إصابة أو إحداث ضرر أو تلفيات، أو وفاة، أما الحادث الجنائي نتائجه متعددة حسب نوع كل جريمة بل إنها قد تشمل على نتائج الحادث المروري وقد تختلف عنها ويترتب عليه حوادث أخرى مماثلة من تآر وخلاف، وهذا ليس من الممكن أن ينتج عن الحادث المروري الذي ينتهي بانتهاه وقوعه، إن لم يصاحبه قصد جنائي.

رابعا: من حيث دور الأطراف

في الحادث المروري أي طرف من أطراف الحادث يحاول تحميل الطرف الأخر مسؤولية الحادث، أي (يحاول إدانة الطرف الأخر)، ولا يحاول نفي اشتراكه في الحادث المروري كطرف من الأطراف، أما الحادث الجنائي في العادة يحاول المتهم نفي التهمة عن نفسه.

خامسا: من حيث الخطأ

الحادث المروري مشتركا بين الأطراف، فيتحمل النتيجة بنسب مشتركة قد تختلف من طرف إلى آخر، أما الحادث الجنائي غالبا ما يكون المتسبب فيه طرف واحد، وبالتالي يتحمل النتائج المترتبة على الحادث⁽²⁾.

سادسا: من حيث جهة التحقيق

الحادث المروري يتولى التحقيق فيه أقسام الحوادث في إدارات المرور فقط وكذلك شركات التأمين، أما الحادث الجنائي يتولى التحقيق فيه جهات عديدة منها: الشرطة والمباحث والهيئة... الخ⁽³⁾.

1 - المطيري عقاب صقر، مرجع سابق، ص 103.

2 - محمد بن عبد العزيز علي السلامة، المسؤولية الجنائية عن الحوادث المرورية في المملكة العربية السعودية، مذكرة ماجستير في العدالة الجنائية، تخصص السياسية الجنائية، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، 2009، ص 61.

3 - المطيري عقاب صقر، مرجع سابق، ص 101.

سابعاً: من حيث الهدف

بالنسبة للحادث المروري فإن التحقيق فيه يهدف إلى تحديد المسؤولية، وتحديد أسباب الحادث لاتخاذ التدابير اللازمة لعدم تكرار وقوع الحادث، أما الحادث الجنائي يهدف التحقيق فيه إلى إبراز وقائع تثبت مسؤولية (المسؤولية الجنائية) مدعى بها على شخص ما⁽¹⁾.

الفرع الثالث: الهدف من التحقيق في حوادث المرور

يتمثل هدف التحقيق في حوادث المرور فيما يلي:

أولاً: تحديد المسؤولية الجنائية

كل القوانين المنظمة لقواعد وآداب المرور تحدد عقوبة معينة على كل من يتسبب في قتل نفس أو إصابة بالحبس والغرامة.

ثانياً: تحديد المسؤولية المدنية

المتضرر من الحادث له الحق في المطالبة بحقه من المتسبب في الحادث، وتحديد المسؤول مدنياً عن الحادث هي غاية من غايات التحقيق في حوادث المرور.

ثالثاً : تحديد الإجراءات الوقائية

باعتبار حوادث المرور تهدد الأمن والنظام الاجتماعي في الأرواح والممتلكات وعليه فإن الحد من هذه الحوادث ونتائجها يعد هدفاً أساسياً لإدارة المرور في أي مكان. وعليه فإن هذا الهدف بالرغم من أهمية الهدفين الأول والثاني يعتبر أهم الأهداف، ويتطلب دقة وجهداً لبلوغه، لأنه يجيب على سؤالين مهمين:

- لماذا وقع الحادث؟

- وماهي الأسباب والعوامل والظروف التي تفاعلت وأدت إلى وقوع هذا الحادث؟⁽²⁾.

1- محمد عبد المجيد الطيب، استخدام التقنيات الحديثة في التحقيق في حوادث المرور، ص1، نقلاً عن الموقع الإلكتروني:

<http://repository.nauss.edu.sa/bitstream/handle/123456789/57375/>

2 - أمين عبد الحميد سعيد، أهمية التحقيق في حوادث المرور، مداخلة أقيمت خلال الدورة التدريبية، الأصول الفنية للتحقيق في حوادث المرور، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، بتاريخ 2006/05/8، ص10، ص11.

المطلب الثاني: المحقق في الحوادث المرورية

يعرف المحقق لدى شرح القانون بأنه " كل من يقوم بإجراءات التحقيق طبقاً للقانون"⁽¹⁾، أو هو كل من يقوم بالبحث عن الحقيقة ويطلب استجلاء الأمر واستيضاحه ليصل إلى الحق وبيانه في أمر قد وضع مسنداً على دليل أو قرينة⁽²⁾، أما المحقق في حوادث المرور فهو أحد رجال المرور الذين يكلفون بالانتقال إلى الحوادث المرورية، ومباشرتها والتحقيق فيها، ووضع نسبة الإدانة وإنهاء إجراءاتها⁽³⁾، وحتى يعتبر عمل المحقق في الحوادث المرورية مهماً يجب أن يكون المحقق من الحاصلين على مؤهل علمي مناسب في مجال المرور وملماً بظروف وملابسات الحوادث المرورية، ويجب أن يكون قد أمضى فترة كافية في التطبيق أو الاطلاع والممارسة العملية وفي أعمال الخبرة والتحقيق في الحوادث المرورية إضافة إلى ذلك يجب أن يكون حاد الذكاء، سريع البديهة يتمتع بالفراسة والفتنة والبصيرة، وكل هذا يساعد المحقق في الوصول إلى الحقيقة من خلال العلامات والأمارات المختلفة بموقع الحادث المروري⁽⁴⁾ كما يجب أن يكون على علم ودراية كافية بالمشاكل التي تنتج عن حوادث المرور، والطريقة المناسبة في علاجها كذلك أن يكون ملماً كافياً بالقواعد الأساسية للمرور على الطرق، وبأنظمة وتعليمات المرور، وبالأخص الحوادث المرورية⁽⁵⁾.

وعليه سيتم التعرف إلى صفات المحقق وأعوانه والعلوم المساعدة لنجاحه في مهمته والتعرف على الأخطاء الشائعة التي يحتمل وقوع المحقق فيها وذلك في الفروع المبينة أدناه.

1 - عبد الرحمان بن عبد الله الربيعة، مرجع سابق، ص 215.

2 - راشد بن محمد الزنن، وسائل إثبات الحديث في الإسلام ووظيفة التحقيق والمحقق، مذكرة ماجستير، المعهد العالي للقضاء، الرياض، ص 115، ص 116.

3 - هشام المرشد، الاستعانة بالخبرة في حوادث المرور، مذكرة ماجستير، جامعة ناف العربية للعلوم الأمنية، الرياض، 2001، ص 142.

4- مرسى عبد الواحد إمام، التحقيق الجنائي علم وفن، دون طبعة، دار المعارف، القاهرة، 1993، ص 29.

5 - سراج الدين كمال، القواعد العامة للتحقيق الجنائي وتطبيقاتها بالمملكة العربية السعودية، دون طبعة، دار الأصفهاني، جدة، دون سنة نشر، ص 22.

الفرع الأول: صفات المحقق في حوادث المرور

إن مهمة التحقيق في حوادث المرور تتطلب العديد من الصفات لدى المحقق، هذه الصفات إما موجودة أصلاً في المحقق بصفته إنسان وتسمى صفات شخصية، أو غير موجودة فيه ويكتسبها بصفته محقق فتكون هذه صفة مكتسبة⁽¹⁾.

وسنعرض فيما يلي أهم الصفات التي نرى وجوب توافرها في من يوكل إليه هذا العمل وهو التحقيق في حوادث المرور.

أولاً: الصفات الشخصية

وتتمثل فيما يلي:

1- أن يكون مؤمناً برسالة التحقيق: يجب على المحقق أن يكون مقتنعاً ومؤمناً بأنه صاحب رسالة وليس مجرد موظف يقوم بوظيفته من أجل الحصول على الرزق⁽²⁾، بل هو مطلب أساسي لنجاح المحقق في أداء رسالته فالإيمان بالعمل هو إيمان بالله تعالى، وإذا توافر الإيمان وامتلاً به ضميره، فإنه لن يخل بواجباته مهما لقي من صعوبات، والمحقق عند إيمانه برسالة التحقيق عليه أن يجرد نفسه من كل تأثير يقع عليه، وأن يجعل العدل عنوانه حتى لا يستطيع أحد النيل منه أو المساس بتصرفاته⁽³⁾.

فالموظف العادي، يؤدي مهام وظيفته في أوقاتها الرسمية وينتهي الأمر، أما المحقق في حوادث المرور فينبغي أن ينظر إلى عمله على أنه رسالة تهدف إلى إظهار الحقيقة مهما كلفه ذلك من جهد ووقت ومن ثم يجرد نفسه من أي تأثيرات خارجية⁽⁴⁾.

التزام المحقق بالدقة والإتقان في العمل:

لا شك أن أداء المحقق يحتاج إلى قدر كبير من الدقة و الإتقان إذ أن فقدان ذلك قد يفسد الإجراء أو يفرغه من مضمونه⁽⁵⁾، ويقصد بهما الاهتمام بكل صغيرة وكبيرة تبرز من الوقائع التي

1- المطيري عقاب صقر، مرجع سابق، ص 107.

2- علاء باسم صبحي بني فضل، ضمانات المتهم أمام المحكمة الجنائية الدولية، مذكرة ماجستير، تخصص قانون عام، جامعة النجاح الوطنية في نابلس، فلسطين، 2011، ص 50.

3 - سالم بن حامد بن علي البلوي، التقنيات الحديثة في التحقيق الجنائي ودورها في ضبط الجريمة، مذكرة ماجستير، تخصص علوم شرطية، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، 2009، ص 32.

4 - علي بن ضبيان الرشيد، مهارات محقق الحوادث المرورية وأثرها في نجاح القضايا المرورية أثناء التحقيق، دورة تدريبية، تنمية مهارات رجال المرور خلال الفترة من 19 إلى 22/5/2007، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، 2007، ص 07.

5- أحمد المهدي وأشرف شافعي، التحقيق الجنائي الابتدائي وضمانات المتهم وحمايتها، دون طبعة، دار الكتب القانونية، المحلة الكبرى، مصر، 2005، ص 34.

يصادفها وتخص الأمور التي تبدو تافهة، فربما يجد فيها ما ينير له الطريق في الكشف عن الحقيقة، هذا وتشمل الدقة أيضا الألفاظ التي يكتبها المحقق في محاضره، وتقاريره، بحيث تؤدي المعنى المقصود⁽¹⁾.

3- قوة الملاحظة: إن المحقق الناجح هو المحقق الذي يكون لديه قوة ملاحظة، ويقصد بها أن يعرف الشخص القائم بالتحقيق حقيقة كل أمر أدركته إحدى الحواس مع ما يحيط بهذا الأمر من ظروف⁽²⁾، وهذا الأمر يقتضي من المحقق أن يكون منتبها و يقضا لكل ما يراه حوله أثناء التحقيق، ولا يترك أمرا دون أن يتوقف عنده بالتفكير والتحليل والاستنتاج والفحص⁽³⁾.

لذا فإنّ معاينة الحوادث المرورية تحتاج إلى قوة الملاحظة وسرعة البديهة لأن حقيقة هذه الحوادث قد تظهر من خلال الكشف عن شيء ما ربما قد يهمله محقق، وبذلك ينبغي تمتع المحقق في هذا النوع من الحوادث بهاته الصفة من بداية المعاينة إلى نهايتها⁽⁴⁾.

ثانيا: الصفات المكتسبة

من بين هذه الصفات نذكر منها ما يلي:

1- حياد المحقق: يجب أن تتوافر في المحقق الحياد التام أثناء مباشرته لإجراءات التحقيق⁽⁵⁾، فإذا كان هدف المحقق الوصول إلى الحقيقة فيجب عليه أن يترك لهذه الحقيقة أن تسطر بنودها بنفسها فلا يجعل من شخصه رقبيا عليها يحيد منها ويؤثر عليها⁽⁶⁾.

2- النشاط وسرعة الإنجاز: لا بد على المحقق من الاحتفاظ بقدر كبير من النشاط في كل مرحلة من مراحل عمله سواء كان نشاطه هذا يصدر معالجه قضية غامضة، أو غير ذلك ومن ثم فعلا لا يعني بالنشاط تعجّل المحقق في عمله إذ قد تؤدي العجلة إلى نتائج سيئة يترتب عليها الوقوع في

1- تركي بن علي بن سعد الأحمري، إجراءات التحقيق الجنائي في الشرطة العسكرية الخاصة بين الواقع والمأمول، مذكرة ماجستير في العلوم الشرطية، تخصص التحقيق والبحث الجنائي، أكاديمية نايف العربية للعلوم الأمنية، 2002، ص28.

2- حسن بشيت خوين، ضمانات المتهم في الدعوى الجزائية، الجزء الأول، (خلال فترة التحقيق الابتدائي)، الطبعة الأولى، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 1998، ص64.

3- علاء باسم صبيحي بني فضل، مرجع سابق، ص51.

4- علي بن ضبيان الرشدي، مرجع سابق، ص7.

5- أشرف فايز اللّمساوي، المحكمة الدولية الجنائية، الطبعة الأولى، المركز القومي للإصدارات القومية، القاهرة، 2007، ص54.

6- علاء باسم صبيحي بني فضل، مرجع سابق، ص52.

أخطاء جسيمة⁽¹⁾، بحيث تحتاج معاينة الحوادث المرورية إلى عدم التراخي في اتخاذ إجراءات المعاينة حتى لا تضيع آثار الحادث، وتشمل سرعة الانتقال إلى مسرح الحادث وسرعة التعرف على أطراف الحادث (المتسببين)، وسرعة إنجاز التحقيق وإظهار الحقيقة⁽²⁾.

3- حفظ أسرار التحقيق: يجب على المحقق أن يحفظ أسرار التحقيق وما توصل إليه أثناء التحقيق، وذلك نظرا لما تحققه هذه السرية من أهمية في تحقيق العدالة والمساعدة على كشف الحقيقة⁽³⁾.

الفرع الثاني: أعوان المحقق

يتوقف نجاح المحقق في عمله غالبا على حسن اختياره لمعاونيه ومعاملته لكل منهم بالطريقة التي يستريح لها، حيث أن التحقيق يعتبر من الأعمال الكثيرة الإجراءات والواسعة النطاق، والتي قد تتصل بكثير من الأشخاص بمختلف طبقاتهم ومهنتهم وأعمالهم، من هنا تظهر وتتجلى أهمية المعرفة للمحقق هذه المعونة مختلفة المصادر نذكر منها على سبيل المثال لا الحصر⁽⁴⁾:

أولاً: الجمهور

الجمهور أكبر عون بعد الله عز وجل لرجال الأمن بصفة عامة وللمحققين بصفة خاصة، ويشترط لكسب وده واحترامه وحمله على التعاون المعاملة الكريمة واحترام مشاعره وتقديره والتلطف معه وعدم التعالي عليه وإشعاره بأن رجال الأمن ما وجدوا إلا لخدمته والسهر على راحته، والمحافظة على أرواحه وأمواله وأعراضه والذود عنه، وينبغي على رجال الأمن عموما وعلى المحققين بصفة خاصة أن يكونوا على مستوى المسؤولية والأمانة والخلق والاستقامة، كل ذلك عامل مهم في حمل الجمهور على احترامهم والتعاون معهم⁽⁵⁾.

ثانياً: الخبراء

المحقق الناجح هو الذي يستعين بالخبراء ويستشيرهم ويستفيد من خبرتهم عملا بقوله تعالى: ﴿ وأمرهم شورى بينهم ﴾⁽⁶⁾، وهؤلاء الخبراء هم:

- 1 - المطيري عقاب صقر، مرجع سابق، ص 110 .
- 2 - علي بن ضيان الرشيد، مرجع سابق، ص 8.
- 3 - أشرف فايز اللساوي، مرجع سابق، ص 55 .
- 4 - المطيري عقاب صقر، مرجع سابق، ص 112
- 5 - تركي بن علي بن سعد الأحمري، مرجع سابق، ص 13.
- 6 - سورة الشورى، الآية 38.

1- **خبراء التصوير:** وهم الذين يلتقطون صوراً لمختلف الآثار المادية وينظمون المخططات، وذلك لتثبيت وإيضاح الوقائع⁽¹⁾.

2- **الطبيب الشرعي:** يعد الطبيب الشرعي من الخبراء الذين يستعين بهم المحقق في كثير من الحوادث وخاصة في الحوادث المرورية التي تتخذ شفاً جنائياً، كما هو الحال في حوادث الهروب⁽²⁾.

3- **خبراء الحوادث المرورية:** يقوم خبراء الحوادث بدراسة منطقة الحادث المروري وتحديد المنطقة التقريبية لنقطة التصادم واتجاه السيارات وكيفية وقوع الحادث والمساعدة في تحقيق نسبة الخطأ مع اللجان المشتركة مع جهات التحقيق الأخرى وتخطيط ورسم (كروكي) الحوادث، ومقارنة القطع والآثار المتخلفة بالمسرح مع قد يرد من سيارات مشتبه بها في حوادث الهروب وما إلى ذلك⁽³⁾.

4- **الخبراء الفنيون:** وهم خبراء السير والآلات الميكانيكية، ويمكن الاستعانة بهم لتوضيح مدى صلاحية المركبة وحالتها أثناء السير والأعطال الموجودة بها ومدى عمل الأجهزة الموجودة بالمركبة وسلامتها، وخبراء هندسة الإشارات الضوئية يؤخذ رأيهم هل كانت الإشارة تعمل وقت الحادث أم لا، ومدى صلاحية الجدول الزمني، أو دورة الإشارة الضوئية لمسارات الطرق، وهؤلاء الخبراء لهم دور كبير في إيضاح الصورة الكاملة للمحقق في كيفية وقوع الحادث، وأسبابه، مما يؤدي إلى تحقيق العدل والإنصاف بين أطراف الحادث⁽⁴⁾.

5- **خبراء الطرق:** وهم الذين يحددون ما إذا كان للطريق دور في وقوع الحادث أم لا من حيث بعض المشاكل التي قد تحدث للطريق مما يؤثر على قيادة المركبات فيه، وغير ذلك مما يستعان به في قضايا حوادث المرور، والتي من شأنها أن تساعد على تحديد المسؤولية بدقة وكذلك تحديد مدى حجم هذه المسؤولية وعلى من تقع، ومن أطراف الحادثة المرورية⁽⁵⁾.

1 - راشد بن محمد الزنان، مرجع سابق، ص 110 .

2 - المطيري عقاب صقر، مرجع سابق، ص 121.

3- عبد الرحمان محمد الدهلاوي، الانتقال والمعينة في نظم دول مجلس التعاون الخليجي، دراسة مقارنة، مذكرة ماجستير في العدالة الجنائية، تخصص السياسة الجنائية، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، 2008 ، ص 105.

4- محمد بن عبد العزيز علي السلامة، مرجع سابق، ص 71.

5 - محمد محمد شتا أبو سعد، فكرة المسؤولية عن حوادث المرور في المملكة العربية السعودية، مجلة الأمن العام، القاهرة، مصر، عدد 103، 1983، ص 27.

ثالثاً: المرشدون

سواء كانوا هؤلاء المرشدون دائمون أو بصفة مؤقتة، حيث يعدون أحد أعوان المحقق في حوادث المرور خاصة في الحوادث التي بها هروب حيث يقوم هؤلاء المرشدون بجمع المعلومات اللازمة التي تتطلبها عملية التحقيق في الحادث المصاحب به هروب سواء كانت المعلومات تتعلق بالأشخاص أو المركبات أو غيرها⁽¹⁾.

الفرع الثالث: العلوم المساعدة لنجاح المحقق في مهمته

النجاح في العمل هو غاية كل إنسان لما يحصل عليه على الأقل من مدح وإطراء وعمل المحقق هو من بين تلك الأعمال التي يستحق العاملين فيها الإطراء، وربما يستحقه بنسبة أعلى، ذلك لأنه يتعامل مع مجهول فيكشف عنه ويقدم الأدلة لا عن وجوده فقط وإنما عن أحدثه⁽²⁾، فالمحقق الناجح هو الذي يعمل دائماً وأبداً على التزود بالمعلومات العامة وسائر العلوم التي لها صلة بمهمة وظيفته ولا يكفي المحقق أن يكون ملماً بالقوانين الجنائية بل عليه التزود بكافة العلوم التي تتصل بمهمته الأساسية وهي عملية التحقيق فكلما زادت معلوماته وثقافته تضاعفت خبرته ودرايته وسهل عليه النهوض بالتحقيق والمضي فيه⁽³⁾، ومن أهم ما يجب على المحقق الإحاطة به:

أولاً: الأنظمة واللوائح والقوانين

إن إلمام المحقق باللوائح والأنظمة والقوانين التي تنظم سير إجراءات التحقيق يعد أحد العوامل المساعدة لنجاح التحقيق في الحوادث المرورية، فالمحقق الناجح هو من يكون لديه ذلك الإلمام مضافاً إليه متابعتة لكل البحوث والآراء الجديدة التي تصدر في ذلك المجال.

ثانياً: علم الاجتماع

وهو معرفة المحقق للعادات والتقاليد والطباع والظواهر الاجتماعية المتغيرة التي تحدث في مجتمعه، كل ذلك يعدّ هدفاً من أهداف دراسة علم الاجتماع ذلك العلم الذي يوضح أيضاً الظواهر الاجتماعية التي قد تساعد على حدوث الحادثة المرورية، ويوضح أيضاً العادات والتقاليد التي تحكم

1 - المطيري عقاب صقر، مرجع سابق، ص122.

2 - محمد حماد مرهج الهيتي، أصول البحث والتحقيق الجنائي، دون طبعة، دار الكتب القانونية، المحلة الكبرى، مصر، 2008، ص167.

3 - المطيري عقاب صقر، مرجع سابق، ص123.

مجتمع معين في مكان معين، بل إنه أيضا المرشد إلى التميز بين مجتمع وآخر وهذا التميز من الأمور التي يستفيد منها المحقق، حيث أنه عندما يقابله حادث معين في مكان معين توجد بمسرحه مدلولات تتبئ عن طبائع أو عادات فئة معينة تتميز بهذا المدلول فإن ذلك يسهل مهمته⁽¹⁾.

ثالثا: علم النفس

وهو من العلوم التي تتصل بالنفس الإنسانية يبحث هذا العلم في النشاط العقلي والسلوك الغريزي المكتسب ودراسته من قبل المحقق تجعل هناك إمدادا للمحقق بطاقة هائلة من الفهم والإدراك والسيطرة، كما أن دراسة هذا العلم من قبل المحقق تجعل المحقق على دراية ببعض الجوانب النفسية لدى مرتكب الحادث بل تعطيه أيضا القدرة على تحليل شخصية مرتكب الحادث واختيار الأسلوب الأمثل للمناقشة والاستجواب مع ذلك الشخص⁽²⁾.

رابعا: علم الإجرام

هو أحد العلوم التي نرى ضرورة تعلمها ودراستها من قبل المحقق لما لها من أهمية في توضيح المجرمين وأنواعهم وأسباب ودوافع إجرامهم كما أنه يبين الأسلوب الإجرامي لدى كل مجرم وفي المقابل يبين طرق الوقاية والأساليب المختلفة لعلاج الجريمة والمجرم⁽³⁾.

خامسا: الإلمام بمبادئ الإسعافات الأولية

فهذه الإسعافات عبارة عن مساعدة طبية طارئة تعطي للمصاب في الحادث المروري قبل توفر الرعاية الطبية المتخصصة له، من قبل طبيب أو مستشفى، وهناك أهداف وقواعد يجب أن يلم بها المحقق في حوادث المرور ويتذكرها عند إسعافه أي مصاب منها، إنقاذ الحياة، ومنع حالة المصاب من التدهور، وإبقاء المصاب في أفضل حالة صحية ممكنة⁽⁴⁾.

1- علي بن ضبيان الرشيدى ، مرجع سابق، ص 9.

2- المطيري عقاب صقر ، مرجع سابق، ص 133.

3- محمد أنور عاشور، الموسوعة في التحقيق الجنائي العملي، الطبعة الثانية، دار الطباعة الحديثة، القاهرة، دون سنة نشر، ص 43.

4 - علي بن ضبيان الرشيدى، مرجع سابق، ص 135.

الفرع الرابع: الأخطاء الشائعة

هناك كثير من الأخطاء التي يحتمل أن يقع فيها المحقق أثناء قيامه بالتحقيق في حوادث المرور هذه الأخطاء نذكر منها على سبيل المثال لا الحصر:

أولاً: عدم الموضوعية في التحقيق

في بعض الأحيان يكون هناك تسرع في المحقق فيكون رأياً شخصياً في واقعة معينة سواء كان هذا الرأي ينصب على السبب أو الدافع أو كيفية الوقوع أو الشخص المرتكب...، وذلك بناء على معلومات أولية عن الحادث.

فتأتي بعد ذلك خطوات وحلقات التحقيق معبرة عن زاوية رأي المحقق لا عن الحقيقة الموضوعية، حيث يكون اهتمام المحقق في الدليل المساند لرأيه وإهمال الدليل المخالف لرأيه، ولا شك أن نتيجة ذلك فشل المحقق في كشف حقيقة الحادث، ومن ثم يصعب عليه إذا اكتشف أنه أخطأ في معالجة الموقف الرجوع مرة أخرى للبحث عن دليل آخر حيث أن كثير من الأدلة الهامة تتعرض لمؤثرات خارجية تزيلها أو تغيرها وتغير الدليل يتغير مدلوله، وهذا سببه عدم الموضوعية في سير التحقيق منذ البداية⁽¹⁾.

ثانياً: عدم التعاون

من المعلوم أن انعدام التعاون في نطاق أي فريق عمل من شأنه أن يؤدي إلى تخبط أعضاء الفريق، وعدم نجاح مهمتهم وفشلهم في تحقيق ما يسعون إليه، لذلك بات من الضروري أن يتعاون أعضاء الفريق المتكامل وأن لا يكون للتنافس بينهم محل، وأن لا يكون أساس عملهم إلا فيما يحقق الصالح العام، لأن من شأن عدم تعاونهم تخبطهم من جانب، وعدم نجاحهم في عملهم من جانب آخر، فأساس النجاح هو التعاون بينهم ولا أساس آخر غيره، فلا بد لرجل التحقيق أن يتعاون مع بقية أعضاء الفريق سواء من خبراء، أو رجال الشرطة⁽²⁾.

ثالثاً: التأثر بالمؤثرات الخارجية

أي الظروف التي قد تتصل بشخصية المحقق كشعوره بالتعب، أو الإرهاق، فيهمل تلقي البلاغ أو يتراخى في الانتقال، أو يتهاون في جمع الأدلة والآثار، وهناك أيضاً ظروف تتصل بأطراف

1 - المطيري عقاب صقر، مرجع سابق، ص 141.

2 - محمد حماد مرهج الهيتي، مرجع سابق، ص 175.

القضية قد تجعل المحقق يحابي أحد الأطراف على حساب الآخر مما يؤثر على عدالته في القضية⁽¹⁾.

المطلب الثالث: إجراءات التحقيق

هناك إجراءات يتعين على المحقق في حوادث المرور أن يقوم بها قبل البدء بالتحقيق وتتمثل في⁽²⁾ الفروع المبينة أدناه:

الفرع الأول: تلقي البلاغ

يقصد بالبلاغ "إخبار الجهات المختصة عن وقوع حادث مروري، ويحدد في البلاغ موقع ونوع السيارات المشتركة، وهل يوجد وفيات أو إصابات واسم المبلغ وعنوانه إذا رغب"⁽³⁾.

وتعد البلاغات المحرك الأساسي لإجراءات الاستدلال والتحقيق فهو بذلك إخطار عن حدوث شيء، يرى المبلغ فيه ما يوجب تدخل السلطة المختصة لإزالة أضراره⁽⁴⁾ إذ تختلف وتتنوع حسب ورودها، فقد تصل مباشرة إلى قسم التحقيق، عن طريق الهاتف من أحد طرفي الحادث أو من المواطنين أو المقيمين، وقد يكون ذلك عن طريق غرفة عمليات الشرطة مباشرة لدوريات التحقيق المتواجدة في الميدان أو عن طريق بدالة مكتب التحقيق أو الدوريات العامة والمنتشرة في المناطق المختلفة، وترد البلاغات غالباً عن طريق إدارة عمليات الشرطة وفي هذه الحالة على المحقق استلام البلاغ بدقة متناهية⁽⁵⁾ وذلك من خلال طرح الأسئلة عن مكان ووقت وقوع الحادث ودرجة خطورته، وأنواع المركبات المتورطة فيه، والتأكد إذا كان الطريق متوقف ويختار أقصر الطرق للوصول إليه⁽⁶⁾. ولاكتمال عملية تلقي البلاغ يجب الحصول على جميع المعلومات الممكنة التي يجب أن يتضمنها البلاغ والمتمثلة فيما يلي:

- إسم مستقبل البلاغ ورتبته وتحديد لحظة تلقي البلاغ.

- 1 - تركي بن علي بن سعد الأحمري، مرجع سابق، ص32.
- 2- كريس كوب سميث، دليل التحقيق الميداني، ترجمة ماهر عواودة، دون طبعة، دار مؤسسة الحق، فلسطين، 2012، ص15.
- 3 - هشام المرشد، مرجع سابق، ص 163.
- 4 - تركي بن علي بن سعد الأحمري، مرجع سابق، ص39.
- 5 - صقر سالم المريخي، الدليل الإسترشادي لتوحيد إجراءات التحقيق المروري، مطابع الشرطة، دون طبعة، دون سنة نشر، الرياض، المملكة العربية السعودية، ص7.
- 6 - علي بن ضبيان الرشيد، مرجع سابق، ص26.

- إسم المبلغ وعنوانه ومحل إقامته وعلاقته بالحادث.
- بيان موقع الحادث ونتائجه من عدمه.
- أي معلومات أخرى يرى استيضاحها مستقبلاً (1).

الفرع الثاني: الانتقال إلى مكان الحادث

يقصد بالانتقال "توجه المحقق إلى مكان الحادث فور تلقيه البلاغ وبعد معرفة الموقع، وأن يكون مع المحقق جميع الأدوات والأجهزة المساعدة في التحقيق، وذلك لغرض الإطلاع على معالم الواقعة قبل أن تزول أو تمتد إليها يد العيب وباعتبار الانتقال إجراء من إجراءات التحقيق فقد لا يكون الغرض منه المعاينة فقط بل قد يمتد إلى ضبط المتهم أو التفتيش أو سماع الشهود في مكان الحادث" (2).

فكلما كان الانتقال لمسرح الحادث سريعاً كانت المعلومات أكثر صدقاً وأكثر وضوحاً، ولذا فإن أفضل وقت لفحص الطريق هو وقت الحادث أو أقرب وقت ممكن لوقوع الحادث (3).

وعند وصول المحقق إلى موقع الحادث، لا بد كإجراء أولي قبل الشروع في التحقيق إبعاد جميع الأشخاص الغير معينين بالحادث (4)، وذلك لتسهيل إجراءات المعاينة إضافة إلى ذلك لا بد كإجراء إلزامي عليه التأكد أنه تم نقل المصابين عن طريق رجال الإسعاف إلى أقرب مستشفى إذا كانت حالتهم تستدعي ذلك (5)، ثم حماية مكان الحادث وذلك باختيار المكان المناسب لوقوف سيارة المرور وتقرير مدى حاجة الموقع إلى مشاغل ضوئية أو توجيه حركة المرور إلى مكان آخر... إلخ (6)، وذلك لضمان سلامة الأدلة وسلامة الأشخاص الموجودة في مسرح الحادث بما فيهم المحقق ومعداته وسيارته وأعوانه، وهناك عديد من الطرق المختلفة يستطيع المحقق بواسطتها توفير الحماية لمكان الحادث وكل وضع يحتاج إلى تقييم وعلاج بطريقة مختلفة على الآخر وحيث أن استخدام أنوار الطوارئ ضرورة من الضروريات اللازمة لجلب انتباه السائقين ومطلب من مطالب

1 - المطيري عقاب صقر، مرجع سابق، ص 148.

2 - العقيد صقر سالم المريخي، مرجع سابق، ص 11.

3 - محمد عبد المجيد الطيب، مرجع سابق، ص 11.

4 - أمين عام الجامعة، تقنيات التحقيق المتقدم في حوادث المرور، مجلة الأمن والحياة، العدد 355، 2011، جامعة جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، ص 70.

5 - عبد الرحمن بن عبد الله الربيع، مرجع سابق، ص 218.

6 - علي بن ضبيان الرشيد، مرجع سابق، ص 13.

حماية مكان الحادث لذا وجب أن تكون الأنوار مضاءة إلى أن يتم تطهير الطريق العام تماما من كل الحطام⁽¹⁾.

أولاً: المعاينة لمسرح الحادث

القاعدة العملية الصحيحة في التحقيق تقتضي بأن تكون المعاينة هي الإجراء الأول الذي يقوم به المحقق ولها الصدارة على ما عداها من سائر الإجراءات⁽²⁾، ويقصد بها "الرؤية بالعين لمكان الحادث أو الأدلة التي تخلفت عنه، وكل ما يفيد في كشف الحقيقة أو الاطلاع على الأشياء التي يمكن أن تخدم التحقيق، وإثباتها في محضر ويتم المحافظة عليها وذلك تمكينا للمحكمة من الإطلاع عليها إذا اقتضى الأمر وتستهدف المعاينة أمرين هما:

1- جمع الأدلة التي تفيد في كشف الحقيقة والمتعلقة بالحادث.

2- إتاحة الفرصة للمحقق ليشهد بنفسه مسرح الحادث على طبيعته ليتمكن من فحص الأدلة والأقوال ومدى صحتها ومطابقتها للواقع أثناء التحقيق في الحادث من حيث كيفية وقوع الحادث وكيف كانت الرؤية والمسافات وغيرها مما يحتاج إليه المحقق⁽³⁾.

حيث يتولى المحقق معاينة الحادث المروري وإثباته والتأكد من أنه كان ناتج عن حادث عرضي أو حادث جنائي، كما يتولى المحقق رسم الكروكي الذي يعتبر إجراء يقوم به بعد الوصول إلى موقع الحادث لأنه يبنى عليه في تحديد المسؤولية بين الأطراف ويتم إيضاح مكان الحادث وكيفية وقوعه وإتجاه السيارات قبل وبعد الحادث وأثار الفرامل وقياسها وأن ذلك يساعد على معرفة السرعة التي كان يسير بها السائق حين وقوع الحادث⁽⁴⁾.

ومن أهم الأشياء التي يراعيها المحقق عند معاينته لمسرح الحادث المروري هي:

أ- القيام برسم تخطيطي لموقع الحادث قبل إجراء القياسات وذلك في أسرع وقت ممكن، ذلك أن الرسم التخطيطي لموقع الحادث يعد سجلا لا يمكن إعادة رسمه مرة أخرى.

1- المطيري عقاب صقر، مرجع سابق، ص 157.

2 - محمد ماجد ياقوت، أصول التحقيق الإداري في المخالفات التأديبية، الطبعة الثالثة، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2007، ص 393.

3 - صقر سالم المريخي، مرجع سابق، ص 11.

4 - الملحق رقم 05.

ب- يجب على المحقق أن لا يرسم إلا ما يراه وأن لا يرسم حسب توقعه لأن الرسم يعد سجلا للواقع.
ج- الالتزام برسم الأشياء وفقا لتنظيمها الشكلي في المخططات وما كانت عليه بدون زيادة أو نقصان⁽¹⁾.

والمقصود بالرسم الكروكي⁽²⁾ هو الرسم التخطيطي الذي يوضح حدود وأبعاد مسرح الحادث⁽³⁾، وإذا حركت المركبات يرسم الكروكي حسب أقوال الأطراف ذات العلاقة وشهود العيان أما إذا اختلفت أقوالهم فيتم في هذه الحالة الرسم التخطيطي لمكان الحادث حسب أقوال كل طرف ويتم في النهاية استنتاج الحقيقة بعد استكمال التحقيق، ويتم القبض على المتسببين في الحادث وإيقافهم رهن التحقيق حتى إتمام الحصول على جميع المعلومات الخاصة بالحادث⁽⁴⁾.

ويجب على المحقق عند معاينته للحادث ورسم حالة السيارات المشتركة في الحادث بتسجيل النقاط التالية:

- مكان كل سيارة واتجاهها.
- تحديد مكان الصدمة في السيارة.
- ملاحظة وجود بقع دم في ملابس الشخص في حوادث الدهس.
- ملاحظة حمولة السيارة لمعرفة أهى زائدة أم لا.
- التأكد من توفر شروط السلامة الواجب توفرها.
- التأكد من عدم تحريك الآثار بعد وقوع الحادث⁽⁵⁾.

ثانيا: التصوير

يكلف المحقق من يتولى التصوير للسيارات المشتركة بالحادث، حيث يقوم بتصوير موقع الحادث ومكان الصدمة والآثار الموجودة من الفرامل أو ما نتج عن الحادث وما يتعلق به، كما يجب الاستعانة بالأجهزة المساعدة في التحقيق في الحوادث المرورية واستخدام أدوات القياس والتصوير⁽⁶⁾.

1 - محمد عبد العزيز علي السلامة، مرجع سابق، ص 83.

2 - انظر الملحق رقم 06.

3 - صقر سالم المريخي، مرجع سابق، ص 7.

4 - علي بن ضبيان الرشيد، مرجع سابق، ص 26.

5 - سيف عبد الجليل، تطور أساليب تنظيم إدارة المرور، الطبعة الثانية، مطابع الإشعاع، الرياض، 1985، ص 185.

6 - محمد بن عبد العزيز علي السلامة، مرجع سابق، ص 86.

لذا فإن عملية التصوير عملية مكملة للقياسات والملاحظات في وسائل الإثبات التي يمر بها ويلاحظها المحقق وليست بديلة عنها، فهي إجراء عادي يتخذ في الحوادث الخطيرة التي تصاحبها إصابات أو وفيات، لتوضيح الأضرار اللاحقة بالسيارات وكذلك المصابين والمتوفين والسائقين والشهود والحطام إذا أمكن ذلك، كما أن التصوير يعتبر دليل إثبات يؤيد الوقائع والأدلة التي ترفع من موقع الحادث⁽¹⁾.

ثالثا: التفتيش

يتولى المحقق أو مساعده تفتيش المركبات المشتركة بالحدث للبحث عن ممنوعات قد يكون السائق استخدمها أو تناولها قبل وقوع الحادث وقد تكون السبب الرئيسي في الحادث وفي حالة وجود أغراض تخص السائق أو المرافق فإنه يتم حرزها والمحافظة عليها حتى يتم تسليمها لأصحابها وفي حالة وجود ما يشتبه أنه مسكر أو مخدر فإنه يتم حرزه وإرساله إلى جهة الاختصاص لتتولى الكشف والتحليل عليه، وإذا اتضح أن الحادث ناتج عن فعل جنائي فإنه يتم إحالة السائق إلى الشرطة لإتمام اللازم بالجانب الجنائي⁽²⁾.

الفرع الثالث: سماع أقوال أطراف الحادث

بعد أن ينتهي المحقق من إثبات معاينة الحادث⁽³⁾ يبدأ في استجواب 3 طوائف من الأشخاص⁽⁴⁾ وهم قادة السيارات، والمجني عليهم والشهود، ولكل طائفة من هذه الطوائف جوانب هامة تشكل عناصر جوهرية في مجال تحديد المسؤولية الجنائية عن الحادث⁽⁵⁾، يجب أن تسفر أسئلة

1 - هشام المرشد، مرجع السابق، ص167.

2 - محمد بن عبد العزيز علي السلامة، مرجع سابق، ص87.

3 - إن الإستجواب إذا قام به ضباط الشرطة القضائية أو أعوان الضبط القضائي لا يعد إستجواب ولو تم بحضور قاضي التحقيق وإبرشاد منه، ويرى جانب من الفقه أن هذا يعد اضرارا بمصلحة العدالة وقد يترتب عليه ضياع معالم الحقيقة لذا لا بد أن يقوم الاستجواب على مستوى الجهة القضائية المختصة وعلى يد قاضي التحقيق - مسوس رشيدة، استجواب المتهم من طرف قاضي التحقيق، مذكرة ماجستير، كلية الحقوق، جامعة باتنة، 2006، ص20.

4- محمد محدة، ضمانات المشتبه فيه أثناء التحريات الأولية، الجزء الثاني، دار الهدى، عين مليلة، الجزائر، 1992، ص16.

5 - خالد بن محمد المهوس، الإستجواب الجنائي، مذكرة ماجستير، كلية الدراسات العليا، أكاديمية نايف العربية للعلوم للعلوم الأمنية، 2003، ص56.

واستجابات المحقق عن كشفها وتحديدها⁽¹⁾ وسنحاول في النقاط التالية توضيح أهم هذه الجوانب لكل طائفة من الطوائف الثلاثة:

أولاً: قادة السيارات

وتستهدف الأسئلة الموجهة إليهم كشف الأمور الهامة التالية:

- تحديد اتجاه السيارة وساعة وقوع الحادث.
- ظروف القيادة المعاصرة لوقوع الحادث كالاتجاه إلى اليمين أو التقهقر إلى الخلف أو الالتفات على عكس الاتجاه أو التوقف الفجائي.
- توضيح الظروف غير الإرادية التي كان لها دور في وقوع الحادث مثل الطريق الزلق أو أي عيوب أخرى.
- إبراز الأمور العارضة التي قد تؤدي إلى وقوع الحادث مثل السقوط المفاجئ لأحد الأشجار أو المباني أو حدوث حريق بالموتور.
- محاولة تحديد الأخطاء المرتكبة من قائد السيارة، والتي قد تتمثل في الانحراف المفاجئ دون إعطاء إشارة تحذير المرور من الجانب الأيمن الممنوع، عدم احترام إشارات المرور الضوئية...إلخ.
- والوسيلة الأساسية في كشف هذه الأخطاء تستمد أساساً في البداية من معاينة مكان الحادث، كآثار الفرامل والتلفيات، ومن واقع هذه الدلائل تتم مواجهة قائد السيارة بالخطأ، وسماع أقواله بشأنه⁽²⁾.
- إثبات وجهة نظر قائد السيارة في أسباب وقوع الحادث
- مواجهته بالآثار التي تمّ العثور عليها بمكان الحادث وسماع وجهة نظره في تبرير حدوثها وردّه على ملاحظات الأطراف الأخرى بشأن هذه الآثار.

1- الاستجواب ذو طبيعة مزدوجة لأنه يجمع بين كونه وسيلة اتهام موجهة ضد المتهم يمكن أن يؤدي إلى إدانته كما أنها وسيلة دفاع بيده من شأنه أن استغلالها في إظهار براءته فهو بذلك إجراء أساسي لكل من سلطة التحقيق والمتهم معا - خالد بن محمد مهوس، مرجع نفسه، ص 57.

2- هناك فرق بين الاستجواب وسماع الأقوال فالاستجواب من اختصاص قاضي التحقيق، أما سماع الأقوال أو سؤال المتهم فيتم من قبل ضباط الشرطة القضائية أو أعوان الأمن، كما أن سؤال المتهم يقتصر على إحاطة المتهم بالواقعة المنسوبة إليه وأخذ أقواله دون الخوض في مناقشة الأدلة ضده على خلاف الإستجواب الذي يتضمن مواجهة المتهم ومناقشته مناقشة تفصيلية بالأدلة القائمة ضده - سلامة مأمون، قانون الإجراءات الجزائية معلقاً عليه بالفقه وأحكام النقض، دون طبعة، دار الفكر العربي، القاهرة، 1980، ص 391 - انظر نص المادة 17 من القانون رقم 15-02 السابق الذكر.

ثانيا: المجني عليهم من مستعملي الطريق أو الراجلين

وتستهدف الأسئلة الموجهة إليهم تحديد النقاط العامة التالية:

- تحديد روايتهم بشأن كيفية وقوع الحادث وما بهم من إصابات وكيفية حدوثها.
- كيفية سير المجني عليه قبل وقوع الحادث (بمفرده، مع مجموعة، راجلا، جاريا).
- تحديد الأشياء التي كان يحملها ساعة الحادث كالدراجات أو الحيوانات.
- توضيح ما إذا كان المذكور مصابا بعاهاات أو تشوهات تعيق حركته العادية⁽¹⁾.
- تحديد موقع المصاب ساعة وقوع الحادث (على يسار، أو يمين، أو منتصف يمين، أو منتصف طريق).
- توضيح ما إذا كان يقوم بعمل أثناء مسيره بالطريق (كالقراءة، اللعب).
- حالة المصاب الصحية عقب الحادث وعند إصابته استنادا على تقرير الطبيب الذي تولى الكشف عليه ومعالجته⁽²⁾.
- سماع وجهة نظر المصاب عن المتسبب في وقوع الحادث.

ثالثا: شهود الحادث

وتستهدف الأسئلة الموجهة إليهم:

- مضمون الوقائع التي شاهدوا وقوعها، أثناء ارتكاب الحادث وذلك مفصلة حسب ترتيبها الزمني ومشروحة بصورة تفصيلية⁽³⁾.
- توضيح موقع الشاهد عند الحادث وفحص مدى معقولية شهادته بالنسبة لقدرة حواسه التي اعتمد عليها في شهادته في ضوء بعده أو قربه من مكان الحادث.
- سؤال الشاهد عن صلته بأطراف الحادث الأصليين (قادة السيارات المصابين) لتقييم مدى صحة شهادته في ضوء ذلك التحديد⁽⁴⁾.
- مواجهة الشاهد بأقوال الأطراف المتعارضة وأخذ تبريراته المؤيدة لصحة روايته نظرا للاستفادة منها في مواجهة الأطراف الأخرى⁽⁵⁾.

1- انظر نص المادة 19 فقرة 2 من الأمر رقم 09-03.

2- انظر نص المادة 21 من القانون رقم 01-14.

3- خزلم بن عايض الشهراني، مرجع سابق، ص142

4- خالد بن عبد العزيز الجابر، مرجع سابق، ص108.

5 - الملحق رقم 07.

- سماع وجهة نظر الشاهد في سبب وقوع الحادث وتحديد الشخص الذي أدى خطأه بصورة أساسية إلى حدوث التصادم.

الفرع الرابع: كتابة تقرير لتوثيق الحادث

أولاً: التقرير

يقصد بالتقرير "مجموعة من البيانات الأساسية التي تعني وصف وتصنيف الأشخاص والطريق والمركبات... وهو بذلك يتضمن المعلومات الواقعية دون الآراء، ويحتوي التقرير على المعلومات التالية⁽¹⁾:

- معلومات عن السائقين والركاب.
 - معلومات عن المركبات.
 - معلومات عن الطريق.
 - وصف للحادث من خلال سرد الأحداث.
 - رسم يبين موقع الحادث، ووصف البيئة التي وقع فيها، وموقع المركبات قبل وقوعه.
 - الأحوال الجوية، الإضاءة والعوائق على الطريق.
 - أقوال السائقين والشهود.
 - وصف الأدلة الموجودة على الطريق
 - النتائج التي تبين الأسباب والأخطاء بالإضافة إلى الحسابات المتعلقة بالسرعة⁽²⁾.
- وتدون هذه المعلومات على استمارة منظمة وفق لنموذج معين إن أمكن، ولا بد أن تتضمن هذه الوثيقة أيضاً وجوباً تاريخ التقرير واسم المحقق الذي أعد التقرير⁽³⁾.

ثانياً: الفرق بين التقرير والمحضر

يختلف التقرير عن المحضر في عدة نقاط وهي تتمثل فيما يلي:

1- نقلا عن الموقع الإلكتروني،

<http://nauss.edu.sa/Ar/CollegesAndCenters/TrainingCollege/Trainingactivities/TruningCourses002/act652006/Documents/010.pdf>, P 06.

تاريخ الاطلاع على المواقع يوم: 24 مارس 2016 على الساعة 15:30.

2 - المهندس جميل على سليم مجاهد، الصفات والمهارات الواجب توافرها في المحقق في الحوادث المرورية، ص 12. نقلا عن الموقع الإلكتروني:

<http://repository.nauss.edu.sa/bitstream/handle/123456789/55590.pdf?sequence=1>

تاريخ الاطلاع على المواقع يوم: 25 مارس 2016 على الساعة 19:00.

3 - كريس كوب سميث، مرجع سابق، ص 25.

- أن التقرير هو وسيلة إخبار لا غير يرفعها موظف الأمن عادة إلى رئيسه ليشعره بمعلومات حول نازلة معينة ويمكن أن يحرر من طرف ضابط الشرطة القضائية أو غيره، بعكس المحضر الذي لا يمكن أن يحرره إلا من له صفة ضابط الشرطة القضائية
- قد يكون التقرير شفويا في حين أن المحضر دائما مكتوبا
- مجال التقرير أوسع بحيث يستقطب كل ما يمكن أن يتفصاه محرره من معلومات حول الجريمة ويكتسي طابعا شخصيا يظهر فيه رأي كاتبه على عكس مجال المحضر محدود بما يفيد إثبات الجريمة ويقتصر على المشاهدة والتسجيل.
- التقرير وسيلة داخلية للإخبار في حين أن المحضر وسيلة إثبات رسمية
- كما أن المشرع أوجب في المحضر إحترام شروط متعددة لكي يأتي سليما و خصه بالحجية بحسب الحالات وهذا غير وارد بالنسبة للتقرير⁽¹⁾.

الفرع الخامس: إخلاء مكان الحادث

تعتبر مرحلة إخلاء مكان الحادث من بين أهم المراحل التي تعيد حركة المرور إلى طبيعتها فلا بد أن تتم بصورة صحيحة وذلك عن طريق تكليف فريق الحماية المصاحب لفريق المعاينة، باتخاذهم لأماكنهم حول نطاق معين من موقع الحادث بالصورة التي تمنع اقتراب الفضوليين وتحويل السيارات من هذا المكان.

ويشمل هذا الإجراء على مجموعة من العناصر حيث لا بد كأول إجراء تقديم الإسعافات الأولية الضرورية للأشخاص المتضررين من الحادث والعمل على تأمين الأمتعة واللوازم الشخصية التابعة لأطراف الحادث، كما يمكن الاستعانة بعمال الانتشال لإزالة السيارات في حالة الحوادث المرورية الخطيرة كإنقلاب الشاحنات ذات المقطورة أو حافلات نقل الركاب، أو سيارات عائلية.

إضافة إلى ذلك وتجنباً لوقوع حوادث أخرى لا بد من الاستعانة بعمال النظافة لتنظيف المكان من المخلفات التي تشكل خطر وذلك من خلال مسح وإزالة السوائل بالمياه، ثم تفقد المنطقة المحيطة بمكان الحادث، فهناك كثير من الحوادث التي تتسبب في إتلاف إشارات المرور والعلامات الإرشادية

1- نقلاً عن الموقع الإلكتروني:

http://alhoriyat maroc.worldgoo.com/t352_topic

تاريخ الاطلاع على المواقع يوم: 28 مارس 2016 على الساعة 19:30.

في الطرقات، كما قد تتسبب أيضا في أضرار في حالة وقوع الحادث في مناطق معينة، كالجسور والأنفاق لذلك لا بد من إعادة إصلاح كل ما أفسدته السيارات المتسببة في الحادث .

بالإضافة إلى ما سبق فإن إخلاء مكان الحادث يتطلب إعادة حركة المرور إلى وضعها الطبيعي الذي كانت عليه قبل وقوع الحادث⁽¹⁾.

مما سبق نستنتج أن للأعوان المؤهلين دورا فعالا من خلال السلطات المخولة لهم بموجب القانون، والتي تتمثل في تسليط العقوبات على مرتكبي المخالفات المرورية، وذلك بفرض غرامات جزافية تتناسب مع درجة المخالفة المرتكبة، مع الإحتفاظ برخص السياقة في الحالات المنصوص عليها في قانون المرور، أو توقيف المركبات ووضعها في المحشر وفقا للشروط والمدد المحددة لذلك، كما تجسد أيضا سلطة الأعوان المؤهلين في مجال تحديد المسؤولية المدنية أو الجنائية وذلك في حالة وقوع حادث مروري، ومعرفة المتسبب في الحادث المروري من خلال سماع شهادة الشهود، وكذلك سماع أقوال أطراف الحادث وغير ذلك من إجراءات التحقيق التي يقومون بها كالمعاينة والتفتيش والتصوير... إلخ، كل ذلك في سبيل الكشف أو الوصول إلى الحقيقة.

1 - مقابلة مع السيد (ن.ع)، ضابط شرطة قضائية، حول إخلاء مكان الحادث المروري، بتاريخ 2016/05/15، مركز الشرطة ، حمام دباغ، قلمة.

الخاتمة

الخاتمة

باعتبار قانون المرور من القوانين الهامة التي تحرص على تنظيم سلوك المجتمع قصد المحافظة على أرواح الناس وأموالهم، فهو بذلك ينشئ علاقة وطيدة بين الأمن العمومي والمجتمع بكل شرائحه.

ومن خلال دراسة دور الأعوان المؤهلين في مجال الحفاظ على السلامة المرورية تتضح مسؤولية هؤلاء الأعوان في مجال ضبط المخالفات المرورية، والتي تعتبر مسؤولية الجميع لأنها مرهونة بتحقيق الأمن في الطرقات والحفاظ على أكبر عدد من الأرواح البشرية، ومن أجل تحقيق هذا الغرض لم تتوقف مصالح الأمن المروري من بذل الكثير من المجهودات لأداء مهمتها في خدمة المجتمع، بهدف الوصول إلى المستوى المرجو من أمن وطمأنينة المواطنين، وذلك عن طريق انتشار مختلف العناصر الأمنية في الأماكن الضرورية الحضرية والريفية، وبمساعدة بعض تجهيزات المراقبة التي تمكنهم من ضبط المخالفات المرتكبة من طرف قائدي السيارات، كما يتجسد دورهم من خلال القيام بإجراءات التحقيق المروري وهو الذي يعد من أهم السلطات المخولة لهم، لأنها تساعد على تحديد المسؤولية عن الحادث المروري.

وعليه ورغم الدور الذي يلعبه هؤلاء الأعوان في مجال المرور إلا أنهم يواجهون بعض المعوقات التي منها ما يعود على مستعملي الطريق ككثرة التمردات على القوانين والأنظمة، وهو واقع لا يمكن تجاهله أو إنكاره، بالإضافة إلى عدم احترام البعض منهم لإشارات المرور خاصة المحددة للسرعة منها إلا عند العلم المسبق بوجود رادارات مصالح الأمن، ومنها ما يعود على الأعوان في حد ذاتهم كعدم الفهم الصحيح للقواعد القانونية من قبل البعض منهم وهذا راجع للغموض الذي يشوب بعض المواد القانونية، ناهيك عن استغلال سحب الرخص للأغراض الشخصية وهو ما يشجع ظاهرتي الرشوة والوساطة، بالإضافة إلى التعسف في استعمال الحق في بعض الأحيان.

ومن هنا نخلص إلى جملة من النتائج والتوصيات:

*النتائج :

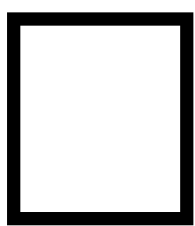
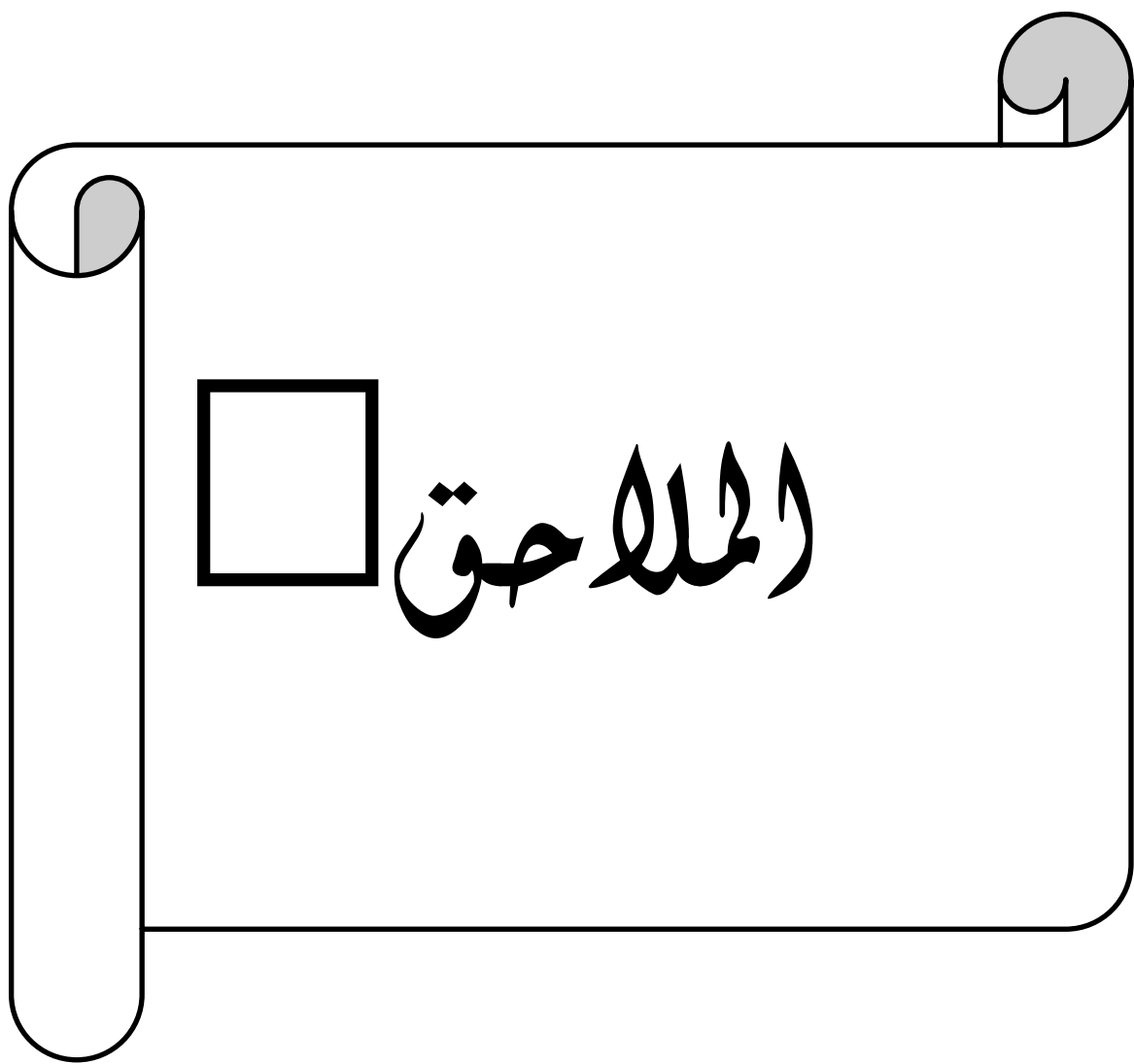
- أنه بالرغم من الامكانيات المادية والبشرية التي تملكها الجزائر وبالرغم من الترسانة الهائلة من النصوص التشريعية والتنظيمية، وبالرغم من المجهودات المبذولة من طرف الأعوان المؤهلين في سبيل تنظيم حركة المرور وتنفيذ قوانينه، إلا أن حوادث المرور في تزايد مستمر

- رفع العديد من المخالفات إلى درجة جنح مما يعني أن القضاء هو المخول للفصل في مثل هذه القضايا وهو ما يتقل كاهل العدالة ويشكل عبء لها، لذا لابد من رفع قيمة الغرامة بدلا من إحالتها إلى القضاء.
- أن أساليب الرقابة المرورية لم تحقق الغرض المرجو منها، والدليل على ذلك هو كثرة المخالفات التي تؤدي إلى الحوادث الخطيرة، لذا لابد من تطويرها لضمان الإمتثال لقواعد السلامة المرورية.
- أن سلطة هؤلاء الأعوان على الرغم من أنها سلطة تنفيذية إلا أن هناك حالات استثنائية تكون فيها السلطة تقديرية مثل نسيان السائق وضع حزام الأمان إثر تلقيه خبر وفاة أحد أفراد عائلته المقربين، ففي هذه الحالة يمكن لعون الأمن شرطي أو دركي ممارسة سلطته التقديرية المتمثلة في السماح له بإتمام سيره دون تسليط أي عقوبة عليه.
- أن لقانون المرور علاقة بعدة أطراف انطلاقا من المواطن البسيط مرورا بأعوان الشرطة والمسؤولين المحليين حتى بلوغ الهرم المتعلق بالسلطات المركزية.

*التوصيات:

- ومن التوصيات والاقتراحات نذكر ما يلي:
- مراجعة قانون المرور من أجل أقلمته مع الظروف الحالية.
 - توعية الأعوان الساهرين على أمن الطرق وحثهم على المساواة والنزاهة، وليس تفضيل أحد على آخر لأن هذا كله يساعد على الخضوع إلى القانون.
 - تشجيع مصالح الأمن بالوسائل البشرية والمادية لضمان مراقبة مكثفة لحركة المرور وردع المخالفين.
 - الاهتمام بالدراسات العلمية والبحوث الميدانية المتصلة بالحوادث المرورية وبالسلامة على الطرق، وضرورة استخدام نتائج هذه البحوث و الدراسات عند وضع الخطط المتصلة بالعمران وإنشاء الطرق.

- إدخال مناهج و برامج دراسية تتعلق بالسلامة المرورية في جميع المراحل الدراسية قبل الجامعية بما يتناسب مع كل مرحلة دراسية على أن تكون إلزامية.
- وضع برامج توعية مرورية متكاملة تسخر لها كافة الوسائل الإعلامية والتربوية.
- نشر وتوزيع قانون المرور على سائقي السيارات والتركيز على المسؤولية والعقوبات التي سوف تواجههم في حالة ارتكاب المخالفات أو حصول الحوادث المرورية ورفع درجة الوعي لديهم .
- الاهتمام بالمخالفات التي تشكل خطرا على السلامة المرورية وذلك بإعادة النظر في العقوبة المقررة لها بالقانون الجديد للمرور وإنزال أشد العقوبات بالسائق الذي سيرتكبها، كالسائق الذي يقود السيارة في حالة سكر.
- تشجيع إقامة نقاط المراقبة في الطرقات الوطنية التي تعرف حركة مرور كثيفة بالمحاور التي تعرف حوادث مرور متكررة.
- الاهتمام أكثر بمدارس السياقة وذلك بإعادة النظر في طريقة تسليم رخصة السياقة وتعزيز تكوين السواق تكويننا جيد وتعليم نوعي وامتحان صارم لسواق المستقبل.



الملاحق

الدرك الوطني
في خدمتكم

اتصلوا بالرقم الأخضر

10 555

La Gendarmerie Nationale
à votre service

الملحق رقم 1

وزارة الداخلية
المديرية العامة للأمن الوطني
رقم:

محضر تبليغ الاحتفاظ برخصة السياقة
(بهدف التعليق)

- في هذا اليوم على الساعة
- نحن ضابط الشرطة، رئيس فرقة الأمن العمومي بأمن ولاية
- ضابط الشرطة القضائية بدائرة الاختصاص.....
- طبقا للمادة 93، من القانون 01-14، بتاريخ 2001/08/19، المعدل والمتمم، المتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق و سلامتها و أمنها، قمنا بتبليغ إجراء الاحتفاظ برخصة السياقة للمدعو(ة):
- الاسم: اللقب:
- المولود(ة) في:
- ابن:
- العنوان بالكامل:
- حانز على رخصة سياقة رقم: صادرة في:
- من طرف (ولاية) - (دائرة) ، صنف (ب)
- مرتكب مخالف: السير في الاتجاه الممنوع أثناء قيادة مركبة بشارع
- بتاريخ على الساعة
- المنصوص عليها في المادة 66/د 01..ومعاقب عليها بنص المادة 66/د أثناء سياقته(ها) للمركب
- من نوع مسجلة تحت رقم
- ملك ل(الاسم - اللقب - وعنوان المالك) :
- ملاحظة: تم تبليغ المعنى بالأمر ب:
- 1 - أنه مرخص له(ها) بالسياقة لمدة ثمان وأربعين (48) ساعة ابتداء من تاريخ تبليغه(ها) لإجراء الاحتفا برخصة السياقة.
- 2 - في حالة استمراره (ها) في السياقة بعد انقضاء هذا الأجل، سيكون محل إجراء متابعة قضائية طبقا للمادة 1 من القانون 01-14 المعدل والمتمم.
- 3 - أن رخصته (ها) للسياقة ستحال إلى السيد الوالي المختص إقليميا.

ضابط الشرطة القضائية

الختم و التوقيع

المعنى بالأمر

الاسم:

اللقب:

الملاحق رقم 3 الموضح لنموذج عن محضر تبليغ الاحتفاظ برخصة السياقة بهدف التعليق

محضر

نحن الممضون :

- عيسى قدور بن رمضان ، ضابط الشرطة القضائية
- حاج بونابي عبد الكريم ، عون الشرطة القضائية
- بسرية امن الطرقات للدرك الوطني ب.....
- نظرا للمواد 16 الى 20 و 63 من قانون الاجراءات الجزائية
- نذكر العمليات التي قمنا بها ونحن بلباسنا الرسمي ، طبقا للقوانين والأنظمة وأوامر رؤسائنا

التمهيد

في اليوم العشرين من شهر اغسطس سنة الفين وأربعة عشر ، اثناء قيامنا بخدمة شرطة المرور على مستوى الطريق الوطني رقم 109 الرابط بين مدينتي قالمة و عنابة ، بالمكان المسمى شعبة جيدوس ، رفعا جنحة في قانون المرور ضد المسمى ملاحي عمار المتمثلة في الزيادة في عدد المسافرين.

المعاينات والاجراءات التحفظية

عند قيامنا الخدمة السالفة الذكر ، راينا حافلة لنقل المسافرين قادمة في اتجاهنا بإشارتنا النظامية والقانونية اشرفنا الى سائقها بالوقوف على الجهة اليمنى من اتجاه سيره بعد مراقبتنا لجميع الوثائق الادارية الخاصة بها ومراقبة جميع أجهزتها ، عاينا بأن سائقها يحمل على متنها 04 ركاب زيادة على العدد المرخص به قانونا ، استجبنا السائق عن المخالفة المرتكبة من طرفه المتمثلة في الزيادة في عدد الركاب فصرح لنا بمايلي.

التحقيق

نحن الدركي حاج بونابي عبد الكريم نسمع:
ملاحي عمار من مواليد 1968/05/12 ببلدية مرياحة ولاية الطارف ، ابن محمد وزدام وناسة ، متزوج واب لخمسة ابنا ، المهنة سائق ، الساكن بحي الكوايس عمارة 57 رقم الباب 13 ببلدية حمام الطبع ولاية الحجار الذي صرح لنا بمايلي:

هذا اليوم 20/اغسطس 2014 كنت اقود الحافلة نوع هيونداي المسجلة تحت رقم 00266/312/23 قادما من مدين عنابة في اتجاه مدينة قالمة ووصولي اليكم وبإشارتكم اوقفتموني على الجهة لليمنى لاتجاه سيرتي ، بعد مراقبتكم للحافلة والوثائق الادارية المتعلقة بها ، لاحظتم بانني اقوم بنقل أربعة مقاعد اضافية على متنها أي قمت بزيادة أربعة اشخاص على متنها وهذا راجع لكثرة الاشخاص ونقص المواصلات .
ب/س نعم قمت باضافة اربعة مقاعد اضافية على متن الحافلة
ب/س: المواطنين ارغموني على اركابهم لنقص المواصلات
ب/س اني معترف بالمخالفة المرفوعة ضدي والمتمثلة في الزيادة في عدد الركاب
هذا ما صرح به لكم.....في نفس اليوم قراءة التصريح وامضى

اختتام المحضر

بما ان الوقائع المذكورة اعلاه تكون مخالفة في قانون المرور منصوص عليها بالمادة.....ومعاقب عليه بالمادة.....من القانون 01/88 صرحنا للمعني باننا سنحضر ضده محضرا ونرسله الى السيد وكيل الجمهورية لدي محكمة

النسخ الموجهة:

- السيد وكيل الجمهورية لدى محكمة .
- السيد والي ولاية (مديرية النقل)
- قسم الارشيف

حرر وختم ب.....يوم.....

الملحق رقم 4 المتضمن نموذج عن محضر

قضية

إنه في: يوم الموافق من شهر ---- السنة: ألفين و ست مائة
الساعة:

نحن: ضابط الشرطة / ش و، رئيس
بالمصلحة الولائية للشرطة القضائية بأمن
ضابط الشرطة القضائية بدائرة.....

- بمساعدة مفتش الشرطة / و المحقق الرئيسي للشرطة/
التابع للمصلحة

- " نقول و إنه بتاريخ 07 جوان 2002 على الساعة الثالثة مساء، أبلغت المصلحة من
طرف قاعة الإرسال لأمن ولاية الجزائر عن وقوع حادث مرور جسماني خطير بـ 25
شارع سعيد توافدت الرئيس حميدو
" إثباتا لما سبق وقعنا.....

- ضابط الشرطة القضائية -

- " إثر ذلك الخبر، رفقة مساعدينا السالفين الذكر و بعض الأعوان انتقلنا فورا على متن
سيارة المصلحة إلى عين المكان، و بحوزتنا أداة قياس المسافة و طبشور و ورق قياس
مصغر و تسخيرة نزع عينات من الدم، و كذا أخذ التدابير الأولية اللازمة لتحويل
الجرحي إلى المستشفى، و إجراء المعاينة الميدانية.....
" إثباتا لما سبق وقعنا.....

- ضابط الشرطة القضائية -

" الحالة الثانية (وفاة):

- " بعد مرور دقائق معدودات، وصلت سيارة الإسعاف و تدخلوا أعوان الحماية المدنية
رفقة طبية و بمجرد معاينة الضحية أكدت بأنها توفيت نتيجة ضياعه للدم، حيث أخطر
السيد/ وكيل الجمهورية لدى محكمة باب الوادي فور، و أمرنا بمواصلة التحقيق، كما
طلبنا من مصلحة تحقيق الشخصية و حررنا تكليف شخصي لمدير المستشفى الجامعي
لغرب مدينة الجزائر باب الوادي قصد تعيين طبيب بغية تسليم لنا شهادة طبية وصفية
وشهادة وفاة، و أخطرنا مصلحة تشييع الجناز لتحويل الجثة إلى مصلحة حفظ الجثث.-
" إثباتا لما سبق وقعنا.....

- ضابط الشرطة القضائية -

- " قد ضبطت بحوزة الضحية بطاقة تعريف وطنية تحمل صورته و هويته ذات رقم:
874 الصادرة بتاريخ: 0000.01.25 من طرف دائرة بولوجين بداخل حافظة الوثائق و
مبلغ مالي يقدر بـ 2000 دينار جزائري، الأمر يتعلق بالمرحوم محمد، من مواليد
0000.05.10 بالجزائر، مقيم قيد حياته 20 شارع حميدو الجزائر.....

- "إثباتا لما سبق وقعنا.....

- ضابط الشرطة القضائية -

الموضوع:
محضر إخطار، انتقال
ومعاينة.

التكليف
حادث مرور مميت

(02) تابع لمحضر معاينة

- ظروف الحادث:

" حسب شهادة المسمى/ مم، 00 سنة، خضار، المقيم بـ الرايس حميدو الجزائر، و الذي تقدم من تلقاء نفسه و أكد أنه وقت وقوع الحادث كان في شرفة مسكنه و أفادنا بأن الضحية كان قد باشر في قطع الطريق من الرصيف الأيسر إلى الأيمن بالنسبة لإتجاه سير المركبة.----- " لفائدة التحقيق تركنا له استدعاء للإدلاء بشهادته.---

" إثباتا لما سبق وقعنا.-----

- ضابط الشرطة القضائية-

" المعاينة المادية:

" 1/- وضعية الضحية:

" من جنس ذكر تبلغ من العمر 00 سنة، ذات بنية بدنية قوية، طولها حوالي 1,75 م، كانت وضعتها ممدودة على ظهرها في وسط الطريق، على بعد 08 م من النقطة الثابتة (قناة صرف المياه القذرة)، و 2,5 م من السيارة المتسببة.-----

" وضعية السيارة المتسببة:

" السيارة المتسببة من نوع فولسفاكن جيطا، مسجلة تحت رقم: 00-000-00789 كانت مثبتة في الرواق الأيمن على مستوى 25 شارع سعيد توافديت الرايس حميدو الجزائر، إتجاه رايس حميدو نحو بولوغين، تبعد عجلتها الأمامية اليمنى عن الرصيف الأيمن بـ 3,50 م و العجلة الخلفية اليمنى 3,90 م عن الرصيف الأيمن، و تبعد بـ 11 م (أنظر الرسم البياني).-----

" وضعية الطريق و الظروف المناخية:

" الطريق ذو اتجاهين مع وجود الخط المتقطع في الوسط، اتجاه يتضمن على رواق، الطريق معبد و بساطه في حالة جيدة و جاف، الظروف المناخية جيدة، الرؤية نحو الأمام واضحة، و انعدام الإشارات المنبهة.-----

" آثار الفرمامل:

" آثار الفرمامل مقوسة عن حافة الطريق الأيسر على طول 09 متر.-----

" حالة المركبة:

" عن حالة المركبة من حيث الصيانة الخارجية تظهر في حالة جيدة كما أنها تتوفر على كل الشروط القانونية لسيورها (فرامل جيدة، منبه صوتي، أضواء الإتجاهات صالحة الإستعمال، العجلات المطاطية متوسطة الإستعمال و صالحة)، لاحظنا آثار صدمة الضحية بالواقى الأمامي للجهة اليسرى معوج.-----

" إثباتا لما سبق وقعنا.-----

- ضابط الشرطة القضائية-

" هوية الضحية:

" م س، من مواليد 10-05-0000 بالجزائر، ابن ، متزوج و أب لطفلين، عامل يومي، من جنسية جزائرية، المقيم قيد حياته حميدو الجزائر.-----

(03) تابع لمحضر معاينة

- "هوية المتسبب في الحادث و الوثائق:

- " ع ع، من مواليد 0000.05.21 بالجزائر، ابن، تاجر، أعزب، من جنسية جزائرية، مقيم بلكور الجزائر.-----" يحمل رخصة سياقة رقم 584712/16، صادرة بتاريخ: 1992/12/14 من دائرة سيدي أحمد، صنف ب.-----

- " بطاقة رمادية تنطبق على السيارة المتسببة، صادرة في تاريخ: 000.00.05 عن ولاية الجزائر.-----

- " شهادة التأمين سارية المفعول من: 0000.06.01 إلى 000.06.30، رقم عقد التأمين 000/0000، وكالة الشركة الوطنية للتأمين وحدة بور سعيد الجزائر.-----

- " اسمي/ س ش من مواليد 14-12-0000 بالجزائر، ابن، جزائري الجنسية، متزوج و أب لطفلين، معلم، مقيم ب الجزائر.-----

- إثباتنا لما سبق وقعنا -----

- ضابط الشرطة القضائية-

- " الأشياء المضبوطة لدى حوزة الضحية و المتمثلة في مقدار مالي (2000 دج) من أوراق نقدية فئة 200 دج قد تم وضعه في حرز مختم مكشوف ليقدم إلى السيد/ كاتب الضبط لمحكمة، و بالنسبة لبطاقة التعريف الوطنية سنرفقها بملف الإجراءات، و كإجراء وقائي حولت المركبة المتسببة إلى المصلحة.-----" كما نرفق بهذا المحضر رسم بياني للحادث.-----" عند الإنهاء من المعاينة الميدانية، عدنا إلى المصلحة لتحرير هذا المحضر.-----" إثباتنا لما جاء في المحضر وقعنا و وقعوا مساعدينا.-----

- ضابط الشرطة القضائية-

- المساعدون-

- ملحوظة: نظرا لما سبق، أمرنا أعوان المصلحة بمباشرة التحريات قصد إيقاف الفاعل أو الفاعلين لهذه القضية.-----

- " و إثباتنا لما سبق وقعنا.-----

- ضابط الشرطة القضائية-

- ملحوظة: قفل المحضر يوم من شهر 2006 على الساعة الثالثة زوالا، بعد أبحاث غير مثمرة على أن ترسل نسختين إلى السيد/ وكيل الجمهورية لدى

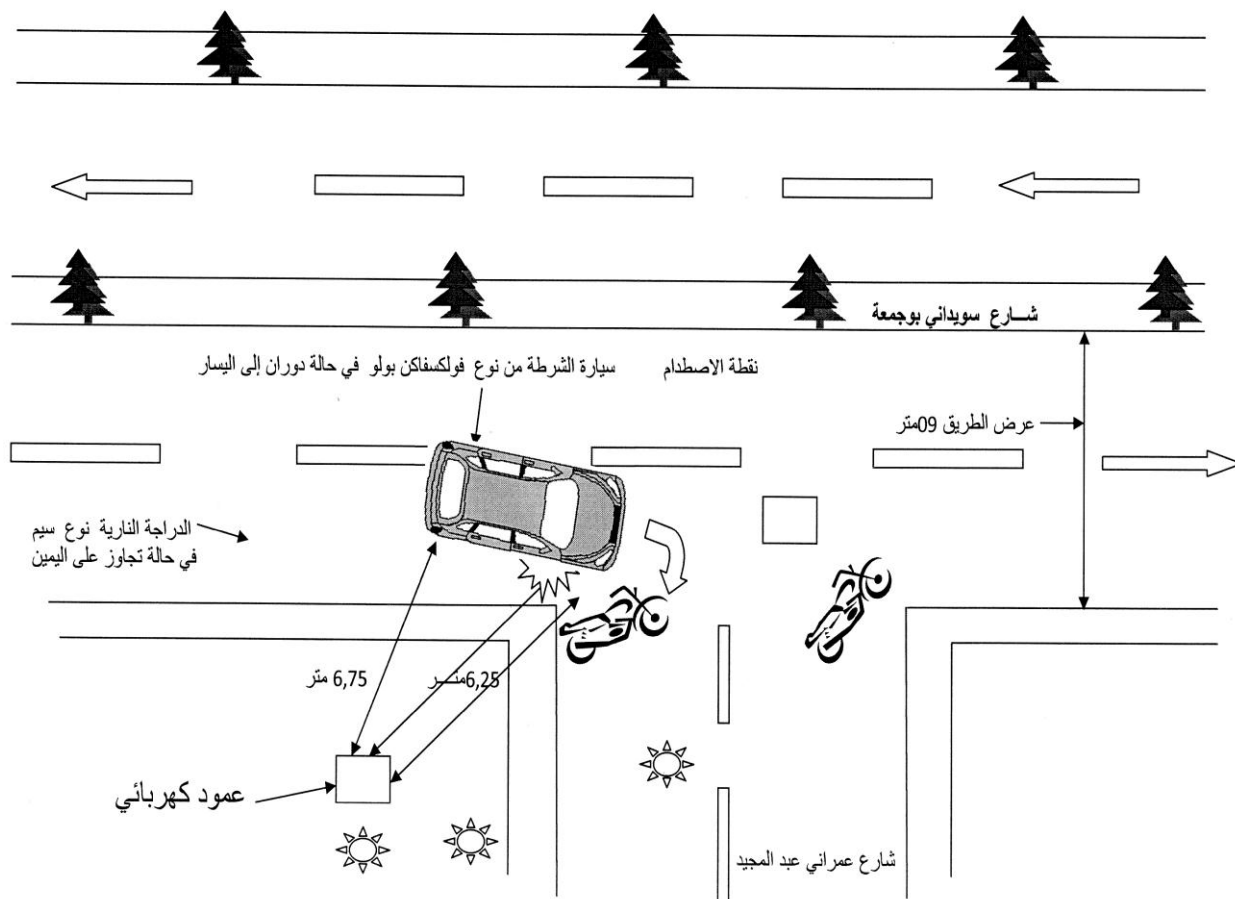
محكمة
- " إثباتنا لما سبق وقعنا.-----

- ضابط الشرطة القضائية-

الملحق رقم 05 يوضح نموذج لمحضر إنتقال ومعاينة حادث مرور

مخطط بياني لحادث مرور

رقم :



ملحق رقم 06 رسم كروكي

- محضر سماع أقوال

قضية

إنه في يوم الأحد الموافق للثامن عشر مارس
السنة: ألفين و إثني عشر .
الساعة: الواحدة وعشرون دقيقة مساء .
نحن: ت ل، ملازم أول للشرطة، مسؤول المناوبة المركزية بأمن دائرة ق
- ضابط الشرطة القضائية بدائرة. الاختصاص

- بمساعدة مفتش الشرطة / ك ك التابع للمناوبة
- بتاريخ اليوم وفي حدود الساعة العاشرة تلقينا نداء من قاعة الإرسال مفادها وقوع
حادث مرور جسماني على مستوى ميناء ت عليها انتقلنا على جناح السرعة الى عين
المكان اين وجدنا الضحية قد تم نقلها الى مستشفى ق من طرف صاحب المركبة، وبعد
تلقي الاسعافات الأولية للضحية على مستوى مستشفى ، نسمع بمكتبنا المسماة ع غ التي
صرحت لنا بما يلي -----

الهوية/
اسمي ب ع من مواليد 000 /00/12 ب ق ، ابن م وقندوز ف متزوجة وام لاربعة اطفال ، ج
ج، بدون عمل ، المقيمة بحي س -

===== / عن التصريحات / =====
إني أتقدم أمام مصالحكم من تلقاء نفسي لغرض التبليغ عن حادث مرور جسماني دون
المتابعة القضائية ولكم الوقائع كم يلي ----- /- حقيقة
بتاريخ اليوم الموافق 2012/00/00 في حدود الساعة الحادية عشر كنت في مدينة ق
وبالضبط على مستوى ميناء ت أتجول رفقة أفراد عائلتي اين قامت سيارة من نوع رونو
كليو ذات اللون الاسود المسجلة تحت 04 رقم -000-00322 اين قام السائق بإرجاع
المركبة للوراء فاصطدمت بي على مستوى الكتف الايسر فوقعت أرضا على جهة الكتف

----- /- بالفعل تم نقلي على متن المركبة التي
تسببت في الحادث إلى مستشفى ت أين تلقيت الاسعافات الأولية من طرف الطبيب المناوب
كما قمت بانجاز أشعة على الكتف المصاب الجهة اليمنى كما قام الطبيب المناوب بتوجيهي
إلى مستشفى بن عكنون قصد وضع مادة الجبس وهذا بواسطة رسالة-----

/ -إنني أؤكد لكم أنني أحس ببعض الألم على الجهة المصابة-----
/ -إنني لا ارغب في المتابعة القضائية ضد السائق المتسبب في الضرر ----- /-
/ -هذا ما لدي من تصريحات اودلي بها في شأن هذه القضية ----- /- بعد
تلاوته لنص المحضر اصرت على اقوالها وقعت ووقعنا معها -----

/ -إنني أؤكد لكم أنني أحس ببعض الألم على الجهة المصابة-----
/ -إنني لا ارغب في المتابعة القضائية ضد السائق المتسبب في الضرر ----- /-
/ -هذا ما لدي من تصريحات اودلي بها في شأن هذه القضية ----- /- بعد
تلاوته لنص المحضر اصرت على اقوالها وقعت ووقعنا معها -----

/ -إنني أؤكد لكم أنني أحس ببعض الألم على الجهة المصابة-----
/ -إنني لا ارغب في المتابعة القضائية ضد السائق المتسبب في الضرر ----- /-
/ -هذا ما لدي من تصريحات اودلي بها في شأن هذه القضية ----- /- بعد
تلاوته لنص المحضر اصرت على اقوالها وقعت ووقعنا معها -----

الموضوع:
محضر سماع
اقوال المسماة
/ ع ز ، 64
سنة ، المقيم
ب ت .

التكييف:
حادث مرور
جسماني

- محضر سماع أقوال -

<p>إنه في يوم الاحد الموافق للثامن عشر مارس السنة: ألفين و إثني عشر . الساعة: الواحدة وعشرون دقيقة مساء . نحن: المتني محمد، ملازم أول للشرطة، مسؤول المناوبة المركزية بأمن دائرة - ضابط الشرطة القضائية بدائرة الاختصاص - بمساعدة مفتش الشرطة / بوكفوسة علي التابع للمناوبة - بتاريخ اليوم وفي حدود الساعة العاشرة تقدم الى مصالحنا المدعو/..... من اجل تقييد شكوى رسمية بخصوص تعرضي إلى التهديد بالسلاح الأبيض متنوع بالسرقة (هاتف نقال + مبلغ مالي) من قبل مجهول ، على مستوى موقع الآثار الرومانية للجهة الغربية لمدينة تيبازة ----- -----/عن الهوية /-----</p>	<p>القضية</p>
<p>-----//عن الوقائع/----- --/ تعود وقائع القضية إلى تاريخ اليوم الموافق ل: 2011/07/05 في حدود الساعة الثالثة و النصف بينما كنت جالسا بالواجهة الصخرية لموقع الآثار الرومانية الجهة الغربية لمدينة تيبازة تقدم مني أحد الأشخاص أجهل هويته قام بإشهار سكين من نوع كلونداري، ذو مقبض خشبي بني اللون أين وضعه على مستوى رقبتي مهددا إياي بأنه سيطعنني إن لم أمتثل لطلبه بإعطائه هاتفه النقاب بالإضافة إلى كل ما احمله من مال ----- تهديده بواسطة السكين الذي كان يضعه على رقبتي امتثلت لطلبه أين أخذ مني هاتفه النقال من نوع نوكيا (أجهل طرازه) ، اسود اللون ، به شريحة اشتراك لمتعامل موبيليس ، الحاملة لرقم : 0697.01.06.97 مسجلة باسم ابن عمي المدعو/ أغبال الياس ، بالإضافة إلى مبلغ مالي قدره : 640 دج أخذها بالقوة من جيب سروالي ، ليقوم بالفرار بعدها وسط الصخور و الاحراش باتجاه المجهول ----- =/ بالفعل ، يمكنني أن أتعرف على ملامح السارق في حال رؤيتي له ، بحيث يتراوح عمره بين 23 إلى 28 سنة ، متوسط البنية الجسدية ، طويل ، كما توجد علامة تقطيب لجرح قديم على مستوى حاجب العين اليمنى ، وعن لباسه فانه كان يرتدي قميص أصفر اللون و كذا قبعة بمزيج من اللون الأسود و الأبيض ، وكذا سروال قصير أبيض اللون ----- ----- =/ بالفعل ، في حال تعرفي عليه فاني سأقدم إليكم حينها قصد إخطاركم وتبليغكم عنه =/ بالفعل إنني أصر على المتابعة القضائية ضد الجاني ----- =/ هذا مالدي من تصريحات أدلي لكم بها في شأن هاتفه القضية . ----- /</p>	<p>الموضوع</p>

بعد تلاوته لنص المحضر على مسامعه أصر على أقواله أين وقع ووقعنا معه .-----
المعنى بالأمر-
الملازم الأول للشرطة

---/-- تابع لمحضر سماع أقوال الشاكي / أعبال سمير -----

-/ إشارة : تم عرض على المدعو/ (أ س)، سجلات تتضمن صور فوتوغرافية للأشخاص المشتبه فيهم ، إلا انه لم يتعرف على المشتبه فيه الجاني في قضية الحال من بينها ، وعن هاته الإشارة وقع ووقعنا -----
المعنى بالأمر-
الملازم الأول للشرطة

فعلا بعد انقشاع مفعول الكحول عني ، حيث انني في كامل وعي فانني مستعد للتصريح لكم عن أطوار القضية التي انتم بصدد التحقيق فيها ، حيث انه بتاريخ 2011.05.09 في حدود الساعة العاشرة ليلا قدمت إلى مدينة تيبازة على متن سيارة من نوع بولو تحمل رقم التسجيل 01570.110.16 و التي استأجرتها من مدينة البلدية حيث كان برفقتي كل من المدعو / جمال محداد و المدعو / جلول و الآخر عبد اللطيف حيث توجهنا إلى مدينة شنوة ، أين اقتنينا مشروبات كحولية (بيرة) و قمنا بتناولها نحن الأربعة .-----
 ----- أثناء قيامنا بمغادرة المكان تقدم نحوي المدعو/ الصغير و قام بالكوب داخل سيارتي بالقوة ، حيث بعد مشادات كلامية ، توجهت مباشرة نحو مقر أمنكم قصد إنزاله من السيارة لا غير .-----
 ----- إن سبب الفوضى التي حدثت كلها بسبب المدعو / الصغير المائل أمامكم.-----فعلا على مستوى مقر الشرطة احدث المدعو الصغير فوضى عارمة هو و المدعو / عبد اللطيف جعفرور .-----

- فعلا تناولت الخمر على مستوى شاطئ شنوة ، كما أنني أنا من كنت أقود السيارة لحظة توجهي إلى مقر الشرطة .-----
 تناولت حوالي أربعة عشر قارورة خمر.-----إنني متعود على السياقة في حالة سكر كوني مدمن على تناول المشروبات الكحولية .
 - هذا مالدي من تصريحات أدلي لكم بها في شأن هاته القضية .-----
 بعد تلاوته لنص المحضر على مسامعه أصر على أقواله وقع ووقعنا معه .-----

المعنى بالأمر-
الملازم الأول للشرطة



قائمة المراجع

قائمة المراجع

أولاً: النصوص القانونية

أ/ النصوص التشريعية:

- 1- الأمر رقم 75-33 المؤرخ في 29 أبريل 1975، المتعلق باختصاصات مفتشية العمل، جريدة رسمية العدد 39 لسنة 1975.
- 2- القانون رقم 87-09 المؤرخ في 10/02/1987 المعدل والمتمم بالأمر 09-03 المتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها، جريدة رسمية العدد 07، لسنة 1987.
- 3- القانون رقم 90-11 المتعلق بعلاقات العمل المؤرخ في 21 أبريل 1990 المعدل والمتمم، جريدة رسمية العدد 17، لسنة 1990.
- 4- القانون رقم 90-36 المؤرخ في 31 ديسمبر 1990 المتضمن قانون الضرائب المباشرة والرسوم المماثلة المعدل والمتمم، جريدة رسمية، العدد 57، لسنة 1990.
- 5- المرسوم التشريعي رقم 94-07 المؤرخ في 18/05/1994 المتعلق بشروط الإنتاج المعماري وممارسة مهنة المهندس المعماري، جريدة رسمية العدد 32، لسنة 1994
- 6- القانون رقم 98-10 المؤرخ في 22 أوت 1998 المعدل والمتمم للقانون 79-07 المؤرخ في 21/07/1979 المتضمن قانون الجمارك، جريدة رسمية العدد 61 لسنة 1998
- 7- قانون المرور رقم 01-14 المؤرخ في 19/08/2001 المتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها وأمنها، جريدة رسمية العدد 46، لسنة 2001.
- 8- القانون رقم 04-16 المؤرخ في 10 نوفمبر 2004، المتضمن تنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها وأمنها، جريدة رسمية العدد 72، لسنة 2004.
- 9- القانون رقم 90-29 المؤرخ في الفاتح ديسمبر 1990 والمتعلق بالتهيئة والتعمير المعدل بالقانون رقم 04-05 المؤرخ في 14 أوت 2004، جريدة رسمية العدد 51، لسنة 2004.
- 10- الأمر رقم 06-03 المؤرخ في 15 جويلية 2006 والمتضمن القانون الأساسي العام للوظيفة العمومية، جريدة رسمية العدد 46، لسنة 2006.

- 11- القانون رقم 08-12 المؤرخ في 25 جوان 2008 المعدل والمتمم للأمر رقم 03-03 المؤرخ في 19 جويلية 2003 والمتعلق بالمنافسة، جريدة رسمية العدد 36، لسنة 2008.
- 12- الأمر رقم 03-09 المؤرخ في 22 يوليو سنة 2009 المعدل والمتمم للقانون رقم 01-14 المؤرخ في 19 أوت سنة 2001 والمتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها وأمنها، جريدة رسمية العدد 45 لسنة 2009.
- 13- القانون رقم 01-14 المؤرخ في 04 فيفري 2014 المعدل والمتمم للأمر رقم 66-156 المؤرخ في 08 جوان 1966، المتضمن قانون العقوبات، جريدة رسمية العدد 07، لسنة 2014.
- 14- الأمر رقم 02-15 المؤرخ في 23 جويلية 2015 المعدل والمتمم للأمر رقم 66-155 المؤرخ في 08 جوان 1966 المتضمن قانون الإجراءات الجزائية، جريدة رسمية العدد 40 لسنة 2015.

ب/ النصوص التنظيمية:

- 1- مذكرة مصلحة المؤرخة في: 1993/02/25، المتعلقة بإنشاء وتنظيم الأقسام الفرعية على مستوى الولايات.
- 2- المرسوم التنفيذي رقم 04-381 المؤرخ في 28 نوفمبر 2004 المحدد لقواعد حركة المرور عبر الطرق، جريدة رسمية العدد 76، لسنة 2004
- 3- المرسوم التنفيذي رقم 06-55 المؤرخ في 30 جانفي 2006 الذي يحدد شروط وكيفيات تعيين الأعوان المؤهلين للبحث عن مخالفات التشريع والتنظيم في مجال التهيئة والتعمير، جريدة رسمية العدد 06، لسنة 2006.
- 4- المرسوم الرئاسي رقم 08-52 المؤرخ في 09 فيفري 2009، المتضمن إحداث مصلحة مركزية للشرطة القضائية للمصالح العسكرية للأمن التابعة لوزارة الدفاع، جريدة رسمية العدد 08 لسنة 2008.
- 5- المرسوم الرئاسي رقم 09-143 المؤرخ في 2 جمادى الأولى عام 1430 الموافق لـ 2009/04/27 المتضمن مهام الدرك الوطني وتنظيمه، جريدة رسمية العدد 26، لسنة 2009.

6- المرسوم التنفيذي رقم 10-322 المؤرخ في 2010/12/22، المتضمن القانون الأساسي الخاص بالموظفين المنتمين للأسلاك الخاصة بالأمن الوطني، جريدة رسمية العدد 78، لسنة 2010.

ثانيا: المؤلفات

أ/ باللغة العربية:

- 1- أبي محمد زكي الدين عبد العظيم ابن عبد القوي المنذري، الترغيب والترهيب من الحديث الشريف، الجزء الثالث، دون طبعة، المكتبة العصرية، صيدا، بيروت، لبنان، 1987.
- 2- أحمد المهدي وأشرف شافعي، التحقيق الجنائي الإبتدائي وضمانات المتهم وحمايتها، دون طبعة، دار الكتب القانونية، مصر (المحلة الكبرى)، 2005.
- 3- أحمد غاي، ضمانات المشتبه فيه أثناء التحريات الأولية، دون طبعة، دار هومة، الجزائر، 2003.
- 4- أشرف فايز اللساوي، المحكمة الدولية الجنائية، الطبعة الأولى، المركز القومي للإصدارات القومية، القاهرة، 2007.
- 5- جمال الدين محمد بن مكرم بن منظور الإفريقي المصري، لسان العرب، المجلد الخامس، دار صادر، بيروت، لبنان، دون سنة نشر.
- 6- جيلالي بغداداي، التحقيق، دراسة مقارنة نظرية وتطبيقية، دون طبعة، دار هومة، الجزائر، 2004.
- 7- حسن بشيت خوين، ضمانات المتهم في الدعوى الجزائية، الجزء الأول، (خلال فترة التحقيق الإبتدائي)، الطبعة الأولى، دار الثقافة للنشر و التوزيع، عمان، 1998.
- 8- حسنين إبراهيم صالح، النظرية العامة للظروف المخففة، دراسة مقارنة، دون طبعة، دار النهضة العربية، القاهرة، 1970.
- 9- حمدي باشا عمر، حماية الملكية العقارية الخاصة، دون طبعة، دار هومة، الجزائر، 2004.

- 10- خالد عبد الفتاح محمد حسين محمود سيد أحمد، المشكلات العلمية للتراخيص، دون طبعة، دار الكتب القانونية، القاهرة، 2004.
- 11- سامي جمال الدين، قضاء الملاءمة والسلطة التقديرية للإدارة، دون طبعة، دار النهضة العربية، القاهرة، 1992.
- 12- سراج الدين كمال، القواعد العامة للتحقيق الجنائي وتطبيقاتها بالمملكة العربية السعودية، دون طبعة، دار الأصفهاني ، جدة ، دون سنة نشر.
- 13- سعيد أحمد علي قاسم، الجرائم المرورية، دراسة مقارنة ، دون طبعة، دار الجامعة الجديدة، أريظة، مصر، 2010.
- 14- سلامة مأمون، قانون الإجراءات الجزائية معلقا عليه بالفقه وأحكام النقض، دون طبعة، دار الفكر العربي، القاهرة، 1980.
- 15- سيف عبد الجليل، تطور أساليب تنظيم إدارة المرور، الطبعة الثانية، مطابع الإشعاع، الرياض، 1985.
- 16- صقر سالم المريخي، الدليل الإسترشادي لتوحيد إجراءات التحقيق المروري، مطابع الشرطة، دون طبعة، دون سنة نشر، الرياض، المملكة العربية السعودية.
- 17- عبد العزيز عبد المنعم خليفة، ضمانات مشروعية العقوبات الإدارية العامة، دون طبعة، منشأة المعارف، الإسكندرية، ، دون سنة نشر.
- 18- عبد الفتاح مراد، التحقيق الجنائي العملي في الشريعة الإسلامية والقانون، دون طبعة، شباب الجامعة، الإسكندرية، 1989.
- 19- عبد الله أوهابيه ، شرح قانون الإجراءات الجزائية، دون طبعة ، دار هومة، الجزائر، 2003.
- 20- عجة الجيلالي، مدخل للعلوم القانونية، نظرية القانون بين التقليد والحداثة، دون طبعة، دار الخلدونية للنشر والتوزيع، الجزائر، دون سنة نشر.
- 21- عصام أنور سليم، المدخل للعلوم القانونية ،نظرية القانون، دون طبعة، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2011.

- 22- عطية مهنا، الغرامة كبديل عن الحبس قصيرة المدة، دراسة مقارنة، دون طبعة، المركز القومي للسجون الإجتماعية والجنائية، قسم بحوث المعاملة الجنائية، القاهرة، 2004.
- 23- كريس كوب سميث، دليل التحقيق الميداني، ترجمة ماهر عواودة، دون طبعة، دار مؤسسة الحق، فلسطين، 2012.
- 24- محمد أنور عاشور، الموسوعة في التحقيق الجنائي العملي، الطبعة الثانية، دار الطباعة الحديثة، القاهرة، دون سنة نشر.
- 25- محمد حماد مرهج الهيتي، أصول البحث والتحقيق الجنائي، دون طبعة، دار الكتب القانونية، المحلة الكبرى، مصر، 2008.
- 26- محمد سعد فودة، النظام القانوني للعقوبات الإدارية، دون طبعة، القاهرة، مصر، 2007.
- 27- محمد سعد فودة، النظرية العامة للعقوبات الإدارية، دون طبعة، دار الجامعة الجديدة للنشر، مصر، 2008.
- 28- محمد عبد الرؤوف المناوي، التوقيف على مهمات التعاريف، دون طبعة، دار الفكر المعاصر، بيروت، 1990.
- 29- محمد محدة، ضمانات المشتبه فيه أثناء التحريات الأولية، الجزء الثاني، دار الهدى، عين مليلة، الجزائر، 1992.
- 30- مرسي عبد الواحد إمام، التحقيق الجنائي علم وفن، دون طبعة، دار المعارف، القاهرة، 1993.
- 31- مولود ديدان، مدونة حركة المرور عبر الطرق، طبعة جديدة مصححة ومحيّنة، دار بلقيس، دار البيضاء، الجزائر.
- 32- الهاشمي بوزيد بوطالبي وآخرون، التجارب العربية والدولية، الطبعة الأولى، دار الحامة للنشر والتوزيع، الرياض، دون سنة نشر.

ب/ باللغة الأجنبية:

1- Michel FROMONT, Administration répressive en Allemagne Annuaire européen d'administration publique, Presse universitaire d'Aix-Marseille, France, 1995.

2- Get d'Auria, Administration répressive en Italie, Annuaire européen d'administration publique, Presse universitaire d'Aix- Marseille, France, 1995.

ثالثا: المقالات العلمية

- 1- أحمد فيندس، مداخلة بعنوان اشارات المرور وضمان السلامة والأمان عبر الطرق، يوم دراسي حول السلامة المرورية في الجزائر بين الواقع والمأمول، جامعة قالمة 8 ماي 1945، كلية الحقوق والعلوم السياسية، بتاريخ 16 نوفمبر 2015.
- 2- أمين عام الجامعة، تقنيات التحقيق المتقدم في حوادث المرور، مجلة الأمن والحياة، العدد 355، 2011، جامعة نايف العربية للعلوم الأمني.
- 3- أمين عبد الحميد سعيد، أهمية التحقيق في حوادث المرور، مداخلة أقيمت خلال الدورة التدريبية، الأصول الفنية للتحقيق في حوادث المرور، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، بتاريخ 2006/05/8.
- 4- عبد الرحمان عقيل الجناحي، قياس كفاءة كاميرات الضبط المروري عند الاشارة الضوئية، ندوة حوادث المرور، كلية الدراسات العليا، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، الرياض، 8 إلى 10 أكتوبر 2012.
- 5- عبد العزيز بوتفليقة، ملتقى وطني حول حوادث المرور، يومي 18-19 ماي 2006، البلدية، الجزائر، 2006.
- 6- عبد المجيد جبار، مفهوم القرار الإداري في القانون الجزائري، مجلة إدارة، العدد الأول، 1995. احسن مساعدة، محافظ شرطة، دراسة نظرية للمحاضر، مجلة الشرطة، العدد 109، 2012.
- 7- علي بن ضبيان الرشيد، مهارات محقق الحوادث المرورية وأثرها في نجاح القضايا المرورية أثناء التحقيق، دورة تدريبية، تنمية مهارات رجال المرور خلال الفترة من 19 إلى 2007/5/22، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، 2007.
- 8- محمد الصغير بعلي، مداخلة بعنوان حدود السلامة المرورية في الجزائر، يوم دراسي حول السلامة المرورية بين الواقع والمأمول، جامعة 1945/05/08، كلية الحقوق والعلوم السياسية، قالمة بتاريخ 2015/11/16.

- 9- محمد سليمان الوهيد وآخرون، الندوة العلمية الأربعة، أساليب ووسائل الحد من حوادث المرور، الطبعة الأولى، أكاديمية نايف العربية للعلوم الأمنية، الرياض، 1997.
- 10- محمد عبد المجيد الطيب، إجتماع خبراء وضع مناهج برامج تدريبية نموذجية للعاملين في أجهزة المرور في الدول العربية، محاضرة أقيمت بكلية التدريب، قسم البرامج التدريبية، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، 2005.
- 11- محمد محمد شتا أبو سعد، فكرة المسؤولية عن حوادث المرور في المملكة العربية السعودية، مجلة الأمن العام، القاهرة، مصر، عدد 103، 1983.
- 12- مشري راضية، مداخلة بعنوان مسببات حوادث المرور، يوم دراسي حول السلامة المرورية في الجزائر بين الواقع والمأمول، جامعة قالمية 8 ماي 1945، كلية الحقوق والعلوم السياسية، بتاريخ 16 نوفمبر 2015.
- 13- ممثل عن قيادة الدرك الوطني، مداخلة بعنوان سلامة الطرقات في الجزائر، يوم دراسي حول السلامة في الجزائر بين الواقع والمأمول، جامعة 8 ماي 1945، كلية الحقوق والعلوم السياسية، بتاريخ 16 نوفمبر 2015.
- 14- مهدي عبد الرؤوف، السجن كجزء جنائي في ضوء السياسة الجنائية الحديثة، مجلة القانون والاقتصاد، كلية الحقوق، جامعة القاهرة، العدد الأول والثاني، 1987.

رابعاً: الرسائل العلمية

أ/ الدكتوراه

- 1- بن عباس فتيحة، دور الاعلام في التوعية والوقاية من حوادث المرور في الجزائر، مقارنة بين المناطق الريفية والحضرية، أطروحة لنيل شهادة الدكتوراه، قسم علوم الاعلام والاتصال، جامعة الجزائر 3، سنة 2011.
- 2- محمد جمال عثمان جبريل، الترخيص الإداري، دراسة مقارنة، رسالة دكتوراه، كلية الحقوق، جامعة عين شمس، القاهرة، 1992.

3- نسيغة فيصل، الرقابة على الجزاءات الإدارية العامة في النظام القانوني الجزائري، رسالة دكتوراه، علوم في الحقوق، فرع قانون عام، جامعة محمد خيضر بسكرة، كلية الحقوق والعلوم السياسية، 2011.

ب/ الماجستير:

1- باجموي عبد الله بن سالم، النظام القانوني للأموال، مذكرة ماجستير، كلية الحقوق، جامعة الجزائر، 2005.

2- بيرتل أندرسون، دور الشرطة في ضبط حركة المرور، مذكرة ماجستير، كلية الدراسات العليا، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، الرياض، 1980.

3- تركي بن علي بن سعد الأحمري، إجراءات التحقيق الجنائي في الشرطة العسكرية الخاصة بين الواقع والمأمول، مذكرة ماجستير في العلوم الشرطية، تخصص التحقيق والبحث الجنائي، أكاديمية نايف العربية للعلوم الأمنية، 2002.

4- جمال عبد المحسن عبد العال، الحوادث المرورية والعناصر الحاكمة لها، مذكرة ماجستير، كلية الدراسات العليا، أكاديمية نايف العربية للعلوم الأمنية، الرياض 1997.

5- خالد بن عبد العزيز الجابر، فاعلية دوريات الأمن في الحد من حوادث السيارات ، مذكرة ماجستير ، قسم العلوم الإدارية، كلية الدراسات العليا، أكاديمية نايف العربية للعلوم الأمنية، الرياض سنة 2003.

6- خالد بن محمد المهوس، الإستجاب الجنائي، مذكرة ماجستير، كلية الدراسات العليا ، أكاديمية نايف العربية للعلوم الأمنية، 2003.

7- خزام بن عايض الشهراني، ضوابط السلطة التقديرية لرجل الشرطة في مجال ضبط المخالفات المرورية، مذكرة ماجستير، كلية الدراسات العليا، أكاديمية نايف العربية للعلوم الأمنية، 2001.

8- دُوار جميلة، النظام القانوني في التشريع الجزائري، مذكرة ماجستير، قانون عقاري، المركز الجامعي سوق أهراس، 2008.

9- راشد بن محمد الزنان، وسائل إثبات الحديثة في الإسلام ووظيفة التحقيق والمحقق، مذكرة ماجستير، المعهد العالي للقضاء، الرياض.

- 10- سالم بن حامد بن علي البلوي، التقنيات الحديثة في التحقيق الجنائي ودورها في ضبط الجريمة، مذكرة ماجستير ، تخصص علوم شرطية، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، 2009.
- 11- عبد الرحمان بن عبد الله الربيعه، الأحكام الموضوعية والإجرائية في نظام المرور، مذكرة ماجستير في العدالة الجنائية، تخصص التشريع الجنائي الإسلامي، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية.
- 12- عبد الرحمان محمد الدهلاوي، الإنتقال والمعايينة في نظم دول مجلس التعاون الخليجي، دراسة مقارنة، مذكرة ماجستير في العدالة الجنائية، تخصص السياسة الجنائية، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، 2008.
- 13- عثمان عبد الرحمان عثمان السيد، مدى فعالية أساليب تنفيذ الجزاءات المرورية في الحد من المخالفات من وجهة نظر الضباط والجمهور لمدينة الرياض، مذكرة ماجستير، كلية الدراسات العليا، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، 2004.
- 14- علاء باسم صبحي بني فضل، ضمانات المتهم أمام المحكمة الجنائية الدولية، مذكرة ماجستير، تخصص قانون عام، جامعة النجاح الوطنية في نابلس، فلسطين، 2011.
- 15- عمار شويمت، أحكام حوادث المرور والآثار المترتبة عليها في الشريعة الاسلامية، مذكرة ماجستير في العلوم الاسلامية، فقه وأصول، جامعة الحاج لخضر، باتنة ، 2011.
- 16- عمرو صلاح الدين جمجوم، الوسائل الحديثة في تنظيم حركة المرور ودورها في رفع كفاءة المرور بشبكة الطرق، مذكرة ماجستير، كلية الدراسات العليا، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، الرياض، 1989.
- 17- كتون بومدين، العقوبة الإدارية و ضمانات مشروعيتها، مذكرة ماجستير، تخصص قانون عام، جامعة أبو بكر بلقايد، تلمسان، كلية الحقوق والعلوم السياسية، 2011.
- 18- محمد أمين مصطفى، النظرية العامة لقانون العقوبات الإداري، ظاهرة الحد من العقاب، دون طبعة، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، 1996.

- 19- محمد بن عبد العزيز علي السلامة، المسؤولية الجنائية عن الحوادث المرورية في المملكة العربية السعودية، مذكرة ماجستير في العدالة الجنائية، تخصص السياسية الجنائية، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، 2009.
- 20- محمد عيسى نايلي، التنظيم المؤسسي في الجزائر ودور الأمن الوطني، مذكرة ماجستير، كلية الدراسات العليا، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، الرياض، 2010.
- 21- محمد ماجد ياقوت، أصول التحقيق الإداري في المخالفات التأديبية، الطبعة الثالثة، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2007.
- 22- مسوس رشيدة، استجواب المتهم من طرف قاضي التحقيق، مذكرة ماجستير، كلية الحقوق، جامعة باتنة، 2006.
- 23- المطيري عقاب صقر، التحقيق في حوادث المرور، مذكرة ماجستير، تخصص مكافحة الجريمة، المركز العربي للدراسات الأمنية والتدريب، الرياض، 1989.

د/ الماستر:

- 1- تاسة الهاشمي، ضمانات مشروعية العقوبات الإدارية في الجزائر، مذكرة ماستر في الحقوق، قانون إداري، جامعة محمد خيضر، بسكرة، 2014.
- 2- كموش محمد السعيد، توقيف المركبات ووضعها في المحشر طبقا للقانون و الواقع العملي، وزارة الداخلية، المدرسة العليا للشرطة، الدفعة الأولى 2007، الجزائر.
- 3- محمد عثمان، الغرامة الإدارية كآلية بديلة عن العقوبة الجنائية، مذكرة ماستر في الحقوق، تخصص قانون إداري، جامعة محمد خيضر، بسكرة، 2013.

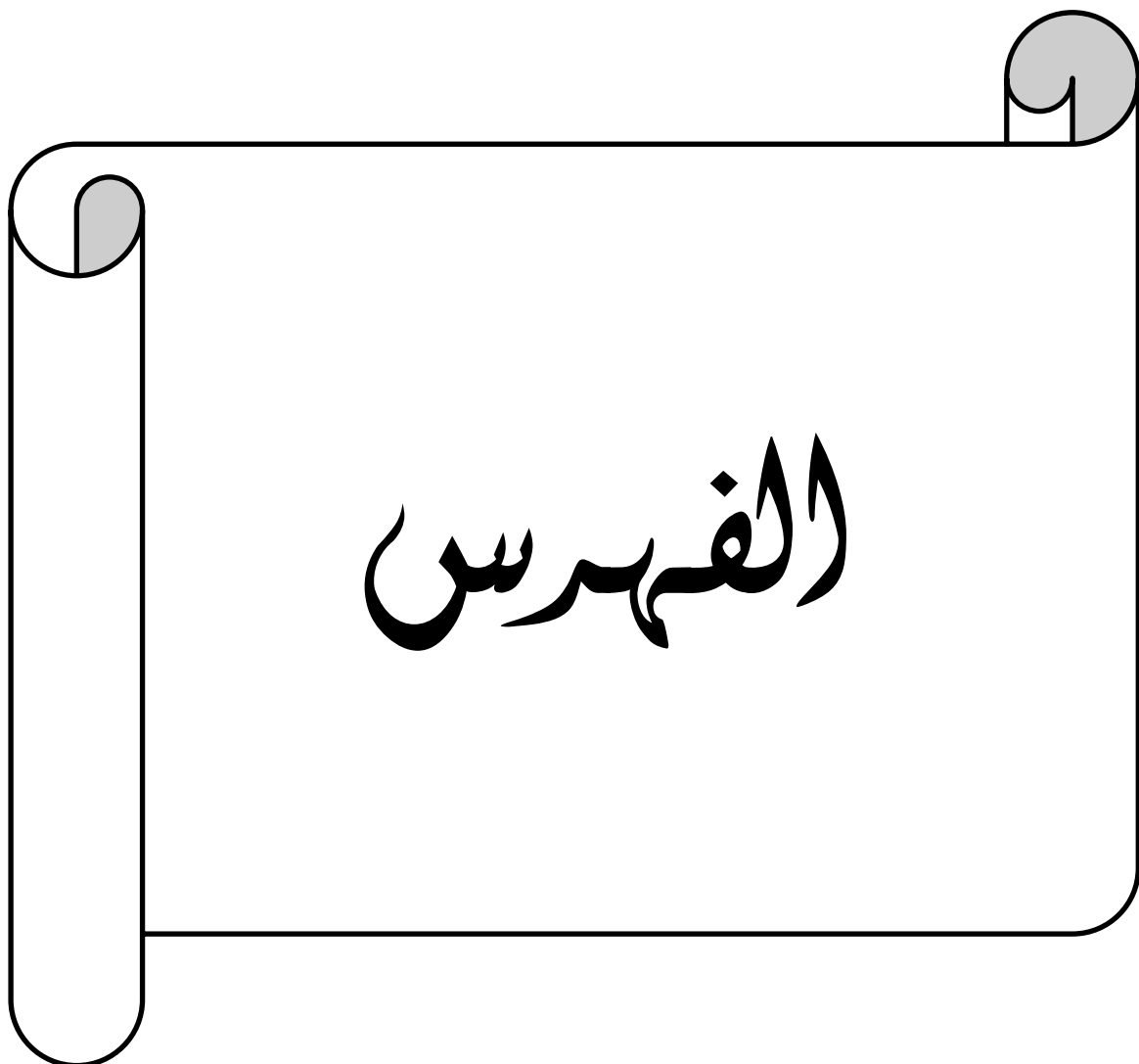
خامسا: المقابلات

- 1- مقابلة مع السيد "ب.ي"، محافظ الشرطة القضائية، حول معاينة المخالفات على الطرق الحضرية، بتاريخ 2016/03/09، مركز الشرطة بحمام الدباغ، ولاية قالمة.
- 2- مقابلة مع السيد (م. ر)، رقيب أول، صفة ضابط الشرطة القضائية، حول طبيعة المعاملة مع المخالفين، بتاريخ 2016/03/22، الفصيلة السينوتقنية للدرك الوطني بولاية قالمة.

3- مقابلة مع السيد(ع.خ)، ضابط شرطة قضائية، حول إجراءات توقيف المخالفين لقانون المرور، بتاريخ 2016/03/21، مركز الشرطة لحمام دباغ بولاية قالمة.

سادسا: المواقع الالكترونية

- 1- <http://www.dgsn.dz>
- 2- www.Mdn.dz
- 3- <http://repository.nauss.edu.sa/bitstream/handle/123456789/57375/>
- 4- <http://nauss.edu.sa/Ar/CollegesAndCenters/TrainingCollege/Trainingactivities/TruningCourses002/act652006/Documents/010.pdf>
- 5- http://alhoriyatmaroc.worldgoo.com/t352_topic.
- 6- <http://repository.nauss.edu.sa/bitstream/handle/123456789/55590.pdf?sequence.1>.



الفهرس

الفهرس

رقم الصفحة	العناوين
01	مقدمة
06	الفصل الأول: الإطار المفاهيمي للأعوان المؤهلين
07	المبحث الأول: مفهوم الأعوان المؤهلين
08	المطلب الأول: تعريف الأعوان المؤهلين
09	الفرع الأول: تعريف الأعوان المؤهلين لغة
09	أولا: الأعوان لغة
09	ثانيا: المؤهل لغة
09	الفرع الثاني: تعريف الأعوان المؤهلين اصطلاحا
09	الفرع الثالث: موقف المشرع الجزائري
10	المطلب الثاني: الأساس القانوني للأعوان المؤهلين
10	الفرع الأول: الأساس القانوني الخاص بالموظفين المنتمين للأسلاك الخاصة بالأمن الوطني
11	الفرع الثاني: الأساس القانوني للدرك الوطني
12	الفرع الثالث: الأساس القانوني لضباط الشرطة القضائية
13	المطلب الثالث: تصنيف الأعوان المؤهلين للحفاظ على السلامة المرورية
14	الفرع الأول: أعوان الدرك الوطني
16	الفرع الثاني: أعوان الأمن الوطني
17	الفرع الثالث: ضباط الشرطة القضائية
20	الفرع الرابع: بعض الأعوان المؤهلين في مجال الحفاظ على السلامة المرورية
20	أولا: مهندسو الأشغال العمومية ورؤساء المقاطعات
21	ثانيا: الموظفون والأعوان المختصون في الغابات
22	ثالثا: مفتشو النقل البري
22	رابعا: شرطة العمران
24	المبحث الثاني: اختصاصات الأعوان المؤهلين
24	المطلب الأول: معاينة المخالفات المرورية والعقوبات المقررة لها
25	الفرع الأول: أنواع المخالفات المرورية والعقوبات المقررة لها
25	أولا: المخالفات المرورية

الفهرس

27	ثانيا: الجنج المرورية
32	الفرع الثالث: المعاينة على الطرق الحضرية
32	الفرع الرابع: المعاينة على الطرق الريفية
33	المطلب الثاني: مراقبة المرور
34	الفرع الأول: السهر على تطبيق قانون المرور
35	الفرع الثاني: تجهيزات المراقبة
35	أولا: جهاز الرادار
36	ثانيا: كاميرات التصوير والفيديو
37	ثالثا: غرفة مراقبة المرور
37	رابعا: جهاز تحديد السرعة
38	خامسا: جهاز ضبط السرعة
38	سادسا: جهاز توجيه وتحذير
38	الفرع الثالث: الجهات المختصة بالمراقبة المرورية
40	الفرع الرابع: العوائق والصعوبات التي يواجهها الأعوان المؤهلين
40	أولا: معوقات خاصة بالعنصر البشري
41	ثانيا: معوقات الاتصال والانتقال والتجهيزات
41	المطلب الثالث: إجراءات التوقيف وتوضيح نوع المخالفة المرتكبة
42	الفرع الأول: إجراءات التوقيف
43	الفرع الثاني: توضيح نوع المخالفة المرتكبة
43	الفرع الثالث: طبيعة المعاملة
46	الفصل الثاني: سلطات الأعوان المؤهلين
47	المبحث الأول: فرض الجزاءات المرورية
48	المطلب الأول: التنفيذ الحازم للجزاءات المرورية
49	المطلب الثاني: صور الجزاءات الإدارية العامة المرورية
49	الفرع الأول: الجزاءات الإدارية المالية
50	أولا: الغرامة الإدارية
53	ثانيا: المصادرة
53	الفرع الثاني: الجزاءات غير المالية

الفهرس

54	أولاً: الإحتفاض بالتراخيص
58	ثانياً: توقيف المركبات ووضعها في المحشر
63	الفرع الثالث: الهدف من تنفيذ الجزاءات المرورية
64	المطلب الثالث: إعداد المحاضر
65	الفرع الأول: تعريف المحضر
66	الفرع الثاني: حجية المحاضر وضماداتها
66	أولاً: حجية المحاضر
66	ثانياً: ضماداتها
67	الفرع الثالث: أنواع الحجية
67	أولاً: المحاضر التي تتلخص حجيتها في كونها مجرد إستدلالات
67	ثانياً: المحاضر التي تعتبر حجة حتى يثبت العكس
68	ثالثاً: المحاضر التي تكون لها حجية إلى أن يطعن فيها بالتروير
69	المبحث الثاني: التحقيق في حوادث المرور
69	المطلب الأول: مفهوم التحقيق في حوادث المرور
69	الفرع الأول: تعريف التحقيق
69	أولاً: لغة
69	ثانياً: إصطلاحاً
70	الفرع الثاني: أوجه الاختلاف بين الحادث المروري والحادث الجنائي
70	أولاً: من حيث الوقوع
70	ثانياً: من حيث الأطراف
71	ثالثاً: من حيث النتائج
71	رابعاً: من حيث دور الأطراف
71	خامساً: من حيث الخطأ
71	سادساً: من حيث جهة التحقيق
72	سابعاً: من حيث الهدف
72	الفرع الثالث: الهدف من التحقيق في حوادث المرور
72	أولاً: تحديد المسؤولية الجنائية
72	ثانياً: تحديد المسؤولية المدنية

الفهرس

72	ثالثا : تحديد الإجراءات الوقائية
73	المطلب الثاني: المحقق في الحوادث المرورية
74	الفرع الأول: صفات المحقق في حوادث المرور
74	أولا: الصفات الشخصية
75	ثانيا: الصفات المكتسبة
76	الفرع الثاني: أعوان المحقق
76	أولا: الجمهور
76	ثانيا: الخبراء
78	ثالثا: المرشدون
78	الفرع الثالث: العلوم المساعدة لنجاح المحقق في مهمته
78	أولا: الأنظمة واللوائح والقوانين
78	ثانيا: علم الاجتماع
79	ثالثا: علم النفس
79	رابعا: علم الإجرام
79	خامسا: الإلمام بمبادئ الإسعافات الأولية
80	الفرع الرابع: الأخطاء الشائعة
80	أولا: عدم الموضوعية في التحقيق
80	ثانيا: عدم التعاون
80	ثالثا: التأثير بالموثرات الخارجية
81	المطلب الثالث: إجراءات التحقيق
81	الفرع الأول: تلقي البلاغ
82	الفرع الثاني: الانتقال إلى مكان الحادث
83	أولا: المعاينة لمسرح الحادث
84	ثانيا: التصوير
85	ثالثا: التفتيش
85	الفرع الثالث: سماع أقوال أطراف الحادث
86	أولا: قادة السيارات
87	ثانيا: المجني عليهم من مستعملي الطريق أو الراجلين

الفهرس

87	ثالثا: شهود الحادث
88	الفرع الرابع: كتابة تقرير لتوثيق الحادث
88	أولا: التقرير
88	ثانيا: الفرق بين التقرير والمحضر
89	الفرع الخامس: إخلاء مكان الحادث
91	خاتمة
94	الملاحق
105	قائمة المراجع
116	الفهرس