



جامعة 8 ماي 1945

كلية الحقوق والعلوم السياسية

تخصص قانون عام (منازعات إدارية)

قسم العلوم القانونية والإدارية

مذكرة تخرج لنيل شهادة الماستري في القانون

دور نظام النقاط المرورية في الحد من المخالفات المرورية

تحت إشراف الدكتور:

سهيلة بوخميس

إعداد الطلبة:

1/ نجلاء زميتي

2/ بوصوفة سريم

تشكيل لجنة المناقشة

الرقم	الأستاذ	الجامعة	الرتبة العلمية	الصفة
1	د. نبيلة عيساوي	جامعة قالم	أستاذ محاضر	رئيسا
2	د. سهيلة بوخميس	جامعة قالم	أستاذ محاضر	مشرفا
3	د. لويظة نجار	جامعة قالم	أستاذ محاضر	عضوا مناقشا

السنة الجامعية: 2015-2016

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

﴿وَلَا تَلْقُوا بِأَيْرِكُمْ إِلَى التَّهْلُكَةِ وَأَحْسِنُوا إِنَّ اللَّهَ يُحِبُّ الْمُحْسِنِينَ﴾

سورة البقرة الآية 195

وقال رسول الله صلى الله عليه وسلم:

"الإيمان بضع وسبعون شعبة أحدهما قول لا إله إلا الله وأنها إمامة

الأولى عن الطريق"

رواه البخاري ومسلم

أفكار

الحمد لله كثيرا يليق بجلاله اسمه وعظيم سلطانه نعمه

ونستعين به ونتوب إليه،

وصلى الله على سيدنا وحبيبنا محمد وعلى آله وصحبه أجمعين وأما بعد:

أهري عملي المتواضع:

إلى من تحملوا الشقاء لنكون سعداء...

إلى من قال فيهما الله سبحانه عز وجل: "واخفض لهما جناح الذل من الرحمة

وقل ربي ارحمهما كما ربياني صغيرا"

إلى كل أفراد عائلتي: إخواني وأخواتي

إلى من شاطرنى ظروف الدراسة وحب التميز سنري ومصدر إصراري زوج

أختي "توفيق"

إلى من زين حياتي الجامعية بمشاعر الأخوة والرفقة

إلى كل أصدقائي الذين لا تكفي هذه الأسطر لذكرهم بالأسماء

إلى كل من آمن بأفكاري وشاطرنى فيها، ومضى معي قدما نحو المستقبل

المنشور، إلى كل هؤلاء.

أهري ثمرة جهري وعصارة سهري وتعبي هذه المذكرة

بجلال (ليريا)

إهداء

الحمد لله رب العالمين والصلاة والسلام على خاتم الأنبياء والمرسلين أما بعد:

أهدي هذا العمل المتواضع إلي:

من علمني بخلقه محبة الناس وحسن معاملتهم، الروح الطاهرة والنفس المطمئنة
التي رجعت إلى ربها راضية مرضية بعفوه ومغفرته تعالى (والري) رحمه الله
وجعل الجنة مثواه.

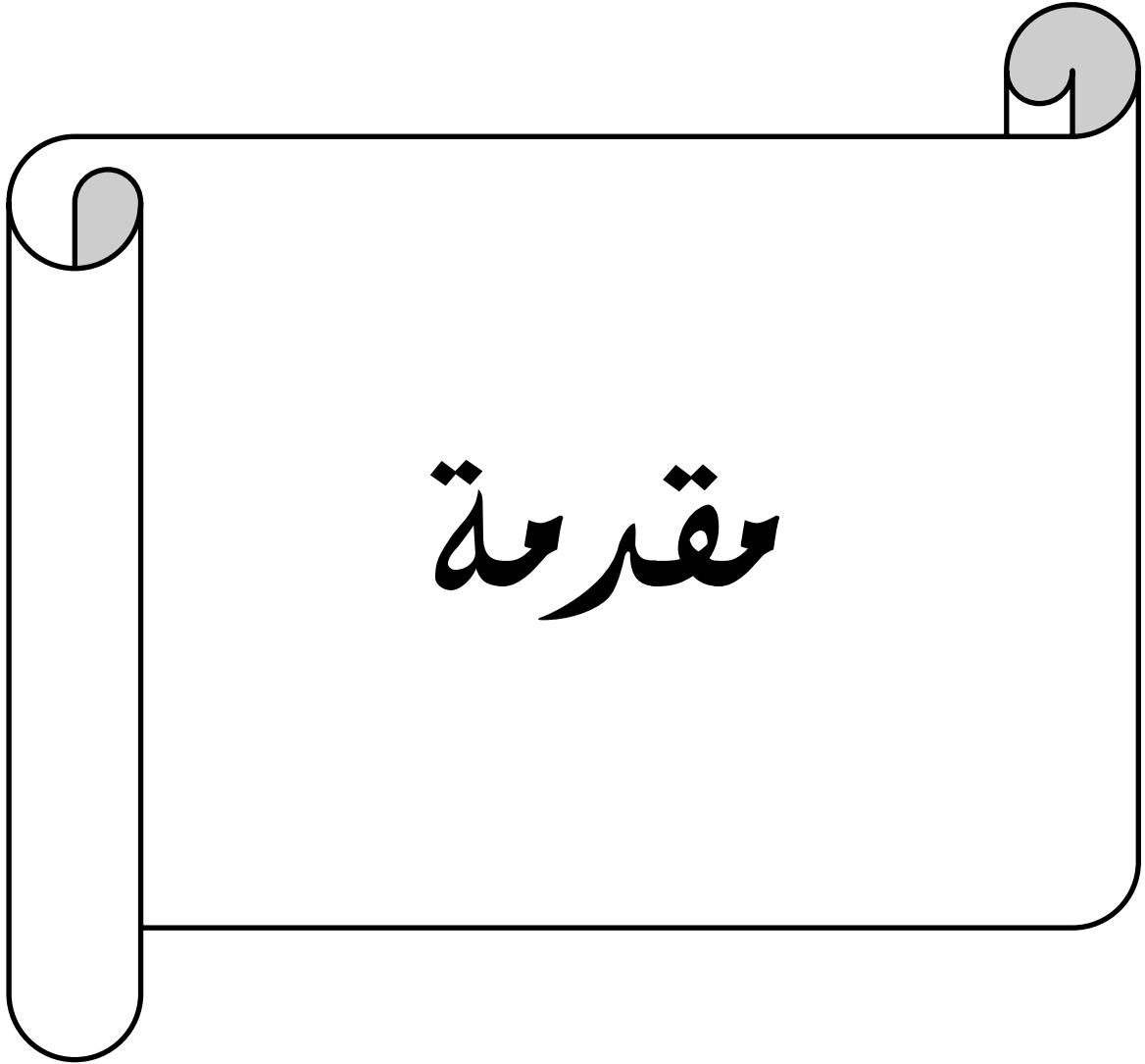
إلى أُمِّي الغالية التي سقتني من نبع جنانها وهبتني عمرها، حبا وعظفا وتربية،
فقد كانت ولا زالت مصرر إطمأناني في هذه الحياة

إلى كل أفراد عائلتي: إخوتي....

إلى شمس وربي، سنري الذي طالما كان لي نعم المرشر، إلى من أبقى أفتخر بوجوده
خالتي " حسيين "

إلى كل وفة ماستر 2

إلى كل هؤلاء أهري هذا العمل المتواضع



مقدمة:

إن الحوادث المرورية بما يترتب عليها من خسائر بشرية واقتصادية تعد من أبرز المشكلات التي تواجه تطور المجتمعات المعاصرة وتقف حاجزا في طريق تطورها، حيث قد شهد العالم نقلات حضارية واسعة خلال القرن الماضي، حيث أصبحت السيارة وسيلة نقل مهمة ورئيسية للأسرة بمختلف شرائحها الاجتماعية ودخولها الاقتصادية، وعلى قدر ما قدمته هذه الوسيلة الحضارية من فوائد عديدة في مجالات الحياة اليومية إلا أنها نتيجة لسوء استعمالها من قبل بعض السائقين أصبحت تشكل خطرا على حياة المجتمع، الأمر الذي أوجد حالة عامة من القلق من كثرة وقوع حوادث المرور وتكرارها، حيث أحصت القيادة العامة للدرك الوطني في آخر إحصائيات حوادث المرور وفاة 429 شخص مقارنة بمعدلات المرور بالدول الأوروبية والعربية.

حيث تقتل هذه الأخيرة حوالي 3,1 مليون نسمة سنويا، وتؤدي إلى إصابة وإعاقة أكثر من 20 مليون نسمة على مستوى العالم، وبحلول عام 2020 يتوقع أن تزيد نسبة الوفيات بسبب حوادث المرور بحوالي 80% في البلدان النامية. وتقدر تكلفة الإصابات الناجمة عن حوادث الطرقات في البلدان النامية بحوالي 65 مليار دولار سنويا، ومع ذلك فإن معظم هذه الدول تتجاهل أولا تعبير الاهتمام بمسببات حوادث الطرقات، بينما أبدت الدول المتقدمة في مجال المرور اهتماما بالغا بمشكلة حوادث المرور ونتائج حوادث الطرقات، ضمن استراتيجياتها للسلامة المرورية كهدف قومي يتمثل في تقليص عدد الإصابات المرورية.

ومن التجارب التي اعتمدها العديد من الدول المتقدمة، في هذا الإطار نجد بريطانيا التي وضعت عام 1999 هدفا استراتيجيا يرمي إلى خفض عد الوفيات التي تحدث لفئة الأعمار ما بين 05 إلى 19 سنة بسبب حوادث المرور، وأولته عناية إعلامية وإشهارية سميت "طريق الغد أكثر سلامة للجميع".

وفي السويد قامت الجهات المختصة بالسلامة المرورية بوضع هدف استراتيجي أطلق عليه "الرؤية صفر"، وتمكنت كل من سويسرا، فرنسا، اليابان، أستراليا وهولندا من تقليل عدد الوفيات بسبب حوادث المرور إلى أدنى مستوياتها.

أما في الجزائر فلقد ظهر نوع من الوعي على المستويات الرسمية وغير الرسمية لمجابهة خطر نتائج ظاهرة حوادث المرور، ساهم في الإسراع بإجراء إصلاحات للقوانين التي تمس السير عبر الطرقات، وكذلك باتخاذ التدابير الوقائية اللازمة، ويتجلى ذلك في الأمر رقم 03-09 المؤرخ في 29/07/2009 المعدل والمتمم للقانون رقم 01-14 المؤرخ في 19/08/2001 المتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها وأمنها، حيث جاء بتجارب جديدة والتي لم تكن موجودة في ظل النصوص القديمة كرخصة السياقة الاختبارية، شهادة الكفاءة المهنية، ولعل أبرزها وأهمها الرخصة بالنقاط، التي كانت خطوة مهمة في محاولة وضع إجراء ردعي يسعى إلى الحد من ارتكاب المخالفات المرورية، وقد سمي هذا الاجراء بنظام النقاط المرورية الذي إذا ما طبق سيضع حدا لعدم مبالاة بعض السائقين بالأنظمة والقوانين، وذلك لحمايتهم من أنفسهم وحماية الآخرين منهم ومن خطرهم، وذلك للتقليل على الأقل من المخالفات الخطرة وبالتالي من حوادث المرور، ومن ثم المحافظة على أمن البلد واستقراره.

وأثناء ذلك طرح التساؤل حول مدى إمكانية تطبيق نظام النقاط المرورية تطبيقا فعليا في الجزائر؟ وهل يمكن لهذا النظام من أن يحافظ على أمن الطرقات؟ وكيف تستطيع الجزائر الاستفادة من تجارب الدول في هذا المجال؟

إن الغوص في غمار هذا الموضوع كان نتيجة وجود العديد من الأسباب، والتي تعتبر بالغة الأهمية خاصة وأنها تمس بمستقبل قانون المرور في الجزائر، وأن نظام النقاط المرورية يعد بمثابة إجراء ردعي يتبع في مواجهة المخالفات المرورية، ومن بين هذه الأسباب لدينا:

1-التعارض الموجود بين الجانب العملي نتيجة عدم تطبيق نظام النقاط المرورية على أرض الواقع، والجانب النظري الذي يتجسد في وجود نصوص قانونية فعلية تعترف بإتباع الجزائر هذا النوع من الأنظمة، خاصة وأن الدور الحقيقي لنظام النقاط المرورية الذي جسده التعديل الأخير لقانون المرور والمتمثل في الأمر رقم 09-03 المؤرخ في 2009/07/22 المعدل والمتمم في 2001/08/19 المتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها وأمنها هو الحد من الحوادث المرورية وتحقيق الأمن في المجتمع.

2- الأرقام والإحصاءات اليومية والتي لا نجد لها مثيل في دول أخرى من قتلى وجرحى، ناهيك عن حجم الخسائر المادية والاقتصادية التي تمس كل من الأفراد والدولة والتي كبدت هذه الأخيرة ميزانية معتبرة لإصلاح الضرر الناجم عن الحوادث قدر المستطاع من صيانة للطرق والممتلكات المتضررة من الحوادث.

3-البحث عن وسيلة حديثة وآلية قانونية يمكن من خلالها أن تضمن احترام الفرد لقواعد المرور حتى في غياب القائمين على مراقبة المرور، وبمعنى آخر آلية تسمح بالاحترام الطوعي والإرادي لإشارات المرور، كذلك الحاجة إلى تذكير مستعملي الطريق بخطورة أي تهاون أو لامبالاة عند استعمال الطرقات على المجتمع وعلى أنفسهم وعلى الدولة أيضا.

4-أن نظام النقاط المرورية أظهر نتائج فعالة لدى الدول التي تبنته وعملت به سواء العربية أو الغربية، حيث أظهر للوهلة الأولى عند تطبيقه نتائج لم تكن غير متوقعة، سواء من خلال تجاوب الأفراد معه أو من خلال تقليص عدد الحوادث اليومية وعدد المصابين.

وتكمن أهمية هذا الموضوع من الناحية العملية في تأثير نظام النقاط المرورية على مستقبل إستراتيجية السلامة المرورية التي تنتهجها الدولة، التي تسعى جاهدة لتجسيدها للحفاظ على الأمن العام للمجتمع بأي وسيلة تراها مناسبة، وهذا أدى إلى دراسة الموضوع دراسة تأصيلية تفصيلية تحليلية من جميع الجوانب.

أما على المستوى النظري فتكمن أهمية هذا الموضوع في كون نظام النقاط المرورية في الجزائر لم يطبق بعد على أرض الواقع، فما فتى المشرع الجزائري يتدخل من حين لآخر بإصلاحات جزئية كان آخرها تعديل قانون المرور بموجب الأمر 09-03 السالف الذكر، لذا فإنه من المفيد متابعة مسار هذا النظام الجديد لتحديد معالمه وتطبيقه بالشكل الصحيح بطريقة تتلاءم مع الإستراتيجية التي انتهجتها الدولة لتكريس أمن الطرقات.

والهدف من هذه الدراسة هو المساهمة ولو بقدر بسيط في تحديد معالم نظام النقاط المرورية، كونه نظام يحتاج إلى خطة وآليات ووسائل ضخمة لتكريسه وجعله فعالا يحقق الأهداف المرجوة منه وهو تحقيق الأمن العام في المجتمع.

كما أن التمكن من المؤلفات ذات القيمة وذات الصلة بموضوع نظام النقاط المرورية أمر شبه معدوم، فقط دراستين الأولى مذكرة ماجستير : "المقدم علي بن ضبيان" بعنوان "دور نظام نقاط المرورية في الحد من المخالفات المرورية، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، 2005.

والثانية لغازي المالكي بعنوان "مدى فعالية المخالفات المرورية في الحد من الحوادث والاختناقات، رسالة ماجستير قسم العلوم الإدارية، كلية الدراسات العليا، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، المملكة العربية السعودية.

وتجدر الإشارة إلى أنه لا يوجد في المكتبات الجزائرية، من تطرق إلى هذا الموضوع، لذا تم إسقاط الأحكام العامة المتعلقة بالدول التي سبق وأن طبقت هذا النظام لاسيما المملكة العربية السعودية التي كانت من بين الدول العربية الأولى التي بادرت في تطبيق هذا النظام، ناهيك عن البحث عن نقاط التلاقي بين النص والواقع، وبين رجل الإدارة والأعوان المؤهلين.

وقد اقتصر مجال هذه الدراسة على نطاق الشخصي والنص التشريعي، ثم النطاق الزمني، والنطاق المكاني.

النطاق الشخصي: إن هذه الدراسة تهتم بالأشخاص الذين لهم الحق في سحب النقاط المرورية والمتمثلة في لجان تعليق رخصة السياقة الموجودة على مستوى الدائرة ومديرية النقل، وتتجاوز لتصل إلى مستعملي الطرقات وهم سائقي المركبات الذين تنصب عليهم عمليات سحب النقاط المرورية في حال ارتكاب مخالفات مرورية .

النطاق التشريعي: تهتم هذه الدراسة بالنصوص القانونية التي تنظم مجال المرور في الجزائر ومن أمثلتها الأمر 03-09 المذكور سابقا والمرسوم التنفيذي 11-376 المؤرخ في 2011/11/12 يعدل ويتم المرسوم التنفيذي رقم 04-381 الذي يحدد حركة المرور عبر الطرقات، والقرار المؤرخ في 2013/02/18 الذي يحدد كفاءات إعداد التكوين الخاص لسائقي السيارات من أجل استرجاع عدد النقاط الضائعة من الرخصة بالنقاط.

والقرار الوزاري المشترك رقم 13-01 المؤرخ في 2013/01/9 المتضمن إصدار الوثائق المتعلقة برخصة السياقة الاختبارية، ورخصة السياقة (النموذج الجديد)، والرخصة بالنقاط.

النطاق الزمني: اقتصرت هذه الدراسة على المجال الزمني الذي يمتد من تاريخ صدور النص الذي يقتضي ضرورة تطبيق النقاط المرورية إلى غاية يومنا هذا.

النطاق المكاني: اقتصرت هذه الدراسة على دراسة نظام النقاط المرورية على مستوى الجزائر مع الإشارة لبعض تجارب الدول في مجال نظام النقاط المرورية للاستدلال.

وأثناء إعداد هذه الدراسة تمت مصادفة العديد من الصعوبات أهمها:

*صعوبة تجميع المادة القانونية التي تنظم نظام النقاط المرورية في الجزائر .

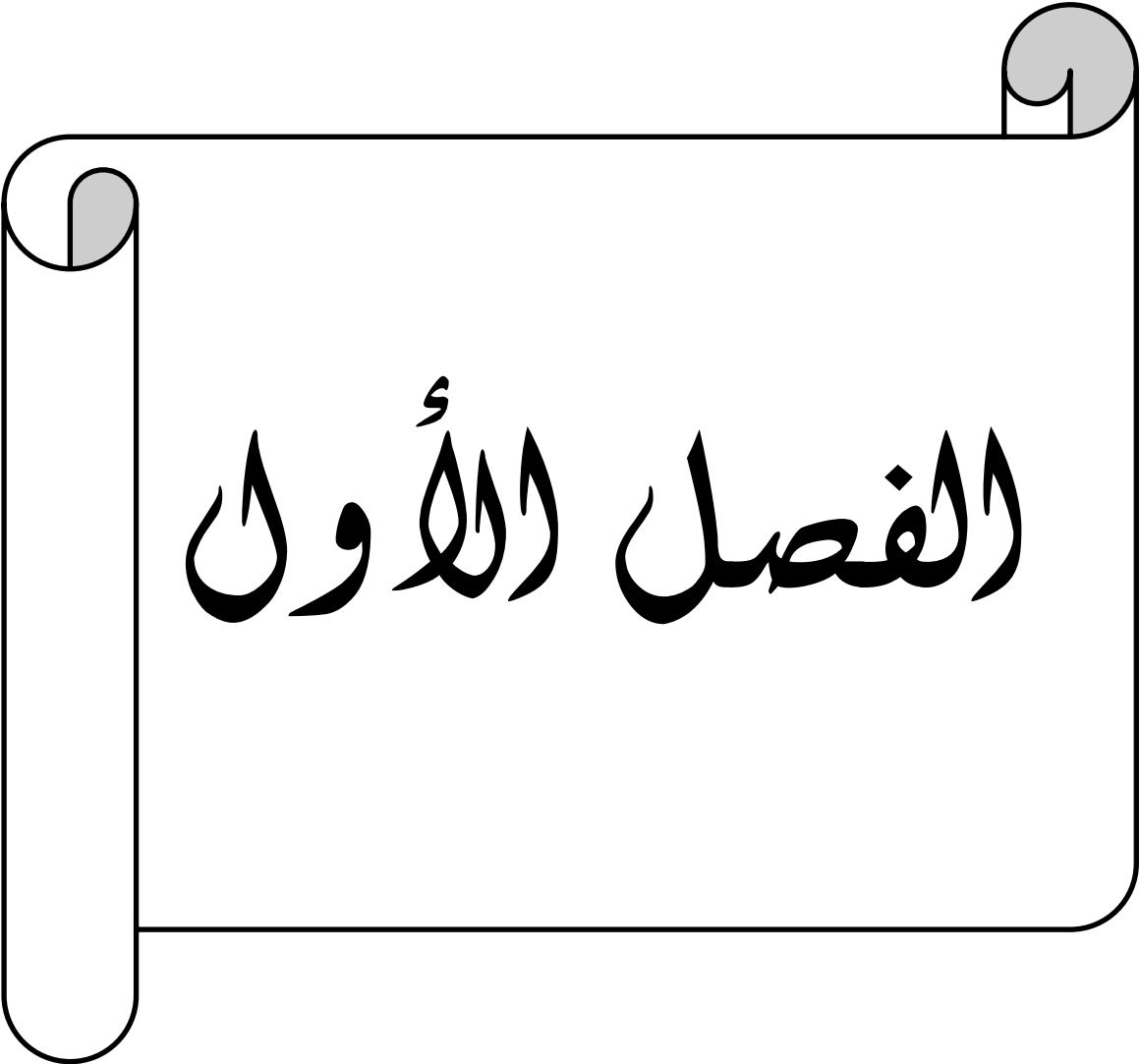
*عدم توفر المؤلفات المتخصصة التي عنيت بدراسة هذا الموضوع في الجزائر فهي تقريبا منعدمة، بالإضافة إلى صعوبة دراسة هذا الموضوع، من الناحية التطبيقية وتعقد المشاكل التي يطرحها بسبب قلة اهتمام الدارسين بها.

وقد تم اللجوء في هذه الدراسة إلى استعمال عدة مناهج منها المنهج المقارن من خلال مقارنة الإحصائيات المرورية التابعة للأعوان المؤهلين، ناهيك عن التطرق لبعض التجارب الدولية في مجال النقاط المرورية ومحاولة إسقاطها على نظام النقاط المرورية في الجزائر.

بالإضافة إلى المنهج المقارن فقد تم اللجوء إلى المنهج الوصفي والتحليلي من خلال تحليل النصوص القانونية المتعلقة بالنقاط المرورية كالمرسوم التنفيذي رقم 11-376 والقرار المؤرخ في 2013/02/18 المذكورين سالفًا، للتوصل إلى حلول تساعد على تفصيل هذا النظام في الجزائر.

وبناء على ذلك تم تقسيم موضوع هذه الدراسة إلى فصلين ومقدمة وخاتمة إذ تناول الفصل الأول المحل الذي ينصب عليه نظام النقاط المرورية وهو المخالفات المرورية التي يرتكبها مستعملي الطريق وخاصة سائقي المركبات، و الذي قسم بدوره إلى مبحثين، حيث تناول المبحث الأول ماهية المخالفات المرورية من حيث تحديد مفهومها وأساسها القانوني وأنواعها وأهم الجزاءات المقررة لها، أما في المبحث الثاني فتم التطرق لأسباب المخالفات المرورية والآثار المترتبة عنها.

أما الفصل الثاني فتضمن تطبيق نظام النقاط المرورية في الجزائر وقسم بدوره إلى ثلاث مباحث، حيث تناول المبحث الأول الرخصة بالنقاط و تناول المبحث الثاني سحب واسترجاع النقاط المرورية ليتم الوقوف في الأخير عند مبررات نظام النقاط المرورية الذي يتضمن معوقات تطبيق هذا النظام بالإضافة إلى الآثار المترتبة عنه.



الفصل الأول

الفصل الأول

محل نظام النقاط المرورية

لقد أصبحت مشكلة الحوادث المرورية على الطرق من أكبر المشاكل التي تعاني منها جميع دول العالم على اختلاف مستوياتها، سواء كانت من الدول المتقدمة أو الدول النامية، لما تسببه هذه الحوادث من مشكلات اقتصادية وأضراراً مادية واجتماعية وخسائر بشرية والتي هي نتيجة للتطور الحضاري المتسارع في مختلف جوانب الحياة.

ولقد ظهرت مشكلة حوادث المرور في أواخر القرن الثامن عشر بظهور وسائل النقل والمواصلات، وتزايدت بشكل تصاعدي مع تزايد عدد السكان، وبالتالي عدد المركبات، وينال موضوع الحوادث المرورية اهتماماً عالمياً متنامياً، وتُعزى الحوادث المرورية إلى ثلاث عوامل وهي العامل البشري والمركبة والطريق، ولما تسببه الحوادث من استنزاف للموارد المادية والبشرية للدول، ونتيجة للنمو الكبير الذي تشهده الجزائر في جميع المجالات وخاصة في المجال الاقتصادي والاجتماعي فقد كان لها نصيب وافر من هذه المشكلة.

وبناءً على ارتفاع مستوى المعيشة واتساع المَدُن وزيادة أطوال الطرقات وكثرة التنقل بين أماكن العمل والسكن، وبين الأسواق وأماكن السكن، ونتيجة للرّفاهية فإنّ الإنسان العادي لا يكاد يقضي احتياجاته دون أن يستعمل السيارة، سواء بعدت المسافة أم قصرت، لذلك زادت المخالفات المرورية ومن ثمّ زادت الحوادث التي لم يقتصر دورها على فئة معيّنة من الناس بل شملت كافة فئات المجتمع، وقد أصبحت الحوادث المرورية من المشكلات الهامة التي لعبت دوراً رئيسياً في تدني السلامة المرورية على الطريق، حيث أصبحت تهدّد حياة المجتمع بما تخلفه من آثار سلبية سواء بشرية أو مادية⁽¹⁾، وهذا ما دفع الجزائر لوضع قانون المرور رقم 03-09 الذي يعدل يتمّ القانون رقم 01-14 المؤرخ في 22 جويلية 2009، والمتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها وأمنها، من خلال فرض قواعد وأنظمة وعقوبات مقترن بها بهدف الحدّ من المخالفات المرورية وتقليل نسبتها وخطورتها، ومن أجل تسهيل حركة السير على الطرّق ومنع المخالفات، كما يعتبر تطبيق تلك الأنظمة والالتزام بأحكامها محققاً المرورية، لذلك حرص أغلب دول العالم على ضبط استعمال المركبة بما يحفل تجنب أفراد المجتمع لأخطارها، فوضعت القوانين والأنظمة التي تنظم عملية السير، وأقامت الندوات والمؤتمرات الدولية لبحث هذه المشكلة ووضع الحلول لها والحدّ منها⁽²⁾.

ومن هذا المنطلق يتم تقسيم هذا الفصل إلى مبحثين:

- 1- غازي معيض المالكي، مدى فاعلية ضبط المخالفات المرورية في الحدّ من الحوادث والاختناقات، رسالة ماجستير، قسم العلوم الإدارية، كلية الدراسات العليا، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، المملكة العربية السعودية، 2009، ص 02.
- 2- عثمان عبد الرحمان عثمان السنيّد، مدى فاعلية أساليب تنفيذ الجزاءات المرورية في الحدّ من المخالفات، رسالة ماجستير، في العلوم الشرطية، تخصص القيادة الأمنية، كلية الدراسات العليا، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، المملكة العربية السعودية، 2004، ص 20.

المبحث الأول: مفهوم المخالفات المرورية

المبحث الثاني: مسببات الحوادث المرورية

المبحث الأول

مفهوم المخالفات المرورية

تتضح خطورة المخالفات المرورية في أثر سلوك الأفراد المخالفين على الأوضاع النظامية في المجتمع الذي يعيشون فيه، وكونهم عُصر قلق واضطراب لأمنه بما يمثلونه من مصدر خطورة يهدد مستعملي الطريق، ومن هنا تحرص الدّول على ضبط استعمال هذه الوسيلة بما يجتنب البشرية أخطارها حيث تمّ وضع قوانين تتظّم عملية السّير⁽¹⁾. لذلك يتم تقسيم هذا المبحث إلى ثلاث مطالب، حيث يتناول المطلب الأول تعريف المخالفات المرورية وأساسها القانوني، أمّا المطلب الثاني فقد تناول أنواع المخالفات المرورية، بينما المطلب الثالث فقد كرّس لمعاينة المخالفات إضافة إلى الجزاءات المقرّرة لها.

المطلب الأول

تعريف المخالفات المرورية

سيتم التطرق في هذا المطلب إلى تعريف المخالفات المرورية في الفرع الأول وأساسها القانوني في الفرع الثاني.

الفرع الأول: تعريف المخالفات المرورية

تعرف المخالفات لغة على أنها جمع مخالفة، يُقال خالفه إلى الأمر: قصده بعدما نهاه عنه، لقوله تعالى: ﴿وما أريد أن أخالفكم إلى ما أنهاكم عنه﴾⁽²⁾.

والمرور مصدر مرّ، نقول مر فلان، مر، مروراً، وممرأ، بمعنى جاز وذهب ومضى، والمرور في اللغة يعني المضيّ والاجتياز بالشيء، والممر موضع المرور.

أما اصطلاحاً فتعرف على أنها سلوك إرادي غير مشروع، يصدر عن شخص مسؤول جنائياً في حالات الإباحة، والعدوان على المال أو المصلحة أو الحق المحمي بجزاء جنائي، والمخالفات المرورية في هذه الدراسة تعني عدم تقيّد السائق بأنظمة وتعليمات المرور وارتكابه مخالفة مرورية أو أكثر من المخالفات المرورية المُدرجة بجدول نقاط المخالفات⁽³⁾، ويعرّفها نظام المرور السعودي في المادة 173 على أنها: "أيّ مخالفة لأحكام هذا النظام"، كما عرّفها كذلك كلّ من القحطاني والمقبل على أنها: "الجريمة المُعاقب عليها

1- غازي معيض المالكي، مرجع سابق، ص 03.

2- سورة هود الآية 88.

3- صالح بن محمد السديس، أثر ارتكاب المخالفات المرورية في حوادث السير، رسالة ماجستير العلوم في الشرطة، تخصص القيادة الأمنية، كلية الدراسات العليا، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، الرياض، المملكة العربية السعودية، سنة 1422هـ-1423هـ، ص 08.

بإحدى العقوبتين: عقوبة الغرامة أو عقوبة الحبس"، بالإضافة إلى العسج الذي عرفها على أنها: "قيام قائد السيارة أو المركبة بعدم التقيد بالأنظمة واللوائح المرورية وعدم الامتثال لها"⁽¹⁾، والمخالفة هي سلوك إرادي غير مشروع يصدر من شخص مسؤول جنائياً في حالات الإباحة والعدوان على المال أو المصلحة أو الحق المحمي بجزاء جنائي، ويعرفها البعض بأنها عدم تقيد مستخدم الطريق بأنظمة وتعليمات المرور والوقوع في مخالفة مرورية أو أكثر من المخالفات المُدرجة في نظام المرور، وتقع المخالفات المرورية في إطار الأفعال أو الامتناع عن الأفعال المخالفة للقوانين الموضوعة لحفظ النظام الاجتماعي والأمني العام، وتستمد أنظمة المخالفات المرورية مشروعيتها من الشرع المطهر، نظراً لعدم مخالفتها لأحكام الشريعة باعتبارها من طاعة وليّ الأمر فيما ينظمه من إجراءات بناءً على دليل من المصالح المرسلّة ولما تقتضيه المصلحة العامة لردع كلّ من يخالف التعليمات المنظمة للمرور، وحماية للأرواح والممتلكات⁽²⁾، والمخالفات المرورية هي تلك المخالفات الناتجة عن استعمال الطريق أثناء قيادة المركبة، ويُمكن تعريفها على أنها حدث وقع نتيجة ممارسة أو سلوك غير صحيح نتج عنه اختراق لنظام المرور⁽³⁾، بمعنى أنها كلّ سلوك مجسّد أثناء استعمال الطريق يتنافى مع قواعد المرور المحدّدة قانوناً، حيث تمّ تقسيم متغيّر ارتكاب المخالفات المرورية إلى ثلاثة مستويات (نادراً، أحياناً ودائماً)، وعلى إثر هذا التقسيم حدّد مرتكب المخالفة مستوى ارتكابه للمخالفة المرورية⁽⁴⁾.

الفرع الثاني: الأساس القانوني للمخالفات المرورية

تتعدّد مصادر المخالفات المرورية وتختلف حسب قوتها القانونية منها ما هو دستوري ومنها ما هو تشريعي، ومنها ما هو تنظيمي، وذلك وفقاً لما هو مبين في العناصر أدناه:

أولاً: في الشريعة الإسلامية

قبل التعرّض إلى النصوص الدستورية التي تكفل الحماية والأمن للأفراد يجب أن التطرّق أولاً إلى الدستور الإلهي وهو القرآن الكريم الذي يُعتبر مصدراً مهماً وأساسياً لسلوك الفرد، ومن أعظم آيات الله سبحانه وتعالى ما جاء في قوله: ﴿إِنَّ اللَّهَ يَأْمُرُ بِالْعَدْلِ وَالْإِحْسَانِ وَإِيتَاءِ ذِي الْقُرْبَىٰ وَيَنْهَىٰ عَنِ الْفَحْشَاءِ وَالْمُنْكَرِ

1- عثمان عبد الرحمان عثمان السنيد، مرجع سابق، ص 31.

2- علي بن ضبيان الرشيد، الضبط الآلي المروري ودوره في الحدّ من المخالفات، رسالة ماجستير، في العلوم الشرطية، تخصص قيادة أمنية، كلية الدراسات العليا، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، المملكة العربية السعودية، 2009، ص 29.

3- إبراهيم بن هلال العنزي، أسباب وأنواع المخالفات المرورية وعلاقتها بالمتغيرات الديموغرافية، دراسة تطبيقية على الموقوفين والمراجعين لمرور الرياض، المجلة العربية للدراسات الأمنية والتدريب، العدد 62، الرياض، المملكة العربية السعودية، 2015، ص 176.

4- سعد الدين بوطبال: << سمات الشخصية وأثرها على ارتكاب المخالفات المرورية لدى السائقين >>، مجلة الدراسات والبحوث الاجتماعية، العدد 04، جامعة الوادي، الجزائر، 2014، ص 145.

والبغني يعظم لعلمهم تزكرون⁽¹⁾، وقد روى البخاري ومسلم عن أبي سعيد الخدري عن النبي صلى الله عليه وسلم أنه قال: " إياكم والجلوس على الطرقات، فقالوا: ما لنا بدّ إنّما هي مجالسنا نتحدث فيها، قال: فإذا أبيتم إلى المجالس فأعطوا الطريق حقّها، قالوا: وما حقّ الطريق، قال: كف الأذى وردّ السلام والأمر بالمعروف والنهي عن المنكر وعضّ البصر"⁽²⁾.

ثانيا: النصوص الدستورية

بالرجوع إلى دستور 1966 نجد بأن المادة 35 منه تؤكّد على معاقبة كلّ من يرتكب المخالفات التي تمسّ بالحقوق والحريات⁽³⁾، وفي مجال المرور توجد مجموعة من العقوبات المرورية على اختلاف أنواعها منها ما هو إداري في شكل غرامة أو سحب للرخصة وصولاً إلى وضع المركبات في المحشر، ومنها ما هو جزائي، وكلّ ذلك في سبيل ردع كلّ مخالف لقوانين المرور وعدم ارتكاب الخطأ مرّة أخرى⁽⁴⁾.

ثالثا: النصوص القانونية

هناك العديد من النصوص القانونية التي تنظم المخالفات من خلال تحديد كلّ مخالفة ووضع العقوبة المقررة لها حيث يأخذ منها ما يلي:

1- الأمر رقم 03-09 المؤرخ في 22 جويلية 2009 المعدّل والمتمم للقانون رقم 01-14 المؤرخ في 19-08-2001 والمتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها وأمنها، الذي يحدّد المخالفات وعقوباتها من خلال القسم الأول من الفصل السادس تحت عنوان المخالفات والعقوبات في المواد 66 - 69⁽⁵⁾.

2- القانون رقم 01-13 المؤرخ في 07 أوت 2001، المتضمّن توجيه النقل البري وتنظيمه، والذي يحدّد المخالفات والعقوبات المقررة لها من خلال القسم الثاني والثالث من الفصل السادس تحت عنوان المخالفات والعقوبات في المواد 57 - 64⁽⁶⁾.

1- سورة النحل، الآية 90.

2- رواه البخاري ومسلم.

3- أنظر نص المادة 35 من دستور 1966، جريدة رسمية، العدد 76، لسنة 1966.

4- خليل بوضنوبرة، مداخلة بعنوان: تأثير النصوص القانونية في تحسين السلامة المرورية في الجزائر، يوم دراسي حول السلامة المرورية في الجزائر بين الواقع والمأمول، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة 08 ماي 1945، قالمة، الجزائر، يوم 16 نوفمبر 2015، ص 07.

5- الأمر رقم 03-09 المؤرخ في 22 جويلية 2009، المتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها وأمنها، المعدّل والمتمم للقانون رقم 01-14 المؤرخ في 19 أوت 2001، جريدة رسمية، العدد 45، الصادرة بتاريخ 29 جويلية 2009، ص 7 - 9.

6- القانون رقم 01-13 المؤرخ في 07 أوت 2001، المتضمّن توجيه النقل البري وتنظيمه، ج ر، العدد 44، الصادرة بتاريخ 08/08/2001، ص ص 11-12.

3- القانون رقم 01-14 المؤرخ في 19 أوت 2001، المتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها وأمنها المعدل والمتمم بالأمر رقم 09-03 الذي يحدّد المخالفات من خلال القسم الأول من الفصل السادس بعنوان المخالفات والعقوبات في المواد 65 - 115⁽¹⁾.

4- القانون رقم 04-16 المؤرخ في 10 نوفمبر 2004 الذي يعدّل ويتمّ القانون رقم 01-14 المتعلق بتنظيم حركة المرور وسلامتها وأمنها⁽²⁾.

ثالثاً: النصوص التنظيمية

1- المرسوم التنفيذي رقم 03-410 المؤرخ في 05 نوفمبر 2003، الذي يحدّد المستويات القصوى لانبعاث الأذخنة والغازات السامة والضجيج من السيارات، الذي يتضمّن مخالفات الأحكام المتعلقة بتصاعد الأذخنة والغازات السامة وصدور الضجيج عند تجاوز المستويات المحدّدة⁽³⁾.

2- المرسوم التنفيذي رقم 04-381 المؤرخ في 28 نوفمبر 2004، المحدّد لقواعد حركة المرور عبر الطرق، والذي يتضمن المخالفات والعقوبات من خلال القسم الأول من الفصل الثالث تحت عنوان إثبات المخالفات والعقوبات المختلفة في المواد 279 - 311⁽⁴⁾.

المطلب الثاني

أنواع المخالفات المرورية

إنّ التكلّم عن أنواع المخالفات المرورية يعني الشكل الذي يتّخذه الحادث أو الكيفية التي وقع بها وهناك صور عديدة لحوادث السير ولكّتها في الغالب تأخذ أحد الأشكال المتعارف عليها، فإمّا أن يكون تصادم أو تدهوراً أو حادث انزلاق أو دهس أو حدوث حريق في السيارة، والواقع أنّ معرفة وقوع الحادث وتحديدّه تختصّ به الجهات المعنية لاتخاذ الإجراءات المناسبة والتي قد تختلف حسب نوعية الحادث وستبرز أهمّها فيما يلي⁽⁵⁾ :

1- القانون رقم 01-14 المؤرخ في 19 أوت 2001، المتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها وأمنها، المعدل والمتمم بالأمر رقم 09-03 المؤرخ في 22 جويلية 2009، ج ر، العدد 46، الصادرة بتاريخ 19 أوت 2001، ص 11 - 18.

2- القانون رقم 04-16 المؤرخ في 10 نوفمبر 2004، المتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها وأمنها، يعدّل ويتمّ القانون رقم 01-14 المؤرخ في 19 أوت 2001، ج ر، العدد 72، الصادرة بتاريخ 13 نوفمبر 2004، ص 6.

3- المرسوم التنفيذي رقم 03-410 المؤرخ في 05 نوفمبر 2003، الذي يحدّد المستويات القصوى لانبعاث الأذخنة والغازات السامة والضجيج من السيارات، ج ر، العدد 68، الصادرة بتاريخ 09 نوفمبر 2003، ص 18

4- المرسوم التنفيذي رقم 04-301 المؤرخ في 28 نوفمبر 2004، المحدّد لقواعد حركة المرور عبر الطرق، ج ر، العدد 76، الصادرة بتاريخ 28 نوفمبر 2004، ص 41 - 45

5- راضي عبد المعطي السيد، الآثار الاقتصادية لحوادث المرور، مركز الدراسات والبحوث، الرياض، المملكة العربية السعودية، 2008، ص 41.

الفرع الأول: من حيث درجة الخطورة

تنقسم المخالفات المرورية من حيث درجة خطورتها إلى مخالفات بسيطة وأخرى جسيمة

أولاً: مخالفات بسيطة

هي تلك المخالفات التي لا تشكل خطراً عند ارتكابها، ومثال ذلك: عدم وجود لوحة السيارة أو تضليل الزجاج، ومفهوم المخالفات يشمل جميع أطراف العلاقة المرورية كسائقي السيارات والأفراد، سواء كانوا من الركاب أو المشاة، وتعدّ المخالفات المرورية اختراقاً لقانون المرور، نظراً لم ينتج عن ذلك من حوادث مروعة، وتبرز هذه المخالفات كسلوك له انعكاساته السلبية على المجتمع، فالممارسة القائمة على اللامبالاة والاستهتار خصوصاً تلك المتعلقة بالسلامة المرورية لا بدّ أن تواجه بالعقوبات الرادعة حتى يلتزم الأفراد بقواعد المرور، ولتحقيق ذلك منح النظام للأعوان المكلفة بتنظيم حركة المرور سلطة تقديرية بالاعتماد على ركيزتين هما: الحزم والشدة، ويجب أن يكون الهدف الذي يسعى إلى تحقيقه متوافقاً مع الغاية المرورية بالنظام المتّبع وهي تحقيق النفع العام والحماية الاجتماعية، فلا بدّ أن يعمل العون المؤهل على تحقيق الغاية في ظلّ الضوابط التي يحددها قانون المرور الجزائري⁽¹⁾.

ثانياً: مخالفات جسيمة

وهي تلك المخالفات التي تعرّض الآخرين والممتلكات والأفراد للخطر أو الممتلكات العامة، ومنها مخالفات القواعد الخاصة بتنظيم السير كعدم الالتزام بالحدّ الأقصى للسرعة أو عدم التقيد بالإشارات الضوئية أو السير عكس الاتجاه، القيادة أثناء السكر والسرعة المفرطة والقيادة دون رخصة، ومن أهم المخالفات التي تعرض الفرد إلى ارتكاب حادث نذكر:

- 1- قيادة المركبة بدون توفر التجهيزات اللازمة مثل: المكابح والأنوار.
- 2- تجاوز السرعة المقررة بأكثر من 25 كيلو/ سا.
- 3- السير عكس الاتجاه.
- 4- قيادة المركبة تحت تأثير المخدر أو العقاقير الطبية المحظورة أثناء القيادة.
- 5- تجاوز الإشارة الحمراء.
- 6- المراوغة بسرعة بين المركبات على الطريق العامة.
- 7- التجاوز في المناطق التي يمنع فيها التجاوز مثل المرتفعات والمنعطفات.
- 8- عدم الوقوف أمام إشارة قف.⁽²⁾

1- ابراهيم بن هلال العنزي، مرجع سابق، ص 178.

2- غازي معيض المالكي، مرجع سابق، ص 13.

أما بالنسبة للجزاءات المقترنة بهذه المخالفات فهي إما جزاءات بدنية متمثلة في سلب حرية المخالف وذلك من خلال توقيفه، أو جزاءات مالية متمثلة في دفع مبلغ معين لخزينة الدولة، وتدفع الجزاءات طبقاً لعدّة إجراءات حدّدها النظام وحدّد المناط بهم لدفعها⁽¹⁾.

الفرع الثاني: من حيث مستعملي الطريق

سيتم التطرق من خلال هذا الفرع إلى الأحكام التي تنظم كل من الراجلين والسائقين كما يلي

أولاً: المخالفات المتعلقة بالراجلين

حيث أنّه يجب على الراجلين السير على الأرصفة أو حواف الطرقات المهيأة خصيصاً لاستعمالها لهذا الغرض، ويمنع كلّ استعمال آخر للأرصفة يعيق حركة المارة⁽²⁾، وعند عبور الراجلين وسط الطريق لابدّ من التأكّد مسبقاً من عدم وجود أيّ خطر داهم، والأخذ في الحسبان أيضاً المسافة التي تفصلهم عن المركبة السائرة وسرعتها، واستعمال الممرّات المخصّصة لهم والمسماة " ممرّ الراجلين"، وذلك كلّما وجدت هذه الممرّات على مسافة أقلّ من 30 متراً، ويكون عبور الطريق وفق خط مستقيم أي تعامدي مع محور وسط الطريق⁽³⁾، وعندما يشكّل عبور الراجلين وسط الطريق خطر بسبب الأشغال وتهيئة الطريق، يجب اتّخاذ التدابير اللازمة لتمكين الراجلين من ممرّات بديلة ملائمة ومؤمّنة، حيث يجب على الراجلين اتّخاذ الجهة اليسرى لوسط الطريق خارج المجمّعات السكنية إذا كان ذلك لا يضرّ بأمنهم⁽⁴⁾، كما يجب أن يُشار لكلّ فرقة أو جماعة من الراجلين تسيير كقافلة وسط الطريق، عند حلول الظلام وأثناء النهار إذا اقتضت الضرورة ذلك خصوصاً في حالة وجود ضباب، بواسطة وضع إشارة ضوئية بيضاء في الأمام وإشارة ضوئية حمراء في الخلف⁽⁵⁾، وعند الاقتراب من الممرّات المخصّصة للراجلين، يجب على السائقين الامتناع عن تجاوز السيارات دون التأكّد من عدم وجود أحد الراجلين في هذا الممرّ ويمنع على كلّ سائق التوقف أو الوقوف على ممرّ خاص بالراجلين⁽⁶⁾، وعلى السائقين عند مرورهم بحظائر وقوف المركبات التي تكون مقامة على الأرصفة احترام السرعة وأخذ الاحتياطات الضرورية لكي لا يحدث ضرر بالنسبة للراجلين⁽⁷⁾

1- عثمان عبد الرحمان عثمان السنّيّد، مرجع سابق، ص 32

2- أنظر نص المادة 34 من القانون رقم 01-14.

3- أنظر نص المادة 35 من نفس القانون.

4- أنظر نص المادة 01/37 من نفس القانون.

5- أنظر نص المادة 02/37 من نفس القانون.

6- أنظر نص المادة 38 من نفس القانون.

7- أنظر نص المادة 40 من نفس القانون.

ثانياً: المخالفات المتعلقة بسائقي المركبات

طبقاً للمرسوم التنفيذي رقم 04-381 المؤرخ في 25 نوفمبر 2004 فإنه يجب أن يكون لكل مركبة سائق⁽¹⁾ وأن يكون في وضعية تسمح له وبكل سهولة بجميع الحركات اللازمة، ولا يجوز تخفيض إمكانياته في القيام بالحركة ومجال رؤيته على الخصوص بعدد الركاب أو بوظيفتهم⁽²⁾، ويلزم كل سائق مركبة يفوق علوها بما في ذلك الحمولة 04 أمتار، أن يتأكد باستمرار أنه يستطيع المرور دون أن يسبب أية أضرار⁽³⁾، ففي حالة المرور العلوي يجب على السائق جعل مركبته تسير على الجانب الأيمن من الطريق بقدر ما تسمح له حالة الطريق⁽⁴⁾، و إذا كانت المركبة غير مأمونة التعثر أو تعيق مرور مركبات أخرى فهنا لا يجوز للسائق أن يحاول الدخول في تقاطع⁽⁵⁾، حيث أنه إذا كان وسط الطريق يشتمل على مسالك تحدها خطوط متواصلة، فإنه لا يجوز للسائق أن يسلك مثل هذا المسلك، وأن يتجاوز تلك الخطوط⁽⁶⁾ وعلى كل سائق يريد التغيير من سرعة مركبته أو حيواناته أن يتأكد مسبقاً من أنه يستطيع القيام بذلك دون وجود خطر وأن يعلن نيته مسبقاً بوقت كافي لمستعملي الطريق الآخرين⁽⁷⁾، حيث أنه لا يجوز لكل سائق يصل إلى طريق عبر ممر مفتوح للسير العمومي أو عبر طريق ترابي، أو من مساحة للوقوف على حافة الطريق أن يدخله إلا بعد أن يتأكد بأنه يستطيع ذلك دون خطر بسرعة منخفضة⁽⁸⁾، على أن يجب ترك مسافة بين مركبة ومركبة أخرى إذا كان السائق يسير خلف المركبة الأخرى، وذلك بهدف تجنب حدوث اصطدام في حالة تمهل المركبة المفاجئ أو توقفها فجأة وعليه فإن المسافة بين المركبة والأخرى تزداد طويلاً كلما ازدادت وارتفعت السرعة⁽⁹⁾، كما يجب على السائق احترام إشارة الضوء الأحمر وذلك بتوقفه، وعندما يقوم هذا الأخير الأخير بقيادة مركبته يجب أن يكون متحكماً في سرعته وذلك دون المساس بحدود السرعة التي يفرضها التشريع المعمول به لاسيما المنصوص عليها في المرسوم أعلاه⁽¹⁰⁾، هذا بالإضافة إلى السائقين الحائزين على رخصة السياقة منذ أقل من سنتين فلا بد أن لا تتجاوز سرعة مركبتهم 80 كلم/سا⁽¹¹⁾.

1- أنظر نص المادة 04 من المرسوم التنفيذي رقم 04-381.

2- أنظر نص المادة 06 من نفس المرسوم.

3- أنظر نص المادة 07 من نفس المرسوم.

4- أنظر نص المادة 08 من نفس المرسوم.

5- أنظر نص المادة 10 من نفس المرسوم.

6- أنظر نص المادة 11 من نفس المرسوم.

7- أنظر نص المادة 17 من نفس المرسوم.

8- أنظر نص المادة 18 من نفس المرسوم.

9- أنظر نص المادة 20 من نفس المرسوم.

10- أنظر نص المادة 23 من نفس المرسوم.

11- أنظر نص المادة 25 من نفس المرسوم.

الفرع الثالث: من حيث درجة الجسامة

إن ارتكاب المخالفات المرورية يعدّ من قبيل التعدي على قوانين المرور وعدم الامتثال والتقيّد بقواعد السير وآدابه التي جاء بها قانون المرور، ممّا يؤدّي إلى الإخلال بقواعد وشروط سلامة الطريق، ذلك لأنّ مخالفات قواعد السير تؤدّي إلى وقوع الكثير من حوادث المرور التي تخلف الكثير من الأضرار المادية والمعنوية وبالتالي إذا كانت القواعد القانونية لأنظمة المرور المعاصرة تحمل مستعملي الطرق مسؤولية المخالفات المرتكبة من قبلهم، فإنّها تميّز بين تلك المخالفات التي يقومون بها من حيث درجة خطورتها وتحددها وتخصّص لكلّ مخالفة ما يترتّب عنها من جزاء⁽¹⁾، وفي الجزائر فإنّ قانون المرور يحدّد المخالفات المرورية والجزاء المترتبة عنها من خلال تصنيفه المخالفات المتعلقة بالقواعد الخاصة بحركة المرور حسب خطورتها إلى مخالفات وجنح، حيث يتم التطرق إلى تصنيف المخالفات المرورية حسب درجة خطورتها في أربعة أصناف.

أولاً: المخالفات المرورية: تتمثل في ما يلي:

أ/ مخالفات من الدرجة الأولى والثانية

إنّ هذا النوع من المخالفات منصوص عليه في الأمر رقم 09-03 المؤرخ في 22 يوليو 2009، المعدّل والمتمّم للقانون رقم 01-14 المؤرخ في 13/08/2009، المتعلق بتنظيم المرور عبر الطرق وسلامتها وأمنها وتصنّف كما يلي:

1- مخالفات من الدرجة الأولى:

هي تلك المخالفات التي يعاقب عليها بغرامة جزافية من 2000 دج إلى 2500 دج، وتشمل مخالفات الأحكام المتعلقة بالإتارة والإشارة وكبح الدراجات، وتقديم وثائق المركبة وكذا رخصة السياقة أو الشهادة التي ترخص بقيادة المركبة المعنية، إضافة إلى مخالفة الأحكام المتعلقة باستخدام آلة أو جهاز مركبة غير مطبق⁽²⁾.

2- مخالفات من الدرجة الثانية:

هي تلك المخالفات التي يعاقب عليها بغرامة جزافية من 2000 دج إلى 3000 دج، وتشمل مخالفات الأحكام المتعلقة بسرعة المركبات، استعمال أجهزة التنبيه الصوتي، الالتزام بتشغيل ضوء أو أضواء المركبة المجرورة بواسطة الحيوانات، بالإضافة إلى مخالفات المرور في أوساط الطرق والدروب والأرصفة المخصّصة لمركبات النقل الجماعي أو الراجلين، كذلك المخالفات المتعلقة بالتخفيض غير العادي دون

1- عمار شويمت، أحكام المرور والآثار المترتبة عليها في الشريعة الإسلامية، رسالة دكتوراه في العلوم الإسلامية، كلية العلوم الاجتماعية والإنسانية والعلوم الإسلامية، جامعة الحاج لخضر، باتنة، الجزائر، 2010-2011، ص 29.

2- المادة 66/أ من الأمر رقم 09-03.

أسباب حتمية الذي من شأنه أن يقلص من سيولة حركة المرور، ناهيك عن لوحات التسجيل والتجهيزات وإشارات النقل الاستثنائي وكذا مؤشرات السرعة، ووضع الإشارة الملائمة من قبل كل سائق صاحب رخصة السياقة⁽¹⁾.

ب/مخالفات من الدرجة الثالثة والرابعة

طبقاً لأحكام الأمر رقم 03-09 السالف الذكر، يمكن أن تصنّف المخالفات من الدرجة الثالثة والرابعة كما هو مبين أدناه:

1- مخالفات من الدرجة الثالثة:

هي تلك المخالفات التي يعاقب عليها بغرامة جزافية من 2000 دج إلى 4000 دج وتشمل: مخالفة الأحكام المتعلقة بالحدّ من سرعة المركبات ذات محرك بمقطورة أو بدونها أو نصف مقطورة في بعض مقاطع الطرق، منع المرور أو تقييده في بعض خطوط السير بالنسبة لبعض الأصناف المركبات أو بالنسبة للمركبات بعض أنواع النقل، حالات الإلزام أو المنع التي تتعلق بعبور السكك الحديدية، بالإضافة إلى المخالفات المتعلقة بحزام الأمان والارتداء الإلزامي للخوذة بالنسبة لسائقي الدراجات النارية والدراجات المتحركة وراكبيها، بالإضافة إلى مخالفات المرور أو التوقف أو الوقوف دون ضرورة حتمية على الشريط الإستعجالي للطريق السيارة أو الطريق السريع، كذلك المخالفات المتعلقة باستعمال أجهزة الإنارة وإشارة المركبات المتحركة الذاتية والاستعمال اليدوي للهاتف النقال أو التصنت بكلمة الأذنين بوضع خوذة التصنت الإذاعي والسمعي أثناء السياقة، أيضاً مخالفة الأحكام المتعلقة بتجاوز حدود السرعة المنصوص عليها بالنسبة لسنف السائقين الحائزين على رخصة سياقة اختباره ومخالفة الأحكام المتعلقة بأولوية مرور الراجلين، دون أن ننسى مخالفات الأحكام المتعلقة بالوقوف والتوقف الخطيرين والأحكام المتعلقة بالمسافة القانونية بين المركبات أثناء سيرها، ناهيك عن مخالفة الأحكام المتعلقة بمنع نقل الأطفال الذين تقل أعمارهم عن عشر (10) سنوات في الأماكن الأمامية والأحكام المتعلقة بالتوقف أو الوقوف التعسفي المعيق لحركة المرور، كذلك مخالفة الأحكام المتعلقة باحترام قواعد السياقة السليمة والأحكام المتعلقة بالأضرار الملحقة بالمسالك العمومية أو بملحقاتها، إضافة إلى مخالفات الأحكام المتعلقة بمرور مركبة ذات محرك أو مقطورة في المسالك المفتوحة لحركة المرور دن أن تكون هذه لمركبة مزودة بلوحتي التسجيل والأحكام المتعلقة بتصاعد الأدخنة والغازات السامة وصدور الضجيج عند تجاوز المستويات المحددة، زيادة على ذلك نجد مخالفات الأحكام المتعلقة بالمركبات غير المزودة بالتجهيزات التي تسمح للسائق بأن يكون له مجال رؤية كاف والأحكام المتعلقة بوضع شريط بلاستيكي أو أية مادة معتمدة على زجاج المركبة، كذلك مخالفة الأحكام

1- المادة 66/ب من الأمر رقم 03-09.

المتعلقة بعدم التصريح بنقل ملكية المركبة أو عدم التصريح بتغيير إقامة مالك المركبة، وأخيراً مخالفة الأحكام المتعلقة بعدم التصريح بالتغييرات التي أجريت على المركبة.⁽¹⁾

2- مخالفات من الدرجة الرابعة:

هي تلك المخالفات التي يعاقب عليها بغرامة جزافية من 4000 دج إلى 6000 دج وتشمل كل من: مخالفة الأحكام المتعلقة باتجاه المرور المفروض، و الأحكام المتعلقة بتقاطع الطرقات وأولوية المرور والمخالفات المتعلقة بالتقاطع والتجاوز، كذلك مخالفة الأحكام المتعلقة بإشارات التوقف التام، والمناورات الممنوعة في الطرق السيارة والطرق السريعة، ناهيك عن تلك المخالفات المتعلقة بزيادة السرعة من طرف السائق أثناء محاولة تجاوزه من طرف سائق آخر، والأحكام المتعلقة بسير المركبة بدون إنارة أو إشارة أو وقوفها في وسط الطريق ليلاً أو انتشار الضباب في مكان خال من الإنارة العمومية، بالإضافة إلى مخالفات الأحكام المتعلقة بمنع المرور على مسلك يقع مباشرة على يسار طريق يتضمن ثلاثة مسالك أو أكثر ذات اتجاه واحد للمرور بالنسبة لمركبات نقل الأشخاص أو البضائع التي يتجاوز طولها سبعة (7) أمتار، أو ذات وزن إجمالي مرخص به مع الحمولة يفوق طنين، والأحكام المتعلقة بالوقوف أو التوقف على أجزاء الطريق التي تعبر سطحها سكة حديدية أو سير مركبات غير مرخص لها بذلك على الخطوط الحديدية، دون أن ننسى مخالفات الأحكام المتعلقة بعبور بعض مقاطع الطرق الممنوعة للسير أو بعض الجسور ذات الحمولة المحدودة، والأحكام المتعلقة بوزن المركبات وطبيعة الأطر المطاطية للمركبات ذات محرك الغير مطابقة للمعايير المقبولة، وشكلها وحالتها، كذلك مخالفات الأحكام المتعلقة بمكابح المركبات ذات محرك وربط المقطورات ونصف المقطورات، والأحكام المتعلقة بالحمولة القصوى لكل محور، بالإضافة إلى الأحكام المتعلقة بتركيب جهاز تسجيل السرعة بالمقيت وخصوصياته وتشغيله وصيانته، وبالتغيير الهام للاتجاه دون تأكد السائق من أن المناورة لا تشكل خطراً على المستعملين الآخرين ودون تنبيههم برغبته في تغيير الاتجاه، ناهيك عن مخالفات الأحكام المتعلقة باجتياز خط متواصل، والأحكام المتعلقة بتشغيل الأجهزة السمعية البصرية في مقدمة المركبة أثناء السياقة، والأحكام المتعلقة بالمكوث على الشريط الوسطي الذي يفصل أوساط الطرق في الطريق السيار والطريق السريع، كما نجد أيضاً مخالفات الأحكام المتعلقة بعدم مطابقة القواعد الخاصة بتنظيم السياقات على المسالك العمومية، والأحكام المتعلقة بحجم المنبهات وتركيب أجهزة إنارة وإشارة المركبات، وأخيراً نجد مخالفات الأحكام المتعلقة بالاستمرار في قيادة مركبة دون إجراء الفحص الطبي الدوري، والأحكام المتعلقة بتعليم سياقة المركبات ذات محرك بمقابل أو دون مقابل⁽²⁾، وفي ما يلي سيتم عرض حصيلة الغرامات الجزافية لسنتي 2014 و2015 كما هو مبين في الجدول أدناه:

1- المادة 66 / ج من الأمر رقم 09-03.

2- المادة 66 / د من نفس الأمر.

حصيلة الغرامة الجزافية لسنتي 2014 و 2015⁽¹⁾

سنة 2015	سنة 2014	طبيعة العمليات
395	221	الدرجة الأولى
462	313	الدرجة الثانية
2427	1843	الدرجة الثالثة
600	442	الدرجة الرابعة
3884	2819	المجموع

الفرع الثاني: الجرح المرورية

طبقاً لأحكام مواد القسم الثاني من الأمر رقم 09-03 السالف الذكر، يتم التطرق إلى أهمّ الجرح والعقوبات التي تورد كما يلي:

يعاقب بالحبس من سنتين إلى خمس (05) سنوات وبغرامة مالية من 100.000 دج إلى 300.000 دج، كلّ سائق ارتكب جريمة القتل الخطأ وهو في حالة سكر أو تحت تأثير مواد أو أعشاب تدخل ضمن أصناف المخدرات⁽²⁾.

وعند القتل الخطأ يعاقب بالحبس من سنة إلى ثلاث سنوات وبغرامة مالية من 50.000 دج إلى 200.000 دج كل سائق ارتكب جريمة القتل الخطأ في حالة الإفراط في السرعة أو ارتكاب تجاوز خطير أو عدم احترام الأولوية القانونية أو عدم الامتثال لإشارات الأمر بالتوقف التام، بالإضافة إلى المخالفات المتعلقة بالمناورات الخطيرة، والسير في الاتجاه الممنوع أو الاستعمال اليدوي للهاتف النقال أو التصنت بكلتا الأذنين بوضع خوذة التصنت الإذاعي والسمعي أثناء السياقة⁽³⁾.

✓ أمّا بالنسبة لأصناف الوزن الثقيل فإنه يعاقب بالحبس من سنتين إلى خمس سنوات وبغرامة مالية من 100.000 دج إلى 2500.000 دج، كلّ سائق ارتكب جرح الخطأ في نفس الظروف بواسطة مركبة تابعة للوزن الثقيل أو النقل الجماعي أو نقل المواد الخطيرة⁽⁴⁾.

✓ كما يعاقب بالحبس من ستة (06) أشهر إلى سنتين، وبغرامة مالية من 50.000 دج إلى 100.000 دج كل سائق لم يتوقف بالرغم من أنه على علم بأنه قد ارتكب حادث أو تسبّب في وقوعه بواسطة المركبة التي يقودها، وحاول الإفلات من المسؤولية الجزائية أو المدنية التي قد تعرّض لها⁽⁵⁾.

1- أنظر موقع المديرية العامة للأمن الوطني: www.dgsn.dz

2- المادة 68 من الأمر رقم 09-03.

3- أنظر نص المادة 69 من نفس الأمر.

4- أنظر نص المادة 02/70 من نفس الأمر.

5- أنظر نص المادة 72 من نفس الأمر.

- ✓ كما يعاقب أيضا بالحبس من سنتين إلى خمس سنوات وبغرامة مالية من 100.000 دج إلى 200.000 دج كل سائق ارتكب في الظروف نفسها التي سبق ذكرها أعلاه جريمة القتل الخطأ، وفي حالة ما إذا ارتكب السائق جنحة الخطأ، فإنه يعاقب بالحبس من سنة إلى ثلاث سنوات وبغرامة مالية من 50.000 دج إلى 150.000 دج⁽¹⁾.
- ✓ كما يعاقب كذلك بالحبس من ستة أشهر إلى سنتين، وبغرامة مالية من 50.000 دج إلى 100.000 دج، كل شخص يقود مركبة أو يرافق السائق المتدرب في إطار التمهين بدون مقابل أو بمقابل مثلما هو محدد في هذا القانون، وهو في حالة سكر⁽²⁾.
- ✓ ويعاقب بالحبس من ستة أشهر إلى سنة وبغرامة مالية من 20.000 دج إلى 50000 دج كل شخص يقود مركبة دون أن يكون حائزاً لرخصة سياقة⁽³⁾.
- ✓ وبنفس العقوبة يعاقب كل شخص استمر رغم تبليغه بواسطة الطرق القانونية بالقرار الصادر بشأنه والمتضمن تعليق أو إلغاء رخصة السياقة، أو منع استصدار رخصة جديدة في قيادة مركبة تقتضى لأجل قيادتها مثل هذه الوثيقة⁽⁴⁾.
- ✓ كما يعاقب بنفس العقوبات كل شخص استلم تبليغ قرار صادر بشأنه، يتضمن تعليق أو إلغاء رخصة السياقة ورفض ردّ الرخصة المعلقة أو الملغاة⁽⁵⁾.
- ✓ بالإضافة إلى ذلك فإن كل شخص لا يخضع مركبته للمراقبة التقنية الدورية الإلزامية، فإنه يتمّ معاقبته بالحبس من شهرين إلى ستة أشهر وبغرامة من 20.000 دج إلى 50.000 دج، أو بإحدى العقوبتين⁽⁶⁾.
- والجدول الموالي يحدد عدد الجنح المرتكبة لسنة 2015⁽⁷⁾.

1- أنظر نص المادة 73 من الأمر رقم 09-03.

2- أنظر نص المادة 74 من نفس الأمر.

3- أنظر نص المادة 80 من نفس الأمر.

4- أنظر نص المادة 01/81 من نفس الأمر.

5- أنظر نص المادة 02/81 من نفس الأمر.

6- أنظر نص المادة 83 من نفس الأمر.

7- أنظر موقع المديرية العامة للأمن الوطني: www.dgsn.dz

الرقم	طبيعة المخالفة	العدد
01	ارتكاب حادث مرور أدى إلى جروح تسبب فيه السائق بخطأ منه أو تهاون أو تغافل أو عدم الامتثال لقواعد حركة المرور .	58
02	استمرار السائق في قيادة المركبة رغم تبليغه بالقرار الصادر بشأنه والمتضمن تعليق أو إلغاء رخصة السياقة أو منع استصدار رخصة جديدة.	44
03	عدم إخضاع المركبة للمراقبة التقنية الدورية.	10
04	انعدام شهادة التأمين.	22
05	محضر المراقبة التقنية للمركبة غير ساري المفعول.	38
06	شهادة التأمين غير سارية المفعول.	67
07	حالات أخرى.	88
المجموع		
		327

المطلب الثالث

معاينة المخالفات المرورية والجزاء المقررة لها

مما لا شكّ فيه أنّ معاينة المخالفات المرورية لها أثر كبير في الحدّ من حركة المرور، وكذلك تسهيل حركة السير، كما تلعب دور فعال في فك الاختناقات المرورية من خلال تطبيق القوانين التي يقرّها قانون المرور لتنظيم الحركة المرورية، بهدف الحفاظ على انسيابية حركة المرور ومنع حدوث المخالفات وتوقيع العقوبات على المخالفين بكل حزم وعدل وأمانة وذلك للحدّ من الحوادث المرورية وما تخلفه من أضرار مادية وبشرية⁽¹⁾، لذا فقد تم التطرق من خلال هذا المطلب إلى أنواع المعاينة المتمثلة في المعاينة على مستوى الأقاليم الحضرية والمعاينة على مستوى الأقاليم الريفية، بالإضافة إلى الأعراف المؤهلين لمعاينة المخالفات المرورية.

الفرع الأول: معاينة المخالفات المرورية

يخصص هذا الفرع لأنواع المعاينة، بالإضافة إلى الأعراف المؤهلون لمعاينة المخالفات المرورية.

أولاً: أنواع المعاينة

وتتمثل في معاينة الأقاليم الحضرية والأقاليم الريفية.

1- غازي معيض المالكي، مرجع سابق، ص ص 05-13.

1/ المعاينة على مستوى الأقاليم الحضرية (الطرق الحضرية)

- عندما تتلقى مصالح الشرطة بلاغ بخصوص وقوع حادث مرور جسماني أدى إلى وفاة سواء عن طريق الرقم الأخضر أو المجمع الهاتفي تتخذ مصالح الشرطة الإجراءات التالية:
- ✓ إرسال أقرب فرقة عاملة في الميدان إلى مكان الحادث، مع مباشرة الاتصال بمصالح الحماية المدنية وإعلامها بمكان الحادث، وحث ذات المصالح في الإسراع لتوجيه سيارة إسعاف إلى هناك.
 - ✓ إخطار مصالح الأمن الحضري التابع لها مكان الحادث تأخذ على سبيل المثال: " محور طريق السوناكوم لولاية قالمه، حيث يتم توجيه عناصر الأمن الحضري الثالث، مع فرقة من الشرطة العلمية لأخذ صور فوتوغرافية للضحايا.
 - ✓ بعد وصول الفرقة الأولى إلى عين المكان يقوم رئيسها بالتبليغ والتأكيد على وقوع الحادث، مع مباشرة إبعاد الفضوليين إن وجدوا، حتى يتسنى لمصالح الحماية المدنية أن تقوم بإسعاف ما يمكن إسعافه.
 - ✓ تقوم عناصر الأمن كذلك بتنظيم حركة المرور وتحويلها بعيداً عن مكان الحادث " تحويلها إلى طرق فرعية مثلاً"⁽¹⁾.
 - ✓ عند وصول فرقة القطاع الحضري تباشر فرقة الشرطة العلمية، بالإجراءات التي نلخصها فيما يلي:
 - ✓ أخذ صور فوتوغرافية للشخص المتوفي وكذا وضعية السيارة عند وقوع الحادث، هذا إن كان الضحية لا يزال في مكانه، أما إذا تم نقله من طرف الحماية المدنية، "تفتح هذه الحالة في أغلب حوادث المرور المميتة مع تعليم وضعية الضحية بواسطة الطباشير"، وبعد الانتهاء من أخذ الصور من طرف فرقة تحقيق الشخصية تباشر الفرقة المختصة في معاينة الحادث حيث يجب:
 - ✓ أخذ جميع القياسات التي يمكن أن تفيد في التحقيق وبالتالي الوصول إلى الأسباب الحقيقية لوقوع الحادث مثل: أخذ عرض الطريق، أثار الفرامل، كلّ الأبعاد اللازمة خاصة للعجلات الأربعة.
 - ✓ معاينة الأضرار المادية بالنسبة للمركبة أو بالنسبة لأسلاك الدولة كالأعمدة الكهربائية، إشارات المرور
 - ✓ الاطلاع على وثائق السارة، البطاقة الرمادية، رخصة السياقة، شهادة التأمين... الخ، وذلك للتعرف صاحب المركبة أو ضحية الحادث، وبعد الانتهاء من إجراء المعاينة فإنه يجب:
 - ✓ أن تتم إزاحة السيارة عن الطريق وذلك للسماح بسيرورة حركة المرور.
 - ✓ وبعد عودة حركة المرور إلى مجراها الطبيعي، تغادر عناصر الشرطة مكان الحادث باتجاه المستشفى الذي قامت مصالح الحماية المدنية بتحويل الضحية له، (يأخذ على سبيل المثال مستشفى الحكيم عقبي)، وعند الوصول إلى المستشفى يجب أن تتبّع الإجراءات التالية:

1- مقابلة مع السيد عبد الرزاق موادنة، ملازم أول للشرطة، رئيس خلية الاتصال والعلاقات العامة، قالمه، حول معاينة المخالفات على مستوى الأقاليم الحضرية، أجريت بتاريخ 2016/04/18 على الساعة 11:00 صباحاً.

✓ السهر على وضع جثة الضحية في مركز حفظ الجثث، هذا إن كان الضحية قد تم أخذ صورة له في مكان الحادث، بمعنى إذا كان قد توفي في مكان الحادث، أما إذا توفي في الطريق إلى المستشفى في سيارة الحماية المدنية، يتم أخذ صورة له من داخل المستشفى، وبعدها يتم تحرير تكليف شخصي للطبيب المعين للقيام بما يلي:

✓ معاينة الضحية جيداً مع تحديد أسباب الوفاة.

✓ تحرير تكليف شخصي ثاني لوضع الجثة في غرفة حفظ الجثث.

✓ بعدها يتم تحرير تقرير إخباري إلى السيد وكيل الجمهورية، لدى المحكمة لإخطاره فيها عند وقوع الحادث، مع ذكر المكان وعدد الضحايا، وفي الأخير يتم فتح تحقيق في الأسباب⁽¹⁾، أما في حالة وقوع حادث بين مركبتين فيتم:

✓ سماع السائق الثاني على محضر رسمي مع سحب وثائق سيارته ورخصة القيادة.

✓ نزع عينة من دمه لمعرفة إذا كان في حالة سكر.

✓ وبعد ذلك يتم سماع أحد أفراد عائلة الضحية (زوجته مثلاً، أو والده).

✓ تكوين ملف قضائي حسب تعليمات وكيل الجمهورية، وإن طلب التقديم يتم تقديم الأطراف للممثل أمامه، وإن طلب إرسال الملف، فيتم إرساله عبر البريد الرسمي المعمول به كآخر إجراء من إجراءات المعاينة⁽²⁾.

2/ المعاينة على مستوى الأقاليم الريفية (الطرق الوطنية)

يعدّ حادث المرور أمر غير خاطر على البال، قد يكون خطير في بعض الأحيان ولذا يجب على مصالح الدرك الوطني التأكد من مدى خطورة الحادث، لأنّ ذلك يتطلب تدخّل سريع وجمع المعلومات من طرف السلطات العمومية، وتحرك وسائل التدخّل أينما كانت، وإنّ مجرد إخطار مصالح الدرك بحادث مرور يجب أن يكون الدرك مستعد للتدخّل السريع على اعتبار أنّ معاينة حوادث المرور في هذه الحالة تكون من اختصاص عمل الدرك الوطني⁽³⁾.

1- مقابلة مع السيد عبد الوهاب مومن، محافظ للشرطة، رئيس المصلحة الولائية للأمن العمومي، قائمة، حول معاينة المخالفات المرورية على مستوى الأقاليم الحضرية، أجريت بتاريخ 2016/04/18 على الساعة 14:00 مساءً.

2- مقابلة مع السيد لزهو لعبيدي، محافظ أول للشرطة، رئيس فرقة المرور، قائمة، حول معاينة المخالفات المرورية على مستوى الأقاليم الحضرية، أجريت بتاريخ 2016/04/20 على الساعة 09:30 صباحاً.

3- مقابلة مع السيد عمار بوجاهم، مساعد قائد فرقة أمن الطرقات للدرك الوطني برأس العقبة، قائمة، حول معاينة المخالفات المرورية على مستوى الأقاليم الريفية، أجريت بتاريخ 2016/04/21، على الساعة 10:15 صباحاً.

مقابلة مع السيد محمد رياض كواحلة، مساعد أول، قائد الفرقة الإقليمية للدرك الوطني، قلعة بوضبع، قائمة، حول معاينة المخالفات المرورية على مستوى الأقاليم الريفية، أجريت بتاريخ 2016/04/24، على الساعة 13:00 زوالاً.

3/الإجراءات المتخذة في حالة حادث جسماني خارج المناطق العمرانية:

فور تلقي مصالح الدرك الخبر عن وقوع حادث مرور من طرف مستعملي الطريق أو من طرف الضحايا الذين تعرّضوا للحادث أو من طرف الأشخاص المتسببين في الحادث يجب أن يتهيأ أفراد الدرك الوطني للتنقل إلى عين المكان بأخذ العتاد اللازم لإجراء المعاينات (مسطرة، طباشير، قلم الرصاص، ممحاة، تقديم الإسعافات الأولية للجرحى والإحاطة بمكان الحادث).

- ✓ القيام بالمعاينات لإظهار الأسباب الموضوعية للحادث.
- ✓ تنظيم حركة المرور من أجل تقادي وقوع حادث آخر وذلك بإعادة حركة المرور إلى مجراها الطبيعي، مع أخذ صور للمكان بالضبط والسيارات.
- ✓ وفي حالة الوفاة يتم أخذ صورة للضحايا.
- ✓ أخذ مجمل للحادث.
- ✓ إجراء المعاينات من أجل رفع المخالفات للمتسببين في الحادث.
- ✓ إبعاد السيارات المتسببة في الحادث عن الطريق لتسهيل حركة المرور.
- ✓ التنقل نحو المستشفى من أجل الحصول على كلّ المعلومات الخاصة بالجرحى مع أخذ عينات من الدم للسوق من أجل معرفة إذا كان السائقين في حالة سكر أم لا، وإن كان كذلك فيتم أخذ عينة من الدم للكشف عن نسبة الكحول والمخدرات المتناولة.
- ✓ وبعد الانتهاء من كافة الإجراءات تتم العودة نحو الفرقة لإخبار السيد وكيل الجمهورية المختص إقليمياً بالحادث هاتفياً، وفي حالة الوفاة يتم تحرير تسخير حفظ الجثث، إلى جانب تحرير تسخير الطبيب المكلف بمعاينة الوفاة.
- ✓ وفي الأخير يتم فتح محضر مع المخالفات⁽¹⁾.

ثانياً: دور الأعوان المؤهلون بمعاينة المخالفات المرورية

طبقاً لأحكام القانون رقم 14/01 المتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها وأمنها، تتم معاينة المخالفات المنصوص عليها في الأمر رقم 03/09 السالف الذكر بموجب محضر يحرر من طرف ضباط الشرطة القضائية، الضباط وذوي الرتب وأعوان الدرك الوطني، محافظي الشرطة والضباط ذوي الرتب وأعوان الأمن الوطني⁽²⁾.

وذلك عند اقترانها بالمخالفات المتعلقة بسلامة الأملاك العمومية الخاصة بالطرق أو عندما تكون تلك المخالفات مرتكبة في موقع الورشات الواقعة على المسلك العمومي أو بجوارها، والتي يمكن أن ينتج

1- مقابلة مع السيد محمد رياض كواحة، مساعد أول قائد الفرقة الإقليمية للدرك الوطني، قلعة بوسبع، حول معاينة المخالفات المرورية على مستوى الأقاليم الريفية، أجريت بتاريخ 2016/04/24، على الساعة 13:30 مساءً.
2- أنظر نص المادة 130 من القانون رقم 01-14.

عنها ضرر يضرّ بالاستغلال العادي لتلك الورشات أو بحماية المستخدمين فيها⁽¹⁾، كما يمكن لمهندسي الأشغال العمومية ورؤساء المناطق والأعوان التقنيين للغابات وحماية الأراضي واستصلاحها، معاينة المخالفات المنصوص عليها في الأمر رقم 03/09 عندما ترتكب على المسالك الغابية المفتوحة للسير العمومي هذا من جهة⁽²⁾، ومن جهة أخرى يمكن لمهندسي وتقنيي الأشغال العمومية دون المساس بالحق المخوّل لجميع الموظفين والأعوان المنصوص عليهم في المادة 130 من القانون 01-14 معاينة الأضرار التي تتعلق بالمسالك العمومية وإعداد محضر عن الأعمال التخريبية المرتكبة بحضورهم⁽³⁾، وبالإضافة إلى المذكورين أعلاه يمكن كذلك لمفتشي النقل البري معاينة مخالفة أحكام المادة 85 من نفس القانون، وإعداد محضر بذلك⁽⁴⁾، كما يؤدي الأعوان محرر والمحاضر من غير الضباط وأعوان الشرطة القضائية التي سبق ذكرهم اليمين أمام المحكمة التابعة لمكان إقامتهم إن لم يسبق لهم أداء اليمين من قبل حيث تكون صيغة اليمين كما يلي: " أقسم بالله العليّ العظيم، أتعهّد أن أقوم بأعمال وظيفتي بأمانة وأن أراعي في كلّ الأحوال الواجبات التي تفرضها عليّ"⁽⁵⁾، حيث تُبلّغ تلك المحاضر مباشرة ودون تأخير إلى وكيل الجمهورية وتُرسل نسخة إلى الوالي في حالة ما إذا ترتّب عن المخالفة تعليق رخصة السياقة⁽⁶⁾.

وللإشارة هنا فإنّ هذه المحاضر تتمتع بالقوة الثبوتية ما لم يثبت العكس تطبيقاً لأحكام القانون رقم 01-14⁽⁷⁾، وفي ما يلي سنبرز أهم النشاطات التي قام بها أعوان الدرك الوطني في ميدان أمن الطرقات لسنة 2014 ومقارنتها بسنة 2015 كما هو مبين في الجدول أدناه

نشاط أعوان الدرك الوطني في ميدان أمن الطرقات⁽⁸⁾

التصنيف	سنة 2014	سنة 2015	الفارق
جنح قانون المرور	11395	14456	3061+
مخالفات الرادار والتيليتاكيومتر	4135	4650	515 +
جنح تنسيق النقل	2768	4699	1931 +
مخالفات قانون المرور	2379	3476	1097 +
المجموع	20677	27281	6604 +

1- أنظر نص المادة 133 من نفس القانون رقم 01-14.

2- أنظر نص المادة 131 من نفس القانون.

3- أنظر نص المادة 132 من نفس القانون.

4- أنظر نص المادة 134 من نفس القانون.

5- أنظر نص المادة 135 من نفس القانون.

6- أنظر نص المادة 136 من نفس القانون.

7- أنظر نص المادة 137 من نفس القانون.

8- أنظر موقع وزارة الدفاع الوطني: www.mdn.dz

الفرع الثاني : الجزاءات المرورية

لقد أقرّ المشرّع في قانون المرور بأنّ كلّ شخص يقوم بفعل مخالف للقواعد القانونية، ووجب معاقبته وفقاً للجزاءات التي جاءت بها قواعد حركة المرور، لذا فمن ثبتت مسؤوليته عن جريمة من الجرائم المرورية المحدّدة في قانون المرور، ينبغي أن تُوقع عليه العقوبة المقرّرة لها في هذا القانون، ذلك بهدف تحقيق الغرض المرجو من العقوبة وهو الردع الذي من شأنه أن يمسّ بحق من حقوق الشخص المخالف، سواء في حرّيته بالحبس أو الغرامة، بمعنى الجزاءات الجزائية أو بالجزاءات الإدارية وهذا ما سيتمّ التطرق له بشيء من التفصيل في ما يأتي: (1).

أولاً: الجزاءات الإدارية

إنّ عدم تبني المشرّع الجزائي الجزاءات الإدارية كنظام قانوني مستقل وقائم بذاته، كان هو الدافع إلى البحث في مختلف النصوص القانونية بُغية استخلاص صور هذه الجزاءات، وباستقراء النصوص القانونية لا سيما تلك المتعلقة بقانون العقوبات وقانون المرور والإجراءات الجزائية تمّ التمكن من حصر هذه الجزاءات في صورتين أساسيتين تتمثلان بالتحديد في جزاءات إدارية مالية، وأخرى غير مالية وهو ما سيحاول دراسته من خلال مايلي (2) :

1-الجزاءات المالية: تتصبّ الجزاءات الإدارية المالية على الدّمة المالية للمخالف وليس على شخصه، وتعدّ من أهمّ الجزاءات الإدارية التي تستعين بها الإدارة لمواجهة خرق بعض القوانين والتنظيمات (3).

ونظراً لتعدّد الجزاءات الإدارية المالية يتعدّر حصرها، وما يهمّ في هذا المجال هي تلك التي تهدف لتحقيق الردع دون تلك التي تفرض بغرض غير الضرر وإعادة الحال إلى ما كان عليه قبل وقوع الجريمة، لذا سنقتصر في هذه الدراسة على الغرامة المالية كعقوبة أصلية (4).

الغرامة الإدارية: يقصد بالغرامة الإدارية ذلك المبلغ من النقود الذي تفرضه الإدارة على المخالف بدلاً من متابعته جنائياً عن الفعل المقترف، كما يمكن تعريفها على أنّها مبلغ من النقود يتمّ إصداره بموجب قرار من

1- سعيد أحمد علي قاسم، الجرائم المرورية، رسالة دكتوراه في الحقوق، تخصص قانون جنائي، جامعة الإسكندرية، مصر، 2009، ص 170.

2- الهاشمي تاسة، ضمانات مشروعية العقوبات الإدارية في الجزائر، مذكرة لنيل شهادة الماستر في الحقوق، تخصص قانون قانون إداري، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة محمد خيضر، بسكرة، الجزائر، 2013-2014، ص 13.

3- ابتسام قرفي، النظام القانوني للعقوبة الإدارية في الجزائر، مذكرة لنيل شهادة الماستر في الحقوق، تخصص قانون إداري، إداري، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة قاصدي مرباح، ورقلة، الجزائر، 2012-2013، ص 20.

4- مهدي عقون، الرقابة القضائية على مشروعية الجزاءات الإدارية الخاصة، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في العلوم القانون القانون رقمية، كلية العلوم الاقتصادية والتجارية و علوم التسيير، جامعة الحاج لخضر، باتنة، 2013-2014، ص 19.

السلطة المختصة، حيث يلتزم المخالف بأدائه تجنّباً للملاحقة الجنائية مثلما هو الحال في جرائم المرور⁽¹⁾، وعلى الرغم من أنّ الغرامة الإدارية جزءاً مالياً مثل الغرامة الجنائية والذي يتمثل في دفع مبلغ من النقود لمصلحة الخزينة العامة، فإنّ هذا لا يمنع من وجود بعض الفوارق والاختلافات التي يجب الوقوف عليها ولعلّ أهمّها النقطتين التاليتين:

✓ الغرامة الجنائية لا تقرر إلاّ بواسطة السلطة القضائية، في حين الغرامة الإدارية تفرضها سلطة إدارية.
 ✓ يجوز وقف تنفيذ الغرامة الجنائية دون الغرامة الإدارية، ومع ذلك يمكن طلب وقف تنفيذ القرار الإداري من قاضي الاستعجال لحين الفصل في الطعن على القرار الإداري الصادر بالغرامة الإدارية المالية⁽²⁾.
 وتتخذ الغرامة الإدارية عدّة أشكال، فقد تكون مبلغ من المال تفرضه الإدارة بالإرادة المنفردة على المخالف، وقد تكون في شكل مصالحة بين الإدارة والمخالف، والأصل في مقدار الغرامة أن يكون ثابتاً كتعريفه محدّد لكلّ مخالفة ترتكب كما في مخالفات المرور، وقد يترك للإدارة السلطة التقديرية في تحديد مقدارها وقد يحدّد المشرّع مقدار الغرامة⁽³⁾، ولكي تحقق الغرامة الإدارية غايتها الردعية فإنّه يتعيّن ألاّ تقل قيمتها عن الفائدة المحصلة عند الجريمة، أو التي كان تحقيقها مرجواً من المخالف إذا وقعت الجريمة عند حدّ الشروع في ارتكابها⁽⁴⁾، وفيما يخصّ المشرّع الجزائري فقد يتماشى وموقف المشرّع الفرنسي بحيث أنّه على الرغم من عدم تبني كل منهما لنظام قانون العقوبات الإداري، إلاّ أنّ المشرّع الجزائري يستعين بالغرامة الإدارية في مواضيع مختلفة كطريق لمواجهة بعض الأفعال المخالفة للقوانين والتنظيمات، على نحو يظهر معه اهتمام المشرّع الجزائري بتوظيف هذه الجزاءات الإدارية خاصة بعد اتّجاهه في الآونة الأخيرة إلى إنشاء بعض اللجان الإدارية المستقلة، ومنحها سلطة فرض جزاءات إدارية على كل من يخالف الأنظمة القانونية المعمول بها، وعليه فإنّه قد تأثر على غرار المشرّع الفرنسي بنظام العقاب خاصة في مجال المرور، من خلال الاعتماد على الغرامة المالية وحصرها بين حدّ أدنى وحدّ أقصى، وفيما يلي سيتم استعراض بعض الأمثلة عن الغرامة الإدارية⁽⁵⁾، وبالعودة إلى أحكام قانون المرور حسب آخر تعديل له الوارد بالأمر رقم 03-09 فإنه ينصّ صراحة على تضمّنه لمجموعة من العقوبات الإدارية، حيث تنص المادة 86 منه على أنّه: " يُعاقب بغرامة

1- محمد سعد فودة، النظرية العامة للعقوبات الإدارية (دراسة فقهية قضائية مقارنة)، دون طبعة، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، مصر، دون تاريخ نشر، ص 120،

2- ابتسام قرفي، مرجع سابق، ص 21.

3- محمد سعد فودة، مرجع سابق، ص 121.

4- عبد العزيز عبد المنعم خليفة، ضمانات مشروعية العقوبات الإدارية، منشأة المعارف، الإسكندرية، مصر، 2008، ص 13.

5- فيصل نسيغة، الرقابة على الجزاءات الإدارية العامة في النظام القانوني الجزائري، رسالة مقدّمة لنيل شهادة دكتوراه في الحقوق، كلية العلوم الاقتصادية والتسيير، جامعة محمد خيضر، بسكرة، الجزائر، 2010-2011، ص 64.

من 50.000 إلى 150.000 دج كل شخص يخالف الأحكام التي تنظم النقل الخاضع للرخصة، دون الإخلال بالتوقيف الفوري للمركبة والعقوبات الإدارية المنصوص عليها في هذا القانون⁽¹⁾. من خلال نص المادة أعلاه فإنّ المشرّع الجزائري قد اعترف اعترافاً صريحاً باعتماده على الجزاءات الإدارية، ومنح السلطة لجهة الإدارة بغرض تنظيم أحد أوجه نشاطاتها المتمثل في تنظيم حركة المرور عبر الطرق، وبالعودة إلى الغرامة المالية في هذا القانون فإنه ينصّ عليها في القسم الأول من الفصل السادس تحت عنوان المخالفات والعقوبات، حيث صنّفت المادة 66 منه المخالفات والعقوبات بقولها: " تصنّف المخالفات للقواعد الخاصة بحركة المرور إلى أربعة درجات:

أ/ المخالفات من الدرجة الأولى: يعاقب عليها بغرامة جزافية من 2000 دج إلى 2500 دج.

ب/ المخالفات من الدرجة الثانية: يعاقب عليها بغرامة جزافية من 2000 دج إلى 3000 دج.

ج/ المخالفات من الدرجة الثالثة: يعاقب عليها بغرامة جزافية من 2000 دج إلى 4000 دج.

د/ المخالفات من الدرجة الرابعة: يعاقب عليها بغرامة جزافية من 4000 دج إلى 6000 دج⁽²⁾.

ولكي تضمن الإداري سلامة إجراءاتها في فض الغرامة الإدارية المالية، فقد نصّت القوانين المنظمة لها على ضرورة أن يحزّر العون المؤهل قانوناً للقيام بمعايينة المخالفات محضر المخالفة، والغرامة المناسبة له وإلاّ عدّ قرارها باطلاً من الناحية القانونية، فمثلاً في الأمر رقم 09-03 السالف الذكر، فإنّ المشرّع قد خصص الفصل السابع للأعوان المؤهلين لمعايينة المخالفات الخاصة بالسلامة المرورية في الطرق في المواد من 130 إلى 138، وبالتالي يجب على هؤلاء تحديد محضر المخالفة بصفة قانونية لكي يضمن سلامتها ومشروعيتها⁽³⁾، وترتيباً على ما سبق فإنّ المشرّع الجزائري قد أولى الغرامة الإدارية اهتماماً كبيراً كأسلوب تحقق من خلالها ضرورات التوازن بين تحقيق المصلحة الخاصة والحفاظ على مصالح الأفراد، بالإضافة إلى أنّ الغرامة الإدارية تعدّ أسلوباً ناجحاً في تحقيق الردع العام ومن ثمّ تحقيق الهدف من وراء توقيع الجزاء الإداري⁽⁴⁾.

2- الجزاءات غير المالية:

تعتبر الجزاءات الإدارية غير المالية أكثر شدة من الجزاءات المالية نظراً لمساسها بشخص المخالف أكثر من مساسها بدمته المالية، حيث يترتب عليها الحرمان من بعض الحقوق والامتيازات، لذا حرصت مختلف التشريعات على تقييد سلطة الإدارة بفرضها، وذلك بهدف احترام حقوق الأفراد وحرّياتهم ولعلّ أهمّ

1- المادة 86 من الأمر رقم 09-03.

2- أنظر نص المادة 66 من نفس الأمر.

3- محمد عثمان، الغرامة الإدارية كآلية بديلة عن العقوبة الجنائية، مذكرة لنيل شهادة الماستر في الحقوق، تخصص قانون إداري، كلية العلوم الاقتصادية والتسيير، جامعة محمد خيضر، بسكرة، الجزائر، 2012-2013، ص 127.

4- الهاشمي تاسة، مرجع سابق، ص 17.

الجزاءات الإدارية غير المالية هي تلك التي تتمثل في الاحتفاظ بالتراخيص أو إلغائها، وهو ما سيتم تناوله في ما يلي⁽¹⁾:

أ/ الإجراءات المتعلقة برخصة السياقة: تتمثل فيما يلي:

- الاحتفاظ برخصة السياقة

يعدّ الاحتفاظ بالتراخيص جزءاً، أيّاً كانت طبيعته توقعه السلطة القضائية أو الإدارة على كلّ من يمارس النشاط الذي خوّله له هذا الترخيص على نحو مخالف للقوانين والتنظيمات، وقد يمثّل الاحتفاظ بالتراخيص في إلغاء ممارسة الحق بصفة نهائية أو وقف ممارسته لمدة مؤقتة⁽²⁾، ويجد الاحتفاظ بالتراخيص مجاله الرئيسي في مواد المرور، حيث يكون للسلطة الإدارية أن تقرر الاحتفاظ برخصة السياقة في حالات محدّدة بنص القانون⁽³⁾، بمعنى أنّ قانون المرور يعدّ من أكثر القوانين التي تبيح للإدارة استعمال سلطته، أو في مجال الاحتفاظ برخصة السياقة في مواجهة الأفراد الذين لا يحترمون قواعد المرور، التي من شأنها أن تحافظ على أمن وسلامة مستعملي الطرق العمومية⁽⁴⁾، وبالرجوع إلى قانون المرور رقم 01-14 المؤرخ في 19 أوت 2001 المعدّل والمتمم، فإنه قد تضمّن جزء الإلغاء والاحتفاظ بتراخيص المركبة، وذلك من خلال المادتين 54 و 56 حيث تنصّ المادة 54 على أنّه: " مع مراعاة الإجراءات المنصوص عليها في المادة 60 أدناه يمكن أن يكون إيقاف رخصة السياقة وإلغائها، وكذا منع تسليمها من العقوبات التكميلية التي يمكن الحكم بها من طرف المحاكم والمجالس القضائية، ويمكن الحكم بالنفاد المعجل لهذه العقوبات التكميلية كتدبير وقائي⁽⁵⁾، في حين تنصّ المادة 56 من نفس القانون على أنّه: " مع مراعاة أحكام المادتين 55 و 60 من هذا القانون يتم الاحتفاظ فوراً برخصة السياقة لمدة لا تتجاوز 15 يوماً في الحالات المنصوص عليها في المواد 25، 26 و 27 من هذا القانون من طرف الأعيان المنصوص عليهم في المادة 84"⁽⁶⁾ وبالعودة إلى المادة 92 من الأمر رقم 03-09 فإنها تنصّ على أنّه: " في حالة ارتكاب مخالفات يعاينها قانوناً الأعيان المؤهلون، يجب أن تكون رخصة السياقة في جميع الحالات موضوع احتفاظ طبقاً للإجراءات المنصوص عليها في هذا القانون، ثمّ جاءت المادة 93 لتفصل في حالات الاحتفاظ برخصة القيادة بقولها: " في حالة المخالفات للحالات 1، 2 و 3 من النقطة أ والحالات من 1 إلى 8 من النقطة ب والحالات من 11 إلى 22

1- مهدي عقون، مرجع سابق، ص 250.

2- أيمن مصطفى محمد، النظرية لقانون العقوبات الإداري، دار الجامعة الجديدة للنشر، دون طبعة، الإسكندرية، مصر، 2008، ص 246.

3- مهدي عقون، مرجع سابق، ص 25.

4- ابتسام قرفي، مرجع سابق، ص 33.

5- المادة 54 من القانون رقم 01-14.

6- المادة 56 من نفس القانون.

من النقطة ج والحالات من 18 إلى 22 من النقطة د من المادة 66 من هذا القانون يقوم العون المحرر بالاحتفاظ برخصة السياقة فور المدّة لا تتجاوز 10 أيام، حيث لا يكون الاحتفاظ برخصة السياقة في الحالات المنصوص عليها أعلاه موقفاً للقدرة على السياقة خلال نفس المدّة⁽¹⁾، أما المادة 94 فتتّصّ على أنّه: " 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، يقدّم العون المحضر مع الاحتفاظ برخصة السياقة فور مقابل تسليم وثيقة تثبت الاحتفاظ في الحال حيث يكون الاحتفاظ برخصة السياقة من الحالات السابقة موقفاً بقدرة على السياقة بعد أجل 48 ساعة⁽²⁾.

والجدول الموالي يوضح الحصيلة الرقمية للاحتفاظ برخص السياقة المسجلة خلال سنة 2014 ومقارنتها بسنة 2015:

الاحتفاظ برخص السياقة⁽³⁾

نوع الاحتفاظ	سنة 2014	سنة 2015	الفارق
باستعمال الأجهزة	4135	4650	515 +
مخالفات أخرى	33638	31354	2284-

ما يمكن ملاحظته من خلال قراءة النصوص السابقة هو أنّ أيّ سائق يقترف أحد المخالفات المنصوص عليها في المادة 66 يترتب عليه الاحتفاظ الفوري برخصة السياقة، غير أنّ هذه الأفعال تختلف من حيث جسامتها فقد يكون الفعل يرتب الاحتفاظ الفوري مع إمكانية الحصول على الوثيقة تمكّنه من قيادة السيارة لمدّة 10 أيام، وقد تكون المخالفة جسيمة بحيث لا يمكنه القيادة لأزيد من 48 ساعة إلى غاية الفصل في أمر الاحتفاظ بالرخصة من قبل اللّجنة المختصة⁽⁴⁾، وبالنسبة لإجراءات الاحتفاظ بالرخص فإنّها تتمّ من خلال تحرير محضر بالمخالفة يعدّه العون المؤهّل قانوناً لذلك والمنصوص عليه في المادة 130 من القانون رقم 01-14 الذي يبلغ دون تأخير إلى وكيل الجمهورية ونسخة منه تبلغ إلى الوالي طبقاً لنص المادة 137⁽⁵⁾، والجدول أدناه يوضح حالات سحب رخصة السياقة لسنتي 2014 و2015:

1- المادة 92 من الأمر رقم 03-09.

2- المادة 94 من نفس الأمر.

3- أنظر موقع وزارة الدفاع الوطني: www.mdn.dz.

4- الهاشمي تاسة، مرجع سابق، ص 27.

5- أنظر نص المادة 137 من القانون رقم 01-14.

حالات الاحتفاظ برخص السياقة لسنتي 2014 و 2015⁽¹⁾

سنة 2015	سنة 2014	طبيعة العمليات
756	675	رخص محفوظة لغرض التعليق لمدة 03 أشهر
586	400	رخص محفوظة لغرض التعليق لمدة 06 أشهر
23	07	رخص سياقه محالة للجنة التعليق بعد انقضاء 10 أيام لعدم التسديد
10	34	رخص سياقة محالة للعدالة

-تعليق رخصة السياقة وإلغاءها:

بالرجوع إلى أحكام المرسوم التنفيذي رقم 04-381 الذي يحدّد قواعد حركة المرور عبر الطرق وبالتحديد المادة 279 و 288، والتي جاءت تحت عنوان تعليق رخصة السياقة وإلغاؤها ومنع تسليمها وسحبها الفوري، حيث تنصّ المادة 279 منه على أنه: "طبقاً لأحكام المادة 108 من القانون رقم 01-14 يمكن للوالي أن يصدر حالة معاينة مخالفة التعليق المؤقت لرخصة السياقة أو منع تسليمها وذلك بعد أخذ رأي لجنة خاصة تسمّى بلجنة تعليق رخص السياقة وتدعى في صلب النصّ باللجنة"⁽²⁾، حيث أنّه بعدما أن يصل محضر المخالفة يتمّ استدعاء اللجنة للانقضاء في أجل 10 أيام من تاريخ وصول الملف للولاية مع إرسال استدعاء للمعني للمثول أمامها والاستماع لأقواله، بعدها تتخذ اللجنة قراراتها عن طريق التصويت بين أعضائها بخصوص العقوبات المقررة حول كلّ مخالفة وفي حالة تساوي الأصوات يرجح صوت الرئيس، وبعد أن تصدر اللّجنة قرارها المتضمّن الجزاء الإداري المتفق عليه يبلغ المخالف بسحب رخصة القيادة ولا يستردها إلاّ بعد نفاذ المدّة المحدّدة كعقوبة⁽³⁾، أمّا إذا كان المخالف لا يملك رخصة القيادة فإنّه يعاقب بالمنع من إجراء امتحان الحصول على الرّخصة عملاً بنصّ المادة 285⁽⁴⁾، وباستقراء نصّ المادة 93 من الأمر رقم 09-03 السالف الذكر فإنّه لا يتمّ ردّ رخصة السياقة إلاّ بعد دفع الغرامة الجزافية إلى حدّها الأدنى في الأجل المنصوص عليه في المادة أعلاه وهو 10 أيام⁽⁵⁾، ومع انقضاء هذا الأجل وفي حالة عدم دفع الغرامة الجزافية بدوّها الأدنى يرفع مبلغ الغرامة الجزافية بدوّها الأقصى، حيث تقوم لجنة التعليق المختصّة بتعليق رخصة السياقة لمدة شهرين، وبعد انقضاء هذا الأجل وفي حالة عدم دفع الغرامة بدوّها الأقصى يرسل المحضر إلى الجهة القضائية المختصّة⁽⁶⁾، وفي حالة ارتكاب صاحب رخصة السياقة الاختيارية

1- أنظر موقع المديرية العامة للأمن الوطني: www.dgsn.dz.

2- المادتين 279 و 288 من المرسوم التنفيذي رقم 04-381.

3- ابتسام قرفي، مرجع سابق، ص 35.

4- الهاشمي تاسة، مرجع سابق، ص 28.

5- أنظر نص المادة 01/93 من الأمر رقم 09-03.

6- أنظر نص المادة 6/5/93 من نفس الأمر.

المدرجة ضمن المواد من 67 إلى 91 من الأمر رقم 03-09، والتي تتمّ معاينتها قانوناً يتمّ إلغاء رخصة السياقة الاختيارية بموجب قرار صادر عن الجهة القضائية المختصة بالإضافة إلى العقوبات الجزائية، وبالتالي لا يمكن في هذه الحالة لصاحب الرخصة طلب رخصة سياقة جديدة خلال أجل مدّته ستة (06) أشهر ابتداءً من تاريخ إصدار قرار الإلغاء⁽¹⁾.

من خلال الاستطلاع على القانون والتعديلات الواردة عليه، يلتبس كيف أنّ المشرّع الجزائري قد تشدّد في العقوبات الإدارية المطبقة على كل من يخالف أحكامه، بهدف التقليل من حوادث المرور في إطار اعتماده على العقوبات البديلة عن العقوبات الجزائية، لكن هذا لا يعني أنّ الجهات القضائية لا تتدخل في مجال سحب رخصة القيادة، بدليل نصّ المادة 98 من الأمر رقم 03-09 التي تنصّ على أنه: "يمكن أن تأمر الجهات القضائية بتعليق رخصة القيادة"⁽²⁾، كذلك المادة 02/113 من القانون رقم 01-14 التي تنصّ على أنه: "يمكن للجهات القضائية المختصة ضمن الشروط نفسها المذكورة في الفقرة الأولى أعلاه، الحكم بإلغاء رخصة القيادة ومنع مرتكب المخالفة من الحصول عليها نهائياً"⁽³⁾، بمعنى أنّ هذه العقوبة لا تطبّق إلاّ إذا تسبب سائق السيارة في حادث أدى إلى موت أحد الأفراد، هنا يقدر القاضي السحب لرخصة السياقة وذلك حفاظاً على الأمن العام في الطريق العمومي⁽⁴⁾.

ب/ الإجراءات المتعلقة بالمركبة:

إنّ كلّ مركبة تخالف قواعد حركة المرور والوقوف المنصوص عليها في قانون المرور تكون معرّضة للتوقيف أو الوضع في الحظيرة، وذلك بموجب قرار إداري يهدف إلى الإزالة التامة لبعض أسباب الفوضى التي يمكن أن يحدث عنها إخلال خطير بأمن مستعملي الطرق، وكذلك المحافظة على الطرق وملحقاتها أو استعمالها المادي حيث لا يمكن اللجوء إلى الوضع في الحظيرة إلاّ في الحالات الاستثنائية وبالبلغة الخطورة، كما لا يجوز استمرار التوقيف بعد زوال الظروف المسببة له وبعد أن يصبح السائق أو المركبة لا يمثل خطراً على مستعملي الطريق⁽⁵⁾، ونظراً لبعض الأخطاء المرتكبة في مجال الإجراءات المتعلقة بتوقيف المركبات ووضعها في المحشر، فقد تم توضيح معالم هذه الإجراءات القانونية، وذلك تقادياً

1- أنظر نص المادة 99 من الأمر رقم 03-09.

2- أنظر نص المادة 98 من نفس الأمر.

3- المادة 02 / 113 من القانون رقم 01-14.

4- ابتسام قرفي، مرجع سابق، ص 35.

5- مقابلة مع السيد محمد رياض كواحلة، مرجع سابق.

للوقوع في الأخطاء التي من شأنها أن تمسّ بحريّات الأفراد لا سيما في ظلّ تزايد الشكاوى المقدّمة من قبل المواطنين خاصة في مجال المخالفات للحصول على التعويضات المالية إن أمكن⁽¹⁾.

-توقيف المركبات:

تعريف التوقيف: ويُقصد به إجبار السائق بصفة وقائية في حالة ارتكاب مخالفة منصوص عليها في المادة 291 من المرسوم التنفيذي رقم 04-381 على ترك المركبة في عين أو قرب مكان إثبات المخالفة مع الامتثال للقواعد المتعلقة بالوقوف وهذا كإجراء وقائي، وإذا كان السائق غائباً يمكن أن تكون المركبة موضوع توقيف مادي بوسائل ميكانيكية كعملية تسبق وضعها المحتمل في المحشر⁽²⁾.

طرق التوقيف: سيتم التطرق إلى التوقيف من خلال تواجد السائق بعين المكان، وفي غيابه وإلى حالاته التي يمكن تلخيصها في المخالفات المؤدية إليه والتي تتمثل في:

توقيف المركبة بحضور السائق: طبقاً لأحكام المادة 121 من القانون رقم 01-14 السالف الذكر، يمكن اتخاذ قرار توقيف السيارات ووضعها في المحشر في الحالات المحددة في المواد من 288 إلى 311 من المرسوم التنفيذي 04-381⁽³⁾، حيث يتم إجراء التوقيف وذلك عندما يكون السائق على متن مركبته سواء كانت في حالة سير أو وقوف على النحو التالي:

تحرير استمارة التوقيف وتسليم نسخة منها إلى السائق مقابل سحب بطاقة ترقيم المركبة (البطاقة الرمادية)، وتحريره محضر المخالفة إن وجدت ثمّ دعوته إلى وضع المركبة طبقاً لقواعد التوقف⁽⁴⁾، ويمكن للموظفين والأعوان المؤهلين لإصدار أمر بالتوقيف أن يتّخذوا أيّ إجراء لوضع المركبة في حالة توقيف عادي في المكان الذي يعيّنه بدلاً من الاستعانة بسائق كفاء⁽⁵⁾.

توقيف المركبة في غياب السائق: يتمّ توقيف المركبة عندما يكون السائق غير متواجد بالقرب من مكان وقوف المركبة عن طريق التوقيف المادي للمركبات، وذلك باستعمال وسائل ميكانيكية كعملية تسبق وضعها المحتمل في المحشر والتي تتمثل عادة في ملقط التوقيف للسيارات⁽⁶⁾.

حالات التوقيف: من خلال قراءة نصّ المادة 289 من المرسوم التنفيذي رقم 04-381 السالف الذكر يمكن

أن نلخص حالات التوقيف في النقاط التالية:

✓ السياقة في حالة سكر.

- 1- محمد السعيد كموش، توقيف المركبات ووضعها في المحشر طبقاً للقانون والواقع العملي، وزارة الداخلية، المدرسة العليا للشرطة، الدفعة الأولى 2007، الجزائر، ص 01.
- 2- أنظر نص المادة 287 من المرسوم
- 3- أنظر نص المادة 121 من القانون رقم 01-14.
- 4- محمد السعيد كموش، مرجع سابق، ص 03.
- 5- أنظر نص المادة 290 من المرسوم التنفيذي رقم 04-381.
- 6- محمد السعيد كموش، مرجع أعلاه، ص 04.

- ✓ علامات العياء التي تظهر على السائق.
- ✓ الحمولة الزائدة.
- ✓ الحالة السيئة للعجلة المطاطية.
- ✓ خلل في المكبح.
- ✓ انعدام أجهزة الإشارة.
- ✓ انعدام رخصة النقل الاستثنائية.
- ✓ انبعاث دخان الغاز من المركبة.
- ✓ انعدام المنبه الصوتي.
- ✓ انبعاث ضجيج من المركبة.
- ✓ وزن الحمولة أو شكلها بشكل خطر على مستعملي الطرق.
- ✓ سير المركبة مخالف للأحكام التنظيمية المتعلقة بنقل المواد الخطيرة⁽¹⁾.

وللإشارة فإنه لا يمكن اتخاذ قرار بتوقيف السيارات بالنسبة للمركبات التي تشارك في عمليات الحفاظ على النظام العام بالإضافة للمركبات العسكرية هذا من جهة ومن جهة ثانية فإن إجراء توقيف المركبات لا يعرقل الحجز الذي تأمر به السلطات القضائية⁽²⁾، والجدول أدناه يوضح نشاطات المراقبة المرورية لسنة 2015 بالنسبة لعملية توقيف المركبات:

توقيف المركبات⁽³⁾

الرقم	طبيعة المخالفة	العدد
01	السياقة في حالة سكر.	07
02	عدم تقديم الوثائق.	97
03	عدم تقديم رخصة السياقة.	39
04	لوحة الترخيم غير مطابقة لبطاقة التسجيل.	03
	المجموع	146

إجراءات التوقيف: يتم توقيف المركبات من قبل موظفين مؤهلين قانوناً للقيام بذلك بطرق ومدة محددة وهو ما سيوضح من خلال ما يلي:

1- أنظر نص المادة 289 من المرسوم التنفيذي رقم 04-381.

2- أنظر نص المادة 286 من نفس المرسوم.

3- أنظر موقع المديرية العامة للأمن الوطني: www.dgsn.dz

الأعوان المؤهلين لتوقيف المركبات: طبقاً لنص المادة 288 من المرسوم رقم 04-381 فإن عملية التوقيف تتم بموجب أمر صادر من طرف أعوان الشرطة أو ضباطها المؤهلون لهذا الغرض وذلك عندما يلاحظون ضرورة إنهاء المخالفات المنصوص عليها في المادة 289 من نفس المرسوم⁽¹⁾.

إجراء رفع التوقيف: يرفع إجراء التوقيف كل من:

✓ العون الذي أمر به إذا كان حاضراً عند انتهاء المخالفة.

✓ ضابط الشرطة القضائية المختص إقليمياً، فور إثبات السائق انتهاء المخالفة، وفي هذه الحالة يعيد البطاقة الرمادية للسائق مع تسجيل ملاحظة إنهاء الإجراء وإعادة البطاقة على مجمل نسخ استمارة التوقيف مع العلم أنّ هذا الإجراء الأخير يرد في القانون إلا بالنسبة للنسخ المرسلّة إلى وكيل الجمهورية والوالي المختص إقليمياً⁽²⁾.

لكن يمكن لضبط الشرطة القضائية في حالة ما إذا لم يثبت سائق المركبة انتهاء المخالفة في أجل 48 ساعة، أن يحوّل التوقيف إلى الوضع في المحشر، ويُرفق حينئذ بكلّ نسخة من نسخ إجراء الوضع في المحشر التي يسلمها للسلطات المذكورة في المادة 296 من ذات المرسوم نسخة أو صورة مطابقة أصل استمارة التوقيف⁽³⁾، وفي جميع الحالات يمكن للمركبة أن تسير بمجرد انتهاء المخالفة التي تسببت في التوقيف ما بين مكان التوقيف ومقر إقامة السلطة المعيّنة لإنهاء الإجراء في ظلّ نسخة من استمارة التوقيف المسلمة للسائق⁽⁴⁾.

مكان التوقيف: القاعدة العامة هي أن يتمّ التوقيف في مكان ارتكاب أو معاينة المخالفة. الاستثناء هو أنّه في حالة ما إذا كان قرار التوقيف ناجماً عن مخالفة القواعد التي تتعلق بحالة المركبة أو تجهيزاتها. ومن ثمّ فإنّه لا يمكن أن يكون فعلياً إلا في مكان يستطيع فيه السائق أن يجد الوسائل اللازمة لإنهاء المخالفة، وبالتالي يرخّص له بالاستعانة بمحترف كفاء للقيام بجر المركبة قصد تصليحها⁽⁵⁾، كما يمكن للعون المكلف بتحرير المحاضر عندما تبدو له المركبة معبّأة فوق اللازم أن يأمر السائق بقيادة المركبة قبل توقيفها إلى أقرب مكان قصد وزنها⁽⁶⁾، وإذا تبين له أنّ المركبة تصدر ضجيجاً مفرطاً فإنّه يمكنه قبل إصدار الأمر بالتوقيف، أن يأمر سائقها بتقديمها إلى مصلحة المراقبة التقنية للمستوى الصوتي⁽⁷⁾، كذلك إذا كانت المركبة

1- أنظر نص المادة 288 من المرسوم التنفيذي رقم 04-381.

2- أنظر نص المادة 297/01 من نفس المرسوم.

3- أنظر نص المادة 297/02 من نفس المرسوم.

4- أنظر نص المادة 297/03 من نفس المرسوم.

5- محمد السعيد كموش، مرجع سابق، ص 11.

6- أنظر نص المادة 292، من المرسوم التنفيذي رقم 04-381.

7- أنظر نص المادة 293، من نفس المرسوم.

تصدر أبخرة وغازات مفرطة، فإنه يمكنه قبل إصدار الأمر بالتوقيف، أن يأمر سائقها بتقديمها إلى مصلحة المراقبة التقنية⁽¹⁾.

ما يمكن ملاحظته هو أنه في هذه الحالات الثلاثة الأخيرة لم يتم تحديد المكان، أي هل تعاد المركبة إلى مكان المخالفة لتوقيفها إذا تأكدت الحالة، أم يتم توقيفها بالقرب من مكان المراقبة التقنية ؟ إن المنطق يفرض توقيف المركبة في الحالة الأولى بالقرب من مكان الوزن، وفي الحالتين الأخيرتين يتم التوقيف طبقاً للإجراء المطبق على حالة المركبة المذكور أعلاه، إلا أنه يبقى مشكل تسديد نفقات المراقبة التقنية والوزن غير محدّد في التشريع، حيث يمكن أن يكون على عاتق السائق إذا عارض التوقيف في الحالات الثلاث، وطلب التأكد من المخالفة بالطرق التي سبق ذكرها والتي تكون غير مفروضة على العون المعايين⁽²⁾.

مدة التوقيف: مدة التوقيف محدّدة قانوناً بثمانية وأربعين (48) ساعة كحدّ أقصى، وفي حالة ما إذا لم يثبت سائق المركبة انتهاء المخالفة في هذا الأجل يمكن لضابط الشرطة القضائية أن يحوّل التوقيف إلى الوضع في المحشر، أمّا مدة التوقيف المادي فلا تتعدّى ست (06) ساعات⁽³⁾، وفي كلّ الحالات لا يجوز استمرار التوقيف بعد زوال الظروف المسبّبة له، ويعد أن يصبح السائق أو المركبة لا يمثلان أيّ خطر على مستعملي الطريق الآخرين مع العلم أنه إذا كان قرار التوقيف صادراً عندما يُفترض أنّ السائق في حالة سكر أو عندما تبدو عليه علامات التعب الواضحة فإنه يمكن للمركبة أن تتابع طريقها بمجرد أن يتولّى سائق كفاء سياقتها⁽⁴⁾.

استمارة التوقيف: وتحتوي على البيانات التالية:

- ✓ تاريخ وساعة التوقيف.
- ✓ المكان الذي تمّ فيه التوقيف.
- ✓ المخالفة التي تسببت في التوقيف.
- ✓ عناصر التعرّف على المركبة.
- ✓ بيانات البطاقة الرمادية.
- ✓ اسم ولقب وعنوان مرتكب المخالفة.
- ✓ أسماء وصفات وظائف الأعوان الذين حرّروها.

1- أنظر نص المادة 294، من المرسوم التنفيذي رقم 04-381.

2- محمد السعيد كموش، مرجع سابق، ص 12.

3- أنظر نص المادة 02/297 من المرسوم التنفيذي رقم 04-381.

4- أنظر نص المادة 06/287 من نفس المرسوم.

- ✓ مقر إقامة ضابط الشرطة القضائية المؤهل لإلغاء أو رفع هذا الإجراء⁽¹⁾.
- ✓ أما بخصوص وجهة الاستمارة فإنها تحرر في أربعة نسخ يتم توزيعها على النحو التالي:
- ✓ نسخة إلى مرتكب المخالفة.
- ✓ نسخة إلى ضابط الشرطة القضائية أو إلى المصلحة.
- ✓ نسخة إلى الجهة القضائية المختصة تحمل ملاحظة إنهاء الإجراء مع محضر المخالفة التي تسببت في توقيف المركبة في أقرب الآجال، يذكر في المحضر بصفة موجزة الظروف والشروط التي أدت إلى اتخاذ هذا الإجراء.
- ✓ نسخة إلى الوالي المختص إقليمياً تحمل ملاحظة إنهاء الإجراء مع محضر المخالفة التي تسببت في توقيف المركبة، في أقرب الآجال عندما يمكن أن تؤدي المخالفة إلى إيقاف رخصة السياقة⁽²⁾.

-الوضع في المحشر

لقد نظم المرسوم التنفيذي رقم 04-381 السالف الذكر أحكام الوضع في المحشر من خلال القسم الثاني من الفصل الثالث تحت عنوان توقيف المركبات ووضعها في المحشر في المواد من 298 إلى 311 وهو ما سيتم التطرق إليه من خلال ما يأتي:

تعريف الوضع في المحشر: يُقصد به نقل المركبة من مكان وقوفها إلى مكان تعيينه السلطة المختصة قصد حجزها فيه إلى غاية إصدار السلطة قرار بشأنها⁽³⁾.

طرق الوضع في المحشر: سيتم التطرق إلى الوضع في المحشر من خلال تواجد السائق بعين المكان وفي حالة غيابه.

وضع المركبة في المحشر بحضور السائق: استناداً إلى محتوى المادة 305 من المرسوم التنفيذي رقم 04-381 يمكن أن يتم نقل المركبة من مكان توقيفها إلى مكان الوضع في المحشر من مالك المركبة أو سائقها، وفي حالة رفض القيام بذلك فإنه يتم نقل المركبة بوسائل الإدارة أو بكل وسيلة على نفقة المالك حسب نص المادة أعلاه⁽⁴⁾.

وضع المركبة في المحشر في غياب السائق: تحدد المادة 123 من القانون رقم 01-14 أنه بناء على أمر يصدره ضابط الشرطة القضائية المختص إقليمياً، يمكن لرجال الشرطة المرتدين البذلة وأعاون الدرك الوطني المؤهلين قانوناً للإثبات المخالفات الخاصة بسلامة المرور في الطريق بمحاضر، أن يقوموا في حال غياب

1- أنظر نص المادة 295 من المرسوم التنفيذي رقم 04-381.

2- أنظر نص المادة 296 من نفس المرسوم.

2- أنظر نص المادة 288 من نفس المرسوم،

3- أنظر نص المادة 288 من نفس المرسوم.

4- أنظر نص المادة 305 من نفس المرسوم.

السائق بنقل المركبة بحضورهم إلى المحشر وذلك باستعمال وسائل غير وسائل الدفع الذاتية التي تتوفر عليها المركبة، أو بوسائل الإدارة وفقا للمادة 305 من المرسوم التنفيذي 381/04 حيث تكون النفقات على عاتق المالك⁽¹⁾، وتنص المادة 307 من نفس المرسوم على أنه لا يمكن أن تتوقف عمليات نقل المركبة متى شرع فيها، ولا يمكن إرجاعها إلى مالكها إلا بعد إنهاء إجراءات الوضع في المحشر وقضاء المدة المقررة⁽²⁾.

حالات الوضع في المحشر:

حالات الوضع في المحشر متعددة ومتنوعة، أولهما حالات التوقيف الذي لا يتعدى 48 ساعة والتوقيف الذي لا يتعدى 6 ساعات، إضافة إلى حالات أخرى سيتم سرد أهمها من خلال النقاط التالية:

✓ في حالة عدم إثبات انتهاء المخالفة من طرف سائق المركبة في أجل 48 ساعة بعد توقيف مقرر.

✓ في حالة مخالفة الأحكام المتعلقة بتوقيف المركبات عندما يكون السائق غائبا.

✓ مخالفات الأحكام المتعلقة بتوقيف المركبات عندما يرفض السائق أوامر الأعوان بإنهاء التوقف الغير قانوني.

✓ وضع حيوان أو مركبة في حالة توقف خطير.

✓ وضع حيوان أو مركبة في حالة توقف تكون الرؤية فيه غير كافية⁽³⁾.

✓ وضع حيوان أو مركبة في حالة توقف بالقرب من تقاطع الطرق.

✓ وضع حيوان أو مركبة في حالة توقف في المنعرجات.

✓ وضع حيوان أو مركبة في حالة توقف في ممرات السكك الحديدية.

✓ وضع حيوان أو مركبة في حالة توقف أمام المؤسسات الصحية.

✓ في حالة عدم تقديم المركبة إلى المراقبة التقنية.

✓ في حالة عدم تنفيذ التصليحات والتهيئات التي أمر بها الخبير بالمعاينة التقنية⁽⁴⁾ من خلال

استقراء نص المادة 286 من المرسوم التنفيذي 381/04 يمكن استنتاج بعض الاستثناءات الواردة على حالات الوضع في المحشر، بحيث أن إجراء الوضع في المحشر لا يطبق على المركبات التي

1- أنظر المادة 123 من القانون رقم 01-14.

2- أنظر المادة 307 من المرسوم التنفيذي رقم 04-381.

3- أنظر نص المادة 300 من نفس المرسوم

4- أنظر نص المادة 302 من نفس المرسوم.

تشارك في عمليات حفظ النظام العام والمركبات العسكرية، إضافة إلى ذلك فإن إجراءات الوضع في المحشر لا تعرقل إجراءات الحجز الذي تأمر به السلطات القضائية المختصة هذا من جهة⁽¹⁾، ومن جهة ثانية إذا كان مالك المركبة الذي عوقب بوضع مركبته في المحشر يسكن أو يقيم في دائرة اختصاص ضابط الشرطة القضائية الذي اتخذ الإجراء، حيث يمكن لهذا الأخير أن يقرر بأن تكون المركبة تحت حراسة مالكيها وتسحب في هذه الحالة بطاقة الترقيم⁽²⁾، بعد أن تخضع المركبة إلى التصنيف في أحد الصنفين:

✓ المركبات التي يمكن أن يحتجزها مالكوها في حالتها.

✓ المركبات التي تتطلب أشغال تعتبر ضرورية قبل إرجاعها إلى مالكيها.

وفي حالة خلاف بشأن المركبة يمكن للمالك أن يستعين على نفقته بخبير من قائمة يعتمدها الوالي⁽³⁾، والجدولين الموليين يبينان حالات الوضع في المحشر لسنة 2015 حسب إحصائيات الأمن الوطني، ولسنة 2014 ومقارنتها بسنة 2015 حسب إحصائيات الدرك الوطني:

الوضع في المحشر⁽⁴⁾

الرقم	طبيعة المخالفة	العدد
01	كل مخالفات التوقيف بعد مرور 48 ساعة.	17
02	عدم تقديم المركبة للمعاينة التقنية أو عدم ترميم الإصلاحات.	11
03	ممارسة نشاط نقل المسافرين بدون رخصة.	10
04	انعدام محضر المراقبة التقنية للمركبة.	04
05	محضر المراقبة التقنية للمركبة غير ساري المفعول.	16
06	ممارسة نشاط النقل العمومي للبضائع بدون رخصة.	01
07	مخالفة قرارات ولائية.	43
08	عدم تقديم الوثائق الإدارية.	02
09	رمي النفايات في الطريق العام.	01
105	المجموع	

1- أنظر نص المادة 286 من المرسوم التنفيذي رقم 04-381..

2- أنظر نص المادة 308 من نفس المرسوم.

3- أنظر نص المادة 309 من نفس المرسوم.

4- أنظر موقع المديرية العامة للأمن الوطني: www.dgsn.dz.

الوضع في المحشر⁽¹⁾

الوضع في الحظيرة	سنة 2014	سنة 2015	الفارق
العدد	137	207	70 +

إجراءات الوضع في المحشر: وضع المركبات في المحشر يتم من طرف موظفين مؤهلين قانونا للقيام بذلك، بطرق ومدة محددة.

الأشخاص المؤهلون للوضع في المحشر: بناءً على نص المادة 300 من المرسوم التنفيذي رقم 04-381، فإن إجراء وضع المركبات في المحشر لا يمكن أن يتم إلا من طرف ضابط الشرطة القضائية، سواء من تلقاء نفسه في المخالفات المتعلقة بقانون المرور، أو بناءً على كتاب من وكيل الجمهورية أو قاضي التحقيق، أو بناءً على قرار صادر عن الوالي⁽²⁾.

رفع إجراءات الوضع في المحشر: لم يتطرق القانون للطريقة والسلطة المكلفة بالوضع في المحشر، إلا أن المنطق يفرض أن يتم رفع الإجراء من طرف ضابط الشرطة القضائية على اعتبار أنه هو الذي يمضي التكليف بالوضع في المحشر في جميع الحالات، باستثناء ما تأمر به السلطات القضائية⁽³⁾.

مكان الوضع في المحشر: يتم الوضع في المحشر بمكان عمومي أو تابع لسلطة عمومية من خلال:

الوالي: إذا كان المحل والمساحة الأرضية ملكا للدولة أو الولاية وتملك حق التصرف فيه، أو إذا كان قرار الوضع في المحشر قد اتخذته ضابط الشرطة القضائية للدرك أو الأمن الوطني.
رئيس المجلس الشعبي البلدي: وذلك إذا كان المحل أو المساحة ملكا للبلدية أو تملك حق التصرف فيه، باستثناء المركبات التي توضع في المحشر من قبل ضباط الشرطة⁽⁴⁾.
مدة الوضع في المحشر:

طبقا للمادة 299 من المرسوم التنفيذي رقم 04/381 فإنه لا يمكن أن تتجاوز مدة الوضع في المحشر في جميع الحالات عشرة (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⁽⁵⁾.

1- أنظر موقع وزارة الدفاع الوطني: www.mdn.dz

2- أنظر نص المادة 300 من المرسوم التنفيذي رقم 04-381.

3- محمد السعيد كموش، مرجع سابق، ص 22.

4- أنظر نص المادة 301 من المرسوم التنفيذي رقم 04-381.

5- أنظر نص المادة 299 من نفس المرسوم.

سحب المركبة المحشر: يتم سحب المركبة من المحشر على النحو التالي:

بعد إنهاء إجراء الوضع في المحشر لدى نهاية المدّة المقررة، الذي يترتب عليه إرجاع السلطة المؤهلة للبطاقة الرمادية إذا تمّ سحبها وتسليم رخصة نهاية الخروج من المحشر، تسترجع المركبة عند دفع المصاريف⁽¹⁾، كما أنّه لا يجوز أن تسحب المركبات التي لا تسمح حالتها بالسير حسب الشروط العادية للأمن، إلّا من قبل مصلحين يكلفهم أصحاب المركبات بالقيام بالتصليحات الضرورية، وإذا لم تسحب المركبة بعد انقضاء (60) ستون يوماً ابتداءً من إشعار صاحب المركبة، أو الدائن الضامن إذا كانت المركبة موضوع رهن مسجل قانوناً، بوجوب سحبها تعتبر مهجورة وتسلم مثل المركبات المصرّح بها، كذلك بموجب حكم قضائي إلى مصلحة أملاك الدولة قصد التصرف فيها وفقاً للتنظيم المعمول به⁽²⁾، وفي حالة ما إذا لم تجد المركبات مفتتياً بعد الأجل المحدّد من طرف كل والي الولاية، تسلم هذه المركبات للتدمير بمبادرة من السلطة الإدارية المختصة بسلطات سلامة المرور، فإذا تعذّر التعرّف على صاحب المركبة يبلغ الملف إلى الجهة القضائية المختصة⁽³⁾، حيث يمكن للسلطة التي يخضع لها المحشر أن ترخص بسحب أو خروج المركبة مؤقتاً من المحشر قصد تمكين المالك من القيام بالتصليحات اللازمة في مؤسسة يختارها.

وللإشارة هنا فإنّ هذه الرخصة تأخذ مؤقتاً صفة وثيقة مرور، وتحدّد خطّ السير وبشروط الأمن وتكون مدّة صلاحيتها محدّدة بالوقت المنقضي في المسالك والتصليحات⁽⁴⁾، كما يجب على المصالح أن تسلم مالك المركبة فاتورة تثبت تنفيذ الأشغال التي صنّفتها السلطات التي يخضع لها المحشر قبل إرجاع المركبة إلى مالكيها⁽⁵⁾.

استمارة الوضع في المحشر ووجهتها: وتحتوي على البيانات التالية:

- ✓ تاريخ ومكان التحرير.
- ✓ المحشر الذي يتمّ وضع المركبة فيه بمعنى البلدية، الدائرة والولاية التابع له.
- ✓ عناصر التعرف على المركبة.
- ✓ اسم ولقب وعنوان مالك المركبة.
- ✓ مدّة الوضع في المحشر.
- ✓ إمضاء وختم ضابط الشرطة القضائية.
- ✓ تاريخ وساعة الوضع الفعلي في المحشر.

- 1- أنظر نص المادة 311 من نفس المرسوم .
- 2- محمد السعيد كموش، مرجع سابق، ص 22.
- 3- أنظر نص المادة 304 من المرسوم أعلاه.
- 4- محمد السعيد كموش، مرجع أعلاه، ص 23.
- 5- أنظر نص المادة 304 من المرسوم التنفيذي رقم 04-381..

✓ تاريخ وساعة الخروج من المحشر⁽¹⁾.

أما بخصوص وجهة الاستمارة فإنها تحرر في أربعة إلى ستة نسخ، يتم توزيعها على النحو التالي: نسخة إلى مرتكب المخالفة أي السائق: وإذا لم يكن هو المالك وحاضراً عند إعداد المحضر، فيكلف ضابط الشرطة القضائية بتبليغ المالك الحقيقي، حيث يبين هذا التبليغ المصحوب عند الاقتضاء بقائمة الأشغال الواجب القيام بها قبل استرداد المركبة، والسلطة المؤهلة لإنهاء الإجراء، ويعذر المالك بإخراج مركبته قبل انقضاء أجل خمسة وأربعين يوماً من تاريخ تبليغه.

كما يبين أيضاً أنه في حالة عدم إخراج المركبة في الآجال المحددة، تسلّم وفقاً للشروط المنصوص عليها بقرار إما للتدمير أو لمصلحة أملاك الدولة قصد التصرف فيها، وإذا تبين في فهرس الترقيمات أنّ المركبة مقيّدة برهن يتم إرسال نسخة من الوضع في المحشر إلى الدائن المرتهن.

✓ نسخة إلى المسؤول عن المحشر.

✓ نسخة إلى الجهة القضائية المختصة⁽²⁾: مع محضر المخالفات التي تسببت في وضع المركبة في المحشر يُذكر فيه بإيجاز الظروف والشروط التي اتخذ فيها الإجراء⁽³⁾.

1- الاحتجاج عن الوضع في المحشر: يمكن للشخص المعني أن يطعن في قرار وضع المركبة في المحشر، أمام وكيل الجمهورية الذي وقعت المخالفة في دائرة اختصاصه، حيث يمكن لهذا الأخير أن يؤكد الإجراء المتخذ أو يلغيه في أجل أقصاه خمسة (05) أيام

ثانياً: الجزاءات الجزائية

لقد اثبت الواقع العملي أنه لا يكفي لتحقيق الغرض من العقاب خصوصاً مع التطور الحاصل في مفهوم أغراض العقوبة، وتوقيع صورة الجزاءات المتمثلة في الجزاءات المالية كالغرامة، والتي تمسّ بالذمة المالية وهي عقوبة أصلية إضافة إلى الحبس والإلغاء باعتبارهما عقوبات تكميلية وتبرز أهمّتها فيما يلي⁽⁴⁾.

1- الغرامة الجنائية:

أ/ طبيعة الغرامة الجنائية:

تعريفها: يقصد بها إلزام المحكوم عليه بأن يدفع إلى خزينة الدولة المبلغ المقدّر في الحكم، وهي عقوبة أصلية في مواد الجرح والمخالفات⁽⁴⁾، وقد مرّت الغرامة منذ تاريخ نشأتها بثلاث مراحل، وعرفت جميع

1- أنظر نص المادة 303 من المرسوم التنفيذي رقم 04-381.

2- أنظر نص المادة 304 من نفس المرسوم.

3- أنظر نص المادة 303 من نفس المرسوم.

4- أنظر نص المادة 05 من قانون العقوبات الصادر بالأمر رقم 66-156 المؤرخ في 08 جويلية 1966 المعدل والمتمم، ج ر، العدد 49، 1966.

الشرائع الجنائية القديمة والحديثة، والغرامة عقوبة جنائية، حيث كثر الالتجاء إليها خصوصاً في الجرائم التي يكون فيها الباعث عليها الطمع في مال الغير والاستفادة غير المشروعة⁽¹⁾.

خصائصها:

شرعية الغرامة:

فلا يمكن توقيعها إلا بمقتضى نص قانوني يجيز ذلك، وليس هذا إلا تأكيداً لمبدأ شرعية الجرائم والعقوبات، ومع ذلك فلا يقتصر مفهوم النص القانوني هذا على التشريع الصادر عن السلطة التشريعية، بل يمكن للوائح الإدارية الصادرة عن السلطة التنفيذية بمقتضى الاختصاصات المخولة لها من الدستور، أن تقر عقوبة الغرامة على سلوك محظور.

قضائية الغرامة:

إن توقيع الغرامة منوط بالقضاء، وهي في هذا تتميز عن التعويض المدني الذي قد يتفق عليه أطراف النزاع المدني، بإرادتهم وينفذونه بمشيئتهم، ويترتب على الخاصية القضائية للغرامة ضرورة التزام القاضي الجنائي وهو يوقعها بكافة القواعد التي يحددها قانون الاجراءات الجزائية في هذا الصدد.

شخصية الغرامة:

يرتبط توقيع الغرامة بالشخص الجاني، فلا يجوز بالتالي الحكم بها في مواجهة غيره من الورثة، وهي في هذا تختلف عن التعويض بسبب الضرر الناشئ عن الجريمة الذي يجوز استيفاءه من المسؤول بالحق المدني⁽²⁾.

تمييز الغرامة الجنائية عن الجزاءات المالية الأخرى:

تتميز الغرامة الجنائية عن الجزاءات المالية الأخرى كما يلي:

الفرق بين الغرامة الجنائية والغرامة المدنية:

تشبه الغرامة المدنية الغرامة الجنائية من حيث أنّ مقدارها معيّن بمقتضى القانون، ويحكم بها لصالح خزينة الدولة⁽³⁾ ومثال الغرامة المدنية ما نصّت عليه المادة 565 من قانون الإجراءات الجزائية بقولها: " كلّ قرار يرفض طلب رد قضائي يقضي فيه بإدانة الطالب بغرامة مدنية من ألفين (2000دج) إلى خمسين ألف (50.000دج)، وذلك يعتبر إخلال بالعقوبات المستحقة في حالة ما إذا قدّم طلب عن سوء نية بقصد إهانة

1- عبد القادر القهوجي، شرح قانون العقوبات، القسم العام، دون طبعة، د منشورات الطلي الحقوقية، بيروت، لبنان، 2002، ص 204.

2- عبد القادر القهوجي، مرجع سابق، ص 213.

3- فريدة بن يونس، مرجع سابق، ص 146.

قاضي"⁽¹⁾، وتختلف عنها في كون أن الغرامة المدنية ليست بعقوبة، لأنّ الأفعال التي يستوجب الحكم بها لا تشكل جريمة، وبالتالي لا تنفذ عن طريق الإكراه البدني.

الفرق بين الغرامة الجنائية والغرامة التأديبية:

الغرامة التأديبية هي جزاء مالي تنصّ عليه بعض القوانين الإدارية والتنظيمية كجزاء تأديبي، نتيجة الإخلال بواجبات معيّنة، وإذا كانت الغرامة التأديبية تلتقي مع الغرامة الجنائية في وجوب النصّ عليها قانوناً، وفي خضوعها لمبدأ شخصية العقوبة، فإنّه توجد بينها فروق أساسية، منها أنّ الغرامة التأديبية لا تقابل أفعالاً محدّدة على سبيل الحصر بل أنّ السلطة الإدارية هي التي تتمتع بسلطة تقديرية في تحديد الأفعال المعاقب عليها⁽²⁾.

الفرق بين الغرامة والتعويض:

تشبه الغرامة الجنائية التعويضات من حيث الغاية، فكلاهما يهدف إلى إصلاح الضرر الذي لحق بالمجتمع من جزاء تصرف المحكوم عليه، إلا أنّهما يختلفان من حيث:

- ✓ أن الغرامة لا يحكم بها إلا إذا كان منصوص عليها فهي تخضع لمبدأ الشرعية، بمعنى أنّ القانون هو الذي يقرّها، ولا يحق للقاضي أو يوقعها على الجاني.
- ✓ الغرامة لا يجوز التنازل عنها، أمّا التعويض فيجوز أن يتنازل المضرور عنه، لأنّه يكون أساساً بناء على طلبه.
- ✓ تخضع الغرامة لأسباب السقوط المقررة في قانون العقوبات، أمّا التعويض فلا يسقط إلا بالنظام المقرر في القانون المدني⁽³⁾.

ب/ قواعد تنفيذ الحكم الصادر بالغرامة الجنائية:

مجال تنفيذ الحكم بالغرامة: الغرامة في القانون الجزائري تعتبر عقوبة أصلية مقرّرة في مواد الجناح والمخالفات، نصّ عليها القانون كعقوبة منفردة مقابل الجريمة ومثال ذلك ما ورد في نصّ المادة 118 من قانون العقوبات التي تعاقب بغرامة لا تقلّ عن 500 دج، ولا تتجاوز 3000 دج، والمادة 141 من ذات القانون التي تعاقب بغرامة من 500 دج إلى 1000 دج، كلّ شخص أو موظف أو ضابط عمومي يبدأ بممارسة أعمال وظيفته قبل أن يؤدّي اليمين المطلوب بها⁽⁴⁾.

1- المادة 565 من قانون الاجراءات الجزائية الصادر بالأمر رقم 66-155 المؤرخ في 08 جويلية 1966 المعدل والمتمم، ج ر، العدد 48، 1966.

2- فريدة بن يونس، مرجع سابق، ص 147.

3- عبد القادر القهوجي، مرجع سابق، ص 215.

4- أنظر نص المادتين 118 و 141 من قانون العقوبات، المعدل والمتمم.

مقدار الغرامة الجنائية

يتولّى المشرّع مهمة تحديد قيمة الغرامة الجنائية بين حدّ أدنى وحدّ أقصى بصفة عامة، فعقوبة الغرامة في القانون الجزائري محدّدة بين 2.000 دج كحدّ أدنى و 20.000 دج كحدّ أقصى في المخالفات، وتتجاوز 20.000 دج في الجرح، وبذلك جعل القانون للغرامة في الجرح حدّ أدنى ولم يجعل لها حدّ أقصى، بل ترك المسألة حسب كلّ حالة على حدى⁽¹⁾.

ج/ إجراءات تنفيذ الحكم بعقوبة الغرامة:

التنفيذ الاختياري للحكم الصادر بالغرامة:

لقد نصّت المادة 10 من القانون رقم 04-05 على أنّ: " تختصّ النيابة العامة دون سواها بمتابعة تنفيذ الأحكام الجزائية، غير أنّه تقوم مصالح الضرائب أو إدارة الأملاك الوطنية بناءً على طلب النائب العام، أو وكيل الجمهورية بتحصيل الغرامات ومصادرة الأموال وملاحقة المحكوم عليهم بها"⁽²⁾، ويبدأ تنفيذ الحكم القاضي بالغرامة على مستوى كتابة ضبط مصلحة تنفيذ العقوبات، بإعداد مستخرج عن الحكم بالإضافة إلى ملخص معدّ لمصلحة الضرائب. حيث تدوّن فيه الغرامات والمصاريف القضائية، إضافة إلى عناصر الهوية الكاملة للمتّهم⁽³⁾.

التنفيذ الجبري للغرامة:

إذا لم يقم المحكوم عليه بسداد الغرامة، فإنّها ستوفي بالتنفيذ على ممتلكاته بشرط أن يراعى في هذا التنفيذ سداد المصاريف المستحقة، لفائدة الخزينة والتعويضات المستحقة للمدعي المدني، وتتصّ المادة 598 من قانون الإجراءات الجزائية على أنه: " إذا لم تكن أموال المحكوم عليه كافية لتغطية المصاريف. والغرامة أو رد ما يلزم ردّه أو التعويضات، فإذا لم يكن للمحكوم عليه مالا ظاهراً فيوقع عليه الإكراه البدني لحمله على الوفاء بالغرامة، وتجيز المادة 599 من قانون الإجراءات الجزائية تنفيذ الأحكام الصادرة بالإدانة ويرد ما يلزم ردّه بالإضافة إلى التعويضات المدنية والمصاريف⁽⁴⁾.

2- الحبس

إنّ العقوبات الأصلية الواجب تطبيقها في جرائم عدم الاحتياط، سواء كانت جنحة أو مخالفة تتمثل في الحبس، كما أشارت المادة 05 من قانون العقوبات إلى وصفها القانوني وحدّتها ومدّتها، ويعرف الحبس على أنّه وضع المحكوم عليه في أحد السجون المركزية والعمومية، المدّة المحكوم بها عليه، حيث أنّ مدّة

1- أنظر نص المادة 389 مكرر 2 من قانون العقوبات، المعدل والمتمم.

2- المادة 10 من القانون رقم 04-05، المؤرخ في 06 فيفري 2005، المتضمّن قانون تنظيم السجون وإعادة الإدماج الاجتماعي للمحبوسين، جريدة رسمية، العدد 12، الصادرة بتاريخ 13 فيفري 2005، ص 3.

3- فريدة بن يوسف، مرجع سابق، ص 155.

4- المادتين 598 و 599 من قانون الإجراءات الجزائية، المعدل و المتمم.

العقوبة محدّدة من طرف المشرّع في جرائم الاحتياط في المادتين 288 و 289 والفقرة 02 من المادة 442 من قانون العقوبات الجزائري، وذلك تبعاً للنتيجة المحققة عنها.

وتُطبّق عقوبة الحبس من 06 أشهر إلى 03 سنوات إذا كانت النتيجة هي القتل الخطأ، وأنّ المشرّع أجاز للقاضي الجزائري في حالة ثبوت النتيجة، أن يطبّق الحد الأدنى أو الأقصى من العقوبة، غير أنّه لا يجوز له أن ينزل عن الحد الأدنى، أو يرفع من الحد الأقصى لأنّه إذا فعل ذلك يكون قد أساء أو خالف القانون، حيث يتمّ تنفيذ العقوبة المحكوم بها على الجاني عن طريق النيابة العامة، بمستخرج حكم أو قرار قضائي يعده النائب العام أو وكيل الجمهورية، يوضع بموجبه المحكوم عليه في المؤسسة العقابية إلى غاية قضاء المدّة المحدّدة في الحكم⁽¹⁾.

3- تعليق رخص السياقة والغاؤها

يوجد نوعان من العقوبة التكميلية التي نصّ عليها قانون المرور في مواد 110 - 111 - 113 تتمثّل في تعليق رخصة السياقة والغاؤها.

- تعليق رخصة السياقة:

نصّت عليها المواد 110 و 111 والتي يجوز فيهما للجهة القضائية الأمر بتعليق رخصة السياقة في الحالتين وهما: السياقة في حالة سكر ومحاولة التهرّب من المسؤولية الجنائية أو المدنية، وكذلك تحديد مدّة التعليق بثلاث سنوات.

-إلغاء رخصة السياقة:

يجوز للقاضي الجزائري أن يلجأ إلى إلغاء رخصة السياقة كعقوبة تكميلية للعقوبة الأصلية المطبّقة على الجرائم، وفي هذه الحالة فإنّ مدّة الإلغاء لا تكون محدّدة وإنّما تكون نهائية. أي أنّ القاضي يمنع مرتكب المخالفة من الحصول على رخصة السياقة نهائياً، وهذا ما أشارت إليه المادة 113 من قانون المرور، عندما يرتكب السائق مخالفة أدت إلى القتل الخطأ أو الجرح أثناء سياقة مركبة ذات محرّك، وكان أحد الراجلين ضحية ذلك، وعندما يكون هذا السائق قد حكم عليه بعقوبة تطبيقاً للمادتين 66 و 69 من قانون المرور⁽²⁾ والمادتين 288 و 289 من قانون العقوبات، أين يمكن للجهات القضائية المختصة الحكم بإلغاء رخصة السياقة، كما يمكن للجهات القضائية المختصة وضمن الشروط المذكورة نفسها، إصدار حكم بإلغاء رخصة السياقة ومنع مرتكب المخالفة من الحصول عليها نهائياً، وتحدّد الشروط التي ينسنى بمقتضاها للسائق طلب رخصة سياقة جديدة عن طريق التنظيم⁽³⁾.

1- سعيد شنيشن، المسؤولية الجنائية المترتبة عن حوادث المرور، مذكرة مقدّمة لنيل شهادة الماجستير في الشريعة، تخصص شريعة وقانون، كلية العلوم الإسلامية، جامعة الجزائر 1، 2011-2012، ص 226.

2- أنظر نص المواد من 110 إلى 113 من القانون رقم 01-14.

3- أنظر نص المادتين 288 و 289 من قانون العقوبات، المعدل والمتمم.

المبحث الثاني

مسببات الحوادث المرورية

أصبحت الحوادث المرورية تمثل وبشكل كبير هاجساً وقلقاً لكافة أفراد المجتمعات، كما صارت واحدة من أهمّ المشكلات التي تستنزف الموارد المادية والطاقات البشرية، وتستهدف المجتمعات في أهمّ مقومات الحياة المتمثلة في العنصر البشري، إضافة إلى تكبده مشاكل اجتماعية ونفسية وخسائر مادية ضخمة، حيث مازالت حوادث المرور بالجزائر ونتائجها المفجعة من الجرحى والوفيات وآثارها الاجتماعية والاقتصادية على الأرواح والممتلكات، من أهمّ ما يشغل بال العديد من المسؤولين والمواطنين على مستوى الدولة⁽¹⁾، فلا يكاد يمرّ يوماً إلا وتطلعنا الصحف المحلية بحوادث السيارات تحصد الأرواح وتصيب الناس، ولما كانت حوادث المرور لا تزال تشكل نسبة كبيرة من مجموع الحوادث المسجلة، فإنّ التصدي لهذه المشكلة يعدّ غاية من الأهمية، حيث أصبحت جميع دول العالم تعمل على مكافحة هذه الظاهرة ومحاولة إيجاد الأسباب الحقيقية من أجل معالجتها⁽²⁾، لذا سيتم التطرق في هذا المبحث لأهمّ مسببات مخالفات حوادث المرور، بالإضافة إلى الآثار الناجمة عنها.

المطلب الأول

أسباب حدوث المخالفات المرورية

يرى بعض الباحثين بأنه رغم تعدّد الأسباب المؤدّية لحدوث المخالفات المرورية وتنوّعها، إلا أنّ مرجعها الأساسي يعود إلى العنصر البشري المتمثّل في السائق أو الراكب باعتباره المدرك والقادر في جميع الحالات على التأقلم مع كافة الأوضاع⁽³⁾، لكن البعض الآخر يرى بأنّ الطريق يعدّ سبباً أساسياً من أسباب المخالفات المرورية، وذلك لانعدام المواصفات والمعايير السليمة التي يفترض أن تؤسس عليها الطريق، والتي تجعل استخدامه يكون آمناً ولا يعرّض المواطنين للهلاك⁽⁴⁾، في حين يرجع البعض الآخر أسباب ارتكاب هذه

1- يزيد شهلي، المراقبة التقنية للمركبات ودورها في تخفيض حوادث المرور بالجزائر، زيارة ميدانية لوكالة رملي للمراقبة التقنية للسيارات والشاحنات، مذكرة لنيل شهادة الماستر في الاقتصاد وتسيير الخدمات، تخصص النقل والإمداد، كلية العلوم الاقتصادية والتسيير، جامعة الحاج لخضر، باتنة، الجزائر، 2010-2011، ص 07.

2- بشرى أمينة بن دعاس، حوادث المرور: أثر الهياكل القاعدية، دراسة حالة علاقة الهياكل القاعدية بحوادث المرور بالجزائر، مذكرة لنيل شهادة الماستر في الاقتصاد وتسيير الخدمات، تخصص النقل والإمداد، كلية العلوم الاقتصادية والتسيير، جامعة الحاج لخضر، باتنة، الجزائر، 2010-2011، ص 17.

3- رحيمة حوالف: << التكاليف الاقتصادية والاجتماعية لحوادث المرور بالجزائر >>، مجلة الباحث، العدد 11، الصادرة في 2012، كلية الحقوق، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، الجزائر، ص 104.

4- نايف بن ناشي بن عمير الذراعي الظفيري، الآثار الشرعية المترتبة على حوادث السير، رسالة مقدّمة لنيل شهادة الماجستير في الفقه وأصوله، كلية الدراسات العليا، الجامعة الأردنية، 2005، ص 26.

المخالفات إلى المركبة على أساس أنها تعتبر أداة العملية المرورية، والركن الأساسي للمخالفات المرورية⁽¹⁾، إلا أنه ومهما يكن من أمر فليس من المنطقي أن ترجع أسباب حدوث المخالفات المرورية إلى سبب واحد، وتتغاضى الأسباب الأخرى ذلك أن مخالفات السير معقدة⁽²⁾، لذا ومن هذا المنطلق يمكن أن ترجع أسباب المخالفات إلى أسباب رئيسية وأخرى فرعية وتتمثل فيما يلي:

الفرع الأول: الأسباب الرئيسية

هناك عدّة عوامل متداخلة تساهم في حدوث مخالفات المرور، منها ما هو متعلق بالمركبة والطريق ومنها ما هو متعلق بالإنسان (السائق)، إلا أنه سوف يتم التركيز في هذه الدراسة على السائق لأنه هو الذي يملك القدرة على تطويع العناصر الأخرى من خلال إتباعه لقواعد المرور⁽³⁾.

أولاً: أسباب تتعلق بالسائق: تعرّف المادة 03 من الأمر رقم 03-09 المتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها وأمنها السائق على أنه: "كل شخص يتولّى قيادة مركبة بما فيها الدراجات والدراجات النارية، أو يسوق حيوانات الجر والحمل والركوب والقطعان عبر الطريق أو يتحكم فعلاً في ذلك" ومن منطلق نص المادة 03 أعلاه فإنّ النصوص القانونية قد تناولت وبالتفصيل إلى حدّ ما تنظيم سلوكيات السائق على نحو ما يحقّق سلامته وسلامة المشاة والراكبين معه⁽⁴⁾، حيث تؤكّد مختلف الدراسات أنّ العنصر البشري يمثل الركن الأصيل والمحور الرئيسي في حوادث المرور، على أساس أنّ هناك تأثيراً قوياً بين المخالفات المرورية وحوادث المرور، ذلك أنّ المخالفة تؤدّي إلى وقوع حادث، بمعنى أنّ المخالفات المرورية تعدّ سبباً من أسباب حصول حوادث المرور⁽⁵⁾، حيث تشير معظم الإحصائيات إلى أنّ العنصر البشري يشكّل حوالي 85 % من أسباب حوادث المرور، وذلك نظراً لعدم احترامه قواعد حركة المرور⁽⁶⁾.

1- تصنيف الأسباب المتعلقة بالسائق:

يمكن أن تصنّف الأسباب المتعلقة بالسائق إلى ما يلي:

- 1- مقرن سعود مطني الرشيدى، انعكاسات تعديلات أنظمة المرور على الحوادث من وجهة نظر العاملين في المرور والسائقين، رسالة مقدّمة لنيل شهادة الماجستير في علم الاجتماع، تخصص على الجريمة، كلية الدراسات العليا، جامعة مؤتة، المملكة العربية السعودية، 2010، ص 12.
- 2- نايف ناشي بن عمير الذراعي الظفيري، مرجع أعلاه، ص 26.
- 3- إبراهيم بن هلال العنزي، مرجع سابق، ص 175.
- 4- المادة 03 من الأمر رقم 03-09.
- 5- إبراهيم بن هلال العنزي، مرجع سابق، ص 175.
- 6- مقابلة مع السيد محمد خرشيش، رئيس مكتب أمن الطرقات على مستوى مجموعة أمن قالمة، حول أسباب المخالفات المرورية، أجريت بتاريخ 15 فيفري 2016، على الساعة 10:00 صباحاً.

أ/ اللامبالاة (الاستهتار):

تعد اللامبالاة ظاهرة سلبية تدفع بالسائق إلى سلوك غير سوي له تأثير كبير في هدم احترام قواعد المرور، وهي نوع من الأنانية التي يُعتبر فيها السائق أنّ الطريق ملكه ولا يراعي ما لغيره من حقوق ولا يحترم ما تفرض عليه القواعد، ذلك أن السائق المنهور يغلب عليه سلوك أنانية الطفولة، حيث يتميز بنفاذ صبره والسرعة لمزاحمة المرور⁽¹⁾.

ب/ المراهقة الاجتماعية:

يقصد بالمراهقة الاجتماعية عدم وصول المجتمع إلى مرحلة النضج والإتزان، ذلك لما أحدثته الصناعة الحديثة والتطورات التقنية من زعزعة القيم التي ينشأ عليها الناس في السابق، إذ أنّ التطور الصناعي والتقني أتى سريعاً فلم يستطع كثيراً من الأفراد التقيد بالسلوكيات الحضارية المرتبطة باستخدام أدوات الحضارة الحديثة، والسيارة إحداها، فهي تتطلب قواعد من الأمان والسلامة في قيادتها تتمثل في الانضباط الذاتي والقدرة على التخطيط وحسن التقدير والتفهم للأنظمة والضوابط⁽²⁾.

ج/ عدم النضج النفسي:

إن محاولة البحث عن الأسباب التي تدفع إلى المخالفة لا يمكن أن تغفل عن الحالة الانفعالية التي تؤثر في التصرف الحسن والسيئ على السواء، وإذا كانت قيادة السيارات مهارة من المهارات، إلا أنها تعتبر سلوكاً نفسياً يتطلب اليقظة من قبل السائق.

د/ ضعف الوازع الديني:

إنّ انتشار المخالفات المرورية وزيادتها يشير إلى ضعف الوازع الديني، ومرد ذلك في الغالب هو أنّ المخالفات المرورية لا تشكل في نظر فئة كبيرة من الناس خروجاً عن الآداب والتوجيهات الشرعية من منطلق عدم مساسها المباشر بمصالح الآخرين، وحتى في حالة وقوع أضرار بالأرواح أو الممتلكات فإنّ تلك المخالفات تعدّ مجرد أخطاء ذات آثار سلبية محدودة وليست جرائم عمدية⁽³⁾.

هـ/ الإفراط في السرعة:

تستعمل السرعة بكثرة من طرف الشباب نظراً لطيشهم وعدم مبالاتهم، حيث أن السرعة الفائقة تؤدي إلى:

- ✓ عدم تمكن السائق من التحكم في المركبة.
- ✓ عدم احترام مسافة الابتعاد الآمنة من أجل تقادي الاصطدام.
- ✓ التعرّض لأخطاء أكثر، حيث لا يملك الوقت الكافي للملاحظة والحركة.

1- راضية مشري، مداخلة بعنوان: مسببات حوادث المرور، يوم دراسي حول السلامة المرورية في الجزائر بين الواقع

والمأمول، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة 08 ماي 1945، قالمة، يوم 16 نوفمبر 2015، ص 04.

2- عثمان هبد الرحمان عثمان السنيد، مرجع سابق، ص 50.

3- غازي معيض المالكي، مرجع سابق، ص 13-29.

✓ زيادة قوة الصدمة، حيث كلما تزداد السرعة من 100 كلم إلى 140 كلم/سا، كلما تزداد معها احتمالات الجروح الخطيرة أو الوفاة التي يتعرض لها السائق.

و/ السياقة في حالة سكر:

تعد الكحول من العوامل الأساسية التي تؤدي إلى حوادث المرور حيث يفقد السائق السيطرة على القيادة فبذهاب العقل يصعب التحكم في المركبة، وهذا يؤدي إلى نتائج وخيمة، بمعنى أن درجة حوادث المرور تزداد بزيادة تناول الكحول⁽¹⁾، حيث يختلف السكر حسب ثلاثة عوامل وهي: نوعية الكحول المتناولة، طبيعة السائق، والوقت الذي تم فيه تناوله⁽²⁾.

والجدول التالي يبين نسبة الكحول والأعراض الملاحظة لها:⁽³⁾

نسبة الكحول	الأعراض الملاحظة	الخطورة المضاعفة
0.50 غ/ل	لا شيء	1
0.80 غ/ل	شعور بالغبطة	10
1.20 غ/ل	اضطراب رد الفعل	35
2.00 غ/ل	مشية متمائلة، رؤية غير واضحة	80
فوق 2.20 غ/ل	سكر	أكثر من 100

ن/ العصبية:

حيث يفقد البعض القدرة على ضبط مشاعرهم النفسية فتظهر على سلوكهم، وبالتالي فإذا حدث لقائد السيارة أمر لا علاقة له بالقيادة، ساهم في ارتفاع درجة الانفعال لديه كالفرح والحزن الشديد أو الغضب الزائد.⁽⁴⁾

2-الصفات الواجب توافرها في السائق: يجب أن يتوفر في السائق بعض الصفات يذكر منها مايلي:

أ/ الإحساس بالمسؤولية:

ويكون ذلك اتجاه نفسه واتجاه غيره من مستعملي الطريق، حيث كلما شعر بغيره وأحس بالمسؤولية

كانت تصرفاته السلبية تتحول إلى تصرفات صحيحة.

1- بشرى أمينة بن دعاس، مرجع سابق، ص 28-29.

2- فتيحة بن عباس، دور الإعلام في التوعية والوقاية من حوادث المرور في الجزائر، مقارنة بين المناطق الريفية والمناطق الحضرية (دراسة وصفية استطلاعية)، أطروحة مقدمة لنيل شهادة الدكتوراه في علوم الإعلام والاتصال، كلية العلوم السياسية والإعلام، جامعة الجزائر 3، 2011-2012، ص 219.

3- أنظر موقع وزارة الدفاع الوطني: www.mdn.dz.

4- عثمان عبد الرحمان عثمان السنيد، مرجع سابق، ص 51.

ب/ التركيز والانتباه:

فالسّرعَة مع الشّروء الذّهني ولو للحظّات قليلة تؤدّي إلى نتائج بالغة الخطورة، ولذلك وجب على السائق أن يركّز اهتمامه أثناء القيادة، آخذاً بعين الاعتبار حركة المرور وحالة الطريق⁽¹⁾.

ج/ الحصول على رخصة السياقة:

إنّ المفهوم البسيط لحصول الإنسان على رخصة السياقة، يعني أنّه قد اكتسب من المهارات ما يؤهله لسياقة السيارة وفقاً لقواعد السياقة وقانون المرور، إلا أنّ الواقع يؤكّد أنّه في بعض الأحيان ما تبلى هذه الرخصة وتشتري كسلعة في غياب الضمير وغياب الرقابة الصارمة⁽²⁾.

ثانياً: أسباب تتعلق بالمركبة

تعرف المادة 03 من الأمر رقم 03-09 السالف الذكر المركبة على أنّها: "كلّ وسيلة نقل بريّ مزوّدة بمحرك للدفع أو غير مزوّدة بذلك، تسير على الطريق بوسائلها الخاصة أو تدفع أو تُجر"⁽³⁾، فلقد أصبحت المركبة ضرورة ملحة في حياتنا المعاصرة حيث لا يمكن الاستغناء عنها خاصة بعد انتشار الطرق وتوسع المناطق الحضرية، وبعد التطور الهائل المذهل في أعداد المركبات المسجّلة عبر السنوات وهذا دليل على أهميّة ودور المركبة في حياتنا اليومية⁽⁴⁾، وحسب آخر الإحصائيات المسجلة لسنة 2015 فإنّ الحظيرة الوطنية للسيارات تحتوي على 6.196.259 مركبة بمختلف أنواعها منها 3.635.241 سيارات سياحية تمثّل نسبة 58.67%، حيث أنّ المركبة تعدّ من أهمّ العوامل التي تؤدّي إلى وقوع حوادث المرور⁽⁵⁾، وأنّ كثيراً من المخالفات المرورية تقع بسبب عدم صلاحية المركبة أيّ بسبب وجود عيب فنيّ فيها يجعلها غير صالحة للسير بأمان، هذا بالإضافة إلى أنّ هناك بعض المواقف التي يجب التركيز عليها فيما يتعلق بالسيارة حتى تخفف من بعض المخالفات الخاصة بالسيارات، وسوف يتم توضيح ذلك فيما يلي:

1- الأعطال التي تصيب المركبة: إنّ أيّ عيب في المركبة قد يكون سبباً في احتمال وقوع مخالفة أو حادث مرور، بسبب الأعطال التي يمكن أن تحدث في المركبة والتي يجب على السائق أن يكون على علم بها، وأن يقوم بعملية مراقبة تقنية للمركبة وصيانتها⁽⁶⁾.

1- راضية مشري، مرجع سابق، ص 04.

2- فتيحة بن عباس، مرجع سابق، ص 220.

3- المادة 03 من الأمر رقم 03-09.

4- فضيل بوجلّال، محاولة تقييم التكلفة الاقتصادية لحوادث المرورية في الجزائر، مذكرة لنيل شهادة الماستر، فرع اقتصاد وتسيير الخدمات، كلية العلوم الاقتصادية والتسيير، جامعة الحاج لخضر، باتنة، الجزائر، 2010-2011، ص 15.

5- راضية مشري، مرجع سابق، ص 07.

6- غازي معيض المالكي، مرجع سابق، ص 34.

ذلك أن الخلل الميكانيكي يعدّ من أهم المشاكل الظاهرية للمركبة وعادة ما يصيب السيارات القديمة بسبب عدم فاعلية الصيانة لها، نظراً لعدم صلاحية بعض أجزائها والتي تؤثر مباشرة على قطع الغيار المستبدلة، وكذلك أسباب انفجار الإطارات المطاطية لعدم مراقبة الضغط في العجلات، أو سبب بقايا الزجاج أو لدرجة الحرارة المرتفعة، بالإضافة إلى الأسباب المتعلقة بالمكابح أو وقوع خلل في الأجهزة⁽¹⁾ حيث تمثل حالات العطب الميكانيكي بالإتارة نسبة 58% من الحالات، المكابح 10% من الحالات، العجلات 16% من الحالات، النوابض 16% من الحالات.

إلا أنّ حالة المركبة قد تؤثر هي الأخرى بشكل مباشر في وقوع الحوادث خاصة إذا كانت مرفقة بسلوك لا وقائي، كالتقّة الزائدة في النفس التي تؤدي إلى عدم التحكم في المركبة، مما قد يؤدي إلى انفجار الأطر في حالة السرعة المفرطة، كانقلاب السيارة أو فقدان السيطرة عليها⁽²⁾، إذ أنّ الشركات المنتجة للسيارات تبذل كل ما في وسعها لعلاج هذه الأخطاء، فعلى سبيل المثال سحبت شركة فولفو عام 1972 حوالي 150.000 سيارة لإصلاح خطأ في جهاز التوجيه، وذلك تقادياً لعدم القدرة على السيطرة على مقود السيارة عند السرعة العالية، وكذلك عدم توفر المواصفات القياسية وشروط الأمان في تصميمها، وعدم تجهيزها بوسائل التحكم اللازمة⁽³⁾.

2- عدم وجود وسائل الأمان والسلامة في المركبة: ومن أمثلتها: حزام الأمان والمكابح.

3- عدم كفاءة السيارة وقدمها:

من المسلّم به أنّ أيّ سيارة أو مركبة نقل كفاءتها مع الاستعمال المستمر، حيث ينعكس ذلك على مدى صلاحيتها للسير على الطريق بأمان، وتقل كفاءة السيارة نتيجة لعدم الصيانة الكافية، وعدم التغيير للأجزاء المعطوبة أو المستهلكة، ولكي لا تصل السيارة إلى الدرجة التي تصبح فيها غير مأمونة في السير على الطريق فيتوجب إتباع طرق لفحصها دورياً⁽⁴⁾، والجدول أدناه يحدد الحصيلة الرقمية لحالات عدم اخضاع السائق المركبة لعملية المراقبة التقنية لسنة 2014 ومقارنتها بسنة 2015.

1- فضيل بوجلال، مرجع أعلاه، ص 16.

2- يزيد شهلي، مرجع سابق، ص 15.

3- راضية مشري، مرجع سابق، ص 08.

4- غازي معيض المالكي، مرجع سابق، ص 34.

حالات عدم تقديم المركبة للمراقبة التقنية⁽¹⁾

الفارق	سنة 2015	سنة 2014	التصنيف
851+	2222	1371	عدم تقديم المركبة إلى المراقبة التقنية
277+	167	444	عدم احترام تعليمات مهندس المناجم المبنية في محضر المراقبة التقنية
169+	191	22	عدم تقديم المركبة ذات نشاط منظم للمراقبة التقنية
743+	2580	1837	المجموع

ثالثاً: أسباب تتعلق بالطريق

تعرف المادة 03 من الأمر رقم 03-09 الطريق على أنه: " كل مسلك عمومي مفتوح لحركة مرور المركبات"⁽²⁾. إذ أنّ الطريق عنصر هام من عناصر الحادث المروري، ذلك أنّه يتسبب في حوالي 10 % من الحوادث⁽³⁾، حيث أنّ عدم صلاحية أجزاء من الطريق أو انعدام الإشارات أو الإنارة قد يؤدي إلى وقوع حادث، خاصة عند سوء الأحوال الجوية كتهطل الأمطار وهبوب الرياح أو الزوابع الرملية أو الضباب، حيث قد تغيّر من اتجاهات السائق وتعيق التحكم في المركبة، فهئة الطريق عامل لا يستهان به وتعزيزه بمختلف الإشارات والمخططات قد يساعد على تجنب الحوادث، ومن أهمّ الأسباب التي تجعل الطريق سبباً أساسياً في ارتكاب المخالفات المرورية وبالتالي وقوع حوادث ما يلي:

1- العيوب الفنيّة للطريق: من بينها وجود منعطفات شديدة حيث يفقد السائق السيطرة على مركبته إمّا نتيجة السرعة غير المناسبة، وإمّا لعدم تطبيق القواعد الهندسية الضرورية للطريق كوجوب مراعاة درجة ميلان معينة للمنعطف من شأنها أن تخفّف من تأثير الطرد المركزي.

2- عدم وجود إنارة كافية على الطرق: إنّ عدم وجود إضاءة كافية على الطريق يؤدي إلى خفض رؤية السائق وقدرته على تقدير المسافات بينه وبين المركبات الأخرى، كما يقلّل من رؤيته المبكرة للأجسام بوضوح ممّا يتسبب بالاصطدام ودهس المشاة.

1- أنظر موقع وزارة الدفاع الوطني: www.mdn.dz

2- المادة 03 من الأمر رقم 03-09.

3- نايف ناشي بن عمير الذراعي الظفيري، مرجع سابق، ص 32.

3- إشارات السير: هناك طرق خالية من إشارات السير على أنواعها: الإلزامية، التحذيرية، الإرشادية وغيرها، سواء تلك المحددة للسرعة أم المشيرة إلى وجود أخطار معينة أم تلك الموجهة لمخارج ومدخل الطرق ومواقع التقائها، مما يسبب ارتباك لدى السائق ويفقده التركيز على القيادة ويجعله أكثر عرضة للحوادث⁽¹⁾.

4- تمييز أقسام الطريق المحتوية على ميول طولية صاعدة أو هابطة: مما يساهم في وقوع عدد كبير من الحوادث عليها، وتزداد الخطورة عند الهبوط أو الانحدار مما هي عليه عند الصعود، وذلك يعود إلى عطل الفرامل أو توقفها على العمل، وتزداد هذه النسبة بزيادة محسوسة عند الانحدارات الحادة الطويلة حيث تستخدم الفرامل بشدة وكثرة.

5- وجود الأشجار والشجيرات المزروعة بمحاذاة الطريق: إن وجود مثل هذه الأشجار يزيد من درجة خطورة الحوادث التي تقع نتيجة لخروج السيارات عن الممر المرصوف للطريق، بالإضافة إلى ذلك فإن الأشجار تقيد أو تحصر الرؤية الجانبية وفي حالة الغروب عندما تسقط عليها أشعة الشمس تشكل ضللا على سطح الطريق، مما يتعب نظر السائق ويجعل من الصعب عليه تقدير أحوال الطريق وظروف المرور وحوادث اصطدام السيارات.

6- عدم كفاية أماكن الوقوف: مما لاشك فيه أن السائق يهدر وقته وجهده في البحث عن مكان لإيقاف سيارته، وكثيراً ما يلجأ في نهاية الأمر إلى المخالفات المرورية، وتتضح هذه المشكلة بوضوح في أماكن الضغط، وذلك بالقرب من المراكز التجارية والمدارس وغيرها من الأماكن الأخرى.

7- عدم وجود الممرات: وذلك بإنشاء ممرات سفلية أو علوية للمناطق التي يكثر فيها مرور المركبات والمشاة معاً، لتقليل الازدحام ونقل الركاب من وسائل النقل العامة إلى أرصفة الشوارع المجاورة⁽²⁾.

الفرع الثاني: الأسباب الفرعية

بالإضافة إلى الأسباب الرئيسية هناك أسباب أخرى تعتبر ثانوية تساهم في حدوث المخالفات المرورية نذكر منها:

أولاً: أسباب تتعلق بالظواهر الطبيعية

هناك بعض العوامل الطبيعية البيئية التي تساهم في بعض حوادث المرور ولعل أبرزها هي تلك التي تؤثر في عملية السير على الطرقات، وذلك ما يؤدي في كثير من الأحوال إلى وقوع حادث أو مخالفة مرورية، حيث يجب على السائق اتخاذ الاحتياطات عند توفر هذه الظروف والعوامل من أجل تفادي ارتكاب المخالفة المرورية ومن العوامل ما يلي:

1- ارتفاع درجة الحرارة: تؤدي الحرارة الشديدة إلى ازدياد الضغط النفسي لدى السائق، كما تؤثر على رؤيته وقدرته على التركيز وتساهم في إجهاده البدني، وبالتالي تقل درجة التحكم لديه، كما أن الارتفاع في درجة

1- غازي معيض المالكي، مرجع سابق، ص 44.

2- عثمان عبد الرحمان عثمان السنيد، مرجع سابق، ص 54.

الحرارة يؤدي حتماً إلى ارتفاع درجة حرارة السيارة ويساهم في انفجار الإطارات، ومن الآثار الضارة للحرارة على الطريق أنها تؤدي إلى تفكيك محتوياته، وهذا سبب يؤدي إلى حدوث انزلاقات للعديد من السيارات⁽¹⁾.

2- الضباب والعواصف الرملية: حيث تقل الرؤية في هذه الأحوال، وبالتالي تظهر تصرفات خارجة عن سيطرة قائد السيارة وتعتبر داخلية في نطاق المخالفات المرورية، حيث قد يتجاوز السائق الإشارة دون أن يشعر أو يسير بالاتجاه المعاكس⁽²⁾، أو يدخل إلى الطرق السريعة والرئيسية دون تنبيه الآخرين وكل ذلك دون إرادة لهذه المخالفات.

3- الأمطار: حيث تتسبب الأمطار في تقليل الاحتكاك بين الإطارات والطريق فتتزلق السيارة وتفقد توازنها، وبالتالي يفقد السائق القدرة على التحكم الصحيح بسيارته، ولذلك يجب العمل على صرف مياه الأمطار من خلال رفع كفاءة المجاري مع الأخذ بعين الاعتبار خطورة الأمطار الموسمية، والتي تهطل على فترات متقطعة حيث تقل القدرة على التعامل معها عن التعامل مع الأمطار الموسمية⁽³⁾.

ثانياً: أسباب تتعلق بالمشاة

إن الحديث عن مستعملي الطريق كان دافعنا إلى القول بأن المشاة أو الرّاجلين يعدّوا كسبب رئيسي في مخالفات السير، لأنّه كلّما استخدم السائق والراكب الطريق في المكان الغير مخصص له، يكون بذلك قد أخطأ ممّا يؤدي حتماً إلى وقوع حادث⁽⁴⁾، ويمكن تعريف المشاة بأنهم: "تلك الفئة من البشر الذين يتنقلون سيراً على أقدامهم، وهم الأشخاص الذين يدفعون أو يجرون عربات الأطفال أو المرضى أو المعطوبين، أو الذين يجرون الدراجات أو الدراجات النارية والمعطوبين الذين يتنقلون في عربات متحركة يقودونها بأنفسهم سرعة الخطى⁽⁵⁾، وفيما يلي يتبين أهمّ الأخطاء التي يرتكبها المشاة فتؤدي إلى وقوع بعض المخالفات المرورية، وهي كماي يلي:

- ✓ عدم استخدام أماكن عبور المشاة، حتى ولو كانت على أمتار قليلة من المكان الذي يعبر منه المواطن، علاوة على أنّ عبور الطريق في هذه الحالة كثيراً ما يصطحب عدم المبالاة.
- ✓ إساءة استخدام الطريق من قبل الباعة المتجولين.
- ✓ غياب التوجيه الأسري، وعدم تربية الطفل للتقيّد بقواعد المرور.
- ✓ استخدام وسائل النقل العام بأسلوب خاطئ، كالصعود أو النزول في غير المحطات المخصصة لذلك وكذلك الصعود أو النزول أثناء سير المركبات.

1- بشرى أمينة بن دعاس، مرجع سابق، ص 35.

2- غازي معيض المالكي، مرجع سابق، ص 34.

3- عثمان عبد الرحمان عثمان السنيد، مرجع سابق، ص 57.

4- نايف ناشي بن عمير الذراعي الظفيري، مرجع سابق، ص 31.

5- المادة 03 من الأمر رقم 03-09.

- ✓ التجمهر حول حوادث السير التي تقع بالمدن، وخاصة في الأماكن المزدحمة.
- ✓ الأسلوب الخاطئ في الدخول أو الخروج من وإلى الأماكن العامة، خاصة ذات الجمهور الضخم مثل: المعارض، المهرجانات الشعبية، الأسواق مما يسبب مساساً بسلامة الجمهور وأموالهم.
- ✓ التردد والارتباك في عبور الطريق، حيث يشيع ذلك بين كثير من المشاة على اختلاف مراحلهم السنّية، فيفاجأ المتردد بسيارة قادمة نحوه بسرعة، أثناء وجوده بمنصف الطريق، حيث تأخذه الحيرة بين مواصلة السير أو الوقوف، أو التراجع ونتيجة لذلك قد تصدمه السيارة القادمة.
- ✓ حمل المشاة بمدلول الإشارات الضوئية والخطوط الأرضية والعلامات المرورية عامة، وما يخص المشاة خاصة.
- ✓ عدم العناية بنظافة الطرق وإلقاء ما من شأنه أن يعيق حركة المرور فيها، كمخلفات الهدم والحجارة ومواد البناء.
- ✓ إتلاف الأجهزة والمعدات التي تجهز بها الطرق لتنظيم حركة المرور أو تحديد السيارات والعبث بها لنقل فاعليتها⁽¹⁾.

ثالثاً: أسباب تتعلق بالمرور

لإدارة المرور دور في كثير من المخالفات المرورية، ويرجع ذلك إلى عدّة أمور منها:

أولاً: ضعف الرقابة المرورية

حيث تؤثر الرقابة المرورية في الحدّ من المخالفات، وبالتالي إذا ضعفت هذه الأخيرة أو قصرت في هذا الجانب تزداد المخالفات المرورية، حيث أنّ الكثير من الناس لا يتجرأ على ارتكاب المخالفات المرورية عند وجود الرقابة، وعليه يجب أن تكثّف الرقابة بحيث يتمّ ضبط أغلب من يرتكب المخالفات من خلال زيادة الأفراد القائمين بهذه المهمة، والبحث عن الوسائل الحديثة المتطورة لمواجهة هذا القصور، ومن ذلك وضع كمرات لتصوير السيارات المخالفة.

ثانياً: ضعف التطبيق

فبعد أن يتمّ ضبط المخالفة لا يتمّ تطبيق العقوبة المقررة بحق المخالف ممّا يحدث نوعاً من الاستهانة بالمخالفات المرورية، حيث تتدخل العلاقات الشخصية بالتوسط لحماية المخالف، ممّا يضعف العقوبة ويحول دون تحقيقها للأهداف المرجوة، فالعقوبة يجب أن يتمّ تطبيقها بالعدل والمساواة وإلاّ فقدت التأثير المطلوب⁽²⁾، وهناك أسباب أخرى يذكر منها على سبيل المثال:

1- نقص المنشآت القاعدية المستعملة للسير: وتشمل كل المنشآت القاعدية المستعملة لسير المركبات سواء تعلّق الأمر بالطريق في حدّ ذاته، أو التجهيزات المتصلة به من إشارات عمودية

1- نايف ناشي بن عمير الذراعي الظفيري، مرجع سابق، ص 32.

2- عثمان عبد الرحمان عثمان السنيد، مرجع سابق، ص 58.

أو أفقية، الأرصفة، ممرات محمية، إشارات وعليه فإن إنشاء الطرق يجب أن ينفذ حسب التطور والدراسات التي وصل لها التنظيم المروري حتى تضمن الوقاية والأمن من الحوادث، وتأخذ بعين الاعتبار النقائص المتمثلة فيما يلي:

✓ كثرة المنعطفات وخطورة حوادثها.

✓ الإشارات الضوئية وتجهيزاتها بالتقاطعات التي لا يتوفر فيها الأماكن الكافية للمركبات والمنشآت.

✓ نقص الأرصفة، وإقامة الأشغال دون وضع إشارات⁽¹⁾.

2- عدم فعالية منظومة التكوين والتدريب على السياقة: إن المعاينة الميدانية التي قامت بها المصالح المختصة، أثبتت أن طريقة التكوين والامتحانات تتميز بنقائص كبيرة لها عواقب خطيرة على الأمن، وعليه يجب عدم التساهل في الإجراءات من خلال إخضاع طالبي الحصول على إجازات إلى شرطين أساسيين هما⁽²⁾ :

شروط اللياقة البدنية: يشمل الحد الأدنى لصحة الجسم وسلامة النظر مع تمييز الألوان وسلامة السمع والأعصاب والخلو من العاهات، التي تؤثر تأثيراً مباشراً على قدرة السائق في القيادة الآمنة، وذلك طبقاً للاشتراطات الصحية اللازمة بالنسبة لإجازات السياقة حسب فنياتها المختلفة.

شروط اللياقة الفنية: يجب على طالب رخصة السياقة أن يكون قادراً على إجراء العمليات التالية بشكل يتفق مع قواعد وآداب المرور العامة وهي:

- إدارة المحرك بطريقة جيدة.

- تحطّي مركبة أخرى وملاقاتها على طريق واحد ومتقاطعة.

- التوقف في الحالات العادية والطارئة⁽³⁾.

3- عدم التوعية المرورية: إن نشر الوعي المروري لا يقتصر على مجرد تذكير السائقين بالقواعد والآداب التي يجب مراعاتها عند سلوك الطريق، فهو يقع على عاتق الآباء بالنسبة للأبناء والمدرسة والمعهد بالنسبة للتلاميذ، ويقع على عاتق المسؤولين في المصانع والشركات بالنسبة للعاملين بها، علاوة على ما يمكن أن تساهم به وسائل الإعلام المختلفة كالإذاعة والتلفزيون والصحف والمجلات تساهم كذلك في نشر الوعي المروري.

1- زكرياء عقاري، دراسة تحليلية لحوادث المرور في الجزائر في الفترة ما بين 1970-2010، مذكرة مقدمو لنيل شهادة الماستر، فرع اقتصاد وتسيير الخدمات، كلية العلوم الاقتصادية والتسيير، جامعة الحاج لخضر، باتنة، الجزائر، 2010-2011، ص 48.

2- فضيل بوجلال، مرجع سابق، ص ص 19-20.

3- راضية مشري، مرجع سابق، ص 11.

بالنسبة لتلاميذ وطلبة المدارس: يمكن تدريس مادة التوعية المرورية كمادة دراسية لهؤلاء التلاميذ نظرياً وعلمياً عن طريق شرح قواعد وآداب المرور .

مدارس تعليم قيادة السيارات: حيث يمكن أن تساهم هذه المدارس مساهمة فعّالة في نشر الوعي المروري، وذلك بتقديم المعلومات النظرية، والعملية التي يحتاجها السائقين⁽¹⁾، والجدول الموالي سيوضح حصيلة مختلف الأسباب التي تؤدي إلى ارتكاب الحوادث المرورية لسنة 2014 ومقارنتها بسنة 2015 :

أسباب حوادث المرور⁽²⁾

مختلف الأسباب	سنة 2014	سنة 2015	الفارق
الإنسان	299	169	130-
الطرق	21	09	12-
المركبات	13	12	01-
المارة	20	14	06-
المجموع	353	204	149-

1- زكرياء عقاري، مرجع سابق، ص 49.

2- أنظر موقع وزارة الدفاع الوطني: www.mdn.dz.

المطلب الثاني

الآثار المترتبة عن المخالفات المرورية

للمخالفات المرورية آثار تمسّ الفرد والمجتمع على حدّ سواء، وتتمثّل هذه الآثار في ما ينتج عن تلك المخالفات من حوادث تترتب عليها جملة من الخسائر، سواء كانت تلك الخسائر مالية أو بشرية، هذا بالإضافة إلى ما يقع على مرتكبيها من عقوبات، وكذلك الآثار السلوكية الناتجة عن تلك الحوادث ومنها ما يلي:

الفرع الأول: الخسائر البشرية

تعود آثار المخالفات المرورية على الأفراد من الناحية البشرية بما يترتب عليها من الحوادث، والتي تؤدي إلى حالات الوفاة أو الإصابة والتي تكون في الغالب نتيجة مخالفة مرورية، حيث أنّ الأثر البشري هو عنصر مهم في قياس حجم المشكلة⁽¹⁾، وقد تبين من عملية استقصاء شاملة من دراسات عديدة أنّ الإصابات الناجمة عن حوادث المرور عبر الطرق، قد أسهمت بنسبة تتراوح بين 30 % و 86 % ممّن دخلوا المستشفيات بسبب إصابتهم برضوض في بعض البلدان منخفضة الدخل، بالإضافة إلى تكاليف الرعاية الصحية والتأهيل وتحمل المصابون تكاليف أخرى كالعجز الدائم، فقدان البصر، تلف الدماغ، ويمكن أن تؤدي الإصابات الأقل خطراً إلى ألم بدني مزمن، وأن تقيد النشاط البدني للمصاب لفترات مطوّلة⁽²⁾، حيث أنّه نتيجة لتزايد أعداد السيارات فقد برزت ظاهرة لم تكن على درجة كبيرة من الخطورة كما هي اليوم، وهي ظاهرة التلوث من عوادم السيارات، حيث تخلف حوادث المرور عدّة إصابات بدنية منها: العمود الفقري، الرأس (إصابات دماغية مستديمة)، الكسور والجروح، فقدان البصر⁽³⁾، والعنصر البشري هو عنصر مهم في قياس حجم المشكلة، حيث أنه يمكن تحويل تلك الآثار إلى خسائر محسوسة يعبر عنها بوحدة النقد⁽⁴⁾.

الفرع الثاني: الخسائر الاقتصادية

تتمثّل آثار المخالفات المرورية على الفرد من الناحية الاقتصادية في عدّة جوانب، ومن ذلك ما يدفع قائد السيارة لدفع غرامات مالية نتيجة ارتكابه لمخالفة مرورية وما ينتج عنها من حوادث تؤدي أيضاً إلى خسائر اقتصادية أخرى، ومن ذلك ما يدفعه قائد السيارة كتعويض عن الأضرار التي تسبب فيها، وكذلك ما يدفعه لإصلاح سيارته، وهناك خسائر اقتصادية لا تدخل في الحصر بل قد لا تحسب مطلقاً كتعطيل السيارة

1- عثمان عبد الرحمان عثمان السنيد، مرجع سابق، ص 59.

2- نور الدين بلعادي، الثقافة المرورية لدى قائد المركبة وعلاقتها بحوادث المرور، دراسة ميدانية لبعض العوامل النفسية والاجتماعية للسواق، مذكرة لنيل شهادة الماستر في علم النفس الاجتماعي، كلية العلوم الاجتماعية والإنسانية، جامعة 08 ماي 1945، قالمة، الجزائر، 2014-2015، ص 73.

3- بشرى أمينة بن دعاس، مرجع سابق، ص 42.

4- يزيد شهلي، مرجع سابق، ص 20.

لمدة معينة، لأجل إصلاحها واضطرار صاحبها لاستئجار سيارة أخرى، هذا بالإضافة إلى هبوط قيمة السيارة وإهدار الوقت وإضاعة بعض البضائع للمتورطين في الحادث وغير ذلك من الخسائر المادية التي لا تدخل في الحساب مع ارتفاع مقدارها⁽¹⁾ والتكاليف الاقتصادية لحوادث المرور تكون على نوعين: منها ما يلحق ضرر بشري، ومنها ما يلحق بالمشكلات العامة والخاصة من أضرار حيث يمكن جملها فيما يلي:

الخسائر المادية بسبب الحوادث المرورية في ممتلكات الأفراد، إتلاف مركبات وإصلاحها أو الأضرار التي تلحق بالممتلكات والمنشآت العامة، وما يتعرض له من أضرار قد تصل للوفاة والعجز وما تتفقه الدولة على مصاريف علاج المصابين، والتكاليف الاقتصادية للحوادث المرورية التي تدخل فيها عناصر كثيرة وتسعى الجهات المختصة في مجال السلامة المرورية في بعض الدول المتقدمة في هذا المجال إلى وضع نماذج لحساب هذه التكلفة وعناصرها، وعلى ذلك فإن حساب التكلفة الاقتصادية للحوادث المرورية وما ينجم عنها من إصابات ووفيات تعد عملية معقدة تشمل على كثير من العناصر، ولكن يبقى أمراً مهماً التذكير به من أجل تحسيس المواطنين سواء كانوا سائقين أو مشاة، وذلك بهدف غرس نوعاً من الوعي المروري واحترام ثقافة المرور وقانونها⁽²⁾.

الفرع الثالث: الخسائر الاجتماعية

تتمثل الآثار الاجتماعية للحوادث المرورية في خسارة الفرد وذويه وأصدقاء له، وأيضاً خسارة المجتمع، عندما يكون هذا الفرد منتجاً وفعالاً، أو عندما يكون هو العائل لأسرته، فإن الخسارة على تلك الأسرة ستكون فادحة من جزاء فقدان معيها⁽³⁾، كما تؤدي الحوادث المرورية إلى الآلام والحزن، وبالتالي فإن تلك المشاعر والأحاسيس الإنسانية لا يمكن التعبير عنها مادياً، ناهيك عن السلوكيات والانعكاسات السلبية التي ترجع على سلوكيات ذوي المفقود⁽⁴⁾، ويشمل البعد الاجتماعي صور المعاناة التي يتعرض لها المصاب ذاته، وكذلك أسرته داخل المجتمع ومن هذه الحالات مايلي:

- ✓ المعاناة والآلام الشديدة الناجمة عن الحادث المروري.
- ✓ الاضطرابات النفسية نتيجة الإعاقة أو التشويه الناتج عن الحادث.
- ✓ اضطراب العلاقة الاجتماعية للمصابين مع أسرهم والمحيطين بهم.
- ✓ المعاناة في التكيف مع المجتمع وفي قبول المجتمع للمعاق.

1- عثمان بن عبد الرحمان عثمان السنيد، مرجع سابق، ص 62.

2- بالسعيد عبد الله بالصحراوي علي، بن عليّة هجيرة، الإرشادات الإذاعية ودورها في غرس الوعي المروري، دراسة ميدانية على عينة من سائقي الأجرة بولاية ورقلة، قسم علوم الاعلام والاتصال، تخصص اتصال وعلاقات عامة، كلية العلوم الإنسانية والاجتماعية، جامعة قاصدي مرباح، ورقلة، الجزائر، 2013-2014، ص 33.

3- فضيل بوجلال، مرجع سابق، ص 21.

4- مقرن سعود مطني الرشيد، مرجع سابق، ص 14.

- ✓ فقدان المورد الاقتصادي بعد إصابة العائل واضطراب الأحوال المادية.
- ✓ انحراف بعض الأبناء والتسرّب من النظام التعليمي⁽¹⁾، بالإضافة إلى عدم القدرة على العمل، وهو أمر يؤدي إلى عدم القدرة على الكسب وتناقصها وهذا ينعكس أثاره على المركز الاجتماعي⁽²⁾.

على ضوء ما تمّ دراسته من خلال الفصل الأول نخلص إلى أنّ الحوادث المرورية تتجم في معظمها من مخالفات يرتكبها بعض السائقين، حيث يتأذى بها فرد أو مجموعة من أفراد المجتمع، ويبدو من الناحية العملية والمنطقية صحّة التأثير بين عدد المخالفات المرورية وعدد الحوادث المرتكبة، حيث أنّ كثرة المخالفات المرورية تكون ناجمة عن تفاعل بعض الصفات الشخصية واتجاهات السائقين نحو قيادة السيارات، وهذا ما قد يترتب عليه كثرة وقوع الحوادث المرورية، وبالتالي فإنّ عدم التزام السائقين بقواعد المرور يوقعهم في ارتكاب أخطار متعدّدة تنعكس على شكل حوادث مرورية، هذا ما جعل الجهات الإدارية تفرض جزاءات مرورية من خلال تشديد العقوبات على المخالفين الذين يتعمّدون ارتكاب المخالفات المرورية خاصة الخطرة منها، وذلك عند ضبط المخالفات وتطبيق العقوبة الملائمة لها للتقليل من حوادث المرور.

1- نور الدين بلعادي، مرجع سابق، ص72.

2- بشرى أمينة بن دعاس، مرجع سابق، ص 43.



الفصل الثاني

الفصل الثاني

تطبيق نظام النقاط المرورية في الجزائر

بالنسبة للجزائر فإن حدة الآفة المعاصرة -الحوادث المرورية- باتت تشكل مآسي اجتماعية، وتكبد الدولة خسائر مادية معتبرة ذلك أن التوافق المطلوب بين العناصر الثلاثة (الإنسان، المركبة، المحيط)، غير متجانس وغير متكامل، وفضلا عن المنظومة التشريعية المنقوصة أصبحت ليست من الأولويات وكأن الأمر أي الحوادث المرورية أمرا مقدرا، حيث قد شهدت الجزائر في الأعوام الماضية زيادة هائلة في أعداد المخالفات المرورية التي أصبحت ظاهرة تمس سلامة البناء الاجتماعي من خلال تأثيرها السلبي على مقومات المجتمع فضلا عن ما ينجم عنها من مآسي وآلام وهدر واستنزاف لطاقات وإمكانيات والمجتمع.

نتيجة لذلك لا بد من استحداث نظام للحد من تزايد هذه المخالفات التي ترتبط مباشرة بزيادة عدد الحوادث والإصابات والوفيات والخسائر المادية المترتبة على ذلك، ولقد سمي هذا النظام المستحدث بنظام النقاط المرورية⁽¹⁾، وبالتالي فإن الخوض في غمار موضوع لم تسبق الدراسة فيه بعد ولم يطبق على أرض الواقع على الأقل في الجزائر، كان الدافع إلى التعرف على ما يعرف بالرخصة بالنقاط في المبحث الأول التي تناولها المشرع في كثير من المناسبات، ليتم التنقل بعدها إلى نظام العمل بها في المبحث الثاني، وصولا إلى مدى إمكانية تطبيقها أو المعوقات التي أجلت تجسيدها على أرض الواقع في المبحث الثالث.

1- على بن ضبيان الرشيد، دور نظام النقاط المرورية في الحد من المخالفات المرورية، رسالة ماجستير، في العلوم الشرطية، كلية الدراسات العليا، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، المملكة العربية السعودية، 2005، ص ص 147-148.

المبحث الأول

نظام الرخصة بالنقاط

إن الرخصة بالنقاط معمول بها في العديد من الدول الغربية منها والعربية، والواقع أن هذه الرخصة ساهمت بشكل كبير في تخفيف عدد الحوادث المرورية التي تكبد الدول خسائر باهضة ليس فقط من الناحية المادية بل من الناحية البشرية، لذا كان من الضروري التعرف عليها في المطلب الأول، ثم تبيان كيفية إعدادها في المطلب الثاني، والجهات المختصة بإصدارها في المطلب الثالث.

المطلب الأول

مفهوم رخصة القيادة بالنقاط

جاء في نص المادة 191 من المرسوم التنفيذي رقم 381/04 المعدل والمتمم بموجب المرسوم التنفيذي رقم 376/11 على أن سائقي المركبات مجبرين على تقديم الوثائق الضرورية في حال توقيفهم من قبل الأعوان المؤهلون⁽¹⁾، ومن بين هذين الوثائق لدينا الرخصة بالنقاط، حيث يفهم من نص المادة أن الرخصة بالنقاط تختلف تماما عن رخصة السياقة لأنها من بين الوثائق التي يجب أن تكون موجودة معها عند قيادة المركبة، ولتحديد مفهومها ينبغي أن تتبع الفروع أدناه.

الفرع الأول: تعريف الرخصة بالنقاط

الرخصة بالنقاط هي عبارة مكونة من مصطلحين: رخصة ونقاط، والرخصة في اللغة جمع رخصات أو رخص، وهي كلمة مشتقة من الرخص، بمعنى السهولة والسير ويقال رخص له في الأمر أي أذن له فيه بعد النهي عنه مثل: طلب رخصة من المدير أي الإذن، والرخصة هي عبارة عن إذن تتيح لحامله مزاولته عمل ما أو استعمال شيء ما كرخصة السياقة مثلا، بمعنى شهادة تؤهله لقيادة السيارات⁽²⁾.

وتعرف الرخصة اصطلاحا على أنها وسيلة أو تقنية قانونية إدارية تمارسها السلطة الإدارية في مجال تنظيم ممارسة بعض الأنشطة التي تستلزم الحصول على إذن مسبق من الجهة الإدارية المختصة، حسب قطاع النشاط الذي تشرف عليه أو الموضوع الذي يتعلق به الترخيص الإداري محل البحث، مثال ذلك: كلمة *permis à points* أي الرخصة بالنقاط المستعملة في قانون المرور والمنصوص عليها في المادتين: 191 مكرر 1 و 2 من

1- جاء في المادة 130 من الأمر رقم 03-09 على أنه: "يحرر محضر المخالفات من طرف: ضباط الشرطة القضائية، الضباط وذوي الرتب وأعوان الدرك الوطني، محافظي الشرطة والضباط ذوي الرتب وأعوان الأمن الوطني".

2- أنظر الموقع الإلكتروني: www.almaany.com

المرسوم التنفيذي رقم 11-376 السالف الذكر، وكذلك الأمر رقم 09-03⁽¹⁾، أما كلمة نقاط فيقصد بها مجموع النقاط التي يتم سحبها مقابل كل مخالفة مرتكبة من قبل السائق، بحيث يتناسب عدد هذه النقاط مع خطورة المخالفة⁽²⁾، والرخصة بالنقاط عرفها المشرع الجزائري في المادتين 191 مكرر 1 و 2 من المرسوم أعلاه على أنها إحدى الوثائق الضرورية التي يجب أن يحملها السائق حتى يتمكن من السير على الطرقات وهي أداة معيارية⁽³⁾، تحتوي على رصيد معين من النقاط بمجموعتها 24 نقطة تماما، كما هو سائد في النظم الغربية⁽⁴⁾، يتم تخفيضها على حسب عدد المخالفات المرتكبة من قبل مستعملي الطريق⁽⁵⁾، وبالرجوع إلى الأمر رقم 09-03 فإن الرخصة بالنقاط تعرف على أنها أداة معيارية بيداغوجية تهدف إلى جعل السائقين يتحملون مسؤولياتهم مما يدعم مكافحة انعدام الأمن في الطرق⁽⁶⁾.

كما تعرف أيضا على أنها إجراء بيداغوجي جديد يتبع في مجال السلامة الطرقية، حيث يقوم على تخفيض رصيد من النقاط لكل رخصة سياقة الذي يتم تخفيضه في حالة ارتكاب مخالفة من قبل صاحب الرخصة تستوجب خصم النقاط.

وهكذا تعتبر الرخصة بالنقاط نظاما وقائيا يحضر السائقين على معرفة أهمية الالتزام بالسلوكيات التي تستجيب لمتطلبات السلامة الطرقية، واحترام القواعد الأساسية للسير الطريقي⁽⁷⁾، وتعرف أيضا على أنها نظام يتم بمقتضاه تحديد عدد معين من النقاط مقابل كل مخالفة مرورية يرتكبها السائق، بحيث يتناسب عدد هذه النقاط مع جسامته المخالفة، حيث يتم تجميع هذه النقاط بطريقة تراكمية في ملف إلكتروني خاص بكل سائق، وعندما يبلغ مجموعة النقاط مقدار معيننا خلال فترة زمنية محددة، فإنه يتم إتخاذ إجراءات

- 1- عزاوي عبد الرحمن، الرخص الإدارية في التشريع الجزائري، رسالة مقدّمة لنيل درجة دكتوراه دولة في القانون العام، كلية الحقوق، جامعة الجزائر، 2007، ص 158.
- 2- علي بن ضبيان الرشيدي، مرجع سابق، ص 148.
- 3- يقصد بالأداة المعيارية: ذلك المعيار الذي يستعمل لقياس عدد المخالفات المرورية، بحيث كلما زاد عدد المخالفات نقص عدد النقاط.
- 4- تتمثل النظم الغربية في: فرنسا، سويسرا، كندا، الولايات المتحدة الأمريكية، ألمانيا، بريطانيا، السويد.
- 5- أنظر نص المادتين 191 مكرر 1 و 2 من المرسوم التنفيذي رقم 11-376، المؤرخ في 12/11/2011 الذي يعدل المرسوم التنفيذي رقم 04-381، الذي يحدد قواعد حركة المرور عبر الطرق، جريدة رسمية العدد 62، الصادرة بتاريخ 20/11/2011، ص 05.
- 6- المادة 2 من الأمر رقم 09-03
- 7- المدونة الجديدة للسير، مجلس قضاء قلمة.

معينة بحق السائق⁽¹⁾، والرخصة بالنقاط هي وثيقة من لون أخضر تحتوي على 12 ورقة، مع رقم تسلسلي في أول الصفحة تدرج في مراجع صاحب الرخصة و رخصة سياقته " الإخبارية أو النهائية" وكذا المعطيات المتعلقة بمتابعة الرصيد ، فقد خصص لها رصيد من النقاط، الذي حدد ب 24 نقطة، حيث تتولى لجان تعليق رخص السياقة المختصة متابعة المخالفات، ورصيد كل حائز للرخصة بالنقاط، حيث تسلم هذه الأخيرة عقب إصدار رخصة السياقة الإخبارية، وكذا عند تجديد رخصة السياقة "النموذج الجديد" عقب إنتهاء فترة صلاحيتها، أو تحويل الشهادة العسكرية للسياقة، أو الرخصة الأجنبية لأزيد من سنتين⁽²⁾.

وعملا بالمنشور الوزاري المشترك المؤرخ في 09/01/2013 المتضمن إصدار الوثائق المتعلقة برخصة السياقة الإخبارية ورخصة السياقة (النموذج الجديد)، والرخصة بالنقاط، فإنه تسلم المصالح المكلفة بالتنظيم والشؤون العامة للولاية أو المقاطعة الإدارية أو الدائرة المختصة إقليميا الرخصة بالنقاط، تلقائيا عقب ما يأتي:

- ✓ إصدار رخصة السياقة الإخبارية.
- ✓ إصدار رخصة السياقة (النموذج الجديد)، عقب إنتهاء فترة صلاحية رخصة السياقة الإخبارية.
- ✓ تجديد رخصة السياقة (النموذج القديم)، عقب إنتهاء فترة صلاحيتها.
- ✓ إصدار نسخة ثانية من رخصة السياقة.
- ✓ تحويل الشهادة العسكرية للسياقة أو الرخصة الأجنبية لأزيد من سنتين، وتسلم الرخصة بالنقاط أيضا لحائزي رخص السياقة (النموذج القديم)، عقب استبداله بالنموذج الجديد لرخصة السياقة حسب جدول تحدده لاحقا وزارة الداخلية والجماعات المحلية بالتشاور مع وزارة النقل⁽³⁾.

1- علي بن ضبيان الرشيدي، مرجع سابق، ص152.

2- أنظر الموقع الإلكتروني:

<http://www.echourouk online.com/ ara / articles / 159752. html>

3- أنظر المنشور الوزاري المشترك رقم 13-01، المؤرخ في 09 جانفي 2013، المتضمن إصدار الوثائق المتعلقة برخصة السياقة الاختبارية، ورخصة سياقة نموذج جديد، والرخصة بالنقاط

الفرع الثاني: خصائص الرخصة بالنقاط

تتميز الرخصة بالنقاط بجملة من الخصائص التي يمكن إجمالها فيما يلي:

أولاً: الرخصة بالنقاط رخصة شخصية

ويعني ذلك أن تكون لصيقة بصفة الشخص وتحتوي على مجموعة من البيانات الشخصية على النحو المبين في الملحق الثالث من المرسوم التنفيذي رقم 11-376، وتتضمن على سبيل الحصر: اسم المعني ولقبه، تاريخ ومكان الميلاد، العنوان دون أن ننسى البيانات المتعلقة برخصة السياقة، والمتمثلة في تاريخ الحصول عليها وتاريخ إصدارها بالإضافة إلى السلطة المانحة لها على النحو المبين في المثال أدناه⁽¹⁾.

الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية	
الرخصة بالنقاط	
اللقب:	.....
الاسم:	.....
تاريخ ومكان الازدياد:	.....
العنوان:	.....
تاريخ الحصول على رخصة السياقة:/...../.....
تاريخ إصدار رخصة السياقة:/...../.....
رقم رخصة السياقة:	.....
صفحة (1)	

ثانياً: الرخصة بالنقاط أداة معيارية

هي أداة تستخدم لقياس عدد المخالفات المرورية التي قد ينجر عنها سحب رخصة السياقة وليس سحب الرخصة بالنقاط، هذه الأداة المعيارية يتم إصدارها بموجب قرار إداري صادر عن لجان تعليق رخصة السياقة أو الجهات القضائية المختصة طبقاً لنص المادة

1- أنظر الملحق الثالث من المرسوم التنفيذي رقم 11-376، الجريدة الرسمية، العدد 62، ص 12.

191 مكرر 03 من المرسوم التنفيذي رقم 11-376، ويتم من خلالها قياس المخالفات المرورية على النحو المبين في الجدول أدناه:
¹ - مخالفات من الدرجة الثالثة⁽¹⁾

النقطة	المخالفة	الدرجة
أربع نقاط	<p>1- مخالفة الأحكام المتعلقة بالحد من سرعة المركبات ذات محرك بمقطورة أو بدون مقطورة أو نصف مقطورة في بعض مقاطع ولكل صنف من أصناف.</p> <p>2- مخالفة الأحكام المتعلقة بمنع المرور أو تقييده في بعض خطوط السير بالنسبة لبعض أصناف المركبات التي تقوم ببعض أنواع النقل.</p> <p>3- مخالفة الأحكام المتعلقة بحالات الإلزام أو المنع المتعلقة بعبو السكك الحديدية الواقعة على الطريق.</p> <p>4- مخالفة الأحكام المتعلقة بوضع حزام الأمن.</p> <p>5- مخالفة الأحكام المتعلقة بوضع حزام الأمن بالنسبة لسائقي الدرجات النارية والدرجات المتحركة وراكبيها.</p> <p>6- مخالفة الأحكام المتعلقة بالمرور أو التوقف أو الوقوف بدون ضرورة حتمية على شريط التوقف الإستعجالي للطريق السيار أو الطريق السريع.</p> <p>7- مخالفة الأحكام المتعلقة باستعمال أجهزة إنارة وإشارة المركبات المتحركة ذاتيا.</p> <p>8- مخالفة الأحكام المتعلقة بالاستعمال اليدوي للهاتف المحمول، أو التصنت بكلتا الأذنين بوضع خوذة.</p> <p>9- مخالفة الأحكام المتعلقة بتجاوز حدود السرعة المنصوص عليها بالنسبة لصنف السائقين الحائزين لرخصة سياقة إخبارية.</p> <p>مخالفة الأحكام المتعلقة بأولوية مرور الراجلين على مستوى الممرات المحمية.</p>	مخالفات من الدرجة الثالثة

1- أنظر نص المادة 191 مكرر 03 من المرسوم التنفيذي رقم 11-376.

2- مخالفات من الدرجة الرابعة والجرح⁽¹⁾:

النقطة	المخالفة	الدرجة
ستة نقاط	<p>1- مخالفة الأحكام المتعلقة باتجاه المرور المفروض وتقاطع الطرقات وأولوية المرور.</p> <p>2- مخالفة الأحكام المتعلقة بالتقاطع والتجاوز وبإشارات الأمر بالتوقف التام.</p> <p>3- مخالفة الأحكام المتعلقة بالمناورات الممنوعة في الطرق السيارة والطرق السريعة.</p> <p>4- مخالفة الأحكام المتعلقة بزيادة السرعة من طرف سائق المركبة أثناء محاولة تجاوزه من طرف سائق آخر.</p> <p>5- مخالفة الأحكام المتعلقة بسير مركبة بدون إنارة أو إشارة أو وقوفها في وسط الطريق ليلا أو أثناء انتشار الضباب في مكان خال من الإنارة العمومية.</p> <p>6- مخالفة الأحكام المتعلقة بمنع المرور على مسلك يقع مباشرة على يسار طريق يتضمن ثلاثة مسالك أو أكثر، ذات اتجاه واحد.</p> <p>7- مخالفة الأحكام المتعلقة بالوقوف أو التوقف على أجزاء الطريق التي تعبر سطحها سكك حديدية أو مركبات غير مرخص لها بذلك على الخطوط الحديدية.</p> <p>8- مخالفة الأحكام المتعلقة بعبور بعض مقاطع الطرق الممنوعة للسير أو بعض الجسور ذات الحمولة المحدودة.</p> <p>9- مخالفة الأحكام المتعلقة بوزن المركبات، وطبيعة الأثر المطاوية للمركبات ذات محرك الغير مطابقة للمعايير المقبولة، وشكلها وحالتها.</p> <p>10- مخالفة الأحكام المتعلقة بمكاجح المركبات ذات محرك وربط المقطورات ونصف المقطورات.</p> <p>11- مخالفة الأحكام المتعلقة بالحمولة القصوى لكل محور.</p>	مخالفات من الدرجة الرابعة

1- أنظر نص المادة 191 مكرر 03 من المرسوم التنفيذي رقم 11-376.

	<p>12- مخالفة الأحكام المتعلقة بتركيب جهاز تسجيل السرعة وخصوصياته وتشغيله وصيانتته.</p> <p>13- مخالفة الأحكام المتعلقة بالتغيير الهام للاتجاه دون تأكد السائق من أن المناورة لا تشكل خطرا على المستعملين الآخرين دون تنبيههم برغبته في تغيير الاتجاه.</p> <p>14- مخالفة الأحكام المتعلقة باجتياز خط متواصل.</p> <p>مخالفة الأحكام المتعلقة بتشغيل الأجهزة السمعية البصرية في مقدمة المركبة أثناء السياقة.</p>	
النقطة	المخالفة	الدرجة
ثمان نقاط	<p>1- القتل الخطأ و هو في حالة سكر أو تأثير مخدر</p> <p>2- القتل الخطأ الناتج عن:</p> <p>*الإفراط في السرعة، التجاوز الخطير، المناورات الخطيرة..، عدم احترام الأولوية القانونية، عدم الامتثال لإشارات الأمر بالتوقف التام، السير في الاتجاه الممنوع، سير مركبة بدون إنارة أو وقوفها وسط الطريق أو أثناء الضباب في مكان خال من الإنارة العمومية..، الاستعمال اليدوي للهاتف المحمول أو التصنت بكامتا الأذنيين بوضع خوذة التصنت الإذاعي والسمعي أثناء السياقة.</p> <p>3- الجرح الخطأ وهو في حالة سكر أو تحت تأثير مخدر.</p> <p>4- عدم توقف كل سائق على علم أنه قد ارتكب حادث أو تسبب فيه بواسطة المركبة التي يقودها وحاول الإفلات من المسؤولية الجزائية أو المدنية التي تعرض لها.</p> <p>5- السياقة في حالة سكر أو تحت تأثير المخدرات من طرف كل شخص يقود مركبة ويرافق السائق المتدرب في إطار التمهين بمقابل أو دون مقابل.</p> <p>6- رفض الخضوع للفحوص الطبية والاستشفائية والبيولوجية المنصوص عليها في المادة 19 من طرف كل سائق أو السائق المتدرب.</p>	الجنح

	<p>7- كل شخص حصل على رخصة سياقة أو حاول الحصول عليها أو على نسخة ثانية بواسطة التصريح الكاذب.</p> <p>8- قيادة كل شخص مركبة أن يكون حائز على رخصة السياقة.</p> <p>9- كل شخص استمر رغم تبليغه بواسطة الطرق القانونية بالقرار الصادر بشأنه والمتضمن تعليق رخصته أو منع استحضار رخصة جديدة في قيادة مركبة يقتضي لقيادتها مثل هذه الوثيقة.</p> <p>كل شخص استلم تبليغ قرار صادر أو إلغاء رخصة سياقة ورفض رد الرخصة المعلقة أو الملغاة إلى العون التابع للسلطة المكلفة بتنفيذ القرار...الخ.</p>	
--	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--

ثالثا: الرخصة بالنقاط حديثة

هي حديثة بالفعل لأنها ظهرت لأول مرة في الأمر رقم 09-03 بموجب المادة 02 منه السالفة الذكر⁽¹⁾، كذلك المرسوم التنفيذي رقم 11-376 الذي عرفها على أنها إجراء بيداغوجي تساهم في تحقيق الأهداف الخاصة بالأمن عبر الطرق⁽²⁾.

رابعا: الرخصة بالنقاط تسعى إلى الحد من المخالفات:

ويعني ذلك أنه إذا ما تم سحب جميع النقاط والمقدر ب24 نقطة يتعين على الجهة المختصة بسحب رخصة السياقة إما إلغاء الرخصة، أو استرجاع النقاط كفرصة ثانية لصاحب رخصة القيادة⁽³⁾، بمعنى أن هذه الجزاءات المقررة في حق مرتكبي المخالفات المرورية سواء الإدارية أو الجزائية المتعلقة برخصة السياقة، تلعب دورا بالغا الأهمية في ردع المخالفين لقانون المرور، ومن ثم السعي إلى الحد من المخالفات، لا سيما أن الأمر يتعلق برخصة السياقة التي يرون أن المساس بها يعني المساس بحقهم في التنقل من مكان إلى آخر، مما يعني عجزهم عن التمتع بهذه الحرية خاصة إذا كان ذلك مصدر قوتهم، هذا ما يجعلهم يبذلون قصارى جهدهم حتى لا يتم الاحتفاظ بالرخصة أو سحبها من قبل الجهات

1- للتذكير ارجع لنص المادة 02 من الأمر رقم 09-03،

2- أنظر نص المادة 191 مكرر 2 من المرسوم التنفيذي رقم 11-376.

3- أنظر الموقع الإلكتروني:

المختصة، وبهذه الطريقة يمكن أن تساهم الرخصة بالنقاط في تقييد صحيفة المخالفات الخاصة بالمرور على نحو يجعلها تسعى إلى الحد من المخالفات⁽¹⁾.

الفرع الثالث: شروط الرخصة بالنقاط

كغيرها من الوثائق الإدارية التي تمنحها الجهات الإدارية المختصة تشترط مجموعة من الشروط الأساسية التي إن لم تتوفر فإنه لا يمكن الحصول عليها، ومن بين هذه الشروط لدينا:

أولاً: أن يكون سائق المركبة مالكا لرخصة السياقة:

بمعنى أنه لا يمكن لسائق السيارة أن يقود مركبة ما لم يكن حاملا لرخصة السياقة تكون صالحة من الناحية القانونية المسلمة له من قبل والي الولاية التي يوجد بها مقر سكناه بعد أخذ الرأي بالموافقة من ممتحن رخصة السياقة، وللحصول على رخصة السياقة يجب توفر مجموعة من الشروط المتمثلة في السن القانونية المطلوبة وهي 18 سنة، بالإضافة إلى اللياقة البدنية والعقلية⁽²⁾.

ثانياً: أن تكون صادرة من الجهة الإدارية المختصة

بمعنى أن الرخصة بالنقاط يجب أن تسلم من قبل المصالح المكلفة بالتنظيم والشؤون العامة للولاية أو المقاطعة الإدارية أو الدائرة المختصة إقليمياً، وتسلم تلقائياً بعد إصدار رخصة السياقة الإختبارية ورخصة السياقة العادية⁽³⁾.

ثالثاً: أن أحكامها ترتبط ارتباطاً وثيقاً بأحكام رخصة السياقة

بما أن الرخصة بالنقاط تكون مكملة لرخصة السياقة فمعنى ذلك أن الأحكام التي تنظم رخصة السياقة هي نفسها التي تنظم الرخصة بالنقاط، والمتمثلة في السن والأهلية البدنية والعقلية.

رابعاً: ملائمة النقاط مع المخالفات المرتكبة من قبل سائقي المركبات

بمعنى أن تصنيف المخالفات المرورية في مجموعات متجانسة من حيث درجة خطورتها على السلامة العامة، حيث يحدد لكل مجموعة عدد من النقاط يتوقف وزنها

1- سهيلة بوخسيس، مداخلة بعنوان: دور رخصة السياقة في تجسيد السلامة المرورية في الجزائر، يوم دراسي حول السلامة المرورية في الجزائر بين الواقع والمأمول، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة 08 ماي 1945، قالمة، يوم 16 نوفمبر 2015، ص 06.

2- أنظر نص المادتين 177 و 177 مكرر من المرسوم التنفيذي رقم 11-376.

3- أنظر المنشور الوزاري المشترك رقم 13-01.

النسبي على قدر خطورة كل مخالفة، أو بمعنى آخر يجب أن يكون عدد النقاط المسحوبة مناسب لنوع المخالفة المرتكبة⁽¹⁾.

المطلب الثاني

كيفية إعداد الرخصة بالنقاط

بما أن الرخصة بالنقاط هي وثيقة تابعة لرخصة السياقة وضرورية معها كشهادة التأمين وغيرها، لذا كان لا بد من التعرف على كيفية إعداد الرخصة العادية، حتى يتم إعداد الرخصة بالنقاط.

الفرع الأول: كيفية إعداد الرخصة العادية: يتم إعدادها من خلال مايلي:

أولاً: إعداد ملف: يتم إعداد رخصة السياقة بناءً على ملف يجب أن يقدمه كل شخص يرغب في الحصول على رخصة السياقة والذي يحتوي على الوثائق التالية:

- شهادة الميلاد,
- شهادة الإقامة,
- شهادة طبية,
- صورتين شمسيين
- بطاقة تصنيف الزمرة الدموية,
- طابع جبائي بقيمة الرسوم المحددة لإجراء اختبار رخصة السياقة، حيث يقدم هذا الملف إلى مدرسة تعليم السياقة من أجل اجتياز الاختبار النظري⁽²⁾.

ثانياً: السلامة البدنية والعقلية "الفحص الطبي"

يجب على كل مترشح لاختبارات امتحان الحصول على رخصة السياقة أن يخضع لفحص طبي مسبق، وذلك للتأكد من أن قدراته البدنية والعقلية تمكنه من سياقة المركبة دون خطر، خاصة التأكد من أنه غير مصاب بأحد الأمراض التي تمنعه من السياقة، و التي تحدد قائمتها من قبل الإدارة بعد استشارة المجلس الوطني لهيئة الأطباء الوطنية، حيث يتم تعيين قائمة الأمراض التي تمنع السياقة كل 3 سنوات بعد استشارة المجلس الوطني لهيئة الأطباء الوطنية، وتحدد الإدارة القدرات البدنية والعقلية المطلوبة حسب صنف رخصة السياقة التي يرغب المترشح في الحصول عليها، حيث يدلي المعني بالأمر بالشهادة الطبية المثبتة لقدراته البدنية والعقلية عند إيداع ترشيحه لاجتياز امتحان الحصول على رخصة

1- على بن ضبيان الرشيد، مرجع سابق، ص 153.

2- أنظر المنشور الوزاري رقم 01-13.

السياقة⁽¹⁾، وبالرجوع لأحكام المرسوم التنفيذي رقم 11-376 فإنه لا تمنح رخصة السياقة إلا بناءً على تقديم شهادة لفصيلة الدم وشهادة طبية قانونية تثبت أهلية المترشح، وذلك بعد قيامه بفحص يتم وفقاً للشروط المحددة بقرار مشترك بين وزير الصحة العمومية ووزير النقل⁽²⁾، حيث تحدد مدة صلاحية رخصة السياقة ب:

* سنتان بالنسبة للصنف و.

* خمس سنوات بالنسبة للأصناف ج1، ج2، د، هـ.

* عشر سنوات بالنسبة للأصناف أ1، أ2، ب.

وعلى الوالي أن يمدد صلاحية الرخصة بناءً على طلب تقديم شهادة طبية تثبت أهلية المترشح حسب الحالات المذكورة أعلاه، ويمكن تخفيض هذه المدة عند الحاجة بالنسبة للأصناف ج1، ج2، د، بقرار من وزير النقل⁽³⁾، وفي حالة ما إذا تحصل الوالي على معلومات تمكنه من تقدير عدم ملائمة الحالة البدنية لصاحب رخصة السياقة مع إبقاء الرخصة، فإن يأمر بإجراء فحص طبي بعد تسليمها وفقاً للشروط المنصوص عليها في المادة 185 من نفس المرسوم، وبناءً على الشهادة الطبية يمكن للوالي أن يقرر إما تعليق رخصة السياقة أو إلغائها أو تغيير صنفها⁽⁴⁾.

وفي حالة ارتكاب السائق إحدى المخالفات المنصوص عليها في المواد 111، 112، 113 من القانون رقم 01-14، يمكن للوالي قبل استرجاع رخصة السياقة إجراء فحص طبي لتحديد مدى توفر المؤهلات البدنية اللازمة لدى المعني التي تمكنه من قيادة السيارة، أما إذا تهاون أو رفض صاحب الرخصة إجراء الفحص الطبي في الأجل المحددة يمكن للوالي أن يقرر إما تعليق رخصة السياقة أو إبقائها، إلى حين تقديم شهادة طبية من قبل المعني تثبت أهليته وتسلم بناءً على طلب وفقاً للشروط المحددة في نص المادة 185 السالفة الذكر⁽⁵⁾، وبالعودة إلى الأمر رقم 09-03 فإن الفحص الطبي الدوري يجب أن يكون إجبارياً لكل السائقين، ويتم وفقاً للشروط المحددة عن طريق التنظيم⁽⁶⁾.

1- أنظر نص المادة 12 من المرسوم رقم 10-07 المؤرخ في 11/02/2010 الذي يطبق أحكام القانون رقم 05-52، المتعلق بمدونة السير على الطرق بشأن رخصة السياقة، جريدة رسمية، العدد 5825، الصادرة بتاريخ 25/03/2010، ص2170.

2- أنظر نص المادة 184 من المرسوم التنفيذي رقم 11-376.

3- أنظر نص المادة 185 من نفس المرسوم.

4- أنظر نص المادة 187 من نفس المرسوم.

5- أنظر نص المادة 189 من نفس المرسوم.

6- أنظر نص المادة 56 من الأمر رقم 09-03.

ثالثا: الدراسة النظرية (مدارس السياقة)

بعد تقديم المترشح لاختبارات الحصول على رخصة السياقة الملف المطلوب، يجب أن يتلقى تكوينا في مدرسة تعليم السياقة، وذلك من خلال اجتياز الاختبار النظري بهدف معرفة القواعد الخاصة بحركة المرور والوقاية والأمن عبر الطرق، الذي يكون إجباريا في المؤسسات المدرسية، هذا من جهة ومن جهة أخرى فإن الدراسة النظرية توفر الظروف المناسبة للقيادة الجيدة والتعامل مع قواعد المرور⁽¹⁾، حيث يقوم المركز الوطني لرخصة السياقة بتأطير نشاطات تعليم سياقة السيارة وتنظيم الامتحانات الخاصة برخص السياقة⁽²⁾، ذلك أن المعرفة التي يحصل عليها الشخص من خلال الدراسة النظرية جنبا إلى جنب مع الخبرة التي تحصل عليها من القيادة يحتاجها لكي يكون قادرا على التعامل مع المواقف والمشاكل التي ستواجهه في حركة المرور⁽³⁾.

رابعا: الامتحانات النظرية (code – Créno – conduite)

بعد إعداد الملف يقوم صاحب مدرسة السياقة بوضع الملف على مستوى مديرية النقل و إعطائها قائمة المترشحين الذين سيخضعون للامتحان النظري، وعلى هذا الأساس يقوم صاحب مدرسة السياقة بإخضاع المترشح لدورة تدريبية يهدف من خلالها إلى تلقينه تقنيات السيارات من أجل الحصول على رخصة السياقة، كإشارات المرور الضوئية والعمومية وكل ما يتعلق بتقاطع الطرقات⁽⁴⁾، لينتهي المطاف بالمترشح أمام المهندس الممتحن والمختص منذ التاريخ الذي تحديده مديرية النقل، وبالتالي فإن اجتاز المترشح الاختبار وأجاب على جميع الأسئلة، فإنه يدرج في الامتحانات النظرية.

وبعدها يأتي امتحان ركب السيارة، وهذا النوع من الامتحانات يكون عمليا لا نظريا، و يخضع لإشراف صاحب مدرسة السياقة، وبعدها امتحان أخير وهو امتحان القيادة، وبهذا الشكل تكون مدارس تعليم السياقة قد تشارك في تطبيق السياسة الوطنية للأمن عبر

1- انظر نص المادة 60 من الأمر رقم 03-09.

2- أنظر نص المادة 61 من نفس الأمر.

3- أنظر الموقع الإلكتروني: www.korkortsportalen.se

4- أنظر نص المادة 02 من المرسوم التنفيذي رقم 12-110 المؤرخ في 2012/03/6، الذي يحدد شروط تنظيم مؤسسات تعليم سياقة السيارات ومراقبتها، جريدة رسمية، العدد 15، الصادرة بتاريخ 2012/03/14، ص 18.

الطرق وتساوم فيها⁽¹⁾، على نحو يجعل تعليم تقنيات القيادة الذي تقدمه هذه المدارس، يستجيب لمعايير ومقاييس بيداغوجية وتطبيقية تحدد بموجب قرار صادر عن وزير النقل⁽²⁾، وفي الأخير يتحصل المترشح على رخصة القيادة بعد إيداع الملف مرفوق بطلب من الدائرة محل إقامته، حيث يحتوي الملف على الوثائق التالية:

- استمارة طلب مملوءة وممضاة من طرف صاحب الطلب.
- شهادة الميلاد.
- شهادة الإقامة.
- شهادة طبية.
- صورتان شمسيتان.
- تصنيف الزمرة الدموية.
- طابع جبائي بقيمة الرسوم المحددة لإجراء اختبار رخصة القيادة⁽³⁾.

وعند الحصول على رخصة القيادة سواء الإخبارية، أو العادية بعد مرور 24 شهرا، يمكن لكل شخص أن تكون له رخصة بالنقاط، حيث تعتبر رخصة القيادة الإخبارية رخصة مؤقتة، تسلم لكل مترشح نجح في مختلف الاختبارات التنظيمية الإخبارية، من أجل الحصول على رخصة القيادة⁽⁴⁾، وهي وثيقة من لون أزرق مع ثلاث صفحات، تحتوي كل واحدة منها على رقم تسلسلي، تدرج فيه أصناف الرخصة مع الإشارة المتعلقة بفصيلة الدم، تسري لمدة سنتين⁽⁵⁾، كما هي مبينة في الملحق الأول من المرسوم التنفيذي رقم 11-376 أدناه⁽⁶⁾:

-
- 1- أنظر نص المادة 03 من المرسوم التنفيذي، رقم 12-110.
 - 2- أنظر نص المادة 05 من نفس المرسوم.
 - 3- أنظر موقع وزارة الداخلية: www.Intérieur.gov.dz
 - 4- انظر نص المادة 178 مكرر من المرسوم التنفيذي رقم 11-376 .
 - 5- أنظر المنشور الوزاري المشترك رقم 13-01.
 - 6- أنظر الملحق الأول من المرسوم التنفيذي رقم 11-376، جريدة رسمية، العدد 62، ص 08.

الملحق الأول		
الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية	ختم السلطة	أصناف رخص السياقة
ولاية	رخصة مسلمة بصفة مؤقتة	1 أ الدراجات النارية من الصنف أ والدراجات الثلاثية A 1 والرباعية العجلات
	رخصة مسلمة بصفة مؤقتة	2 أ الدراجات النارية من الصنفين ب و ج A 2
رخصة السياقة الاختبارية PERMIS DE CONDUIRE PROBATOIRE	رخصة مسلمة بصفة مؤقتة	ب السيارات أقل من 10 مقاعد. B وزنها بحمولة أقل من 3.500 كغ.
	رخصة مسلمة بصفة مؤقتة	1 ج سيارات البضائع التي يتجاوز وزنها مع الحمولة C1 3.500 كغ، وأقل من 19.000 كغ بالنسبة للمركبات المنفردة.
	رخصة مسلمة بصفة مؤقتة	2 ج سيارات البضائع التي يتجاوز وزنها 19.000 كغ C2 (مركبة منفردة)، أو التي يتجاوز وزنها 12.500 كغ (مركبة جارة لجموعة مركبات أو مركبة متمفصلة).
	رخصة مسلمة بصفة مؤقتة	د سيارات النقل العام (أكثر من 9 مقاعد) D
	رخصة مسلمة بصفة مؤقتة	هـ السيارات من الصنف ب. ج. د. تجر مقطورة E وزنها أكثر من 750 كغ.
	رخصة مسلمة بصفة مؤقتة	و السيارات من الصنف "1أ" أو "2أ" أو "ب" التي F يسوقها المعطوبون والمهياة خصيصا لمراعاة إعاقتهم.

رخصة السياقة الاختبارية⁽¹⁾

خامسا: الحصول على رخصة السياقة

بعد اجتياز المترشح الاختبارات النظرية والتطبيقية الخاصة بسيارة بنجاح، تقوم السلطة المختصة بتسليمه رخصة السياقة الاختبارية، التي تكون صالحة لمدة سنتين، وبعد انقضاء هذه المدة وعندما لا يكون صاحب هذه الرخصة محل الإجراءات المنصوص عليها في القانون أعلاه تسلم له رخصة السياقة⁽²⁾.

الفرع الثاني: كيفية إعداد الرخصة بالنقاط

بما أن الرخصة بالنقاط غير مطبقة على أرض الواقع على خلاف النصوص الموجودة فعلا، فإنه يفترض بأن المترشح بمجرد حصوله على رخصة سياقة إختبارية لمدة

1- أنظر الملحق الأول من المرسوم التنفيذي رقم 376/11، جريدة رسمية، العدد 62، ص 08.

2- أنظر نص المادة 55 من الأمر رقم 09-03.

سنتين، حيث تكون مرافقة لها ثم يحصل السائق بعدها على رخصة السياقة، طبقا لنص المادة 55 من الأمر رقم 09- والمادة 178 من المرسوم التنفيذي رقم 11-376.

المطلب الثالث: الجهات المختصة بإصدار الرخصة بالنقاط

طبقا لنص المادة 177 من المرسوم التنفيذي رقم 11-376 فإن الجهات المختصة بإصدار رخصة السياقة سواء الإختبارية أو العادية هي نفسها الجهة التي تصدر الرخصة بالنقاط والمتمثلة فيما يلي⁽¹⁾:

الفرع الأول: الوالي

في الواقع أن النصوص القانونية لم تحدد الجهات المختصة بإصدار الرخصة بالنقاط، لكن قياسا على فكرة أن الوالي هو المختص بإصدار الرخصة العادية، فإنه يفترض أن الرخصة بالنقاط تكون من اختصاص الوالي كاختصاص أصيل بموجب نص المادة 177 و 187 و 189 من المرسوم التنفيذي رقم 11-376⁽²⁾.

الفرع الثاني: رئيس الدائرة

يتم إصدار الوثائق الإدارية المدنية من قبل الدائرة بتفويض من الوالي تماما كرخصة السياقة، وقياسا على ذلك الرخصة بالنقاط وذلك حسب نص المادة 126 من القانون رقم 07-12 المؤرخ في 2012/02/21 المتعلق بالولاية، حيث يمكن للوالي تفويض توقيعه لكل موظف حسب الشروط والأشكال المنصوص عليها في القوانين والتنظيمات المعمول بها⁽³⁾. ويتخذ التفويض أحد الشكلين:

أولا: تفويض التوقيع

ويعني ذلك أن التفويض بالتوقيع يكون من صنع المفوض صاحب الاختصاص الأصلي ذاته، وبموجب قرار صريح يصدره، يستند فيه إلى نص قانوني يجيزه صراحة (نص المادة 126 أعلاه)، حيث يتم التفويض في التوقيع وفقا للإجراءات المنصوص عليها في

1- أنظر نص المادة 177 من المرسوم التنفيذي رقم 11-376.

2- أنظر نص المواد 177، 187، 189 من نفس المرسوم.

3- أنظر نص المادة 126 من القانون رقم 07/12، المؤرخ في 2012/02/21، المتعلق بالولاية، جريدة رسمية، العدد 12، الصادرة بتاريخ 2012/02/28، ص 20.

النص الآذن، وانطلاقاً من هذه الفكرة، فإن التفويض بالتوقيع لا يؤدي إلى تخلي الوالي المفوض عن جزء من اختصاصاته إلى المفوض إليه المتمثل في رئيس الدائرة، بل يقتصر فقط على تخويل هذا الأخير الحق في القيام بعمل مادي وهو التوقيع على القرارات الصادرة باسم المفوض (الوالي)، أو على وثيقة سبق أن أعدها، كرخصة السياقة و الرخصة بالنقاط، ويكفي لتحقيق تنازل الأصيل (الوالي) عن صلاحياته في التوقيع للمفوض إليه (رئيس الدائرة)، بصفته الشخصية مع شرط بقاء سلطة التقرير له⁽¹⁾.

ثانياً: التفويض بالاختصاص

ويقصد به أن ينقل المفوض جزء من اختصاصاته التي يستمدّها من النصوص القانونية إلى المفوض إليه، وهو ما يترتب عليه قيام هذا الأخير بهذه الاختصاصات دون الرجوع إلى الرئيس المفوض⁽²⁾، و من هذا المنطلق فإن الوالي لا يمكنه أن يمارس الاختصاص الذي يفوضه إلى رئيس الدائرة، إلا إذا تم إغائه بقرار صريح، مما يعني أن هذا الأخير عندما يصدر قرار يقضي بمنح رخصة السياقة مثلاً، أو الرخصة بالنقاط فإن ذلك يكون بصورة تلقائية، دون الرجوع إلى الوالي⁽³⁾.

1- عيد قريط، التفويض في الاختصاصات الإدارية (دراسة مقارنة) ، الطبعة الأولى، منشورات الحلبي

الحقوقية، بيروت، لبنان، 2011، ص ص 163-164

2 - إبراهيم عبد العزيز شيحا، مبادئ وأحكام القانون الإداري، دون طبعة ، الدار الجامعية، بيروت، لبنان، 1994، ص164.

3 - عبد الغني بسيوني عبد الله، التنظيم الإداري، دون طبعة، منشأة المعارف، الإسكندرية، مصر، 2004، ص205.

المبحث الثاني

نظام سحب واسترجاع النقاط المرورية

تشهد حوادث المرور ارتفاعا متزايدا في بلادنا رغم كل الجهود المبذولة من طرف الدولة للحد من الظاهرة الخطيرة التي تتسبب يوما في مآسي للعائلات، حيث لا يمر يوم دون تسجيل العشرات من الحوادث، في مختلف مناطق الوطن، حتى عادلته الثمانين قتيلًا أسبوعيا مما جعل الجزائر تضاهي الدول المتقدمة في حوادث المرور، وتحافظ على مرتبتها عالميا والأولى عربيا وتتافسها في ذلك المملكة العربية السعودية، ومن هذا المنطلق جاء التفكير في اتخاذ جملة من الإجراءات الردعية في حق المخالفين لقانون المرور ومرتكبي هذه لحوادث، احتواها مشروع نظام سحب واسترجاع النقاط المرورية الذي سيطر الضوء عليه من خلال هذه الدراسة انطلاقا من عملية السحب والاسترجاع وصولا إلى الآثار المترتبة عن هذه العملية⁽¹⁾.

المطلب الأول

سحب النقاط المرورية

سيتم التطرق من خلال هذا المطلب إلى الأساس القانوني لسحب النقاط المرورية في الفرع الأول، ليتم التنقل بعدها إلى الجهة المختصة بسحب النقاط المرورية في الفرع الثاني، وصولا إلى الشروط الواجب توافرها لقيام عملية السحب وذلك في الفرع الثالث، بالإضافة إلى تجارب الدول الرائدة في مجال سحب النقاط المرورية في فرع رابع.

الفرع الأول: الأساس القانوني لسحب النقاط المرورية

هناك نص تنظيمي واحد ينظم عملية سحب النقاط المرورية وهو المرسوم التنفيذي رقم 11-376 المعدل والمتمم للمرسوم التنفيذي رقم 04-381، وذلك من خلال القسم الرابع تحت عنوان رخصة السياقة والرخصة بالنقاط وشهادة الكفاءة المهنية في المادة 191 مكرر 2، 3، 4، 5⁽²⁾.

الفرع الثاني: الجهة المختصة بسحب النقاط المرورية

من خلال استقراء المرسوم التنفيذي رقم 11-376 أعلاه فإن النصوص القانونية قد حددت الجهة المختصة بسحب النقاط المرورية والمتمثلة في لجان رخصة السياقة والجهات

1- أنظر الموقع الإلكتروني: www.djazziress.com/alaharar/15846

2- أنظر نص المادة 191 مكرر 2، 3، 4، 5 من المرسوم التنفيذي، رقم 11-376.

القضائية المختصة، والتي تقوم بعملية السحب بناء على قرار سحب رخصة السياقة الذي يتم إصداره من قبلها⁽¹⁾، حيث تتشكل لجنة التعليق أو اللجنة الولائية للعقوبات الإدارية من:

- مدير النقل في الولاية، رئيسا.
- ممثل مديرية المنافسة والأسعار في الولاية.
- ممثل مديرية التقنين والشؤون العامة في الولاية.
- ممثل مدير المناجم والصناعة.
- ممثل مجموعة الدرك الوطني في الولاية.
- ممثل الأمن الولائي.
- الممثل المنتخب عن هيئات النقل البري.

للإشارة فإن هذه اللجنة يمكن أن تستعين بأي شخص من شأنه أن يسيرها في مداولاتها، ذا بالنسبة للتشكيلة للجنة⁽²⁾ أما بالنسبة لعملها فإن الوالي المختص إقليميا هو الذي يعد قائمة أعضاء اللجنة اسما بموجب قرار بمعنى أن الوالي هو الذي يحدد سير عملها⁽³⁾.

وبناء على القرار الصادر من قبل الوالي تجتمع اللجنة بمقر مديرية النقل في الولاية بناء على استدعاء من رئيسها مرة واحدة في الشهر على الأقل، حيث تكون مدة عهدة أعضاء اللجنة الولائية للعقوبات الإدارية (لجنة تعليق رخص السياقة)، سنوية قابلة للتجديد في نفس الأشكال⁽⁴⁾، وبالرجوع إلى أحكام المادة 54 من القانون رقم 01-13 المؤرخ في 2001/08/7 الذي يتضمن توجيه النقل البري فإن اللجنة تكلف بإقرار العقوبات الإدارية المبينة في الفقرات 1، 2، 3 من المادة 62 من نفس القانون باقتراح على الوالي المختص إقليميا⁽⁵⁾، ويعني ذلك بأن الوالي يقرر هذه العقوبات المنصوص عليها في الفقرات 1، 2، 3

1- أنظر نص المادة 191 مكرر 3 من المرسوم التنفيذي، رقم 11-376.

2- أنظر نص المادة 23 من المرسوم التنفيذي رقم 03-261، المؤرخ في 2003/07/23، الذي يتضمن تشكيلة المجلس الوطني للنقل البري واللجنة التقنية الوزارية المشتركة لنقل المواد الخطرة واللجنة الولائية للعقوبات الإدارية وصلاحياتها وسيرها، جريدة رسمية، العدد 46، السنة الأربعون، الصادرة بتاريخ 2003/07/30، ص 10.

3- أنظر نص المادة 24 من المرسوم التنفيذي، رقم 11-376..

4- أنظر نص المادة 25 من نفس المرسوم.

5- أنظر نص المادة 26 من نفس المرسوم.

بعد أخذ رأي لجنة العقوبات الإدارية⁽¹⁾، أي أن هذه الأخيرة تقترح على الوالي العقوبات المنصوص عليها في القانون أعلاه⁽²⁾، وقبل التاريخ المحدد لانعقاد الاجتماع بأسبوع على الأقل يتم استدعاء مرتكبي المخالفة إلى الاجتماع ليتعين على اللجنة النظر في محاضر المخالفات⁽³⁾، بعدها تستمع اللجنة إلى مرتكبي المخالفة أو إلى ممثله المفوض قانوناً لتفصل في الاقتراحات الخاصة بالعقوبات التي ستسلط عليهم، وفي حالة ما إذا لم يمثل مرتكب المخالفة للاستدعاء الثاني أو لم يبرر غيابه قانوناً، فإن اللجنة تفصل على أساس المحضر الذي تعده السلطات المؤهلة⁽⁴⁾، حيث يبلغ رئيس اللجنة الاقتراحات الخاصة بالعقوبات إلى الولي المختص إقليمياً. هذا الأخير الذي يجب أن يتخذ قراره خلال العشرة أيام الموالية لإرسال المحضر⁽⁵⁾، وتتولى المصالح المختصة التابعة لمجموعة الدرك الوطني أو الأمن الولائي مهمة تبليغ قرار الوالي حسب الحالة إلى مرتكب المخالفة.

وفي الأخير يتم إرسال نسخة من قرار الوالي مرفقة بملخص محضر اجتماع اللجنة ومحضر المخالفة إلى وكيل الجمهورية المختص إقليمياً⁽⁶⁾، لينتهي المطاف في الأخير بتدوين نتائج هذه اللجنة في سجل خاص مرقم ومؤشر عليه⁽⁷⁾.

الفرع الثالث: شروط سحب النقاط المرورية

لكي تتم عملية السحب يجب أن تتوفر مجموعة من الشروط التي يمكن إجمالها فيما يأتي:

أولاً: ارتكاب مخالفات مرورية

بمعنى أن عملية السحب تكون مرتبطة بارتكاب المخالفة مما يعني أنه يجب أن ترتكب المخالفة من قبل السائق أولاً وبناء على هذه المخالفات المرتكبة يتم سحب النقاط، وبالتالي فإن قرار سحب رخصة السياقة الذي تصدره لجان التعليق والجهات القضائية المختصة يكون بشأن المخالفات والجنح التي ورد ذكرها في الأمر رقم 09-03، السالف

1- أنظر نص المادة 62 من القانون رقم 01-13 المؤرخ في 2001/08/7، الذي يتضمن توجيه النقل

البري وتنظيمه، جريدة رسمية، العدد 44، الصادرة بتاريخ 2001/08/08، ص 12.

2- أنظر نص المادة 54 من نفس القانون.

3- أنظر نص المادة 27 من المرسوم التنفيذي رقم 03-261.

4- أنظر نص المادة 28 من نفس المرسوم.

5- انظر نص المادة 29 من نفس المرسوم.

6- أنظر نص المادة 30 من نفس المرسوم.

7- أنظر المادة 31 من نفس المرسوم.

الذكر⁽¹⁾، هذا بالإضافة إلى المخالفات التي يتم معابنتها من قبل الأعوان المؤهلين والتي يترتب عنها إلغاء رخصة السياقة، وفي هذه الحالة أيضا يتم سحب الرخصة بالنقاط وإرسالها إلى اللجان والجهات القضائية المختصة، حيث تصدر لجان تعليق الرخصة قرار التعليق أو الإلغاء، وترسل نسخة من قرار سحب عدد النقاط إلى بطاقة المخالفات، حيث يمس سحب عدد النقاط رخصة السياقة مهما كانت المركبة المستعملة في الوقت الذي يرتكب فيه السائق المخالفة، وفي حال ارتكاب مخالفة أو عدة مخالفات على التوالي ومعابنتها سواء كان الأمر يتعلق بالمخالفات أو الجرح، تجمع النقاط التي يتم سحبها⁽²⁾.

ثانيا: البطاقة الوطنية

وهي عبارة عن أداة تستعمل لمراقبة التجاوزات السائقين ومنعهم من الحصول على رخصة جديدة في حالة فقدان النقاط. حيث تعتبر هذه البطاقة وسيلة هامة لردع السائقين الذين يكررون المخالفات المرورية، وبالتالي فإن البطاقة تكون تمهيدا للشروع في العمل بالرخصة بالتنقيط على نحو يسمح لمصالح الدرك والشرطة من الحصول على ما يسمى بصحيفة سوابق مخالفات المرور⁽³⁾، وقد كشفت مصادر موقع الشروق بأن التحكم في المخالفات المرتكبة على مستوى شبكة الطرق الوطنية والولائية يعد دون المستوى المطلوب، وذلك بسبب غياب البطاقة الوطنية لرخص السياقة المنصوص عليها في المرسوم التنفيذي رقم 11-376 الذي ينص على إجبارية انشاء بطاقة وطنية لرخص السياقة التي فوضت وزارة الداخلية مهمة اعدادها هذا من جهة.

ومن جهة أخرى فقد أكد أحد رؤساء أمن الطرقات بمديرية الوحدات المشكلة بقيادة الدرك الوطني بأن البطاقة الوطنية ستكون مرجعية لرخص السياقة بالتنقيط، إذ ستنضم عدد النقاط المسحوبة من السائق في حالة ارتكابه للمخالفات والجرح المرورية التي تؤدي إلى فقدان النقاط، هذا بالإضافة إلى أن البطاقة الوطنية لرخص السياقة ستكشف جميع الحالات التزوير، وتمنع استخراج نسخ بديلة عن الرخص المسحوبة جراء ارتكابهم المخالفات المرورية والذين يحاولون تمويه المصالح المعنية بأنها ضاعت، ناهيك عن

1- للتذكير بالمخالفات والجرح ارجع لنص المادة 66 من الأمر رقم 09-03 التي تم التطرق إليها بشيء من التفصيل في الفصل الأول.

2- أنظر الموقع الالكتروني:

<http://www.echouroukonline.com/ara/articles.15975.html>

3- صحيفة سوابق مخالفات المرور: هي وثيقة تحدد عدد المخالفات المرتكبة من قبل سائقي المركبات

استحداث شبكة للتنسيق بين جهاز الدرك والشرطة لتبادل المعلومات التي تضمنتها البطاقة الوطنية الخاصة بصحيفة بسوابق السائقين، الذين فقدوا نقاطهم بسبب ارتكابهم لجنح ومخالفات المرور⁽¹⁾، وبالرجوع إلى أحكام المرسوم التنفيذي رقم 11-376 فإن عند الانتهاء من عملية السحب ترسل نسخة من مقرر سحب عدد النقاط إلى البطاقة الوطنية للمخالفات للقواعد الخاصة بحركة المرور عبر الطرق⁽²⁾.

حيث تقوم البطاقة الوطنية بعد منتظم لرصيد نقاط كل حائز لرخصة سياقة، الذي يرسل على التوالي إلى الجهات القضائية المختصة ومديريات النقل في الولايات⁽³⁾، وفي حالة فقدان حائز رخصة السياقة لكامل رصيده من النقاط بسبب عدم احترامه المتكرر للقواعد الخاصة بحركة المرور عبر الطرق، يتم ذكر وضعيته كسائق عائد لارتكاب المخالفات في البطاقة الوطنية المذكورة أعلاه⁽⁴⁾، ويجب على لجان تعليق رخصة السياقة والجهات القضائية المختصة أثناء إصدار العقوبات المذكورة في القانون رقم 01-14 أن تراعي هذه الإشارة⁽⁵⁾، وفي حالة عدم ارتكاب حائز رخصة السياقة بالنقاط لأية مخالفة خلال السنتين الموالتين تحذف الصفة المذكورة من البطاقة الوطنية للمخالفات للقواعد الخاصة بحركة المرور عبر الطرق⁽⁶⁾.

ثالثا: إعلام المعني(التبليغ)

يقصد به إخطار المعني بالقرار رسميا بنسخة منه بالكيفية التي حددها القانون⁽⁷⁾، على نحو يجعل هذا الاجراء يعتبر هو الآخر من الشروط الأساسية التي يجب أن تتوفر لكي تتم عملية السحب، ويبدو الأمر في غاية طبيعته إذ كيف يتم سحب النقاط والمعني بالأمر لم يبلغ بمقرر سحب النقاط. مما يعني أن الهيئات المذكورة في المادة 191 مكرر 03 التي سبق ذكرها، والمتمثلة في لجان تعليق رخص السياقة والجهات القضائية

1- أنظر الموقع الإلكتروني:

<http://www.echouroukonline.com/ara/articles.15975.html>

2- أنظر نص المادة 191 مكرر 3 من المرسوم التنفيذي رقم 11-376.

3- أنظر نص المادة 191 مكرر 4 من نفس المرسوم.

4- أنظر نص المادة 191 مكرر 05 من نفس المرسوم.

5- أنظر نص المادة 191 مكرر 02/05 من نفس المرسوم.

6- أنظر المادة 191 مكرر 03/05 من نفس المرسوم.

7- عمار بوضياف، المرجع في المنازعات الإدارية (دراسة مدعمة بالاجتهادات القضائية للمحكمة العليا ومجلس الدولة ومحكمة التنازع)، الجزء الثاني، الجسور للنشر والتوزيع، الجزائر، 2013، ص 204.

المختصة، يجب أن تقوم بإعلام السائق الذي كان موضوع سحب النقاط، أي أن الشخص المعني بالسحب يجب تبليغه بمقرر سحب النقاط هذا بالنسبة لإلزامية التبليغ⁽¹⁾. أما بالنسبة لطرق التبليغ، فإن النصوص لم تبين بدقة ووضوح شكل التبليغ وبأي كيفية يتم. مما ترك مجالاً واسعاً للجهة المختصة بالسحب في تبليغ قراراتها بكيفيات وطرق مختلفة، بمعنى أن التبليغ يكون بجميع الطرق⁽²⁾، كالتبليغ المباشر، البريد، أو الوسائل الإعلامية الحديثة كالإنترنت مثلا، أو يمكن أن يبلغ المعني بالأمر شفاهة أو عن طريق النشر⁽³⁾.

الفرع الرابع: تجارب الدول الرائدة في مجال سحب النقاط المرورية

تتناول هذه الدراسة بشكل خاص استعراض لبعض التجارب منها العربية والدولية الرائدة في هذا المجال على النحو التالي:

أولاً: تجربة المملكة العربية السعودية في مجال سحب النقاط المرورية

لقد استوقفنا على المستوى العربي تجربة السعودية في مجال سحب النقاط المرورية نظراً لما حققته من نتائج جيدة للحد من ظاهرة جرائم الطرقات، وذلك من خلال تحديدها للوائح النظامية التي يجب إتباعها في إجراءات المرور وإصدار الرخص وما يتعلق بها. لا سيما اللائحة الخاصة بتطبيق نظام النقاط المرورية في المملكة العربية السعودية، التي تبين القواعد التي يتم بموجبها تحديد عدد معين من النقاط لكل مخالفة مرورية ترتكب من قبل قائد المركبة، بحيث يتناسب عدد هذه النقاط مع خطورة المخالفة، وعندما يصل مجموع هذه النقاط إلى 18 خلال مدة سنة هجرية يتم اتخاذ إجراء معين حيال المخالف، وقد روعي في هذه اللائحة تصنيف المخالفات المرورية في مجموعات متجانسة من حيث درجة خطورتها على السلطة العامة، ويحدد لكل مجموعة عدد من النقاط، والتي يتوقف وزنها التناسبي على قدر خطورة كل مخالفة، كما تم تحديد معايير للعقوبات التي يجب تطبيقها بحق مخالف أنظمة المرور على ضوء سجل المخالفات التي يرتكبها كل سائق مركبة، بما في ذلك السحب المؤقت أو النهائي لرخصة القيادة، إضافة إلى ذلك فقد تم تحديد معايير لإلزام السائقين لحضور دورات تدريبية أو تأهيلية على ضوء سجل النقاط لكل سائق مركبة، ويتم تزويد كل مخالف ببيان عن سجله يوضح رصيده من النقاط، حيث يراجع لتسديد ما عليه

1- أنظر المادة 191 مكرر 04 من المرسوم التنفيذي رقم 11-376.

2- عمار بوضياف، القرار الإداري (دراسة تشريعية قضائية فقهية)، الطبعة الأولى، الجسور للنشر والتوزيع، الجزائر، 2007، ص 186.

3- محمد الصغير بعلي، القرارات الإدارية، دار العلوم للنشر والتوزيع، عنابة، الجزائر، 2005، ص

من مخالفات، حيث قد تم برمجة الحاسب الآلي، بحيث يتم تعليق رخصة القيادة للمرة الأولى، لمدة ثلاثة أشهر عند وصول سجل السائق المخالف لأنظمة المرور إلى 18 نقطة خلال سنة هجرية، وللمرة الثانية لسنة أشهر، وللمرة الثالثة سنة هجرية كاملة، وللمرة الرابعة سحب الرخصة نهائياً، ومن أجل تشجيع السائق على القيادة الآمنة، تلغى النقاط المسجلة عليه بعد مرور سنة هجرية على آخر مخالفة تم ارتكابها، كذلك يحصل كل شخص يحمل رخصة قيادة سعودية على نقطتين للقيادة الآمنة، إذا مضت سنة هجرية كاملة، ولم يرتكب مخالفة مرورية خلال تلك السنة⁽¹⁾.

والجدول أدناه يبين عدد النقاط التي يتم احتسابها حسب نوع المخالفة التي يرتكبها السائق في المملكة العربية السعودية:

المخالفات المرورية والنقاط في المملكة العربية السعودية⁽²⁾:

النقطة	نوع المخالفة
2	<ul style="list-style-type: none"> ✓ اعتراض المواكب الرسمية ✓ عدم إعطاء الأولوية للمشاة في التقاطع أو التوقف عند مكان المشاة ✓ عدم إعطاء حق الطريق في التقاطعات ✓ عدم مراعاة الأولوية عند التقاطعات والأنفاق وتقاطع السكك الحديدية ✓ استعمال الفرامل معطوبة ✓ عدم استعمال فرامل اليد في حالة التوقف الكامل ✓ عدم وجود إنارة في الدراجات النارية ✓ عدم إعطاء الأفضلية للمعاقين ✓ استخدام مركبة شحن الباب الخلفي مفتوح أو شحن زائد ✓ الفشل في احضار المركبة للفحص الدوري

1- تقرير الأمم المتحدة : استعراض أوضاع السلامة المرورية في بلدان مختارة من منطقة الاسكوا، اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لغربي آسيا، نيويورك، 2005، أطلع عليه بتاريخ 2016/05/11، على الساعة 23:21، على الرابط الإلكتروني: على الرابط الإلكتروني:

www.unescwa.org/ar/events/16th-Session.Committee...

2- أنظر الموقع الإلكتروني: www.rt.gov.sa

4	<ul style="list-style-type: none"> ✓ القيادة من غير إنارة أثناء الليل أو أثناء أوضاع جوية متقلبة ✓ الخروج من تقاطع فرعي دون أخذ الحيطة والحذر ✓ الحمولة الزائدة أو تغيير مواصفات المركبة ✓ حمل عدد زائد من الركاب بالنسبة للتأكيد والحافلات الصغيرة
6	<ul style="list-style-type: none"> ✓ عدم مراعاة العمل وفق الإشارة الضوئية أو علامة التوقف ✓ عدم مراعاة علامة التوقف ✓ تجاوز حدود السرعة ✓ القيادة في حالة السكر ✓ القيادة في الاتجاه المعاكس

ثانيا: تجربة الكويت في مجال سحب النقاط المرورية

لقد نص قانون دولة الكويت على العمل بنظم في النقاط في المخالفات المرورية، حيث تم العمل به ابتداء من نوفمبر 2001، حيث أظنه عندما يتم جمع عدد معين من النقاط تتخذ الإجراءات التالية:

- ✓ سحب رخصة القيادة لمدة 3 أشهر إذا وصل مجموع النقاط إلى 6 نقاط للمرة الأولى.
- ✓ سحب رخص القيادة لمدة 6 اشهر إذا وصل مجموع النقاط إلى 8 نقاط للمرة الثانية.
- ✓ سحب رخصة القيادة لمدة 9 أشهر إذا وصل مجموع النقاط إلى 10 نقاط للمرة الثالثة.
- ✓ سحب رخصة القيادة لمدة سنة إذا وصل مجموع النقاط إلى 12 نقطة للمرة الرابعة.
- ✓ سحب رخصة القيادة نهائيا إذا وصل مجموع النقاط 14 نقطة للمرة الخامسة، وفي هذه الحالة لا يتم منح رخصة القيادة الجديدة غلا بعد اجتياز امتحان القيادة⁽¹⁾، والجدول الموالي يبين النقاط المعمول بها في دولة الكويت:

1- تقرير الأمم المتحدة، مرجع سابق، ص 21.

المخالفات والنقاط المسحوبة من الرخصة في دولة الكويت⁽¹⁾:

النقطة	نوع المخالفة
1	<ul style="list-style-type: none"> ✓ تعتمد تعطيل حركة المرور في الطرقات العامة. ✓ الامتناع عن تقديم رخصة القيادة أو إجازة تسيير المركبة أو أي تصريح آخر. ✓ السير على كتف الطريق. ✓ استبدال جزء جوهري من المركبة. ✓ الانعطاف أو الدوران أو الدخول أو الرجوع عكس اتجاه السير. ✓ قيادة مركبة آلية بدون وثيقة تأمين سارية المفعول. ✓ عدم التقيد بمدلول الخطوط الأرضية. ✓ قيادة مركبة بها حادث يؤثر على توازنها أو إطاراتها غير صالحة استعمال ✓ مصابيح أو مكبرات صوت أو آلات تنبيه خلاف المصرح به قانونا. ✓ قيادة مركبة تصدر منها أصوات مزعجة. ✓ مخالفات مركبة النقل لشروط الحمولة. ✓ قيادة مركبة آلية تكون لوحاتها المعدنية غير واضحة أو المقروءة
3	<ul style="list-style-type: none"> ✓ قيادة مركبة أية برخصة قيادة لا تجيز القيادة مثل هذه المركبة. ✓ قيادة مركبة آلية برخصة تقرر سحبها أو وقف سريانها. ✓ إجراء سباق للمركبة الآلية على الطرق دون تصريح. ✓ ارتكاب فعل مخالف للآداب العامة في المركبة أو السماح به. ✓ قيادة مركبة آلية غير مرخص بها. ✓ قيادة مركبة آلية بدون لوحاتها المعدنية.
4	<ul style="list-style-type: none"> ✓ تجاوز الإشارة الضوئية الحمراء. ✓ تجاوز الحد الأقصى للسرعة المقررة. ✓ قيادة المركبة عكس اتجاه السير على الطريق السريعة والدائرية. ✓ قيادة المركبة الآلية بتفريط أو إهمال أو دون انتباه

وللإشارة هنا فإن الإدارة العامة للمرور تقوم بتسجيل النقاط عن المخالفات، وتسجل مرات السحب، وذلك بسجلات تعد خصيصا لذلك وبالحاسب الآلي، حيث يتم محو النقاط

1- أنظر الموقع الإلكتروني: www.moi.gov.kw

تلقائيا إذا لم يرتكب السائق أية مخالفة أخرى خلال سنة كاملة من تاريخ آخر مخالفة، وفي جميع الأحوال تظل مرات السحب مسجلة إليها عند الاقتضاء⁽¹⁾.

ثالثا: تجربة الأردن في مجال سحب النقاط المرورية

طبقا لنص المادة 62 من قانون السير المؤقت الأردني لسنة 2001 صدرت آخر تعليمات النقاط لمكرري المخالفات المرورية بموجب البند الثالث، حيث تسجل النقاط في المخالفات وفقا للجدول الموالي، إذ تسري أحكام هذه التعليمات على السائقين حاملي الرخص الأردنية، ويتم تثبيت النقاط في السجل الخاص بالسائق من تاريخ تحرير المخالفة، كما هو مبين في الجدول أدناه:

1- تقرير الأمم المتحدة، مرجع سابق، ص 23.

تعليمات النقاط لمكرري المخالفات في الأردن⁽¹⁾:

النقاط	نوع المخالفة
1	<ul style="list-style-type: none"> ✓ إلقاء أي مواد أو فضلات من نوافذ المركبات. ✓ قيادة المركبة تزيد على الحد المقرر بأكثر من 30كم/الساعة، ولا تتجاوز 40كم/الساعة. ✓ عدم استعمال الغاز عند الدخول للسيار أو لليمين. ✓ عدم إعطاء أولويات المرور للمشاة على الممرات المخصصة للعبور.
3	<ul style="list-style-type: none"> ✓ استعمال السيارة الخصوصية مقابل أجر ✓ قيادة المركبة تحمل حمولة بارزة بصورة خطيرة خلافا لأحكام قانون السير والأنظمة والتعليمات الصادرة بموجبه ✓ التجاوز الخاطئ في الحالات والأماكن التي يمنع التجاوز فيها ✓ عدم التقيد بشاخصة قف ✓ عدم الالتزام بالمسرب أو التغيير المسرب بشكل مفاجئ ✓ قيادة المركبة برخصة قيادة لا تخوله فنتها حق قيادتها ✓ عدم اتخاذ الاحتياطات الأزمة لتثبيت الحمولة وأحكام تغطيتها ✓ تحميل ركاب زيادة عن الحد المقرر بما يزيد عن العشرة ركاب في الحافلات وخمسة ركاب في سيارات الركوب المتوسطة ✓ قيادة المركبة دون توافر استخدام أنوار الطرق الأمامية، أو أنوار القياس الخلفية المقررة بطريق غير مضاء ✓ قيادة المركبة بسرعة تزيد عن الحد المقرر للسرعة بأكثر من 40كم/الساعة
4	<ul style="list-style-type: none"> ✓ قيادة مركبة أثناء فترة حجز الرخصة أو وقف العمل بها إداريا، أو قانونيا ✓ قيادة مركبة بعكس الاتجاه المقرر للسير على الطريق والشوارع المفصولة الاتجاهات بجزر وسطية ✓ تجاوز إشارات المرور الضوئية الحمراء أثناء القيادة المركبة

1- أنظر الجريدة الرسمية الصادرة بموجب البند 3 من الفقرة أ من المادة 62 من قانون السير المؤقت الأردني رقم 47، 2001.

للإشارة هنا فإن السائق الذي وصل نقاطه في السجل أكثر من 6 نقاط وأقل من 16 نقطة، يجب أن يخضع لدورة تأهيلية في المعهد المروري أو في المراكز التي يعتمدها لهذه الغاية، وفي هذه الحالة يتم شطب 6 نقاط من مجموع نقاطه، على أن يستعمل حقه هذا مرة واحدة في السنة، ويتحمل السائق نفقات هذه الدورة⁽¹⁾، حيث يتم سحب رخصة السياقة إداريا في الحالات التالية:

- 1- إذا وصل مجموع نقاط السائق في السجل 16 نقطة وأقل من 20 نقطة لمدة شهرين.
 - 2- إذا وصل مجموع نقاط السائق في السجل 20 نقطة وأقل من 24 نقطة لمدة ثلاث أشهر.
 - 3- إذا وصل مجموع نقاط السائق في السجل 24 نقطة وأقل من 28 نقطة لمدة أربعة أشهر.
 - 4- إذا وصل مجموع نقاط السائق في السجل 28 نقطة وأقل من 36 نقطة لمدة ستة أشهر.
 - 5- إذا وصل مجموع نقاط السائق في السجل لأكثر من 36 نقطة لمدة سنة واحدة⁽²⁾.
- وفي حالة المخالفات التي يرتكبها السائق والتي تؤدي إلى حادث مروري نتج عنه وفاة شريطة صدور قرار نهائي من المحكمة بإدانتته، فإنه يتضاعف عدد النقاط المحددة للمخالفة المرتكبة من قبل السائق المخالف⁽³⁾.

رابعا: تجربة فرنسا في مجال سحب النقاط المرورية

تعتبر رخصة السياقة السارية الصلاحية والمسلمة من الإدارة المختصة الأداة القانونية الوحيدة التي تمكن حاملها من حق سياقة صنف المركبة الذي تتناسبه، ويحدد صنفها حسب صنف أو أصناف المركبة التي يمكن سياقتها⁽⁴⁾، ويتعامل القانون الفرنسي منذ 1989 مع رخصة السياقة بنظام النقاط، وذلك وفقا للقانون رقم 469/89 الصادر بتاريخ 1989/07/10، فالسائق بمجرد حصوله على رخصة السياقة يكون في رصيده ست

1- أنظر نص المادة 5 من قانون السير المؤقت رقم 47.

2- أنظر نص المادة 6 من نفس القانون.

3- أنظر نص المادة 9 من نفس القانون.

4- نور الدين الواهلي: >> قراءة في المقترضات المنظمة لحالات توقيف رخصة السياقة وسحبها وإغائها ولل منع من الحصول على الرخصة في ظل القانون رقم 52/05، المتعلق بمدونة السير الجديدة >>، مقال منشور بتاريخ 2013/11/22، بمجلة القانون والأعمال، جامعة الحسن الأول، بسطات، المغرب، أطلع عليه، بتاريخ 2016/05/25، على الرابط الإلكتروني:

نقاط وبعد اجتياز مرحلة ثلاث سنوات تجربة بدون أي مخالفة، يضاعف رصيد 12 نقطة، وهذا لحد الأقصى⁽¹⁾، وفي كل مرة يرتكب صاحب الرخصة مخالفة يخصم منه عدد من النقاط بحسب نوع المخالفة المرتكبة، حتى إذا نزل عدد النقاط إلى الصفر أصبحت رخصة السياقة لا غية، وغير صالحة⁽²⁾، ثم يبلغ صاحب الرخصة بالوضعية، فيسلم الرخصة إلى الجهة الإدارية المختصة تحت طائلة العقوبات القانونية، ويجرم من السياقة مع اضراره إلى الانتظام في دورات تدريبية خاصة تتيح له استعادة صلاحية رخصته⁽³⁾.

ولم يجعل القانون الفرنسي مجرد المعاينة التي يتضمنها محضر أعوان الضبطية القضائية، سببا لسحب النقاط، وجعلها سببا لسحب النقاط، وجعلها سببا لعقوبة التعليق والالغاء والسحب الفوري بل نص صراحة بأن المخالفة التي تستوجب النقاط هي المخالفة التي تصل فيها الإجراءات العقابية إلى درجة الحيازة صفة قوة الشيء المقضي فيه، وهذا ضمن المادة 01/223 من قانون المرور الفرنسي الجزء التشريعي الصادر بالقانون رقم 495/03 المؤرخ في 2003/06/12.

« La réalité d'une infraction entraînant retrait de points est établie par le paiement d'une amende forfaitaire ou l'émission du titre exécutoire de l'amende forfaitaire majorée, l'exécution d'une composition pénale ou par une condamnation définitive »⁽⁴⁾.

« إن حقيقة المخالفات التي ينتج عنها سحب النقاط، تتحقق بتسديد الغرامة الجزافية أو إصدار السند التنفيذي لغرامة الصلح المزادة، وبتنفيذ غرامة الصالح أو بإدانته نهائية » .

إننا نلاحظ أن المشرع الفرنسي قد جعل تنفيذ عقوبة سحب النقاط مرهونا بثبوت الإدانة، فإما بالتسديد الطوعي للغرامة الجزافية من قبل المخالف، وهنا يعتبر اعترافا منه بارتكاب المخالفة، وإما بإصدار السند التنفيذي، وهذه العملية لا تتم إلا بعد صدور أمر قضائي يصير حائزا لحجية الشيء المقضي فيه، وكذلك بالنسبة لتنفيذ غرامة الصلح وهو أيضا كالحالة الأولى يعد اعترافا ضمينا بارتكاب الجريمة، وفي النقطة الأخيرة يستلزم سحب النقاط بوجود حكم قضائي نهائي، وهذا في حال اتخاذ إجراءات المحاكمة العادية في المحاكم الخاصة بالعقوبات، ومن هنا يدرك بأن المشرع الفرنسي يكون قد سار وفقا لمبادئ

1- Permis de conduire : comment connaitre son nombre de points ? : [http:// www.Service public. Fr/particuliers /vosdroits/R17121](http://www.Service public. Fr/particuliers /vosdroits/R17121).

2 - Permis de conduire : comment fonctionne le permis à points :<https://www.tele points. Info/ permis. Conduire.html>

3- دون ذكر صاحب المقال: "عام 2010، 4 آلاف شخص ضحايا حوادث المرور في فرنسا"، مقال منشور في جريدة الشرق الأوسط، العدد 111722، في 01 / 01 / 2011، أطلع عليه بتاريخ

2016/05/25، على الرابط الإلكتروني: Archive.aawsat.com/detailsasp ?Section=31...

4- Rémy josseaume, jean baptiste le dalle, contentieux de la circulation routière, collection axe droit, éditeur Lamy, Paris, France. 2010, P 81

الإعلان العالمي لحقوق الإنسان، واحترام الدستور الفرنسي، حيث جعل مواطنه لا يعاقب إلا من قبل الجهات القضائية، وقد افترض فيه البراءة حتى ولو حرر عون الأمن ضده محضر معاينة يتضمن مخالفة⁽¹⁾.

ما يمكن ملاحظته هو أن السياسية القانونية التي انتهجتها فرنسا بشأن الرخصة بالنقاط تعد نموذجا متميزا، بما يحمله من أحكام رادعة، وصرامة تنظيمية. كما أنه خلق لدى الفرد الفرنسي آلية استجابة إيجابية بشأن احترام قوانين المرور، وتجنب كل ما يهدد السلامة المرورية، وهي تجربة يجب على المشرع الجزائري أن يأخذ بها⁽²⁾.

المطلب الثاني

استرجاع النقاط المرورية

سيتم التطرق من خلال هذا المطلب إلى الأساس القانوني لاسترجاع النقاط المرورية في الفرع الأول، لينتقل بعدها إلى الجهة المختصة بسحب النقاط في الفرع الثاني، ختاماً بالشروط الواجب توافرها لعملية استرجاع النقاط المرورية في الفرع الثالث.

الفرع الأول: الأساس القانوني لاسترجاع النقاط المرورية

تنظم إجراءات سحب النقاط المرورية من خلال القرار الذي يحدد كفاءات إعداد التكوين الخاص لسائقي السيارات من أجل استرجاع عدد النقاط الضائعة من الرخصة بالنقاط المؤرخ في 2013/02/18، وذلك من خلال المادة الأولى إلى غاية المادة 13 منه⁽³⁾.

الفرع الثاني: الجهة المختصة بإعلام المعني باسترجاع النقاط المرورية

إن الجهات المختصة بسحب النقاط المرورية هي نفسها التي تختص بإعلام المعني باسترجاع هذه النقاط، بمعنى أن لجان تعليق الرخصة هي التي تتولى مهمة إعلام سائقي

1- الأخضر فغور: "قراءة في مدى دستورية قرار الوالي بتعليق وسحب رخصة السياقة في القانون الجزائري"، مقال منشور بتاريخ 2008/01/19.

2- منى مقلاتي، مداخلة بعنوان: التجربة الفرنسية في تحسين السلامة المرورية، ملتقى وطني حول السلامة المرورية، كلية الحقوق و العلوم السياسية، جامعة 8 ماي 1945، قالمة، يوم 2015/11/16، ص 11.

3- أنظر نص المواد من 1 إلى 13 من القرار المؤرخ في 2013/02/18، الذي يحدد كفاءات إعداد التكوين الخاص لسائقي السيارات من أجل استرجاع عدد النقاط الضائعة من الرخصة بالنقاط، جريدة، العدد 37، الصادرة بتاريخ 2013/07/21، ص ص 17-18.

السيارات الذين كانوا موضوع سحب النقاط على اثر مخالفات قواعد حركة المرور عبر الطرق بعدد النقاط التي سحبت منهم⁽¹⁾.

الفرع الثالث: شروط استرجاع النقاط المرورية

لكي يتمكن سائقي السيارات من استرجاع النقاط المسحوبة منهم يجب أن تتوفر مجموعة من الشروط والتي يمكن إجمالها فيما يلي:

أولاً: سحب النقاط المرورية من سائقي السيارات

يعد هذا الشرط من الشروط الأساسية التي يجب توافرها حتى يستطيع السائق أن يطالب باسترجاع عدد النقاط التي تم سحبها منه، بمعنى يجب أن تكون الجهات المختصة بالسحب قد سحبت منه عدد معين من النقاط بحسب طبيعة المخالفة المرتكبة، لأنه لا يعقل أن تتم عملية الاسترجاع للنقاط المرورية وفقاً للنموذج المبين في الملحق الثالث من المرسوم رقم 376/11 السالف الذكر أدناه⁽²⁾:

متابعة الرخصة بالنقاط	
تاريخ المخالفة أو الجنحة :	/
توقيت المخالفة أو الجنحة :	/
مكان المخالفة أو الجنحة :	/
طبيعة المخالفة أو الجنحة :	/
عدد النقاط محل السحب :	<input style="width: 100px;" type="text"/>
الرصيد :	<input style="width: 100px;" type="text"/>
استرجاع النقاط :	
الرصيد في :	/
رقم شهادة الترخيص :	/
المؤسسة المصدرة للشهادة :	/
عدد النقاط المسترجعة :	<input style="width: 100px;" type="text"/>
تاريخ الاسترجاع :	/
الرصيد الجديد :	<input style="width: 100px;" type="text"/>
السلطة المصادقة على الرصيد :	/
الصفحة 2	

1- أنظر نص المادة 02 من نفس القرار.

2- أنظر الملحق الثالث من المرسوم التنفيذي رقم 376/11، جريدة رسمية، العدد 62، ص ص 13-14.

ثانيا: الخضوع للتربص

بمعنى أنه يمكن لسائقي السيارات الذين كانوا محل سحب النقاط بسبب ارتكاب المخالفات المرورية استرجاع نصف رصيدهم من النقاط إذا تابعوا تكويننا خاص على نفقتهم⁽¹⁾، يتضمن وجوبا برنامجا تحسيسيا في أسباب وقوع حوادث المرور في الطريق والوقائبات الناجمة عنها، حيث يجري هذا التكوين على مدى 5 أيام متتالية بمعدل ساعي قدرة ثلاثين ساعة⁽²⁾، موزعة حسب الجدول المبين في الملحق الثاني من القرار المؤرخ 2013/02/18 السالف الذكر أدناه.

برنامج التكوين⁽³⁾

الملحق الثاني برنامج التكوين			
المحتوى	المدة	اليوم	البرنامج
- سياسة السلامة عبر الطرق	صباحا 3 ساعات	اليوم الأول	- عرض المعطيات الخاصة بسلامة الطرق - تقييم المعارف - علم حوادث المرور
- أسباب وقوع حوادث المرور عبر الطرق والوقائبات الناجمة عنها	بعد الظهر 3 ساعات		
- الإدراك: الكشف، والتعريف والتأويل - توقع الأوضاع و تفسيرها، العادات - الرؤية، حدة النظر، المجال البصري - قرار وفقا للإدراك الحسي	صباحا 3 ساعات	اليوم الثاني	- معطيات سيكولوجية وفيزيولوجية في وضعيات القيادة - تحليل قدراتنا الشخصية
- تمارين في المجال البصري، مع أخذ مؤشرات، زمن الكمون، - المسافات الأمنية، - السائقون الشباب ومخاطر الطريق	بعد الظهر 3 ساعات		
- القوانين الفيزيائية وتأثيرها على القيادة - قواعد السرعة - الكحول والمخدرات والأدوية والقيادة - التعب والنعاس، الحجم الساعي الواجب قضاؤه - خلف مقود القيادة - مختلف الوضعيات التي يتعرض لها السائقون أثناء وقوع الحادث	صباحا 3 ساعات	اليوم الثالث	- تحليل حالات وقوع حوادث حقيقية في إطار جماعي، - مناقشة عوامل وقوع الحادث - اقتراح حلول لتحسين الإجراءات في إطار جماعي - دراسة حلول حقيقية مقدمة
- تبيان العلاقة بين المخالفة ومسبباتها - أخذ بعين الاعتبار سلبيات المخالفة	صباحا 3 ساعات		
- رفع التحسيس والتوعية بإمكانه أن يفعل الأحسن - مواصفات السائق المنتبه - شرح خصوصيات قيادة مركبات الوزن الثقيل - التنظيم الاجتماعي وخصوصية المستعملين الآخرين	بعد الظهر 3 ساعات	اليوم الرابع	- المخالفات المتعلقة بقانون المرور - حق مشترك في استعمال الطريق والتصرفات المسؤولة - قيادة مركبات الوزن الثقيل
- الصدمة وتبدد الطاقة والسرعة وانعدام الأمن، - اختيار السرعة من قبل السائق وميول للسرعة، - الخبرة في السرعة - التعبير عن دواعي استعمال السرعة، والتجاون والمخاطر - التفكير بشأن المخاطر وحدودها	صباحا 3 ساعات		
	بعد الظهر 3 ساعات	اليوم الخامس	- التحسيس والتوعية حول السرعة - استمارة التقييم الذاتي للمعارف

1- أنظر نص المادة 03 من القرار المؤرخ في 2013/02/18.

2- أنظر نص المادة 4 من نفس القرار.

3- أنظر الملحق الثاني من نفس القرار، الجريدة الرسمية، العدد 37، ص 21.

هذا بالنسبة لكيفية سير برنامج التكوين، أما بالنسبة لملف التكوين فإنه يجب على السائقين الحائزين على الرخصة بالنقاط الذين يرجعون في متابعة تكوين خاص إرسال طلب التسجيل إلى هيئة التكوين المؤهلة من وزارة النقل طبقا لنص المادة 05 من القرار أعلاه مرفق بملف يتكون من الوثائق التالية:

- ✓ مستخرج من شهادة الميلاد.
- ✓ ثلاث صور شمسية للهوية.
- ✓ نسخة من الرخصة بالنقاط.
- ✓ حوالة تثبت تسديد مصاريف التكوين.

للإشارة فإنه يمكن للسائقين إجراء التكوين الخاص في أي ولاية يختارونها⁽¹⁾، حيث يتلقى المتربصون تلقائيا أثناء التسجيل استدعاء يذكر فيه تاريخ التبرص لاسترجاع النقاط ومواقيته ومكانه⁽²⁾، على أن يجمع التبرص التحسيبي فوجا من 20 شخصا على الأكثر، ويجب أن ينشطه وجوبا مكونين في السلامة عبر الطرق يكون احدهما طبيبا معائنا، والأخر صاحب شهادة الأهلية المهنية في تعليم سياقة السيارات، حيث لا يتضمن التكوين امتحانا أو اختبارا تطبيقيا هذا من جهة⁽³⁾، ومن جهة أخرى يتعين على المترشحين وجوبا احترام الأوقات، وفي حالة الغياب أو التأخير يحق للمنشطين منعهم من الدخول في التبرص، وفي هذه الحالة يمتنع السائق من الحصول على شهادة التبرص والتصديق على استرجاع النقاط حيث يكون مبلغ التبرص مستحقا⁽⁴⁾.

بالإضافة إلى خضوع انتظام التبرص وحسن سيره لمراقبة ممثلو المركز الوطني لرخص السياقة الذين لهم صفة ممتحن⁽⁵⁾ أو مكون في تعليم سياقة السيارات⁽⁶⁾.

1- أنظر نص المادة 06 من القرار المؤرخ في 2013/02/18.

2- أنظر نص المادة 07 من نفس القرار.

3- أنظر نص المادة 08 من نفس القرار.

4- أنظر نص المادة 09 من نفس القرار.

5- طبقا لنص المادة 04 من القرار الوزاري المشترك المؤرخ في 2011/04/17 المتضمن التنظيم الداخلي للمركز الوطني لرخص السياقة، جريدة رسمية، العدد 45، الصادرة بتاريخ 2011/08/14، ص 27 فإنه: "تضمن دائرة تنظيما لتكوين وتجديد المعارف في مجال سياقة السيارات، مصلحتين 2.

* مصلحة تنظيم التكوين لممتحني رخص السياقة.

* مصلحة تنظيم تحديد المعارف لمستخدمي سياقة السيارات"

6- أنظر نص المادة 10 من القرار المؤرخ في 2013/02/18.

وفي الأخير عند نهاية التكوين ومع مراعاة انضباط المتربص تسلم له شهادة التكوين من مركز التربص حيث يحدد نموذج شهادة التكوين على النحو المبين في الملحق الثالث من القرار السالف الذكر أدناه⁽¹⁾:

الملحق الثالث	
	اسم المؤسسة:.....
	العنوان:.....
	تاريخ ورقم الاعتماد:.....
	تاريخ ورقم ترخيص وزارة النقل:.....
	رقم الهاتف:..... رقم الفاكس:.....
شهادة التكوين	
أنا الممضي أسفله :.....	
المسؤول عن التكوين الخاص، المتحصل على الاعتماد المشار إليه أعلاه، أشهد أن :	
اللقب :	..... الاسم :
تاريخ الميلاد :	..... مكان الميلاد :
المقيم في:.....	
صاحب رخصة السياقة رقم :	.....
الصادرة بتاريخ.....	..... عن دائرة.....
الذي ارتكب مخالفة لقانون المرور يوم.....	.....
ساعة ومكان المخالفة.....	.....
قد تابع تكويننا في التحسيس والتوعية لأسباب ونتائج حوادث المرور المنصوص عليه في المادة 191 مكرر 2 من المرسوم التنفيذي رقم 04-381 المؤرخ في 15 شوال عام 1425 الموافق 28 نوفمبر سنة 2004 الذي يحدد قواعد حركة المرور عبر الطرق، المعدل و المتمم، الذي أجري من..... إلى.....	
حرر ب..... في.....	
<p>ختم وتوقيع المسؤول عن التكوين الخاص</p> <p>اسم وتوقيع كلا المكونين</p>	

1- أنظر الملحق الثالث من نفس القرار، الجريدة الرسمية، العدد 37، ص 22.

بعد الحصول على شهادة التكوين المبينة في الملحق أعلاه يتم إرسال نسخة من هذه الشهادة من قبل مركز التكوين إلى البطايق الوطنية لمخالفات قواعد حركة المرور عبر الطرق في أجل لا يتجاوز مدته خمسة عشرة يوما ابتداء من نهاية التكوين من أجل احتساب رصيد نقاط السائقين من جديد، وذلك لكي يتمكن السائقين الذين تحصلوا على شهادة التكوين من الاطلاع على رصيدهم من النقاط لدى مديرية النقل في الولاية المختصة إقليمياً⁽¹⁾.

ثالثا: الخضوع للتكوين لدى مؤسسات معتمدة

ويعني ذلك أن التكوين الذي يلتزم السائق بالخضوع له يجب أن يكون لدى مؤسسات معتمدة، بمعنى أنه لا يمكن أن يقدم التكوين الخاص إلا المؤسسات العمومية للنقل المعتمدة، من أجل تعليم سيطرة السيارات والتي تكون مؤهلة قانونا من طرف وزارة النقل هذا من جهة، ومن جهة ثانية لكي تتمكن هذه المؤسسات من تقديم تكوين خاص يجب أن تتوفر فيها شروط التأهيل⁽²⁾، والتي تتمثل فيما يلي:

* الحصول على تأهيل من طرف وزارة النقل⁽³⁾.

* كما يمكن أيضا أن يمنح التأهيل لمراكز التكوين المهني⁽⁴⁾ التي تخضع لتكوين مهني لمدة عامين على الأقل والذي يتوج منحها شهادات أو تأهيلات كما يأتي:

- شهادة الأهلية لممرني مدارس القيادة بالنسبة للأصناف: ب، ج، د، هـ.

- السائقون المحترفون لنقل الأشخاص أو البضائع المختلفة والخطيرة، هذا بالإضافة لسائقي نقل المسافرين أو البضائع الذين خضعوا لتكوين طويل المدى لمدة تفوق أو تساوي ثلاث مائة ساعة بعد الحصول على رخصة القيادة على التوالي للصف: ب، ج، د، هـ، ناهيك عن المؤسسات العمومية لنقل البضائع أو الأشخاص المعتمدة لتعليم سيطرة المركبات

1- أنظر نص المادة 12 من القرار المؤرخ في 2013/02/18.

2- أنظر نص المادة 05 من نفس القرار.

3- أنظر نص المادة 01 من الملحق الأول من نفس القرار.

4- تتمثل مؤسسات التكوين المعتمدة في :

- المركز الوطني للتعليم المهني عن بعد.
- الديوان الوطني لترقية وتنمية التكوين المستمر.
- المؤسسة الوطنية للتجهيزات التقنية البيداغوجية للتكوين المهني.
- الصندوق الوطني لتطوير التمهين والتكوين المتواصل.
- مركز الدراسات والبحث المهني والتأهيل

للأصناف، ج، د، هـ، ومؤسسات التكوين (المعاهد، المدارس)، التي تضمن تكويننا يتوج بمنحها شهادة التكوين في ميدان النقل عبر الطرق⁽¹⁾.

المطلب الثالث

أثار سحب واسترجاع النقاط المرورية

سيتم التطرق من خلال هذا المطلب إلى أثار سحب واسترجاع النقاط المرورية كإجراء يهدف إلى تعزيز تربية السائق وجعله يشعر بمسئوليته في الحفاظ على سلامته وسلامة غيره، حيث سيتناول في بداية الأمر أثار السحب من خلال الفرع الأول، لينتقل بعدها إلى أثار الاسترجاع وذلك من خلال الفرع الثاني.

الفرع الأول: أثار سحب النقاط المرورية

إن تطبيق نظام سحب النقاط المرورية يرتب جملة من الآثار والتي يمكن إجمالها فيما يلي:

أولاً: فرض الجزاءات المرورية على المخالف

بمعنى أنه في حال ما تم سحب رصيد النقاط من الرخصة فإن الجهات المختصة بعملية السحب تقر بفرض جزاءات مرورية على المخالف، والتي تتمثل في سحب رخصة السياقة أو إلغائها، لكن يفترض في الجزاءات أن تتوفر فيها 3 ضوابط:

الضابط الأول: أن يكون سبب سحب الرخصة السياقة منسوب إلى المخالف الذي سحبت منه الرخصة بالنقاط.

الضابط الثاني: أن يكون الباعث الحقيقي على سحب رخصة السياقة يتمثل في ضرورة قمع المخالفات المرورية.

الضابط الثالث: أن لا يكون سحب الرخصة متمس بقوة تتجاوز جسامه الخطأ الذي وقع الجزاء من أجله فيترتب عن ذلك ثلاث نتائج:

النتيجة الأولى: عدم جواز عقاب المخالف لقانون المرور عن ذات الفعل مرتين.

النتيجة الثانية: الالتزام بالتفسير الضيق للنص، فعلى سبيل المثال أوكل المشرع إلى السلطات المختصة أن تسحب 8 نقاط لكل مرتكب جنحة مرورية لكنه لم يحدد أي نوع من الجنح، ومن هذا المنطلق فقد أعطى الإدارة المختصة سلطة مقيدة بمجرد ما يكيف الجريمة المرورية بصيغة جنحة تسحب منه 8 نقاط مباشرة من دون تفسير آخر.

ثانياً: الحد من المخالفات

بمعنى أن تطبيق نظام النقاط المرورية الذي يقوم أساساً على عملية السحب وجد من أجل دعم القيادة الآمنة، والعمل على الحد من المخالفات، وبالتالي التقليل من الحوادث

1- أنظر نص المادة 2 من الملحق الأول من القرار المؤرخ في 2013/02/18.

المرور على الطرق والوصول بالسلامة المرورية إلى أقصى المستويات، ذلك لأن وصول السائق المخالف إلى الحد التراكمي من النقاط وهو (24 نقطة)، يستحق أن تسحب رخصة قيادته، حتى لا يرتكب مخالفات تتسبب في وقوع الحوادث المرورية التي توقع الإصابات والوفيات، بمعنى أن نظام النقاط يعتبر من الجوانب التنظيمية المهمة في الشأن المروري، إذ أن حصول السائق المخالف والمتسبب في الحوادث على نقاط مرورية يكون بمثابة رادع له، لعدم تكرار المخالفات بحيث يصبح أكثر انتباها ومراعاة لقواعد السير والسلامة المرورية، ويقود مركبته بحرص أكثر حتى لا يصل إلى الحد التراكمي من النقاط، ومن ثمة تتخذ بحقه الإجراءات القانونية مثل سحب الرخصة مثلا، ذلك أن تجاوز قوانين المرور من قبل نظام النقاط يساعد في الحد من ارتفاع عدد المخالفات، ومن ثم التقليل على الأقل من حوادث المرور السير⁽¹⁾.

ثالثا: التسجيل في البطاقة الوطنية

بمعنى أنه بمجرد أن يسجل السائق المخالف على أنه عائد لمخالفة مرورية فإن أية مخالفة يرتكبها في المستقبل يترتب عنها جزاء يكون مشددا استنادا إلى ظروف التشديد التي تقتصر على تشديد العقوبة المقررة لها دون أن يكون لها أثر على تكوين المخالفة، ومن ثم الزيادة في العقوبة المقررة والتي تحدث ضررا من شأنه أن يؤدي إلى وقوع حادث، بحيث يكون تضاعف العقوبة كفيلا وكافيا للردع العام والخاص⁽²⁾، مما يعني أن الفكرة القانونية الرئيسية التي تشترط لقيام حالة العود تتمثل في ركنين أساسيين هما:

الركن الأول: يتمثل في الحكم النهائي السابق وهو سحب الرخصة

الركن الثاني: المتمثل في المخالفة الجديدة.

وبالتالي فإن حالة العود هنا تكمن في حالة الشغب الذي يدفع بالسائق إلى ارتكاب مخالفة جديدة بعدما سبق الحكم عليها في مخالفة سابقة، حيث يمكن أن يعرف العود على

1- أنظر الموقع الإلكتروني:

<http://www.alayam.com/alayam/varity/573161/%d9%86%d8%A7%D9%8r%D8%A7%D9%>

2محمود بن محمد إدريس حكيمي، الظروف المشددة للعقوبة في نظام مكافحة المخدرات والمؤثرات العقلية السعودي، رسالة مقدمة استكمالاً لمتطلبات الحصول على درجة الماجستير في العدالة الجنائية، كلية الدراسات العليا، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، المملكة العربية السعودية، 2009، ص 96.

أنه حالة الشخص المحكوم عليه نهائيا في مخالفة أولى ثم أقدم على ارتكاب مخالفة أخرى⁽¹⁾.

والمعلوم أن مخالفات المرور تشكل أكبر المشاكل التي يعاني منها المجتمع الجزائري لكثرة وقوعها، إذ يتم حصاد أرواح العديد من الضحايا بسبب المخالفات المرتكبة من طرف سائقي السيارات.

وبغياب التطبيق الصارم لقواعد العود المنصوص عليها في القانون رقم 01-14 المؤرخ في 2001/08/19، كذلك القانون رقم 04-16 المؤرخ في 2004/11/10، المتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها وأمنها، تبقى الكوارث اليومية نتيجة هذه المخالفات مستمرة إذ أن التفتيش الصارم لها من دون أن يجد تجسيده أو تكريسه في أرض الواقع يبقى الأثر في الحد من هذه المخالفات منعدم⁽²⁾.

الفرع الثاني: آثار استرجاع النقاط المرورية

يترتب عن عملية استرجاع النقاط من الرخصة جملة من الآثار التي سوف يتم توضيحها بإيجاز فيما يلي:

أولا: إعادة تأهيل السائق ليصبح قادر على القيادة الفعالة من دون أذى

وذلك من خلال التربية المرورية التي تعتبر بمثابة نهج تربوي لتكوين الوعي المروري، بحيث يصبح الفرد إنسان واعي ومسؤول من خلال تزويده بالمعارف والقيم والاتجاهات والمهارات التي تنظم سلوكه وتمكنه من التقيد بالقوانين والأنظمة بما يساهم في حماية نفسه وحماية الآخرين من الأخطار⁽³⁾، لا سيما ما يتعلق بصغار السن على أساس أن السائق الصغير عادة ما يكون أكثر عرضة للحوادث المرورية، لأنه يكون مغامرا بسبب قلة وعيه وجهله وعدم خبرته مع الثقة الزائدة في النفس، فهو لا يعتقد أنه يمكن أن يخطئ أو أن يتورط في حادث، وهو لا يعلم أن الكفاءة الجسمانية لا يمكن أن تعوض التهور والسلوك العدواني الشائع في القيادة.

1- خديجة سعادي، أحكام العود في القانون الجزائري، مذكرة مكملة لمتطلبات نيل شهادة الماستر في الحقوق، تختص قانون جنائي، جامعة محمد خيضر، بسكرة، الجزائر، 2015/2014، ص9.

2- خديجة سعادي، أحكام العود، مرجع اعلاه سابق، ص38.

3- حسن بن جابر بن علي الريثي، درجة تضمين المفاهيم المرورية في كتب الدراسات الاجتماعية والوطنية المطورة بالتعليم العام السعودي في ضوء مفاهيم التربية المرورية الدولية، متطلب تكميلي لنيل درجة الماجستير في المناهج وطرق تدريس الدراسات الاجتماعية، جامعة أم القرى، المملكة العربية السعودية، 2015، ص13.

وعلى ذلك فقد أكدت جمعية الدراسات وجود علاقة عكسية قوية بين معرفة صغار السن لأنظمة المرور من جهة، والمخالفات والحوادث المرورية من جهة أخرى، بمعنى أنه كلما زادت معرفتهم بهذه الأمور كلما قلت نسبة الحوادث⁽¹⁾، الأمر الذي يدفع إلى القول بأن التربية المرورية هي عملية تعليمية، أي أنها جزء من عملية التعلم فهي تهدف إلى تطوير المعارف والمهارات والوجدان لدى الفرد، أي تطوير السلوك الإنساني لديه على اعتبار أن السلوك الإنساني هو مصدر كل القيم في حياة البشر، وهو جماع كل نشاط إنساني في مختلف مجالات الحياة، وتعكس آثار السلوك الإنساني الإيجابي والسلبي عليه، وعلى من يحيطون به ويتعاملون معه سواء بشكل مباشر أو غير مباشر.

مما سبق يتبين أن الوعي الذي تنتشه التربية المرورية لا يعني فقط تبسيط المفاهيم الأخلاقية والنظم والتعليمات ذات العلاقة بكيفية استخدام المركبة والطريق ووضع المنبهات الضرورية، والأساليب التي تجعل الاستلزام بصورة ذاتية مسألة مسلما بها لتعلقها بحياة وسلامة أفراد المجتمع واستقراره، وإنما تعني تربية متكاملة لبناء الشخصية في الجوانب المعرفية والمهارية والوجدانية، شخصية واعية بالحركة المرورية وآدابها⁽²⁾، الدافع الذي يجعلنا ننادي بضرورة إدخال التربية المرورية في المناهج الدراسية لأنه مع تنامي أهمية التربية المرورية، وضرورات تدريس المشكلات المرورية في التعليم يجب إدخال أو دمج موضوعات التربية المرورية ومفهوماتها في مختلف المناهج الدراسية وخاصة في معرفة التعليم الأساسي⁽³⁾.

وعلى نحو يجعل المؤسسات التعليمية⁽⁴⁾، بمراحلها المختلفة تساهم بدور فعال في اكتساب الوعي المروري للمتعلمين وتنمية مهاراتهم نحو السلوك الصحيح بما تملكه من

1- عبد الله ناصر صالح المحترش، خصائص الإجراءات الوقائية إزاء الحوادث المرورية المتعلقة بقيادة صغار السن في المملكة العربية السعودية، رسالة مقدمة استكمالاً لمتطلبات الحصول على درجة الماجستير في العلوم الشرطية، كلية الدراسات العليا، أكاديمية نايف العربية للعلوم الأمنية، المملكة العربية السعودية، 2002، ص64.

2- محمد سعد الدين ، خيروبيان التربية المرورية في التعليم، مؤتمر التعليم والسلامة المرورية، مركز الدراسات والبحوث، قسم الندوات واللقاءات العلمية، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، المملكة العربية السعودية، ص 5.

3- محمد سعد الدين حيز وبيان، مرجع نفسه، ص6.

4- يقصد بالمؤسسات التعليمية: جميع المؤسسات الحكومية والخاصة التي تساهم في تنمية علوم الفرد ومعارفه طوال حياته الأولى، والتي تبدأ برياض الأطفال ثم مدرسة ثم الجامعات، والمعاهد العلمية والمهنية بكل أنواعها.

وسائل وتقنيات في عمليتي التعليم والتعلم⁽¹⁾، وبالتالي عندما يتحقق ذلك يكون قد تم الوصول إلى نموذج الإنسان الواعي والملتزم بالسلوك المنشود.

ثانياً: تغيير سيكولوجية السائق

تتعلق عملية التغيير هنا من ضرورة تغيير المواقف والسلوك والمفاهيم التي اعتادها الأفراد في مجتمعاتنا إزاء أنظمة المرور وآدابه، وليس على أساس الخوف من العقاب القانوني وإنما بالإدراك لها وتفهما والانصياع الذاتي لها واحترامها⁽²⁾، وذلك على نحو يجعل السائق يواظب على السلوكيات المقبولة اجتماعياً ويحافظ على المعايير الاجتماعية والمبادئ الأخلاقية المرغوبة، زيادة على تمسكه بالنظم والقوانين المسيرة للحياة الاجتماعية بصفة عامة، ناهيك عن الضمير الحي على اعتبار أن أهم ما يميز ذوي الضمير الحي خاصة فيما يتعلق بالجانب المروري هو ضبط النفس والتسامح والتعاطف، فالسائق الذي يستطيع ضبط نفسه في الموقف الصعبة يتمكن من تفادي الانفعال وتأزيم الأمور، هذا بالإضافة إلى العصبية بحيث يصبح السائق قادراً على تحمل الضغوطات ويتسم بنوع من الاستقرار الذاتي في انفعالاته وأثناء تعامله مع الآخرين، على نحو يجعل منه إنساناً هادئاً وسوي⁽³⁾.

1- يكمن الفرق بين التعليم والتعلم في كون أن التعليم هو تلك العملية التفاعلية التي تنتقل فيها الخبرات والمعارف والمعلومات من ذهن المعلم إلى ذهن المتعلم، وهي عملية هدفها إيصال هذه المعلومات مباشرة للمتعلم وأحسن مثال على ذلك: قيادة السيارات حيث يتعلم المتدرب من المدرب خبرته وطريقته في قيادة السيارة، وإن لم يتقنها فإنه يحتاج إلى وقت إضافي حتى يتقنها.

في حين أن التعلم هو عبارة عن سلوك شخصي يقوم الفرد لكسب المعلومات والخبرات والمعرفة، فيستطيع من خلالها أداء عمل ما، فالمتعلم هنا هدفه هو التعلم، وذلك عن طريق البحث عن الأدوات المناسبة التي تحقق المعلومات من خلال المدارس والمعاهد الكتب والانترنت وغيرها من الأدوات التعليمية أي يمكن القول بأن التعلم له علاقة وطيدة بعملية التعليم.

2- محمد سعد الدين حيز وبيان، المرجع السابق، ص4.

3- سعد الدين بوطبال، مرجع سابق، ص144.

المبحث الثالث

مبررات نظام النقاط المرورية

إنّ لنظام النقاط المرورية هدف عام يتمثل في أنّه أحد أنواع الرّدع الإضافي إذ أنّه يسعى إلى تحقيق زيادة في الانضباط السلوكي الحضاري، ورفع الحس القيادي والتقليل من وقوع الحوادث المرورية⁽¹⁾، حيث أنّه لضمان تطبيق النقاط المرورية لابدّ أن يكون الهدف منه هو تبني سياسة ناجعة وذلك عن طريق الاجراءات الوقائية للحدّ من وقوع الحوادث المرورية التي تخلف خسائر مادية وبشرية، ضماناً لسلامة الأفراد والحفاظ على الأمن⁽²⁾ ومن منطلق هذه الفكرة سيتم التعرف على أهمّ معوقات نظام النقاط المرورية بالإضافة إلى دوره في الحفاظ على سلامة الطرقات وهذا ما سيبيرز في ما يلي:

المطلب الأول

معوقات تطبيق نظام النقاط المرورية

إنّ تطبيق نظام النقاط المرورية على أرض الواقع ليس بالأمر الهين، حيث أنّه وجب البحث عن وسائل حديثة تضمن التزام الفرد بنظام المرور وأن تكون لها فعالية في إيقاف هذا السلوك ومن هنا تتّضح الفكرة بأنّ هناك مجموعة من المعوقات التي تمنع تطبيق هذا النظام بشكل صحيح، فهو يحتاج إلى ممارسة فعّالة وكفاءة وخبرة فنيّة والحزم الصارم في تنفيذ وتشديد العقوبة، فمن خلال هذه الدراسة يتم ابرز أهمّ النقاط السلبية المتعلقة سواء بالأعوان المؤهلين أو عدم تفصيل النصوص القانونية، وغيرها من النقاط الأخرى وهذا ما سيتم تناوله في هذا المطلب.

الفرع الأول: عدم تكوين الأعوان المؤهلين

إنّ السبب الرئيسي لعدم تطبيق نظام النقاط المرورية في الجزائر هو عدم كفاءة وتكوين الأعوان المؤهلين بمعاينة المخالفات المرورية، حيث أنّ تطوير الجهاز الأمني يعد من أهمّ أولويات الدولة وتطلّعات المواطنين نظراً لتزايد الجرح والمخالفات ممّا دفع بالقطاع الأمني إلى منعها والحدّ منها من خلال تنظيم إدارتها واستخدام تقنيات متطورة للعناية بالعاملين وتكوينهم وتدريب الأعوان⁽³⁾.

1- علي بن ضبيان الرشيد، مرجع سابق، ص 152.

2- سعيد شنيشن، مرجع سابق، ص 161.

3- محمد عقيل حميد المطيري، دور الاجراءات الوقائية والضبطية للقوات الخاصة لأمن الطرق في الحدّ من الحوادث المرورية على الطرق الخارجية، رسالة مقدّمة لنيل شهادة الماجستير في العلوم الشرطية، قسم الحماية المدنية، كلية الدراسات العليا، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، الرياض، 2014، ص 51.

إذ من المهم إعداد برنامج توجيهي لمن تمّ اختيارهم للعمل بجهاز المرور للتعرف على خصائص العمل والجوانب المرتبطة، وذلك قبل ممارستهم للوظيفة كما أنّه من الضروري تنظيم برامج تدريبية شخصية للعاملين بجهاز المرور بشكل منتظم، وذلك لمواكبة أثر التقدّم العلمي والتكنولوجي السريع والتطور الكبير في أساليب ونظم العمل، ومن ثمّ طبيعة متطلبات الوظيفة ومما يزيد من أهميّة العناية بتخصص العاملين أن تضخم جهاز المرور جعل من الممكن تكوين مجموعة متكاملة من العاملين في مختلف التخصصات لإنجاز مهمّة معيّنة، ذلك أنّ تخصص الشخص ضروري لتمكينه من استيعاب مختلف متطلبات العمل وبالعُمق الكافي⁽¹⁾، حيث يتمّ تدريب الأعوان في مراكز تدريب خاصة بقوات الأمن لتطوير الكوادر البشرية ورفع كفاءاتهم، حيث يعدّ التدريب نشاط علمي مخطّط يهدف إلى تنمية القدرات والمهارات وتغيير سلوكيات الأفراد وتزويدهم بالمعلومات الضرورية لتمكينهم من أداء فعّال ومثمر يؤدّي لبلوغ أهدافهم الشخصية⁽²⁾. ويمكن تلخيص أهمّ البرامج التدريبية التي يمكن استخدامها في مجال المرور كما يلي:

أولاً: إعداد برنامج توجيهي

وذلك للتعريف بالجهاز والإدارة والقسم وكيفية العمل، وكذلك سلطات الوظيفة ومسؤولياتها وإعطاء حوصلة شاملة عن النظام المُراد تطبيقه وذلك بتوفير كلّ ما من شأنه أن يضمن أمن مستخدمي الطريق وسلامة الممتلكات.

ثانياً: توفير الأجهزة والوسائل

وذلك نظراً للتغيير المستمر في أساليب إنجاز العمل بإدارات المرور والوسائل والأجهزة المستخدمة في تنظيم وضبط حركة المرور وتغيير الظروف، حيث أنّ أداء الأعوان المكافئة بضبط المخالفات يتأثر بعوامل وظروف خارجية، فمن المهمّ إلحاق العاملين بدورات تدريبية كلّ فترة وذلك للتعرف على أساليب العمل والوسائل والتجهيزات المستحدثة⁽³⁾، حيث أنّ الأعوان المؤهلين لهم سلطة تقديرية في مجال معارضة المخالفات المرورية، فالعمل في الميدان لا يقتصر فقط على تطبيق قواعد المرور وإنّما يحتاج إلى خبرة فنيّة في كيفية معارضة المخالفة وتحديد عناصرها، وحجم خطورتها بالصورة التي تستلزم من أجل تطبيق نظام النقاط المرورية قبل تحديد المادة التي تطبّق عليها، وإبراز العوامل المشدّدة والمخفّفة

1- سعد الدين محمد عشاوي، إدارة المرور، الطبعة الأولى، كلية العدالة الجنائية، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، الرياض، 2006، ص 42.

2- محمد عقيل حميد المطيري، مرجع نفسه، ص 26-58.

3- سعد الدين محمد عشاوي، مرجع سابق، ص 43.

للعقوبة المنصوص عليها بشكل صحيح مثال ذلك: الفهم العميق لقواعد التجاوز أو التلاقي، التأكد من صحّة المكابح، استعمال السيارة لغير الغاية المرخص بها، التمهّل في السير لاستجلاب الركاب، غسل المركبات في الطريق العام، كلّ هذه المخالفات تحتاج لفهم الضوابط المهنية والفنيّة من قبل العون المؤهل حتى يمكن تطبيق العقوبة الصحيحة لها من قبل الجهة المختصة بذلك وإذا لم يستطع العون المؤهل فهم هذه النواحي الفنيّة فلن يتمكّن من القيام بعمله بكفاءة ومهارة⁽¹⁾، ويمكن حصر أهمّ المعوقات المتعلقة بعدم تكوين الأعوان المؤهلين في تحقيق الأمن المرور ومنها:

✓ وجود عجز في عدد الأعوان المؤهلين بمعاينة المخالفات وذلك لعدم قيامهم بالمهام على نحو فاعل.

✓ النقص في تدريب العامل البشري، فإذا كان التدريب لازماً لكلّ الأعمال، فهو في مجال ضبط المخالفات المرورية ألزم وأوجب، وذلك من خلال استخدام الأجهزة والأسلحة ووسائل الانتقال بكفاءة.

✓ سوء استخدام السلطة وذلك بحكم العمل الذي يقوم به العون المؤهل بمعاينة المخالفة المرورية، فقد يسيء استخدام وظيفته في تحقيق أغراض خاصة، لذلك فقد أوضحت الدراسات أنّه يجب الأخذ بقاعدة الرّدع لكل من يُخالف التعليمات طلباً للحدّ من المخالفات السلوكية.

✓ ضرورة إعادة تأهيل الأعوان من خلال إلحاقهم بدورات تكوينية على مدار العام، مع عدم تشغيل الأفراد المتخصّصين في الأعمال الإدارية.

✓ أن يكون لديه قدر مناسب من التعليم والثقافة والمعلومات الكافية عن النظام المعمول به⁽²⁾.

الفرع الثاني: عدم وجود بطاقة وطنية

إنّ البطاقة الوطنية لمخالفات قانون المرور تعدو وثيقة انتقالية في نظام الرخصة بالنقاط تسمح بسحب النقاط من السائق، حيث تحتوي هذه البطاقة على كلّ المعلومات

1- حزام بن عايش بن سعد الشهراني، ضوابط السلطة التقديرية لرجل الشرطة في مجال ضبط المخالفات المرورية، بحث مقدّم استكمالاً لمتطلبات الحصول على درجة الماجستير في العلوم الشرطية، تخصص قيادة أمنية، كلية الدراسات العليا، أكاديمية نايف العربية للعلوم الأمنية، الرياض، 2001، ص 141.

2- عبد الله بن صالح الرقيبة، فاعلية دوريات الأمن في الحدّ من حوادث السيارات"، من وجهة نظر العاملين في الدوريات وعائدي السيارات بمدينة الرياض، دراسة مقدّمة استكمالاً لمتطلبات الحصول على درجة الماجستير، كلية الدراسات العليا، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، قسم العلوم الإدارية، الرياض، 2003، ص 28-30.

المتعلقة بالسائق بما فيها المخالفة المرتكبة ورصيد النقاط، وأن هاته البطاقة من شأنها التخفيف من حجم الحوادث المرورية كونها نظام جديد⁽¹⁾، حيث تُعدّ بمثابة سجل وطني لأصحاب رخصة السياقة عبر كامل التراب الوطني لتحديد المخالفات، إذ أنها تراقب المخالفين بشكل منتظم وشفاف على اعتبار أنه سيخصّص فرع البطاقة لأصحاب المخالفات لتمكين لجان المراقبة والعقوبات من اتخاذ الإجراءات اللازمة التي قد تصل إلى حدّ حرمانهم من الرخصة مدى الحياة، وهي تمثّل قاعدة بيانات وطنية خاصة بالمخالفات المرتكبة⁽²⁾، حيث أنّ عدم توفر التقنيات الحديثة اللازمة لتحليل المعلومات أو لتوفير قواعد معلوماتية وجمعها في بطاقة يسهل للأعوام المؤهلين ضبط المخالفات المرورية.

حيث أنّ الجزائر تفتقد في الوقت الراهن نظاماً إلكترونياً متطوراً لإصدار بطاقات رمادية رقمية، وغياب الإمكانيات لاستحداث نظام وطني إلكتروني لتسجيل مخالفات المرور، مما يجعل التعامل برخصة السياقة بالتنقيط مستحيلاً⁽³⁾.

الفرع الثالث: تكبد الدولة مبالغ مالية ضخمة

حيث يجب على الدولة توفير ميزانية مخصصة لإعداد البرامج التطبيقية في مجال المرور من طرف الجهات المختصة كوزارة النقل، وزارة الآن والدفاع الوطني⁽⁴⁾، ومن أسباب عدم تطبيق نظام النقاط المرورية إجراءات التقشف التي كشفت عنها الحكومة مؤخراً والتي تتعلق بتعزيز وتنويع منبع الخزينة العمومية، وهذا ما أدى إلى عدم إلغاء قسيمة السيارات التي تنعش الخزينة بـ 700 مليار سنوياً في حين تعتبر غرامات مخالفات المرور من أهمّ مصادر تمويل الخزينة العمومية والتي تقدّر بمئات الملايير سنوياً ولا يمكن للدولة أن تتخلى عن هذه الملايير في وقت تصرف إيرادات الجزائر من المحروقات تراجعاً رهيباً ما يجعل إلغاء رخصة السياقة بالتنقيط أمر محتماً في الوقت الراهن، وأنّ خزينة الدولة تدعم سنوياً على الأقل بـ 4000 مليار جزاء عائدات الغرامات المتأتية من مخالفات المرور، وحسب ما هو معلوم من الواقع فإنّ المواطن البسيط هو وحده من يدفع غرامات مخالفة المرور التي يستثنى منها المسؤولون وإطارات الدولة والأسلاك الأمنية وأصحاب النفوذ والبيروقراطية.

1- أنظر الموقع الإلكتروني: www.djazairess.com/echehab/51916.

2- أنتظر الموقع الإلكتروني: www.elbiled.net/elash/detail?id=12099.

3- أنتظر الموقع الإلكتروني: www.echoroukonline/ara/mobile/articlars/121396.html.

4- أحسن مبارك طالب، سبل ووسائل الرقابة من حوادث المرور: " الندوة العلمية للتجارب العربية والدولية في تنظيم المرور"، مركز الدراسات والبحوث، قسم الندوات واللقاءات العلمية، الجزائر، 2009، ص 25.

الفرع الرابع: عدم تفعيل النصوص القانونية

على الرغم من عدم تفعيل نظام رخصة السياقة بالنقاط إلى غاية الآن إلا أنّ السلطة التنفيذية أصدرت العديد من النصوص المنظمة للرخصة بالنقاط فهي موجودة من الناحية القانونية وليس من الناحية الواقعية مما يجعل التعامل برخصة السياقة بالنقاط أمراً مستحيلاً⁽¹⁾.

حيث أنّ الجزائر واحدة من الدول التي بدأت في إصدار نصوص قانونية تنظم قواعد حركة المرور واحترامها لا يكون بالردع والعقاب، إنّما يكون عن طريق التوعية والتحسيس وذلك بوضع إستراتيجية تخضع إلى دراسات نفسية اقتصادية، وتهيئة كلّ الظروف اللازمة لتطبيق أي قانون جديد⁽²⁾، كما أنّ مسألة تطبيق النصوص القانونية التي تسعى إلى الحفاظ على أمن الطرقات تقع على عاتق الإدارات المختصة بالمرور (الجماعات المحلية والأعوان المؤهلون)، لذا فإنّه من الضروري أن تطبق القوانين بحزم وشدة، وعدم التراخي في متابعة وضبط المخالفين وتطبيق أقصى العقوبات الرادعة عليهم، ومن بين القوانين المتعلقة بالمرور والسائدة بالدولة لدينا:

✓ أمر رقم 03-09 المؤرخ في 22 جويلية 2009، الذي يعدّل ويتمّ القانون رقم 01-14 المؤرخ في 13 غشت 2001 والمتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها وأمنها.

✓ القانون رقم 01-14 المؤرخ في 13 أوت 2001 والمتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها وأمنها.

✓ القانون رقم 04-16 المؤرخ في 10 نوفمبر 2004، الذي يعدّل ويتمّ القانون رقم 01-14 المؤرخ في 13 غشت 2001 والمتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها وأمنها.

✓ المرسوم التنفيذي رقم 11-376 المؤرخ في 12 نوفمبر 2011، الذي يعدّل ويتمّ المرسوم التنفيذي رقم 04-381 المؤرخ في 28 نوفمبر 2004 الذي يحدد قواعد حركة المرور عبر الطرق⁽³⁾.

1- أنتظر الموقع الإلكتروني: www.echoroukonline/ara/mobile/articlars/121396.html.

2- هاجر جاب الله، مرجع سابق، ص 19.

3- محمد الصغير بعلي، مداخلة بعنوان: السلامة المرورية في الجزائر، يوم دراسي حول السلامة المرورية في الجزائر بين الواقع والمأمول، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة 8 ماي 1945، قالمة، يوم

16 يوم نوفمبر 2015، ص ص 5-6.

الفرع الخامس: معوقات تتعلق بمستعملي الطرقات

إنّ علاقة رجل المرور مع مستعملي الطريق غير مناسبة وناجعة في أداء مهمّته على الوجه المطلوب، حيث يجب على العون المكّلف بمعاينة المخالف المرورية توعية مستعملي الطريق، وذلك بإرشادهم ونصحهم واختيار الكلمات المناسبة في مخاطبتهم، ولا بدّ من أن يعمل العون المكّلف على تقديم يد العون والمساعدة أثناء أداء الخدمة⁽¹⁾.

حيث أنّ للعامل الإنساني دور فعّال في نظام المرور، ويمكن تصنيف مستعملي الطريق إلى صنفين: شخص غير محمي كالراجل أو سائق المركبة، وشخص محمي كالسائق أو راكب المركبة، حيث أنّ المساحات المخصّصة للمشاة قد تقلّصت بشكل ملحوظ ومقلق تاركة المجال للمركبات ذات المحرك، كما أنّ الأطفال هم المشاة الأكثر عرضة لحوادث السير بسبب سهوهم نتيجة قلّة إدراكهم للخطر، كما أنّ تصرّفات بعض المشاة تؤدّي في بعض الأحيان إلى المخاطر الشديدة (سهو، عدم احترام إشارات المرور كالأضواء الملونة، وأوامر الشرطة) وكذلك عدم السير على الرصيف⁽²⁾.

المطلب الثاني

آثار نظام النقاط المرورية في الحفاظ على سلامة الطرقات

من المتفق عليه أنّ هناك مجهودات تبذل من طرف الدولة الجزائرية للتخفيض من عدد الحوادث والتقليل من خطورتها، وذلك من خلال تشديد العقوبات والسهر على تنظيم حركة المرور وتوفير شروط السلامة على الطرق، إضافة إلى التوعية المرورية التي تستهدف الإنسان بالدرجة الأولى.

لذا ومن هذا المنطلق فإنه ستنناول هذه الدراسة دور نظام النقاط المرورية في التقليل والتخفيف من الخسائر المادية والبشرية التي تمسّ الأرواح والممتلكات إضافة إلى سياسة الردع المروري⁽³⁾.

1- الراشد سعد بن محمد الماجد، المخالفات المرورية وعلاقتها بالحوادث والعوامل المؤثرة فيها وطرق الحدّ منها، مشروع مقدّم استكمالاً لمتطلّبات درجة الماجستير في القيادة والأركان الأمنية، المركز العربي للدراسة الأمنية والتدريب، الرياض، 1987، ص 126.

2- ممثل عن الدرك الوطني، مداخلة بعنوان: سلامة الطرقات في الجزائر"، يوم دراسي حول السلامة المرورية بين الواقع والمأمول، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة 8 ماي 1945، قالمة، يوم 16 نوفمبر 2015، ص 02.

3- بن الشيخ عياش، المسؤولية الاجتماعية وعلاقتها بسلوك المخاطرة لدى السائقين، دراسة ميدانية على عيّنة من السائقين بالجزائر العاصمة، مذكرة مقدّمة لنيل شهادة الماجستير، كلية العلوم الإنسانية والاجتماعية، جامعة الجزائر، 2007-2008، ص 33

الفرع الأول: التخفيف من الخسائر المادية والبشرية

الجزائر مثلها مثل بقية المجتمعات العربية الأخرى، تعاني بشدّة من الحوادث المرورية، هذا مع العلم أنّ الجزائر بها أكبر عدد من المركبات في كلّ القارة الإفريقية (أكثر من خمسة ملايين مركبة)، بعد جمهورية جنوب إفريقيا ورثما أيضاً لديها أكبر عدد من المركبات في العالم (تنافسها في ذلك المملكة العربية السعودية)، ولتوضيح فضاغة نتائج الحوادث المرورية في الجزائر، نشير إلى أنّ الحوادث المرورية تؤدّي إلى مقتل خمسة عشر شخصاً وإصابة نحو مئتي شخص يومياً، وأنّ تكلفة الحوادث المرورية في الجزائر تتجاوز 75 مليار دينار جزائري وهو ما يعادل 750 مليون أورو، والجزائر بصورة عامة من بين قائمة الدول الأولى في عدد حوادث المرور في العالم العربي وفي العالم كلّهُ⁽¹⁾، والجدول التالي يبيّن الحصيلة الرقمية لحوادث المرور الجسمانية والمميّنة والمادية المسجلة خلال سنة 2015 ومقارنتها بسنة 014 لولاية قالمة⁽²⁾.

سنوي	عدد الحوادث الجسمانية	عدد الحوادث المميّنة	عدد الحوادث المادية	مجموع الحوادث	عدد الجرحى	عدد الموتى
2015	143	50	11	204	394	63
2014	289	42	22	353	687	49
الفارق	-146	+08	-11	-149	-293	+14

ويمكن تصنيف الحوادث المرورية من حيث نتائجها إلى:

الحوادث البسيطة:

وهي تلك الحوادث التي لا تؤدّي إلى حدوث إصابات بشرية ولا ينتج عنها أضرار عادية بليغة أو متوسطة، إلاّ أنّها غالباً ما تؤدّي إلى هدر الوقت وحوادث بعض الآلام وتعطيل الاجراءات.

الحوادث المتوسطة:

وهي الحوادث التي لها أثر اقتصادي، فهي تسبّب خسائر مادية بالأموال العامة والخاصة، وتتمثّل في الأضرار التي تحدث للمركبات وما تصطدم به⁽³⁾.

1- أحسن مبارك طالب، مرجع سابق، ص ص 6-7 .

2- أنظر موقع الدرك الوطني: www.mdn.dz

3- صبيحة نعمت زهد، "دراسة استطلاعية حول ظاهرة الحوادث المرورية في محافظة ذي قار، الأسباب والحلول"، مقال منشور بمجلة كلية التربية الأساسية للعلوم التربوية والإنسانية، العدد 20، لسنة 2005، جامعة بابل، العراق، طلع عليه بتاريخ 2016/05/14، على الساعة 08:09 ص 634.

الحوادث الجسيمة:

يتسبب هذا النوع من الحوادث في إصابات خطيرة متمثلة في تعرّض الآلاف من البشر كل عام إلى القتل وقد تتسبب لبعض الأفراد بعاهاات مستديمة، وللحوادث المرورية خسائر بالغة الخطورة بشرية كانت أو مادية، والتي سيتم توضيحها في ما يلي:

أولاً: الخسائر البشرية

إن حوادث المرور لها أثر بالغ على الأفراد ككل، فهي تعدّ بمثابة الحرب الباردة وتسبب الكثير من المظاهر الضارة، فهي تشكّل تحدياً سلبياً وخطيراً على المجتمع، وتعدّ عاملاً له تأثيره في فقد الطاقات والعناصر البشرية، سواء معدّلات الوفيات أو زيادة عدد المصابين من جراء هذه الحوادث الذين أصبحوا عاجزين أو معوقين عن القيام بنشاط يومي⁽¹⁾، وبالتالي إلحاق أضرار جسمانية يكون السبب فيها مركبة واحدة أو أكثر متورطة فيه أو بسبب الراجلين، ويترتب عليها مسؤولية مدنية وجنائية معاً⁽²⁾، حيث تحتلّ الجزائر المرتبة الرابعة عالمياً في حوادث المرور، حيث تحصد حوادث الطرقات أكثر من أربعة آلاف قتيل، وما يعادل 12 وفاة يومياً وأكثر من 20 ألف جريح، والمؤسف أنّ العنصر البشري يمثّل 94 % من نسب وقوع الحوادث⁽³⁾.

حيث أنّ الجدول التالي يمثّل الحصيلة الرقمية لحوادث المرور على المستوى الوطني لسنة 2015 ومقارنتها بسنة 2014⁽⁴⁾.

التعيين	سنة 2014	سنة 2015	الفارق	النسبة
الحوادث	24388	20361	4027-	16.51%
القتلى	3984	3801	183-	04.59%
الجرحى	44546	36657	7889-	17.71%

1- فضيل بوجلال، مرجع سابق، ص 41.

2- أمال بلحين، مرجع سابق، ص 14.

3- سعيد شنيشن، مرجع سابق، ص 165.

4- أنظر موقع وزارة الدفاع الوطني: www.mdn.dz

أما الحصيلة الرقمية لحوادث المرور لسنة 2016 على المستوى الوطني فيما يخص المناطق الحضرية، فيتم استعراضها وفقاً لما هو مبين في الجدول أدناه⁽¹⁾ :

التعيين	من 03 إلى 2016/05/09 إلى 10 إلى 2016/05/16	الفارق	النسبة
عدد الحوادث	215	21+	09.76 %
عدد الجرحى	235	36+	15.32 %
عدد القتلى	10	03-	30- %

ثانياً: الخسائر المادية

إن الخسائر المادية التي تلحقها الحوادث المرورية بالدول وخاصة الجزائر تتمثل فيما تلحقه من أضرار بالممتلكات العامة والخاصة، كما تتمثل أيضاً في الضرر الواقع على بعض المنشآت العامة التي تعدّ ملكاً لجميع أفراد الدولة، وقد تحرم الأفراد من الاستفادة من خدمات المشاة نتيجة ما حدث من تلف، ومن أمثلة ذلك: أعمدة الإنارة واللافتات الاشهارية والأشجار والأرصفة ومراكز الإسعاف على الطريق، حيث يقع عبئ إصلاحها على نفقة الدولة مما يحملها أعباء إضافية من الميزانيات المخصصة لأغراض أخرى⁽²⁾.

وتكون الخسائر المادية ناتجة في غالب الأحيان من الحوادث والاصطدامات بين سيارة وسيارة أخرى، ولا تترتب عنها إلا المسؤولية المدنية⁽³⁾، إضافة إلى ما تُحدثه من خسائر مادية وبشرية، فالشخص المتضرر حق التأمين والحصول على تعويض مقابل ما تعرّض له من ضرر سواء مادي أو معنوي، والتعويض في الجزائر عن أضرار الحوادث المادية التي تصيب الأشياء المنقولة والتعويضات الخاصة بها يقدرها القضاء حسب نوع الضرر اللاحق بصاحبها، أما الأضرار الجسمانية فقد حدّدها القانون، وبالنسبة للتعويضات التي تمنح للمصاب في حادث المرور فإنها تقدر بحسب الضرر الذي يلحقه⁽⁴⁾، حيث قد وضع المشرع الجزائري نظاماً جديداً بالتعويض بموجب الأمر رقم 74-15 المتعلق بالزامية التأمين على السيارات وبنظام التعويض على الأضرار، وأسس نظام التعويض على فكرة الضمان التي تعني ضمان السلامة الجسمانية، وذلك في إطار التضامن الاجتماعي، إلى الحدّ الذي اعتبر فيه حادث المرور حادثاً اجتماعياً، ولأجل ذلك جعل المشرع التأمين على

1- أنظر موقع المديرية العامة للأمن الوطني: www.dgsn.dz

2- فضيل بوجلال، مرجع سابق، ص 44.

3- أمال بلحين، مرجع سابق، ص 15.

4- رحيمة حوالف، مرجع سابق، ص 107.

السيارات إلزامياً، وأنشأ صندوقاً خاصاً لتعويض بعض الضحايا وضمن حالات خاصة حددها القانون⁽¹⁾، فالتأمين الإلزامي على السيارات هو من أهم مضمات الأمر والنصوص القانونية المعدلة والمتممة اللاحقة به، ويدرج هذا النوع ضمن عقود التأمين من المسؤولية⁽²⁾.

وبصدور الأمر رقم 74-15 يكون المشرع الجزائري قد تخلّى على مبدأ المسؤولية المدنية التي تركز على مفهوم الخطأ، ذلك المفهوم الذي لم يتلاءم مع المفاهيم الاقتصادية والاجتماعية الحديثة، وخصوصاً في موضوع الأضرار التي تسببها وسائل النقل⁽³⁾.

الفرع الثاني: الردع

لقد تشدّد المشرع الجزائري في مجموعة من العقوبات لتفادي وقوع حوادث المرور وذلك من خلال القانون رقم 09-03 سواء تعلّق الأمر بالعقوبات الإدارية أو الجزائية، حيث أنّ فرض العقوبة يعتبر من العوامل الأساسية التي تعمل على الحدّ من الحوادث المرورية⁽⁴⁾، حيث أنّ الأسلوب الأمثل هو الردع كأسلوب يهدف إلى ردع المذنب بعينه وهو فرض عقوبة وافية لتثبّت عزيمة المذنب في ارتكاب السلوك الجنائي، أي المخالفة المرورية ويهدف الردع العام للمجتمع ككل إلى فرض العقوبة على مرتكبي المخالفات المرورية⁽⁵⁾، حيث يعدّ التنفيذ الحازم للجزاءات المرورية من الأمور المساهمة في تجسيد وتطبيق نظام المخالفين من ارتكاب المزيد من المخالفات المرورية مستقبلاً تجنّباً للعقوبة التي سيتلقاها، غير أنّ هذه الجزاءات في الواقع لا تؤديّ الغرض منها في الجزائر وذلك يعود لعدّة أسباب:

- عدم المساواة بين المخالفين في تطبيق العقوبات، وتمكّن البعض من المخالفين في العودة إلى ارتكاب المخالفة.
- تدخّل عامل المحسوبيّة والوساطة لإعفاء بعض المخالفين من التملّص من العقوبة المرورية، لأنّ هناك من تشعّره بالاطمئنان، إمّا بمحو الغرامة أو استرجاع الرخصة في حال سحبها.

1- أنظر الأمر رقم 74-15 المؤرخ في 30 جانفي 1974، المتعلق بإلزامية التأمين على السيارات وينظم التعويض عن الأضرار، المعدّل والمتّم بالقانون رقم 88-31 المؤرخ في 19 جوان 1988، جريدة رسمية، العدد 15، الصادرة بتاريخ 19 فيفري 1974.

2- ميلود ذبيح، << حقوق ضحايا حوادث المرور في التشريع الجزائري، الإيجابيات والاختلالات >>، مقال منشور بمجلة دفاثر السياسة والقانون، جامعة المسيلة، الجزائر، العدد التاسع، جوان 2013، ص 123.

3- سفيان زرقط، نظام تعويض الأضرار الجسمانية الناشئة عن حوادث المرور في الجزائر، مذكرة لنيل إجازة المعهد الوطني للقضاء، مديرية التريصات، الجزائر، الدفعة الثانية عشر، 2001-2004، ص 08.

4- خليل بوضنوية، مرجع سابق، ص 13.

5- أنظر الموقع الإلكتروني: <https://ar.wikipedia.org/wiki>

وجدير بالذكر أنّ مسألة الحد من الحوادث المرورية لا يمكنها أن تتجسّد إلاّ بتحديد نوعية خاصة من العقوبات التي تعيق حركة الفرد كالحجز الفوري للمركبة ووضعها في المحشر لمن يمتنع عن تنفيذ عقوبة جزائية صدرت بحقّه، لذا كان من الضروري على الجهات الإدارية خاصة المختصة بفرض جزاءات مرورية أن تهتمّ بتشديد العقوبات على المخالف الذي يتعمد ارتكاب المخالفة المرورية خاصة الخطيرة منها، والابتعاد عن التهاون والتساهل في ضبط المخالفات المرورية⁽¹⁾.

ونظراً لما تعانيه الجزائر من مشاكل مرورية لا يبدّ من اتّخاذ بعض الاجراءات الوقائية وذلك للمحافظة على صحّة الفرد من كلّ خطر، أو مرض يفقده التوازن البدني والنفسي ومن هذه الاجراءات ما يلي:

✓ ضرورة عدم تشجيع قيادة السيارات لفترات طويلة تزيد عن 09 ساعات بما فيها فترات الراحة، خاصة بعد سنّ 45.

✓ لا يجب أن يسمح للسائقين بقيادة السيارات أكثر من 3 ساعات دون أن تتخلّلها فترة راحة معقولة.

✓ وضع إجراءات صارمة لسحب رخص السياقة مع عدم التساهل في تطبيق القانون.

✓ زيادة توعية الأفراد بقواعد المرور والسلامة في الطرقات وتطبيق أشدّ العقوبات على المخالفين، وتقديم المعلومات التي تساعد على معرفة حجم الخسائر التي تكبّدها أيّ جهاز حكومي بسبب الحادث المروري مثل: الصحة والأمن العام⁽²⁾.

حيث أنّه يجب إشراك جميع المواطنين والعاملين في ميدان الوقاية من الحوادث وتكثيف الجهود لمكافحة هذه الآفة الفتاكة أو التقليل منها، وذلك من خلال إبراز المآسي الحقيقية التي تتركها الحوادث سواء كان ذلك في الأرواح وتحطيم الأجهزة والعتاد على الأفراد والمجتمع، وبيان ذلك بالتفصيل عن طريق وسائل الإعلام مع ذكر عدد الضحايا والأضرار المختلفة، بالإضافة إلى تحديد الأسباب المؤدّية لهذه الحوادث من خلال تهيئة الطرق ومسالك السير وتجهيزات السواق الكبار والمحترفين منهم.

حيث أنّه للوصول لهذا الهدف يجب التصدّي واستعمال أساليب رديعية من أجل القضاء على المخالفات، حيث وجب الاهتمام بالإنسان لأنّه هو العنصر الحيوي والمباشر في عملية الأمن المرور، وذلك بالاعتناء به وتربيته وتكوينه، وهذا ما توفره الدولة عن طريق

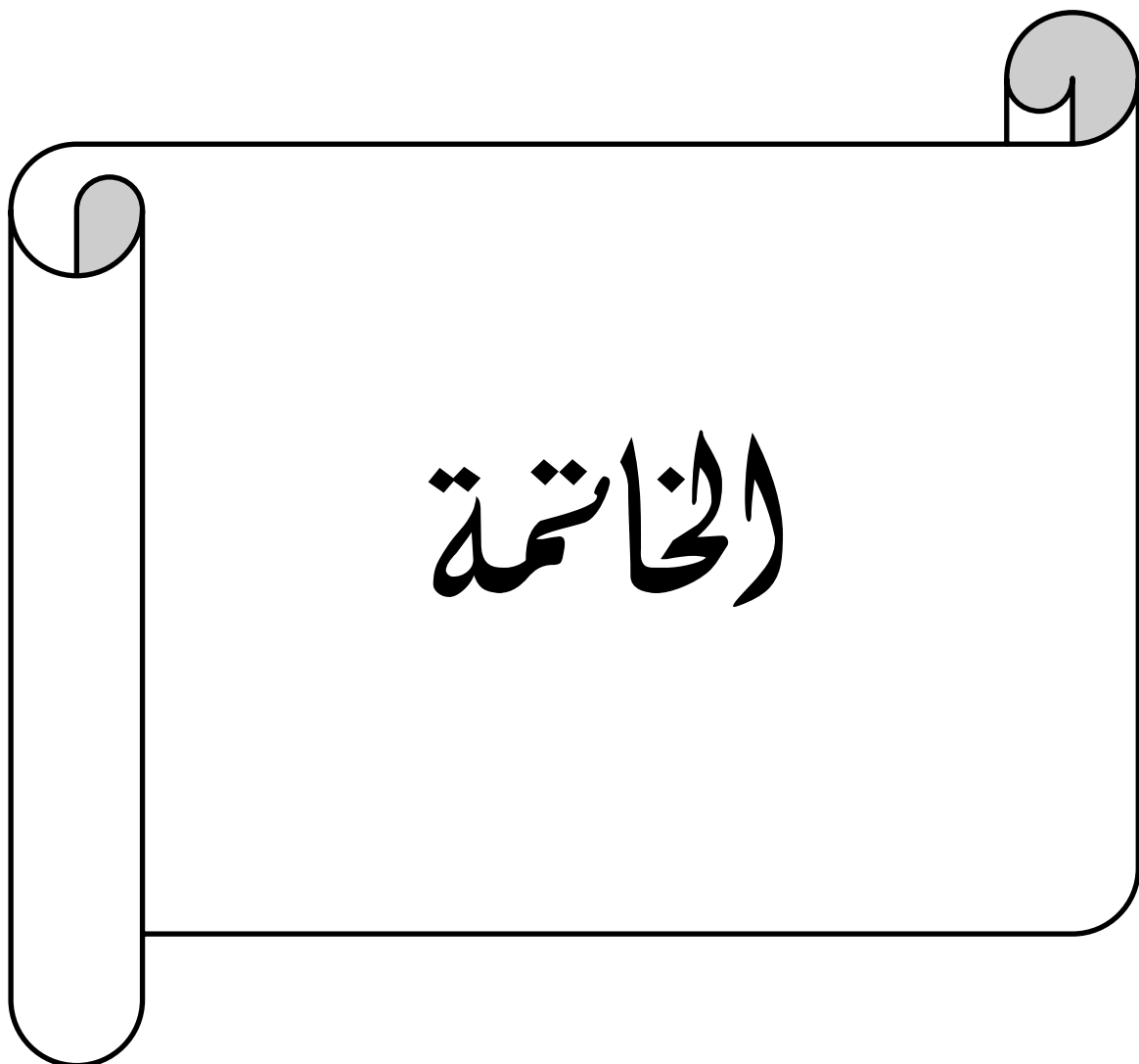
1- محمد الصغير بعلي، مرجع سابق، ص 4.

2- رحيمة حوالم، مرجع سابق، ص 108.

المؤسسات التابعة لها من أجل حماية المواطنين بقواعد منظمة تقوم بها المصالح المختصة، وذلك من أجل حماية المواطنين، وتوعيتهم بعدم ارتكاب الخطأ مرة أخرى⁽¹⁾

إن نظام النقاط المرورية يعتبر من بين الأساليب التي تفتقدها الدولة الجزائرية ذلك أن إرادة الدولة على تحقيق برامجها في مجال الأمن عبر الطرق تسمح بتسخير كل الوسائل المادية والبشرية، والتجهيزات والمنشآت لتجاوز النقائص التي تقف عائقاً أمام تطبيق هذا النظام، ورغم المجهودات التي يبذلها الأعوان المؤهلين في مجال المرور، إلا أنه لم يتم تجاوز هذه العراقيل، حيث أن أثر هذا النظام سيكون إيجابياً في مجال الأمن عبر الطرق، من خلال التقليل من حوادث المرور، وبالتالي التقليل من حجم الخسائر المادية و البشرية.

1- سعيد شنيشن، مرجع سابق، ص ص 163-164.



الخاتمة:

إن سياسة مواجهة الدولة للحوادث المرورية تبدأ بضرورة الاعتراف بوجود المشكلة وآثارها الاجتماعية والاقتصادية والقانونية، ثم وضع الاستراتيجيات المناسبة، وهذا ما سعى إليه المشرع الجزائري وحرص على تجسيده بإيجاد أطر قانونية داخلية كانت قوانين المرور المتعاقبة أهمها، حتى تكون إطارا مرجعيا للحد من الحوادث المرورية، ولم تقتصر أحكامها على التجريم والعقاب بل تضمنت قواعد تتعلق بالوقاية من الحوادث المرورية، من خلال تخويل الجهات الإدارية المختصة بالمرور بجملة من السلطات والآليات لتنظيم السير على الطرقات...

هذا ناهيك عن وجود إرادة سياسية قوية لمواجهة هذه المشكلة، التي تتضح من خلال تبني المشرع لنظام إجرائي فعال في متابعة مرتكبي المخالفات المرورية من خلال استحداث مجموعة من الآليات القانونية الإدارية، التي يجب على السلطة التنفيذية أن تجتهد في تطبيقها على أرض الواقع سواء في صورتها الوقائية أو الردعية، تتضمن في طياتها ميكانيزمات وتدابير احترازية لمحاربة الحوادث المرورية، وذلك من خلال فرض قيود وشروط لسحب النقاط من الرخصة بالنقاط وكذا كيفية استرجاعها.

وفي الواقع على الرغم من أن الهدف العام من انشاء هذا النظام هو محاولة القضاء على المخالفات الأكثر تسببا في وقوع الإصابات والوفيات، إلا أن هذا الاجراء في الوقت الحالي لم يدخل حيز التنفيذ بعد مقارنة بمختلف الدول الأخرى كالمملكة العربية السعودية، الأردن، الكويت، فرنسا، بريطانيا، السويد، سويسرا....

حيث أصبح يشكل ذلك عائقا نتيجة التعطيل الغير معقول في إجراءات تطبيقية، لكن في حالة ما إذا سارعت الدولة في اتخاذ الإجراءات اللازمة المتمثلة في انجاز البطاقة الوطنية لرخصة السياقة والبطاقة الرمادية الرقمية، دون أن ننسى وضع نظام الكتروني وطني خاص برصد المخالفات المرورية، بالإضافة إلى توفير الإمكانيات المادية والبشرية اللازمة والمتماشية مع مستجدات العصر الحالي، تكون بهذه الطريقة قد سهلت تجسيده على أرض الواقع.

ونختم هذه الدراسة بما توصل إليه من نتائج:

1- إن جميع قاندي المركبات والمتسببين بالدرجة الأولى في الحوادث المرورية، كالسرعة الزائدة وعدم احترام إشارات المرور، ليسوا على درجة واحدة من الاتزان النفسي والسلوكي، فهناك من يقود المركبة وهو في كامل وعيه وآخر يكون تحت تأثير ظروف معينة مثل الانفعالات النفسية أو حالات غضب أو غيرها مما لا يمكن ضبطه أو التنبؤ بما قد يصدر منه، هذا بالإضافة إلى عوامل الطقس التي لها دور هام في

التأثير على نفسية قائد المركبة لذا يجب مراعاة هذه المسألة من قبل الأعوان المؤهلين قبل اتخاذ أي إجراء يسبب سحب النقاط لصاحبه، لذا لا بد من:

- مراجعة وتقييم سلوك القيادة الحالي.
 - مراجعة نظام تعليم السائق ودور شركات التأمين.
 - تحديد الأسباب الأساسية لمثل ذلك السلوك.
 - مراجعة العقاب لسلوك القيادة الخطر أو الخاطئ والسبل التي يتبعها بعض السائقين لتفادي العقاب.
 - اقتراح الطرق والخطوات التي يجب القيام بها لتحسين مثل تلك الأنماط من السلوكيات.
- 2- أن نظام النقاط المرورية الذي استحدثه المشرع الجزائري مازال يتخلله بعض النقص، فهو لم يحدد ما إن كان يمكن لسائق المركبة الذي سحبت النقاط منه أن يسترجع نقاطه بقوة القانون بعد مرور فترة زمنية معينة كسنتين مثلا، بل اكتفى بضرورة إخضاعه إلى تأهيل لمدة 30 ساعة على مستوى مؤسسات التأهيل المعتمدة .

3-أنه لا يمكن تطبيق نظام النقاط المرورية على أرض الواقع مادامت الجزائر لم تخلق نظام إلكتروني وطنيا خاص برصد المخالفات المرورية وحتى وإن قامت بذلك فإن تطبيقه يتطلب توفير تجهيزات إلكترونية عالية الجودة حتى يتمكن أعوان الدرك الوطني وشرطة المرور من رصد المخالفات، وحتى ولو تم التسليم بتوفر هذه التجهيزات فإن ذلك يتطلب إخضاع الأعوان المؤهلين لفترة تدريب على الاستخدام الأمثل لها وهذا يتطلب وقتا.

4- في حال ما إذا طبق هذا النظام، فإنه يخلق نوع من الردع، بحيث يجعل السائق يحسب ألف حساب قبل الإقدام على ارتكاب مخالفات أخرى، و زيادة الحرص على عدم تخطي الحد التراكمي للنقاط المسحوبة حتى لا تتخذ في حقه الإجراءات المقررة، وبالتالي يزداد انضباطه.

5- المخالفات المرورية بالنسبة للسائق تنتهي بانتهاء تسديده للغرامة، بينما مخالفات نظام النقاط المرورية تبقى مسجلة في سجله القيادي، وبالتالي فهي تعتبر رابط ضبطي بينه وبين إدارة المرور، كما أن العقوبات التي يتضمنها النظام تعتبر عقوبات إضافية بجانب العقوبات الأصلية المفروضة بمقتضى القوانين والتنظيمات المعمول بها.

وبناء على ما تقدم فإنه يمكن لتجسيد نظام النقاط المرورية على أرض الواقع في الجزائر اقتراح التوصيات الآتية:

- 1- ضرورة تسخير قاعدة بيانات وذلك من خلال خلق نظام وطني إلكتروني، حيث يصبح التعامل برخصة السياقة بالتنقيط أمرا ممكنا.
 - 2- ضرورة تصميم آلية لإعلام السائق بمجموع نقاطه في أي وقت، والمتمثلة في البطاقة الوطنية البيومترية.
 - 3- يجب تفعيل نظام رخصة السياقة بالنقاط وذلك بضرورة إصدار رخصة السياقة البيومترية، بالإضافة إلى استحداث نظام إلكتروني متطور لإصدار بطاقات رمادية رقمية.
 - 4- الاستفادة من تجارب الدول العربية والغربية في المجال المروري.
 - 5- الإسراع في تطبيق نظام النقاط وإعداد سجل السائقين.
 - 6- يجب على المشرع الجزائري أن يتدارك النقص الخاص بتقادم عملية سحب النقاط بقوة القانون، بحيث يستطيع المخالف استرجاع بالنقاط بطريقة آلية بعد مرور 6 أشهر أو سنة أو سنتين، أي بعد مرور المدة التي حددها المشرع دون الخضوع للتكوين.
 - 7- التدريب المستمر للأعوان من خلال تكوينهم ورفع كفاءتهم عن طريق استخدام التقنيات الحديثة والمتطورة في المجال المروري بصفة عامة، ونظام النقاط بصفة خاصة.
 - 8- زيادة الحوافز المادية والمعنوية للأعوان المؤهلين للعمل في هذا الميدان.
 - 9- ضرورة توفير الإمكانيات اللازمة من خلال الوسائل والتجهيزات المستحدثة.
 - 10- تكثيف الحملات التوعوية بالنسبة لمستعملي الطريق، وتطوير الوسائل الإعلامية والتقنيات الحديثة كالومضات الاشهارية التوعوية في وسائل الإعلام السمعي البصري، والمساحات الاشهارية ضمن الصحافة المكتوبة بما يتناسب مع خصوصيات المجتمع الجزائري.
 - 11- ترسيخ مفهوم التربية المرورية في مناهج التعليم العام والخاص لمختلف الأطوار لتحقيق الوعي المروري.
- من خلال ما تم ذكره يمكن القول بأنه يتوجب على وحدات الدرك والأمن الوطني مضاعفة جهودات أكبر في ميدان الأمن المروري، من أجل إرساء السلامة المرورية عبر الطرقات، وجعلها أكثر أمنا تحقيقا للأهداف المسطرة من قبل المشرع.

الملاحق

الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية

باسم الشعب الجزائري

قرار جزائي

وزارة العدل

مجلس قضاء: قالمة

الغرفة الجزائية

رقم الملف: 15/04157

رقم الفهرس: 16/00297

تاريخ القرار: 16/01/17

بالجلسة العلنية المنعقدة بـ 15/01/17

بتاريخ السابع عشر من شهر جاتفي سنة ألفين وستة عشر

للتظرف في قضايا الجناح والمخالفات

رئيسا
مستشارا مقرا
مستشارا
نائب عام
أمين الضبط

برئاسة السيد (ع): ~~حجوجي حمزة~~

وبعضوية السيد (ع): ~~عزقاني حميدة~~

وبعضوية السيد (ع): ~~بجوجي عمار~~

وبمحضر السيد (ع): ~~الطيطي~~

وبمساعدة السيد (ع): ~~بجوجي محمد~~

النيابة ضد /

~~بجوجي حمزة~~

طبيعة الجرم /

قيادة مركبة دون الحيازة على

رخصة سيطرة

من جهة

ضد /

1 (ع): ~~بجوجي حمزة~~

متهم مستأنف غير موقوف غائب

من مواليد: 1986/01/02 بـ: قالمة

ابن: زغود و حجوجي بريزة عازب-ة

الساكن: حي صالح صرفاني بلدية مجاز عمار قالمة

من جهة أخرى

** بيان وقائع الدعوى **

حيث ان المتهم حجوجي احمد توبع من طرف نيابة قالمة لارتكابه منذ زمن لم يمض عليه امد التقادم بدائرة اختصاص مجلس قضاء قالمة لارتكابه جنحة قيادة مركبة دون الحيازة على رخصة السياقة الفعل المنصوص و المعاقب عليه بالمادة 80 من قانون تنظيم حركة المرور عبر الطرق و سلامتها

-حيث أن المتهم احيل على المحكمة بموجب اجراءات الاستدعاء المباشر طبقا للمادتين 335 و 333 من قانون الاجراءات الجزائية

حيث تتلخص الوقائع في أنه بتاريخ 2014/10/15 عاينت فرقة درك حمام الدباغ جنحة في قانون المرور تتمثل في انعدام شهادة الكفاءة لقيادة دراجة نارية ضد حجوجي احمد الذي كان يقود دراجة نارية نوع سيرتا حاملة لرقم هيكل GAV2WYBX02659 و ان المتهم اعترف بالجرم المنسوب اليه

حيث أن المحكمة اصدرت بتاريخ 2015/02/26 فهرس رقم 15/01711 حكما اعتباريا حضوريا بإدانة المتهم و عقابه بعشرين ألف د ج غرامة نافذة حيث أن المتهم استأنف الحكم بتاريخ 2015/05/17

** وعليه فإن المجلس **

بعد تلاوة التقرير من المستشارية المقررة عزقاني حميدة
بعد الإطلاع على المواد 411-، 416، من قانون الاجراءات الجزائية
بعد الإطلاع على 80 من الامر 03-09 المعدل للقانون 01-14 المتعلق بالمرور
بعد المداولة قانونا
من حيث الشكل :

حيث أن المتهم بلغ بالحكم بتاريخ 2015/05/17 وعليه فإن استئنائه المسجل بنفس التاريخ واردة ضمن الأجل المقرر قانونا مما يتعين قبوله شكلا من حيث الموضوع:

-حيث أن المتهم تغيب عن الجلسة و لا يوجد بالملف ما يفيد تبليغه شخصيا مما تعين القضاء غيابيا في حقه طبقا للمواد 346,407 من قانون الاجراءات الجزائية

-حيث أن النيابة العامة لم تستأنف الحكم

-حيث أنه تبين للمجلس من خلال أوراق الملف ان جنحة قيادة مركبة دون الحيازة على رخصة سياقة قائمة في حق المتهم الذي ضبط وهو يقود دراجته النارية و لم يقدم شهادة الكفاءة لقيادة الدراجة النارية مخالفا بذلك احكام المادة 80 من قانون المرور و انه اعترف عند سماعه من طرف الضبطية القضائية وعليه فإن قاضي الدرجة الأولى أصاب في إدانته و عقابه مما يتعين تأييد الحكم المستأنف

-حيث أن المصاريف القضائية يتحملها المحكوم عليه طبقا للمادة من قانون الاجراءات الجزائية

-حيث أن مدة الإكراه البدني حددت بحدها الأقصى طبقا للمواد 600,602 من قانون الاجراءات الجزائية

**** لهذه الأسباب ****

قرر المجلس قرارا علنيا غيابيا نهائيا.
في الشكل:قبول الاستئناف
في الموضوع:تأييد الحكم المستأنف
مع تحميل المحكوم عليه المصاريف القضائية و تحديد مدة الإكراه البدني بحدها الأقصى .
بذا صدر القرار وأفصح به جهارا بالجلسة العلنية المنعقدة لغرفة إستئنافات الجرح والمخالفات لمجلس قضاء قالمة

أمين الضبط

الرئيس (ة)

الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية

باسم الشعب الجزائري

حكـم

بالجلسة العلنية المنعقدة بمقر محكمة قالمة بتاريخ: الثاني والعشرون من شهر أكتوبر سنة ألفين و أربعة عشر
النظـر في قـضايـة الجـنـح
برئاسة السيد (ة): [REDACTED] رئيسا
وبمساعدة السيد(ة): [REDACTED] أمين ضبط
وبحضور السيد(ة): [REDACTED] وكيل الجمهورية

جلس قضاء: قالمة
حكمة: قالمة
م الجـنـح

نم الجدول: [REDACTED]
نم الفهرس: [REDACTED]
ريخ الحكم: [REDACTED]
استدعاء مباشر

صدر الحكم الجزائري الآتي بيانه بين الأطراف التالية
السيد وكيل الجمهورية مدعيا باسم الحق العام.
من جهة

نيابة ضد /

ضد /

ليعة الجرم /

يادة مركبة دون الحيازة
على رخصة سياقة

1 (: من مواليد: [REDACTED] بـ [REDACTED]
ابن: [REDACTED] و [REDACTED] عازب (ة) ، تاجر
الساكن: [REDACTED]
غائب
غير موقوف
متهم

من جهة اخرى

بيان وقائع الدعوى

- حيث ان [REDACTED] متابع من طرف النيابة لارتكابه جرم قيادة مركبة دون الحيازة على رخصة سياقة الفعل المنصوص والمعاقب عليه بالمادة 80 من قانون تنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها وامنها وذلك منذ زمن لم يمض عليه التقادم بدائرة اختصاص محكمة و مجلس قضاء قالمة .
- حيث ان المتهم احيل امام محكمة الجـنـح عن طريق اجراء الاستدعاء المباشر وفقا للمادتين 335/333 من قانون الاجراءات الجزائية.
- حيث انه يستنتج من ملف القضية انه بتاريخ: [REDACTED] اثناء قيام رجال الدرك الوطني بمراقبة حركة المرور على مستوى الطريق الوطني رقم 80 واثناء تفقد اوراق المركبة التي كان يقودها المتهم اتضح قيادة مركبة دون الحيازة على رخصة سياقة فحرر محضر عن ذلك وارسل الى النيابة التي تابعت بالتهمة المشار اليها اعلاه .
- حيث ان المتهم تغيب عن جلسة المحاكمة و لا يوجد بالملف ما يثبت استلامه الاستدعاء بصفة شخصية مما يتعين الحكم عليه غيابيا طبقا للمادة: 346 ق ا ج .
- حيث ان النيابة التمس: 20.000 دج غرامة مالية نافذة .

وعليه فإن المحكـمة

- حيث انه يتبين من ملف القضية وان تهمة قيادة مركبة دون الحيازة على رخصة سياقة ثابتة ثبوتا كافيا ضد المتهم وعليه يتعين على المحكمة التصريح بادانته ومعاقبته طبقا للقانون .

- حيث ان المصاريف القضائية تقع على عاتق المحكوم عليه طبقا للمادة: 367 من قانون الاجراءات الجزائية.
- حيث ان مدة الاكراه البدني حددت بحددها الاقصى طبقا للمادة : 600. 602 ق ا ج .

****ولهذه الأسباب****

- حكمت المحكمة حال فصلها في قضايا الجرح علنيا إبتدائيا غيابيا :
- بإدانة المتهم: بجرم قيادة مركبة دون الحيازة على رخصته ساقفة طبقا للمادة: 80 من قانون تنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها وامنها وعقابا له الحكم عليه بعشرين الف دينار جزائري (20.000 دج) غرامة مالية نافذة.
- وتحميله بالمصاريف القضائية والمقدرة بـ 800 دج ، مع تحديد مدة الإكراه البدني بحددها الأقصى.

أمين الضبط

الرئيس (ة)

محضر انتقال ومعاينة .

رقم : / أو / أو ق/أح 14/

قضية بوطغان
حسونة مقيم بقالمة

=/ إنه في: الأربعاء الموافق للخامس من شهر مارس -----
 =/ سنة: ألفين وأربعة عشر (2014) -----
 =/ الساعة: الخامسة و النصف مساء -----
 =/ نحن: ملازم أول للشرطة رئيس فرع الشرطة القضائية بالامن
 الحضري بقالمة بأمّن ولاية قالمة -----
 =/ ضابط الشرطة القضائية بدائرة : قالمة. -----
 = بتاريخ 2014,03,005 على الساعة الرابعة و خمسة و اربعون دقيقة مساء
 تلقت المصلحة نداء من قاعة الارسال مفاده وقوع حادث مرور جسماني على
 مستوى الطريق المزدوج بحي يحي مغمولي بقالمة فور ذلك انتقل عناصر
 المصلحة الى عين المكان حيث تبين و ان الامر يتعلق بحادث مرور وقع بين
 سيارة من نوع بييد تحت رقم التسجيل 00899,109,24 كان يقودها المسمى/
 بوطغان مقيم بحبي واد زينة رقم 03 قالمة و دراجة نارية من نوع
 رافينز حاملة للرقم التسلسلي في الطراز LYDTCJPOSD1200336 كان يقودها
 المسمى/ بوجاهم احمد الشريف ، مقيم بحبي يح مغمولي رقم 579 قالمة ،
 الحادث خلف اصابة المسمى/ بوجاهم احمد الشريف على مستوى ساق رجله
 اليمنى و الذي تم تحويله الى مستشفى الحكيم عقبي بقالمة على متن سيارة مدنية
 قبل وصول عناصرنا ، حيث باشرنا المعاينة الميداني للمكان -----
 - اثبتنا لذلك وقعنا -----

الموضوع:

محضر انتقال
ومعاينة لحادث مرور
جسماني ضحيته
المسمى/ بوجاهم
احمد الشريف مقيم
بقالمة

ملازم اول للشرطة

= عملا بنص المادة 42 من ق اج انتقلنا نحن حسان بورموم ملازم أول للشرطة
 رئيس فرع الشرطة القضائية بالامن الحضري الخامس بأمّن ولاية قالمة رفقة
 مساعدينا كل من مفتش الشرطة بن شعبان فريد حفاظ الشرطة كمال براهيمية
 تبارني نورالدين اعون الشرطة مسلم عبد الحق حضري عبد الرحمان على متن
 سيارات المصلحة الى مكان الحادث و باشرنا المعاينة الميدانية التي كانت على
 النحو التالي -----
 - بوصولنا الى مكان الحادث المتواجد بالطريق المزدوج الكائن بوسط حي يحي
 مغمولي بقالمة قمنا بتنظيم حركة المرور مع ابعاد الفضوليين -----
 - الحادث وقع بالضبط بالطريق المزدوج من جهة الطريق المؤدي من الجهة
 السفلية لحي يحي مغمولي الى الجهة العلوية منه و بالتحديد بالقرب من محل بيع
 الاسمنت للمدعو/ حجوجي -----
 - عاينا تواجد بقع من الدم بوسط الطريق و بالقرب من الرصيف عاينا وجود
 دراجة نارية من نوع رافينز مرمية على الارض و بالجهة المقابلة لها و بالضبط
 امام محل المدعو/ حجوجي عاينا تواجد سيارة متوقفة و خلفيتها كانت في اتجاه
 مفترق الطرق وهي من نوع بييد تحت رقم التسجيل 00877,107,24 وكليهما
 بدون سائق هذا مايدل على مرورها بمفترق الطرق في اتجاه المحل السالف الذكر
 - بمكان الحادث لم نعاين اية اثار للفرامل -----
 - حالة الجو كانت جيدة و نفس الامر بالنسبة لرؤية -----
 تابع لمحضر انتقال ومعاينة بوطغان حسونة ص 02
 - حالة الطرقة، حدة -----

التكليف:

قيادة مركبة بمحضر
المراقبة التقنية
للسيارات منتهي
الصلاحية متبوع
بحادث مرور
جسماني

- الخسائر المادية التي لحقت بالسيارة :
- تحطم الضوء الامامي الايمن ، تحطم واقي الصدمات من نفس الجهة -----
- الخسائر المادية التي لحقت بالدراجة النارية :
- تحطم الجهة الامامية ، تحطم مكان وضع الارجل المتواجد بوسط الدراجة النارية ، اعوجاج جزئي للمقود -----
- الوثائق الادارية الخاصة بالسيارة :
- السيارة مؤمن عليها لدى الصندوق الجهوي للتعاقد الفلاحي بقالمة تحت رقم العقد 212,10,2013,06544 سارية المفعول من تاريخ 2013,11,07 الى غاية 2014,05,06 -----
- سائق السيارة/ بوطغان حسونة يحوز على رخصة سياقة تحت رقم رقم 24,02,631 صادرة عن دائرة قلعة بوبصع قالمة بتاريخ 2004,06,26
-
- صنف (ب) -----
- محضر المراقبة التقنية للسيارات منتهي الصلاحية مند تاريخ 2014,02,22 - الخسائر البشرية :
- اصيب سائق الدراجة النارية المسمى/ بوجاهم احمد الشريف من مواليد : 1954,08,11 بقالمة ابن لخضر و مرابطي الزهرة جزائري الجنسية عامل يومي مقيم بحي يحي مغمولي رقم 579 قالمة بكسر على مستوى رجله اليمنى اين اجريت له عملية جراحية -----
- من خلال المعاينة الميدانية للحادث وكذا الاضرار التي لحقت بالسيارة و الدراجة النارية وعدم معاينة اية اثار للفرامل لكل من السيارة و الدراجة النارية يتبين و ان سائق السيارة من يتحمل مسؤولية وقوع هذا الحادث لعدم احترامه اولوية المرور في هذا المفترق و التي كانت من حق سائق الدراجة النارية هذا الامر مما ادى الى اصطدام مباشر بينه و بين الدراجة النارية هذا اعترف به سائق السيارة بمكان الحادث -----
- دامت المعاينة حوالي نصف ساعة من الزمن حيث عدنا للمصلحة وحررنا هذا المحضر الذي وقع عليه مساعدونا ووقعنا معهم -----
-
- المساعدون
ملازم أول للشرطة

الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية

باسم الشعب الجزائري

قرار جزائي

وزارة العدل

مجلس قضاء: قالمة

الغرفة الجزائية

رقم الملف: 15/04279

رقم الفهرس: 16/00165

تاريخ القرار: 16/01/10

بالجلسة العلنية المنعقدة بمقر مجلس قضاء قالمة بتاريخ العاشر من شهر جانفي سنة ألفين وستة عشر للنظر في قضايا الجنح والمخالفات

رئيسا مقرا
مستشارا
مستشارا
نائب عام
أمين الضبط

برئاسة السيد (ة): ~~XXXXXXXXXX~~
وعضوية السيد (ة): ~~XXXXXXXXXX~~
وعضوية السيد (ة): ~~XXXXXXXXXX~~
وبمحضر السيد (ة): ~~XXXXXXXXXX~~
وبمساعدة السيد (ة): ~~XXXXXXXXXX~~

النيابة ضد /

بن ~~XXXXXXXXXX~~

طبيعة الجرم /

قيادة مركبة في حالة سكر

ضد /

1 (بن ~~XXXXXXXXXX~~)

متهم مستأنف غير موقوف حاضر

من مواليد: 1986/05/28 ب: محمد

ابن: محمد و دادو غنية متقاعد

السكن: حي صالح لطرش بلدية مجاز عمار قالمة

بواسطة الأستاذ (ة): لغلوع سعيدة

من جهة أخرى

** بيان وقائع الدعوى **

يستخلص من ملف الدعوى انه بتاريخ 2014/12/25 على اثر دورية عبر شوارع المدينة من طرف اعوان الامن الحضري الثاني عاينوا سيارة في قيادتها بن الشيخ كريم و رائحة المشروبات الكحولية تنبعث منه و بعد اخذ عينة من دم المشتبه فيه تبين من تقرير المخبر الجهوي للشرطة العلمية ان كمية الكحول في دم السائق 0.61 غ/ل
توبع المتهم بن الشيخ كريم من طرف النيابة لارتكابه جنحة السايقة في حالة سكر الفعل المنصوص و المعاقب عليه بالمادة 74 من الامر 03/09 المتعلق بتنظيم حركة المرور احيل المتهم امام محكمة الجنج بموجب اجراءات الاستدعاء المباشر طبقا لنص المادتين 333 334 من ق ا ج .

بتاريخ 2015/05/25 صدر حكم حضوري تحت رقم الفهرس 15/04533 قضى بادانة المتهم بما نسب اليه و عقابه بخمسة (05) اشهر حبس نافذا و 30000 دج غرامة نافذة مع الامر بتعليق رخصة السياقة لمدة ستة اشهر.

تم استئناف الحكم من طرف المتهم بتاريخ 2015/05/22 و قد جدولت القضية لجلسة 2015/09/27 و بعد التاجيل تم النطق بالقرار بجلسة 2016/01/10 .

** وعليه فإن المجلس **

بعد تلاوة التقرير المعد من طرف الرئيس المقرر خلفاوي ابراهيم بعد الاطلاع على المواد: 416- 417- 418- 429- 430- 432 وما بعدها من قانون الاجراءات الجزائية

بعد الاطلاع على اوراق الملف وخاصة الحكم المستأنف بعد الاطلاع على اجكام المادة 74 الامر 03/09 المتعلق بتنظيم حركة المرور

بعد الاستماع الى التماسات النيابة

بعد المداولة قانونا

من حيث الشكل

حيث ان الاستئناف قد استوفى الشكليات و المقننات القانونية و الاجرائية ، مما يتعين قبوله شكلا

من حيث الموضوع

حيث ان المتهم حضر الجلسة و عند استجوابه اعترف بالتهمة المنسوبة اليه
حيث ان دفاع المتهم الاستاذة لغلوغ سعيدة في مرافعتها التمسست اسعاف موكلها بظروف التخفيف
حيث ان الكلمة الاخيرة كانت للمتهم طبقا لنص المادة 353 من قانون الاجراءات الجزائية
في الدعوى العمومية

حيث ثبت للمجلس بعد اطلاعه على ملف الدعوى و من خلال ما دار من مناقشات بجلسة
المرافعات ان جنحة السياقة في حالة سكر طبقا للمادة 74 من الامر 03/09 المتعلق بتنظيم
حركة المرور ثابتة الاركان في حق المتهم بن الشيخ كريم و ذلك من خلال ضبطه من طرف
الضبطية القضائية يقود مركبة و هو في حالة سكر و هو الامر الثابت من خلال تحليل عينة من
دمه اين حددت نسبة الكحول في الدم ب 0.61 غ/ل مما يتعين على المجلس ادانة المتهم بما
نسب اليه و عقابه طبقا للقانون

حيث ان المتهم لم يسبق ادانته بعقوبة سالبة للحرية مما يتعين على المجلس اسعافه بظروف
التخفيف مع جعل عقوبة الحبس موقوفة التنفيذ طبقا للمادة 53 مكرر 04 من قانون العقوبات و
المادة 592 من قانون الاجراءات الجزائية

حيث ان قاضي اول درجة قد اصاب فيما قضى به مما يتعين على المجلس تاييد الحكم المستأنف
مبدئيا و تعديله بجعل عقوبة الحبس المحكوم بها موقوفة التنفيذ
حيث ان المصاريف القضائية يتحملها المحكوم عليه طبقا لنص المادة 432 قانون الاجراءات
الجزائية

حيث ان مدة الاكراه البدني تحدد بحددها الاقصى القانوني طبقا لنص المادة 600-602 قانون
الاجراءات الجزائية

** لهذه الأسباب **

قرر المجلس قرارا علنيا حضوريا نهائيا.

في الشكل: قبول الاستئناف

في الموضوع: تاييد الحكم المستأنف مبدئيا وتعديله بجعل عقوبة الحبس المحكوم بها موقوفة
التنفيذ

وتحميل المحكوم عليه المصاريف القضائية مع تحديد مدة الاكراه البدني بحددها الاقصى
بذا صدر القرار وأفصح به جهارا بالجلسة العلنية المنعقدة لغرفة إستئنافات الجرح والمخالفات
لمجلس قضاء قالمة

أمين الضبط

الرئيس (ة) المقرر

الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية

باسم الشعب الجزائري

قرار جزائي

وزارة العدل

مجلس قضاء: قالمة

الغرفة الجزائية

رقم الملف: 15/04677

رقم الفهرس: 16/00194

تاريخ القرار: 16/01/10

بالجلسة العلنية المنعقدة بمقر مجلس قضاء قالمة بتاريخ العاشر من شهر جانفي سنة ألفين وستة عشر للنظر في قضايا الجنح والمخالفات

رئيسا
مستشارا
مستشارا موقرا
نائب عام
أمين الضبط

برئاسة السيد (ة): ~~.....~~
وبعضوية السيد (ة): ~~.....~~
وبعضوية السيد (ة): ~~.....~~
وبمضطر السيد (ة): ~~.....~~
وبمساعدة السيد (ة): ~~.....~~

النيابة ضد /

بمعد

طبيعة الجرم /

الفرار إثر حادث تهربا من المسؤولية الجزائية أو المدنية

صدر القرار الجزائي الأتسي بيئاته السيد النائب العام - مدعيا باسم الحق العام من جهة

و /

ضحية غير مستأنف

1 () : ~~.....~~ فائق

من مواليد: 1979/04/26

ابن: امبارك و كواحلة الزهرة متزوج - ة ، سائق الساكن : حي صديقي رقم 142 قالمة

من جهة ثانية

ضد /

متهم مستأنف غير موقوف حاضر

1 () : ~~.....~~

من مواليد: 1980/04/18 بـ: قالمة

ابن: بلقاسم و بضياف ساسية متزوج - ة الساكن : حي بوزاوي الطاهر رقم 621 قالمة

من جهة أخرى

الشاهد /

غانب،

1 () : ~~.....~~

الساكن : حي حديد حسين رقم 25 قالمة

** بيان وقائع الدعوى **

حيث ان المتهم بضياف محمد متابع من طرف النيابة بجنحة محاولة الافلات من المسؤولية المدنية افعل المنصوص و المعاقب عليه بنص المادة 72 من الامر 03/09 المحرر في 22 يوليو 2009 المحدد للقواعد المتعلقة بتنظيم حركة المرور و سلامتها و امنها و ذلك منذ زمن لم يمض عليه امد التقادم القانوني بدائرة اختصاص محكمة قالمة و مجلسها القضائي حيث ان المتهم احيل على المحكمة فرع الجرح وفقا لاجراءات الاستدعاء المباشر طبقا للمادة 439-440 من قانون الاجراءات الجزائية و ذلك لاجابة عن الوقائع المنسوبة اليه حيث ان وقائع القضية تتلخص في انه و بتاريخ 26 جانفي 2015 الساعة 15:00 تقدم المسمى صوشة عبد الرزاق بشكوى امام مصالح الامن الحضري الثالث بقالمة للتبليغ عن تعرض سيارته نوع داسيا لوقان الحاملة لرقم التسجيل 06355.112.24 بحادث مرور مادي متبوع برفض

اجراء المعاينة الودية بنفس التاريخ حوالي 13:00 بموقف سيارات الاجرة بمستشفى الحكيم عقبي قالمة اين اصطدمت به سيارة نوع بيجو 207 رمادية اللون الحاملة لرقم التسجيل 02928.110.24 بقيادة المسمى بضياف محمد هذا الاخير و بعد سماعه امام الضبطية القضائية صرح اعترف بوقوع حادث مرور مادي بينه و بين الشاكي مما تسبب باحتكاك سيارته من جهتها الامامية اليمنى بالجناح الخلفي الايس لسيارة الشاكي و ان هذا الاخير كان قلقا فحاول تهدئته و تسوية الامر و ديا كما قام بالالتفاف لكونه كان يعيق حركة المرور و عند عودته لم يجد الشاكي مضيافا انه لم يرفض اجراء التسوية الودية معه و لم يقل له اذهب لتشتكي بتاريخ 2015/06/04 صدر حكم تحت رقم الفهرس 15/04890 قضى حضوريا غير وجاهي بادانة المتهم بما نسب اليه و عقابه بشهرين حبس نافذ و 20000 دج غرامة نافذة تم استئناف الحكم من طرف المتهم والنيابة بتاريخ 2015/07/07 و قد جدولت القضية لجلسة 2015/10/18 و بعد التاجيل تم النطق بالقرار بجلسة 2016/01/10

**** وعليه فإن المجلس ****

بعد تلاوة التقرير المعد من طرف الرئيس المقرر خلفاوي ابراهيم بعد الاطلاع على المواد : 416- 417- 418- 429- 430- 432 وما بعدها من قانون الاجراءات الجزائية
بعد الاطلاع على اوراق الملف وخاصة الحكم المستأنف بعد الاطلاع على احكام المادة 72 من الامر 03/09 المتعلق بتنظيم حركة المرور و امنها و سلامتها
بعد الاستماع الى التماسات النيابة
بعد المداولة قانونا
من حيث الشكل
حيث ان الاستئناف قد استوفى الشكليات و المقضيات القانونية و الاجرائية ، مما يتعين قبوله شكلا

من حيث الموضوع
حيث ان المتهم حضر الجلسة و نفى الوقائع المنسوبة اليه جملة و تفصيلا
حيث ان الضحية تغيب عن الجلسة
حيث ان الشاهد حلاسي عصام تغيب عن حضور الجلسات للدلاء بشهادته
حيث ان النيابة التمس تشديد العقوبة و رفعها الى عام حبسا نافذا و 100 الف دج غرامة نافذة مع سحب رخصة السياقة لمدة 03 سنوات
حيث ان الكلمة الاخيرة كانت للمتهم طبقا لنص المادة 353 من قانون الاجراءات الجزائية و التي التمس فيها البراءة
في الدعوى العمومية
حيث ثبت للمجلس بعد اطلاعه على ملف الدعوى و من خلال ما دار من مناقشات بجلسة المرافعات بتاريخ الوقائع وقع حادث مرور مادي بين سيارة الضحية من نوع داسيا لوقان بسيارة المتهم من نوع بيجو 207 اين حاول الضبطية اجراء المعاينات المادية لحادث المرور فرفض المتهم ذلك ولاذ بالفرار
حيث ان انكار المتهم مفند بتصريحاته الذي ادلى به امام مصالح الضبطية على انه فعلا وقع اصطدام بين سيارته و سيارة الضحية تسبب من خلاله في اصابة سيارة الضحية من من الجناح الخلفي الايسر مؤكدا انه قام بالدوران بحكم انه كان يعيق حركة المرور و انكر فراره و رفضه تسليم الوثائق للضحية لاجراء المعاينات الودية
حيث ان تصرف المتهم هذا لوكان في محله لتوجه الى مصالح الامن التابع له اختصاص مكان الحادث و صرح به اليهم و حاول الاتصال بالضحية من اجل اجراء المعاينات الودية حسب ما يقتضيه القانون

حيث ان الجرم المتابع به المتهم يعد قائما بجميع اركانه و يتعين على المجلس تاييده مبدئيا مع تعديله بجعل عقوبة الحبس المحكوم بها على المتهم موقوفة التنفيذ طبقا لنص المادة 592 ق ا ج

على اعتبار ان المتهم غير مسبوق لارتكابه جنحة او جناية من جرائم القانون العام حسب شهاد
سوابق القضائية المرفقة بالملف
حيث ان المصاريف القضائية يتحملها المحكوم عليه طبقا لنص المادة 432 قانون الاجراءات
الجزائية
حيث ان مدة الاكراه البدني تحدد بحدها الاقصى القانوني طبقا لنص المادة 600-602 قانون
الاجراءات الجزائية

**** لهذه الأسباب ****

قرر المجلس قرارا علنيا حضوريا نهائيا.
في الشكل: قبول الاستئناف
في الموضوع: تاييد الحكم المستأنف مع تعديله بجعل عقوبة الحبس المحكوم بها موقوفة التنفيذ
وتحميل المحكوم عليه المصاريف القضائية مع تحديد مدة الاكراه البدني بحدها الاقصى
بذا صدر القرار وأفصح به جهارا بالجلسة العلنية المنعقدة لغرفة إستئنافات الجنح والمخالفات
لمجلس قضاء قالمة

أمين الضبط

الرئيس (د)

الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية

باسم الشعب الجزائري

حكم

بالجلسة العلنية المنعقدة بمقر محكمة [REDACTED]
بتاريخ: الثاني والعشرون من شهر أكتوبر سنة ألفين و أربعة عشر
النظر في قضية ضايا الجناح
برئاسة السيد (ة): [REDACTED] رئيسا
وبمساعدة السيد(ة): [REDACTED] أمين ضبط
وبحضور السيد(ة): [REDACTED] وكيل الجمهورية

رقم الجدول: 14/07068

رقم الفهرس: 14/07530

تاريخ الحكم: 14/10/22

استدعاء مباشر

صدر الحكم الجزائي الآتي بيانه بين الأطراف التالية
السيد وكيل الجمهورية مدعيا باسم الحق العام.
من جهة

النيابة ضد /

ضد /

طبيعة الجرم /

غائب
غير موقوف

متهم

1 (

من مواليد

إبن:

الساكن:

عدم اخضاع المركبة للمراقبة
التقنية الدورية الاجبارية

من جهة اخرى

بيان وقائع الدعوى

- حيث ان المتهم عياش بوبكر متابع من طرف النيابة لارتكابه جرم عدم اخضاع المركبة للمراقبة التقنية الدورية الاجبارية الفعل المنصوص والمعاقب عليه بالمادة 83 من قانون تنظيم حركة المرور عبر الطرق و سلامتها وامنها وذلك منذ زمن لم يمض عليه التقادم بدائرة اختصاص محكمة و مجلس قضاء قالمة .
- حيث ان المتهم احيل امام محكمة الجناح عن طريق اجراء الاستدعاء المباشر وفقا للمادتين 335/333 من قانون الاجراءات الجزائية.
- حيث انه يستنتج من ملف القضية انه بتاريخ: 2014/05/24 اثناء قيام رجال الدرك الوطني بمراقبة حركة المرور بالطريق الوطني رقم 80 واثناء تفقد اوراق المركبة التي كان يقودها المتهم اتضح عدم اخضاع المركبة للمراقبة التقنية الدورية الاجبارية فحرر محضر عن ذلك وارسل الى النيابة التي تابعت بالتهمة للمشار اليها اعلاه .
- حيث ان المتهم تغيب عن جلسة المحاكمة و لا يوجد بالملف ما يثبت استلامه الاستدعاء بصفة شخصية مما يتعين الحكم عليه غيابيا طبقا للمادة: 346 ق ا ج .
- حيث ان النيابة التمس: 20.000 دج غرامة مالية نافذة .

وعليه فإن المحكمة

- حيث انه يتبين من ملف القضية وان تهمة عدم اخضاع المركبة للمراقبة التقنية الدورية الاجبارية ثابتة ثبوتها كافييا ضد المتهم وعليه يتعين على المحكمة التصريح بادانته ومعاقبته طبقا

- للقانون .
 - حيث ان المصاريف القضائية تقع على عاتق المحكوم عليه طبقا للمادة: 36 من قانون الاجراءات الجزائية.
 - حيث ان مدة الاكراه البدني حددت بعدها الاقصى طبقا للمادة : 600. 602 ق ا ج .

****ولهذه الأسـباب****

- حكمت المحكمة حال فصلها في قضايا الجرح علنيا إبتدائيا غيابيا :
 - بإدانة المتهم: بجرم عدم اخضاع المركبة للمراقبة التقنية الدورية الاجبارية طبقا للمادة: 83 من قانون تنظيم حركة المرور و عبر الطرق و سلامتها وامنها و عقابا له الحكم عليه بعشرين الف دينار (20.000 ج) غرامة مالية نافذة .
 - و تحميله بالمصاريف القضائية و المقنونة بـ 800 دج ، مع تحديد مدة الإكراه البدني بعدها الأقصى .

أمين الضبط

الرئيس (ة)

الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية

باسم الشعب الجزائري

حكم

بالجلسة العلنية المنعقدة بمقر محكمة [REDACTED]
بتاريخ: الواحد والعشرون من شهر أكتوبر سنة ألفين وأربعة عشر
النظير في قضايا المخالفات

برئاسة السيد (ة): [REDACTED] رئيسا
وبمساعدة السيد(ة): [REDACTED] أمين ضبط
وبحضور السيد(ة): [REDACTED] وكيل الجمهورية

مجلس قضاء: [REDACTED]
محكمة: [REDACTED]
قسم المخالفات

رقم الجدول: 14/02252
رقم الفهرس: [REDACTED]
تاريخ الحكم: 14/10/21

استدعاء مباشر

صدر الحكم الجزائي الآتي بيانه بين الأطراف التالية
السيد وكيل الجمهورية مدعيا باسم الحق العام.
من جهة

النيابة ضد /

ضد /

1. ([REDACTED]) متهم
معتبر حاضرا
من مواليده: [REDACTED]
ابن: [REDACTED] عازب (ة) ، صاحب وكالة للسيارات
الساكن: [REDACTED]

طبيعة الجرم /

مخالفة قرار تنظيمي

من جهة اخرى

بيان وقائع الدعوى

- حيث أن المتهم [REDACTED] متابع من قبل نيابة الجمهورية لارتكابه ذلك منذ زمن لم يمض عليه أمد التقادم القانوني بدائرة اختصاص محكمة قالمة ومجلسها القضائي مخالفة قرار اداري الفعل المنصوص والمعاقب عليه بالمادة 459 من قانون العقوبات
- حيث أن المتهم أحيل أمام محكمة المخالفات بموجب إجراء الاستدعاء المباشر عملا بالمادة 394 من قانون الإجراءات الجزائية
- حيث أن وقائع القضية تعود إلى تاريخ 19-02-2014 أثناء قيام عناصر الدرك الوطني بالفجوج بخدمة خاصة بشرطة المرور أين شاهدوا سيارة من نوع كليو 3 باقترابها منهم وبإشارتهم النظامية الخاصة أشاروا إلى سائقها بالتوقف ، وبعد مراقبتهم لمختلف الوثائق والأجهزة الخاصة بالمركبة ، عاين رجال الضبطية القضائية ان وصل السير المؤقت للمركبة انقضى اجله، وعلى إثر ذلك تم تحرير محضر بالمخالفة .
- حيث أن المتهم حضر جلسة المحاكمة و اعترف بالتهمة المنسوبة اليه .
- حيث أن ممثل النيابة التمس في طلباته النهائية الحكم بـ 10.000 دج غرامة مالية نافذة حيث ان الكلمة الاخيرة كانت للمتهم طبقا للمادة 353 من قانون الاجراءات الجزائية و التمس من خلالها افادته بالبراءة .
- حيث أن القضية وضعت في النظر بجلسة 21-10-2014 وذلك للفصل فيها طبقا للقانون

****وعليه فإن المحكمة****

بعد الاطلاع على ملف القضية لاسيما محضر الضبطية القضائية
بعد الاطلاع على قانون الاجراءات الجزائية
بعد الاطلاع على المادة 459 من قانون العقوبات
بعد النظر وفقا للقانون

حيث يستخلص من ملف القضية أن المتهم قد قام بمخالفة اللوائح التنظيمية و القرارات الادارية
وأمام وجود دلائل كافية تعزز الاتهام استنادا لاعترافه بجلسة المحاكمة و لمحضر المعاينة
المحرر من قبل الضبطية القضائية الذي يعد محضرا رسميا يرقى إلى مرتبة دليل الإثبات في
المخالفات طبقا لمقتضيات المادتين 214 و 400 من قانون الإجراءات الجزائية
حيث و بالنظر للأسباب الواردة أعلاه يتعين القول بأن الوقائع الثابتة في حق المتهم تشكل أركان
المخالفة المنوه عنها بالمادة 459 من قانون العقوبات مما يتعين التصريح بإدانتته ومعاقبته وفقا
للقانون

حيث أن المصاريف القضائية تقع على عاتق المتهم المدان طبقا للمادة 367 من قانون
الإجراءات الجزائية

حيث أن مدة الإكراه البدني حددت بحدها الأقصى طبقا للمواد 600 و 602 من قانون الاجراءات
الجزائية

****ولهذه الأسباب****

حكمت المحكمة حال فصلها في قضايا المخالفات علنيا ابتدائيا حضوريا غير وجاهيا :
القضاء بإدانة المتهم بمخالفة القرارات الادارية الفعل المنوه والمعاقب عليه
بالمادة 459 من قانون العقوبات و عقابا له الحكم عليه بثلاث آلاف دينار جزائري غرامة مالية
نافذة (3.000 دج) مع تحميله المصاريف القضائية المقدرة بخمسمائة دينار جزائري (500دج)
و تحديد مدة الإكراه البدني بحدها الأقصى
بذا صدر الحكم في الجلسة العلنية في اليوم والشهر و السنة المذكورين أعلاه و لصحته أمضينا
أصله نحن الرئيس و أمين الضبط .

أمين الضبط

الرئيس (ة)

الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية

باسم الشعب الجزائري

حكم

بالجلسة العلنية المنعقدة بمقر محكمة [REDACTED]
بتاريخ: الواحد والعشرون من شهر أكتوبر سنة ألفين وأربعة عشر
النظر في قضايا المخالفات

برئاسة السيد (ة): [REDACTED] رئيسا
وبمساعدة السيد(ة): [REDACTED] أمين ضبط
وبحضور السيد(ة): [REDACTED] وكيل الجمهورية

صدر الحكم الجزائي الآتي بيانه بين الأطراف التالية
السيد وكيل الجمهورية مدعيا باسم الحق العام.
من جهة

النيابة ضد /

ضد /

غائب

متهم

1 ([REDACTED])
من مواليد: [REDACTED]
ابن: [REDACTED] (ة)
ساكن [REDACTED] - قالمه -

طبيعة الجرم /

وصل التصريح بالسير
المؤقت للمركبة غير ساري
المفعول

من جهة اخرى

بيان وقائع الدعوى

- حيث أن المتهم [REDACTED] متابع من قبل نيابة الجمهورية لارتكابه وذلك منذ زمن لم يمض عليه أمد التقادم القانوني بدائرة اختصاص محكمة [REDACTED] ومجلسها القضائي مخالفة قرار اداري الفعل المنصوص والمعاقب عليه بالمادة 459 من قانون العقوبات.
- حيث أن المتهم أحيل أمام محكمة المخالفات بموجب إجراء الاستدعاء المباشر عملا بالمادة 394 من قانون الإجراءات الجزائية .
- حيث أن وقائع القضية تعود إلى تاريخ [REDACTED] أثناء قيام عناصر الدرك الوطني ببلخير بخدمة خاصة بشرطة المرور أين شاهدوا مركبة من نوع داسيا باقترابها منهم وبإشارته النظامية الخاصة أشاروا إلى سائقها بالتوقف ، وبعد مراقبتهم لمختلف الوثائق والأجهزة الخاص بالمركبة ، عاين رجال الضبطية القضائية وصل التصريح بالسير المؤقت غير ساري المفعول وعلى إثر ذلك تم تحرير محضر بالمخالفة .
- حيث أن المتهم لم يحضر جلسة المحاكمة ، و باعتبار انه لم يستلم التكليف بالحضور شخصي فانه يتعين القضاء في مواجهته بحكم غيابي .
- حيث أن ممثل النيابة التمس في طلباته النهائية الحكم بـ 6.000 دج غرامة مالية نافذة.
- حيث أن القضية وضعت في النظر بجلسة 2014-10-21 وذلك للفصل فيها طبقا للقانون .

وعليه فإن المحكومة

بعد الاطلاع على ملف القضية لاسيما محضر الضبطية القضائية .
 بعد الاطلاع على قانون الاجراءات الجزائية .
 بعد الاطلاع على المادة 459 من قانون العقوبات .
 بعد النظر وفقا للقانون .

حيث يستخلص من ملف القضية أن المتهم قد قام بمخالفة اللوائح التنظيمية و القرارات الادارية ،
 وأمام وجود دلائل كافية تعزز الاتهام استنادا لمحضر المعاينة المحرر من قبل الضبطية
 القضائية الذي يعد محضرا رسميا يرقى إلى مرتبة دليل الإثبات في المخالفات طبقا لمقتضيات
 المادتين 214 و400 من قانون الإجراءات الجزائية .
 حيث و بالنظر للأسباب الواردة أعلاه يتعين القول بأن الوقائع الثابتة في حق المتهم تشكل أركان
 المخالفة المنوه عنها بالمادة 459 من قانون العقوبات مما يتعين التصريح بإدانته ومعاقبته وفقا
 للقانون .

حيث أن المصاريف القضائية تقع على عاتق المتهم المدان طبقا للمادة 367 من قانون
 الإجراءات الجزائية .

حيث أن مدة الإكراه البدني حددت بحددها الأقصى طبقا للمواد 600 و602 من قانون الاجراءات
 الجزائية .

*ولهذه الأسباب*باب*

حكمت المحكمة حال فصلها في قضايا المخالفات الجزائية غيابيا :
 القضاء بإدانة المتهم بمخالفة القرارات الادارية الفعل المنصوص والمعاقب
 عليه بالمادة 459 من قانون العقوبات وعقبا له الحكم عليه باربعة آلاف دينار جزائري غرامة
 مالية نافذة (4.000 دج) مع تحميلة المصاريف القضائية المقدرة بخمسمائة دينار جزائري
 (500 دج) و تحديد مدة الإكراه البدني بحكم القانوني الأقصى .
 بذا صدر الحكم وصرح به في الجلسة العلنية المنعقدة بالتاريخ المذكور أعلاه وأمضي أصل هذا
 الحكم من طرفنا نحن الرئيس وأمين الضبط.

أمين الضبط

الرئيس (ة)

الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية

باسم الشعب الجزائري

ح ك م

بالجساسة العلنية المنعقدة بمقر محكمة [REDACTED] بتاريخ: الواحد والعشرون من شهر أكتوبر سنة ألفين وأربعة عشر
النظير في قضايا المخالفات

برئاسة السيد (ة): [REDACTED] رئيسا
وبمساعدة السيد(ة): [REDACTED] أمين ضبط
وبحضور السيد(ة): [REDACTED] وكيل الجمهورية

رقم الجدول: 14/02382
رقم الفهرس: 14/02962
تاريخ الحكم: 2014/10/21

استدعاء مباشر

صدر الحكم الجزائي الأتي بيانه بين الأطراف التالية
السيد وكيل الجمهورية مدعيا باسم الحق العام.
من جهة

النيابة ضد /

بن عمارة عبد الحق

طبيعة الجرم /

التجاوز دون اخذ

الاحتياطات اللازمة

ضد /

1 ([REDACTED] متهم غائب

من مواليد: [REDACTED]
إبن: [REDACTED]
الساكن: [REDACTED]

من جهة اخرى

بيان وقائع الدعوى

حيث أن المتهم / [REDACTED] تابع من طرف نيابة محكمة سوق أهراس على أنه ارتكب بتاريخ 2014/07/07 وعلى كل حال منذ زمن لم يمض عليه أمد التقادم القانوني بعد بدائرة اختصاص محكمة سوق أهراس التابعة لمجلس قضاء قالمة مخالفة التجاوز دون أخذ الاحتياطات اللازمة طبقا للمادة 66 د 3 القانون 01/14 المتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق و سلامتها و أمنها المعدل و المتمم.
حيث أن المتهم أحيل على قسم المخالفات لدى محكمة [REDACTED] بموجب إجراءات التكليف بالحضور طبقا للمادة 394 من قانون الإجراءات الجزائية.
حيث أن وقائع القضية تعود إلى تاريخ 2014/07/07 وأثناء قيام مصالح الدرك الوطني بالخضارة بخدمة خاصة بشرطة المرور على مستوى المكان المسمى، "مشنة البرج"، تم ضبط المشتبه فيه / [REDACTED]، وهو يقود سيارته من نوع (رونو لاقونا)، الحاملة لرقم التسجيل 24/381/02496 وعند مراقبة الوثائق والأجهزة تبين أنه قام بالتجاوز دون أخذ الاحتياطات اللازمة، وبسماعه اعترف بارتكابه الأفعال المنسوبة إليه و تم تحرير محضر بذلك
حيث أن المتهم تخلف عن الحضور لجلسة المحاكمة وبالرجوع إلى ملف القضية لا يوجد ما يثبت تسلمه شخصيا للاستدعاء مما يتعين القضاء في غيبته طبقا للمادة 346 من قانون الإجراءات الجزائية. حيث أن ممثل النيابة العامة التمس توقيع عقوبة خمسة آلاف دينار

رقم الجدول: 14/02382

رقم الفهرس: 14/02962

جزائري (5.000، دج) غرامة نافذة .
حيث أن القضية وضعت في المداولة بذات الجلسة ليتم النطق بالحكم الآتي بيانه:

****وعليه فإن المحكمة****

بعد الإطلاع على ملف القضية و الوثائق المرفقة به .
بعد الإطلاع على المواد 328 ، 347 ، 355 ، 367 ، 394 ، 600 ، 602 من قانون الإجراءات الجزائية

بعد الإطلاع على المادة 66 د 03 من القانون 01/14 المتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق و سلامتها . أمنها المعدل و المتمم .

بعد الاستماع إلى طبعات النيابة .

بعد النظر في القضية وفقا للقانون .

في الدعوى العمومية :

حيث أنه وقر في ضمير المحكمة من واقع الإطلاع على مجمل أوراق ملف الدعوى قيام التهمة في مواجهة المتهم كونه ضبط وهو يقوم بعملية التجاوز بشاحنته للنقل العمومي للبضائع دون أخذ الاحتياطات اللازمة مما يشكل الركن المادي للفعل المجرم المنسوب إليه ، الأمر الثابت بموجب محضر الضبطية القضائية رقم : 759 ، المؤرخ في : 2014/07/07 المتمتع بالقوة الثبوتية إلى حين إثبات العكس .

حيث أن المتهم ارتكب الأفعال المنسوبة إليه واتجهت إرادته إلى إحداثها دون عيب أو إكراه، مع علمه بأنها معاقب عليها قانونا ، هي مجمل المعطيات التي تستنبط منها المحكمة معتقدها بإدانة المتهم و عقابه ارتكابا ارتكابا إلى المادة 66 د 3 من القانون 01/14 المتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق و سلامتها و أمنها المعدل و المتمم .

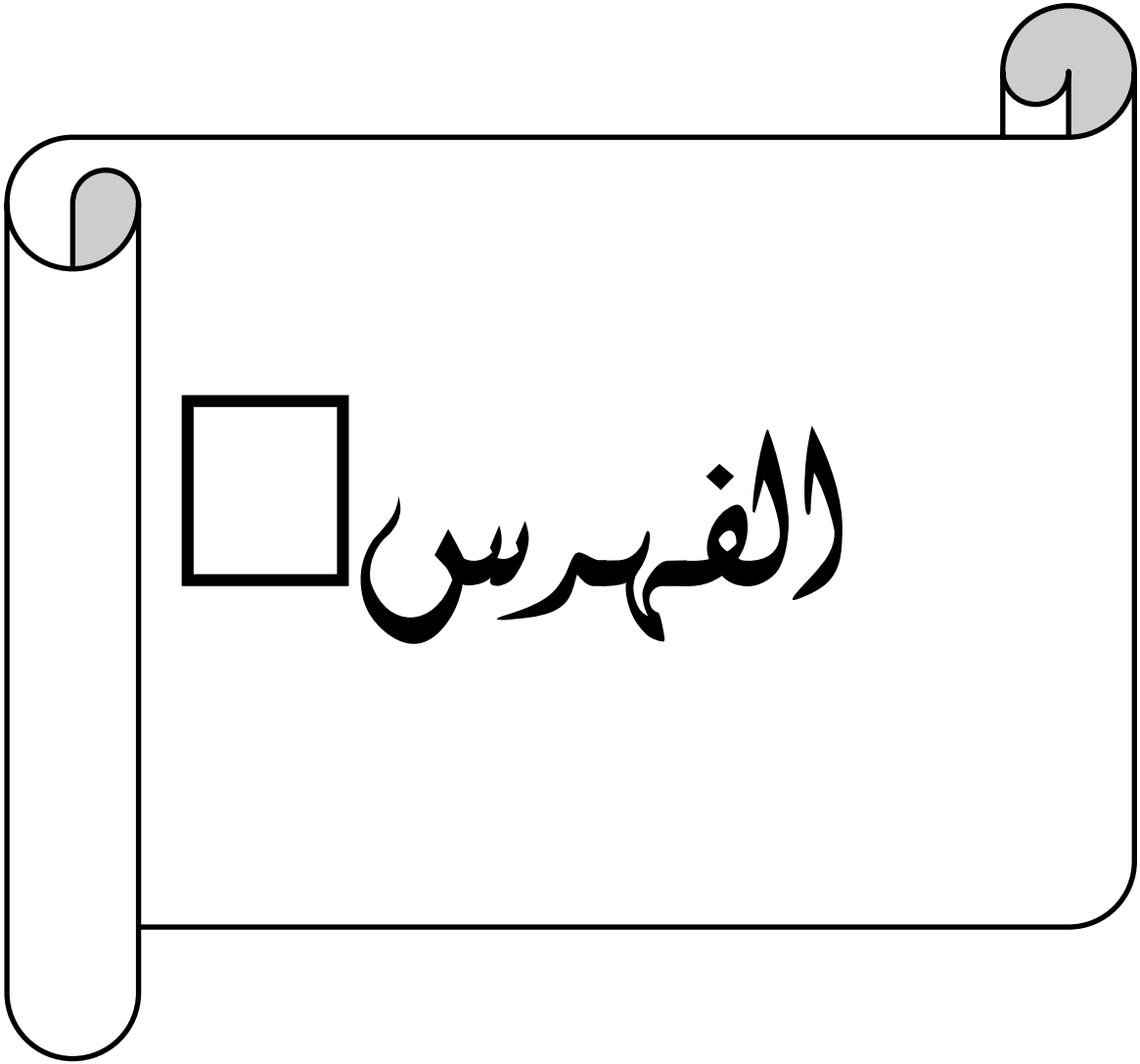
حيث أن المصاريف القضائية تحملها المتهم للمدان طبقا للمادة 367 من قانون الإجراءات الجزائية . حيث أن مدة الإكراه البدني قد حددت بحدها القانوني الأقصى المقرر للأحكام المالية طبقا للمادتين 600 و 602 من قانون الإجراءات الجزائية .

****ولهذه الأسباب****

حكمت المحكمة حال فصلها في قضايا المخالفات علنيا ابتدائيا غيابيا
بإدانة المتهم بالمخالفة المتابع بها و عقابا له الحكم عليه بـ: 5000 دج خمسة آلاف دج غرامة نافذة ، مع تحميل المتهم المدان المصاريف القضائية المقدرة بـ: 500 دج وتحديد مدة الإكراه البدني بحدها الأقصى
- بدأ صدر الحكم وأفصح به جهارا بالجلسة العلانية المنعقدة بالتاريخ المذكور اعلاه ووقع اصل الحكم من طرفنا نحن الرئيس و أمينة الضبط .

أمين الضبط

الرئيس (ة)



الفهرس

الصفحة	العنوان
أ	المقدمة
01	الفصل الأول: محل نظام النقاط المرورية
02	المبحث الأول: مفهوم المخالفات المرورية
02	المطلب الأول: تعريف المخالفات المرورية
02	الفرع الأول: تعريف المخالفات المرورية
03	الفرع الثاني: الأساس القانوني للمخالفات المرورية
05	المطلب الثاني: أنواع المخالفات المرورية
06	الفرع الأول: من حيث درجة الخطورة
07	الفرع الثاني: من حيث مستعملي الطريق
09	الفرع الثالث: من حيث درجة الجسامة
14	المطلب الثالث: معاينة المخالفات المرورية والجزاءات المقررة لها
14	الفرع الأول: معاينة المخالفات المرورية
19	الفرع الثاني: الجزاءات المرورية
40	المبحث الثاني: مسببات الحوادث المرورية
40	المطلب الأول: أسباب حدوث المخالفات المرورية
41	الفرع الأول: الأسباب الرئيسية
47	الفرع الثاني: الأسباب الفرعية
52	المطلب الثاني: الآثار المترتبة عن المخالفات المرورية
52	الفرع الأول: الآثار البشرية
52	الفرع الثاني: الآثار الاقتصادية
53	الفرع الثالث: الآثار الاجتماعية
55	الفصل الثاني: تطبيق نظام النقاط المرورية في الجزائر
56	المبحث الأول: نظام الرخصة بالنقاط
56	المطلب الأول: مفهوم رخصة القيادة بالنقاط

56	الفرع الأول: تعريف الرخصة بالنقاط
59	الفرع الثاني: خصائص الرخصة بالنقاط
64	الفرع الثالث: شروط الرخصة بالنقاط
65	المطلب الثاني: كيفية إعداد الرخصة بالنقاط
65	الفرع الأول: كيفية إعداد الرخصة العادية
69	الفرع الثاني: كيفية إعداد الرخصة بالنقاط
70	المطلب الثالث: الجهات المختصة بإصدار الرخصة بالنقاط
70	الفرع الأول: الوالي (الأصل)
70	الفرع الثاني: رئيس الدائرة (التفويض)
72	المبحث الثاني: نظام سحب واسترجاع النقاط المرورية
72	المطلب الأول: سحب النقاط المرورية
72	الفرع الأول: الأساس القانوني لسحب النقاط المرورية
72	الفرع الثاني: الجهة المختصة بسحب النقاط المرورية
74	الفرع الثالث: شروط سحب النقاط المرورية
77	الفرع الرابع: تجارب الدول الرائدة في مجال سحب النقاط المرورية
85	المطلب الثاني: استرجاع النقاط المرورية
85	الفرع الأول: الأساس القانوني لاسترجاع النقاط المرورية
85	الفرع الثاني: الجهة المختصة بإعلام المعني باسترجاع النقاط المرورية
86	الفرع الثالث: شروط استرجاع النقاط المرورية
91	المطلب الثالث: آثار سحب واسترجاع النقاط المرورية
91	الفرع الأول: آثار سحب النقاط المرورية
93	الفرع الثاني: آثار استرجاع النقاط المرورية
96	المبحث الثالث: مبررات نظام النقاط المرورية
96	المطلب الأول: معوقات عدم تطبيق نظام النقاط المرورية
96	الفرع الأول: عدم تكوين الأعوان المؤهلين
98	الفرع الثاني: عدم وجود بطاقة وطنية
99	الفرع الثالث: تكبد الدولة مبالغ مالية ضخمة

100	الفرع الرابع: عدم تفعيل النصوص القانونية
101	الفرع الخامس: معوقات تتعلق بمستعملي الطرقات
101	المطلب الثاني: آثار نظام النقاط المرورية في الحفاظ على السلامة المرورية
102	الفرع الأول: التخفيف من الخسائر المادية والبشرية
105	الفرع الثاني: الردع
108	الخاتمة
111	الملاحق
130	قائمة المراجع
140	الفهرس