



جامعة 8 ماي 1945 قالمة
كلية الحقوق والعلوم السياسية
قسم العلوم القانونية والإدارية

ينظم ملتقى دولي حول الرقابة المرورية في الجزائر

يومي :
02 و 03 نوفمبر 2016

محااور الملتقى

المحور الأول: محل الرقابة المرورية

أولاً: سائق المركبة

ثانياً: المركبة

المحور الثاني: الميكانيزم المسؤولة عن الرقابة المرورية

أولاً: الجماعات المحلية

ثانياً: اللجان التقنية والإدارية

ثالثاً: الأعوان المؤهلون

المحور الثالث: آليات الرقابة المرورية

أولاً: وسائل الضبط الإداري المروري

ثانياً: الجزاءات المرورية



للاتصال :

جامعة 8 ماي 1945 - كلية
الحقوق والعلوم السياسية
الموقع الإلكتروني :

www.univ-guelma.dz



اللجنة التنظيمية للملتقى الدولي

رئيس اللجنة التنظيمية: د. مشري راضية

أعضاء اللجنة التنظيمية:

نائب رئيس اللجنة التنظيمية: د. سهيل بوخميس

جامعة قالمة

جامعة قالمة

جامعة قالمة

جامعة قالمة

جامعة سكيكدة

جامعة قالمة

د. كرييس نبيل

د. سامية العايب

أ. خميسي زهير

أ. فارة سماح

د. نزار عبدلي

م. مجيد بخاشة

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

"ولا تدع من دون الله ما لا ينفعك ولا يضرك فإن

فعلت فإنك إذا لمن الظالمين ، وإن يمسسك الله

بضر فلا كاشف له إلا هو وإن يردك بخير فلا راد

لفضله يصيب به من يشاء من عباده وهو الغفور الرحيم ."

صدق الله العظيم

سورة يونس آية 106،107

كلمة افتتاحية لرئيس اللجنة التنظيمية

الحمد لله الذي لا يبلغ مدحته القائلون، ولا يحصي نعماءه العادون، ولا يؤدي حقه المجتهدون، الذي لا يدركه بعد الهمم ولا يناله غوص الفطن، الذي ليس لصفته حد محدود، ولا نعت موجود ولا وقت معدود، ولا أجل ممدود، فطر الخلائق بقدرته، ونشر الرياح برحمته، ووتد بالصخور ميدان أرضه، والصلاة والسلام على سيد المرسلين وسيد الأولين وعلى آله وصحبه أجمعين نشكر الله سبحانه وتعالى الذي يسر لنا السبيل ووقفنا في إنجاز هذا العمل.

وإنه لمن دواعي السرور أن أتقدم إليكم جميعا، وإلى كل ضيوفنا من داخل الوطن وخارجه، نيابة عن أعضاء اللجنة العلمية والتنظيمية للملتقى وأصالة عن نفسي بالشكر الجزيل لتلبيتكم دعوتنا، والامتنان لما بذلتموه من جهد ووقت حتى تشاركونا آراءكم وأفكاركم ومعلوماتكم.

أيها السادة والسيدات إنه لا يخفى على أحد بمكان أهمية هذا الملتقى الوطني توقيتا وموضوعا، هذه الأهمية التي ستزداد جلاء من خلال مداخلات الأساتذة المشاركين الأجلاء على امتداد يومين كاملين. وعليه أيها الحضور الكريم فإننا نهيب بكل المتدخلين والمختصين في الدراسات القانونية، أن تكون اقتراحاتهم وتوصياتهم التي سيتوجون بها ملتقانا نبراسا يستتير به كل باحث علم يحب وطنه.

والسلام عليكم ورحمة الله وبركاته

رئيس اللجنة التنظيمية

د. مشري راضية

إشكالية الملتقى

إن الجزائر من بين الدول التي أدركت أهمية السلامة المرورية، ويتجلى ذلك من خلال الخطط والإجراءات التي وضعتها والتي تهدف من خلالها إلى رفع مستوى السلامة المرورية والحد من الخسائر البشرية والاقتصادية والتخفيف من أضرارها.

ويعد الجانب القانوني في مجال السلامة المرورية من الجوانب المهمة التي أولتها الجزائر اهتماما بالغاً لعدة أسباب، الأول يتعلق بالحقوق المترتبة عن حدوث الحوادث المرورية وتحديد المخطئ وما يترتب عليه من جزاءات، أما الثاني فيتمثل في الردع المروري الذي يجعل مستخدم الطريق أكثر انتباهاً ومراعاة لقوانين السلامة المرورية. والثالث يتعلق بالرقابة المرورية من قبل الجهات المختصة وعلى هذا الأساس يطرح الإشكال حول مدى إمكانية الوصول إلى استراتيجية أو خطة قانونية محكمة تتمكن من خلالها من التخفيف من حدة حوادث المرور؟.

معايير الملتقى

المحور الأول: محل الرقابة المرورية

أولاً: سائق المركبة

ثانياً: المركبة

المحور الثاني: الهيئات المسؤولة عن الرقابة المرورية

أولاً: الجماعات المحلية

ثانياً: اللجان التقنية والإدارية

ثالثاً: الأعوان المؤهلون

المحور الثالث: آليات الرقابة المرورية

أولاً: وسائل الضبط الإداري المروري

ثانياً: الجزاءات المرورية

اللجنة العلمية للملتقى

رئيس اللجنة العلمية: د. خليل بوصوبرة
أعضاء اللجنة العلمية:

جامعة عنابة	د. محمد الصغير بعلي
جامعة قالمة	د. دوداد غزلاني
جامعة قالمة	د. نجاح عصام
جامعة قالمة	د. خليل بوصوبرة
جامعة قالمة	د. وفاء شيعاوي
جامعة قالمة	د. مسعود بوصوبرة
جامعة قالمة	د. سماح فارة
جامعة قالمة	د. فنيديس أحمد
جامعة قالمة	د. نبيلة عيساوي
جامعة قالمة	د. سهيلة بوخميس
جامعة قالمة	د. منية شوايدية
جامعة سكيكدة	د. نزار عبدلي
جامعة قالمة	د. حسون محمد علي
جامعة خنشلة	د. عثمانية كوثر
جامعة قالمة	د. سامية العايب
جامعة قالمة	د. منى مقلاتي

اللجنة التنظيمية للملتقى

رئيس اللجنة التنظيمية: د. مشري راضية

أعضاء اللجنة التنظيمية:

نائب رئيس اللجنة التنظيمية: د. سهيلة بوخميس

جامعة قالمة	د. كريس نبيل
جامعة قالمة	د. سامية العايب
جامعة قالمة	أ. خميسي زهير
جامعة قالمة	أ. فارة سماح
جامعة قالمة	م. مجيد بخاششة

برنامج اليوم الأول: 2016/11/02

- مراسم الإفتتاح الرسمي للملتقى على الساعة التاسعة صباحا
- المداخلة الافتتاحية: أ.د محمد الصغير بعلي، دور وزارة النقل في تجسيد سلامة الطرقات ، جامعة عنابة
- مداخلة ممثل عن الأمن الوطني
- مداخلة ممثل الدرك الوطني

الجلسة الصباحية: رئيس الجلسة د. مشري راضية			
الجامعة	عنوان المداخلة	المداخل	التوقيت
الجامعة (بوزريعة)	كيف تغير سلوكات السائق المتهور إلى سائق متحضر	د. بن حليمة مسعود	10:00 – 10:15
عنابة	سائق المركبة وتأثيره في وقوع حوادث المرور	أ.بن سعادة الزهرة	10:15 – 10:30
جامعة الجزائر	أثر سلوك قائدي المركبات على حوادث المرور	د. عز الدين بوجلطي	10:30 – 10:45
جامعة الجزائر	الرقابة على السائق والمركبة للحد من حوادث المرور	د.وفاء شيعاوي	10:45 – 11:00
جامعة قالمة	دور قانون المرور في فرض الرقابة المرورية في الجزائر	د. خليل بوصنوبرة	11:00 – 11:10
جامعة قالمة	دور تنظيم المرور في السلامة الطرقيّة	د.لويزة نجار	11:10 – 11:30
جامعة أدرار	مساهمة المجتمع المدني في تحقيق الأمن المروري الجمعيات نموذجا	أعماد بركات	11:30 – 11:45
جامعة المسيلة	التنظيم المؤسساتي للسلامة المرورية في الجزائر	د.بوعلام بوسكرة	11:45 – 12:00
جامعة قالمة	دور الجماعات المحلية في الرقابة المرورية	ط.خديجة بوخرص	12:00 – 12:15
جامعة قالمة	دور اللجنة الولائية للعقوبات الإدارية في فرض الرقابة المرورية	د. حسون محمد علي	12:15 – 12:30
مناقشة عامة			12:30 – 12:45
الجلسة المسائية : رئيس الجلسة د. خليل بوصنوبرة			
الجامعة	عنوان المداخلة	المداخل	التوقيت
جامعة قالمة	دور المراقبة التقنية للسيارات في التقليل من حوادث المرور	د. راضية مشري	14:00 – 14:15
جامعة قالمة	الرقابة المرورية على استغلال النقل بواسطة سيارات الأجرة	د.بوخميس سهيلة	14:15 – 14:30
جامعة باتنة	الهيئات والأعوان المسؤولة عن الرقابة والأمن عبر الطرق	أ.مصعبور فطيمة الزهرة	14:30 – 14:45
جامعة قالمة	دور الأعوان المؤهلين في تحقيق السلامة المرورية	ط.كنزة فتي	14:45 – 15:00
جامعة خنشلة	دور الجهاز الأمني في تحسين الأمن المروري عبر الطرقات للحد من حوادث المرور	د.حبيبة عبدلي	15:00 – 15:15
جامعة قالمة	قرار اعتماد وكالات المراقبة التقنية للمركبات	أ.خميسي زهير	15:15 – 15:30
معهد الأمن والسلامة الصناعية	Le dispositif de contrôle sanction de sécurité routière en Algérie états des lieux ; limites et progrès possible	د/ حورية بن شريف	15:30 – 15:45
جامعة تبسة	الآليات القانونية للتحكم في عناصر السلامة المرورية	ط.عجايي صبرينة	15:45 – 16:00
جامعة قالمة	دور مدارس السياقة في تحقيق السلامة المرورية	د.منى مقلاتي	16:00 – 16:15
مناقشة عامة			16:15 – 17:00

برنامج اليوم الثاني: 2016/11/03

الجلسة الأولى: رئيس الجلسة د. وفاء شيعاوي			
الجامعة	عنوان المداخلة	المداخل	التوقيت
خبير ومستشار في السلامة المرورية	المخالفات المرورية	أ.محمد العزوني	09:15 – 09:00
جامعة قلمة	دور نظام النقاط المرورية للحد من حوادث المرور	د.نبيلة عيساوي	09:30 – 09:15
جامعة قلمة	تعليق رخصة السياقة في التشريع الجزائري	د/ أحمد فنيديس	09:45 – 09:30
جامعة سكيكدة	الجرائم المرتكبة في حوادث المرور في القانون الجزائري	د/ نزار عبدي	10:00 – 09:45
جامعة تبسة	الجزاءات المرورية	أ.قسوم محمد	10:15 – 10:00
جامعة قلمة	فعالية الجزاءات المرورية في الجزائر	د/ سماح فارة	11:15 – 11:00
جامعة قلمة	التعليق على حكم جزائي غير فاصل في الدعوى المدنية	د/ بوضنيرة مسعود	11:30 – 11:15
جامعة عنابة	عقوبة توقيف المركبات	ط.مرابط عبد الرزاق	11:45 – 11:30
مناقشة عامة			12:00 – 11:45

➤ مراسيم الاختتام

الماضرة الأنتتاجية

أ. د محمد الصغير بعللي

جامعة عنابة

دور وزارة النقل في تجسيد سلامة الطرقات

تعد السلامة المرورية مطلبا أساسيا في حياة المجتمعات المعاصرة، خاصة وأن الحوادث المرورية ينجر عنها خسائر ضخمة بشرية واقتصادية، جعلت الدول تفكر مليا في إيجاد آليات قانونية تمكنها من تخفيف حدة هذه الحوادث، فعلى الرغم من استحداث العديد من الهيئات كالمركز الوطني لرخص السياقة والمركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرقات، وتشديد العقوبات على مرتكبي المخالفات إلا أن الوضع لا يزال مزريا، وما الإحصائيات المبينة (إحصائيات الدرك الوطني) في جدول مقارنة لحوادث المرور الجسمانية المسجلة خلال الفترات الممتدة من 2015/04/28 إلى 04/05/2015 ومن 05 إلى 11/05/2015 في المناطق الحضرية أدناه إلا دليل على ذلك:

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

وتعتبر وزارة النقل الجهاز الأمين والحارس الذي يعمل بالتنسيق مع وزارة الداخلية ووزارة البيئة في سبيل الحفاظ على سلامة الطرقات، من خلال تجسيد أحكام وقواعد أمن الطرقات على أرض الواقع بموجب ما تتمتع به من سلطات واختصاصات، لكن الإشكال الذي يطرح نفسه هو حول مدى فعالية الآليات القانونية التي تسعى وزارة النقل إلى تجسيدها ؟.

إن الإجابة على هذا الإشكال يتطلب التعرف على الاختصاصات التي تتمتع بها وزارة الداخلية في مجال الحفاظ على أمن الطرقات متبعين في ذلك التقسيم المبين أدناه:

المطلب الأول: اختصاصات تنظيمية

المطلب الثاني: اختصاصات رقابية

المطلب الثالث: اختصاصات ردعية

المطلب الأول

اختصاصات تنظيمية

تضطلع وزارة النقل بدور حيوي وهام للنهوض وتحسين مستوى السلامة المرورية حيث تقوم بمناسبة ممارسة اختصاصاتها التنظيمية بتنظيم حركة المرور على مستوى الطرقات وتحديد كفاءات الحصول على الرخص والاعتمادات على مستوى الطرقات ومن أمثلة ذلك:

✓ القرار المؤرخ في 22 يوليو 2006 المحدد لنماذج الوثائق المتعلقة بممارسة نشاطات نقل الأشخاص والبضائع عبر الطرقات¹، والمتمثلة في تحديد شكل رخصة استغلال الخدمة المنتظمة للنقل العمومي للأشخاص عبر الطرقات وبطاقات التوقيت والمسارات وكذا المقرر المتضمن رخصة ممارسة نشاط النقل العمومي للبضائع عبر الطرقات.

✓ القرار الوزاري المشترك المؤرخ في 01 أوت 1989 المحدد لشروط تسليم رخصة سيطرة السيارات وصلاحياتها²، والذي ينظم كيفية الحصول على إحدى رخص السيادة مع مراعاة حد السن الأدنى للراغبين في الحصول على مختلف أصناف رخص السيادة، والإجراءات الواجب اتباعها قبل الحصول عليها، تجسيدا لمبدأ الرقابة المرورية القبلية على سائقي المركبات.

✓ القرار المؤرخ في 18 فبراير 2013 المحدد لكفاءات إعداد التكوين الخاص لسائقي السيارات من أجل استرجاع عدد النقاط الضائعة من الرخصة بالنقاط³، ومن هي الجهات المختصة بسحب النقاط، وعلى أي مستوى يتم تأهيل المخالفين الذي تم سحب النقاط من رخصتهم.

✓ القرار المؤرخ في 27 يناير 2010 المتضمن إنشاء لجنة متساوية الأعضاء مختصة بسلك ممتحنى رخصة السيادة لدى الإدارة المركزية لوزارة النقل⁴.

✓ القرار الوزاري المشترك المؤرخ في 02 سبتمبر 2013 والمحدد لمحتوى طلب رخصة نقل النفايات الخاصة بالخطرة وكفاءات منح الرخصة وخصائصها التقنية⁵، الذي خول في مادته الثانية كل الوزير المكلف بالبيئة بعد استشارة الوزير المكلف بالنقل، بمنح رخصة نقل تؤهل صاحبها بنقل النفايات الخاصة الخطرة من المرسل إلى المرسل إليه خلال مدة زمنية محددة.

¹ - جريدة رسمية رقم 05 لسنة 2007.

² - جريدة رسمية رقم 45 لسنة 1989.

³ - جريدة رسمية رقم 37 لسنة 2013.

⁴ - جريدة رقم 53 لسنة 2010.

⁵ - جريدة رسمية رقم 32 لسنة 2014.

المطلب الثاني

اختصاصات رقابية

باعتبار وزارة النقل إدارة عامة فهي تمارس مهامها الرقابية في شكل سلطة رئاسية⁶ على الهياكل التابعة للوزارة والمحددة في نص المادة الأولى من المرسوم التنفيذي رقم 89-166 المؤرخ في 29 أوت 1989 المتضمن تنظيم الإدارة المركزية في وزارة النقل⁷، والتي تخضع لسلطة وزير النقل الرئاسية وهي:

- ✓ الأمانة العامة ويلحق بها مكتب البريد والاتصال .
- ✓ المفتشية العامة.
- ✓ ديوان الوزير .
- ✓ المديرية ولاسيما مديرية النقل الحضري وحركة المرور في الطرق، والتي تضم المديرية الفرعية للنقل الحضري والمديرية الفرعية لحركة المرور في الطرق والتي تضم بدورها مكتب سيطرة السيارات ومكتب الوقاية والأمن في الطرق ومكتب حركة المرور في الطرق.
- ✓ المجلس الوطني للنقل البري بحيث يأسه ممثل وزير النقل ويتم تعيين أعضائه بموجب قرار صادر من الوزير المكلف بالنقل لمدة ثلاث سنوات قابلة للتجديد بناء على اقتراح من السلطات التي ينتمي إليها الأعضاء⁸.

وإلى جانب ممارسة السلطة السلمية تمارس وزارة النقل وصاية إدارية⁹ على العديد من الهيئات كالمركز الوطني لرخص السياقة، إذ أكدت المادة الثانية من المرسوم التنفيذي رقم 03-262 المؤرخ في 23

⁶ - تعرف السلطة الرئاسية على أنها: مجموع الاختصاصات التي يتمتع بها كل رئيس في مواجهة مرؤوسيه و التي من شأنها أن تجعل المرؤوسين مرتبطين بالرئيس برابطة التبعية و الخضوع، و السلطة الرئاسية ليست حقا مطلقا للرئيس الإداري بل هي اختصاص يمنحه له القانون حفاظا على المصلحة العامة. عمار عوابدي، مبدأ تدرج فكرة السلطة الرئاسية، المؤسسة الوطنية للكتاب، الجزائر، 1984، ص 216.

⁷ - جريدة رسمية رقم 36 لسنة 1989.

⁸ - انظر المادة 2 و 3 من المرسوم التنفيذي رقم 03-261 المؤرخ في 23 يوليو 2003 والمتضمن تشكيل المجلس الوطني للنقل البري واللجنة التقنية الوزارية المشتركة لنقل المواد الخطرة واللجنة الولائية للعقوبات الإدارية وصلاحياتها وسيورها، جريدة رسمية رقم 46 لسنة 2003.

⁹ - تعرف الوصاية الإدارية على أنها: مجموع السلطات التي يقررها القانون لسلطة عليا على أشخاص الهيئات اللامركزية و أعمالهم قصد حماية المصلحة العامة، و هي أداة قانونية بموجبها نضمن وحدة الدولة من خلال

يوليو 2003 المحدد لتنظيم المركز الوطني لرخص السياقة وسيره¹⁰ أن المركز مؤسسة عمومية ذات طابع إداري يتمتع بالشخصية المعنوية والاستقلال المالي تخضع لوصاية الوزير المكلف بالنقل وتنشأ فروع للمركز بقرار مشترك بين الوزير الوصي ووزير المالية والسلطة المكلفة بالوظيفة العمومية ، كما أكدت المادة الثانية من المرسوم التنفيذي رقم 03-502 المؤرخ في 27 ديسمبر 2003 والمتضمن مهام المركز الوطني للوقاية عبر الطرق وتنظيمه وسيره¹¹، أن المركز مؤسسة عمومية ذات طابع إداري تتمتع بالشخصية المعنوية والاستقلال الإداري وتعمل تحت وصاية وزير النقل لتحسين الوقاية والأمن عبر الطرق واقتراحها وتطويرها.

المطلب الثالث

اختصاصات ردعية

إلى جانب سلطة التنظيم خول المشرع الجزائري لوزارة النقل ممثلة في وزير النقل سلطة فرض عقوبات ردعية إدارية عند ارتكاب بعض المخالفات المرورية كعقوبة السحب النهائي لجميع الرخص بناء على اقتراح من الوالي، في حالة ارتكاب نفس المخالفات مرة أخرى في غضون الإثنى عشر شهرا التي تلي النطق بعقوبة السحب المؤقت للرخص الصادرة من الوالي وذلك ضمن الحالات المحددة في المادة 61 من القانون رقم 01-13 المؤرخ في 7 أوت 2001 المتضمن توجيه النقل البري وتنظيمه¹²، وهناك عقوبات أخرى حددها المرسوم التنفيذي 03-223 المؤرخ في 10 يوليو 2003 والمتضمن تنظيم المراقبة التقنية للسيارات وكيفيات ممارستها¹³، بموجب نص المادة 49 منه في حال ارتكاب الوكالة أي إخلال بأحد الالتزامات كما هو محدد في دفتر الأعباء النموذجي المتعلق بإنشاء وكالة المراقبة التقنية واستغلالها ، نذكر منها:

إقامة علاقة قانونية دائمة و مستمرة بين الأجهزة المستقلة و السلطة المركزية، عمار بوضياف، الوجيز في القانون الإداري، جسور للنشر والتوزيع، الجزائر ، سنة 2007، ص 177.

¹⁰ - جريدة رسمية رقم 46 لسنة 2003.

¹¹ - جريدة رسمية رقم 82 لسنة 2003.

¹² - جريدة رسمية رقم 44 لسنة 2001.

¹³ - جريدة رسمية رقم 37 لسنة 2003.

1. الإنذار ويكون في حالة عدم احترام قواعد النظافة أو أي إجراء من إجراءات استعمال تجهيزات المراقبة التقنية وصيانتها أو في حالة عدم احترام إجراءات المراقبة ، أو عند عدم التصريح بفقدان أية وثيقة من وثائق المراقبة¹⁴.

2. السحب المؤقت للاعتماد وذلك في حالة العود خلال إثني عشر شهرا التي تلي معاينة أحد الإخلالات التي أفضت إلى الإنذار أو عند بث ملاحظات أو مستندات غير مرخص بها، أو تقديم نصائح تقنية لكل شخص تخضع سيارته للمراقبة التقنية ومن شأنها أن تشوه نوعية المراقبة.

3. السحب النهائي وذلك في حالة العود خلال إثني عشر شهرا التي تلي معاينة أحد الإخلالات التي أفضت إلى السحب المؤقت للاعتماد، أو عند عدم التصريح بأي طارئ يمس العتاد يمكن أن تتجر عنه عواقب وخيمة على نوعية المراقبة، أو عند الاستعمال التديلي للوثائق المسلمة عقب إجراء المراقبة التقنية، أو عند تزيف محضر المراقبة التقنية، أو تشويه نتائج المراقبة.

الخاتمة :

مما سبق نخلص في النهاية إلى أن وزارة النقل هي العصب الرئيسي المسؤول عن حماية الطرقات، حماية قبلية أي قبل وقوع الحوادث المرورية عن طريق تنظيم الحصول على الرخص والاعتمادات اللازمة للسير على مستوى الطرقات أو من خلال تنظيم عمليات السير وغيرها، وحماية بعدية أي بعد ارتكاب مخالفات مرورية أو قانونية من شأنها في التسبب بأضرار جد جسيمة على الدولة ككل وعلى الأفراد .

أ.بن مساعدة الزهرة

جامعة عنابة

مائق المركبة وتأثيره على في وقوع حوادث المرور

أضحت حوادث المرور في وقتنا الحالي من بين أهم المعضلات الاجتماعية التي تواجهها دول العالم بما فيها الجزائر، لما لها من انعكاسات سلبية على جميع قطاعات المجتمع وطاقاته، وموارده البشرية والاقتصادية.

فكثرة حوادث المرور تعتبر تهديدا للاستقرار المجتمعي، فهي تمس مباشرة بحياة الأشخاص وسلامتهم كما تؤثر على برامج التنمية للدول، ذلك نتيجة لما تخلفه من خسائر بشرية واقتصادية جد معتبرة على المستويين الفردي والاجتماعي.

¹⁴ - انظر نص المادة 52 من المرسوم التنفيذي 03-223 السابق الذكر .

وقد أكدت منظمة الصحة العالمية على أن حوادث الطرق هي ثاني الأسباب الرئيسية للوفاة بين سكان العالم بالنسبة للفئة العمرية بين 5 سنوات إلى 29 سنة، و ثالثها بالنسبة للفئة العمرية بين 30 و 44 عاما.

حيث تخلف جرائم الطرقات حوالي 1.3 مليون قتيل سنويا و أكثر من 50 مليون جريح أو معوق على مستوى العالم.

وتتوقع ذات المنظمة أن يتضاعف هذا العدد مع حلول عام 2020، خاصة في بلدان ذات الدخل الضعيف أو المتوسط.

تقدر تكلفة الإصابات الناجمة عن حوادث المرور في هذه البلدان بحوالي 518 مليار دولار سنويا، و هو ما يفوق ما تتحصل عليه هذه الدول من معونات إنمائية، ذلك ما يضع الحوادث المرورية في الصف الأول كسبب في العبء العالمي .

وقد صنف تقرير منظمة الصحة العالمية المنطقة العربية ضمن الفئة التي تحتل المرتبة الأولى مع الدول الإفريقية فيما يتعلق بإحصائيات حوادث المرور .

واعتبر التقرير أن نسبة الوفيات الناجمة عن حوادث المرور في المنطقة العربية قدرت في عام 2000 حوالي 19.2 % بالنسبة لكل 100 ألف ساكن، ويتوقع أن ترتفع هذه النسبة في عام 2020 إلى حدود 22.3 % .

والجزائر على غرار باقي دول المنطقة العربية تعاني و بشدة من مشكلة تفاقم حوادث المرور ، والارتفاع المخيف لضحايا العنف المروري، خاصة إذا علمنا أن الجزائر بها أكبر عدد من المركبات في كل القارة الإفريقية (أكثر من 5 ملايين مركبة) بعد جمهورية جنوب إفريقيا.

المجازر المرورية تكاد تصبح واقعا يوميا في الجزائر، فلا يكاد يخلو يوم من خبر عن حوادث مرور متفرقة بالعديد من طرقات الوطن .

فرغم الإجراءات الردعية المتخذة من قبل المصالح المختصة، إلا أن الحصيلة مازالت نفسها، فإرهاب الطرقات خلف سنة 2013 حسب مصالح الدرك الوطني 4540 قتيل و 69582 جريح على المستوى الوطني لتحتمل الجزائر بذلك المرتبة الرابعة عربيا .

أما في سنة 2014 لم يكن عدد حوادث المرور أقل من سابقتها، حيث سجل السداسي الأول و الثاني بذات السنة 429 قتيل و 11035 جريح لترتفع الحصيلة في السداسي الثاني من نفس السنة إلى 241 قتيل و 6124 جريح.

أما بالنسبة لسنة 2015 وحسب حصيلة لمصالح الأمن الوطني فان حوادث المرور خلفت 809 قتيل و أكثر من 19337 جريح.

وحسب أرقام المركز الوطني للوقاية و الأمن عبر الطرق فانه خلال ثمانية أشهر (8) الأولى من السنة الجارية 2016 قد لقي 2817 شخصا حتفهم، و أصيب أكثر من 31365 شخصا بجروح وذلك في 20346 حادث مرور .

فلأسف الشديد الإصابات الجسدية و الوفيات الناتجة عن إرهاب الطرقات في الجزائر أصبحت (تتافس) ما هي عليه نتيجة الأمراض الخطيرة و الأوبئة.

وقد أسفرت التحقيقات التي أجرتها الجهات المختصة في هذا المجال، بهدف معرفة سبب ارتفاع الإحصائيات السابقة الذكر بخصوص حوادث المرور، أن السبب المباشر لوقوع حوادث المرور تعود بالدرجة الأولى إلى العامل البشري، حيث تسبب مستخدمي الطريق فيما يعادل نسبة 82.68% من الحوادث متبوعين بالراجلين بنسبة 6.82%.

كما يأتي سبب وقوع الحوادث إلى نوعية و حالة المركبات، حيث تسببت حافلات نقل المسافرين و مركبات النقل الجماعي في 686 حادث مرور أسفرت عن مقتل 236 شخصا و إصابة ما يفوق 2000 جريح.

أسباب اختيار موضوع المداخلة :

ترجع أسباب اختيار موضوع المداخلة إلى مجموعة من الأسباب الموضوعية الجدية، وأبرزها ثقل الإحصائيات المقدمة من طرف الجهات المختصة والمترجمة للوضع الكارثي الذي ووصلت إليه بلادنا في حوادث المرور، و التي تؤثر مباشرة على خطط التنمية في الجزائر و على رفاهية الشعب، و تقود إلى الفوضى و عدم الاستقرار، ناهيك عن استنزاف موارد البلد، وطاقاته البشرية والمادية.

أهمية دراسة موضوع المداخلة :

تبرز أهمية موضوع المداخلة في دراسة أهم عامل في وقوع حوادث المرور في الجزائر، والسبب الأساسي و الرئيسي لها، ألا وهو العامل البشري ونخص بالدراسة سائق المركبة، مما يستوجب دق ناقوس خطر، وتسليط الرقابة المرورية عليه، و رفع التحدي من طرف الجهات المختصة من أجل الحد والتقليل من تأثيره في إرهاب الطرقات.

وكذلك تهدف هذه الدراسة إلى تعزيز الثقافة المرورية لدى السائقين، مما يساهم بشكل فعال في الحد من الحوادث المرورية، و مسبباتها، بغرض الحفاظ على الروح البشرية والتركيز على دور الأسرة و توعية الأبناء من الحوادث المرورية بما يتوافق مع القوانين و اللوائح الخاصة.

المنهج المتبع في الدراسة :

بغية التوصل إلى الإجابة على إشكالية هذا البحث، فضلت الاعتماد على المنهج الوصفي التحليلي، و ذلك من خلال توضيح مفهوم سائق المركبة، و تحليل مدى تأثير الصفات الشخصية والتكوين النفسي والتعليمي، وكذلك التصرفات الصادرة منه في نسبة وقوع حوادث المرور.

إشكالية الدراسة :

إذا اخترت هذا الموضوع تحديدا دون غيره من محاور الملتقى، لأحاول الإجابة على الإشكالية المطروحة في هذا البحث، و المتعلقة أساسا بما المقصود بسائق المركبة و مامدى تأثيره في وقوع حوادث المرور في الجزائر.

وللإجابة على هذه الإشكالية الأساسية في موضوع الملتقى ارتأيت تبني خطة بحث مكونة من مبحثين، خصصنا الأول لدراسة مفهوم سائق المركبة أما الثاني فتناول دراسة تأثير العامل البشري (سائق المركبة) في وقوع حوادث المرور، لنخلص في الأخير إلى خاتمة شاملة لمختلف نتائج البحث.

المبحث الأول : مفهوم السائق :

غالبا ما تكون جرائم المرور نتيجة تداخل أكثر من عامل واحد في إحداثها، فقد يكون السائق، وقد يكون ظروف الحادثة، أو المركبة، وقد تكون الضحية ذاتها، وقد تساهم هذه العوامل في تفاقم أضرار الحادث أو تقلل من إمكانية سائق المركبة في تفاديه أو تخفيفه.

حمل الخبراء العامل البشري (السائق) المسؤولية الرئيسية في حوادث السيارات، حيث تصل نسبة مشاركته في وقوع الحوادث إلى 90% من مجموع العوامل الأخرى.

وبالتالي فإن دراسة هذا العامل يعتبر أولوية قصوى في موضوع الرقابة المرورية، حيث سوف نتناول تعريف سائق المركبة في المطلب الأول والتصنيف النفسي لسائق المركبة في المطلب الثاني.

المطلب الأول : تعريف سائق المركبة

قبل التطرق لدراسة مدى تأثير العامل البشري في وقوع حوادث المرور، يتوجب علينا أولاً التعرف على معنى سائق المركبة لغة واصطلاحاً عند

الفرع الأول : تعريف سائق المركبة لغة

سائق : (اسم)

الجمع : سائقون و سواق ، ساقّة

السائق من يقودُ السَّيَّارَةَ أو القطارَ ونحوهما والجمع : ساقّة

اسم فاعل من ساق

مَلَكٌ يَدْفَعُ من الخلف يوم القيامة

سَائِقُ الْمَاشِيَةِ : الَّذِي يَحْتَنُهَا مِنَ الْخَلْفِ عَلَى السَّيْرِ

ساق يسوق ، سق ، سوقاً وسيافاً وسواقاً وسيافاً ، ومساقاً فهو سائق ، والمفعول مسوق

ساق المريض بنفسه ، نفسه : شرع في نزع الروح ، أي لحظة الاحتضار

ساق فلاناً : أصاب ساقه

ساق الإبل : حنّها من خلفها على السير

ساق الحديث : سرده ، أورده بسهولة وسلاسة

ساق الحديث إليه : وجهه ،

ساق القصة : قصّها ،

ساق المهر إلى المرأة : قدّمه ، حمله إليها

ساق إليه المال : أرسله إليه ، قدّمه بين يديه

ساقه إلى الهلاك / ساقه للهلاك : دفعه إليه

ساق الله الخير : أرسله

سائق-:

جمع سائقون وساقّة:

1 - اسم فاعل من ساق.

2- مَلَكٌ يَدْفَعُ من الخلف يوم القيامة : « وَجَاءَتْ كُلُّ نَفْسٍ مَعَهَا سَائِقٌ وَشَهِيدٌ »

السائق : من يقودُ السَّيَّارَةَ أو القطارَ ونحوهما . والجمع : ساقّة(1).

(1) أحمد مختار عمر، معجم اللغة العربية المعاصر، علم الكتب، مجلد 1، طبعة 1، القاهرة، 2008.

الفرع الثاني تعريف السائق في التشريع الجزائري

لقد عرف المشرع الجزائري وعلى غير عادته، سائق المركبة، وذلك في نص المادة 02 من القانون رقم 03-09 المعدل والمتمم للقانون 14-01 المتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرقات وسلامتها على أنه هو كل شخص يتولى قيادة مركبة بما فيها الدراجات والدراجات النارية أو يسوق حيوانات الجر والحمل والركوب والقطعان أو يتحكم فعلا في ذلك⁽¹⁾.

(1) المادة 02 من الأمر رقم 03-09 المؤرخ في 2229 رجب عام 1430 الموافق 22 يوليو سنة 2009 المعدل والمتمم للقانون رقم 14-01 المتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرقات وسلامتها وأمنها.

المطلب الثاني التصنيف النفسي لسائق المركبة

السائق هو كل شخص يتولى سيطرة إحدى المركبات، فكل مركبة تحتاج إلى سائق يتولى قيادتها وينبغي عليه الالتزام بقواعد السيادة الآمنة، لتجنب أخطار الحوادث المرورية حماية لنفسه، ولمركبته و سلامة الآخرين و ممتلكاتهم⁽¹⁾.

و تؤكد جميع الدراسات قيام علاقة كبيرة بين التكوين النفسي لشخصية أي فرد، و نظرته للحياة و عدد الحوادث التي يمكن أن يسببها هذا الإنسان سواء لنفسه أو لغيره، كما تفيد هذه الدراسات أن قرابة 85% من حوادث السيارات يرجع السبب فيها إلى الأشخاص الذين ثبت من دراسة حياتهم البيئية و المدرسية أو العملية، أنهم يمثلون مجموعة غير المستقرين نفسيا و عاطفيا⁽²⁾.

و قد أمكن إجراء تصنيف نفسي لجميع قاندي السيارات على أساس التكوين النفسي إلى ثلاث مجموعات

(1) حاتم محمد صالح، جريمة الدعس في التشريع العراقي، رسالة ماجستير مقدمة إلى كلية القانون، جامعة بغداد، 1988، ص 14.

(2) د. عبد الجليل السيف، العوامل النفسية و أثرها على كفاءة السائق، مقال منشور على شبكة الانترنت على موقع WWW.dralsaiif.com

الفرع الأول: مجموعة المتحررون أو الخالون من الحوادث

و هذه المجموعة تمثل الغالبية العظمى من قاندي السيارات، و نسبتها من 70-75% من جميع قاندي السيارات في العالم، و من أهم ما تتميز به هذه المجموعة من صفات، هي احترامها للقانون و تقديرها للمسؤولية الاجتماعية، فالغالبية العظمى من هذه الفئة يعيشون حياتهم بصفة عامة بصورة طبيعية و لهم أقل مشاكل عائلية و وظيفية أو لا يعانون منها بشكل حاد⁽¹⁾.

الفرع الثاني : مجموعة السواق الذين يعتبرون أن القيادة هي إحدى الهوايات التي يمكن عن طريقها

إثبات وجودهم.

هذه المجموعة تشكل نسبة قليلة، من أبرزها بعض رجال الأعمال الذين تضطربهم ظروف أعمالهم إلى السفر لمسافات طويلة، و في اعتقادهم أن سر نجاحهم يعود إلى السرعة في إعمالها، و قراراتهم و الحفاظ على مواعيدهم، وهذه المجموعة غالبا ما تتصف بجنون السرعة و التجاوز بسياراتهم في الأماكن الممنوعة و بالشروود الذهني الذي أحيانا ما يكون سببا من أسباب الحوادث.

الفرع الثالث: مجموعة السواق العدوانيون.

هذه المجموعة تشكل في معظم المجتمعات نسبة 10% إلى 20% من مجموع السائقين، وتتراوح أعمارهم ما بين 16 إلى 24 عام، تتصف هذه الفئة بعدم الاستقرار النفسي و الجسمي، وهي تسبب قرابة الثلث من الوفيات الناجمة عن حوادث السيارات، فهم يتصرفون التصرفات العنيفة أو اللاحضارية أثناء القيادة، لغياب وعي التصرف المسؤول للسائق أو الضعف الكبير في مستوى الضبط المروري أو ازدياد مستوى الازدحام في طرق المدينة⁽²⁾.

(1) د.عبد الجليل السيف، رجال المرور و حوادث السيارات، مقال منشور على شبكة الانترنت على موقع WWW.dralsauf.com

(2) د.عبد الجليل السيف، العوامل النفسية و أثرها على كفاءة السائق، المرجع السابق ، WWW.dralsauf.com

المبحث الثاني : تأثير سائق المركبة في وقوع حوادث المرور

لمعرفة مدى تأثير العامل البشري (سائق المركبة) في وقوع حوادث المرور، يجب أولاً التطرق إلى معرفة الأفعال المرتكبة (السلوكيات) من طرفه والتي تساهم بشكل مباشر في جرائم المرور، ثم تحليل إحصائيات الجهات المختصة المترجمة للنسبة الواقعية العملية التي يساهم بها سائق المركبة في إرهاب الطرقات.

الفرع الأول الأفعال المرتكبة من سائق المركبة

- السرعة المفرطة :

تعتبر الزيادة في السرعة من الأسباب المباشرة لوقوع الكثير من الحوادث والتي يقوم بها سائق المركبة، لأنه من المقرر أنه كلما ازدادت سرعة المركبة كلما صعب التحكم فيها، سواء بإيقافها أو تجنب حوادث قد تعترضها أثناء سيرها في الطريق.

ومن المؤكد علمياً وعملياً أن السيارة كلما ازدادت سرعتها قل وزنها، وهذا يؤدي إلى سهولة انقلابها عند أدنى عائق يعترضها في الطريق، وفي هذه الحالة ولأي طارئ على السائق، فإنه يفقد التحكم في مركبته ولا يستطيع السيطرة على توقيفها وهذا ما يؤدي غالباً إلى حوادث مرورية مؤكدة⁽¹⁾.

ولقد حدد قانون المرور الحد الأقصى للسيارات على النحو التالي :

40 كلم/سا في الطريق السيار.

30 كلم/سا السرعة القانونية المرخص بها في الطرق وخارج التجمعات السكانية.

20 كلم/سا السرعة القانونية المرخص بها داخل التجمعات السكانية.

(1) www.aps.dz/ar,27/09/2016,18h :00-19h20

وهذا ما نصت عليه المادة 89 من قانون المرور 09/03 ، كما نصت نفس المادة على كل مخالف للسرعة القانونية المرخص بها التي قامت التجهيزات المعتمدة بمعاينتها بغرامة من 10.000 دج إلى 50.000 دج⁽¹⁾.

- التجاوزات الخطيرة :

يشكل التجاوز الخطير سببا رئيسيا في وقوع حوادث خطيرة، فخلال سنة 2007 وقع 3637 حادث مرور جسماني بسبب التجاوزات الخطيرة، و هذا العدد يشكل نسبة 83.8% من مجموع الحوادث المسجلة في تلك الفترة .

فعملية التجاوز في الطريق لها شروط يجب احترامها، وهناك حالات يمنع التجاوز فيها تماما، نذكر من بينها وجود إشارة عدم التجاوز، ملتقيات الطرق (المنعرجات و عدم وضوح الرؤيا ...)، و لقد تعرضت الفقرة 3 من المادة 69 من الأمر رقم 09-03 إلى فعل التجاوز الخطير.

(1) المادة 89 من الأمر رقم 09-03 المؤرخ في 2229 رجب عام 1430 الموافق 22 يوليو سنة 2009 المعدل والمنتم للقانون رقم 01-14 المتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرقات وسلامتها وأمنها.

ثالثا - عدم احترام إشارة المرور

إن مشكلة عدم احترام قوانين المرور من طبيعة السواق المتهورين، وصغار السن على الخصوص، حيث نرى بعض الشباب لا ينسجمون مع النظام و احترام القانون، حيث يرى بعض الشباب أن في احترام القانون نوع من القيد على حرياتهم فنجدهم يجاهرون بخرقها و يعتبرون ذلك مفخرة، سواء فيما يتعلق بالوقوف أمام إشارة قف أو التآني عند الممر الخاص بالراجلين.....الخ، و يراهم يغامرون بالتجاوزات الغير قانونية أو استعمال السرعة الجنونية داخل المدينة و المجمعات السكنية غير مبالين بالتعليمات القانونية و لا بمشاعر الآخرين..

رابعا - مسافات الأمان

من الأفعال المتكررة للسواق والتي غالبا ما تتسبب مباشرة في وقوع حوادث المرور، عدم ترك مسافات الأمان بين المركبات، وهذه المسافة يجب احترامها من طرف السائق فهي تحمي من خطر الاصطدام بالمركبة التي تسبقه، كما أنها تسمح له بالكبح السليم في الوقت المناسب إذا تعرضت لأي خطر أو عائق مفاجئ يستدعي نقص السرعة أو التوقف، و كلما زاد السائق في السرعة فعليه أن يزيد في مسافة الأمان مثلا : إذا كان سرعة السيارة 50 كلم/سا يجب ترك مسافة أمان تقدر ب 25م وفي الرؤية، يجب على السائق أن يكيف رؤيته حسب المسافة التي تمكنه من الرؤية فيه بوضوح.

وكذلك حالة الطريق لها أهمية في زيادة المسافة الأمنية بين السيارتين المتتابعين، ولأنه إذا كان الطريق مبللا فمن الضروري أن يزيد السائق في مسافة الأمان، حتى يتجنب الانزلاق أو الانقلاب. وإذا كان السائق في مرتفع، فان مسافة الأمان ممكن أن تكون قصيرة ، لأن السرعة في المرتفع تكون قليلة، ولكن في حالة العكس، أي حالة السياقة في المنحدر فمن الضروري أن تكون مسافة الأمان كبيرة، لأن سرعة السيارة تزيد بسبب قوة الانحدار، وبالتالي عملية الكبح تتطلب وقت أطول. لذلك فان تتابع مركبتين يفوق وزنها الإجمالي مع الحمولة 3.5 طن، أو يفوق كل واحدة منهما سبعة أمتار، وبسرعة واحدة خارج المجمعات السكنية، ولتقدير مسافة أمان تقدر ب 50 متر على الأقل.

ولتقدير مسافة الأمان هناك عدة طرق ومنها: تقسيم الرقم المشار إليه في عداد السرعة على اثنين فنحصل على مسافة الأمان الواجب تركها مثلا : بسرعة 60 كلم/سا ترك مسافة أمان 30 متر⁽¹⁾.

مما سبق يمكننا القول أن سلوكيات الأفراد تؤثر بشكل مباشر على تصرفاتهم في الطريق خاصة في ظل التكوين المتواضع الذي يتلقونه في المدارس المخصصة، حيث تظهر الدراسات الميدانية والإحصاءات بأن تداخل هذه التصرفات مع بعض السلوكيات قد يسبب في حوادث خطيرة ومباشرة، ويمكن تلخيصها حسب درجة الخطورة فيما يلي⁽²⁾:

وتأتي على رأس القائمة العامل البشري، وخاصة فئة الشباب.

الإفراط في السرعة : يمثل نسبي 100/24.84 ، وقد ينتج عن هذا الإفراط في السرعة فقدان السيطرة على المركبة ، ويمثل نسبة 100/13.91 من نسبة الحوادث.

ويبدو أن عدم احترام إشارات المرور، تسبب في وقوع حوادث نسبة 100/10.82.

أما اللامبالاة من طرف المشاة، ومزاحمتهم للمركبات، والسير على الجزء المخصص للسيارات، هذا يمثل نسبة 100/10.39 من إجمالي الحوادث.

وهناك البعض من السلوكيات الخطيرة للسائقين والمناورات، التي تمثل 100/3.47 وعدم احترام الأولوية، تمثل 4.01 بالمائة.

(1) طارق أحمد رشدي، السباقة فن وذوق، الطبعة الأولى، مطبعة المعارف، بغداد، 1980، ص90.

(2) مجلة الوقاية والسباقة، المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق، العدد 9، سنة 2010، ص98-99.

والتجاوز الخطير يمثل نسبة 100/10.33 . كما أن استعمال بعض السائقين لمواد مسكرة، أو مخدرة، قد تدفع الى تغييرات في التصرفات، التي تؤدي بدورها الى عدم التحكم في المركبة، وحسب الإحصاءات هذا يمثل 100/1.66 من مجمل أسباب الحوادث⁽¹⁾.

ومن الملاحظ أيضا، أن الأسباب التي تخص المكوث أو التوقف الخطيرين وجنحة الفرار والحمولة الزائدة واستعمال الهاتف النقال أو التصنت الإذاعي كانت نسبها على التوالي : 0.20 ؛ 0.26 ؛ 0.67 ؛ 0.72 بالمائة⁽²⁾.

ولقد حصرت قيادة الدرك الوطني أسباب وقوع الحوادث المرورية في خمسة أفعال أساسية وهي:

فقدان السيطرة على المركبة بعدد يبلغ 395 حالة.

السرعة المفرطة وتبلغ عدد 264 حالة.

التجاوز الخطير.

عدم احترام مسافة الأمان.

وتأتي المركبات الخفيفة على رأس الوسائل المسببة لحوادث المرور بـ 5450 حادث، وتليها المركبات

الثقيلة بـ 1151 حادث، أما فيما يخص حافلات نقل المسافرين، ومركبات النقل الجماعي خلفت: 265

حادث، وحتى الدراجات النارية أصبحت تتسبب في الحوادث المرورية.

(1) مجلة الشرطة، المديرية العامة للأمن الوطني، عدد 16، فيفري 2011، ص8.

(2) مجلة الوقاية والسياسة، المرجع السابق، ص 52.

خامسا - عدم إتباع أصول القواعد الصحيحة لقيادة السيارة

ثبت يقينا بما لا يدع مجالا للشك أن كثير من حوادث المرور تقع بسبب عدم مراعاة القواعد الصحيحة للقيادة ومن أهمها: أنه يجب على السائق الماهر عند قيادته للسيارة في الطريق ألا يسرع بها حتى لا تنزلق فتتحرف فجأة فيترتب على ذلك نتائج خطيرة. و إذا كان الحال يتطلب استعمال الفرامل فلا ينبغي استعمالها فجأة وبشدة لأن ذلك قد يفقده السيطرة على السيارة.

كما يجب على السائق أن يتحكم في تحرك السيارة بالتقليل من السرعة، لأن ذلك قد يغنيه عن استعمال الفرامل.

و في حالة السير في أرض رخوة، أو مغطاة بالجليد، أو الثلج، أن يسير ببطء وحينما يرفع القدم من على الفرامل فيجب أن يكون ذلك بالتدريج، و إذا أراد أن يزيد في السرعة فيكون ذلك أن اثر استعمال الفرامل له أهمية بالغة، لأن السائقين يستعمله استعمالا خاطئا، مما يؤدي إلى وقوع حوادث، ونظرا لكثير من حوادث قاتلة فان سببها يعود، إما لعدم استعمال السائق الفرامل لإيقافها في الوقت المناسب، أو استعمالها، إلا أنه لم يستطع إيقافها قبل أن يصدم الضحية، وذلك بسبب الطريق كان مبللا، أو إن المجني عليه ظهر أمامه فجأة، فلم يكن له خيار في استعمال الفرملة أو استعمالها بطريقة خاطئة⁽¹⁾.

(1) عز الدين صوري وعبد الحميد الشواربي، المسؤولين الجنائية والمدنية في القتل والاصابة الخطأ في ضوء الفقه والقضاء، القاهرة، سنة 1996، ص 179.

لهذا فانه من المسلم به كلما زادت سرعة السيارة زادت المسافة التي تقطعها، من بدء لحظة استعمال الفرامل حتى لحظة إيقافها، لذلك فان قائد السيارة إذا تأخر عن استعمال الفرامل، فان المسافة التي تقطعها السيارة تختلف باختلاف السرعة التي كان يمشي بها، فإذا كان يسير بسرعة 30 كلم / سا وتأخر عن استعمال الفرامل في الحالات التي توجب استعمالها، فان السيارة تقطع في الثانية الواحدة مسافة 8.3 مترا، وإذا كانت سرعة السيارة 40 كلم/ سا فان المسافة التي تقطعها في الثانية الواحدة عند التأخر في استعمال الفرامل مسافة 11.5 مترا، وكانت سرعة السيارة 50 كلم/سا فان المسافة التي تقطعها 13.9 مترا في الثانية لو تأخر قائدها في استعمال الفرامل.

وإذا كانت السيارة تسير على طريق مبلل، فان إيقاف السيارة تحتاج إلى وقت أطول عما إذا كان الطريق جافا، وقد أجرى خبراء هندسة المرور دراسات وتجارب في هذا المجال، حيث توصلوا إلى وضع جدول للربط بين سرعة السيارة، والمسافة التي تقطعها عند استعمال الفرامل و حتى تتوقف، ومن النتائج التي انتهوا إليها أن طبيعة الطريق الذي تسير فيه السيارة وقت استعمال الفرامل يؤثر على المسافة التي تقطعها السيارة، وحتى تتوقف تماما، فإذا كان السير على الطرق الجافة، والخشنة أو المرتفعة، تحتاج السيارة لمسافة أقل للتوقف عند استعمال الفرامل من تلك التي تحتاجها لو كانت تسير على طريق مبلل، أو زلق، أو منحدر⁽¹⁾.

(1) عز الدين صوري وعبد الحميد الشواربي، المسؤوليتان الجنائية والمدنية في القتل والإصابة الخطأ في ضوء الفقه والقضاء، المرجع السابق، ص 181.

الخاتمة :

أمام الأعداد المخيفة لمعضلة إرهاب الطرقات، ويسفر عنه من خسائر مادية وجسمانية معتبرة في مجتمعنا، كان لزاما على الجهات المختصة رفع التحدي وبذل جهود إضافية لمكافحة هذه الظاهرة، وفرض الرقابة المرورية على العوامل المباشرة والرئيسية المسببة لها.

ففرض الرقابة المرورية يستوجب تكاتف جميع فئات المجتمع، وخاصة الهيئات الرسمية للدولة بمختلف فصائلها، بهدف تقويم وتوجيه السلوكيات المخالفة للقانون، وتنظيمها تماشيا مع التشريع الساري المفعول المتعلق بتنظيم حركة المرور وأمنها وسلامتها، وحفاظا على أرواح الناس وممتلكاتهم، وأموالهم، وكذلك الحفاظ على موارد الدولة وطاقاتها، لدفع وتسريع عجلة التنمية في الوطن.

فموضوع الرقابة المرورية يكتسي أهمية بالغة لكونه يمس مباشرة بحياة المواطن وبجميع الميادين الاقتصادية والاجتماعية للبلاد، مما يتطلب دراسته بعناية كبيرة ومتخصصة من جميع الاتجاهات، وإدخال وإشراك جميع فئات المجتمع مواطنين عاديين، جهات رسمية إدارية، قوة عمومية، ضبطينية قضائية..... الخ.

ورغم كل المجهودات المبذولة والإجراءات والتدابير الخاصة بالوقاية من حوادث المرور من طرف مصالح الأمن (قيادة الدرك الوطني والمديرية العامة للأمن الوطني) إلا أن الإحصائيات في هذا المجال توضح مدى تزايد وارتفاع عدد ضحايا العنف المروري.

فمن خلال دراستنا هاته والمتعلقة بسائق المركبة، ومدى تأثيره في انخفاض أو ارتفاع نسبة حوادث الطرقات، تبين لنا تشعب الحالة وصعوبة التحكم فيها وضبطها، وذلك لارتباطها بعنصر بشري متشعب بتكوين نفسي وتعليمي معين ومختلف من فئة إلى أخرى ومن شخص إلى آخر، ومتفاوت في نسبة الثقافة المرورية.

ومن بين النتائج المتوصل إليها من خلال هاته الدراسة،

- الجريمة المرورية هي كل سلوك إنساني غير مشروع منصوص عليه في القانون المتعلق بالتنظيم حركة المرور عبر الطرقات وسلامتها وأمنها.
- سائق المركبة هو كل شخص يتولى سيطرة وإحدى المركبات، بما فيها الدراجات والدراجات النارية أو يسوق حيوانات الجر والحمل والركوب والقطعان أو يتحكم فعلا في ذلك.
- أرجع الخبراء والمختصين في مجال الرقابة المرورية وقوع حوادث الطرقات وارتفاع نسبتها الى العنصر البشري ونخص بالذكر سائق المركبة، حيث أن جميع الدراسات التي تناولت موضوع

- الأسباب المباشرة لوقوع حوادث الطرقات، قد حملت المسؤولية الرئيسية الى العامل البشري، و حددت نسبة مشاركته في حدوثها بـ 90 % من مجموع العوامل الأخرى المسببة للحوادث (المركبة، الطريق، الظروف الجوية،.....).
- يقسم علماء الاجتماع السواق إلى ثلاث مجموعات، مجموعة السواق المتحررون أو الخالون من الحوادث، مجموعة السواق الذين يعتبرون أن القيادة هي إحدى الهويات التي يمكن عن طريقها إثبات وجودهم، ومجموعة السواق العدوانيون.
 - فلكل مجموعة من السواق ثقافة مرورية معينة، وتصنيف نفسي واجتماعي، وكذلك تعليمي خاص بها، يحدد ويرسم مساهمة كل مجموعة في وقوع حوادث المرور.
 - بالإضافة إلى المميزات النفسية والاجتماعية، والتعليمية، وكذلك الثقافة المرورية التي تتميز بها كل مجموعة على حدا، هناك بعض الأفعال الغير مشروعة يقوم بها سائق المركبة تزيد من نسبة ارتكابه لحوادث المرور، نذكر منها السرعة المفرطة، التجاوزات الخطيرة، عدم احترام إشارات المرور ، ومسافة الأمان، عدم إتباع أصول القواعد الصحيحة لقيادة المركبة.....
 - مما سبق بيانه يمكن أن نورد مجموعة من التوصيات والاقتراحات، بهدف إيجاد حلول ميدانية لمشكلة العنف المروري في الجزائر، ووضع حد لهذا النزيف الذي يذهب ضحيته أرواح أناس أبرياء، نتيجة اللامبالاة، وعدم تحمل المسؤولية على جميع المستويات، بدءا بالعامل الأساسي لإرهاب الطرقات ألا وهو سائق المركبة.
 - إعادة النظر في التشريعات المتعلقة بتنظيم حركة المرور وأمنها وسلامتها، وذلك بتبني عقوبات ردية هدفها الأساسي إصلاح السواق وترسيخ الثقافة المرورية الصحيحة لديهم.
 - التأكيد على إجراء فحوصات طبية دورية لسواق المركبات وخاصة المركبات الخاصة للنقل العمومي، والحافلات.
 - الاهتمام بالدراسات العلمية والبحوث الميدانية المتعلقة بالرقابة المرورية المماثلة لهذا الملتقى، وضرورة الاعتماد على النتائج التي خلصت إليها عند وضع الخطط المتصلة بالعمران والطرق.
 - إدخال مناهج وبرامج دراسية تتعلق بالثقافة المرورية في جميع المراحل الدراسية وخاصة الطور الابتدائي، طبعا بما يتناسب مع كل مرحلة عمرية، من أجل تلقين النشء قواعد السلامة المرورية وتدريبهم على احترام قانون المرور وآداب استعمال الطريق، تعريفهم بإشارات المرور.
 - اعتماد خطة إعلامية وطنية شاملة وممنهجة هدفها الأساسي توعية ونشر الثقافة المرورية لدى مختلف شرائح المجتمع.
 - إعادة النظر في القواعد التنظيمية المنظمة لمدارس تعليم السياقة، باعتبارها المسئولة الأساسية في إرساء تعاليم وأسس الثقافة والسلامة المرورية الصحيحة.
 - الاعتماد على الاستراتيجيات العلمية الحديثة لتعليم السواق وكذلك عند التخطيط لشبكة الطرقات.

- الصرامة في منح رخصة السياقة للمتريشحين، وضمان التعليم المستمر للسواق.
- التطبيق الصارم لنصوص القانون المتعلق بالتنظيم حركة المرور عبر الطرقات وسلامتها وأمنها، خاصة الأحكام المتعلقة بسواق المركبات باعتبارهم الرقم الأساسي في معادلة حوادث المرور.
- وفي الأخير تجدر الإشارة إلى أن الخلطة السحرية والحل الجوهرية للحد من ظاهرة حوادث المرور هو أن كل طرف يقوم بواجباته القانونية، والاعتماد على الدراسات الميدانية والاستراتيجيات العلمية الحديثة في الطرق وعصرنتها، مع التركيز على دور الإعلام في توعية وإرشاد وتنبيه وتوجيه المواطنين بقواعد المرور الصحيحة.

قائمة المصادر و المراجع :

أولاً- المصادر :

- الأمر رقم 09-03 المؤرخ في 2229 رجب عام 1430 الموافق 22 يوليو سنة 2009 المعدل والمتمم للقانون رقم 01-14 المتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرقات وسلامتها وأمنها.

ثانيا الكتب :

- 1- أحمد مختار عمر، معجم اللغة العربية المعاصر، علم الكتب، مجلد 1، طبعة 1، القاهرة، 2008.
- 2- حاتم محمد صالح، جريمة الدعس في التشريع العراقي، رسالة ماجستير مقدمة إلى كلية القانون، جامعة بغداد، 1988.
- 3- طارق أحمد رشدي، السياقة فن وذوق، الطبعة الأولى، مطبعة المعارف، بغداد، 1980.
- 4- عز الدين صوري وعبد الحميد الشواربي، المسؤولينتان الجنائية والمدنية في القتل والإصابة الخطأ في ضوء الفقه والقضاء، القاهرة، سنة 1996.

المجلات :

- 1- مجلة الوقاية والسيافة، المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق، العدد 9، سنة 2010.
- 2- مجلة الشرطة، المديرية العامة للأمن الوطني، عدد 16، فيفري 2011.

مواقع الالكترونية :

1- www.dralsaiif.com.

2- www.aps.dz.

د. محمد الدين بوجطلي

جامعة الجزائر

أثر سلوك قائدي المركبات على حوادث المرور

أصبحت الحوادث المرورية تمثل وبشكل كبير هاجساً وقلقاً لكافة أفراد المجتمعات، كما صارت واحدة من أهم المشكلات التي تستنزف الموارد المادية والطاقات البشرية، وتستهدف المجتمعات في أهم 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 وأثارها الاجتماعية والاقتصادية على الأرواح والممتلكات، من أهم ما يشغل بال العديد من المسؤولين والمواطنين على مستوى الدولة¹⁵، فلا يكاد يمر يوماً إلا وتطلعنا الصحف المحلية بحوادث السيارات تحصد الأرواح وتصيب الناس، ولما كانت حوادث المرور لا تزال تشكل نسبة كبيرة من مجموع الحوادث المسجلة، فإن التصدي لهذه المشكلة يعد غاية من الأهمية، حيث أصبحت جميع دول العالم تعمل على مكافحة هذه الظاهرة ومحاولة إيجاد الأسباب الحقيقية من أجل معالجتها¹⁶، والإشكال الذي يطرح نفسه إن كان قائدي المركبات يخضعون لرقابة قبل الحصول على رخص القيادة من قبل مدارس السياقة والمديرية النقل والدائرة، لما نجد أن الحوادث في تزايد مستمر؟ ولما العنصر البشري هو دائما المتسبب الرئيسي في ارتكابها؟ .

إن الإجابة على الإشكال أعلاه تتطلب اتباع الخطة المبينة أدناه:

المطلب الأول: الشروط الواجب توافرها في سائقي المركبات

المطلب الثاني: دور سائقي المركبات في ارتكاب الحوادث المرورية

المطلب الأول

الصفات الواجب توافرها في سائقي المركبات

تعرف المادة 03 من الأمر رقم 03-09 المتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها وأمنها السائق على أنه: "كل شخص يتولى قيادة مركبة بما فيها الدراجات والدراجات النارية، أو يسوق حيوانات الجر والحمل والركوب والقطعان عبر الطريق أو يتحكم فعلاً في ذلك"¹⁷ ومن منطلق نص المادة 03 أعلاه فإن النصوص القانونية قد تناولت وبالتفصيل إلى حد ما تنظيم سلوكيات السائق على نحو ما يحقق سلامته وسلامة المشاة والراكبين معه⁽¹⁷⁾، حيث تؤكد مختلف

¹⁵ - يزيد شهلي، المراقبة التقنية للمركبات ودورها في تخفيض حوادث المرور بالجزائر، زيارة ميدانية لوكالة رملي للمراقبة التقنية للسيارات والشاحنات، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في الاقتصاد وتسيير الخدمات، كلية العلوم الاقتصادية والتسيير، جامعة الحاج لخضر، باتنة، الجزائر، 2010-2011، ص 07.

¹⁶ - بشرى أمينة بن دعاس، حوادث المرور: أثر الهياكل القاعدية، دراسة حالة علاقة الهياكل القاعدية بحوادث المرور بالجزائر، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في الاقتصاد وتسيير الخدمات، كلية العلوم الاقتصادية والتسيير، جامعة الحاج لخضر، باتنة، الجزائر، 2010-2011، ص 17.

¹⁷ - المادة 03 من الأمر رقم 03-09.

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 تؤدي إلى وقوع حادث، بمعنى أنّ المخالفات المرورية تعدّ سبباً من أسباب حصول حوادث المرور⁽¹⁸⁾، حيث تشير معظم الإحصائيات إلى أنّ العنصر البشري يشكّل حوالي 85 % من أسباب حوادث المرور، وذلك نظراً لعدم احترامه قواعد حركة المرور⁽¹⁹⁾. لذا يجب أن يتوفر في السائق بعض الصفات نذكر منها مايلي:

الفرع الأول: المسؤولية:

ويكون ذلك اتّجاه نفسه واتجاه غيره من مستعملي الطريق، حيث كلما شعر بغيره وأحسّ بالمسؤولية تحولت تصرفاته السلبية إلى تصرفات إيجابية لكن ذلك لن يتأتى بسبب عامل أساسي وهو ضعف الواع الديني²⁰ فقد قال رسول الله عليه السلام: "لا يؤمن أحدكم حتى يحب لأخيه ما يحب لنفسه"، فكلنا راع وكل راع مسؤول عن راعيته، وهنا يكمن دور مؤسسات المجتمع المدني والمساجد لغرس روح المسؤولية في نفس كل مواطن وتربيته على احترام آداب الطريق لحماية نفسه أولاً ثم لحماية غيره .

الفرع الثاني: السلامة البدنية والنفسية

وهذا شرط واجب والزامي لكل من يرغب في الحصول على رخصة للقيادة سواء سيارة سياحية أو أجرة أمركبة مخصصة للنقل العمومي للمسافرين أو نقل البضائع²¹، لكن المشرع ألزم فقط المترشحين ضرورة الحصول على شهادة طبية للأمراض العضوية من دون التأكيد على الأمراض النفسية التي تشكل بالفعل خطراً محدقاً على السائق نفسه وعلى غيره من مستعملي الطريق.

الفرع الثاني: التركيز والانتباه

¹⁸ - إبراهيم بن هلال العنزي، مرجع سابق، ص 175.
¹⁹ - 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.
²⁰ - ففتح نعى رسول الله صلى الله عليه وسلم لأصحابه عن الجلوس في الطرقات، فأعلموه أنه لا بد لهم من الجلوس لبعض حاجاتهم، فسمح لهم بالجلوس فيها لكن وفق شروط تسمى "حق الطريق" فعن أبي سعيد الخدري رضي الله عنه: عن النبي صلى الله عليه وسلم قال: ((ياكم والجلوس في الطرقات))، قالوا: يا رسول الله ما لنا بد من مجالسنا نتحدث فيها، قال رسول الله صلى الله عليه وسلم: ((فإذا أبيتم إلا المجلس فأعطوا الطريق حقه)) قالوا: وما حقه؟ قال: ((غض البصر، وكف الأذى، ورد السلام، والأمر بالمعروف، والنهي عن المنكر)) رواه البخاري (2333)، ومسلم (114)، واللفظ له.

وبيّن ابن حجر رحمه الله روايات أخرى فيها حقوق للطريق ذكرها النبي صلى الله عليه وسلم يقول رحمه الله: "في حديث أبي طلحة الأولى والثانية وزاد: ((وحسن الكلام)) رواه مسلم (2161)، وفي حديث أبي هريرة رضي الله عنه الأولى والثالثة، وزاد ((وارشاد ابن السبيل، وتشميت العاطس)) إذا حمد الله، وفي حديث عمر عند أبي داود، وكذا في مرسل يحيى بن يعمر من الزيادة ((وتغيثوا الملهوف، وتهدوا الضال))، وهو عند البزار بلفظ: ((وارشاد الضال))، وفي حديث البراء عند أحمد والترمذي: ((اهدوا السبيل، وأعينوا المظلوم، وأفسخوا السلام))، وفي حديث ابن عباس عند البزار من الزيادة: ((وأعينوا على الحمولة))، وفي حديث سهل بن حنيف عند الطبراني من الزيادة: ((ذكر الله كثيراً))، وفي حديث وحشي بن حرب عند الطبراني من الزيادة: ((واهدوا الأغبياء، وأعينوا المظلوم))،
²¹ - انظر نص المادة 37 من المرسوم التنفيذي رقم 12-230 المؤرخ في 24 ماي 2012 والمتضمن تنظيم النقل بواسطة سيارات الأجرة.

والحرص الواجب هنا يكمن في التركيز على الطريق فقط وتجنب الإلهاء بعوامل أخرى كالمشاكل الشخصية أو الحديث مع الراكبين معه أو بالهاتف، فهي من العوامل التي تساهم بشكل كبير في ازدياد الحوادث المرورية فيكون بذلك خطرا على نفسه وعلى غيره من مستعملي الطريق، وعلى الرغم من أن المشرع الجزائري حظر استعمال الهواتف النقالة²² وغيرها من الأمور التي تلهي السائق عن الطريق فإن جل سائقي المركبات يستعملونه إلا من رحم ربي. فالسرعة مع الشرود الذهني ولو للحظات قليلة تؤدي إلى نتائج بالغة الخطورة، ولذلك يجب على السائق أن يركّز اهتمامه أثناء القيادة، آخذاً بعين الاعتبار حركة المرور وحالة الطريق.

الفرع الثالث: الحصول على رخصة السياقة:

إنّ المفهوم البسيط لحصول الإنسان على رخصة السياقة، يعني أنّه قد اكتسب من المهارات التي تؤهله لسياقة السيارة وفقاً لقواعد السياقة وقانون المرور، إلا أنّ الواقع يؤكد أنّه في بعض الأحيان ما تباع هذه الرخصة وتشتري كسلعة في غياب الضمير وغياب الرقابة الصارمة⁽²³⁾. فمن الناحية القانونية لا بد من اجتياز المترشح لنيل رخصة القيادة العديد من الامتحانات منها ما هو نظري ومنها ما هو تطبيقي، لكن قبل ذلك عليه إيداع ملف يحتوي على طلب وبطاقة ممضاة من البلدية محل إقامة المترشح والطبيب المختص إقليمياً ومن المعني²⁴ ويتلقى تكويناً على مستوى مدارس السياقة، وبعد اجتياز الامتحانات يحصل المترشح على رخصة سياقة اختبارية زرقاء صالحة لمدة 24 شهراً²⁵، فإن اجتاز هذه المدة من دون ارتكاب أية مخالفات مرورية فسيحصل على رخصة القيادة. وتختلف رخصة القيادة وتصنف حسب الصنف الذي يرغب المترشح في قيادته، وحسب امتدادها الإقليمي -رخصة وطنية وأخرى أجنبية- كما تصنف أيضاً حسب المترشح نفسه -رخصة مدنية وأخرى عسكرية- ومهما اختلفت الرخص فإن إجراءات الحصول عليها نفسها.

22 - انظر نص المادة 66 من الأمر 03-09

23 - بن عباس فتيحة، مرجع سابق، 220.

24 - انظر نص المادة

25 - انظر نص المادة

المطلب الثالث

دور سائقي المركبات في ارتكاب الحوادث المرورية

حسب إحصائيات الأمن الوطني والدرك الوطني والحماية المدنية فإن المتسبب الرئيسي للحوادث على مستوى الطرقات الوطنية والحضرية هو العنصر البشري، الذي تظهر لديه أثناء السياقة مجموعة من السلوكيات التي تؤثر بشكل أو بآخر في ارتكاب المخالفات المرورية وفي حدوث الحوادث ومن هذه السلوكيات لدينا:

الفرع الأول: اللامبالاة :

تعد اللامبالاة ظاهرة سلبية تدفع بالسائق إلى سلوك غير سوي له تأثير كبير في هدم احترام قواعد المرور²⁶، وهي نوع من الأنانية التي يُعتبر فيها السائق أنّ الطريق ملكه ولا يراعي ما لغيره من حقوق ولا

الى 15/06/2015 ومن 16 الى 22/06/2015 في 09 - جدول مقارنة حوادث المرور الجسمانية المسجلة خلال الفترات الممتدة من 26
المناطق الحضرية

في المناطق الحضرية . جدول مقارنة حوادث المرور الجسمانية المسجلة خلال الفترات الممتدة من 09 الى 15/06/2015 ومن 16 الى 22/06/2015
المناطق الحضرية

التعيين	الى 15/06/2015 من 09	الى 22/06/2015 من 16	الفارق	النسبة
الحوادث عدد	267	245	22-	08.24-%
الجرحي عدد	314	292	22-	07.01-%
القتلى عدد	13	07	06-	46.15-%

. الأسباب الرئيسية للحوادث الجسمانية المسجلة خلال الفترة الممتدة من 16 الى 22/06/2015 في المناطق الحضرية

السبب	العدد	المئوية النسبة
البشري العنصر	226	92.24 %
المركبة	08	03.27 %
والمحيط الطريق	11	04.49 %
المجموع	203	100 %

يحترم ما تفرض عليه القواعد، ذلك أن السائق المتهور يغلب عليه سلوك أنانية الطفولة، حيث يتميز بنفاذ صبره والسرعة لمزاحمة المرور⁽²⁷⁾. ويلاحظ على مستوى الطرقات أن غالبية السائقين من الفئة المراهقة والشباب،

الفرع الثاني: المراهقة :

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 سريعا فلم يستطع كثيرا 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⁽²⁸⁾.

الفرع الثالث: الرعونة :

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 سلوكا نفسيا يتطلب اليقظة من قبل السائق.

الفرع الرابع: ضعف الوازع الديني:

إن 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 فإن تلك المخالفات تعدّ مجرد أخطاء ذات آثار سلبية محدودة وليست جرائم عمدية⁽²⁹⁾.

الفرع الخامس: 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 تفادي الاصطدام.
- ✓ التعرض لأخطاء أكثر، حيث لا يملك الوقت الكافي للملاحظة والحركة.
- ✓ 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.

<http://www.dgsn.dz/?%D8%AC%D8%AF%D9%88%D9%84->

²⁷- مشري راضية، 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،

²⁸- عثمان هيد الرحمان عثمان السنيد، مرجع سابق، ص 50،

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

الفرع السادس: السياقة في حالة سكر:

يعد 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⁽³⁰⁾، حيث يختلف السكر حسب ثلاثة عوامل وهي: نوعية الكحول المتناولة، طبيعة السائق، والوقت الذي تم فيه تناوله⁽³¹⁾.

والجدول التالي يبين نسبة الكحول والأعراض الملاحظة لها:⁽³²⁾

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

الفرع السابع: العصبية:

حيث يفقد البعض القدرة على ضبط مشاعرهم النفسية فتظهر على سلوكهم، فإن حدث لقائد السيارة أمر لا علاقة له بالقيادة، ساهم في ارتفاع درجة الانفعال لديه كالفرح والحزن الشديد أو الغضب الزائد⁽³³⁾، فإن ذلك سيؤدي بالضرورة إلى زهق المزيد من الأرواح على مستوى الطرقات، لذا وجب على قائد مركبة أن يراقب وضعه، ويقدم ما إن كان يسمح بالقيادة أم لا، وهنا يقع عليه جانب من المسؤولية. ويوضح الجدول أدناه حجم الخسائر البشرية التي تسبب بها قائدي المركبات فقط في الثلاثي الأول³⁴ من سنة 2016 :

³⁰- بشرى أمينة بن دعاس، مرجع سابق، ص 28-29.

³¹- بن عباس فتيحة، 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.

³²- أنظر موقع وزارة الدفاع الوطني: www.mdn.dz.

³³- عثمان عبد الرحمان عثمان السنيد، مرجع سابق، ص 51.

إحصائيات حوادث المرور حسب الولايات المسجلة خلال الثلاثي الأول من سنة 2016 المحصاة من قبل أعوان الدرك الوطني:

الولاية	الترتيب	الحوادث	الوفيات	الجرحي
الجزائر	01	287	14	337
وهران	02	249	20	336
باتنة	03	212	24	341
سطيف	04	189	22	318
معسكر	05	182	15	298
بسكرة	06	166	19	274
البلدية	07	159	17	244
المدية	08	153	19	295
غليزان	09	162	18	296
عين الدفلى	10	155	26	265
المسيلة	11	144	25	266
الشلف	12	141	25	220
مستغانم	13	159	06	267
تلمسان	14	144	21	262
الجلفة	15	121	21	225
تيارت	16	134	18	220
أم البواقي	17	155	16	266
البويرة	18	139	18	242
بومرداس	19	131	14	205
ميلة	20	121	18	203
سكيكدة	21	125	16	206

241	29	127	22	تبسة
246	25	129	23	قسنطينة
171	14	111	24	بجاية
209	11	111	25	برج بوعريرج
204	14	108	26	سيدي بلعباس
136	05	96	27	عين تموشنت
183	21	104	28	ورقلة
173	10	120	29	تيزازة
211	21	92	30	البيض
112	12	78	31	جيجل
123	09	88	32	الوادي
187	07	85	33	قالمة
121	05	71	34	الطارف
100	12	60	35	عنابة
151	09	81	36	أدرار
116	07	54	37	تيزي وزو
107	05	53	38	سعيدة
151	17	61	39	الأغواط
93	12	56	40	غرداية
95	06	56	41	تيسمسيلت
86	05	55	42	خنشلة
92	09	65	43	بشار
59	12	46	44	تمنراست
99	07	54	45	النعامة
78	02	51	46	سوق أهراس

129	14	35	47	اليزي
51	00	23	48	تندوف
9310	692	5498	المجموع	

الخاتمة:

إن الحوادث المرورية تقع يوميا بل وفي كل ساعة من نهار أو ليل أو أقل من ذلك. فبوجود العنصر البشري الذي يعتره سوء التقدير في بعض الأحيان والتهور في أحيان أخرى كعامل أساسي لا يمكن إلغاء الحوادث المرورية بالإضافة إلى العوامل الأخرى المؤثرة مثل أعطال المركبات وسوء تصميمها في بعض الأحيان وحال الطريق والطقس وغير ذلك من الأمور المعروفة. وتبعاً لذلك لا يمكن أن نكتفي بالتعبير عن أضرارنا وأسفنا على الحوادث فيجب أن نستفيد من كل حادث لإضافة لبنة إلى معرفتنا التراكمية في سبب حصول هذه الحوادث، فإن كنا لا نستطيع إعادة عقارب الساعة إلى الوراء، فلا أقل من محاولة منع أو تقليل هذه الحوادث في المستقبل ومنع إزهاق الأرواح البريئة ومآسي الإصابات الجسيمة والخسائر المادية غير المبررة الناتجة من هذه الظاهرة المؤسفة.

الدكتورة وفاء شجاعوي

جامعة الجزائر

الرقابة على السائق والمركبة للحد من حوادث المرور

تعد مشكلة الرقابة المرورية من أهم القضايا التي تهتم جميع الدول في العالم بما فيها الجزائر التي تنصدر الدول التي تكثر فيها الحوادث سنويا، والتي ينجم عنها خسائر بشرية ومادية معتبرة مما جعلها تتوصل إلى ضرورة وضع آليات واستراتيجيات مرورية لمواجهة تحديات السلامة المرورية. فضعف السلامة المرورية هو نتيجة ضعف الرقابة المرورية الأمر الذي يعتبر هاجس الدولة والمجتمع لما يخلفه من آثار سلبية ومشاكل نفسية وجسمانية، كما يستنزف موارد مادية وطاقت بشرية، فانعدام السلامة على الطرق أصبح من العقبات الكبرى التي تقف في طريق تحسين الصحة وتوفير التنمية. لذا سعت الدولة جاهدة لإيجاد حلول تحد أو على الأقل تقلل من حوادث المرور وتخفف من آثارها السلبية فوضعت نصوص قانونية جديدة تعالج المشكلة، كما استحدثت هيئات خاصة تعمل على الرقابة المرورية وتهتم أساسا بالسائقين والسيارات. وعليه تتمحور إشكالية البحث حول مدى نجاعة الرقابة المرورية بالنسبة للسائق و المركبة. ولإجابة على هذه الإشكالية اعتمدنا على المنهج الوصفي واتبعنا في ذلك الخطة الآتية:

- المبحث الأول: الرقابة بالنسبة للسائق.

- المبحث الثاني: الرقابة بالنسبة للمركبة.

المبحث الأول: الرقابة المرورية بالنسبة للسائق

يعتبر السائق المحور الرئيسي الذي تدور حوله حوادث السير، إذ تقع معظم هذه الحوادث بسببه، فقيادة السيارة يتطلب العلم بأصول القيادة والمهارة لتجنب وقوع الحوادث والتمسك بأداب لحماية الغير وعدم الإضرار بهم، وعليه سنتناول من خلال هذا المبحث أسباب الحوادث واحتياطات تجنبها (المطلب الأول)، و الجزاءات المقررة لسائقي المركبات (المطلب الثاني):

المطلب الأول: أسباب الحوادث واحتياطات تجنبها

يعتبر السائق العامل الرئيسي لوقوع الحوادث المرورية ويكون ذلك لعدة أسباب (الفرع الأول)، ولتفادي ذلك يجب اتخاذ بعض الاحتياطات اللازمة (الفرع الثاني):

الفرع الأول: أسباب قيام السائق بحوادث

حالة السائق كثيرا ما تكون السبب الرئيسي في الحوادث ولا بد للسائق أن يكون يقظا ذهنيا متفتحا عند قيادة السيارة، وحالة الانتباه هذه واليقظة تتأثر بعوامل كثيرة مما يزيد من خطر وقوعه في حوادث اصطدام، فحالة السائق أثناء القيادة تعتبر أهم الأسباب التي تؤدي إلى وقوع الحادث، وفيما يلي يمكننا تلخيص هذه الحالات في النقاط الآتية:

1- الحالة الجسمية للسائق وقدراته تؤثر على رد الفعل أثناء وقوع حدث مفاجئ على الطريق وتبين مدى تحكمه في عجلة القيادة، خصوصا ضعف النظر أو السمع.

2- الحالة النفسية للسائق أثناء قيادته للسيارة أو المركبة وتأثيرها على أسلوب القيادة الذي يتبعه، كالإرهاق والتعب والخوف، وكذلك توتر الأعصاب والنعاس والتخدير.

3- كفاءة السائق والتزامه بقوانين المرور، فأهم ما يؤدي إلى وقوع حادث على الطريق هو عدم خبرة السائق وعدم إتباعه للإجراءات اللازمة أثناء القيادة كإعطاء الإشارات اللازمة أثناء الانعطاف وعدم مراعاة عملية التجاوز لسيارة أخرى وكذلك معدم عرفته لقانون المرور أو عدم مراعاته لأحكامه.

4- الرعونة وعدم الاحتياط أثناء القيادة وعدم الانتباه أو تقدير الخطر المحتمل، كالسرعة الزائدة عن الحد المقرر قانونا، وأكثر الأشخاص تهورا هم فئة الشباب لاسيما في ظل غياب رقابة أوليائهم.

- 5- قيادة السيارة بإهمال كعدم الالتزام بخط السير أو الفرملة المفاجئة أو الرجوع إلى الخلف دون انتباه أو الوقوف غير الآمن أو في مكان غير مسموح الوقوف فيه.
- 6- عدم احترام قواعد المرور مع نقص الوعي والإدراك المروري، كعدم التوقف لإعطاء الأولوية، أو التجاوز المفاجئ دون أخذ الاحتياطات اللازمة.
- 7- عدم احترام قواعد السير وإشارات المرور، وكذا عدم احترام ممر المشاة وجعل الأولوية لهم عند قطع الطريق.
- 8- عدم الأخذ بالاحتياطات اللازمة كوضع حزام الأمان، والانشغال بالحديث بالهاتف النقال أو مع الركاب بالسيارة، أو الأكل، وكذلك عدم استعمال الأنوار المبهرة أو ترك مسافة الأمان.
- 9- عدم السيادة في حالة سكر، إذ أن الكحول كان سببا لكثير من الحوادث، لأنها تؤدي إلى تغيير سلوك السائق من ناحية ارتكاب أخطاء في الإدراك واتخاذ القرار عند احتمال وجود خطر مفاجئ، وعدم التمكن من التحكم في المحرك ومراقبته، ويختلف السكر حسب ثلاثة عوامل وهي نوعية الكحول المتناولة، طبيعة السائق، والوقت الذي تم فيه تناولها، فكلما زادت الحركة كلما زاد معها الخطر⁽¹⁾.

الفرع الثاني: الاحتياطات اللازمة لتفادي الحوادث

على الرغم من بذل الدولة الكثير من الجهود لضمان النوعية الجيدة للسيارات وإنشاء الطرقات وتحسينها والتعديل المستمر لأنظمة المرور، إلا أنها تبقى عاجزة أمام السائق الذي يعتبر المسبب الأول لمعظم الحوادث، فلا يمكنها تعديله أو تحسينه إلا إذا أراد هو ذلك وسعى جاهدا لتفادي أسباب تلك الحوادث بأخذ الاحتياطات اللازمة لذلك وأهمها:

- 1- عدم القيادة مع الإرهاق والتعب.
 - 2- عدم القيادة مع الإصابة بمرض يقلل من كفاءته في القيادة.
 - 3- عدم القيادة بالسرعة الزائدة عن المقرر قانونا.
- وسائل السلامة بالنسبة للسائق: وتتمثل وسائل السلامة الخاصة بالسائق عموما في:

- 1- استخدام حزام الأمان ووجود مساند للرأس.
- 2- وجود وسائل خاصة كالنظارات الطبية وحقبة الإسعاف والوسادة الهوائية.
- 3- إتباع أساليب وقواعد القيادة الآمنة قبل تشغيل المركبة، وعند التشغيل، وعند الوقوف.

4- إتباع تعليمات وإشارات المرور، والصيانة المستمرة للمركبة.

التزامات السائق عند وقوع حادث: في حال وقوع حادث يترتب على السائق عدة التزامات أهمها:

- 1- تقديم السائق إلى الراكب معه جميع التفاصيل المطلوبة لمعرفة هوية المركبة.
- 2- اتصال السائق بالإسعاف لطلب المساعدة والإخبار عن الحادث وكل التفاصيل التي رآها.
- 3- الاتصال برجال الشرطة بالسرعة الممكنة عن مكان الحادث وذكر اسمه وعنوانه وأسماء المصابين والمكان الذي وقع فيه الحادث.
- 4- على السائق المار بالقرب من مكان الحادث الالتزام بالوقوف وعدم الاستمرار في السير وتقديم الإسعافات الأولية للمصابين إذا كانت له خبرة بذلك.
- 5- على السائق المار عدم عرقلة المرور من أجل التفرج على الحادث حتى لا يتسبب في حادث آخر.

المطلب الثاني: الجزاءات المقررة لسائقي المركبات

لتفادي وقوع حوادث المرور أو على الأقل التخفيف منها نص المشرع الجزائري من خلال الأمر رقم 03-09 المتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها وأمنها على عقوبات صارمة سواء تعلق الأمر بالعقوبات الجزائية (الفرع الأول) أو العقوبات الإدارية (الفرع الثاني):

الفرع الأول: المخالفات والجنح

اتخذ المشرع عدة إجراءات لمواجهة المخالفين فقسم الجرائم المرورية إلى مخالفات وجنح، فنصت المادة 65 من الأمر رقم 03-09 على أن تصنف المخالفات للقواعد الخاصة بحركة المرور، حسب خطورتها إلى مخالفات وجنح.

أ- المخالفات:

تنص المادة 66 من الأمر 03-09 على أن تصنف المخالفات للقواعد الخاصة بحركة المرور إلى أربع درجات كما يلي:

- المخالفات من الدرجة الأولى يعاقب عليها بغرامات جزافية من 2000 إلى 2500 د.ج.
- المخالفات من الدرجة الثانية يعاقب عليها بغرامات جزافية من 2000 إلى 3000 د.ج.
- المخالفات من الدرجة الثالثة يعاقب عليها بغرامات جزافية من 2000 إلى 4000 د.ج.
- المخالفات من الدرجة الرابعة يعاقب عليها بغرامات جزافية من 4000 إلى 6000 د.ج.

ب- الجنح:

يخضع كل سائق ارتكب نتيجة خطئه وإهماله وعدم احتياظه القتل الخطأ أو الجرح الخطأ لقانون العقوبات⁽²⁾.

كما تنص المواد من 68 إلى 91 من الأمر 03-09 على الجنح المرتكبة والتي أدت إلى الجرح الخطأ بالحبس لمدة تتراوح بين ستة أشهر إلى خمس سنوات وغرامة من 20.000 إلى 1.000.000 د ج. وتعتبر هذه العقوبات ردية وصارمة تجعل السائقين يفكرون أكثر من مرة وهم يقودون مركباتهم حتى يمكنهم تجنب أي حادث مروري وبالتالي العقوبات المقررة قانونا. وعلاوة على كل ما سبق فإنه يتم تطبيق أحكام المواد من 655 إلى 665 من قانون الإجراءات الجزائية، إذ تقيد المخالفات في مجال السلامة المرورية عامة والمخالفات المتعلقة برخصة السياقة خاصة في صحيفة المخالفات الخاصة بالمرور.

الفرع الثاني: العقوبات الإدارية

تنص المواد من 92 إلى 99 من الأمر 03-09 على الاحتفاظ برخصة السياقة وتعليقها وإلغائها، ويتم ذلك كما يلي:

- الاحتفاظ الفوري بالرخصة دون وقف القدرة على السياقة: ويقوم الأعوان المؤهلون بمعاينة المخالفات المرورية ولهم الحق في الاحتفاظ برخصة السياقة وتقديم وثيقة للمخالف حتى يتمكن من القيادة إلى حين تسديد الغرامة في الأجل المحدد وهو أجل 10 أيام وإلا يتم رفع الغرامة الجزافية من حدها الأدنى إلى حدها الأقصى، ويفهم من ذلك أن سحب الرخصة لا يوقف القدرة على السياقة.

ومضاعفة الغرامة هنا يتم إلى حد يجعل العقوبة تؤدي وظيفتها الردعية⁽³⁾.

ثم تقوم لجنة التعليق المختصة في حالة عدم الدفع بتعليق الرخصة لمدة شهرين فإذا مرت المدة ولم يدفع السائق قيمة الغرامة يتم رفع محضر المخالفة إلى الجهة القضائية المختصة.

- الاحتفاظ بالرخصة مع وقف القدرة على السياقة: وبعد إعطاء مهلة 48 ساعة للسائق يتم الاحتفاظ بالرخصة وتحرير محضر بذلك مقابل تسليم محضر يثبت الاحتفاظ للسائق، ثم ترسل رخصة السياقة إلى لجنة تعليق سحب الرخصة، والتي يمكنها تعليق سحب الرخصة لمدة شهرين، فإذا انقضت المدة ولم يتم سداد قيمة الغرامة فإن المحضر يحال على الجهة المختصة قضائيا للنظر فيه.

- تعليق رخصة السياقة بغية إلغائها: في حال ارتكاب مخالفات من الدرجة الثالثة وسداده لمبلغ الغرامة، يحرر الأعوان المؤهلون محضر التماس لجنة التعليق المختصة وترسل رخصة السياقة إلى اللجنة التي تنتظر في محاضر المخالفات قبل استدعاء المخالفين بأسبوع على الأقل.

- سحب رخصة السياقة مؤقتا أو نهائيا⁽⁴⁾: إذ يحق للجان الولائية سحب رخص السياقة في حال ارتكاب السائق بعض المخالفات المحددة من الدرجة الثالثة أو الرابعة⁽⁵⁾.

هذا وقد اهتم المشرع أكثر بموضوع رخصة السياقة باعتبارها الأداة القانونية لاستعمال السائق للسيارة فاشتراط صراحة في المادة 177 مكرر أنه: ' لا يجوز لأي كان الترشح لنيل رخصة السياقة ما لم تتوفر فيه شروط السن القانونية المطلوبة واللياقة البدنية والعقلية... ' ، كما اتخذ المشرع إجراء وقائي جديد نص عليه في المادة 178 مكرر يتمثل في منح المترشح الذي نجح في اختبارات السياقة رخصة سياقة إختبارية لمدة 24 شهر فإذا لم يرتكب أية مخالفات خلال هذه الفترة تستدعي سحب الرخصة تمنح للحائز رخصة السياقة النهائية⁽⁶⁾.

ويعتبر هذا إجراء فعال يمنع المبتدئين في السياقة من التهور واحترام قوانين المرور على الأقل خوفا من سحب رخص سياقتهم التي يعتبرونها أداة لتتقلهم بحرية.

كما تم النص على إجراء جديد وفعال ومعمول به في عدة دول وهو تسليم السائقين الحائزين على رخصة سياقة رخصة بالتنقيط⁽⁷⁾، والتي تعتبر من وثائق السياقة التي يجب تقديمها للأعوان المؤهلين حين طلبها، وتساهم هذه الرخصة بسحب النقاط من السائق كلما ارتكب مخالفة والنقاط تقدر ب 24 نقطة.

- وترسل نسخة من سحب النقاط إلى البطاقيّة الوطنية للمخالفات الخاصة بقواعد المرور عبر الطرق.

- يرسل العد المنتظم للنقاط إلى الجهات القضائية المختصة ومديريات النقل في الولايات.

- في حال فقد السائق كل رصيده من النقاط يقيد في البطاقيّة الوطنية على أنه: " سائق عائد لارتكاب المخالفة "، ولا تحذف هذه الصفة من البطاقيّة إلا إذا لم يرتكب أية مخالفات خلال السنتين الموالتين.

وتبقى هذه الإجراءات نظرية نأمل في تطبيقها من الناحية العملية في أقرب وقت نظرا لفعاليتها في التقليل من حوادث المرور.

المبحث الثاني: المركبة

أصبحت المركبة في وقتنا الحالي من ضروريات الحياة وليس من كمالياته، ونظرا لهذه الحاجة الملحة لوجودها زاد الإقبال على شرائها خصوصا أمام التسهيلات المقدمة من طرف بائعي السيارات عن طريق البيع بالتقسيط، لذا لاحظنا في السنوات الأخيرة تزايد كبير في عدد السيارات، ولكن الإشكال ليس في اقتنائها إنما في كيفية استعمالها، إذ تعد المركبة بأنواعها السبب الثاني بعد السائق في زيادة حوادث المرور.

المطلب الأول: أنواع وأسباب الحوادث بسبب المركبة

رغم أهمية المركبة في الحياة اليومية إلا أنها تتسبب في العديد من حوادث المرور التي تخلف الكثير من القتلى والجرحى، وسنذكر من خلال هذا المطلب أهم أنواعها (الفرع الأول)، ويمكن وراء هذه الحوادث عدة أسباب (الفرع الثاني):

الفرع الأول: أنواع الحوادث المرورية

تتمثل أهم الحوادث المرورية والتي تكون العربة السبب الرئيسي فيها فيما يلي:

- 1- **حوادث الدهس:** وتكون باصطدام مركبة واحدة بشخص أثناء مروره من الطريق.
- 2- **حوادث الاصطدام:** تكون باصطدام مركبتين ببعضهما أو اصطدام إحدهما بالأخرى من الخلف أو من الأمام أو من جانب السيارة الأيمن أو الأيسر، وهي أكثر أنواع الحوادث وقوعا.
- 3- **حوادث التدهور:** وتكون بتغيير اتجاه حركة المركبة بشكل لا يستطيع السائق السيطرة عليه بسبب خلل مفاجئ في المركبة.
- 4- **حوادث الاصطدام بجسم غريب:** وتكون باصطدام المركبة بجسم ثابت في الشارع مثل الصخور، والأشجار وأعمدة الكهرباء والمنازل.
- 5- **حوادث الاصطدام بحيوان:** وتكون باصطدام المركبة بأحد الحيوانات المارة على الطريق مع عدم التمكن من التحكم في المركبة، ويحصل هذا النوع من الحوادث خصوصا بالليل حيث تنقص الرؤية.

الفرع الثاني: أسباب الحوادث بسبب المركبة

يمكن أن يسبب تلف إطار السيارات حادثة مفجعة⁽⁸⁾، لاسيما إذا كان أحد الإطارات الأمامية بجانب مقود السيارة، المتصلين بمحور القيادة، لذا تم الاهتمام بنوعية الإطارات باعتبارهم من أهم أسباب الحوادث. فقد أثبتت الاختبارات التي أجراها مصنعو الإطارات أن الهواء يتسرب إلى الخارج بشكل طبيعي من خلال المسام الموجود في المطاط المصنوع منه الإطار، وهذا التسرب يحدث ببطء شديد لذا يؤكد المهندس أحمد عبد الرحمان الصغير (تلف الإطارات في السعودية- تجربة ارامكو في السعودية) على أنه إذا ترك هذا التسرب على حاله فإنه يؤدي إلى خفض كمية الهواء في الإطار وذلك بان نسبة التسرب تزداد بصورة طردية مع ارتفاع درجة حرارة الإطارات وبمعرفة ذلك يكون من السهل على السائق أن يدرك أهمية فحص ضغط الهواء في سيارته كل أسبوع وقبل كل رحلة.

وعليه عند اختيار إطار السيارة يجب الأخذ بعين الاعتبار ما يلي:

نوع القيادة المتبعة والإطارات المستعملة، مع وجوب قراءة دليل السيارة المعد من الشركة المصنعة.

السرعة العالية تؤدي إلى انفصال اللجوء الملامس للأرض من الإطار فإذا كان ضغط الهواء في الإطار جون المستوى المطلوب فإن السرعة العالية تؤدي إلى رفع حرارة الإطار مما يؤدي إلى احتمال تآكل الجزء الملامس للأرض أو تمزق الإطار. وللتقليل من هذا الخطر يجب الانتباه إلى حالات القطع والتشققات والكشوط وأنماط الإهتراء غير المنتظم، وانتفاخ جوانب الإطار. لذا يجب الفحص الدائم للإطارات حتى يتم تجنب الحوادث وتحقيق أفضل مستوى للسلامة والأمان.

المطلب الثاني: الإجراءات المتخذة لتجنب المركبة للحوادث

لتجنب الحوادث أو على الأقل التخفيف من حدتها عند وقوعها يجب على السائق اتخاذ بعض الاحتياطات والتدابير لإصلاح أي خلل ميكانيكي قد يصيب مركبته، لذا سنتكلم عن بعض الإجراءات الواجبة على سائق المركبة (الفرع الأول)، وكذلك الإجراءات التي اتخذتها الدولة لمراقبة سلامة المركبات (الفرع الثاني):

الفرع الأول: الإجراءات المتخذة من قبل السائق

يتعين على السائق الاهتمام بمركبته ومراقبة أي خلل فيها قد يؤدي به إلى ارتكاب الحوادث سواء بنفسه أو بواسطة مختص كالميكانيكي أو الكهربائي، أو غيرهما، فزيادة أعداد المركبات وضعف مستوى صيانتها يؤدي في كثير من الأحيان إلى زيادة الحوادث المرورية، لذا يجب الأخذ بوسائل السلامة في المركبة والتي تتمثل في:

1- التأكد من وجود إطارات جيدة، وفحص مستوى الهواء فيها والتأكد من عدم وجود تآكل أو تمزيق.
2- التأكد من وجود مصابيح سليمة ونظيفة، ونفس الأمر بالنسبة للإشارات الضوئية، فحص الأضواء الخارجية للسيارة، واستبدالها في حالة كسرها.

3- التأكد من سلامة مساحات المطر، والمرابا العاكسة، وفرامل الوقوف، والأقفال، والإشارات الصوتية والضوئية، وحزام الأمان والمساند.

4- تخصيص مكان للأطفال وغيرها من وسائل الوقاية من أي خطر محتمل الوقوع. ومن أجل الصيانة الوقائية للسيارة يقدم المختصين⁽⁹⁾ عبر وسائل الإعلام نصائح بسيطة في إجرائها مهمة في مضمونها لضمان استمرارية عمل سيارة بشكل سلس، والتقليل من الأخطار الناجمة عن القيادة أهمها:

1- التأكد من مستوى سائل التبريد في السيارة (أسبوعي) مع ملاحظة المستوى في الخزان البلاستيكي المجاور للمشع، والتنبيه إلى كون محرك السيارة بارد تماما عند هذا الأجراء.

- 2- فحص الأحزمة والخراطيم بشكل دوري كل (3 أشهر) والتأكد من عدم تأكلها وتقادمها وعدم وجود شقوق أو امتراء في بنيتها أو حتى جفاف في ملمسها بسبب الحرارة عند الضغط عليها، كما يمكن الانتباه لوجود أي تسريب في وصلاتها.
- 3- فحص زيت ناقل الحركة (شهريا) حيث يجري هذا الفحص والمحرك يعمل مع تحريك ناقل الحركة من وضع الوقوف إلى وضع الحركة عدة مرات قبل إجراء الفحص بسحب عصاة قياس زيت الحركة من مكانها وتنظيفها بخزقة جافة ومن ثم وضعها مرة ثانية في مكانها قبل سحبها والتأكد من مطابقة مستوى الزيت للحدود المبينة عليها، وعند وجود نقص يمكن إضافة بعض الزيت وتكرار الفحص.
- 4- التأكد من مستوى زيت المحرك (أسبوعيا) ويجري هذا الفحص بعد إيقاف المحرك عن العمل حيث تسحب عصاة قياس زيت المحرك من مكانها وتنظيفها بخزقة جافة ثم إرجاعها لمكانها والتأكد من مطابقة مستوى الزيت للحدود المبينة عليها في حال وجود نقص أو تغيير لون الزيت إلى الأسود فإنه يفضل استبدال لون المحرك بالكامل، كما يجب التأكد من زيت التحكم في القيادة.
- 5- تنظيف فلتر الهواء الخاص بمحرك السيارة كل شهرين وذلك بتعريضه لنفخ الهواء بضغط عالي لطرد الغبار والأوساخ، أو استبداله في حال قدمه أو استحالة تنظيفه.
- 6- فحص مستوى زيت الفرامل شهريا بتنظيف غطاء علبة الزيت قبل فتحها وإضافة الزيت للتأكد من عدم سقوط الأتربة فيه، وفي حال نقص الزيت باستمرار يجب فحص نظام فرملة السيارة لدى مختص.
- 7- التأكد من وجود سائل تنظيف الزجاج في المكان المخصص له، والتأكد من عمل المساحات جيدا وتغييرها عند تأكلها.

الفرع الثاني: الإجراءات المتخذة من طرف الدولة

- مثما يجب على السائق الاهتمام بالمركبة اهتم المشرع أيضا لسن قوانين واستحداث هيئات متخصصة في رقابة كفاءة تلك المركبة لتفادي أكبر قدر ممكن من الحوادث، وأهم ما جاء به التشريع للحفاظ على أمن الطرقات ما يلي:
- 1- المجلس الوطن للنقل البري: وتكمن مهمته الأساسية في إبداء آراء وتوصيات في جميع الوسائل التي يفرضها الوزير المكلف بالنقل كمجال السياسة الوطنية للنقل البري واستراتيجية تطوير قطاع النقل البري وتسعيرته..... إلخ⁽¹⁰⁾.
- 2- اللجنة التقنية الوزارية المشتركة لنقل المواد الخطرة: وتتمثل مهمتها في اقتراح كل التدابير الكفيلة لضمان التحكم الأفضل في العمليات المرتبطة بحركة نقل المواد الخطرة قصد تكيف شروط النقل وكيفياته بشكل منتظم مع التطور التقني، والمقاييس والأطر التنظيمية الملائمة⁽¹¹⁾.
- 3- اللجنة الولائية للعقوبات الإدارية: والمكلفة باقتراح العقوبات الإدارية المتعلقة بوضع المركبة في المحشر و توقيف المركبات وسحب رخصة نقل البضائع أو الأشخاص الواجب فرضها على مخالف قواعد المرور بناء على محاضر الأعوان المؤهلين⁽¹²⁾.

4- وكالات المراقبة التقنية للسيارات: والتي تم إنشاؤها بموجب اعتماد سلمه الوزير المكلف بالنقل بعد الاستشارة التقنية للمؤسسة الوطنية للمراقبة التقنية للسيارات⁽¹³⁾.

5- المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرقات: والذي تكمن مهمته الأساسية في إعداد إستراتيجية للوقاية المرورية و ضمان تنفيذها و متابعتها وتنسيق أعمال مختلف المتدخلين في هذا المجال، بالإضافة إلى إعداد برامج التوعية التي تساهم في الوقاية و السلامة المرورية⁽¹⁴⁾.

الخاتمة:

من خلال ما سبق تقديمه في هذا البحث تبين لنا أن السائق والمركبة يعتبران من أهم أسباب وقوع حوادث المرور، لذا يجب تجنب هذه الحوادث أو على الأقل تفادي أكبر قدر من الخسائر البشرية والمادية في حال وقوعها وذلك بتضافر جهود السائقين والراجلين والمجتمع المدني والنظام التشريعي والجهات الإدارية والقضائية المكلفة بتطبيق قوانين المرور عموما.

وعليه نقترح بعض النصائح لتحقيق قيادة آمنة دون حوادث مفاجئة وتتمثل باختصار في النقاط الآتية:

1- الانتباه لنقاط الطرق أثناء القيادة، واحترام الأولوية في المرور.
2- استعمال أضواء الإشارة عند تغيير خط السير بشرط عدم إلحاق الضرر بباقي السائقين.
3- المحافظة على مسافة بين السيارات، والتزام أقصى اليمين إذا كانت السرعة بطيئة وأقصى اليسار إذا كانت السرعة سريعة.

4- التزام قواعد التجاوز الذي يكون على اليسار وفي حالات خاصة فقط يجوز أن يكون على اليمين.
5- إعادة النظر في ما يخص كيفية تكوين سائق المركبات وكيفية حصوله على رخصة السياقة، وكذا متابعة مدارس تعليم السياقة والحرص من طرف هيئات مختصة على متابعة امتحانات السياقة للتأكد من نجاح أصحاب المهارة والتعليم فقط بهذه الرخصة.

6- ضرورة تفعيل نظام الرخصة بالنقاط وتجسيده عمليا عن طريق تسريع العمل بالرخصة البيومترية، وإنشاء نظام إلكتروني متطور للبطاقات الرمادية رقمية واستحداث نظام إلكتروني أيضا لتسجيل مخالفات المرور كما يحدث في الدول المتقدمة.

7- تفعيل الآليات القانونية التي وضعها المشرع في قوانين المرور المتعاقبة والتي تتضمن تشديد العقوبات على المخالفين خصوصا ما يتعلق بالرخصة التي تمكنهم من القيادة.

8- نشر التوعية المرورية عن طريق الإعلام وعن طريق تدريسها في المدارس.
وعلى الرغم من أننا ركزنا فقط على السائق والمركبة باعتبارهما أهم أسباب حوادث المرور إلا أنه لا يجب أن ننسى الطريق باعتبارها في كثير من الأحيان تكون المسبب الرئيسي للحوادث المرورية رغم مهارة السائق وإتباعه لقوانين المرور ورغم كون السيارة جديدة ولا يوجد بها أي خلل ميكانيكي، إذ نجد

الطريق بها مطبات أو حفر أو تتم فيها أشغال دون وضع ما يدل على ذلك لتحذير السائقين خصوصا في الليل لاسيما إذا زاد نقص الإنارة في الطريق من تفاقم خطر ارتكاب الحوادث. لذا يجب أن تتوفر في الطريق مواصفات السلامة التي تتمثل في: التصميم والتخطيط الهندسي والإضاءة، والصلاحية، وإزالة العوائق أو المطبات غير القانونية، وتوافر إشارات المرور بشكل سليم⁽¹⁵⁾. كما يجب الإشارة إلى الأحوال الجوية السيئة التي تكون كذلك سببا في وقوع الحوادث على الرغم من كفاءة السائق وجودة المركبة والطريق، وهذا السبب الوحيد الذي لا يمكن للإنسان ولا للدولة التدخل فيه. وأخيرا نسأل الله أن يرحم جميع موتانا ويصبر قلوبنا على فقدان أحبائنا الذين حصدت أرواحهم حوادث المرور المميتة.

الهوامش:

- 1- راجع الجدول المبين للعلاقة بين نسبة الكحول والخطرة المتوقعة، مشري راضية، يوم دراسي حول السلامة المرورية في الجزائر بين الواقع والمأمول، مسببات حوادث المرور، جامعة قالمة، 2015، ص 5.
- 2- تنص المادة 67 من الأمر 09-03 على أن يعاقب طبقا لأحكام المادتين 288 و289 من قانون العقوبات كل سائق ارتكب القتل الخطأ أو الجرح الخطأ نتيجة خطأ منه أو تهاونه أو إغفاله أو عدم امتثاله لحركة المرور في الطرق.
- 3- بوخميس سهيلة، يوم دراسي حول السلامة المرورية في الجزائر بين الواقع والمأمول، دور رخصة السياقة في تجسيد السلامة المرورية في الجزائر، جامعة قالمة، 2015، ص 9.
- 4- المادة 62 من القانون رقم 01-13 المؤرخ في 07 أوت 2001.
- 5- المادة 22 من القانون 04-16 المؤرخ في 10 نوفمبر 2004، والمعدل والمتمم للقانون رقم 01-14 المؤرخ في 19 أوت 2001.
- 6- المرسوم التنفيذي رقم 04-381 المؤرخ في 28 نوفمبر 2004 والمتعلق بتحديد قواعد حركة المرور عبر الطرق المعدل والمتمم بالمرسوم التنفيذي رقم 11-376 المؤرخ في 12 نوفمبر 2011.
- 7- المواد من 191 مكرر 1 إلى 191 مكرر 5 من المرسوم التنفيذي رقم 04-381 المؤرخ في 28 نوفمبر 2004 والمتعلق بتحديد قواعد حركة المرور عبر الطرق المعدل والمتمم بالمرسوم التنفيذي رقم 11-376 المؤرخ في 12 نوفمبر 2011.
- 8- محمد جمعة سلامة، تلف إطارات السيارة، مشكلة وتبنيات، دورة أساسيات السلامة الصناعية، طرابلس/فبراير 2014، 2013/13/02 PM، 03:30.
- 9- جمعة محمد سلامة، الصيانة الوقائية للسيارات، منتدى هندسة الأمن والسلامة، forum .safety4arab.com، http : /03/27 PM، 2014، 10 :12 .
- 10- المادة 11 المرسوم التنفيذي رقم المرسوم التنفيذي رقم 03-261 المؤرخ في 23 جويلية 2003، المتضمن تشكيل المجلس الوطني للنقل البري و اللجنة التقنية الوزارية المشتركة و اللجنة الولائية للعقوبات الادارية و صلاحيتها وسيرها.
- 11- انظر نص المادة 22 من المرسوم التنفيذي رقم 03-261 المؤرخ في 23 جويلية 2003.
- 12- أنظر نص المادة 26 من المرسوم التنفيذي رقم 03-223 من المرسوم التنفيذي رقم 03-223 المؤرخ في 10 يونيو 2003 المتعلق بتنظيم المراقبة التقنية للسيارات وكيفيات ممارستها.
- 13- تم تنظيم المؤسسة الوطنية للمراقبة التقنية للسيارات بموجب المواد من 11 إلى 25 من المرسوم التنفيذي رقم 03-223 المؤرخ في 10 يونيو 2003 المتعلق بتنظيم المراقبة التقنية للسيارات وكيفيات ممارستها.
- 14- تم إحداثه بموجب المرسوم التنفيذي رقم 03-502 المؤرخ في 29 ديسمبر 2003، والمتضمن مهام المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق وتنظيمه وسيره.
- 15- وصفي عبد الكريم الكساسبة، برنامج ترويجي مقترح لتوفير السلامة المرورية داخل المملكة العربية السعودية (بالنظر على منطقة تبوك)، المجلة العربية للدراسات الأمنية والتدريب، المجلد 32 العدد، 65، الرياض، 2016، ص 252.

الدكتور خليل بوصنوبرة

جامعة قالمة

دور قانون المرور في فرض الرقابة المرورية في الجزائر

يعد قانون المرور سلاحا قانونيا في يد الأجهزة المكلفة بالمراقبة وردع المخالفين، وهذا ما جعل السلطات المعنية تولي العناية اللازمة في سنه ليكون شاملا دقيقا، ملائما لخصوصيات المجتمع ومتماشيا مع المستجدات التي تطرأ عليه، كما يعتبر قانون المرور رقم 14/01 المؤرخ في 19/08/2001 المتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها وأمنها المرجعية التشريعية للمنظومة المرورية في الجزائر والذي تم تعديله وتتميته كمرحلة أولى بموجب القانون 16/04 المؤرخ في 10 نوفمبر 2004 تم في مرحلة ثانية ثم تعديله وتتميته بموجب الأمر 03/09 المؤرخ في 22/07/2009 فهو الذي يضبط وينظم تنقلات الأشخاص والمركبات سواء داخل الأوساط الحضرية أو خارجها، محاولة منه تحديد القواعد المتعلقة بتنظيم المرور عبر الطرقات وسلامتها وأمنها وخصوصا تقليص وضعية انعدام الأمن في الطرقات، وتحديد قواعد استعمال المسالك العمومية وكيفيات ضبط حركة المرور عبر الطرقات، وتوفير نقل نوعي متوازن في إطار المصلحة العامة مع وضع تدابير احترازية وعلاجية عند عدم احترام القواعد الخاصة بحركة المرور عبر الطريق³⁵.

و قانون المرور من أهم عناصر السلامة المرورية لأنه يحافظ ويضمن تبليغ الجزاءات وتحصيل الغرامات وتحقيق الردع، مما يجعل مستخدم الطريق أكثر ارتياحا ومراعاة للقوانين، لكن الإشكال الذي يطرح نفسه إن كان قانون المرور فعالا وكافيا لتحقيق السلامة المرورية وفرض الرقابة المرورية لما تعاني الطرقات الوطنية والحضرية من كثرة الحوادث المرورية وبمعدلات مخيفة؟ فهل هذا يعني أن هناك بعض جوانب النقص التي لم يعالجها المشرع أم أن المشكلة تكمن في عدم تطبيقه على أكمل وجه أو حتى سوء تطبيقه؟.

إن الإجابة على هذا الإشكال تقتضي بالضرورة إلى التطرق إلى العناصر المبينة أدناه:

المبحث الأول: التعرف على القوانين المتعاقبة المنظمة للمرور في الجزائر

المبحث الثاني: نطاق فرض الرقابة المرورية

³⁵ المادة 1 من الأمر 03/09 المؤرخ في 22/07/2009 الذي يعدل ويتم القانون رقم 14/01 المؤرخ في 19/08/2001 المتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها وأمنها، الجريدة الرسمية، العدد 45، المؤرخ في 29/07/2009 ص 4.

المبحث الأول

القوانين المتعاقبة المنظمة للمرور في الجزائر

لقد جاء قانون المرور لتنظيم حركة المرور عبر الطرقات ولضمان أمنها وسلامتها وضمان تنقل عادل وآمن للمواطنين، وأهم ميزة يتسم بها هذا القانون هو مرونته التي تستوجب تعديله بشكل مستمر تماشيا مع التطورات الحاصلة في المجتمعات لذا فقد تعاقبت عليه العديد من النصوص نذكر أهمها:

المطلب الأول: الأمر رقم 74-107 المتضمن قانون المرور

والذي ألغى الأمر رقم 71-15 المؤرخ في 5 أبريل 1971 والمتضمن قانون المرور³⁶، وقد تضمن هذا الأمر 322 مادة قسمت على ثلاثة أبواب تضمن الباب الأول 240 مادة جاءت تحت عنوان القواعد الإدارية والتقنية المتعلقة بالسير عبر الطرق والمطبقة على مستعملي الطريق وقسم بدوره إلى ثمانية أقسام:

- أحكام عامة متعلقة بالمرور عبر الطرقات والمطبقة على جميع مستعملي الطريق.
- أحكام خاصة مطبقة على السيارات والحافلات ومجموع المركبات.
- أحكام خاصة بالمركبات والآلات الزراعية ومعدات الأشغال العمومية وبعض الآليات الخاصة.
- أحكام خاصة بالدراجات النارية والدراجات الخفيفة الآلية والدراجات الآلية الثلاثية العجلات والرباعية العجلات ذات محرك وقاطراتها.
- أحكام خاصة مطبقة على الدراجات والدراجات الآلية وقاطراتها.
- أحكام خاصة مطبقة على مركبات الجر بالحيوانات ومركبات الجر بالأيدي.
- أحكام خاصة مطبقة على المشاة .
- أحكام خاصة بتعليم قيادة المركبات ذات محرك.

وتضمن الباب الثاني من نفس القانون المخالفات المتعلقة بالسير عبر الطرق ضمن 48 مادة قسمت بدورها إلى:

- مخالفات خاصة بقيادة المركبات والحيوانات.
- مخالفات خاصة باستعمال الطرق المفتوحة للسير العمومي.
- مخالفات خاصة بالمركبات وأجزائها.
- مخالفة القواعد الخاصة بالشروط الإدارية لسير المركبات وسائقها.
- أحكام خاصة برخصة القيادة.
- أحكام عامة متعلقة بالمخالفات.

³⁶- جريدة رسمية العدد 22 لسنة 1971.

وأما الباب الثالث والذي احتوى على 34 مادة فتضمن العقوبات الإدارية المتعلقة برخص القيادة والمركبات.

المطلب الثاني: القانون رقم 87-09 المنظم لحركة المرور عبر الطرق وسلامتها وأمنها
والذي ألغى الأمر رقم 74-107 المتضمن قانون المرور ومن خلاله حاولت الدولة جاهدة أن تقضي على الحوادث المرورية من خلال تزويد الجهات المختصة بمراقبة المرور بآليات قانونية تمكنهم من مكافحة الجرائم المرورية كتنظيم حركة المرور عبر طرق من خلال تنظيم حالات الوقوف والتوقف وإشارات المرور وتبني تدابير عقابية رادعة، ناهيك عن إلزامية الفحص الطبي لجميع أصناف رخص السياقة، غير أنه بعد تطبيق هذا القانون برهة من الزمن، أصبح غير قادر على مجابهة تصنيفات جديدة من الجرائم المرورية بسبب عدم تجريمها، وأصبحت العقوبات غير رادعة خاصة بعد التحسن المعيشي الملحوظ للمواطن.

المطلب الثالث: القانون رقم 01-14 والمتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها وأمنها
ان استتقال ظاهرة حوادث المرور وتناميها بكثرة جعل المنظومة التشريعية تعيد النظر في قانون المرور وتعده بالقوانين الجديدة ولعل أهم الأسباب التي أدت إلى ذلك نذكرها فيما يأتي:

- القوانين السالفة الذكر لم تقلل من حوادث المرور بل أصبحت في تزايد مذهل.
- التطور الاقتصادي والاجتماعي الذي عرفته الجزائر في مختلف الميادين، حيث زادت حاضرة المركبات من مختلف الأنواع والأحجام، وهي لا تتماشى وطبيعة الحياة المعاصرة.
- الجانب الرادعي إذ أن الغرامات الجزافية قيمتها قليلة تتراوح ما بين 20 دج على الأقل إلى 400 دج على الأكثر، مع التتويه هنا إلى أن جل الغرامات الجزافية كانت لا تسدد لعدم وجود رقابة دائمة وجهاز يتولى ذلك.
- قدم حاضرة السيارات، حيث أن هلم تكن هناك ضوابط وشروط تبين كيفية سير المركبة، التي كان لها أيضا ضلع في وقوع حوادث المرور.
- ظهور بعض المستجدات المعاصرات في الحياة اليومية نظرا للتطور الاقتصادي والتكنولوجي كالهاتف النقال.

و هذه الأسباب جعلت المنظومة التشريعية تعيد النظر في قانون المرور وتعديله أكثر من مرة وهذا ما بين سنتي 2001 و 2004.

وقد جاء القانون رقم 01-14 المتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها وأمنها ليعدل ويتمم ما ورد في القانون 09/87 من هذا القانون، حيث نص في مادته الأولى "يهدف هذا القانون إلى

تحديد الشروط المتعلقة بتنظيم حركة المرور عبرا لطرق وسلامتها وأمنها"، واحتوى هذا القانون على مادة موزعة في سبعة فصول كما هي مبينة أدناه:

الفصل الأول: عبارة عن أحكام عامة من تعاريف بخصوص الطرقات، المركبات، السائق و الراجل.

الفصل الثاني: متعلق بحركة المرور لمختلف فئات مستعملي المسالك العمومية، فالقسم الأول خصص لحركة المرور على المسالك العمومية والقسم الثاني فيه أحكام خاصة مطبقة على الراجلين.

الفصل الثالث: ويتضمن الشروط الإدارية و قواعد مطابقة للمركبات وتجهيزاتها كالمراقبة التقنية للسيارات، الزجاج الواقي الأمامي يكون شفافا، ولوحة التسجيل...الخ.

الفصل الرابع: ويخص تكوين السائقين، إحداث مركز وطني لرخص السياقة، إحداث بطاقيّة وطنية لرخص السياقة.

الفصل الخامس: نص على أمن الطرق والوقاية من حوادث المرور.

الفصل السادس: وقد صنفها المشرع بناء على المعيار الموضوعي، أي بناء على موضوع المخافة في حد ذاتها، فالقسم الأول من هذا الفصل تضمن العقوبات الخاصة بالمخالفات المتعلقة بسيارة المركبات والحيوانات³⁷ والقسم الثاني يخص العقوبات الخاصة بالمخالفات المتعلقة باستعمال المسالك المفتوحة لحركة المرور³⁸، والقسم الثالث فيه العقوبات الخاصة بالمخالفات المتعلقة بالمركبات والتجهيزات³⁹، القسم الرابع العقوبات الخاصة بالمخالفات لأحكام المتعلقة بالوثائق الإدارية وقواعد تطابق المركبات⁴⁰، القسم الخامس فيه العقوبات الخاصة بالمخالفات المتعلقة برخص السياقة⁴¹، القسم السادس فيه العقوبات الخاصة بالمخالفات المتعلقة بتعليم سياقة المركبات ذات محرك⁴² والقسم السابع والأخير من هذا الفصل تضمن المخالفات المتعلقة بالأحكام المشتركة.

الفصل السابع: نص عن الأعوان المؤهلين لمعاينة المخالفات الخاصة بسلامة المرور في الطرق.

الفصل الثامن: عبارة عن أحكام ختامية.

³⁷- انظر المواد من 65-76 من القانون رقم 01-14 .

³⁸- انظر المواد من 77-82 من نفس القانون.

³⁹- انظر المواد 83-91 من نفس القانون.

⁴⁰- انظر المواد من 92-100 من القانون رقم 01-14.

⁴¹- انظر المواد من 101-113 من نفس القانون .

⁴²- انظر المواد من 114-115 من نفس القانون.

والواقع أن السبب الذي بالمنظومة التشريعية إلى تعديل القانون 09/87 بهذا القانون 14/01 هو عدم نجاعته في التقليل من حوادث المرور، وعند قراءتنا لبعض موادہ نستشف بعض القوانين و التشريعات الجدية ونذكر على سبيل المثال:

- لا يقبل لأي مركبة السير ما لم تكن مطابقة للمواصفات التقنية والتنظيمية، وأصبح المراقبة التقنية للمركبات إجبارية.
 - عند القادة في حالة سكر حددت نسبة الكحول في الدم ب0.10 في الألف عكس سابقه الذي كان ينص على 0,80 في الألف.
 - إجبارية استعمال حزام الأمن للمقاعد الأمامية.
 - منع استعمال الهاتف النقال أثناء القيادة.
 - التشديد في بعض العقوبات كجناحة القيادة في حالة سكر، جناحة الفرار أو الهروب وجناحة عدم الامتثال.
 - إحداث هيئات جديدة لم تكن موجودة من قبل كالمركز الوطني لرخص السياقة⁴³، الذي يختص بتأطير نشاطات تعليم سياقة المركبات وتنظيم الامتحانات الخاصة برخص القيادة.
 - إحداث بطاقة وطنية لرخص القيادة⁴⁴.
 - إحداث مركز وطني للوقاية والأمن عبر الطرق ولجان ولائية للعقوبات الإدارية⁴⁵.
- وعلى الرغم من الأحكام التي جاء بها القانون السالف الذكر المتعلق بحركة المرور عبر الطرق وسلامتها وأمنها فإنها لم تكن ناجعة وراعدة إذ بقيت حوادث المرور في تزايد مستمر، وبالتالي لم تتحقق الغاية التي كان يصبو إليها المشرع ألا وهي الحد والتقليل من الحوادث المسجلة الشيء الذي جعل المنظومة التشريعية تعيد النظر في بعض أحكام هذا القانون من خلال تعديل وإتمام فيه بقانون جديد والمتمثل في القانون رقم 04 / 16 المؤرخ في 2004/11/10.

⁴³ - انظر المادة 61 من القانون رقم 14-01

⁴⁴ - انظر المادة 62 من نفس القانون .

⁴⁵ - انظر المادة 64 من نفس القانون

المبحث الثاني

نطاق الرقابة المرورية

تتولى سلطات الضبط الإداري في مجال السلامة المرورية العديد من المسؤوليات والمهام للحفاظ على الأمن العام والصحة العامة والسكينة العامة داخل الدولة، ولعل أهم هذه المسؤوليات ما يتعلق بصيانة الطرقات وإشارات المرور وإعداد الرخص الإدارية.

المطلب الأول: صيانة الطرقات

جاء في نص المادة 123 من القانون رقم 11-10 المتضمن قانون البلدية أن البلدية تسهر بمساهمة المصالح التقنية للدولة على احترام التشريع الخاص بالمرور خاصة فيما يتعلق بصيانة الطرقات الخاصة بالبلدية كما يحرص أيضا على تسميتها تطبيقا لنص المادة 120 من قانون البلدية واتخاذ كل التدابير المتعلقة بشبكة الطرق⁴⁶.

كما أوكل ذات الاختصاص إلى المجلس الشعبي الولائي بأن خوله بالمبادرة بالأعمال المرتبطة بأشغال تهيئة الطرق والمسالك الولائية وصيانتها والمحافظة عليها⁴⁷.

وبالنظر إلى شبكة الطرق في الجزائر تملك حاليا شبكة طرقات بطول 109.452 كلم، وهي ثالث أكبر شبكة على المستوى القاري بعد جنوب إفريقيا و الكونغو الديمقراطية، ولكنها الأولى قاريا من حيث طول شبكة الطرق المعبدة حيث تصل النسبة إلى 90 %، وتتكون هذه الشبكة من:

✓ طرق وطنية : 28.275 كلم.

✓ طرق ولائية : 23.926 كلم.

✓ طرق بلدية : 57.251 كلم.

للإشارة أن شبكة الطرقات لم تكن تتعدى 104 آلاف كيلومتر في سنة 2003 منها 75 ألف كلم معبدة، 50 % فقط منها حالتها جيدة في حين أنه في الدول المتقدمة تبلغ هذه النسبة 80% غير أن شبكة الطرقات الوطنية التي تتحمل أكبر ضغط من حركة المرور غالبا ما تكون مصانة بشكل جيد.

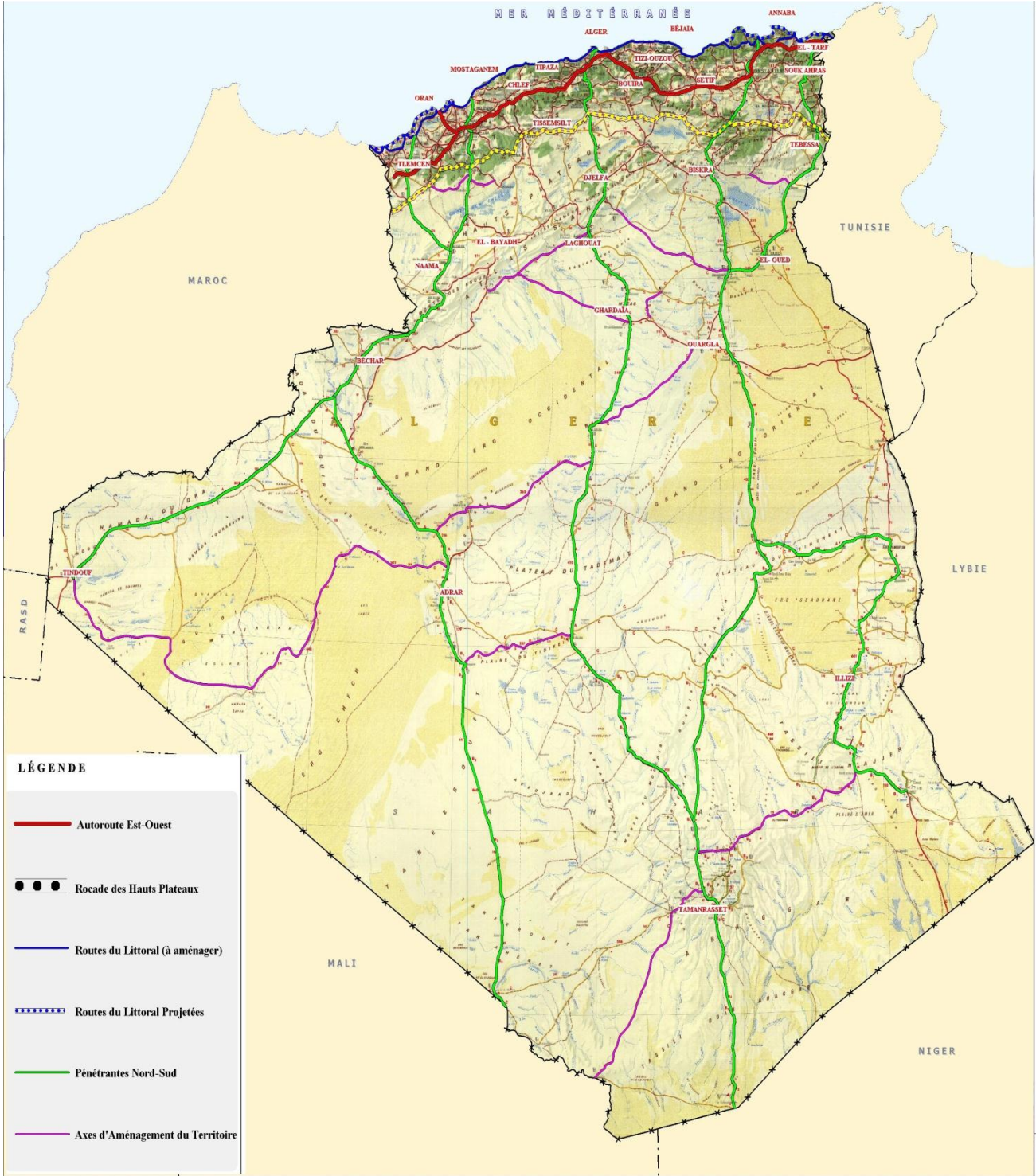
كما أن شبكة الطرقات البلدية التي تشكل أكثر من نصف شبكة الطرقات الوطنية حالتها على العموم سيئة، و60% منها يمثل عرض الطريق فيها 07 متر، إلى جانب ذلك، تحتوي شبكة الطرقات حاليا على 4815 منشأة فنية (جسور، أنفاق)، و من المنتظر أن يتزايد عددها خلال السنوات القادمة.

⁴⁶ - انظر نص المادة 82 من القانون رقم 11-10 المتعلق بالبلدية.
⁴⁷ - انظر نص المادة 88 من القانون رقم 12-07 المتعلق بالولاية.

وثننا أو أبينا فإن نسبة صيانة شبكة الطرقات في الجزائر تبقى دون المستوى المطلوب إذا قورنت بمثيلاتها في الدول المتقدمة، حيث أن القصور الملحوظ في هذا المجال أثر على حالة الطرقات الوطنية، فإذا علمنا أن معايير الصيانة الدورية لشبكة الطرقات تتطلب معالجة 10% على الأقل لشبكة الطرقات المعبدة سنويا، فإن هذه النسبة في الجزائر في حدود 3,6 % فقط من الطرقات الوطنية.

كما تبقى خدمة الطرقات هاجسا مقلقا لأن مثل هذه الوضعية تكون مرتبطة بضعف الميزانية الموجهة لها، و قد قدرت الخسائر المترتبة عن تدهور شبكة الطرقات ب 25 مليار دينار و هي قيمة تكفي لإنجاز 100 كلم من الطرق السريعة، هذه النقائص تترجم ميدانيا من خلال القراءة للنسب التالية :

- ◀ 40 % أي حوالي 44 ألف كلم من الطرقات المعبدة في حالة جيدة.
- ◀ 35 % أي حوالي 38,5 ألف كلم من الطرقات المعبدة في حالة متوسطة.
- ◀ 25 % أي حوالي 27,5 ألف كلم من الطرقات المعبدة في حالة سيئة جدا.



- شبكة الطرقات بالجزائر والمشاريع المبرمجة -



- الحالة السيئة لأحد الطرقات -

في الوقت الحالي، 50 % فقط من الطرقات مطابقة للمواصفات، هذه الوضعية جعلت شبكة الطرقات دون مستوى المعايير الدولية التي تحدد شبكة الصيانة للطرقات بـ 10 % في السنة. وتجدر الإشارة أن 74 % من الطرقات تتبع الولاية و البلدية و حينما نعرف الوضعية المالية للجماعات المحلية يمكن فهم مشكلة الصيانة لهذا الصنف من المنشآت. فأغلب البلديات في حالة عجز شبه تام عن القيام بالإنجازات و ضمان صيانتها بسبب العجز المالي الناتج عن عدم تمويلها بالموارد المالية.

والمشكلة تصبح أكثر تعقيدا عندما يتعلق الأمر بشبكة الطرقات على مستوى الجنوب الجزائري حيث الظروف الطبيعية و المناخية القاسية لا تسهل مهمة الصيانة.

شبكة الطرقات البلدية عرفت تحديث و توسيع خلال سنوات السبعينيات و الثمانينات و حاليا أصبحت تساوي طول الطرقات الوطنية و الولاية مجتمعة، غير أنها توجد في حالة سيئة بسبب نقص الصيانة، علما أن الطرق البلدية تصبح عمليا غير صالحة للإستعمال بداية من السنة الرابعة.



- عيوب في الإنجاز -

المطلب الثاني: التدابير المتعلقة بالمشاة

و قد حدد القانون 14/01 مجموعة من النصوص القانونية التي تتعلق بالمشاة⁴⁸، إذ يضطر المشاة إلى قطع الطريق من طرف إلى آخر وبهذا يعترضون طريق السيارات، وفي كثير من الأماكن يترك الأمر للمشاة بشكل كامل للانتباه لأمر سلامتهم حيث عليهم الانتباه إلى حركة المرور وعبور الطريق عندما لا يكون هناك خطر على سلامتهم.

أما في المدن المزدحمة و في الأماكن الحساسة كالمدارس بشأن خروج الأطفال فعادة ما يكون هناك ممرات مخططة مخصصة لعبور المشاة، وتختلف أشكال ممرات عبور المشاة حيث يوجد شكلان سائدان هما: سلسلة من الخطوط المتوازية البيضاء أو خطان أفقيان طويلان أبيضان و المفضل هو الشكل الأول حيث يظهر أكثر وضوحا مقابل لون أرض الطريق الغامقة، و هو المعمول به في الجزائر. كما قد تزود بعض معابر المشاة بإشارة ضوئية توقف المركبات عند مسافة تفصلها عن ممر المشاة بحيث يستطيعون العبور.

و لدى بعض الدول إشارات "ذكية" للمشاة حيث ينبغي على الشخص الذي يريد العبور الضغط على زر ليؤكد رغبته في عبور الطريق، وتقوم إشارة المرور الضوئية باستخدام هذه المعلومة لبرمجة نفسها وإيقاف السيارات، وعند عدم وجود مشاة فإن حركة مرور المركبات لا تتوقف بدون داعي⁴⁹.

⁴⁸- انظر المواد من 34 إلى 40 من القانون 14/01 المؤرخ في 19 أوت 2001، المتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق و أمنها وسلامتها، ج

ر 46.

⁴⁹- حركة المرور: www.wikipedia

غير أن وجود ممرات المشاة دون إشارات ضوئية لا يثير إشكالا، وفي هذه الحالة تنص قوانين المرور عادة على أن أولوية المرور تكون لعبور المشاة وعلى المركبات التوقف عند استخدام المشاة للمعبر⁵⁰.

و من بين التدابير المتخذة أيضا نجد الممرات العلوية، هذه الأخيرة التي تحفظ للأفراد حماية لكن في المقابل لا بد أن يخضع إنشاؤها لمقتضيات المصلحة العامة والتي تهم الماشي بالدرجة الأولى حيث لا يمكن اعتباره كافيا إذا تم إنشاء هذه المعابر بعيدا عن التجمعات السكنية، الأمر الذي يجعل الراجلين يهدرون الوقت إذا ما قرروا استعمالها، وآخرون مرضى ليس بإمكانهم المشي لمسافات طويلة، وهو ما جعلهم يطالبون السلطات ببناء الجسور عند محطات توقف الحافلات وبالقرب من التجمعات السكانية⁵¹.

و قد تم الاعتماد مؤخرا على وسيلة النقل الترامواي في الجزائر، هذه التي تعتمد في عملها على اتخاذ مجموعة الاحتياطات لتحقيق السلامة للمشاة بالنظر لتواجدها في مناطق حضرية، و في هذا الصدد لا يمكن إغفال مسؤولية مؤسسة الترامواي عندما تكون إجراءات الحماية غير كافية، خاصة وأن السكك تتواجد في شوارع مليئة بالمشاة، فمثلا إذا كانت الصفارة التي يطلقها أعوان الأمن لتنبية المشاة عند وصول الترامواي غير مسموعة في شوارع يملأها الضجيج ويستمر المشاة في عبور السكة، أو إذا كان عدد أعوان الأمن خاصة في منطقة وصول الترامواي قليل مقارنة بعدد المشاة بالمكان، إذ يجب أن تتخذ وسائل و إجراءات كافية تكفل السلامة كأن يتم اللجوء إلى مكبرات صوت تنبهه بقدم الترامواي، وإلى وضع قضبان تُغلق أوتوماتيكيا أو يدويا في مناطق تقاطع السكة مع مرور السيارات، و تجدر الإشارة إلى أنه منذ بدأ عمل الترامواي عبر المدن الكبرى بالجزائر العاصمة تسبب في مقتل ثلاث(3) أشخاص⁵².

و عليه تلزم السلطات العمومية تحت طائلة المسؤولية القانونية باتخاذ الإجراءات و الاحتياطات اللازمة والكفيلة بتحقيق السلامة المرورية للمشاة عند عبورهم الطرق، و هذا حتى في عدم وجود نصوص قانونية خاصة إذ تقوم المسؤولية الإدارية الخطئية عن الاخلال بالتزاماتها في تحقيق النظام العام في جانب الأمن طبقا للقواعد العامة.

⁵⁰ - المادة 5 من القانون 14/01 السابق الذكر.

⁵¹ - نادية سليمان، ثقافة عبور الطرق و سكك القطار و الترامواي غائبة لدى المواطنين، مقالة منشورة في بوابة الشروق بتاريخ 12 نوفمبر 2015، www.echoroukonline.com

⁵² - نفس المرجع.

الدكتورة لويزة نجار

جامعة قالمة

دور تنظيم المرور في السلامة الطرقية

بعد تفشي حوادث المرور خلال السنوات الأخيرة و التي خلفت إرتقاعا في عدد الضحايا والمصابين إرتأت الدولة الجزائرية إلى إصدار الأمر رقم 09 . 03 المؤرخ في 22 . 07 . 2009 الذي عدل و تم بموجب أحكام القانون رقم 01/14 المتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها و أمنها .

هذه القوانين تضمنت تشديد في العقوبات سواء الجزائرية منها و التي قد تصل مدة الحبس فيها إلى عشرة سنوات أو حتى المالية التي رفع فيها المشرع مبلغ الغرامة الجزافية أو من خلال رفع مدة سحب و تعليق رخصة السياقة .

فهل هذه العقوبات المستحدثة و الرادعة هي الحل للحد أو التقليل من هذه الحوادث ، خاصة أن الواقع يبرهن على إستفحال الأمر ومختلف الآثار المترتبة عنه سواء مادية أو بشرية .

فهل تشديد العقوبة المرورية كحل تشريعي فشل في التقليل من حوادث المرور ؟

ماهي الأسباب المؤدية لذلك ؟

سنحاول الاجابة على هذه الاشكالية من خلال تطرقنا في المبحث الأول الى مختلف الجزاءات المرورية المنصوص عليها في التشريع الجزائري ، وفي المبحث الثاني الى مدى فعالية العقوبة المرورية في الحد أو التقليل من حوادث المرور .

الأستاذ محمد بركات

جامعة أدرار

مساهمة المجتمع المدني في تحقيق الأمن المروري (الجمعيات نموذجا)

بعد زيادة اهتمام الإنسان بحماية نفسه من الأخطار والحوادث المحدقة به خاصة حوادث المرور، وبسبب شعوره بخطورة الوضع الذي يعيشه من جراء الارتفاع الكبير لحوادث المرور وما تخلفه من أضرار،

جعل دعاة المحافظة على سلامة الإنسان يتجمعون في أغلب دول العالم لتكوين جمعيات غير سياسية، تهدف إلى حماية الأشخاص والأفراد بكل السبل القانونية المتاحة، لاسيما نشر الوعي المروري، وأيضاً لفت انتباه الجهات المسؤولة إلى ذلك كل ما من شأنه أن يؤثر على سلامة الأشخاص أو يشكل خطراً عليهم، مع تقديم المشورة والرأي للأجهزة المكلفة بذلك، ونظراً للدور الحيوي للجمعيات في حماية الأشخاص خاصة في المجال المروري كان لا بد من طرح الإشكال المتعلق بما هو دور الجمعيات كفاعل أساسي في حماية وسلامة الأشخاص من حوادث المرور ونشر الثقافة المرورية؟

وهو ما نحاول الإجابة عليه من خلال المحاور التالية:

أولاً: القواعد المنظمة للجمعيات

أ- تعريف الجمعيات

ب- الشروط القانونية لتأسيس الجمعيات

ج- مصادر تمويل الجمعيات

ثانياً: الجمعيات ومساهمتها في تنمية الثقافة المرورية.

أ- في الدور الوقائي

ب- في الدور الاعلامي التوعوي.

ج- في الوظيفة التنازعية للجمعيات

ثالثاً: تقييم دور الجمعيات

أ- الصعوبات المالية.

ب- نقص التكوين والتخطيط

أولاً: القواعد المنظمة للجمعيات

تعتبر الجمعيات من بين الوسائط والوسائل المهمة في إنجاح عملية نشر الثقافة المرورية عملية وفعالة بمعنى توعية أفراد المجتمع ، ذلك لأن هذه الأخيرة تعتبر الإطار المدني المناسب لنشر الوعي المروري، حيث تركز هذه الجمعيات في نشاطها على تحسيس المواطنين وتعريفهم بحقوقهم في العيش في بيئة خالية من الأخطار والحوادث من خلال العمل على بعث روح المسؤولية لديهم وإحداث تقييم في السلوكيات الخاطئة والضارة بالمجتمع، وعليه سنحاول التعريف بالجمعيات ، والتعرف على الشروط القانونية لتأسيس الجمعيات.

أ- التعريف بالجمعيات

تعرف الجمعيات بصفة عامة على أنها تشكيلات اجتماعية فاعلة ومنظمة، تسعى على أسس تطوعية وعلى أسس غير ربحية لتحقيق أهداف عامة، لمجموعة تعتمد أساليب الحكم الرشيد ضمن أطر قانونية تضمن الشفافية وحرية التشكيل.⁵³

وعرف محمد حسين الجمعيات باعتبارها جماعات مؤلفة من الأشخاص الطبيعية أو المعنوية ذات تنظيم مستمر لمدة معينة لغرض غير الحصول على ربح مادي.⁵⁴ كما تعرف الجمعيات أيضاً على أنها كيانات أو تنظيمات مدنية، تتمتع بالشخصية المعنوية وبذمة مالية مستقلة، وهي تخضع لقوانين داخلية خاصة بها وبأعضائها.⁵⁵

ومن بين أهم التعريفات التي وضعها القضاء للجمعيات التعريف الصادر عن المحكمة الدستورية العليا في مصر المتضمن حكمها الشهير رقم 153 سنة 21 قضاء دستوري، القاضي بعدم دستورية القانون رقم 153 لسنة 1999 المتضمن قانون الجمعيات والمؤسسات الأهلية حيث من أهم ما جاء في حيثيات الحكم ما يلي:

«هي واسطة العقد بين الفرد والدولة إذ هي كفيلة بارتقاء بشخصية الفرد بحسبانه القاعدة الأساسية في بناء المجتمع عن طريق بث الوعي ونشر المعرفة والثقافة العامة ومن ثم تربية المواطن على ثقافة الديمقراطية والتوفيق في إطار الحوار الحر والبناء الجهود الفردية والجماعية لإحداث مزيد من التنمية الاجتماعية معا بكل الوسائل المشروعة على ضمان الشفافية والتأثير في السياسات العامة وتعميق مفهوم التضامن الاجتماعي ومساعدة الحكومة عن طريق الخبرات المبذولة والمشروعات التطوعية على أداء أفضل للخدمات العامة والحث على حسن توزيع المواد وتوجيهها وعلى ترشيد الإنفاق العام»⁵⁶.

لم يحدد المشرع الجزائري مفهوما للجمعيات، إلا أنه أعطى تعريف شامل لكل الجمعيات على اختلاف أنواعها، إذ نص في المادة 02 من القانون 12-06 على أنه تعتبر جمعية كل اتفاقية تخضع للقوانين المعمول بها ويجتمع في إطارها أشخاص طبيعيين أو معنويين على أساس تعاقدية لمدة محددة أو غير محددة، كما يشتركون في تسخير معارفهم ووسائلهم تطوعا ولغرض غير مريح من أجل ترقية

⁵³ - فاضلي سيد علي، نظام عمل الجمعيات في التشريع الجزائري، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في الحقوق، تخصص قانون دستوري، جامعة محمد خيضر، بسكرة، 2009، ص 9.

⁵⁴ - د. محمد حسين، الوجيز في نظرية الحق بوجه عام، المؤسسة الوطنية للكتاب، ط1، 1985، ص 175.

⁵⁵ - شعيب جليط، الجمعيات البيئية آليات مثالية لحماية البيئة، الملتقى الوطني حول دور الجمعيات المحلية في حماية البيئة في ظل قانوني البلدية والولاية الجديدين، 3-4 ديسمبر 2012، كلية الحقوق، جامعة قالمة، ص 3.

⁵⁶ - فاضلي سيد علي، المرجع السابق، ص 10.

الأنشطة وتشجيعها لاسيما في مجال المهني والاجتماعي والعلمي والديني والترابي والثقافي والرياضي والبيئي والخيري والإنساني، ويجب أن يحدد هدف الجمعية بدقة وأن تكون تسميتها مطابقة له.⁵⁷ من خلال التعريفات السابقة نخلص أن الجمعيات تتميز بخصائص تميز الجمعيات عن التنظيمات الأخرى:

- أن التطوع والتبرع يعدان العنصران الأساسيان لعمل الجمعيات.
- أنها في وجودها وعملها تعتمد على الحرية، القانون، التنظيم، الفرد الفاعل، الاستقلالية والشفافية في إدارتها.
- أنها تنظيمات مدنية مستقلة عن الأحزاب السياسية.
- أنها تنظيمات ممثلة للمجتمع المدني تهتم بقضايا المجتمع المختلفة.
- أنها لا تستهدف تحقيق الربح.

ب- الشروط القانونية لتأسيس الجمعيات

ضمن الدستور الحق في تكوين الجمعيات⁵⁸، وأحال للقانون تحديد شروط وكيفية إنشاء الجمعيات، وعلى اعتبار أن المشرع الجزائري لم ينظم الجمعيات التي تعنى بالسلامة المرورية بنصوص خاصة، مما يتعين إلحاقها بالقانون 06-12 المتعلق بالجمعيات التي تضمن الشروط والإجراءات الواجب استيفاؤها من طرف الأشخاص الراغبين في تكوين جمعية تهدف إلى نشر الوعي المروري وتحث.

– الشروط القانونية المتعلقة بالأشخاص المؤسسين

وهو ما نصت عليه المادة 04 من القانون 06-12 بغنه يجب على الأشخاص الطبيعيين الذين بإمكانهم تأسيس جمعية وإدارتها وتسييرها أن يكونوا:

1- بلوغ سن الرشد

حدد القانون المدني سن الرشد ببلوغ الشخص 19 سنة كاملة،⁵⁹ دون أن يكون الشخص مصاباً بسفه أو عته أو جنون، وهو ما يعتبر تطابق بين القانون المنظم للجمعيات والقانون المدني في المسألة المتعلقة بالأهلية، وهو يخص الأشخاص الطبيعيين وكل من يمثل الأشخاص المعنويين.

⁵⁷ المادة 02 من القانون رقم 60-12، المؤرخ في 12-01-2012، المتعلق بالجمعيات، ج.ر العدد 02، الصادرة بتاريخ 15 يناير 2012،

⁵⁸ تنص المادة 43 من الدستور على أنه « حق إنشاء الجمعيات مضمون، تشجع الدولة ازدهار الحركة الجمعوية...» أنظر دستور 1996، الصادر بموجب مرسوم رئاسي رقم 69-438 المؤرخ في 07-12-1996 الخاص بإصدار نص مشروع تعديل الدستور المصادق عليه في استفتاء 28-11-1996، ج ر عدد 61 المؤرخة في 16 أكتوبر 1996.

⁵⁹ تنص المادة 40 من القانون المدني « وسن الرشد 19 عشر (19) سنة كاملة». الأمر 75-58 المؤرخ في 26 سبتمبر 1975، المتضمن القانون المدني، ج.ر العدد 78 الصادرة بتاريخ 30-09-1975، المعدل والمتمم.

2- الجنسية الجزائرية

اشترط المشرع الجزائري الحصول على الجنسية الجزائرية في كل من يؤسس أو يدير أو يسير جمعية دون أن يحدد ان كانت جنسية أصلية أو مكتسبة.

3- التمتع بالحقوق المدنية والسياسية

فلا يكون أهلا لأن يؤسس أو يدير أو يسير جمعية من كان ناقصاً للأهلية أو محكوم عليه أو محروم من ممارسة حقوقه المدنية والسياسية.

بالإضافة إلى شرط آخر يتعلق بالجمعيات الأجنبية، حيث نصت المادة 60 من القانون رقم 12-06 على أنه « يجب أن يكون الأشخاص الطبيعيون الأجانب المؤسسون لجمعية أجنبية أو أعضاء فيها في وضعية قانونية تجاه التشريع المعمول به».

- بالنسبة للشروط الموضوعية لتأسيس الجمعيات

تتمثل الشروط الموضوعية الواجب توافرها عند تأسيس الجمعيات في أن لا تهدف الجمعية إلى تحقيق الربح، وأن لا يخالف هدفها نظامها الأساسي النظام العام أو الآداب العامة⁶⁰، أو القوانين والتنظيمات المعمول بها، كما يجب أن لا يقل عدد الأعضاء المؤسسين لها عن 10 أعضاء بالنسبة للجمعيات البلدية، و15 عضو بالنسبة للجمعيات الولائية المنبثقة عن بلديتين على الأقل، و21 عضواً بالنسبة للجمعيات الوطنية التي تنشط في 12 ولاية على الأقل، والتي يعلنون عن تأسيس الجمعية، في جمعية عامة تثبت بموجب محضر اجتماع يحضره محضر قضائي⁶¹.

بعد إتمام الشروط القانونية المتعلقة بالمؤسسين وكذا الشروط الموضوعية، يودع ملف التصريح بالتأسيس⁶²، لدى كل من والي الولاية للجمعيات التي تمارس نشاطها في المجال الجغرافي لبلدية واحدة أو عدة بلديات داخل ولاية واحدة أو لدى وزير الداخلية والجماعات المحلية للجمعيات التي تمارس نشاطها بين عدة ولايات أو على المستوى الوطني⁶³.

⁶⁰ - المادة 02 من القانون 12-06

⁶¹ - المادة 6 من القانون 12-06 المتعلق بالجمعيات.

⁶² - يتكون ملف التأسيس من :

- طلب تسجيل الجمعية موقع من طرف رئيس الجمعية أو ممثله القانوني.
- قائمة بأسماء الأعضاء المؤسسين والهيئات التنفيذية وحالتهم المدنية ووظائفهم وعناوين إقامتهم وتوقيعاتهم.
- المستخرج رقم 03 من صحيفة السوابق القضائية لكل عضو من الأعضاء المؤسسين.
- نسختان (02) مطابقتان للأصل من القانون الأساسي.
- محضر الجمعية العامة التأسيسية محرر من قبل محضر قضائي. المادة 12 من القانون 12-06.

⁶³ - المادة 7 من القانون 12-06

يمنح للإدارة المختصة ابتداء من تاريخ التصريح أجل أقصاه 30 يوماً بالنسبة للمجلس الشعبي البلدي فيما يخص الجمعيات البلدية، وتمنح 40 يوماً للولاية للجمعيات التي تمارس نشاطها على المستوى الولائي، وتمنح كذلك مدة 45 يوماً لوزارة الداخلية فيما يخص الجمعيات ما بين الولايات، و60 يوماً بالنسبة لوزارة الداخلية فيما يخص الجمعيات الوطنية، وتكون الإدارة المختصة ملزمة إما تسليم الجمعية وصل التسجيل ذي قيمة اعتماد أو التصريح بالرفض⁶⁴.

بعد استيفاء جميع الشروط السابقة تؤسس الجمعية قانوناً، وتحوز الشخصية القانونية بمرور (60) يوماً من إيداع التصريح التأسيس لدى الجهة المختصة، إذ يثبت لها حق التقاضي وتمثيل الجمعية لدى السلطات العامة، وإبرام العقود والاتفاقات التي لها علاقة بهدفها، واقتناء الأملاك العقارية أو المنقولة مجاناً أو بمقابل لممارسة أنشطتها وفق ما ينص عليه قانونها الأساسي، وتقبل الهبات والوصايا والإعانات التي قد تقدمها الدولة أو الولاية أو البلدية.⁶⁵

ج- مصادر تمويل الجمعيات

لقد نص القانون 06-12 على أن موارد الجمعيات يتم الحصول عليها من خلال منح توافق عليها الدولة أو البلدية أو الولاية⁶⁶، ومن الممكن تفسير هذا التعريف الغامض بشكل تعسفي من قبل السلطات المعنية التي يمكنها أن تراقب كل التمويل الذي يخص القطاع الجمعي.

وبخلاف القانون 31-90 الذي ينص على أن الجمعيات يمكنها ان تتلقى منحا وهبات من جمعيات أجنبية بعد الحصول على إذن مسبق من السلطات، فالقانون رقم 06-12 ينص على أنه خارج إطار العلاقات التعاون سيتم حظر تلقي منح وهبات ومساهمات أي مفوضية أو منظمة غير حكومية، كما أن هذا المنح يجب أن يخضع إلى إذن مسبق من السلطات المختصة⁶⁷.

وتتنوع مصادر تمويل الجمعيات، إذ تشمل اشتراكات الأعضاء، والإعانات التي تقدمها الدولة والجماعات المحلية، والعائدات المرتبطة بنشاطها والهبات والوصايا.

⁶⁴ - أنظر المواد 7-8-10 من القانون 06-12.

⁶⁵ - وناس يحي، الآليات القانونية لحماية البيئة في الجزائر، رسالة دكتوراه في القانون العام، جامعة أبو بكر بلقايد، تلمسان، 2007، ص 138.

⁶⁶ - المادة 29 من القانون 06-12.

⁶⁷ - المادة 30 من القانون 06-12.

1- اشتراكات الأعضاء

يتم تحديدها بالتراضي بين أعضاء الجمعيات من خلال الجمعية العامة لها، وتتميز هذه الاشتراكات بأنها غير قابلة للاسترجاع، كما يشكل مصدراً متجدداً لتمويل الجمعية ويكتسي طابع الديمومة، خلافاً للهيئة التي تشكل مصدراً غير ثابت وغير أكيد.⁶⁸

2- الإعانات التي تقدمها الدولة والجماعات المحلية

ويأتي هذا بعد أن تقدم الجمعيات المهمة بالبيئة لبرنامج تفصيلي عن عملها، مع التقديرات المالية المحتملة لإنجاز برنامجها، كما أشرت القانون على الجمعيات الراغبة في الحصول على إعانات من السلطة الإدارية أن تعين محافظ حسابات مسجل في قائمة المهنيين لمدة ثلاث سنوات مالية متتالية ويرسل نسخة من المحضر الذي ينجزه إلى الخزينة وإلى السلطة المانحة للإعانة خلال 30 يوماً.⁶⁹ كما يجب أن يشمل المحضر على توقيع محافظ الحسابات على رسالة القبول، ويبين فيها صراحة عدم وجوده في حالة تنافي كما هو منصوص عليه في التشريع المعمول بهما وأنه غير منخرط في هذه الجمعية التي عين محافظ لها.

كما تحصل الجمعيات على إعانات من الصناديق الولائية لتدعيم مبادرات الشباب والممارسات الرياضية التي يتم تغذيتها من مساهمات الولايات والبلديات بنسبة 7 % من ناتج الضرائب المباشرة المحلية في الولايات والبلديات، إلا أن الجمعيات على اختلاف أنواعها تعاني من صعوبة الحصول على تمويل من الصندوق الولائي لترقية مبادرات الشباب والممارسات الرياضية.⁷⁰

وفي الأخير يبقى أمام الجمعيات الاستفادة بصورة مباشرة من الدعم المركزي لوزارة الداخلية والجماعات المحلية، بعد تقديم الملف الكامل لبرنامج العمل المسطر من قبل الجمعية والتي تتولى بدورها إحالته إلى مكتب الجمعيات التابع للوزارة.⁷¹

3- العائدات المرتبطة بنشاطها

⁶⁸ - حسونة عبد الغني، الحماية القانونية في إطار التنمية المستدامة، رسالة مقدمة لنيل درجة الدكتوراه في الحقوق، تخصص قانون أعمال، جامعة محمد خيضر، بسكرة، 2012، ص 203.

⁶⁹ - أنظر المادة 04 من المرسوم التنفيذي 01-351 المؤرخ في 10 نوفمبر 2001، المتعلق بمراقبة استعمال إعانات الدولة أو الجماعات المحلية والمنظمات، ج.ر العدد 67.

⁷⁰ - د. وداد غزلاني، دور وآليات وقواعد الشراكة في حماية البيئة في الجزائر، الملتقى الوطني حول دور الجمعيات المحلية في حماية البيئة في ظل قانوني البلدية والولاية الجديدين، 3-4 ديسمبر 2012، كلية الحقوق، جامعة قالمة، ص 8.

⁷¹ - حسونة عبد الغني، المرجع السابق، 205.

تتمثل العائدات المرتبطة بأنشطة الجمعيات الناتجة عن بيع المجلات والنشريات، وتقديم الخبرات والدراسات في المجالات الفنية والدقيقة، كأن يتعلق الأمر بدراسات ميدانية حول أسباب حوادث المرور، ويظهر هذا الشكل بصورة خاصة في الجمعيات التي تحوز كفاءات علمية وتقنية فائقة في مجال تخصصها، فهنا يمكن لأفراد الجمعية تقديم الدراسات أو الاستشارات إلى السلطة الإدارية مقابل مبالغ مالية تسمح بتغطية نفقات هذه الدراسات ومواصلة نشاط البحث العلمي في هذا المجال، ولكن بشرط أن لا يكون المبلغ المطالب به يفوق بكثير نفقات الدراسات، لأن الجمعيات لا تهدف إلى تحقيق الربح وحتى لا تتحول إلى شركات تجارية تنهرب من دفع الضرائب.⁷²

4- الهبات والوصايا

تتمثل الهبات والوصايا في الأموال التي يقدمها الأفراد أو المؤسسات العامة والخاصة، وقد نظم قانون الجمعيات، الأحكام المتعلقة بقبول الهبات، حتى لا تصبح هاته الأموال وسيلة للضغط على الجمعيات واستعمالها لأغراض تخالف الأهداف التي تأسست من أجلها الجمعية، أو من أجل تُستغل الجمعية في تحقيق مصالح خاصة أو حزبية.⁷³

كما تنص المادة 32 من القانون 06-12 على عدم قبول الجمعيات للهبات والوصايا المقيدة بأعباء وشروط إلا إذا كانت مطابقة مع الأهداف المسطرة في القانون الأساسي للجمعية، كما لا تقبل أيضا الهبات والوصايا الممنوحة من الجمعيات أو الهيئات الأجنبية، إلا بعد موافقة السلطة المختصة والتي تقوم بالتحقيق في مصدرها ومبلغها.

ثانياً: الجمعيات ومساهمتها في تنمية الثقافة المرورية

أ- في الدور الوقائي

لا ينحصر دور الجمعيات في الصلاحيات والإمكانات التي أتيحت لها للمشاركة، وإنما يتعداه إلى تحسيس المواطنين ونشر الوعي المروري وتعريف الأشخاص بمخاطر مشاكل حوادث المرور وحققهم في، وضمن سياق التحسيس والوقاية فإنه يمكن للجمعيات أن تلعب دوراً ريادياً في هذا المجال، من خلال حث المواطنين على استخدام الطرق التي تحمي الأشخاص من حوادث المرور والتحسيس منها.⁷⁴

فالعامل الجمعي يستند بالأساس إلى مخاطبة الجمهور ويستمد قوته من تضامن أعضائه ومن مساندة الدولة، لكن الرسالة الحقيقية للجمعيات تكمن في الأهداف التي سطرته والتي تتجسد من خلال العمل في الميدان، وذلك بتحسيس المواطنين وكل فعاليات المجتمع المدني بالأخطار التي تحيق بهم

⁷² - وناس يحي، المرجع السابق، ص 147.

⁷³ - المادة 32 من القانون 06-12، والمادة 35 من القانون 10-03 المؤرخ في 19-07-2003، المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة، ج.ر، العدد 43.

⁷⁴ - غنية أبرير، دور المجتمع المدني في صياغة السياسات البيئية، دراسة حالة الجزائر، مذكرة من أجل الحصول على شهادة الماجستير، كلية العلوم السياسية، جامعة الحاج لخضر باتنة، 2010، ص 131.

جراء الارتفاع الكبير لحوادث المرور، وهنا نكون أمام التربية المرورية التي عكف المشرع على الاهتمام بها في منظومتنا التربوية على كافة الأطوار.

فالتوعية هي عبارة عن برامج أو نشاطات توجه للناس عامة أو إلى شريحة معينة، بهدف توضيح وتعريف مفهوم معين أو مشكلة معينة، لخلق اهتمام وشعور بالمسؤولية وبالتالي تغيير اتجاه الأفراد ونظرتهم وأشراكهم في إيجاد الحلول المناسبة لمشكلة معينة.⁷⁵

وعلى ذلك لا يمكن حصر التربية المرورية من خلال الوظيفة التعليمية التي تقوم بها المؤسسات الرسمية (مدارس، جامعات..) والتي تقتصر على شريحة المتدرسين فقط، وإنما ينبغي توسيع مجال نشر التربية المرورية لتشمل هذه العملية توعية أفراد المجتمع ككل، كذلك تركز منهجية التربية المرورية على تبني أو تنشئة السلوك المبني على الوقاية من الضرر المتوقع وعلى أساس الاحتياط عوضا عن التركيز على التدخل أو الإصلاح بعد حدوث الحادث.⁷⁶

وتعد آليات العمل الجوّاري والاتصال المباشر أحد أهم الاستراتيجيات الميدانية التي تعتمد عليها الجمعيات من أجل رفع مستوى الوعي والحس الإنساني بقضايا المجتمع المختلفة ومن بينها حوادث المرور، إذ غالباً ما يكون لعامل الاتصال المباشر أهمية معتبرة في زيادة فعالية العمل التحسيسية، وتحقيق تجاوب أكبر من الفئات والأفراد الموجه لهم، وتبرز من بين أهم هاته الآليات الجوّارية على المستوى الميداني، الندوات والمحاضرات العامة وحملات التحسيس المتخصصة.⁷⁷

ومن ثمة تسعى برامج التحسيس والوقاية وعلى اختلاف صورها ومستوياتها، إلى بناء وتكوين أفراد واعين ومتفاعلين مع قضايا المحيط الذي يعيشون فيه، بشكل مستمر ومنتظم يجعل من الاهتمام بالسلامة المرورية سلوكاً عاماً يعبر عن فاعلية الفرد وإسهامه في الصالح العام، تحقيقاً لمفهوم المواطنة التي يعبر عنها في الأدبيات السياسية والاجتماعية المعاصرة عن الفرد المتفاعل والمؤثر في المجتمع.⁷⁸ فإذا كانت التربية المرورية التي تقوم الجمعيات بنشرها، وتهدف لبناء أفراد مدركين لمسؤولياتهم اتجاه المحيط الذي يعيشون فيه، فإن عملية التحسيس المروري تهدف لتفعيل هاته المسؤولية ميدانياً، من خلال جعل سلوكيات الأفراد وتصرفاتهم أكثر توافقاً ومقتضيات حماية هذا المحيط والمحافظة عليه، وتكوين مواطنين واعيين ومدركين، وهو ما تحقق معه فكرة المواطنة كدلالة عن مستوى الوعي في المجتمع ككل.

⁷⁵ - حواس صباح، المجتمع المدني وحماية البيئة في الجزائر، واقع وآفاق، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون العام، تخصص قانون البيئة، جامعة محمد لمين دباغين، سطيف، 2015، ص 84.

⁷⁶ - غنية أوبرير، المرجع السابق، ص 108.

⁷⁷ - بركات كريم، مساهمة المجتمع المدني في حماية البيئة، أطروحة لنيل شهادة دكتوراه في العلوم تخصص القانون، جامعة مولود معمري تيزي وزو، 2014، ص 125.

⁷⁸ - بركات كريم، المرجع السابق، ص 167.

ب- في الدور الإعلامي التوعوي

وعن الدور الاعلامي يبقى للجمعيات الحرية في استغلال واستعمال أية وسيلة تحقق نشر الوعي المروري، عند التحسيس بخطر حوادث المرور وارتفاعها المستمر والأضرار الناتجة عنها على الأفراد ، والتثويه بضرورة المحافظة على سلامة الأشخاص، حيث تشارك في إعداد المخطط الوطني للتحسيس بحوادث المرور⁷⁹.

إذ تلعب الجمعيات من خلال البرامج المسطرة لها إلى إعلام وتوعية وتحسيس المواطنين، وفي هذا الإطار يمكن للجمعيات طبقا لنص المادة 24 من القانون 06-12 المتعلق بالجمعيات تنظيم ملتقيات وأيام دراسية وندوات أو أية لقاءات تصب في نشاطها أو المشاركة فيها، ولها إصدار المنشورات والوثائق الإعلامية المطبوعة والإلكترونية التي تدعم أهدافها، أو تندد بالحوادث التي تقع في إطار القانون.

ومما لا شك فيه أن الإعلام من أدوات التغيير الواعي الموجه لتكوين مجتمع متوازن ومتفاعل إيجاباً مع هاته القضية من خلال تكوين تنمية الشعور بالمسؤولية، ويهدف إلى تحقيق الوعي وتنمية الحس المروري لدى كل من يتلقى الرسالة الإعلامية حتى يصبحوا مواطنين فاعلين ويكونوا من عوامل التنمية المستدامة المتواصلة بمحافظتهم على سلامة الأفراد.⁸⁰

ومهمة الجمعيات في الإعلام تتمثل في استخدام وسائل الإعلام لتوعية الإنسان، وامتداده بكل المعلومات التي من شأنها أن ترشد سلوكه وترتقي به إلى مستوى المسؤولية للمحافظة التلقائية على سلامة الأشخاص والعمل على تنمية قدراتها، ويمكن أن يساهم الإعلام في ذلك على النحو التالي:

- تهيئة المناخ لتقبل الفرد تغيير عاداته وسلوكه المروري التقليدي الذي يكون سلبياً.
- تخطيط الحملات الإعلامية التي تستهدف الجوانب الأكثر إلحاحاً في المجتمع على أن يكون ذلك بشكل مستمر ومبرمج ومتعدد الجوانب.
- إيجاد صيغة من التعاون المنتظم والمستمر، وقنوات التغذية بالمعلومات بين مسؤولي الإعلام وأخصائيي الأبحاث.
- دعوة الجهات الإعلامية ومنظمات المجتمع المدني ومن بينها الجمعيات للتنسيق فيما بينها بشأن المعالجات الإعلامية للمادة العلمية لتكون فعالة ومشوقة وفي قوالب ثقافية وفنية مفيدة ومثيرة للاهتمام وممتعة ومؤثرة.

⁷⁹- شعيب جليط، المرجع السابق، ص 09.

⁸⁰- حسين بن محمد القحطاني، الإعلام البيئي من المفهوم إلى التدريب، جدة، دار عكاظ للطباعة والنشر، 2003، ص

فالدور الإعلامي للجمعيات أهمية بالغة، وذلك لما لها من تأثير باعتبار أن الإعلام هو الصوت الذي يدخل البيوت، كما تلعب الجمعيات دوراً مُزدوجاً في إعلام جمهور المواطنين من جهة، وإعلام السلطات من جهة أخرى فهي تمارس مهمة الإيقاظ والتنوير ومهمة الإنذار والتنبيه.

ثالثاً: تقييم دور الجمعيات

تسعى الجمعيات وراء حماية وخدمة قضايا التي تهم الإنسان باعتبارها حضان الكائن البشري، رغم ما يعترضها من صعوبات وعراقيل مالية (أ) على غرار نقص تكوين وعدم خبرة وتأهيل القائمين والمشرفين على تسييرها (ب).

أ- الصعوبات المالية

تعتمد الجمعيات عادة في تمويل نشاطاتها على العائدات الناجمة عن اشتراكات الأعضاء والهبات والوصايا، ونظراً لمحدودية هذه الموارد فإن استمرارية نشاطها يعتمد على دعم السلطات العامة. وعليه تحصل الجمعيات على إعانات من الصناديق الولائية لترقية مبادرات الشباب، والتي يتم تغذيتها من مساهمات الولايات والبلديات من ناتج الضرائب المباشرة، وتدفع سنوياً إلى صندوق الولاية، وهو ما جعل من الجمعيات تعاني من صعوبات في الحصول على إعانات هذا الصندوق، خاصة مع انعدام الأساس القانوني لتمويل نشاطات الجمعيات من طرف الصندوق الوطني لترقية مبادرات الشباب والممارسات الرياضية⁸¹.

وعليه يتعين على الجمعيات السعي وراء الاستفادة من الدعم المركزي لوزارة الداخلية والجماعات المحلية، وذلك بعد تقديم ملف أمام لجنة ف الولاية التي تتولى عملية إحالته على مكتب الجمعيات التابع لوزارة الداخلية والجماعات المحلية⁸². ويبقى هذا التمويل المركزي يشوبه نوع من الغموض لعدم وجود نصوص قانونية ترفع اللبس عن كيفية تمويل هذا النوع من الجمعيات بصورة دقيقة وواضحة، ما يؤثر سلباً على نشاطها وجودته ونتائجه.

ب- نقص التكوين والتخطيط

تعاني الجمعيات مشاكل عديدة تعرقل من السير الحسن والفعال لنشاطها، فبغض النظر عن نقص الإمكانيات والوارد المالية الممولة لها، تعاني من مشاكل ذات نوع تخطيطي تنسيقي فيما بينها، من خلال ضعف الرغبة التطوعية، فضلاً عن نقص التأهيل لدى المنخرطين فيها، وهو ما يؤثر سلباً على أداءها الوظيفي.

فنجاح أي تنظيم بغض النظر عن طبيعته القانونية يعتمد بالدرجة الأولى على درجة التنظيم والتخطيط للأهداف المرغوب والمزعم التوصل إليها، فضلاً عن تنسيق وانسجام الأعضاء المكونة له

⁸¹-وناس يحي، المرجع السابق، ص 148.

⁸²- وناس يحي، المرجع السابق، ص 148.

وزرع روح الرغبة والمثابرة في نفس كل منهم لتجسيد أفكارهم على أرض الواقع، والواقع يشهد أن كثيراً من الجمعيات التي ليست على قدر كاف من التنظيم والكفاءة لا فرق بين وجودها من عدمه، والكثير منها لا يعرف له إلا الاسم، في حين لا ينحصر دور بعضها إلى في الاحتفال بالأعياد الرسمية.⁸³

وقد ترجع أسباب تراجع الرغبة الجماهيرية عن التطوع والعمل في إطار الجمعيات وضعف نسبة المشاركة الجموعية إلى⁸⁴:

- غياب إطار قانوني يكفل حرية إنشاء الجمعيات.
 - عدم معرفة الوسائل القانونية المتاحة لتحقيق الأهداف المتعلقة بحماية البيئة.
 - عدم توفر التكوين الإداري لدى قادتها.
 - ضعف التنظيم والممارسة الديمقراطية والشفافية والمشاركة الحقيقية لكل الأعضاء في التداول على القيادة ومناقشة مشاريعها⁸⁵.
 - الممارسة البيروقراطية التي تقترب من الممارسات التي تعرفها الإدارة التقليدية⁸⁶.
- فضلاً عن سوء التخطيط ولتوجيه وتراجع الرغبة التطوعية للأفراد، تعاني الجمعيات من بعض النقص الكامن فيما بينها، والمتولد أساساً من فكرة التخصيص أو التجزئة، حيث تهتم كل جمعية بموضوع معين يخدم ويعزز مكانة السلامة المرورية باعتبارها محورا جديرا بالحماية والاعتناء، بالتالي نشوء نظرة مجزئة من وجهة نظر المتطوعين والقائمين على تسييرها، ما يؤدي على إهمال العناصر الأخرى التي لم تتحدد في موضوع أهداف جمعيتهم، بالتالي غياب تنسيق تداخل بين مختلف الجمعيات التي تهتم بالعناصر الأخرى.

في حين يقضي التدخل لمختلف العناصر التنسيق بين مختلف الجمعيات، فمثلاً عندما تختص جمعية في مجال التحسيس بحوادث المرور، يتعين تفاعلها مع جمعيات أخرى ذات اختصاصات متباينة

كما تبقى هذه العلاقة التنسيقية تخضع لاجتهاد أعضاء الجمعيات في إيجاد شركاء من جمعيات تنشط في المجال نفسه، ويمكننا القول أنه لا يتوقف هذا الأمر فيما بين الجمعيات فحسب بل يجب أن يحدث نوع من التكتل الجموعي بالنسبة للجمعيات ذات النشاطات المتجانسة في إطار فيدراليات، وهذا يهدف إلى تعميم الممارسات والتجارب الاجتماعية الناجحة وتجميع الموارد الطاقات والقيادات من أجل

⁸³ - وناس يحي، المرجع السابق، ص 151.

⁸⁴ - وناس يحي، المرجع نفسه، ص 150.

⁸⁵ - غنية أبرير، المرجع السابق، ص 112.

⁸⁶ - من بين العراقيل التي تواجه نجاح سير أعمال الجمعيات البيئية هو انحصار نشاط بعضها في ردود أفعال عن مواقف الإدارة ما ينعكس سلبا على ضعف التخطيط والتنبؤ الذي هو عنصر أساسي لبلوغ أهداف هذه الجمعيات.

انجاز المشاريع الكبرى التي تتجاوز امكانيات الجمعية الواحدة وتفعيل تمثيل الجمعيات التي تعني بالسلامة المرورية بصفة عامة لدى السلطات العامة.⁸⁷

بل وأكثر من ذلك لا يتعين حصر مجال التدخل والتفاعل فيما بين جمعيات حماية ذاتها فقط، إنما استهداف جمعيات أخرى ذات أنشطة متباينة تحقيقاً للغرض الذي أنشأت من أجله، ذلك أن هذا المجال مجال متعدد الأبعاد ومتشابك يستلزم تفاعل كل فئات المجتمع والدولة للحفاظ عليه.

من بين الجمعيات التي يمكن التفاعل والاحتكاك بها، الجمعيات الثقافية، الجمعيات الدينية،...

وعموما تتوقف فعالية ونوعية نجاح الطابع الاتفاقي والتشاورى للعمل الإداري ومشاركة الجمعيات والأفراد على درجة الشفافية وحرية الاطلاع على البيانات أو المعلومات المتعلقة بحوادث المرور⁸⁸.

خاتمة

تعتبر حوادث المرور من أخطر المشاكل الأمنية التي تعاني منها غالبية الدول في عصرنا الحديث دون استثناء، سواء النامية أو المتقدمة منها، ويرجع ذلك إلى الاهتمام الكبير الذي حظيت به المركبات في السنوات الأخيرة، مما أدى إلى تضاعف أعدادها، فقد أصبحت مع ذلك إلى خطر لما تخلفه من آثار سلبية نتيجة سوء استعمالها، والتي تمس مختلف فئات المجتمع باختلاف اعمارهم وأجناسهم، ومستوياتهم الثقافية والاجتماعية والمهنية.

وتتطلب عملية التوعية والوقاية من حوادث المرور مشاركة الكل من هيئات رسمية وأطراف المجتمع المدني ومن بينهم الجمعيات وهذا من أجل الوصول إلى تحقيق امن مروري كامل في الطرق والحفاظ على أكبر عدد من الأرواح البشرية.

وأن مضمون الرسالة التي تسعى الجمعيات المهمة بالسلامة والوقاية المرورية من خلال برامج التوعية تغلب دورا اساسيا في نجاح هذه العملية وفشلها فهي تتضمن الأفكار التي تريد الجهة المسؤولة عن حملة التوعية ايصالها إلى الجمهور المستهدف واقناعه بها، وكذلك لا بد من ذكر أن مضمون الرسالة يجب أن يتوافق مع الوسيلة التي سيتم ايصالها عن طريقها إلى الجمهور

وأخيرا وللارتقاء بدور الجمعيات نقترح بعض التوصيات التالية :

⁸⁷ - وناس يحي، المجتمع المدني وحماية البيئة، دور الجمعيات والمنظمات غير الحكومية والنقابات، دار الغرب، وهران، 2004، ص 66.

⁸⁸ - وناس يحي، مرجع سابق، ص 153.

- قيام الجمعيات باعداد فيلم تلفزيوني للتوعية المرورية
- مبادرة الجمعيات بالقيام عمل حلقات نقاشية حول مخطط السلامة المرورية والخطة الإعلامية للتوعية المرورية.
- ضرورة تجاوز الجمعيات ضعفها الداخلي والتعامل بصورة إيجابية مع بقية الجمعيات الأخرى،
- ضمان استقلالية مؤسسات المجتمع المدني من بينها جمعيات حماية تحقيقا لأهدافها في ظروف عمل مستقرة،
- التشريع في مجال حماية الأشخاص من حوادث المرور بما يكفل للجمعيات التمتع بكل الإمكانيات المالية والمادية الضرورية لتحقيق أهداف الجمعية،
- الاستفادة من التجارب الرائدة والناجحة في المجال ومحاولة تفعيلها في أرض الواقع الجزائري،
- التطرق لأهم قواعد ومبادئ المرور وما ستجد عليها من تعديلات ومحاكاة الواقع المروري الذي يعيشه مستخدم الطريق.
- تشجيع البحوث التكوينية في الماستر والدكتوراه في مواضيع السلامة المرورية وتحسيس وتوعية أفراد المجتمع بأهمية ذلك.

الأستاذ بوعلاء بوسكرة

جامعة مسيلة

التنظيم المؤسسي للسلامة المرورية في الجزائر

الاهتمام بموضوع السلامة المرورية بصورة عامة والوقاية من حوادث المرور بصورة خاصة يُعد من الموضوعات الحديثة على المجتمعات العربية، وفي حقيقة الأمر فإن التزايد المفرط من الحوادث المرورية هو الذي كان وراء الاهتمام بهذا الموضوع وبخاصة النتائج السلبية المترتبة عليه، سواء كان ذلك فيما يخلفه من ضحايا ومصابين، أو فيما تخلفه من نتائج نفسية أو اجتماعية أو اقتصادية، سلبية على كل من الفرد والمجتمع.

وتشكل حوادث المرور في العالم العربي إحدى أكبر المعضلات الاجتماعية التي تعيشها المجتمعات العربية، ويكفي أن نذكر أن حوادث المرور في المجتمعات العربية تشكل السبب الثالث للوفيات، والجزائر مثلها مثل بقية المجتمعات العربية الأخرى، تعاني وبشدة من حوادث المرور، هذا مع العلم أن الجزائر بها أكبر عدد من المركبات في كل القارة الأفريقية (أكثر من خمسة ملايين مركبة)، بعد جمهورية جنوب أفريقيا، ولتوضيح فظاعة نتائج الحوادث المرورية في الجزائر نشير إلى ان الحوادث المرورية تؤدي إلى مقتل خمسة عشرة شخصا، واصابة نحو مئتي شخص يوميا، وأن تكلفة الحوادث المرورية في الجزائر تتجاوز الخمسة والسبعين مليار دينار جزائري، وهو ما يعادل سبعمائة وخمسين مليون يورو.

والجزائر بصورة عامة من بين قائمة الدول الأولى في حوادث المرور في العالم العربي، وفي العالم كله، رغم أن سكانها لا يزيد عن خمسة وأربعين مليون نسمة، وعموما فإن السلامة المرورية علم واسع لم تستقر له مصطلحات أو مستويات أو معايير متفق عليها بعد على الصعيد العالمي. وكل ما يتوفر هو تقييم لوضع السلامة باستخدام عدة مؤشرات تختلف باختلاف مجالات التقييم والهدف منها. وهي عادة ما تتم من خلال بيانات عدد الحوادث ومعدلاتها وتكاليفها والاصابات الناتجة عن الاخطار المحيطة بها. وتعتمد منظومة السلامة المرورية على ثلاثة عناصر أساسية وهي الانسان، المركبة، الطريق، حيث إن حدوث أي قصور في المعايير الحاكمة لأي من هذه العناصر، يصبح سبباً رئيسياً في وقوع حوادث المرور. وعلى الرغم من وجود تشريعات ولوائح تنفيذية وأنظمة ومواصفات قياسية للسلامة المرورية، إلا أن حوادث المرور تبقى هاجس لكل الجزائريين من ما تخلفه من وفيات واعاقات واصابات. وفي ظل التحولات الجذرية التي تعرفها المجتمعات في مجال النقل للأشخاص والبضائع، وبصفة خاصة في المدن الكبرى، أضحت إشكالية التوفيق في تسيير المرور وإدارته بين اشباع رغبات المواطنين من جهة، وتوفير المنشآت القاعدية الضرورية بما يساير الجانب الأمني، من أهم انشغالات السلطات العمومية، ولأنّ موضوع السلامة المرورية له من الأبعاد ما يستوجب الدراسة، ومن الآثار ما يستدعي التحليل ارتأينا أن نحاول الإجابة عن الإشكالية التالية:

مدى تحقيق التنظيم المؤسساتي للمرور في الجزائر للسلامة المرورية؟

وما المحددات الأساسية في السلامة المرورية لاكتشاف الثغرات التي تسهم في وقوع الحوادث المرورية؟

وللإجابة على هذه الاشكالات نتبع الخطة التالية:

المبحث الأول: ماهية السلامة المرورية

المطلب الأول: تعريفها وعناصرها

المطلب الثاني: المحددات الأساسية في السلامة المرورية

المبحث الثاني: التنظيم المؤسساتي للمرور في الجزائر

المطلب الأول: من حيث المؤسسات والمراقبة المرورية لمصالح الأمن

المطلب الثاني: آليات تطبيق المحددات الأساسية للسلامة المرورية في الجزائر

خاتمة

المبحث الأول: ماهية السلامة المرورية

تُعد السلامة المرورية مطلباً أساسياً في حياة المجتمعات المعاصرة، نظراً لما تشكله الحوادث المرورية وما ينجم عنها من مشكلات رئيسية في عصرنا الحديث، ولذلك سنحاول معرفة مفهومها وبيان لعناصرها، ومحدداتها الأساسية في السلامة المرورية.

المطلب الأول: تعريفها وعناصرها

مفهوم السلامة المرورية: تعرف الوقاية من حوادث الطرقات كمجموعة إجراءات تنظيمية موجهة للوقاية، تهدف لتأمين السلامة في مفهومها الواسع لمستخدمي الطريق (سائق، راجل، راكب). وتذهب بعض التعاريف الأخرى للسلامة المرورية في كونها مجموعة إجراءات تهدف لتقليل أو تخفيف أخطار حوادث الطرقات، ومن ثم تحقيق تراجع في نسبها ومخلفاتها⁸⁹. وتهدف السلامة المرورية بمفهومها الواسع إلى تبني جميع الخطط والبرامج واللوائح المرورية والاجراءات الوقائية، للحد من وقوع الحوادث المرورية أو منعها لضمان سلامة الانسان وممتلكاته والحفاظ على أمن البلاد ومقوماتها البشرية والاقتصادية⁹⁰. **المصطلحات المرورية:** أوصت اتفاقية فينا 1968 وعلى المستوى الدولي اعتماد تعريف موحد لقتيل حادث المرور في حدوث 30 يوماً من تاريخ وقوع الحادث، وذلك في كل الاحصاءات المتعلقة بسلامة المرور، وقد اعتمدت العديد من الدول الغربية والعربية هذا التعريف، فيما لا تزال دول أخرى تعتمد تعاريف خاصة بها من أهمها فرنسا التي تحتسب القتل خلال 6 أيام من وقوع الحادث، وخلافاً لمصطلح القتل فإن الجريح لم يقع ضبط تعريف محدد له على المستوى العالمي، غير أن هناك الكثير من *Abbreviated injurysvaleais* الاجتهادات من بينها التي هي عبارة عن مرجع يُحدد الجروح والاصابات ومدى خطورتها.⁹¹

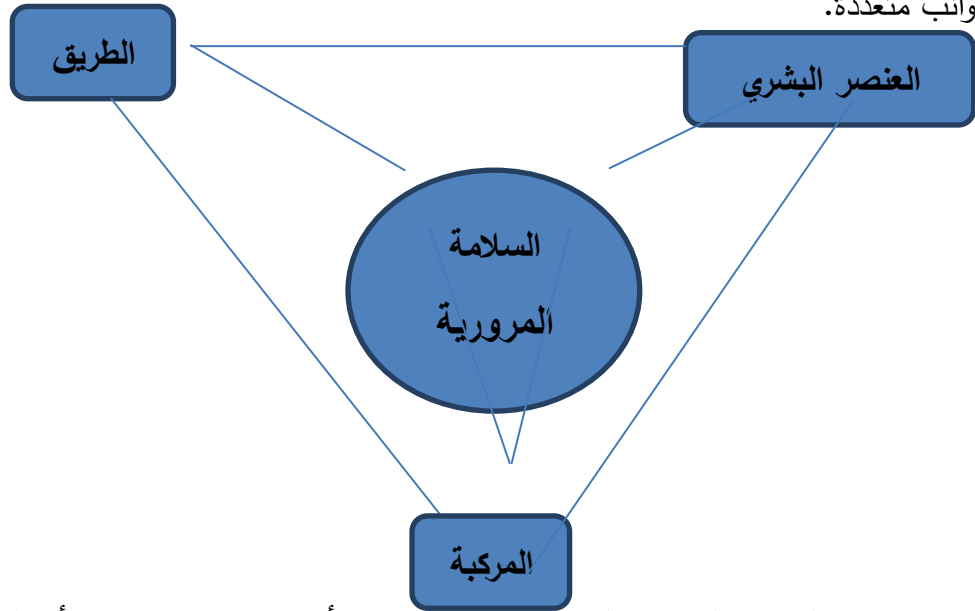
الحادث: هو الاصطدام الذي يقع بطريق عام مفتوح للمرور ينتج عنه اصابة شخص أو أشخاص أو وفاتهم ويشترك فيه على الأقل عربة في حالة تنقل ويشمل هذا التعريف الاصطدامات بين العربات وبين العربات والمترجلين، والعربات والحيوانات والحوادث الخاصة بالعربة لوحدها كالانقلاب وغيره، كما تُعد الاصطدامات بين عدة وسائل حادثاً واحداً عند حدوثها متزامنة وفي الوقت نفسه تقريبا. وللحادث مسؤولية جزائية تتعلق بمخالفة القانون ومسؤولية مدنية تتصل بالتعويضات والجهة المسؤولة عن ذلك.

⁸⁹-محسن بن العجمي عيسى. السلامة المرورية الواقع والتطلعات. جامعة نايف للعلوم الأمنية: الرياض، 2008. ص.14.

⁹⁰- علي بن ضبيان الشيدوي. المحددات الأساسية في السلامة المرورية المملكة السعودية نموذجاً. جامعة نايف للعلوم: الرياض، 2015. ص.13.

⁹¹- Le fichier national des accidents corporels de la circulation routière en France (jean chapelon secrétaire général et fabriceloonse chargée d'étude) observatoire national interministériel de la sécurité routière

وقد بينت الدراسات أن البحث عن تفاصيل ومراحل وقوع الحادث تتصل بدرجة أولى بتحليل نظام المرور بمختلف عناصره (الانسان، المركبة، المحيط)، الذي يُعد بدوره نتاجاً لنظام أكثر شمولية في محيط له جوانب متعددة.



كما تم تعريف الجريح بالشخص الذي تعرض إلى إصابة أو عدة إصابات خفيفة أو بليغة وغير قاتلة أثناء الحادث. وتسجل على مستوى الدول العربية اجتهادات متعددة في تعريف حادث المرور في النصوص التشريعية أو تفصيل الأضرار المترتبة على الحادث وفقاً لنصوص ترتيبية حيث تضمن على سبيل المثال الفصل الأول من مجلة الطرقات التونسية الصادرة بمقتضى القانون عدد 71 لسنة 1999 تعريف حادث المرور كالاتي: " كل حادث فجئي يحصل على الطريق واشتركت فيه عربة على الأقل وترتبة عليه أضرار بدنية أو مادية".⁹²

المطلب الثاني: المحددات الأساسية في السلامة المرورية

يتمثل محور السلامة في ثلاثة عناصر وهي العنصر البشري والمركبة والطريق.

1/ العنصر البشري: المتمثل في السائق الانسان العاقل المدرك الذي أنعم الله عليه بنعمة العقل والتفكير والتدبير، حيث تشير الاحصائيات المرورية أن السائق يتحمل 85 بالمائة من المسؤولية عن حوادث السير التي لا تقع مصادفة إنما نتيجة⁹³:

* نتيجة أخطاء ومخالفات السائقين التي يرتكبونها عن قصد أو عن جهل نتيجة ضعف الوعي

المروري لديهم وضعف ايمانهم بمقولة القيادة أخلاق وذوق وفن.

* قيادة المركبة بسرعة جنونية وطيش ورعونة وخاصة السائقين الشباب.

⁹² - مجلة الطرقات التونسية.

⁹³ - علي بن ضبيان الشيدي. المرجع السابق. ص. 32.

* عدم التقيد بتعليمات السلامة المرورية الخاصة بالسائقين، فاستخدام الهاتف النقال أثناء القيادة يضاعف 4 مرات امكانية وقوع حادث سير كونه يشتمل تركيز السائقين إلى 45 بالمائة ويضعف مجال الرؤية أمامه من 100 بالمائة عند استخدام الهاتف النقال إلى 35 بالمائة وفق دراسات أجرتها جامعة أوكلاند الأمريكية.

* القيادة بعصبية أو في حالة إرهاق وتعب أو مرض.

* ضعف إلمام بعض السائقين بأصول القيادة الآمنة.

2/ المركبة: وتشير المحددات إلى أن من أبرز نقاط الضعف في عنصر المركبة عدم تحديث المعايير والمواصفات طبقاً للمعايير المستحدثة عالمياً⁹⁴، وضعف نظام الفحص والمعاينة، وبذلك فهي مسؤولة عن 10 بالمائة من الحوادث نتيجة:

* ضعف الجاهزية الفنية للمركبة والناجمة أصلاً عن إهمال وتقصير السائق في تفقد الفرامل والأنوار ومساحات الزجاج والإطارات... الخ

* عدم اجراء الصيانة الدورية للمركبة حيث أن الفحص الدوري يعتبر اجراء وقائي يكفل صيانة المركبة.

* رفع مستوى الوعي بأهمية استعمال القطع التبديلية الأصلية وشرح فوائدها واسهاماتها في سلامة المركبة.

3/ الطريق: يعتبر الطريق العنصر الثالث من عناصر السلامة المرورية، حيث إن له دوراً فاعلاً في تحديد مستوى كل من التشغيل المروري، والسلامة المرورية، والتلوث البيئي، فكلما كان التصميم الهندسي للطريق قياسياً، وأدوات التحكم المروري فعالة، انخفضت أعداد الحوادث المرورية، وتبعاتها السلبية، فهو بذلك مسؤول عن 10 بالمائة من أسباب الحوادث نتيجة:

* ضعف الدراسات المرورية للمشاريع التي تنفذ ضمن المدن أو على الطرق العامة.

* الخلل في المواصفات الفنية وعدم تأمين أنصاف أقطار ومنحنيات نظامية تتناسب مع مواصفات وسرعات المركبات.

* وجود تقاطعات بمستوى واحد على الطرق العامة.

* عدم وجود طرق فرعية موازية للطرق العامة لتخدم التجمعات السكانية وتأمين حركة الآليات الزراعية ذات السرعة البطيئة.

* ضعف صيانة الطرق وإعادة التأهيل عند الضرورة، حيث أن وجود عيوب وحفر في سطح الطريق أو

تنفيذ أعمال ميدانية دون استخدام مستلزمات السلامة المرورية عوامل مهمة لوقوع حوادث المرور.

* ضعف استخدام مستلزمات السلامة المرورية من دهانات للطريق ومسامير عاكسة وحواجز أمان وكاسرات الضوء والقطع العاكسة، عند المنحنيات والمنعرجات الخطيرة، وإنارة العقد الطرقية⁹⁵.

- علي بن ضبيان الشديدي. المرجع السابق.. ص. 03. 94.

المبحث الثاني: التنظيم المؤسسي للمرور في الجزائر

إن تنظيم إدارة المرور في الجزائر لا يختص به قطاع أو هيئة واحدة، بل تتقاسم وتشارك في هذه المهام عدة مؤسسات من وزارات وهيئات على المستوى المركزي، وذات امتداد على المستوى المحلي، وعلى هذا الأساس ندرج فيما يلي مهام وصلاحيات كل قطاع.

المطلب الأول: من حيث المؤسسات والمراقبة المرورية لمصالح الأمن

تتكفل وزارة النقل بالتشريع والاجراءات التنظيمية المرتبطة أساساً بقضايا النقل بكل وسائله وأنواعه، بالإضافة إلى الاضطلاع بالجانب التكويني في هذا المجال، أي تكوين المكونين واعتماد مدارس التكوين، والاشراف على كفاءات وشروط الحصول على شهادة الكفاءة لسيارة المركبات، ومنح مختلف رخص الاستغلال والنقل بصفة عامة، ومخططات السير والنقل، وكذا المراقبة التقنية للسيارات. وبهذا تكون المؤسسة الموكلة إليها بالاشتراك مع غيرها من الأطراف المعنية بتنفيذ السياسة الوطنية والاستراتيجية التطبيقية لها، علاوة على الدراسات والأبحاث وحملات التوعية والتحسيس بالشراكة مع مختلف الشركاء الفاعلين من الدرك الوطني والحماية المدنية والأمن الوطني وجمعيات السلامة المرورية، ومختلف الناشطين.

المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق: مؤسسة عمومية ذات طابع إداري، يتمتع بالشخصية المعنوية والاستقلال المالي. وقد أنشأ المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق بموجب القانون 87-09 المؤرخ في فيفري 1987، (المادة رقم 24) المتعلقة بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها وأمنها تم التدشين الفعلي له بتاريخ 20 أفريل 1998 تحت وصاية وزارة الداخلية والجماعات المحلية. ويصدر القانون 01-14 المؤرخ في 29 جمادى الأولى عام 1422 الموافق ل 19 أوت 2001 المتعلقة بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها وأمنها، حوّلت وصايتها إلى الوزارة المكلفة بالنقل طبقاً لأحكام المادة 64 منه.

مهام المركز الوطني للوقاية و الأمن عبر الطرق: في إطار السياسة الوطنية للوقاية والأمن عبر الطرق تحدد مهام المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق طبقاً للمرسوم التنفيذي رقم 03-502 المؤرخ في 27 ديسمبر 2003 حيث يطلع بالاتصال مع الأجهزة والمؤسسات والهيئات التي لها نفس الغاية بمهام تصور العناصر الكفيلة بتحسين الوقاية والأمن عبر الطرق واقتراحها وتطويرها، وفي هذا الصدد يكلف المركز بمايلي:

القيام بكل الأعمال واتخاذ كل التدابير الكفيلة بترقية الوقاية و الأمن عبر الطرق.

تنسيق أعمال مختلف المتدخلين في مجال الوقاية والأمن عبر الطرق.

-علي بن ضبياناشيدي. المرجع السابق.. ص. 141. 95.

تأطير وتنشيط أشغال اللجان الولائية المكلفة بتنفيذ برامج الوقاية والأمن عبر الطرق التي يقرها المركز.

تنشيط حملات الوقاية عبر الطرق وتنظيمها.

إعداد تقارير سنوية ومتعددة السنوات تتعلق بالوقاية والأمن عبر الطرق.

القيام بدراسات وبحوث لها صلة بمهامه.

تصور وتنظيم، بالتنسيق مع السلطات المؤهلة، تعليم القواعد الخاصة بالوقاية والأمن.

ومن حيث تصميم الطرق والمنشآت الوطنية التي هي من صلاحيات وزارة الأشغال العمومية، تبعاً لتصنيف الطرق في الجزائر من وطنية، ولائية وبلدية، فإن وزارة الأشغال العمومية ومديرياتها التنفيذية تتكفل بإنجاز المشاريع الكبرى للطرق والانجازات الفنية، مع جانب الصيانة والترميم، واحصاء ومعالجة النقاط السوداء، علاوة على تجهيز الطرق بالإشارات المرورية، إذ تُخصص بذلك للوزارة ميزانية مالية سنوية.

ومن حيث صلاحيات وزارة الداخلية والجماعات المحلية وتحت وصايتها، تضطلع السلطات البلدية والولائية بمهام توسيع شبكات الطرق داخل حدود الاختصاص المحلي، مع رعاية صيانتها، ولدى الضرورة شق الطرق الجديدة لفك العزلة عن بعض القرى والتجمعات السكنية، وتتم عملية التمويل للمشاريع تبعاً لميزانية البلدية والولائية أو اعانات من خزينة الدولة. وفي هذا الصدد نجد أن الجماعات المحلية توكل لها عملية السير والمرور في حدود اختصاصها المحلي وذلك عن طريق التقنين، علاوة على انجاز وتطوير مخططات السير والنقل، وتهيئة الشروط الأمنية لمستعملي الطريق خاصة بمحاذاة المؤسسات التربوية.

وتسهم هذه الأخيرة أيضاً في العمليات الوقائية والتحسيسية عن طريق توفير المساحات والتجهيزات الضرورية ونشر الثقافة المرورية، وفي تهيئة ظروف الأمن والوقاية من حوادث المرور، وتحسيس الجماعات المحلية بمخاطر حوادث المرور وما تخلفه من خسائر بشرية واقتصادية وإشعارها بمسؤوليتها الكبيرة في التكفل بالأمن والوقاية من حوادث المرور داخل المحيط العمراني في إطار إقليم اختصاص كل هيئة، كما تم تسليط الضوء على دورها في تأمين محيط آمن وسليم لمستعملي الطريق⁹⁶.

ومن حيث المراقبة المرورية لمصالح الأمن والمتمثلة في الدرك والشرطة، فهي تضطلع بدور تنفيذ النصوص القانونية والنظم ذات الصلة بالمرور والنقل. ففي هذا المجال فإن المديرية العامة للأمن الوطني لها مهام مراقبة وتنظيم المرور عبر المدن، وللتكفل بهذا الدور تسهم المصالح المركزية في اثناء القوانين

- موقع المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق.⁹⁶

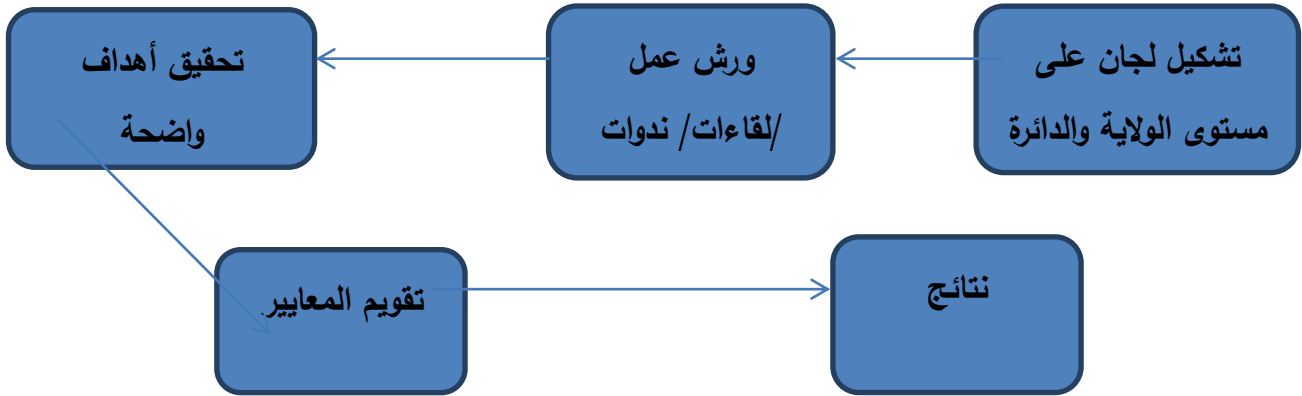
والنظم واعداد السياسة الوقائية، بينما تتكفل الفرق العاملة في الميدان بالمراقبة والتنفيذ⁹⁷. واعداد الاحصائيات وانجاز مختلف الملفات، ومراقبة وتأمين المرور، والمساهمة في التوعية والتحسيس. وفي نفس السياق تؤدي الحماية المدنية الدور المتمثل في تقديم الاسعافات ونقل المصابين، وتشارك بفعالية في عمليات التحسيس والتوعية، ومؤخرا تسعى الجزائر لتكوين لجان مختصة في السلامة المرورية تتكون من مديرية النقل وممثل للولاية والشرطة والدرك وممثلين لجمعيات تنشط في مجال السلامة المرورية.

وتجدر الاشارة إلى أن كل من وزارتي العدل والمالية تشارك على التوالي في العملية من حيث تسليط العقوبات المقررة والموصوفة بالجرح وتحصيل الغرامات الجزافية غير المسددة في الأجال القانونية.

المطلب الثاني: آليات تطبيق المحددات الأساسية للسلامة المرورية في الجزائر

من الآليات التي تطبقها الجزائر في مجال المحددات الأساسية للسلامة المرورية في الجزائر، وذلك من خلال انشاء مجموعة عمل مختصة ومعنية بالوقاية من حوادث المرور على الطرق، والتوعية والتحسيس بمخاطر حوادث المرور، وعن طريق ورش عمل، وندوات، ولقاءات، حول السلامة المرورية في كل مجال من مجالات السلامة المرورية، التي من شأنها أن توفر معلومات تسهم وضع الأهداف والتدابير المهمة ذات الممارسات الجيدة التي استخدمت بنجاح في الدول ذات السجلات الجيدة في مجال السلامة المرورية.

وتهدف الفاعليات المختلفة إلى الجمع بين المعنيين والمهتمين بالسلامة المرورية مع مجموعة واسعة من الخبراء في مجال السلامة المرورية ومن الشركاء الفاعلين في دعم سياسات وبرامج السلامة المرورية، وتتكون هذه اللجان تحت وصاية وزارة الداخلية والجماعات المحلية والولاية والجماعات المحلية وأعضاء من الدرك والامن والحماية المدنية وممثلين لجمعيات ناشطة في مجال السلامة المرورية لتكون لجان على مستوى الولاية، ثم على مستوى الدوائر لتمس الوطن كله، حسب الشكل التالي. آليات تطبيق المحددات الأساسية في السلامة المرورية



97 - أحسن مبارك طالب. التجارب العربية والدولية في تنظيم المرور. جامعة نايف للعلوم الامنية: الرياض، ط.1، 2010. ص.185.

خاتمة

فخلاصة القول، أن نضع آخر التفكير بداية العمل وانجاز ما هو مطلوب من مهام تدخل في نطاق الصلاحيات والاختصاص وبذلك يمكن للمتعاونين والمتطوعين وجمعيات المجتمع المدني والسلامة المرورية الساهمة في ايجاد حلول. وأختم بمقولة لألبرت أينشتاين " العالم لا يُدمر، بأولئك الذين يُلحقون الضرر به، ولكن بأولئك الذين ينظرون إليهم يفعلون، ويمتنعون عن التدخل".

الطالبة خديجة بوخرص

جامعة قالمة

دور الجماعات المحلية في الرقابة المرورية

إن الاهتمام بموضوع السلامة المرورية بصورة عامة ، والوقاية من حوادث المرور بصورة خاصة يعد من المواضيع الحديثة التي أرقّت المجتمعات العربية ، و على وجه الخصوص الدولة الجزائرية ، إذ بات يطلق عليه اسم "إرهاب الطرقات" ، وفي حقيقة الأمر فإن التزايد المفرط للحوادث المرورية هو الدافع وراء الاهتمام بهذا الموضوع نظرا لما تخلفه من نتائج سلبية سواء (خسائر بشرية :ضحايا ، مصابين ، و إعاقات جسدية و ذهنية ، وكذلك خسائر مادية ماتحدثه من أضرار للمركبات و البنى).

فمشكلة حوادث المرور من المشاكل التي تعاني منها جميع دول العالم بما فيها الجزائر التي تشهد ازدياد سنويا في أعداد السكان و المركبات و السائقين إضافة إلى التطور الذي تشهده في مختلف مجالات الحياة ، وعليه بات من الواضح ضرورة تنظيم السير في الطرقات ومراقبتها و وضع قواعده وتعليماته ، لذلك تعمل على وضع الخطط و القيام بالأبحاث و الدراسات التي تهدف إلى تنظيم شبكة الطرقات من جهة ، و رفع مستوى السلامة المرورية و الحد من الخسائر الاقتصادية و البشرية و التخفيف من آثارها و أضرارها من جهة أخرى ، وذلك من خلال التشارك مع الجماعات المحلية على المستوى المحلي لضمان القدرة أكثر على السيطرة على هاته الحوادث و ضمان كفاءة و فعالية لتنظيم الطرقات و الوصول إلى السلامة المرورية ، وهذا يفرض الجزاءات الإدارية و وتسخير اللجان المختصة و المسئولة عن المراقبة و الأمن المروري و على رأسها البلدية و الولاية. وإنطلاقا من هذا نطرح الإشكالية التالية: **ماهو دور الجماعات المحلية في الحفاظ على السلامة المرورية؟** وتسعى هذه الورقة البحثية إلى الوصول إلى جملة من الاهداف أهمها:

- ✓ رفع الغموض عن مفهوم الجماعات المحلية.
- ✓ معرفة دور الأجهزة الإدارية المحلية المختصة في مشاريع السلامة المرورية تخطيطا و تمويلا و تنفيذًا و متابعة، من خلال فرض العقوبات و الجزاءات الإدارية.
- ✓ كشف المعوقات التي تعترض الجماعات المحلية في مجال امن الطرقات و محاولة الوصول إلى مجموعة من التوصيات التي تخدم هذا المجال.

المحور الأول: الجماعات المحلية: إطار مفاهيمي.

أولاً: تعريف الجماعات المحلية:

إن نظام الإدارة المحلية كظاهرة قانونية لا يرجع تاريخه التشريعي إلى أكثر من القرن التاسع عشر، ففي إنجلترا لم يكن للمدن مجالس محلية يشترك فيها المواطنون قبل عام 1832 ثم توالى بعد ذلك ظهور التشريعات المنظمة للحكم المحلي بها ، أما فرنسا فلم تنشأ بها المجالس المحلية إلا في عام 1833 ولم تعط تلك المجالس حق إصدار القرارات الإدارية إلا في عام 1884.⁽¹⁾

فالجماعات المحلية من الأساليب الإدارية لتسيير الأقاليم المحلية ، فهي على عكس المركزية الإدارية تسمح للمنتخبين المحليين بتسيير شؤون الإقليم المحلي، ومشاركة المواطنين المحليين في تسيير شؤونهم بأنفسهم عبر إختيار ممثلهم ، و تفاعلهم مع السلطات المحلية في تسيير الشأن المحلي ، وهذا لن يتم إلا في إطار الأسلوب الإداري اللامركزي ، حيث أن اللامركزية الإدارية " تعني أنها مسار تستطيع الدولة من خلال مبادرتها إعطاء إستقلالية أوسع للجماعات المحلية ، ومنه تتسحب الدولة تدريجيا من مجالات محددة لصالح الجماعات المحلية ، مما يكسب هذه الأخيرة كفاءة تسيير شؤونها" كما تعرف على أنها أسلوب من أساليب توزيع الوظيفة الإدارية بين الحكومة المركزية و بين هيئات محلية قد تكون منتخبة أو معينة أو مزيجا بينهما".⁽²⁾

وعلى هذا الأساس فإن الجماعات المحلية تعرف على انها وحدات جغرافية مقسمة من إقليم الدولة ، وهي عبارة عن هيئات مستقلة في الولايات و المدن و القرى وتتولى شؤون هذه الوحدات بالطرق المناسبة لها ، و تتمتع بالشخصية المعنوية و الاستقلال المالي⁽³⁾

وقد إصطلح على تسميتها في بعض الدول بالحكم المحلي لتمتعها بالاستقلال المالي الواسع عن الحكومة المركزية إلى درجة تسميتها بالحكومة المحلية ، ويمكن التفريق بين مصطلحي الإدارة المحلية و الحكم المحلي كون هذا الأخير يتضمن مظاهر الحكم التقليدية من التشريع و التنفيذ و القضاء ، بينما نظام الإدارة المحلية لا شأن له بالتشريع و لا بالقضاء ، حيث ينحصر عمله في مجال الوظيفة التنفيذية بالمرافق ذات الطابع المحلي .(4)

وبالرغم من أن الحكم المحلي لا يتمتع باختصاصات تشريعية وقضائية يفضل البعض استعمال مصطلح الجماعات المحلية المنتخبة لأن جهازها التنفيذي ينتخب من قبل السكان ، و يطلق عليها في الجزائر اسم البلديات و الولايات(5)، وتضم البلدية مجموعة سكانية معينة ، وتتمتع بالشخصية المعنوية و الاستقلال المالي و تحدث بموجب قانون.(6) ، كما تعرف الولاية بأنها جماعة عمومية إقليمية تتمتع بالشخصية المعنوية و الاستقلال المالي ، و تشكل مقاطعة إدارية للدولة و تنشأ بموجب قانون .(7)

ثانيا/ خصائص الجماعات المحلية: وتتميز الجماعات المحلية بجملة من الخصائص أهمها:

الاستقلال الإداري و الاستقلال المالي.

1-الاستقلالية الإدارية : الاستقلال الإداري يعني أن تنشأ أجهزة تتمتع بكل السلطات اللازمة ، بحيث يتم توزيع الوظائف الإدارية بين الحكومة المركزية و الهيئات المحلية المستقلة ، وذلك وفق لنظام رقابي يعتمد من طرف السلطات المركزية للدولة وتتمتع هذه الاستقلالية بعدة مزايا نذكر منها :

- ✓ تخفيف العبء عن الإدارة المركزية نظرا لكثرة و تعدد الوظائف.
- ✓ تجنب التباطؤ وتحقيق الإسراع في إصدار القرارات المتعلقة بالمصالح المحلية.
- ✓ تكفل أحسن برغبات و حاجات المواطنين من الإدارة المركزية.
- ✓ تحقيق مبدأ الديمقراطية عن طريق المشاركة المباشرة للمواطنين في تسيير الشؤون العمومية المحلية .(8)

2-الاستقلالية المالية للجماعات المحلية : إن تمتع الجماعات المحلية بالشخصية المعنوية و الاستقلال الإداري يوجب الاعتراف بها بخاصية الاستقلال المالي أو الذمة المالية المستقلة ، وهذا يعني توفير موارد مالية خاصة للجماعات المحلية تمكنها من أداء الاختصاصات الموكلة إليها ، و إشباع حاجات المواطنين في نطاق عملها ، و تمتعها بحق التملك للأموال الخاصة .(9)

ثالثا/ الإيرادات الذاتية للجماعات المحلية : و يقصد بالإيرادات الذاتية المحلية مجموعة الموارد الناتجة و المضافة على الضرائب و الرسوم الوطنية ، إضافة إلى الموارد الخاصة الناتجة عن تشغيل و استثمار المرافق المحلية التي تختلف في تنوعها من بلد لآخر بحكم الإمكانيات المالية و النظام الاقتصادي ، وتتمثل هذه الإيرادات فيما يلي :

✓ **الضرائب و الرسوم المحلية :** إن السياسة الضريبية للجماعات المحلية تأخذ دائما في الحسبان أن جباية الضرائب ذات الطابع الوطني أصعب من جباية الضرائب المحلية ، في حين هذه الأخيرة تهدف أساسا إلى زيادة الحصيلة الضريبية الوطنية من خلال تغطيتها لجملة الاستثمارات المحلية ، وكذا تعمل على تحقيق التوازن بين إيرادات ونفقات الجماعات المحلية ، وتعد من العناصر الأساسية في التنمية المحلية و هي :

✓ **الضرائب المباشرة :** إن أهم الضرائب المباشرة المحصلة لفائدة الجماعات المحلية مايلي :

- الدفع الجزائري .
- الرسم على النشاط المهني .
- الرسم الفرعي على البنزين الممتاز و العادي و الغاز وال و الموارد الصيدلانية .
- الرسم العقاري.(10)

✓ **الضرائب و الرسوم المحلية غير المباشرة :** ويمكن أن نميز في الضرائب و الرسوم المحصلة

لفائدة الجماعات المحلية مايلي :

الرسم على الذبائح: وهو رسم غير مباشر يستحق لصالح الجماعات المحلية التي تتوفر فيها المذابح و يتميز بطابع الضريبة غير المباشرة، لأنه يفرض المنتجات الاستهلاكية.

الرسم على القيمة المضافة : تخضع جميع عمليات البيع و الأشغال العقارية و تأدية الخدمات للرسم

على القيمة المضافة ، ومن جملة هذه العمليات مايلي :

- ✓ العمليات المتعلقة بالأموال المنقولة .
- ✓ العمليات المتعلقة بالأموال العقارية .
- ✓ التوريدات للفائدة الشخصية .
- ✓ تأدية الخدمات.

رابعا/ إيرادات الأملاك العامة للجماعات المحلية : إن مبدأ استقلال الذمة المالية للجماعات المحلية و إمتلاكها للشخصية المعنوية يضع تحت تصرفها العديد من المرافق العامة التي بواسطتها تشغيلها و إدارتها يمكن أن تدر على الجماعات المحلية إيرادات معتبرة و المتمثلة في :

- 1- ممتلكات الجماعات المحلية : منها المنقولة و غير المنقولة .
- 2- مشروعات الجماعات المحلية المشتركة : بحيث تؤسس فيما بينها مشاريع و مؤسسات مشتركة تحقق لها نفع العام ، و تستفيد من إيراداتها المحلية .⁽¹¹⁾

المحور الثاني : التدابير العلاجية للسياسة المرورية للجماعات المحلية

أولا/ اللجان المختصة بسحب و تعليق رخصة السياقة : لتسليط الضوء على اللجان المختصة بسحب و تعليق رخصة السياقة يجب أن نبين أساسها القانوني و تشكيلتها و اختصاصاتها.

- 1- الأساس القانوني للجنة سحب و تعليق رخصة السياقة : تجد لجنة سحب و تعليق رخصة السياقة أساسها القانوني في المواد من 279 إلى 283 من المرسوم التنفيذي 04/381 المؤرخ في 28-نوفمبر 2004 يحدد قوعد حركة المرور عبر الطرق ، وهي لجنة تنشأ بقرار من الوالي المختص إقليميا و يعين أعضائها لمدة 03 سنوات قابلة للتجديد و يمكن ان تنشأ عند الأعضاء لجن او عدة لجان .

2- التشكيلة :تتكون لجنة تعليق و سحب رخصة السياقة من :

- ضابط من الدرك الوطني.
- موظف من الأمن الوطني.
- ممثل مديرية النقل.
- موظف من مصلحة المناجم.
- ممثل عن مديرية الأشغال العمومية .
- ممثل عن مصلحة التنظيم الشؤون العامة.
- ممتحن رخصة السياقة .

- ممثل عن المحترفين في سياقة السيارات تعيينه الإتحادات المهنية في الولاية.
- ممثل عن الوالي كرئيس. (12)

ويمكن للجنة عندما تقتضي طبيعة المخالفة ذلك أن تستعين بطبيب محلف يشارك بصوت تداولي ويمكنها أن تستعين بكل شخص أو هيئة يمكن أن تثيرها بسبب كفاءتها في مداولتها و تشارك بصوت إستشاري وتحدد كفيات سير اللجنة بقرار مشترك بين الوزراء المكلفين بالنقل و الصحة و الداخلية و الدفاع الوطني و العدالة .

3-الاختصاصات : تقضي المادة 283 من المرسوم التنفيذي 381-04 تؤهل للجنة النظر في كل محاضر معاينة لمخالفات مثلما هي مبنية خصوصا في المادة 111 من القانون رقم 01-14 المؤرخ في 2001 و ذلك في حدود اختصاصها الإقليمي. (13)

ثانيا / رئيس المجلس الشعبي البلدي : ينتخب رئيس المجلس الشعبي البلدي لعهدة انتخابية طبقا لأحكام القانون رقم 11-10 المؤرخ في 22-جويلية 2011 المتعلق بالبلدية و يمارس سلطاته بإسم الجماعة الإقليمية تمثلها و باسم الدولة . (14)

إضافة إلى هذه السلطات يتمتع بصلاحيات في مجال المرور في التدابير المرورية السابقة له يد في صيانة الطرقات و إشارات المرور السابقة لتشكيلة طرقاتها ، أما التدابير اللاحقة يختص بفرض الجزاءات المرورية و أهمها :توقيف المركبات و وضعها في المحشر .

1-الأساس القانوني: يستمد رئيس المجلس الشعبي البلدي أساسه القانوني من المواد من 64 إلى 76 من القانون رقم 11-10 المتعلق بالبلدية، حيث تقضي المادة 64 منه يستدعي الوالي المنتخبين قصد تنصيب المجلس الشعبي البلدي خلال الخمس عشر يوما التي تلي إعلان نتائج الانتخابات. (15)

2- اختصاصات رئيس المجلس الشعبي البلدي في مجال المرور: في إطار احترام حقوق و حريات الأفراد، يكلف رئيس المجلس الشعبي البلدي بتنظيم ضبطية الطرقات المتواجدة على إقليم البلدية مع مراعاة الأحكام الخاصة بالطرقات ذات الحركة الكثيفة. (16)

وكذلك يتكفل بتهيئة المساحات الخضراء و وضع العتاد الحضري و تساهم في صيانة فضاءات الترفيه . (17)

ويبادر المجلس الشعبي البلدي بالإعمال المرتبطة باشغال هيئة الطرق و المسالك الولائية و صيانتها و الحفاظ عليها.(18)

ويختص رئيس المجلس الشعبي البلدي بوضع المركبات في المحشر إذا كان المحل أو المساحة الارضية ملكا للبلدية أو تمتلك التصرف فيه ماعدا المركبات التي قرر و وضعها في المحشر ضابط الشرطة القضائية من الدرك الوطني أو الأمن الوطني ، و يعين حارسا عليها .(19)

وتضطلع كذلك العديد من البلديات بواجبات توفير السلامة المرورية المتكاملة داخل حدودها التنظيمية من إنشاء و صيانة الطرق و توفير وسائل حماية المنشأة و تزويد الطرق بوسائل السلامة مثل : الشواخص و الإشارات الضوئية و العلامات الارضية و الأرصفة و المواقف العامة للمركبات بالإضافة إلى تحديد استعمالات الأراضي و ذلك من خلال دوائر الامانة الرئيسية و مناطقها و مجالس البلديات .

وكذلك تقوم وزارة الشؤون البلدية بنفس الواجبات من أجل الحفاظ على أمن الطرقات، ولكن دون داخل حدود النطاق الجغرافي للبلدية و المجالس البلدية التابعة لها.(20)

الوالي/ يعين الوالي من طرف رئيس الجمهورية بموجب مرسوم رئاسي ، لذا فإن الوالي يتمتع بسلطات و صلاحيات واسعة ، أولا بصفته ممثلا للولاية و ثانيا بصفته ممثلا للدولة إضافة إلى هذه السلطات يتمتع بصلاحيات واسعة في مجال السياسة المرورية من تدابير سابقة كصيانة الطرقات ومراقبتها ، و إشارات المرور و هندسة الطرق و غيرها ، وكذلك سلطات واسعة في التدابير اللاحقة كفرض الجزاءات المرورية ، ومن خلال هذه الجزئية سنبين سلطة الوالي في فرض هذه الجزاءات .

1- الأساس القانوني: يستمد الوالي أساسه القانوني من المادة 92 من القانون رقم 01/16 المؤرخ في 06 مارس 2016 المتضمن التعديل الدستوري، حيث يعين رئيس الجمهورية في الوظائف و المهام الآتية: ...الولاية... (21)

2- اختصاصات الوالي في مجال المرور : بناء على نص المادة 300 من المرسوم التنفيذي رقم 381/04 فإن إجراء وضع المركبات في المحشر لا يمكن إلا من طرف ضابط الشرطة القضائية ، سواء من تلقاء نفسه في المخالفات المتعلقة بقانون المرور ، أو بناء على كتاب من وكيل الجمهورية أو قاضي التحقيق ، أو بناء على قرار صادر من الوالي .(22)

أي إجراء الوضع يكون من الوالي المختص إقليميا بقرار يرسل إلى ضابط الشرطة القضائية في حالة المخالفات الخاصة بمركبات نقل الأشخاص و البضائع بناء على إقتراح لجنة العقوبات الولائية أو إستشارة اللجنة التقنية لسيارات الاجرة في حالة مخالفات متعلقة بهذه الأخيرة، أما بالنسبة لاستشارة اللجنة التقنية لسيارات الاجرة في حالة مخالفات المتعلقة بهذه الاخيرة ، و بالنسبة للمحشر فيتم الوضع في مكان عمومي أو تابع لسلطة عمومية وتكون هذه السلطة الوالي إذا كان المحل و المساحة الأرضية ملكا للدولة أو الولاية أو إذا كانت الدولة أو الولاية تملك التصرف فيه إذا كان قرار الوضع في المحشر قد إتخذ ضابط الشرطة القضائية من الدرك أو الأمن الوطني.(23)

وكذلك فقد تم في العديد من الولايات و بإشراف رئيس المجلس الشعبي الولائي على تنصيب اللجنة الولائية للوقاية من حوادث المرور و دراسة و اعتماد برنامج عمل محصور مدير النقل ، مدير الصحة ، ومدير الإسكان ، مدير الحماية المدنية ، مدير الأشغال العمومية ، و الجماعات الفاعلة في هذا المجال و هذا تنفيذا لتعليمة السيد وزير الداخلية و الجماعات المحلية ، مؤكدا دور هاته اللجنة المتمثلة في إعداد برنامج عمل للوقاية و أمن الطرقات بالإضافة إلى المهام المرتبطة بالتحسيس و التوعية و التحليل و غيرها من المهام ، تم في هذا الصدد إنشاء المقاييس التالية:

✓ مقياس التحسيس و التوعية.

✓ مقياس التشخيص.

✓ مقياس التحليل.

✓ مقياس التكفل الصحي بضحايا الحوادث.

✓ مقياس الإجراءات الردعية.

كما أكد على ضرورة تفعيل الرقابة المرورية و التقنية ، تشخيص حالة الطرق و إحصاء النقاط السوداء و الصرامة في تطبيق العقوبات في حق المتسببين في الحوادث على أن تكون كل هذه النقاط محل خطة عمل يتم من خلالها عقد اجتماع في ظرف 15 يوم(24)

المحور الثالث: الرقابة المرورية للجماعات المحلية بين معوقات التنفيذ و متطلبات التفعيل

أولا/ معوقات التنفيذ:

1- **عدم قيام الأعوان المؤهلين بالأعمال المنوطة بهم** : إن عدم قيام الأعوان المؤهلين لمهامهم يعيق عمل الجماعات المحلية المتمثلة في الولاية و البلدية في فرض الجزاءات المرورية مما يؤدي إلى الحوادث المرورية هذا التهاون يسيء إلى مجهودات و مهام الأعوان المؤهلين اللذين قاموا بها ، و فيما يلي عرض المجهودات التي قام بها الدرك الوطني كأحد الاعوان المؤهلين :

✓ **في الميدان العملي**: تم إعداد مخطط يشمل إنشاء وحدات وإعادة انتشار و توزيع لوحات أمن الطرقات عبر كامل شبكة الطرق الوطنية بناء على العمليات التالية :

- توسع شبكة الطرق.

- المسالك و النقاط السوداء.

- الكثافة المرورية و زيادة الحضية الوطنية.

- حوادث المرور المسجلة و المعاينة من طرف وحدات الدرك الوطني.

✓ **تصور الخدمة**: بالنسبة لتصور الخدمة تعمل وحدات الدرك الوطني على تغيير أسلوب العمل ، وذلك من خلال استحداث طريقة عمل أكثر ديناميكية و تأثير من اجل التقليل من حوادث المرور ، ومحاربة السلوكيات السلبية للسواق باستعمال كل الاجهزة التقنية الحديثة.

✓ **في ميدان الإعلام و التوجيه** : المشاركة بمدخلات سواء ميدانية أو من المحطات الإذاعية المحلية لأفراد الدرك الوطني فيما يخص السلامة المرورية لإرشاد مستعملي الطرق في الحالات الاستثنائية ، كذلك المشاركة في الأيام التحسيسية.

2- **ضعف الوازع الديني**: إن انتشار المخالفات المرورية وزيادتها يشير على ضعف الوازع الديني ، ومرد ذلك في الغالب أن المخالفات المرورية لا تشكل في نظر فئة كبيرة من الناس خروجاً على الآداب و التوجيهات الشرعية من منطلق عدم مساسها المباشر بمصالح الآخرين وحتى في حال وقوع أضرار بالأرواح و الممتلكات فإن تلك المخالفات تعد مجرد أخطاء ذات آثار سلبية محدود و ليست جرائم عمدية تثير السخط العام ، وهذا الشعور دفع الكثيرين إلى التساهل في كثير من الممارسات التي تؤثر على الالتزام بأداب الطريق .

والحقيقة فإن هذه النظرة غير مقبولة حيث يجب تنمية الشعور المناسب في مقابلة السلوك غير المثالي لمستخدمي الطرق.⁽²⁶⁾

3- انعدام التوعية المرورية : من معوقات عمل الجماعات المحلية في تنفيذ وفرض الجزاءات المرورية انعدام التوعية المرورية الفعلية رغم المحاولات التي قام بها المركز الطبي للوقاية و الامن عبر الطرق ، حيث تعد التوعية المرورية أحد أهم جوانب السلامة المرورية لأنها تسعى إلى نشر الوعي المروري بين جميع أفراد المجتمع من مستعملي الطريق لحمايتهم من أي خطر قد يحدق بهم ،فبالرغم من إقامة العديد من الحملات إلا أنها مازالت عاجزة عن تحقيق النتائج المرجوة منها ، كذلك فإن الاهتمام من جانب الدولة وما تبذله من جهد ومال في سبيل التوعية المرورية لحماية الإنسان في أعلى ما يملكه من أمن وسلامة.(27)

ثانيا/ متطلبات التفعيل :

- 1- الحاجة إلى وضع إستراتيجية وطنية للحد من الحوادث المرورية بشكل عام و حوادث الطرق الخارجية بشكل خاص مع التركيز على حوادث الشباب و الاطفال خاصة ووضع حلول للتقاطعات و المناطق الخطيرة و التركيز على الحلول التي تشمل التوعية و الهندسة و الرقابة و التشريع و النواحي الطبية.
- 2- يمكن الوصول إلى مستوى أفضل في السلامة المرورية عن طريق التعامل الصحيح مع المصابين و الإبلاغ عن الحوادث في الوقت المناسب ، واتخاذ الإجراءات الفورية اللازمة لمنع الحوادث المتعاقبة و السيطرة على مسرح الحادث المروري .
- 3- هناك الحاجة لإجراء دراسات تفصيلية محددة في مجال السلامة المرورية تستند إلى البيانات الإحصائية للحوادث و المخالفات و المركبات التي أصبحت متوفرة بشكل جيد لدى العديد من الدول العربية ،كذلك الدراسات المتعلقة بحوادث ركوب الشباب ، وحوادث الدهس ، وحوادث الحافلات وحوادث الفئات العمرية المختلفة من قائدي المركبات و غيرها من الدراسات المحددة التي تخدم المنظومة الامنية و تسهم في إيجاد حلول علمية و عملية.
- 4- ضرورة التوسع في بناء شبكة الطرق و تحديثها و توسعها مع التركيز على الطرق الدائرية و الالتفافية حول المدن من الاختناقات و التعارض المروري و الحوادث.

- 5- ضرورة إدخال التقنيات الحديثة في مجال استعمالات الطرق كحماية الجسور ووضع اللوحات الالكترونية المتعددة الوسائل و استخدام مركبات مسح الطرق التي تستخدم أشعة الليزر و غيرها من الثقافة الحديثة.
- 6- تفتقر العديد من الطرق إلى الرقابة المتخصصة كالدوريات كما تحتاج إلى مراكز انطلاق المركبات الإسعاف و الإنقاذ و الإطفاء.
- 7- ضرورة زيادة التنسيق بين الدول المجاورة حول نقل ترانزيت و شروط نقل الحمولات و تأمينها و الأبعاد و الأوزان المتعلقة بها.
- 8- ضرورة إيجاد قواعد بيانات و خرائط رقمية لشبكة الطرق و التقاطعات تتضمن الأحجام المرورية و الحوادث و البيانات المتعلقة بأرقام الطرق و تصنيفها، كما أن هناك حاجة لمعالجة القصور في تسجيل بعض البيانات الإحصائية المرورية المهمة مثل : عدد الكيلو مترات المقطوعة سنويا لكل مركبة ، وعدد المركبات العاملة فعليا ، كما يجب استخراج جداول إحصائية خاصة بحوادث الطرق الخارجية.²⁸⁾

خاتمه: نستنتج من خلال ماتم تحليله في هذه الورقة البحثية النقاط التالية:

- ✓ الجماعات المحلية من الأساليب الإدارية لتسيير الأقاليم المحلية في إطار النظام اللامركزي الإداري.
- ✓ للجماعات المحلية لجان مختصة تسهر بفضل جملة من القوانين على أمن الطرقات ، من خلال الرقابة المرورية عن طريق فرض العقوبات و الجزاءات التأديبية.
- ✓ السياسة المرورية للجماعات المحلية من الناحية النظرية لانتشوبها شائبة لأن قوانين المرور الموجودة في قوانين الجماعات الإقليمية تسعى إلى تحقيق السلامة المرورية ، ولكن يبقى المشكل المطروح هو عملية التنفيذ لهاته القوانين الذي يبقى حكرا لجهة دون اخرى .
- ✓ عدم المساواة بين المخالفين في تطبيق العقوبات المرورية بسبب عامل الوساطة و المحسوية لإعفاء بعض المخالفين من التملص من العقوبة المرورية.
- ✓ العقوبات الإدارية المسلطة على المخالفين لقوانين المرور غير كافية و مجدية ، لأنها كما قلنا في السابق تطبق على شخص دون الآخر و بالتالي يجب إصدار قوانين أكثر صرامة في حق المخالفين ليكونوا عبرة لمن يعتبر.

قائمة الإحالات و الهوامش:

- 1- بومدين طاشمة ، "الحكم الراشد ومشكلة بناء قدرات الإدارة المحلية في الجزائر"، مجلة التواصل ، جامعة أبي بكر بلقايد - تلمسان - ، العدد 26 ، (2010) ، ص 28.
- 2- محسن يخلف ، دور الجماعات المحلية في تحقيق التنمية المحلية دراسة حالة ولاية بسكرة ، (جامعة محمد خيضر بسكرة ، كلية الحقوق و العلوم السياسية ، قسم العلوم السياسية ، 2013/2014) ، ص ص 10-11.
- 3- عادل م-حمود حمدي، الاتجاهات المعاصرة في نظم الإدارة المحلية دراسة مقارنة، (القااهرة: دار الفكر العربي ، 1973) ، ص 17.
- 4- مصطفى الجندي ، الإدارة المحلية و استراتيجيتها ، (الإسكندرية :منشأة المعارف ،1987) ، ص 18.
- 5- شيهوب مسعود ، أسس الإدارة المحلية و تطبيقاتها على نظام البلدية و الولاية في الجزائر ، (الجزائر :ديوان المطبوعات الجامعية ،1986) ، ص 04.
- 6- الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية ، قانون الجماعات الإقليمية رقم 11-10 المؤرخ في 20 رجب عام 1435 الموافق ل 22 جوان سنة 2011 ، يتعلق بالبلدية ، المادة الأولى ، ص 05.
- 7- الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية، قانون الجماعات الإقليمية رقم 12-07 المؤرخ في 28 ربيع الأول عام 1433 الموافق ل 21 فبراير سنة 2012، متعلق بالولاية، المادة الأولى، ص 05.
- 8- زرقاوي رتيبة ، إصلاح و تطوير منظومة الجماعات المحلية في الجزائر و أثره في التنمية : واقع و آفاق(1990-2015)، (مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماستر ، جامعة الجيلاني بونعامة خميس مليانة ، كلية الحقوق و العلوم السياسية ، قسم العلوم السياسية ، 2015) ، ص 44.
- 9- نفس المرجع ، ص 44.
- 10- لخضر مرغاد ، "الإيرادات العامة للجماعات المحلية في الجزائر " ، جامعة محمد خيضر بسكرة ، العدد 07 ، (فيفري 2015) ، ص 3-6.
- 11- نفس المرجع ، ص 07.
- 12- بن صويلح سارة ، بورويبة وفاء ، السياسية المروية للجماعات المحلية في الجزائر ، (جامعة 8 ماي 1945 ، كلية الحقوق و العلوم السياسية ، قسم العلوم القانونية و الإدارية ، 2015-2016) ، ص 91.
- 13- نفس المرجع ، ص 92 .
- 14- المادة 62 من قانون البلدية 10-11 ، ص 12.
- 15- المادة 64 من القانون رقم 10-11 ، ص 12.
- 16- المادة 94 من القانون رقم 10-11، ص 16.
- 17- المادة 124 من القانون رقم 10-11 ، ص 19.
- 18- المادة 88 من قانون الولاية رقم 12-07 ، ص 16.

- 19- طالب شرطة ، توقيف المركبات و وضعها في المحشر طبقا للقانون و الواقع العملي ، (وزارة الداخلية ، المدرسة العليا للشرطة ، 2007) ، ص 14 .
- 20- مقال بعنوان :السلامة المرورية ، على الرابط الإلكتروني :
kinderfac.mans.edu.eg/files/10_traffic-safety بتاريخ : 28-09-2016، ص 112 .
- 21- الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية، المادة 92، القانون رقم 16-01، المتعلق بالتعديل الدستوري، ص 18 .
- 22- المادة 300، المرسوم التنفيذي رقم 04-381، المؤرخ في 28-10-2004، الذي يحدد قواعد حركة المرور عبر الطرق، جريدة الرسمية، العدد 76 .
- 23- طالب الشرطة مرجع سابق ، ص 22 .
- 24- مقال بعنوان ، اللجنة الولائية للوقاية من حوادث المرور : على الرابط الإلكتروني : www. Wilaya .dz ، بتاريخ 27-09-2016 .
- 25- بن صويلح سارة ، بوروينة وفاء ، مرجع سابق ، ص ص 99-100 .
- 26- نفس المرجع ، ص ص 100-102 .
- 27- نفس المرجع .ص 103 .
- 28- علاء عبد الرحمان البكري ،التحليل العلمي للمعطيات المرورية و منهجية إعداد الإستراتيجيات في مجال سلامة المرور ، (مداخلة أقيمت في ندوة بعنوان : حجم حوادث المرور في الوطن العربي و سبل معالجتها)، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية ، ص ص 34-35

الدكتور حسون محمد علي

جامعة قالمة

دور اللجنة الولائية للعقوبات الإدارية في فرض الرقابة المرورية

في سبيل الحفاظ على أمن الطرقات سعت الدولة جاهدة إلى فرض إجراءات صارمة على كل من تسول له نفسه المساس بالأمن العام داخل الدولة خاصة على مستوى الطرقات، فأحدثت مجموعة من الهيئات الإدارية لفرض رقابة مرورية على مرتكبي المخالفات المرورية حتى تردعهم عن ارتكاب ذات الفعل مرة أخرى، ومن بين تلك الهيئات اللجنة الولائية للعقوبات الإدارية التي تم إحداثها بموجب المادة 54 من القانون رقم 01-13 المؤرخ في السابع أوت 2001 المتضمن توجيه النقل البري وتنظيمه⁹⁸، التي تنص : " تنشأ في كل ولاية لجنة للعقوبات الإدارية تقترح على الوالي العقوبات المنصوص عليها في هذا القانون ونصوصه التطبيقية"، وتم تحديد صلاحياتها وسيرها بموجب المرسوم

⁹⁸ - جريدة رسمية رقم 44 المؤرخة في 8 أوت 2001 .

التنفيذي رقم 03-261 المؤرخ في 23 يوليو سنة 2003 المتضمن تشكيلة المجلس الوطني للنقل البري واللجنة التقنية الوزارية المشتركة لنقل المواد الخطرة واللجنة الولائية للعقوبات الإدارية وصلاحياتها وسيرها⁹⁹، والتي تعمل جنبا إلى جنب مع لجان أخرى على مستوى الولاية تختص بتعليق وسحب رخص السياقة، لكن الإشكال الذي يطرح نفسه هو حول طبيعة هذه اللجنة؟ وطبيعة القرارات التي تصدر منها؟ ومدى فعالية دورها في ردع وزجر مرتكبي المخالفات المرورية؟. إن الإجابة على الإشكالية أعلاه تقتضي اتباع المنهج التحليلي والوصفي من خلال تحليل النصوص القانونية الخاصة بسلامة الطرقات والمحددة لعمل اللجنة متبعين في ذلك التقسيم المبين أدناه:

المطلب الأول: تنظيم وتسيير اللجنة الولائية للعقوبات الإدارية

الفرع الأول: تشكيلة اللجنة

الفرع الثاني: تسيير اللجنة

الفرع الثالث: إجراءات العمل على مستوى اللجنة

المطلب الثاني: اختصاصات اللجنة الولائية للعقوبات الإدارية

الفرع الأول: اختصاص اللجنة

الفرع الثاني: الجهات المرتبطة بعمل اللجنة

المطلب الأول

تنظيم وتسيير اللجنة الولائية للعقوبات الإدارية

الفرع الأول: تشكيلة اللجنة

حسب مقتضيات المادة 23 من المرسوم التنفيذي 03-261 تتألف لجنة العقوبات الإدارية من رئيس ويتمثل في مدير النقل المختص إقليميا بالولاية، و مجموعة أعضاء يمثلون هيئات لها علاقة بسلامة الطرقات وبالنقل وهم على التوالي:

- ✓ ممثل مديرية المنافسة والأسعار بالولاية.
- ✓ ممثل مديرية التقنين والشؤون العامة في الولاية.

⁹⁹ - جريدة رسمية رقم 46 المؤرخة في 30 يوليو 2003.

✓ ممثل مديرية المناجم و الصناعة.

✓ ممثل مجموعة الدرك الوطني في الولاية.

✓ ممثل الأمن الولائي.

✓ الممثل المنتخب عن هيئات النقل البري.

كما خول المشرع الجزائري كامل السلطة التقديرية في الاستعانة من أي شخص من شأنه أن يساعد في إنارة اللجنة لدى اتخاذ قراراتها أثناء المداولة، وعلى الرغم من أن القرار الإداري المتضمن العقوبة الإدارية التي اقترحتها اللجنة يصدر من الوالي فإنه لا يشارك في أعمال اللجنة، لأنه ليس عضوا فيها ، وهذا بديهي فهو الذي قام بتعيين أعضائها بموجب قرار منه لعهدته مدتها سنة قابلة للتجديد بنفس الإجراءات والأشكال التي تم إحداثها بها .

الفرع الثاني: تسيير اللجنة

تتولى أمانة لجنة العقوبات الإدارية الأمانة التقنية للجنة مصلحة النقل البري التابعة لمديرية النقل المختصة إقليميا، ويتم عقد اجتماعات دورية كل على الأقل، بمقر مديرية النقل بالولاية بناء على استدعاء من رئيسها¹⁰⁰.

الفرع الثالث: إجراءات العمل على مستوى اللجنة

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 وبشرية¹⁰¹.

بمجرد معاينة المخالفة من قبل الأعوان المؤهلين على مستوى الطرقات طبقاً لأحكام القانون رقم 14/01 المتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها وأمنها، يتم تحرير

¹⁰⁰ - انظر نص المادة 25 من المرسوم التنفيذي 03-261.

¹⁰¹ - 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 ص 05-13.

محضر من طرف ضباط الشرطة القضائية، الضباط وذوي الرتب وأعاون الدرك الوطني، محافظي الشرطة والضباط ذوي الرتب وأعاون الأمن الوطني¹⁰².

يتم ارسال المحضر وإيداعه لدى أمانة اللجنة بمديرية النقل ، فيقوم رئيس اللجنة المتمثل في مدير النقل باستدعاء أعضاء اللجنة بشرط أن تكون الفترة بين كل اجتماع شهر من الزمان، وقبل عقد الاجتماع يتم استدعاء مرتكبي المخالفة إلى الاجتماع بأسبوع على الأقل قبل التاريخ المحدد حيث يتعين على اللجنة النظر في محاضر المخالفات¹⁰³ وفي حال عدم الامتثال للاستدعاء الثاني أو لم يتم تبرير الغياب قانونا عندها تقوم اللجنة بالفصل واتخاذ القرار بناء على المحاضر التي تعدده السلطات المؤهلة قانونا.

أثناء جلسة الاجتماع يتم الاستماع إلى مرتكبي المخالفات أو إلى ممثلهم المفوضين لذلك قبل اتخاذ أي قرار، وبعدها يتم عرض اقتراحات الأعضاء للعقوبة الملائمة للمخالفة المرتكبة المبنية على التكييف القانوني السليم، لتتم بعدها المداولة ويتخذ القرار بالأغلبية البسيطة لأصوات الأعضاء الحاضرين وفي حال تساوي الأصوات يكون صوت الرئيس مرجحا. بعد المداولة واتخاذ القرار بموجبها، يقوم رئيس اللجنة بتبليغ الاقتراحات الخاصة بالعقوبات إلى الوالي المختص إقليميا، ليتخذ بدوره قراره في غضون عشرة أيام التي تلي تاريخ إرسال محضر مداولة اللجنة .

وبمجرد صدور قرار العقوبة من قبل الوالي المختص إقليميا، تبلغ المصالح المختصة التابعة لمجموعة الدرك الوطني أو الأمن الولائي القرار إلى مرتكب المخالفة، وترسل نسخة من قرار الوالي ومحضر مداولة اللجنة إلى وكيل الجمهورية المختص إقليميا وذلك حسب مقتضيات المادة 30 من المرسوم التنفيذي 03-261 السالف الذكر.

المطلب الثاني

اختصاصات اللجنة الولائية للعقوبات الإدارية

الفرع الأول: اختصاص اللجنة

¹⁰² - أنظر نص المادة 130 من القانون رقم 01-14.

¹⁰³ - أنظر نص المادة 27 من المرسوم التنفيذي 03-261 .

نطاق عمل اللجنة يختلف تماما عن عمل بقية اللجان على مستوى الولاية وهذا هو الذي يميزها عنها، وحسب مقتضيات المادة 26 من المرسوم التنفيذي 03-261 فإن لجنة العقوبات الإدارية تختص فقط بدراسة واقتراح العقوبات الإدارية المنصوص عليها في المادة رقم 62 من القانون رقم 01-13 على الوالي حتى يتخذ بصدها قرارا إداريا يتضمن العقوبة المناسبة حسب طبيعة المخالفة، و تتمثل هذه العقوبات في:

أولاً: الوضع في المحشر ما بين 15 يوم و45 يوما

ويشمل المركبة التي ارتكبت بواسطتها مخالفة ممارسة نشاط نقل أشخاص وبضائع - والمخصصة لهذا النوع من النقل - دون الرخص المطلوبة، والرخص المقصودة هنا ليست بالضرورة رخصة السياقة بل هي رخص أخرى تمنح خصيصا لنقل الأشخاص والبضائع لكل من توفرت فيه الأهلية القانونية والشروط المحددة قانونا كشهادة الكفاءة المهنية التي تخص نقل البضائع ورخصة استغلال النقل بواسطة سيارات الأجرة وغيرها، هذا من جهة ومن جهة أخرى فإن العقوبات الماسة برخصة السياقة تكون من اختصاص اما لجنة التعليق أو السحب المختصة إقليميا وليس لجنة العقوبات الإدارية.

و حسب مقتضيات المادة 298 من المرسوم التنفيذي رقم 04-381 المؤرخ في 28 نوفمبر 2004 والمتضمن قواعد حركة المرور عبر الطرق المعدل والمتمم¹⁰⁴، يقصد بالوضع في المحشر ، حجزها في مكان تعيينه السلطة المختصة على نفقة مالكها، و يعد بمثابة الوضع في المحشر، نقل المركبة إلى هذا المكان ، وفي هذا المقام تكون عقوبة الوضع في المحشر من 15 يوما إلى 45 يوما مع إعداد محضرين لإثبات حالة المركبة عند دخولها وعند خروجها ممضي من قبل المعني .

¹⁰⁴ - جريدة رسمية رقم 76 المؤرخة في 28 نوفمبر 2004 .

ثانيا: الوضع في المحشر ما بين ثلاثة أيام إلى 45 يوما

ويكون فقط إذا قام سائق المركبة المخصصة لنقل الأشخاص والبضائع سواء كان النقل خاص أو عمومي بارتكاب إحدى المخالفات المنصوص عليها في نص المادة 61 من القانون رقم 01-13 والتمثلة في:

- ✓ عدم مراعاة التعليمات الخاصة بالوثائق المتعلقة باستغلال مركبات النقل العام أو الخاص والمخصصة لنقل الأشخاص أو البضائع.
- ✓ عدم مراعات التعريفات والتسعيرات المقننة والمعلن عنها من قبل مديرية النقل المختصة إقليميا على مستوى الولاية.
- ✓ عدم احترام الشروط والتعليمات الخاصة بنظام الاستغلال أو دفتر الشروط الذي يسلم لقاود المركبة بمجرد استلام رخصة استغلال النقل، والمتمثل أساسا في نوعية الخدمة المقدمة ونوعية المركبة للمخصصة للنشاط ونوعية المعاملة تجاه الزبائن.
- ✓ عدم احترام الالتزامات المرتبطة بتنفيذ عقد النقل.
- ✓ رفض الإدلاء بالمعلومات إلى الأعوان المؤهلين¹⁰⁵ وعدم السماح لهم بالقيام بعمليات الرقابة أو إجراء التحريات المنصوص عليها في المادة 60 من القانون رقم 01-13 السالف الذكر والتمثلة في التحقق من الوثائق المتعلقة بممارسة نشاط النقل ومعاينة الحمولات والدخول إلى مركبات نقل المسافرين والبضائع، والدخول إلى أماكن الشحن والتفريغ ومراقبة سندات النقل .
- ✓ تقديم تصريحات خاطئة أثناء القيام بالإجراءات المتعلقة بتسليم الرخص التي يقتضيها التنظيم الجاري العمل به.

¹⁰⁵ - وهم الأعوان الذين حددتهم المادة 58 من القانون رقم 01-13 والتمثلين في:

- المفتشون الرئيسيون ومفتش النقل البري.
- الأعوان المحلفون التابعون لمصلحة التحقيق الاقتصادية.
- ضباط وأعوان الشرطة القضائية.

ثالثا: السحب المؤقت لكل الرخص أو جزء منها

يعرف السحب الإداري على أنه قيام الجهة الإدارية بمحو القرار الإداري وإلغاء كافة آثاره بالنسبة للماضي و المستقبل¹⁰⁶، غير أن هذا السحب لا يمكن إعماله في هذا الحالة لأن السحب في هذه الحالة مؤقت، ولا يمكن إلغاء آثاره في الماضي والمستقبل لأن المعني مرتكب المخالفة سيسترد رخصه بمجرد انقضاء المدة المقررة للسحب وهي ثلاثة أشهر، لذا فإن مصطلح السحب في غير محله إذ كان يجدر بالمشرع استعمال مصطلح تعليق أو توقيف العمل بالرخصة وليس السحب لأن لها معنا آخر وآثارا تمس بالمراكز القانونية للأفراد.

وينصب السحب المؤقت على جل الرخص أو جزء منها ويكون في حالة إعادة ارتكاب المخالفات الواردة في الفقرات 1، 6، 7، 3، 4، 2 من نص المادة 61 من نفس القانون، مرة أخرى.

الفرع الثاني: الجهات المرتبطة بعمل اللجنة

لا تعمل اللجنة الولائية للعقوبات الإدارية لوحدها بل تعمل بالتنسيق مع كل من الأعوان المؤهلين و الوالي وذلك على النحو المبين أدناه:

أولا: الأعوان المؤهلون

والمختصين بتحرير محاضر المخالفات لمرتكبي المخالفات المحددة في القانون رقم 01-13 السالف الذكر، بحيث يقوم الأعوان بإرسال المحاضر إلى اللجنة للنظر فيها، ولا يتوقف عمل الأعوان- المصالح المختصة التابعة لمجموعة الدرك الوطني أو الأمن الولائي- عند هذا الحد بل يتعداه إلى تبليغ مرتكب المخالفة بقرار الوالي بمجرد إصداره¹⁰⁷.

ثانيا: الوالي

¹⁰⁶ - انظر:

- أحمد حافظ نجم، القانون الإداري (دراسة مقارنة لتنظيم ونشاط الإدارة العامة)، الجزء الثاني، دار الفكر الجامعي، الاسكندرية، 1981، ص 45.

- د. عمار بوضياف، القرار الإداري، جسر للنشر والتوزيع، الجزائر، 2007، 234.

¹⁰⁷ - انظر نص المادة 30 من المرسوم التنفيذي 03-261.

حسب مقتضيات المادة 62 من القانون رقم 01-13 فإن الجهة المختصة بإصدار القرار الإداري التنفيذي المتضمن العقوبات الإدارية السابقة الذكر هو الوالي، غير أن قراره هذا لا يمكن اتخاذه إلا بعد أخذ رأي لجنة العقوبات الإدارية، وهي استشارة إلزامية وليست رأيا مطابقا، بمعنى أن الوالي يملك كامل السلطة التقديرية في الأخذ برأي اللجنة أم لا.

الدكتورة راضية مشوي

جامعة قالمة

دور المراقبة التقنية للسيارات في التقليل من حوادث المرور

تعد حوادث المرور من أهم المشاكل التي تستنزف الموارد المادية والطاقات البشرية ، فقد أصبحت تستهدف المجتمع في أهم مقوماته وهو العنصر البشري بالإضافة إلى ما تكبده من مشاكل اجتماعية ونفسية وخسائر مادية ضخمة ، والجزائر كغيرها من الدول قد استعملت الحلول والخيارات الإستراتيجية والتقنية لتقليل من حوادث المرور .

وتعد المراقبة التقنية للمركبات من أهم الوسائل التي اعتمدها لجزائر للحد من الإختلالات الميكانيكية الحاصلة للمركبات المستعملة للطريق العام والتي تحضى بنسب مهمة من مسببات حوادث المرور ، بالإضافة إلى تجديد الحظيرة الوطنية وتحسين حالتها .

هذه العملية التي أصبحت إجبارية بموجب القانون/ المؤرخ في 19 أوت المتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها وأمنها ، وبعد فترة انطلقت هذه العملية بوصاية المؤسسة الوطنية للمراقبة التقنية للسيارات والتي تلعب دورا لا يستهان به للتقليل من حوادث المرور .

المبحث الأول: المركبة كسبب مباشر في حوادث المرور

إن لكل ظاهرة سببا لوقوعها، وحوادث المرور في الجزائر لها أسباب مختلف متدخلة ومرتبطة فيما بينها ، وهذه الأسباب قد تتفق عليها جميع بلدان العالم¹⁰⁸ ، ويعتبر الإنسان السبب الرئيسي لكثير من

[1- ظهرت عدة نظريات مفسرة لحوادث المرور نظرية قدرية ، النظرية العلمية ، نظرية التحليل النفسي ، نظرية علم النفس التجريبي ، نظرية الميل أنزوع ، نظرية الحرية والأهداف اليقظة ، نظرية الضغط والتكيف .
لمزيد من المعلومات أنظر رحيمة حوالف : " التكاليف الاقتصادية والاجتماعية لحوادث المرور " ، مجلة الباحث ، عدد 11 ، 2012 .
¹⁰⁸ جامعة تلمسان ، ص 02 .

الحوادث ، نظر للدور الذي يقوم به عند تعامله بشكل خاص مع الطريق تتعلق الأسباب المباشرة ،
بأسباب بشرية وأسباب متعلقة بالمركبة .¹⁰⁹

المطلب الأول: أسباب بشرية

يقسم العالم الأسباب البشرية لحوادث المرور الى أسباب تتعلق بسائق المركبة ، وأسباب تتعلق
بالمشاة¹¹⁰ .

الفرع الأول: السائق

يعتبر السائق هو المحور الرئيسي الذي تدور حوله حوادث السير ، وقد دلت الإحصائيات أن 85
بالمئة من هذه الحوادث تقع بسبب السائق ، إذ أن قيادة المركبة فن له أصوله ، وعلم له قواعده ، ولذا

2- العوامل المؤدية لحوادث المرور المسجلة خلال الـ 07 أشهر الأولى لسنة 2015¹⁰⁹

الأسباب	07 أشهر 2015	% النسبة المئوية
الأسباب المتعلقة بالسواق	10547	85.39 %
تورط المارة	445	05.95 %
الأسباب المتعلقة بالطرقات و المحيط	338	03.86 %
الأسباب المتعلقة بالمركبات	389	04.80 %
المجموع	5498	100.00 %

- عاينت وحدات الدرك الوطني على مستوى 48 ولاية (على الطريق السيار شرق
غرب ،على الطرقات الوطنية ،الولائية والبلدية) الواقعة ضمن إقليم إختصاص
الدرك الوطني خلال الـ 07 أشهر 2015 مجموع 12352 حادث مروري أدى إلى
وفاة 2216 شخص وجرح 21914 شخص آخر .

يبقى العامل البشري هو المسؤول الأول عن هذه الحوادث بنسبة أكثر من 85 %
أي ما يعادل 10547 حادث .

نجد كثيرا من الحوادث ترجع إلى عدم اتباع السائق لأصول القيادة وكذلك المساس بقواعد و آداب المرور و التهور والمناورات الخطيرة ،ويمكن أن نصنف الأسباب المتعلقة بالسائق إلى ما يلي :

1- اللامبالاة " الإستهتار " :

إن اللامبالاة ظاهرة سلبية تدفع بالسائق إلى سلوك غير سوي له تأثير كبير في عدم -احترام قواعد المرور ، وهي نوع من الأنانية الذي يعتبر فيها السائق أن الطريق ملكه و لايراعي ما لغيره من حقوق ولا يحترم ما يفرض عليه القواعد ، والسائق المتهور يغلب عليه سلوك أنانية الطفولة ، ويتميز السائق المستهتر بنفاذ صبره السرعة لمزاحمة المرور واستعمال المنبه .

وعليه يفرض أن السائق له بعض الصفات التي يجب توافرها فيه وهي :

أ- الإحساس بالمسؤولية :

الإحساس بالمسؤولية يكون ذلك إتجاه نفسه ، ومن معه من مستعملي الطريق ، فإذا ما شعر به وأحس بالمسؤولية، و كانت تصرفاته سلبية صحيحة .

ب- حسن الحكم على الأمور :

إن حسن الحكم على الأمور تكتسب بالتعليم والتدريب والخبرة العملية سواء في حياته العامة أو عند قيادة السيارة¹¹¹.

2- التركيز و الإنتباه :

فالسعادة مع الشرود الذهني ولو للحظات قليلة تؤدي الى نتائج بالغة الخطورة ، وذلك وجب على السائق أن يركز اهتمامه أثناء القيادة آخذا بعين حركة المرور ، وحالة الطريق .

3- أخلاقية القيادة :

وذلك بالتعاون مع سائر مستعملي الطريق ، وذلك لكل سائق حقوق وعليه واجبات ، ولا يمكن لأي سائق الحصول على حقوقه دون مساهمة السائقين الآخرين بتنفيذ ما عليه من واجبات ويظهر هذا التعاون بصفة خاصة عند الإزدحام الطرق . ومن ثم فإن على السائق أن يبتعد على بعض السلوكيات

[1-حسن عبد الله ، حوادث المرور -دراسة تحليلية عن مسببات حوادث المرور في المملكة العربية السعودية ومقترحات للحد منها ،¹¹¹رسالة ماجستير لمكافحة الجريمة ، المركز العربي للدراسات الأمنية والتدريب ،.....، ص 14 .

التي قد تؤدي الى حوادث المرور نذكر منها السيادة في حالة سكر ، إذ أن الكحول كان سببا لكثير من الحوادث ، لأنها تؤدي إلى تغيير سلوك السائق من ناحية ارتكاب أخطاء في الإدراك والقرار ، وكذا اهمال مراقبة المحرك ، ويختلف السكر حسب ثلاثة عوامل وهي نوعية الكحول المتناولة، طبيعة السائق ، والوقت الذي تم فيها تناولها وعليه ، فلما زادت الحركة ، كلما معها الخطر .

نسبة الكحول	الأعراض الملاحظ	الخطورة المضاعفة
0,50 غ/ل	لاشيئ	1
0,80 غ/ل	شعور بالغبطة	10
1,20 غ/ل	اضطراب رد الفعل	35
2,00 غ/ل	مشي مائل ، رؤية غير واضحة	
فوق 2,00 غ/ل	سكر	80

4-الحصول على رخصة السياقة

إن مفهوم البسيط للحصول الإنسان على رخصة السياقة يعني أنه قد اكتسب من المهارات يؤهله للسيارة ، وفقا لقواعد السياقة وقانون المرور إلا أن الواقع تؤكد أن في بعض الأحيان هذه الرخصة تباع ، وتشتري كسلعة مع غياب الضمير ، غياب الرقابة الصارمة .

الفرع الثاني : المشاة

إن المشاة أو الراجلين هي فئة من مستعملي الطريق الأكثر عرضة للخطر باعتبارهم غير مؤمنين او ضحايا حادث أمام أنانية وعدم وعي السائقين لسبب يعود له لعدم الحذر واللامبالاة كمخالفة اشارات المرور ، الصعود والهبوط من السيارة بطريقة خاطئة ، أو دون مراقبة الطريق ، العبور بطريقة خاطئة من الأماكن غير مخصصة للمشاة ، السير والوقوف في الطريق

ونذكر بعض التصرفات الخاطئة التالية

عدم التقيد بالأماكن المخصصة لعبور المشاة أو عدم استعمالها .

- مرور الشيوخ والعجزة عبر الطرق والشوارع بشكل خاطئ بالرغم قلة سمعهم وضعف بصرهم.

-عدم تقدير مهم للمخاطر مخالفة قواعد المرور كمخالفة الإشارات الضوئية ،

-السير على الطريق بالرغم من وجود الأرصفة .

- لعب الأطفال على الطرق .

-غياب التوجيه الأسري ، وعدم تربية الطفل للتقيد بقواعد المرور .

- إساءة استخدام الطريق من قبل الباعة المتجولين¹¹²

وتجدر الإشارة أن راكبي الدرجات أيضا معرض للخطر بصفة دائمة ، لأنه لا يحظى بالعناية الكافية

اللازمة في مجال التجهيزات ، وهذا لعدم وجود طرق خاصة به

الفرع الثاني : المركبة كسبب مباشر في حوادث المرور

لقد أصبحت المركبة ضرورة ملحة في حياتنا المعاصرة ، لا يمكن الإستغناء عنها خاصة بعد انتشار

الطرق وتوسع المناطق الحضرية ، ، وبعد التطور الهائل المذهل في أعداد المركبات المسجلة عبر

السنوات ، وهذا دليل على أهمية ودور المركبة في حياتنا اليومية، و حسب إحصائيات سنة

2015 فإن الحظيرة الوطنية للسيارات تحتوي على 6.196.259 مركبة بمختلف أنواعها منها

3.635.241 سيارات سياحية تمثل نسبة 58.67 %¹¹³.

ويعد الخلل الميكانيكي من أهم المشاكل الظاهرية المتعلقة بالمركبة ، وعادة ما يصيب السيارات القديمة

بسبب عدم فاعلية الصيانة لها ، نظرا لعدم صلاحية بعض أجزائها والتي تؤثر مباشرة على قطع الغيار

المستبدلة ، وكذلك انفجار الإطارات المطاطية لعدم مراقبة الضغط في العجلات أو بسبب بقايا الزجاج ،

أو لدرجة الحرارة المرتفعة ، أو لتقعد هذه العجلات ، وكذلك من الأسباب انكسار محاولات العجلات ،

المكابح ، أو وقوع خلل في الأجهزة ، وتتميز حالات العطب الميكانيكي :

الإنارة 58 % من الحالات

المكابح % من الحالات

العجلات 16% من الحالات

النوابض 16% من الحالات

-أبوابك ، تهيئة شروط تأمين السير داخل منطقة عمرانية ، وزرعة الأشغال العمومية ، الجزائر ، 2000 ، ص 05 ¹¹²

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

وحالة المركبة قد تؤثر هي الأخرى بشكل مباشر في وقوع الحوادث خاصة إذا كان مرفقة بسلوك لاوقائي كالثقة الزائدة في النفس للتحكم في المركبة ، فقد تؤدي لإنفجار الأطر في حالة السرعة المفرطة في انقلاب السيارة أو فقدان السيطرة عليها ، وقد تؤدي الكوابح المعطلة إلى عدم القدرة على تفادي عائق الطريق إذ نلاحظ أن الشركات المنتجة للسيارات تبذل كل ما وسعها العلاج هذه الأخطاء فعلى سبيل المثال سحبت شركة فولفو عام 1972 حوالي (150.000) سيارة لإصلاح خطأ في جهاز التوجيه وذلك تفاديا من السيطرة على مقود السيارة عند السرعة العالية وكذلك عدم توفر المواصفات القياسية وشروط الأمان في تصميمها وعدم تجهيزها بوسائل التحكم اللازمة ونسرد على سبيل المثال أمثلة لما توصل إليه مهندسو السيارات في هذا المجال وهو غير متوفر في بلادنا هو جهاز التحذير التلقائي للسائقين فإذا اقتربت سيارة أخرى من سيارته إلى حد معين تزداد قوة إشارة التحذير كلما ضاقت المسافة بين السيارتين وهناك جهاز التنبيه الأوتوماتيكي للسائق النائم وهو يعمل إذا أغفى السائق ولم يحرك مقود السيارة.¹¹⁴

إذ تعد المركبة من العناصر الرئيسية والهامة لضمان السلامة المرورية من حيث الصلاحية وإجراء الفحوصات الدورية ، وتفقد التجهيزات الفنية من أضواء ومكابح ومقود وحزام أمان ومسند الرأس وكذا التقيد بالحمولات المسموح بها وزنا .

المبحث الثاني : الفحص التقني للمركبات كآلية للحد من حوادث المرور

يعتبر الفحص التقني للسيارات بمثابة عملية دورية للتأكد من حالة السيارة هل هي صالحة للاستعمال في الطرقات وعليه سوف نتطرق لتعريف الفحص التقني وأهدافه في **المطلب الأول** ثم الهيئات المكلفة بالفحص التقني في **المطلب الثاني** .

المطلب الأول : تعريف الفحص التقني وأهدافه

سننتظر في هذا المطلب إلى تعريف الفحص التقني ثم إلى أهدافه

الفرع الأول : تعريف الفحص التقني

لقد وردت عدة تعريفات للفحص التقني نذكر منها ما نص عليه القانون

1- بن عباس فتيحة، دور الإعلام في التوعية والرقابة من حوادث المرور في الجزائر ، رسالة دكتوراه في علوم الإعلام والاتصال ، جامعة الجزائر ، 2011-2012 ، ص 226

فقد عرفها قانون حركة المرور عبر الطرق وسلاماتها 09/87 على أنه الفحص التقني هو متابعة دورية للمركبة تقنيا لضمان توفرها على كافة الشروط الملائمة لخدمة النقل ، وذلك بتشخيص العطب الذي يمكن أن يكون على مستوى أي عنصر ك من عناصر المركبة والذي يشكل خطرا على البيئة¹¹⁵ والأفراد

أما التعريف الوارد في المرسوم التنفيذي 223 /03 المتعلق بتنظيم المراقبة التقنية للسيارات وكيفية ممارستها فإننا يمكن تعريفها المراقبة التقنية هي المعاينة التقنية المخصصة للتأكد من حالة صيانة السيارة ومدى قابليتها للسير في الطريق بدون خطر .¹¹⁶

وعليه ويمكن أن نستنتج بأن المراقبة التقنية حسب المشرع الجزائري أنها معاينة تقنية مخصصة للتأكد من حالة صيانة السيارة ومدى قابليتها للسير في الطريق بدون خطر ، ويمكن أن تأخذ في شكل رقابة دورية أرقابة غير دورية أو معاينة مضادة .

الفرع الثاني: أهداف الفحص التقني :

بالرجوع الى أحكام المادة 43 من القانون 14/01 نستنتج أن للمراقبة التقنية لها العديد من الأهداف التي تتمثل في الحد من تأثيرات المركبة على الأشخاص والبيئة وتتمثل هذه الأهداف فيما يلي -تحسين نوعية الخدمات النقل وهذا جانب يخص وسائل نقل المسافرين بالدرجة الأولى ، بحيث وفر الأمن والراحة الى المسافرين¹¹⁷ .

- التقليل من حوادث المرور خاصة تلك التي الناجمة عن الخلل الميكانيكي ، وذلك بالصيانة الإجبارية لجميع عناصر المركبة التي تؤدي إلى هذا النوع من الحوادث وهذا لتقليل من الخسائر المادية والبشرية

- الحد من تأثير وسائل النقل : لوسائل النقل تأثيرات سلبية على البيئة والأفراد والمتمثلة في التلوث و الضجيج إذ أن وسائل النقل تحدث ضوضاء وتنفث غازات ناتجة عن الاحتراق .

وللحد من هذه التأثيرات يجب القيام بصيانة دورية لعناصر المحرك .

تحسين الانفجار .

تحسين تحضير المزيج الغازي الحفاظ على درجة الملائمة والثابتة للمحرك .

¹¹⁵ أنظر المادة من -
¹¹⁶ المادة 02 من المرسوم التنفيذي 223/03 ، أنظر المرسوم للتنفيذي 23/03 المؤرخ في 10 يونيو 2003 ، يتعلق بتنظيم المراقبة التقنية للسيارات وكيفيات ممارستها ، جريدة رسمية العدد 37 المؤرخ في 05 يونيو 2003 .

¹¹⁷ Houria ben cherfi vers un transport routier durable en Algérie : ennatt -BATN ALGERIE

وبالرجوع الى المادة 83 من الأمر 03/09 المعدل والمتمم 14/01 المتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها وأمنها فإن عدم اجراء الفحص التقني للمركبة جنحة يعاقب عليها بشهرين الى ستة تحقيق احتراق تام - أشهر وبغرامة 20000 دج الى 50000 دج

المطلب الثاني : الهيئات المكلفة بالفحص التقني

تستند مهام الفحص التقني لل عربات إلى 03 جهات مختلفة وهي :

- مديرية الصناعة والمناجم : وهي أول إدارة كلفت بالفحص التقني لوسائل النقل وهذا لتوفرها على إطارات متخصصة .

- مديرية النقل وتتمثل مهامها أساسا في عملية التفتيش، والتي تتمثل في متابعة حالة المركبة ومدى توفرها على كافة المعدات القانونية .

اللجنة الولائية لتطهير الحظيرة وهي هيئة تقنية مختصة تقوم بالكشف وتشخيص العطب¹¹⁸

وعليه سنذكر على أهم الهيئات المكلفة بالمراقبة والتابعة لمديرية النقل

الفرع الأول : المؤسسة الوطنية للمراقبة التقنية للسيارات ENACTA

أنشئت المؤسسة الوطنية للمراقبة التقنية للسيارات بموجب المرسوم التنفيذي رقم 271/89 المؤرخ في 29 أوت 1998¹¹⁹

وتعد المؤسسة الوطنية للمراقبة التقنية للسيارات مؤسسة عمومية ذات طابع صناعي وتجاري تتمتع بالشخصية المعنوية والاستقلال المالي وهي تحت وصاية الوزير المكلف بالنقل ومقرها الجزائر،

يدير المؤسسة مجلس إدارة يرأسه مدير عام معين بمرسوم تنفيذي بنارءا على اقتراح الوزير المكلف بالنقل¹²⁰ ويتكون مجلس الإدارة من

ممثل الوزير الوصي رئيسا .

ممثل الوزير المكلف بالصناعة.

118

- ولقد تضمن تغيير القانون الأساسي للمركز الوطني والبحث في التفتيش التقني وتعديل تسميته ليصبح المؤسسة الوطنية للمراقبة التقنية للسيارات¹¹⁹

- المادة 15 من المرسوم التنفيذي 271/98¹²⁰

الوزير المكلف بالمالية .

ممثل الوزير المكلف بالجماعات المحلية .

ممثل الوزير المكلف بالبيئة .

ممثل الوزير المكلف بالأشغال العمومية .

ويجتمع هذا المجلس على الأقل مرتان بناء على استدعاء رئيسه، وتحدد مدة العضوية في المجلس بثلاث سنوات . وتتمثل مهام المؤسسة فيما يلي

القيام باعتماد التجهيزات الخاصة بالسيارات

العمل على تحقيق مراقبة التقنية الدورية للسيارات

تحديد الطرق الأكثر ملائمة المتعلقة بالمعاينات التقنية الهادفة إلى ضمان أحسن ظروف الأمن والوقاية من الحوادث النتيجة عن الخلل الميكانيكي

المشاركة في تعداد التنظيم المتعلقة بناعة السيارات

دراسة ملفات الاعتماد التي تقدمها وكالات المراقبة التقنية للسيارات

إقتراح كل تدبير من شأنه تحسين مقاييس صناعة السيارات مع مراعاة التطور التقني للسيارات

- انجاز مخابر توجه للقيام بالتجارب

اللازمة لتحقيق مهمتها

- جمع المعلومات المتعلقة

بالمعاينات التقنية ومعالجتها

وتوزيعها

ولقد حدد المرسوم السالف الذكر الأهداف التي يب على المؤسسة القيام بها

- تقديم كل الخدمات المرتبطة بنشاطها

إنشاء فروع في كل التراب .¹²¹

الفرع الثاني : محطات مراقبة التقنية للسيارات

محطة المراقبة التقنية للسيارات المسماة وكالة هي كل منشآت نوعية ثابتة أو متنقلة تتضمن

تجهيزات معدة للمراقبة التقنية للسيارات¹²²

ولقد أصبحت المراقبة التقنية للسيارات نافذة اعتبارا من السداسي الأول لسنة 200 وتطبق على

جميع مركبات الحاضرة الوطنية ، وهذا من طرف محطات المراقبة التقنية للمستثمرين الخواص

المعتمدين من طرف المؤسسة الوطنية للمراقبة الوطنية للسيارات

ويخضع إنشاء وكالة المراقبة التقنية للسيارات قصد استغلالها للحصول على اعتماد يسلمه الوزير

المكلف بالنقل بعد الإستشارة التقنية للمؤسسة الوطنية للمراقبة التقنية للسيارات .

الفرع الأول :شروط إنشاء وكالات المراقبة التقنية للسيارات واستغلالها

يسلم الإعتماد¹²³ لمدة 10 سنوات قابلة للتجديد لكل شخص طبيعي أو معنوي خاضع للقانون

الجزائري وتتوفر فيه الشروط التالية :

-تتجاوز 19 سنة .

إثبات تأهيل مهني بصفته مراقب تقني للسيارات .

التوفر على منشآت وتجهيزات ملائمة لها علاقة بنشاط المراقبة التقنية للسيارات .

التوفر على وسائل مالية ضرورية لإنشاء وكالة المراقبة التقنية للسيارات واستغلالها¹²⁴ .

ويجب على كل شخص طبيعي يرغب إنشاء وكالة قصد استغلالها أن يرسل طلب في نسختين

يذكر فيه الحالة المدنية ومهنته ومقر سكنه وكذلك عنوان نشاطه إلى الوزير المكلف بالنقل مرفوقا

¹²¹الرجاء الإطلاع على الملحق 1- -

¹²² انظر المرسوم التنفيذي 223/03

يخضع ممارسة نشاط المراقبة التقنية للسيارات للحصول المسبق على اعتماد يسلمه الوزير المكلف بالنقل طبقا للمادة 26 من المرسوم
¹²³التنفيذي 223/03 .

17 أنظر المادة 03 من المرسوم 223-03 -

بمجموعة من الوثائق¹²⁵ ، أما إذا كان صاحب الطلب شخص معنوي ، فيجب أن يتوفر في الطلب اسم الشركة وشكلها القانوني وعنوان مقرها وكذا الحالة المدنية للمثل وسكانه مرفقا بمجموع من الوثائق المذكورة في المادة 13 من المرسوم التنفيذي 223/03¹²⁶ .

و يمكن لوزير النقل قبول الإعتماد أو الرفض وطبقا للمادة 35 من المرسوم السالف الذكر تحدد خصائص الإعتماد وشكله بقرار من الوزير المكلف بالنقل وقد صدر قرار مؤرخ في 15 يونيو 2004 يحدد خصائص اعتماد المراقب التقني للسيارات وشكله¹²⁷ ، طبقا للمادة 31 من المرسوم 03-223 يمكن لمدير النقل أن يرفض الاعتماد لاسيما للأسباب التالية :

إذا لم تتوفر الشروط الضرورية لتسليمه .

إذا كان صاحب الطلب موضوع سحب نهائي للاعتماد بصفة مراقب تقني للسيارات . وطبقا للمادة 32 من المرسوم السالف الذكر ، يجب على الوزير المكلف بالنقل أن يبرر الرفض ويبلغه إلى صاحب الطلب برسالة مضمونة الوصول مع وصل الإستيلاء .

ويمكن لصاحب الطلب في حالة رفض طلب الإعتماد أن يقدم طعنا كتابيا إلى الوزير المكلف بالنقل قصد .

اما تقديم معلومات جديدة أو مبررات تدعم طلبه .

- ¹²⁵تمثلت هذه الوثائق في شهادة ميلاد
- صحيفة السوابق القضائية
 - شهادة الجنسية
 - اثبات التأهيل بصفة مراقب تقني للسيارات . انظر المادة 29 من المرسوم 223/03
 - 18-تتمثل هذه الوثائق في
 - نسخة من المداولة التي تم خلالها تعيين الرئيس ، وعند الإقتضاء المدير العام أو المسير إذا كان هؤلاء اعضاء تأسيسيين وكذلك شهادة ميلادهم .
 - مبررات عن وجود وسائل مالية ضرورية لإنشاء الوكالة واستغلالها
 - اثبات على أن المدير العام أو المسير القانوني يستوفيان شروط التأهيل المحدد اعلاه
 - مستخرج من صحيفة السوابق العدلية لا تتجاوز ثلاث أشهر بالنسبة للمدير العام أو المسير العضو التأسيس
 - شهادة الجنسية كذلك
 - نسخة مصادق عليها مطابقة لعقد الملكية أو إيجار المنشآت المخصصة لإيواء وكالة المراقبة
 - مخطط بياني للوكالة وموقعها ومواصفاتها
 - دفتر اعباء المتعلق بكيفيات إنشاء وكالة المراقبة التقنية للسيارات واستغلالها يتضمن كل المعلومات المطلوبة يوقعه صاحب الطلب
 - يحمل عبارة صودق عليه
 - محضر معاينة محرر من طرف المحضر قضائي يحدد مقاييس المنشآت وموقعها
 - جدول تقديري لتوظيف المراقبين وتكوينهم .

- انظر الجريدة الرسمية العدد 28 المؤرخة في 20 أبريل 2005¹²⁷

إما الحصول على دراسة إضافية ، غير أن الطعن يجب ان يصل إلى الوزير المكلف بالنقل في اجل شهر واحد من تاريخ التبليغ بالرفض ، وفي هذه الحالة يلزم الوزير بالرد بالرفض في غضون شهرين الذين يليان استيلاء الطلب .

ويجب على كل مراقب معتمد أن يتابع تداريب دورية وكل مراقب لم يتابع تدابير دورية لتجديد معارفه موضوع سحب الاعتماد¹²⁸

الفرع الثاني : كيفية أداء عملية المراقبة التقنية

تتم الفحوصات التقنية بناء على طلب مالك السيارة وعلى نفقته

كما يجب على مالك السيارة أخذ موعد لدى محطة معتمدة من طرف وزارة النقل قبل انقضاء التاريخ الأقصى المحدد لصالحة الفحص السابق ، وعند أخذ الموعد لابد الإشارة الى صنف السيارة ، لوحة الترخيم ، نوع الفحص .

وقبل الفحص التقني يجب على مالك السيارة تنظيف السيارة وخاصة الهيكل والرقم التسلسلي وتوزع وربط الحمولة بإحكام لتفادي كل حركة مفاجئة أثناء القيام بتجارب الفرملة ، وتحضير الوثائق التي يجب أن تقدم قبل كل فحص تقني كالبطاقة الرمادية . - دفتر الصيانة إلخ¹²⁹

أولا : سير الفحص :

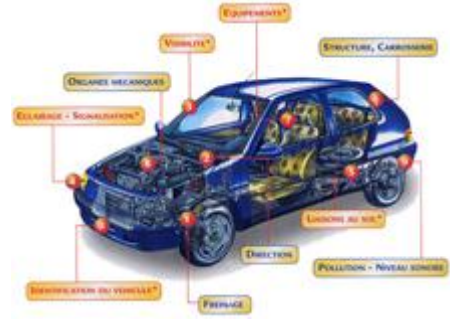
إذا أوقف الفحص التقني لأسباب تتعلق بحالة السيارة ، تعريفها ، أو لسبب يطرأ على تجهيزات ويعتبر الفحص مبلغا ، ويح كل فحص محضر ويحدد فيها التاريخ الأقصى الذي يجب أن تقدم قبل حلوله السيارة لفحص جديد .

ثانيا : نقاط الفحص :

تتلخص عمليات المراقبة في الجدول التالية :

- المادة 36 من المرسوم 03-223 .¹²⁸

¹²⁹ يزيد شهلي ، المراقبة التقنية للمركبات ودورها في تخفيض حوادث المرور ، مذكرة ما ستر في الإقتصاد ، جامعة الحاج لخضر باتنة 2010-2011 ، ص



ثالثا نتيجة الفحص :

السيارة المقبولة

إذا لم يجد المراقب عيوباً خطيرة تدخل في قائمة معايير الرفض ، وكل ملاحظة مدونة على المحضر تستوجب على مالك السيارة أن يزيلها في أقرب الآجال ، السيارة مرفوضة دون منعها من السير .

السيارة المرفوضة دون منعها من السير

إذا لاحظ المراقب عيوباً خطيرة تستلزم تصليح السيارة في وقت قصير ، يجب أن تجري التصليحات وتقدم السيارة من جديد لفحص مضاد في الآجال المحددة¹³⁰ ، وبإمكان السيارة السير حتى التاريخ المحدد وهو شهر واحد بالنسبة للرفض من الدرجة الثالثة وخمسة عشرة يوماً بالنسبة للرفض من الدرجة الثانية .

السيارة المرفوضة مع منعها من السير .

إذا لاحظ المراقب عيوباً خطيرة تؤثر بصفة مباشرة أمن السيارة وتستلزم تصليحات فورية لا يستطيع مالك السيارة أن يقودها إلا مكان التصليح .

1- إذا تجاوز أجل الفحص المضاد ، تخضع السيارة الى فحص كامل ، وتطبق حينئذ تسعيرة الفحص الدوري

الدكتورة سميلة بوخميس

جامعة قالمة

الرقابة المرورية على استغلال النقل بواسطة سيارات الأجرة

على غرار بقية المجالات تعاني الجزائر في مجال المرور من العديد من المشاكل ولا سيما في يخص النقل البري الذي يعتبر من أهم الوظائف في قطاع الخدمات، فهو الذي يربط بين مختلف نقاط التجمع الحضري ويعمل على تنظيم تنقلات الأفراد وفقا لخطة تغطي احتياجاتهم، وهو يعاني للأسف من العديد من المشاكل لعل أهمها الاختناق المروري الذي يكون ملحوظا خاصة في ساعات الذروة في الصباح أو بعد انتهاء أوقات العمل، مما يزيد في نسب الحوادث وزيادة استهلاك الوقود وارتفاع درجة الحرارة بسبب المحركات، دون أن ننسى مشكلة الانتظار الناجمة عن التركيز السكاني وتركيز النشاطات الحضرية والتي تساهم بالقدر الكافي في مشاكل الاختناق المروري، وبالنتيجة يتم إعاقة حركة المرور وضياع الوقت، ومشاكل أخرى لا تعد ولا تحصى، كما لوحظ تدني مستوى نوعية خدمة النقل عموما والنقل بواسطة سيارات الأجرة خصوصا، المقدمة وقلة الوعي لدى مستخدمي هذه الوسائل.

لذا فالإشكال الذي يطرح نفسه هل أن المنظومة القانونية التي تنظم كيفية استغلال خدمة النقل بواسطة سيارات الأجرة غير كافية وغير فعالة وتعثرها الكثير من اللبس والنقص؟، أم أن الخلل يكمن في الجهات التي تعمل على مراقبة هذا النوع من الأنشطة أم أنه في القائمين على استغلال النقل بواسطة سيارات الأجرة، أم أنه عائد لأسباب أخرى تخرج عن إرادتهم؟.

إن الإجابة على الإشكالية أعلاه تقتضي بالضرورة اتباع المنهج التحليلي والوصفي من خلال تحليل النصوص القانونية المنظمة للنقل بواسطة سيارات الأجرة في الجزائر، متبعين في ذلك التقسيم المبين أدناه:

المبحث الأول: مفهوم النقل بواسطة سيارات الأجرة

المطلب الأول: تعريف النقل بواسطة سيارات الأجرة

المطلب الثاني: الجهات المختصة بمراقبة استغلال النقل بواسطة سيارات الأجرة

المبحث الثاني: آليات الرقابة على استغلال النقل بواسطة سيارات الأجرة

المطلب الأول: آليات الرقابة القبلية (قبل الحصول على الرخصة)

المطلب الثاني: آليات الرقابة البعدية (بعد الحصول على الرخصة)

المبحث الأول

الإطار المفاهيمي للنقل بواسطة سيارات الأجرة

إن مجال النقل البري وخاصة الذي يتعلق بنقل الأشخاص من المجالات الحساسة في مجال المرور، لذا تسعى الدولة جاهدة لضمان الأمن والسلامة لمستعملي وسائل النقل الحضري كسيارات الأجرة، من خلال فرض شروط على طالبي العمل في مجال النقل بواسطة سيارات الأجرة، لكن قبل التطرق إلى كيفية استغلال النقل بواسطة سيارات الأجرة وكيفية فرض الرقابة على مثل هذا النوع من الاستغلال، كان لزاما علينا التعرف أولا على عملية النقل بواسطة سيارات الأجرة، ثم الجهات المختصة برقابة هذا النوع من الأنشطة تطبيقا لمقولة رقابة الأمير لمن لا يملك رقابة الضمير.

المطلب الأول

النقل بواسطة سيارات الأجرة

الفرع الأول: تعريف النقل بواسطة سيارة الأجرة

عرف المشرع الجزائري النقل على أنه كل نشاط يقوم من خلاله شخص طبيعي أو اعتباري بنقل أشخاص من مكان إلى آخر عبر الطريق على متن مركبة ملائمة¹³¹، كما عرف سيارة الأجرة على أنها سيارة يرخص لها بنقل المسافرين وأمتعتهم مقابل أجرة¹³²، والتي تدخل ضمن النقل النوعي للأشخاص¹³³، الذي تعمد الجهات المختصة بالرقابة المرورية إلى السهر على تطبيق النصوص القانونية المنظمة للنقل البري تحقيقا للتلبية الفعلية لحاجات المواطنين في مجال النقل وفق شروط أكثر نفع للجماعة الوطنية والمستعملين من حيث الأمن وتوفير وسائل النقل والتكلفة والسعر ونوعية الخدمة¹³⁴.

الفرع الثاني: خصائص استغلال النقل بواسطة سيارة الأجرة

يتسم استغلال النقل بواسطة سيارة الأجرة بالعديد من السمات لعل أهمها أن نشاط الاستغلال يقصي كل نشاط آخر بمقابل¹³⁵، مما يعني أن الحاصل على رخصة الاستغلال لا يمكنه بأي حال من الأحوال أن يمارس أي نشاط آخر للنقل بمقابل، كتنقل البضائع أو أي نوع آخر من أنواع النقل يخرج عن ما محدد

¹³¹ - انظر نص المادة الثانية من القانون رقم 01-13 المؤرخ في 7 أوت 2001، والمتضمن توجيه النقل البري وتنظيمه، جريدة رسمية رقم 44 المؤرخة في 8 أوت 2001.

¹³² - انظر المادة الثانية من المرسوم التنفيذي رقم 12-230 المؤرخ في 24 ماي 2012 المتضمن تنظيم النقل بواسطة سيارات الأجرة، جريدة رسمية رقم 33 المؤرخة في 27 ماي 2012.

¹³³ - انظر نص المادة 34 من القانون رقم 01-13.

¹³⁴ - انظر نص المادة الرابعة من القانون رقم 01-13.

¹³⁵ - انظر المادة السابعة من المرسوم التنفيذي رقم 12-230.

في الرخصة المتحصل عليها، كما تتسم بأنها يتم استغلالها بشكل فردي أو منظم في إطار شركة سيارات الأجرة¹³⁶، وأن القائم باستغلال خدمة النقل سواء كان شخصا طبيعيا أو شركة لسيارات الأجرة يجب أن يتمتع بالجنسية الجزائرية¹³⁷، غير أن المشرع الجزائري لم يحدد إن كانت الجنسية يجب أن تكون أصلية أم مكتسبة، وبالنظر إلى عمومية النص فإن استغلال النقل بسيارات الأجرة يشمل أيضا الأجانب الذين يحوزون على جنسية مكتسبة¹³⁸.

المطلب الثاني

الجهات المختصة بمراقبة استغلال النقل بواسطة سيارات الأجرة

بالرجوع على المرسوم التنفيذي 12-230 السابق الذكر نجد أن هناك العديد من الجهات التي تتشارك في فرض الرقابة على هذا النشاط نذكر منها:

الفرع الأول: مدير النقل¹³⁹

والذي يعتمد إلى فرض رقابته عن طريق منح رخص الاستغلال والغائها في الحالات المحددة قانونا، كما يتولى إعداد برامج مداومة لسيارات الأجرة والقائمة الشهرية لسائقي سيارات الأجرة المكلفين بضمانها بعد استشارة اللجنة التقنية الولائية لسيارات الأجرة¹⁴⁰، وبما أنه الجهة المختصة بإعداد رخصة الاستغلال فإنه طبقا لقاعدة توازي الأشكال هو الجهة المختصة بفرض العقوبات الإدارية التي تمس رخصة الاستغلال كالإنذار والسحب المؤقت للرخصة والسحب النهائي¹⁴¹.

¹³⁶ - انظر المادة السابعة من المرسوم التنفيذي 12-230.

¹³⁷ - انظر المادتين 4، 5 من المرسوم التنفيذي 12-230.

¹³⁸ - انظر نص المادة 9 مكرر من القانون رقم 70-86 المؤرخ في 15 ديسمبر 1970 المتضمن قانون الجنسية الجزائرية المعدل والمتمم، التي تنص: " يمكن اكتساب الجنسية الجزائرية بالزواج من جزائري أو جزائرية بموجب مرسوم متى توفرت الشروط الآتية:

- أن يكون الزواج قانونيا وقائما فعليا منذ ثلاث سنوات على الأقل عند تقديم طلب التجنس.
- الإقامة المعتادة والمنتظمة بالجزائر مدة عامين على الأقل.
- التمتع بحسن السيرة والسلوك.
- إثبات الوسائل الكافية للمعيشة.

- يمكن أن لا تؤخذ بعين الاعتبار العقوبة الصادرة بالخارج." كما نصت المادة 10 على التجنس الي يخص الأجنبي الذي أقام بالجزائر مدة 7 سنوات على الأقل منذ تاريخ تقديم طلب التجنس...."

¹³⁹ - انظر نص المادة 18 من المرسوم التنفيذي 12-230.

¹⁴⁰ - انظر المادة 36 من المرسوم التنفيذي 12-230.

¹⁴¹ - انظر نص المواد 39،40،41 من نفس المرسوم.

ومنذ سنة 2015 عرف قطاع النقل تحسنا معتبرا وذلك وفقا لحصيلة نشاط القطاع والتي تبين إحصائيا النقل بواسطة سيارات الأجرة¹⁴² بولاية بشار:

نشاط مديرية النقل	نشاط النقل بسيارة الأجرة
عدد الرخص الممنوحة	2857
عدد الرخص المستعملة	2328
عدد الرخص غير المستعملة	529
عدد السائقين	2328
عدد المناوبين	1109

الفرع الثاني: اللجنة التقنية لسيارات الأجرة

وهي لجنة يتم احداثها على مستوى كل ولاية يرأسها مدير النقل للولاية¹⁴³، تتكون من ممثل عن مديرية التنظيم والشؤون العامة وممثل عن المجموعة الإقليمية للدرك الوطني، وممثل عن الأمن الوطني، وممثل عن مديرية التجارة بالولاية، وممثل عن مديرية المجاهدين بالولاية، والتساؤل يبقى مطروح حول مدى جدوى حضور ممثل عن مديرية التجارة أو المجاهدين، ثم ممثلين اثنين منخبين عن محترفي نشاط سيارة الأجرة، وممثلين اثنين منتخبين عن جمعيات مستعملي سيارات الأجرة، وأي شخص آخر يمكنه أن يفيدها في أشغالها، يتم تعيينهم بموجب قرار إداري صادر عن والي الولاية المختص إقليميا لمدة ثلاث سنوات قابلة للتجديد.

وتتطلع اللجنة فيما يخص مراقبة استغلال النقل بواسطة سيارة الأجرة بدراسة طلبات رخصة الاستغلال وإبداء الرأي فيها، ودراسة كل ملف لسحب رخصة الاستغلال ودراسة برنامج المداومة وقائمة سيارات الأجرة المكلفة بضمانها وإبداء الرأي فيها، وكذا النظر في كل مسألة مرتبطة بنشاط النقل بواسطة سيارة الأجرة وبالخصوص الطعون والعقوبات¹⁴⁴ ففي سنة 2015 على سبيل المثال

¹⁴² – <http://www.wilaya-bechar.gov.dz/secteurs/secteur16.pdf>

¹⁴³ – انظر نص المواد 21 إلى غاية 26 من نفس المرسوم.

¹⁴⁴ – وفي هذا الصدد

قامت اللجنة بدراسة 115 ملف للمخالفين و112 تمت معاقبتهم من قبل اللجنة عن طريق حجز عرياتهم¹⁴⁵.

الفرع الثالث: الوالي المختص إقليميا

وتتجلى رقابته في تعيين أعضاء اللجنة التقنية لسيارات الأجرة بموجب قرار إداري¹⁴⁶، كما أنه يحدد عدد سيارات الأجرة الملحقة بكل بلدية بعد استشارة اللجنة التقنية الولائية لسيارات الأجرة، وبناء على اقتراح رئيس المجلس الشعبي البلدي المعني، ويضبط هذا الأخير قائمة نقاط الوقوف بعد استشارة اللجنة المكلفة بشرطة المرور في الطرق¹⁴⁷.

الفرع الرابع: وزير النقل

وتتمثل رقابته حسب نص المادة 16 من المرسوم التنفيذي 12-230 السابق الذكر في فحص الطعون الكتابية المقدمة لديه مرفقة بعناصر جديدة تتضمن معلومات أو إثباتات للحصول على مكمل لفحص الملف من جديد، وهنا يتعين على وزير النقل الرد خلال أجل شهر الذي يلي تاريخ استلام الطعن، كما أن وزارة النقل تضع بين يدي مديرية النقل سجل خاص بنشاط النقل بواسطة سيارات الأجرة مرقم ومؤشر عليه من المصالح المختصة بوزارة النقل وذلك حسب مقتضيات المادة 19 من المرسوم التنفيذي أعلاه، ويعمد وزير النقل إلى تحديد خصائص السجل وبطاقة التسجيل بموجب قرار وزاري صادر منه.

الفرع الخامس: مصالح الأمن

ويقصد بمصالح الأمن الشرطة الحضرية¹⁴⁸ أو مصالح الأمن الوطني وهم بالأساس:

¹⁴⁵ - <http://www.wilaya-bechar.gov.dz/secteurs/secteur16.pdf>

¹⁴⁶ - انظر نص المادة 22 من المرسوم التنفيذي السابق الذكر.

¹⁴⁷ - انظر نص المادة 35 من المرسوم التنفيذي أعلاه.

¹⁴⁸ - انظر المادتين 03 و11 من الأمر رقم 03/06 المؤرخ في 19 جمادى الثانية عام 1427 الموافق لـ 2006/07/15 يهدف المرسوم التنفيذي رقم 322/10 المؤرخ في 16 محرم عام 1432 الموافق لـ 2010/12/22 يتضمن القانون الأساسي الخاص بالموظفين المنتمين للأسلاك الخاصة بالأمن الوطني، الجريدة الرسمية، العدد 78 المؤرخة في 2010/12/26، ص04، التي توضح الأحكام خاصة المطبقة على الموظفين الذين ينتمون للأسلاك الخاصة بالأمن الوطني وكذا الشروط الالتحاق بمختلف الرتب ومناصب الشغل المطابقة لذلك.

*موظفي الشرطة الخاضعة لأحكام هذا القانون الأساسي الخاص المكلفين بمهام أمن الأشخاص والممتلكات وحفظ النظام العام، وبصفة عامة أداء جميع المهام المسندة للأمن الوطني كما هي محددة في التشريع والتنظيم المعمول بهما.

*المستخدمين الشبهين المكلفين بنشاطات الدعم الإداري والتقني الضرورية لأداء مهام الأمن الوطني¹⁴⁹.
بالإضافة إلى أنه يعتبر من أسلاك الأمن الوطني الأسلاك التالية:

*سلك أعوان الشرطة.

*سلك حفاظ الشرطة.

*سلك مفتشي الشرطة.

*سلك ضباط الشرطة.

*سلك محافظي الشرطة.

*سلك مراقبي الشرطة.

ويكمن دور مصالح الأمن المختصة إقليميا في مجال الرقابة على استغلال النقل بواسطة سيارات الأجرة في التحقيق الإداري الذي تقوم به¹⁵⁰، والذي تختتمه برأي تلزم بتبليغه إلى اللجنة التقنية لسيارة الأجرة للولاية خلال أجل شهرين يبدأ احتسابه من تاريخ اخطارها، فإن كان تقريرها سلبيا يرفض طلب الرخصة والعكس صحيح¹⁵¹.

الفرع السابع: الأطباء المحلفون

ومن الشروط أيضا الضرورية للحصول على رخصة الاستغلال ضرورة الخضوع لفحص طبي دوري يقوم به أطباء محلفون مختصون يثبتون حسن البنية الجسدية ودرجة إبصار جيدة حسب أحكام دفتر الشروط¹⁵²، فإن ثبت ذلك فإنهم يعمدون إلى تقديم شهادة طبية تثبت أهلية المترشح على السياقة¹⁵³، وأنه ليس مصاب بأي نوع من الأمراض التي تعيقه عن القيادة كأمراض خطيرة والمزمنة التي تسبب الدوار والغثيان وضباب الرؤية وغيرها، والمغزى من فرض هذا الإجراء هو حماية طالب

¹⁴⁹ - المادة 1 و 2 من المرسوم التنفيذي رقم 322/10 السالف الذكر.

¹⁵⁰ - انظر نص المادة 12 من المرسوم التنفيذي 12-230.

¹⁵¹ - انظر نص المادة 14 من المرسوم التنفيذي 12-230.

¹⁵² - انظر نص المادة 37 من المرسوم التنفيذي 12-230.

¹⁵³ - انظر نص المادة 184 من المرسوم التنفيذي 04-381 مؤرخ في 28 نوفمبر 2004 الذي يحدد قواعد

حركة المرور عبر الطرق جريدة رسمية رقم 76 لسنة 2004. المعدل والمتمم.

وكذلك نص المادة 177 من مكرر من نفس المرسوم التنفيذي .

الرخصة مستقبلا من وقوع حادث قد يؤدي بحياته أو بحياة غيره، وحفاظا على أمن الطرقات وسلامتها من أي تخريب قد يقع من جراء حادث مروري، قد يكون سببه عدم قدرة السائق على القيادة بسبب مرض أصابه. وهذا يعتبر من الإجراءات والتدابير الوقائية، التي ينبغي على القائمين على منح رخص الاستغلال التعامل معها بحزم من دون محاباة ولا محسوبية أو تهاون أو غفلة، وتقع على كاهلهم كامل المسؤولية إذا ما ثبت أنه مكن أحد سائقي الأجرة غير المؤهلين للقيادة بسبب مرضهم من الحصول على رخصة الاستغلال¹⁵⁴، ويكون بذلك قد خالف أحكام وقواعد السلامة المرورية التي تسعى الدولة جاهدة على تطبيقها وتجسيدها على أرض الواقع حفاظا على النظام العام.

المبحث الثاني

آليات الرقابة على استغلال النقل بواسطة سيارات الأجرة

إن الرقابة التي نقصدها في هذا المقام طبعا هي الرقابة الإدارية وليست القضائية أو التشريعية أو السياسية، وهي تعد أحد أنواع سلطات الضبط الإداري المروري، التي تسعى من خلاله سلطات الضبط الإداري المختصة إقليميا كالوالي ومدير النقل ورئيس المجلس الشعبي البلدي بضبط وتنظيم عمليات نقل الأشخاص بواسطة سيارات الأجرة، حفاظا على النظام العام داخل الإقليم الذي يخضع لسلطات الضبط، وتكمن آليات الرقابة هذه في آليات يتم اتخاذها قبل الحصول على رخصة الاستغلال وممارسة نشاط النقل (المطلب الأول)، وأخرى بعدية وهي تلك التدابير التي تخص الجزاءات الإدارية وتكون بعد الحصول على رخصة الاستغلال ونشاط النقل بواسطة سيارات الأجرة (المطلب الثاني).

المطلب الأول

آليات الرقابة القبلية (قبل الحصول على الرخصة)

لا تتم ممارسة اجراء الضبط من جانب الإدارة إلا وفقا لما حدده القانون وبالكيفية التي رسمها وبالضمانات التي كفلها، ومهما تعددت هيئات الضبط فإنها تحتاج إلى وسائل لتحقيق النظام العام داخل المجتمع، منها ماهو مادي ومنها ما هو بشري ومنها ماهو قانوني، و في مجال استغلال النقل بواسطة سيارات الأجرة يمكن حصر الوسائل القانونية في :

الفرع الأول: لوائح الضبط الإداري المروري

وهي تلك القرارات الإدارية التنظيمية التي يكون موضوعها ينصب على ضبط مجال النقل بواسطة سيارات الأجرة، وينجم عن مخالفتها جزاءات تحددها النصوص المنظمة لها كالمرسوم التنفيذي رقم 86-287 المؤرخ في التاسع من ديسمبر 1986 الذي ينظم منح رخصة استغلال خدمة سيارات الأجرة والمرسوم التنفيذي رقم 12-230 المؤرخ في 24 ماي 2012 المتضمن تنظيم النقل بواسطة سيارات الأجرة، وفي هذا المقام تسعى سلطات الضبط الإداري المختصة إقليميا جاهدة لحسن تطبيق النصوص القانونية المنظمة لهذا المجال أو على الأقل ما يفترض به أن يكون.

الفرع الثاني: القرارات الإدارية الفردية

¹⁵⁴ - انظر نص المادة 114 من القانون رقم 01-14 مؤرخ في 19 غشت سنة 2001 يتعلق بتنظيم حركة

المرور عبر الطرق وسلامتها و أمنها المعدل والمتمم، جريدة رسمية رقم 46 لسنة 2001

وتكون في شكلين رئيسيين الأول يتمثل في رخصة الاستغلال والثاني يتمثل في التحقيق الإداري وبعد ما يتم استقاء الإجراءات والحصول على الرخصة وفقا لدفتر الشروط¹⁵⁵، يجب على المستفيد تسجيل نفسه في سجل نشاط النقل.

أولاً: رخصة الاستغلال النقل بواسطة سيارات الأجرة

وتعرف الرخصة على أنها وسيلة تقنية قانونية إدارية في يد السلطة الإدارية في مجال تنظيم ممارسة بعض الأنشطة التي تستوجب الحصول على إذن مسبق من الإدارة المختصة حسب قطاع النشاط الذي تشرف عليه أو الموضوع الذي يتعلق به الترخيص الإداري،¹⁵⁶ ومثال ذلك كلمة Permits de construire أي رخصة البناء، وهي عبارة عن رخصة إدارية وجوبية تمنحها السلطة الإدارية المختصة بشؤون التنظيم المتعلقة بالبناء والتعمير المختصة إقليمياً، وهي بمثابة تصريح من السلطة المذكورة آنفاً والواقع بدائرة اختصاصها مشروع البناء المراد تشييده.¹⁵⁷

وبالرجوع إلى قانون المروع نجده لم يعرف رخصة استغلال النقل بواسطة سيارات الأجرة بل نجده عرف كل من رخصة السياقة وكذا الرخص بالنقاط وبعد المصطلحات المرورية الأخرى، فقد عرف الأمر رقم 03-09 مؤرخ في 22 يوليو سنة 2009 يعدل و يتم القانون رقم 01-14 المؤرخ في 19 غشت سنة 2001 والمتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها و أمنها¹⁵⁸. رخصة السياقة في المادة الثالثة منه، على أنها ذلك الترخيص الإداري الذي يؤهل صاحبه لقيادة مركبة متحركة ذاتيا في المسالك المفتوحة لحركة المرور، وعرف أيضا ما يعرف بالرخصة بالنقاط ورخصة السياقة الإختبارية.

كما عرف المرسوم التنفيذي 11-376 مؤرخ في 12 نوفمبر سنة 2011 يعدل و يتم المرسوم التنفيذي رقم 04-381 المؤرخ في 28 نوفمبر سنة 2004 الذي يحدد قواعد حركة المرور عبر الطرق¹⁵⁹، رخصة السياقة الإختبارية على أنها رخصة مؤقتة للسياسة تسلم لكل مترشح نجح في مختلف الإختبارات التنظيمية الإلزامية من أجل الحصول على رخصة السياقة، وتكون صالحة لمدة

¹⁵⁵ - انظر نص المادة 18 من المرسوم التنفيذي 12-230 .

¹⁵⁶ - تالي أحمد، النظام القانوني للأنشطة المنجمية في الجزائر، مذكرة ماجستير، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، 2014، صفحة 59 .

¹⁵⁷ - عمراوي فاطمة، المسؤولية الجنائية لمشيدي البناء : مالك البناء، المهندس المعماري - المصمم، المشرف على التنفيذ - والمقاول، مذكرة ماجستير، معهد الحقوق، بن عكنون، 2001، صفحة 24.

¹⁵⁸ - جريدة رسمية رقم 45 لسنة 2009

¹⁵⁹ - جريدة رسمية رقم 62 لسنة 2011

أربعة وعشرين شهرا تسلم بعدها لصاحبها رخصة السياقة لكن فقط عندما لا يكون قد ارتكب أية مخالفة مرورية أدت إلى سحبها¹⁶⁰.

وعليه يمكن تعريف رخصة استغلال النقل بواسطة سيارات الأجرة على أنها ذلك الترخيص الإداري الذي يؤهل صاحبه بنقل المسافرين وأمتعتهم مقابل أجرة من مكان إلى آخر عبر الطريق على متن مركبة ملائمة. وتتسم بأنها شخصية ومؤقتة وقابلة للإلغاء، ناهيك عن أنه لا يمكن تحويلها أو التنازل عنها ولا أن تكون محل لأي صيغة من صيغ الإيجار¹⁶¹. ويختص بإصدارها مدير النقل المختص إقليميا مرفقة بدفتر الشروط الذي يمضيه المترشح .

ثانيا: التحقيق الإداري

وهو إجراء روتيني تقوم به مصالح الامن المختصة إقليميا والذي تعمد من خلاله إلى التحري عن طالب رخصة الاستغلال وما إن كان مؤهلا لنقل الأشخاص وأمتعتهم من مكان إلى آخر وما إن كان يملك مركبة ملائمة لذلك، وخاصة القول تسعى مصالح الامن جاهدة لتعلم ما إن كان المترشح لنيل الرخصة سيضمن الامن والسلامة لكل من ينقله مقابل أجر .

فإن توفرت الشروط المطلوبة في المترشح والتي حددتها المادتين 10 و 11 من المرسوم التنفيذي 12-230 السابق الذكر، فما على مصالح الأمن إلا إعداد تقرير تحقيق إداري إيجابي وتبليغه إلى اللجنة التقنية لسيارات الأجرة للولاية في أجل شهرين من تاريخ إخطارها، فإذا كان تقرير مصالح الأمن سلبيا وهي إحدى حالات طلب الرخصة المحددة قانونا تتم نفس الإجراءات فقط يتم تبليغ المعني بقرار الرفض معللا من قبل مدير النقل برسالة موصى عليها مع وصل استلام.

المطلب الثاني

آليات الرقابة البعيدة (بعد الحصول على الرخصة)

بعد استكمال الملف الخاص برخصة الاستغلال واستيفاء الإجراءات القانونية، يحصل المترشح على رخصة النقل بواسطة سيارة الأجرة مرفقة بدفتر الشروط ممضي عليه من قبله، فيبدأ بذلك نشاطه ملتزما بأداء التزاماته تجاه زبائنه وفقا لأحكام دفتر الشروط والعادات والأعراف، غير أن مسألة الرقابة المرورية لا تنتهي عند حد تسليم الرخصة بل تتعداها حتى ما بعد ممارسة نشاط النقل، وتتجسد أساسا في:

الفرع الأول: التسجيل في سجل نشاط النقل

¹⁶⁰ - انظر نص المادة 05 من المرسوم التنفيذي 11-376.

¹⁶¹ - انظر نص المادة 17 من المرسوم التنفيذي 12-230 .

يعتبر التسجيل في سجل نشاط النقل المتواجد على مستوى مديرية النقل المختصة إقليميا، من الإجراءات الإلزامية التي ينبغي القيام بها¹⁶²، وهو سجل مرقم ومؤشر عليه من قبل المصالح المختصة لوزارة النقل، غير أن التسجيل مرتبط بتسليم:

✓ البطاقة المهنية لسائق سيارة الأجرة بالنسبة للأشخاص الطبيعيين.

✓ بطاقة تسجيل تسيير شركة سيارات الأجرة.

الفرع الثاني: نقاط الوقوف وبرنامج المداومة

حسب مقتضيات المادة 35 من المرسوم التنفيذي 12-230 السابق الذكر، فإن كل سيارة أجرة تخصص لها نقطة وقوف، بحيث يمكنها تقديم خدماتها بناء على طلب مستعملي سيارات الأجرة انطلاقا من نقطة وقوفها أو من أي نقطة على الطريق، ويتم تحديد نقاط الوقوف بموجب قرار إداري صادر عن رئيس المجلس الشعبي البلدي بعد استشارة اللجنة المكلفة بشرطة المرور في الطرق.

أما فيما يخص برنامج المداومة فيتم إعداده من قبل مدير النقل بالولاية المختص إقليميا، وكذا القائمة الشهرية لسائقي سيارات الأجرة المكلفون بضمانها بعد استشارة اللجنة التقنية للجنة التقنية الولائية لسيارات الأجرة ليتم إرسالها فيما بعد إلى مصالح الأمن والدرك الوطني المختصين إقليميا¹⁶³.

الفرع الثالث: العقوبات الإدارية

إن الأصل بتوقيع الجزاءات أو العقوبات يعود للسلطة القضائية واستثناء تم الاعتراف للإدارة العامة بتوقيع الجزاء الإداري على الجرائم المرتكبة في حق القوانين والتنظيمات الإدارية عموما¹⁶⁴ والمرورية خصوصا، لأن قدرتها أنجع وأكثر من حيث السرعة والمواجهة الرادعة للمخالفات المرورية المرتكبة ضد النظم القانونية الخاصة بتنظيم المرور على مستوى الطرقات، من القاضي الجزائي الذي يتسم حكمه بالبطء ولما تتسم به العقوبة الإدارية من سرعة وفعالية مما يجعلها أبلغ وأجدي في مواجهة المخالفة المرورية على وجه الخصوص لا سيما البسيطة منها، وبالرجوع إلى المرسوم التنفيذي 12-230 نجده حدد ثلاثة أصناف من الجزاءات التي تمس سائقي الأجرة نذكر منها:

أولاً: الإنذار

وهو نوع من التنبيه الذي يوجه لسائق سيارة الأجرة، ويصدر بموجب قرار إداري فردي، صادر عن مدير النقل المختص إقليميا بعد استشارة اللجنة التقنية الولائية لسيارات الأجرة، ويكون في حالات محددة على سبيل الحصر وهي:

¹⁶² - انظر المادة 20 من المرسوم التنفيذي 12-230.

¹⁶³ - انظر نص المادة 36 من المرسوم التنفيذي 12-230 .

¹⁶⁴ - عزاوي عبد الرحمن، الرخص الإدارية في التشريع الجزائري، رسالة دكتوراه، كلية الحقوق، جامعة الجزائر، 2007،

- ✓ عدم احترام شروط الاستغلال المحددة في المرسوم التنفيذي 12-230 وفي دفتر الشروط.
- ✓ التوقف عن استغلال الخدمة لأكثر من شهر واحد ومن دون تبرير.
- ✓ عند وضع سيارات إضافية في السير دون رخصة بالنسبة للشخص المعنوي.
- ✓ عند الإلقاء بمعلومات خاطئة أو عدم التصريح بالبيانات الخاصة بالسائق.

ثانيا السحب المؤقت لرخصة الاستغلال

وهو إحدى العقوبات الإدارية التي يمكن لمدير النقل اللجوء إليها لكن في حالات محددة على سبيل الحصر حددت بموجب نص المادة 40 من المرسوم التنفيذي 12-230 السالف الذكر وهي:

- ✚ عند معاودة ارتكاب نفس المخالفات المحددة في نص المادة 39 من نفس المرسوم ، والخاصة بعقوبة الإنذار، وذلك خلال إثني عشر شهرا من تاريخ إصدار عقوبة الإنذار على المخالفين.
- ✚ عند قيام ثلثي سائقي السيارات لدى شركات سيارات الأجرة بمخالفة دفتر الشروط خلال سنة من تاريخ الحصول على الرخصة.

ثالثا: السحب النهائي لرخصة الاستغلال

وهي من العقوبات الإدارية الرادعة التي تهدف إلى زجر المخالفين وردعهم عن ارتكاب المخالفات المرورية عموما والمخالفات الواردة في أحكام المرسوم التنفيذي 12-230 خصوصا، و يصدر قرار السحب النهائي من قبل مدير النقل المختص إقليميا بنفس الإجراءات القانونية التي يصدر بها قرار السحب المؤقت وقرار الإنذار، ويكون ضمن حالات محددة على سبيل الحصر وهي:

- ✓ في حالة العود خلال إثني عشر شهرا من تاريخ إصدار عقوبة السحب المؤقت .
- ✓ في حالة تزوير العداد الكيلومترية.
- ✓ في حالة تحويل أة تغيير كلي أو جزئي للنشاط من طرف الشخص المعنوي.
- ✓ في حالة التوقف عن النشاط بمحض إرادة السائق لمدة سنة واحدة على الأقل.
- ✓ عندما الشخص المعنوي محل تصفية قضائية أو الحكم عليها بالتزوير الضريبي.
- ✓ في حالة إثبات الفحوص الطبية المنصوص عليها في المرسوم التنفيذي 12-230 عدم قدرة السائق على سيطرة سيارة الأجرة.

الخاتمة:

على الرغم من أن النصوص القانونية المنظمة لنشاط النقل بواسطة سيارات الأجرة قد نظمت هذا النشاط وحددت شروط اللجوء إليه والجهات التي تشارك بمراقبته والسهر على حسن تطبيق القانون، إلا أنه يلاحظ كثر ارتكاب المخالفات المرورية عامة والمخالفات المتعلقة بالمرسوم التنفيذي 12-230 خاصة، وهذا يعود للعديد من الأسباب منها:

- ✓ ما يتعلق بسائقي الأجرة أنفسهم والتي يتسمون بضعف الوازع الديني لديهم و انعدام الإحساس بالمسؤولية إلا من رحم ربي، والأكثر من ذلك بل يجهلون تماما ما يحكمهم من قواعد وأحكام

ترتب الجزاء عند عدم احترامها، فأصبحت المبدأ المعمول به لديهم الغاية تبرر الوسيلة، ربما السبب في ذلك يعود إلى مزاحمة عملهم من قبل فئات أخرى تعمل بالأجرة خارج الإطار القانوني وهم ما يسمون بـ *les fraudeurs*، والإحساس بعدم العدل والرقابة من قبل الجهات المختصة إقليمياً.

✓ وهناك من الأسباب ما يتعلق بالطريق فالطرق في كل بلدية من بلديات الوطن تعاني للأسف من الاهتراءات والتشققات، مما جعل جميع سائقي السيارات يعانون من الخسائر المادية التي تلحق بسياراتهم من جراء تلك التشققات، وهنا جانب من المسؤولية يقع على عاتق البلديات التي من مهامها الأساسية صيانة الطرقات على مدار الوقت حتي تضمن المرور الآمن داخل إقليمها، وكل هذه الأسباب تدفع سائقي الأجرة إلى سلوك دروب أخرى هرباً منها.

✓ عدم مراقبة التسعيرة في الميدان أي على مستوى الإقليم الذي تختص مديرية النقل بمراقبته، فكل سائق له تسعيرة خاصة به، إذ على الرغم من أن المشرع اشترط وضع عداد يكون في وضعية تشغيل جيدة ويشير إلى التسعيرة المطبقة والمبلغ الواجب دفعه، فإنه لا يتم العمل به إلى حد الآن.

✓ عدم التزام سائقي السيارات الأجرة بنقاط الوقوف الخاصة بهم، بل وفي أحيان أخرى نجد أن نقاط الوقوف الخاصة بسيارات الأجرة يشغلها *les fraudeurs* ، وهذا إن دل على شيء إنما يدل على عدم وجود رقابة الجهات المختصة إقليمياً.

وبناء على ما تقدم توصلنا إلى التوصيات المبينة أدناه:

✓ إخضاع المترشحين إلى برنامج تأهيل على مستوى مؤسسات متخصصة بالتكوين في مجال المرور للتمرس والتعرف على مختلف القواعد القانونية المنظمة لنشاطه والهدف من احترامها وكذا الجزاء المترتب عن عدم احترامها.

✓ القيام بين الفينة والأخرى ببرامج توعية لسائقي الأجرة من قبل مديرية النقل عن طريق توزيع ملصقات وإعلانات تتضمن ضرورة تقديم الخدمة الآمنة والجيدة لمستعملي سائقي الأجرة ، فهي تساهم بشكل أو بآخر في تحقيق ما يعرف بالتنمية المستدامة، ذلك لأن الخدمة الجيدة تؤدي إلى استغناء الأفراد عن استخدام سياراتهم في بعض الأحيان مما يقلص من استهلاك الوقود وراحة السير ويخفف من الدخان والأبخرة المتباعدة من المركبات.

✓ القيام بضرورة إلزام سائقي الأجرة بوضع عداد وتشغيله فعلياً تحت طائلة غرامة مالية تصدر من مديرية النقل ، ومحضر محرر من قبل الأعوان المؤهلين ، غير أن مسألة الغرامة المالية لا يمكن العمل بها مادام ليس هناك نص يقرها فلا عقوبة ولا جريمة إلا بنص .

✓ عدم وجود نص يقضي بإمكانية اللجوء بالقوة العمومية من قبل مديرية النقل عند سيطرة *les fraudeurs* على نقاط وقوف سيارات الأجرة ، وهي إحدى امتيازات السلطة العامة التي

يفترض بالإدارة العامة التمتع بها. لذا لابد من وضع نص يقضي بذلك حتى يتم القضاء على هذه الظاهرة.

الأستاذة مسعود فطيمة الزهرة

جامعة باتنة

المباني والأعمدة والمسؤولة عن الرقابة والأمن عبر الطرق

بدأت حوادث المرور بالظهور منذ استخدام الإنسان للسيارة ولقد وقع أول حادث عام 1896 بواسطة مركبة ذات محرك ميكانيكي ، حيث نتج عن هذا الحادث مقتل شخصين ، وبعد مرور سنتين وقع حادث آخر في الولايات المتحدة الأمريكية مما أدى الي مقتل شخصين (165) . لذلك تعتبر حوادث المرور من أكبر المشاكل الامنية المعاصرة التي تستدعي إنتباه مختلف الأجهزة والمصالح المختصة ، حيث أصبحت في الاونة الاخيرة الوفيات والاصابات المادية والبشرية الخطيرة من المشاكل الرئيسية التي تهدد الانسان سواء علي المستوي الوطني او العالمي ولقد عرف الفقه حادث المرور بأنه "الحادث الغير متوقع أو المرئي ،أو الغير المتحكم فيه ويؤدي ألي خسائر" (166).

و عرفه البعض على أنه : جميع الإصطدامات الواقعة في الطرقات أو في الطريق المفتوح للسير العمومي و قد ينتج عنها ضحية أو ضحايا من قتل أو جرح ، وعلى الأقل تتورط مركبة واحدة في هذا الحادث. (167).

وعرفه البعض الآخر بأنه: "حدث اعتراضي يحدث بدون تخطيط مسبق من قبل سيارة (مركبة) واحدة أو أكثر مع سيارات (مركبات) أخرى أو مشاة أو حيوانات أو أجسام على طريق عام أو خاص. وعادة ما ينتج عن الحادث المروري تلفيات تتفاوت من طفيفة بالممتلكات والمركبات إلى جسيمة تؤدي إلى الوفاة أو الإعاقة المستديمة". (168)

أمام هذا الوضع المقلق فإن الاهتمام بحوادث المرور من حيث أسبابها وطرق حدوثها ، ضحاياها وسبل الوقاية منها وتحسيس الافراد بمدى خطورتها يجب أن يكون من أولويات الدولة وعلى هذا الاساس يفطرح الاشكال في ما مدى فاعلية وكفاية الهيئات التي خولتها الدولة للقيام مهمة الرقابة المرورية بغية تحقيق السلامة المرورية؟

(165) محمد حافظ الرهوان ، قواعد حركة السير والطريق بين النظرية والتطبيق ،كلية الشرطة دبي ،1993،ص18.

(166) د- هاشم محمد نور المدني ، التامين على المركبات ، مركز الدراسات والبحوث ، جامعة نايف العربية للعلوم الامنية ، الرياض،2008،ص14 .

(167) -juillet، Alger، Ministère de transports، Etude d'évaluation des couts des accidents de la circulation routière-

2000،p3

(168) - ياسر عيد الله العسيري و آخرون:حوادث السيارات في مدينة الرياض، جامعة الملك سعود،المملكة العربية السعودية،2009،ص04

لمحاربة مشكل حوادث المرور وضعت الدولة مجموعة من التدابير تسهر على القيام بها هيئات تختص بالرقابة والامن عبر الطرق تتمثل في مايلي :

أولا : وزارة النقل

تعتبر وزارة النقل المسؤول الاول عن الوقاية من حوادث المرور حيث تتواجد مديريات النقل على مستوى 48 ولاية فهي تقوم بالعديد من المهام في مجال الرقابة المرورية هذه المهام تضمنتها المادة الخامسة من المرسوم التنفيذي رقم : 381/90 المتعلق بتنظيم مديريات النقل في الولايات وعملها (169) والمتمثلة في :

- تسهر على تطبيق التنظيم المتعلق بالنقل .
- تطبيق تدابير الوقاية والسلامة في الطرق .
- تسلم مستندات النقل ورخصة وشهادات السياقة .
- تنشط وتنظم أشغال الاجهزة المكلفة بالعقوبات في مجال النقل البري والاجهزة المكلفة برخص سيارات الاجرة.....، وتضم مديرية النقل العديد من المكاتب أهمها مكتب حركة المرور حيث يعتبر هذا المكتب من اهم مكاتب مديرية النقل حيث يهدف إلي وضع برامج خاصة لتنظيم حركة المرور داخل المدن بالتالي وضع سياسة أمن الطرقات .
- كما تنظم مديرية النقل دورات تدريبية لأطفال المدارس من أجل تحسيسهم بخطورة حوادث المرور وكذا اعطائهم المعلومات الخاصة بقانون المرور الذي له دور كبير في مجال الوقاية و حركة المرور.

وتحتوي مديرية النقل على عدة مكاتب نذكر منها:

- مكتب حركة المرور: يعتبر مكتب حركة المرور و أمن الطرقات و التفتيش من بين أهم المكاتب المتواجدة في مديرية النقل بحيث يهدف إلى وضع برامج خاصة لتنظيم حركة المرور داخل المدن، و بالتالي وضع سياسة أمن الطرقات حيث يكلف بالقيام بالمهام التالية
- السهر على تطبيق النظام المتعلق بحركة المرور وامن الطرقات .
- المساهمة في الخدمات المختصة في تجنيد مراقبة التقنية للسيارات .
- دراسة ملفات اعتماد مدارس تعليم السياقة(170).
- ثانيا : المركز الوطني للوقاية والامن عبر الطرقات :

(169) الجريدة الرسمية، العدد51، سنة 1990 ، المؤرخة في 1990/11/28.
(170) ربيعة بلعقون ، حوادث المرور في الجزائر ، مذكرة لنيل شهادة الماستر ، فرع إقتصاد وتسيير الخدمات ، السنة الجامعية، 2013-2014،ص53.

المركز الوطني للوقاية والامن عبر الطرقات هو مؤسسة ذات طابع إداري يتمتع بالشخصية المعنوية و الاستقلال المالي حيث يوضع المركز تحت وصاية الوزير المكلف بالنقل ومقره بالجزائر (171).

ويكلف المركز بالعديد من المهام تضمنتها المادة 03 من المرسوم التنفيذي رقم 502/03 المتضمن مهام المركز الوطني للامن عبر الطرق وتنظيمه وسيره وتتمثل في :

- القيام بكل الاعمال واتخاذ التدابير الكفيلة بترقية الوقاية والامن عبر الطرق .
 - تاطير وتنشيط أشغال اللجان الولائية المكلفة بتنفيذ برامج الوقاية والامن عبر الطرق التي يقرها المركز .
 - تنشيط حملات الوقاية عبر الطرق وتنظيمها .
 - إعداد تقارير سنوية ومتعددة السنوات تتعلق بالوقاية والامن عبر الطرق .
 - تصور وتنظيم بالتنسيق مع السلطات المؤهلة بتعليم القواعد الخاصة بالوقاية والامن عبر الطرق في المؤسسات المدرسية ومراكز التكوين المتخصصة للنقل .ال
 - تطوير الاعلام والتربية والتكوين في ميدان الوقاية والامن عبر الطرق .
 - تنظيم أشغال الهيئات الوطنية لحوادث المرور عبر الطرق ونشر الإحصائيات المتعلقة بها
 - ثالثا : المركز الوطني للدراسة والبحث والتفتيش التقني للسيارات :
- أنشأ هذا المركز بموجب المرسوم التنفيذي رقم 78/91 المؤرخ في 16/مارس/ 1991 والمتضمن إنشاء مركز وطني للدراسة والبحث في التفتيش التقني للسيارات (172) الذي يعد هيئة تابعة للدولة يكلف بترقية سياسة الوقاية والامن في الطرق حيث حددت المادة الثالثة من المرسوم المذكور أعلاه مهامها والمتمثلة في :
- اعتماد السيارات الي تقدم كنماذج لصنع متسلسل أو لصنع منفرد معزول .
 - اعتماد التجهيزات الخاصة بالسيارات .
 - تحديد الطرق الاكثر ملاءمة للقيام بمراقبة كاملة ومحكمة من شأنها ان تؤدي إلى إقرار ظروف الامن والوقاية من الحوادث التي تعود أسبابها إلى الخلل الميكانيكي و إقرار كفيات مراقبة سيارات نقل المواد الخطيرة قصد التأكد من مطابقة تجهيزات الامن ومن حالة صيانتها .

(171) المرسوم التنفيذي رقم 502/03 ،المتعلق بهام المركز الوطني للوقاية والامن عبر الطرق وتنظيم سيره ، مؤرخ في 2003/12/27، جريدة رسمية العدد 82..

(172) الجريدة الرسمية ، العدد 12، مورخة 1991/03/ 20 .

- المبادرة بكل دراسة وبحث و إنجاز معد لإجراء التنفيذ الحسن للتنفيذ الحسن للتفتيش التقني للمركبات السيارة ومقطورتها.
 - تكوين بنك للمعلومات الخاصة بمقاييس صنع المركبات وتجهيزاتها من أجل مساعدة الصناع المواطنين في اختياراتهم التكنولوجية .
 - ضبط الوثائق المعدة للإعلام المستعملين فيها تخص صيانة أجهزة امن السيارات فنشر تلك المعلومات بانتظام.
- رابعا : الامن الوطني :

أن مديرية الامن الوطني هي مؤسسة أمنية تابعة لوزارة الداخلية تسعى إلى التطبيق الأمثل لقانون المرور وفي هذا الإطار يخول لأعوان الأمن في سبيل التطبيق السليم لقانون المرور بغية تحقيق السلامة المرورية القيام بالمهام الآتية:

إرشاد مستعملي الطرق والسهرة على تطبيق قانون المرور.

معاينة إشارات المرور الغير صالحة واقتراح تعديلها أو وضعها .

السهرة على إحترام اللوائح والتنظيمات الخاصة بالسيارات والشاحنات والمارة .

كشف المناطق الحساسة والعراقل المانعة للسير العادي لحركة المرور والمساهمة في ازلتها .

رابعا :الدرك الوطني :

هي مؤسسة أمنية تابعة لوزارة الدفاع تسهر هي الأخرى إلى تحقيق السلامة المرورية وتطبيق أحكام والنصوص القانونية المنظمة لحركة المرور يسعى لتحقيق ذلك ضباط وأعوان يسهرون على حسن تطبيق القانون وذلك من خلال قيامهم بالمهام الآتية:

أرشاد مستعملي الطريق والسهرة على إحترام قانون المرور .

مساعدة مستعملي الطرق من مرضى و عجرة.

مراقبة الطرقات الوطنية والسهرة على تنظيم حركة المرور الخارجة عن الاقليم الحضري.

مراقبة إشارات المرور وتقديم الإسعافات الأولية للضحايا .

السهرة على إحترام اللوائح والتنظيمات الخاصة بالسيارات والشاحنات والمارة ومراقبة سيارات التعليم

خامسا: وزارة الأشغال العمومية :¹⁷³

إن مهام تطوير الشبكة الطرقية وصيانتها وتنظيم استعمالها قد وضعت على عاتق وزارة الأشغال العمومية التي تحوي بدورها مديرية خاصة تتكلف بصيانة واستغلال الطرق و التي يطلق عليها اسم: مديرية الصيانة و استغلال الطرق، وعملية الصيانة تتم على محورين

¹⁷³ - أ، ياسين محجر، حوادث المرور بين التناول السيكو اجتماعي و التناول القانوني، مجلة العلوم الإنسانية، العدد 32، ص 105.

إن عملية الصيانة تتم على محورين:

1. فيما يخص الطرق التي هي في حالة جيدة تتكلف المديرية بما يسمى الصيانة الدائمة والأعمال ذات الطابع الوقائي أي الصيانة الدورية.
2. شبكة الطرق سيئة أو متوسطة الحالة ونظرا لما تتطلبه من أعمال كثيرة لإعادة تأهيلها فقد كلفت مديرية الطرق للقيام بهذه المهمة.

• إن مديرية الصيانة واستغلال الطرق تقوم بما يلي:

- تحديد قواعد الاستغلال
- الصيانة وإعداد سياسة لأجل ذلك للطرق السريعة والطرق الوطنية والمنشآت الفنية بالاتصال مع الوزارة المكلفة بالجماعات المحلية المتعلقة بالطرق الولائية والطرق البلدية.
- وتشكل مديرية الصيانة واستغلال الطرق من ثلاث نيابة مديريات هي كما يلي:
 - نيابة الخدمة العمومية للطرق
 - نيابة مديرية الاستغلال والأمن المروري
 - نيابة مديرية صيانة الطرق

و هذا التقسيم جاء لجعل الإدارة أكثر إصغاء لتوقعات مستعمل الطريق وكذا رفع النوعية الخاصة بالخدمة العمومية لشبكة الطرق .

سادسا: الإعلام و الحملات التحسيسية¹⁷⁴

- **الإعلام:** إن وزارة الإعلام و الاتصال عبر وسائلها المختلفة، يمكن أن تؤدي دورا هاما في الوقاية من حوادث المرور، وذلك من خلال:
 - تخصيص حصص تلفزيونية تتعلق بحوادث المرور و ما تخلف من آثار.
 - التوعية من خلال تخصيص مساحات اشهارية عبر وسائل الإعلام.
 - انتاج برامج توعوية بالمشاركة مع مختلف الهيئات المسؤولة عن حوادث المرور.
- الحملات التحسيسية:** من أجل الوصول إلى أحسن النتائج، يجب أن تنظم هذه الحملات في اطار السياسة العامة لأمن الطرقات في البلاد، و أن تكون دورية ومنتظمة و مستمرة و لا تقتصر على يوم أو أسبوع بصورة شكلية، و لإنجاح هذه الحملات فهي تخضع إلى بعض الشروط منها:

- مشاركة كل المؤسسات و الأطراف الفاعلة و المعنية بأمن الطرقات.

¹⁷⁴ - أ، ياسين محجر، مرجع سابق، ص105

- أن تمس هذه الحملات كل الشرائح خاصة منها شريحة الشباب، نظرا لما سببته هذه الشريحة من حوادث المرور.

- القيام بعملية تقييم و حوصلة بعد كل حملة

خاتمة :

بالرغم أن الدولة أنشأت هيئات خاصة لمراقبة تنفيذ السليم لنصوص المنظمة لحركة المرور بغية تحقيق السلامة المرورية لكن نجد ان هذه الهيئات فشلت في تحقيق السلامة المرورية بسبب عدم وجود تنسيق بينها ، والدليل على ذلك أن بالرغم من الجهود التي تقوم بها إلى أننا نلاحظ تفاقم حوادث المرور ذلك راجع لضعف الجهود المبذولة لهذه الهيئات ، كما نلاحظ قصور التنظيم القانوني في مجال حركة المرور .

لذلك نجد أن النصوص القانونية المنظمة لحركة المرور ومجرد إنشاء هيئات تقوم بالرقابة المرورية غير كافي للتخفيف من خطر حوادث المرور .

وبناء على النتائج المذكورة توصلت إلى الاقتراحات التالية:

- ادراج مادة التربية المرورية في المدارس .
- الصرامة في تطبيق القوانين ومعاقبة المخالفين .
- وضع قواعد وضوابط صارمة للحصول على رخصة السياقة
- تكثيف أستعمال الكاميرات والرادارات لمراقبة السرعة عبر الطرقات .
- أشترط خضوع الشخص للكشف الدوري لتحديد مدى سلامة حواسه المختلفة ومدى قدرته على قيادة السيارة
- الاسراع في إصلاح النقاط السوداء في الطرق.
- من الضروري أن تتولى مصالح الامن والدرك الوطنيين عناية أكبر لمراقبة حركة المرور .
- تشديد الرقابة على وكالات فحص ومراقبة التقنية للسيارات.

المراجع

أولا : المراجع باللغة العربية :

1- المؤلفات :

محمد حافظ الرهوان ، قواعد حركة السير والطريق بين النظرية والتطبيق ،كلية الشرطة دبي ،1993،ص 18.

د- هاشم محمد نور المدني ، التامين على المركبات ، مركز الدراسات والبحوث ، جامعة نايف العربية للعلوم الامنية ، الرياض،2008،ص 14 .

- ياسر عبد الله العسيري و آخرون:حوادث السيارات في مدينة الرياض، جامعة الملك سعود،المملكة العربية السعودية،2009.

أ، ياسين محجر، حوادث المرور بين التناول السيكيو اجتماعي و التناول القانوني، مجلة العلوم الإنسانية، العدد 32، ص. 105.

02- المذكرات والرسائل:

ربيعة بلعقون ، حوادث المرور في الجزائر ، مذكرة لنيل شهادة الماستر ، فرع إقتصاد وتسيير الخدمات ، السنة الجامعية، 2013-2014، ص.53.

03- النصوص القانونية :

المرسوم التنفيذي رقم 90-381 ، المتعلق بتنظيم مديريات النقل في الولايات وعملها، الجريدة الرسمية، العدد51، سنة 1990 .

المرسوم التنفيذي رقم 77/91 ، المتعلق بمهام المركز الوطني للوقاية والامن عبر الطرق و تنظيمه وعمله، الجريدة الرسمية ، العدد 12،

المرسوم التنفيذي رقم 502/03 ، المتعلق بهام المركز الوطني للوقاية والامن عبر الطرق و تنظيم سيره ، مؤرخ في 2003/12/27، جريدة رسمية العدد 82.

ثانيا : المراجع باللغة الفرنسية:

– Etude d évaluation des couts des accidents de la circulation routière-
، 2000، juillet، Alger،Ministère de transports

الطالبة فني، حنزة

جامعة قالمة

دور الأعموان المؤهلين في تحقيق السلامة المرورية

تعتبر حوادث المرور من أهم الظواهر التي شهدتها مطلع القرن الحادي والعشرين، حيث أنها تأسع سبب في قتل ملايين الأرواح على مدى العام، والجزائر واحدة من الدول التي تشهد تزايدا مستمرا في نسبة هذه الحوادث، لذلك هنالك مجموعة من الهيئات التي تسعى للحد من خطورتها، وعلى رأس هذه الهيئات نجد الأعموان المؤهلين، الذين لهم الدور الكبير في تحقيق الرقابة والأمن المروري، من خلال مجموعة من الاختصاصات والسلطات الممنوحة لهم، و التي بموجبها يسعون للحد من هذه الظاهرة.

الكلمات المفتاحية: حوادث المرور، الأعموان المؤهلون، الأمن المروري، الرقابة المرورية.

مقدمة:

منذ التسعينيات شهدت الجزائر حوادث مرور خطيرة، أودت بحياة الكثير من الأرواح، بالإضافة إلى الخسائر المادية، وعلى إثر التزايد المستمر في نسبة هذه الحوادث، أصبحت الجزائر تحتل المرتبة الرابعة عالميا في هذا النطاق، وجعلها تتعدى بذلك فترة إرهاب البشر إلى إرهاب الطرقات مع مطلع القرن العشرين.

وتعتبر حوادث المرور من أكبر التهديدات المباشرة التي تمس البقاء الإنساني، كأسمى قيمة يسعى الفرد للحفاظ عليها، كون هذه الحوادث سبب مباشر يؤول دون استمرارية الحياة البشرية، وتشكل حوادث المرور تاسع سبب للوفيات في العالم بعد الحروب والكوارث، واستمرارية الحوادث المرورية على المستوى الوطني والعالمي خلق ما يعرف بالأمن المروري، الذي يستدعي اتخاذ تدابير وآليات فعلية وفعالة للحؤول دون تراجع السلامة والأمن المروري.

إنّ تحقيق الأمن المروري والرقابة المرورية، يقع على عاتق العديد من الأجهزة والهيئات التي حددها المشرع الجزائري، بدءا من الجماعات المحلية إلى الأعوان المؤهلين، حيث يلعب الأعوان المؤهلون دورا أساسيا ومركزيا في تحقيق الأمن المروري، من خلال مجموعة من الإجراءات والإستراتيجيات التي ترتبط بدورها باختصاصات وسلطات ممنوحة للأعوان المؤهلين، والتي تمكنهم من أداء أدوارهم على أكمل وجه.

والإشكال المطروح لمعالجة هذا الموضوع يتمثل في:

ما هو الدور المناط بالأعوان المؤهلين من أجل تحقيق الرقابة والأمن المروري؟

الفرضيات:

تتفعل الرقابة المرورية بتفعيل دور الأعوان المؤهلين؛

يتزايد اللأمن المروري بتراجع التطبيق الفعلي والميداني لقواعد قانون المرور.

محاور الدراسة:

الأعوان المؤهلون: إطار معرفي

اختصاصات الأعوان المؤهلين لتحقيق الرقابة المرورية

سلطات الأعوان المؤهلين في تحقيق الرقابة المرورية.

المحور الأول: الأعوان المؤهلون: إطار معرفي

تعريف الأعوان المؤهلين:

لغة:

في التعريف اللغوي ينقسم هذا المصطلح إلى قسمين الأعوان و المؤهل، لذلك التعريف سيكون كالآتي:

الأعوان: مفرده عون، و هو المعين أو المساعد أو المساند، ظهيرهم أعوان الخير¹، و العون العسكري هو المدد و النجدة، مدّ له يد العون بمعنى ساعده مساعدة.²

المؤهل: و يعبر هذا المصطلح عن الكفاءة، وهي مجموعة المعارف و القدرات و المهارات و الصفات العامة و الشهادات العلمية و التكوينية التي تحصل عليها الفرد، و تؤهله للعمل.³

اصطلاحا:

هو كل موظف تابع لهيئة رقابية، يسعى لمحاربة المخالفات التي من شأنها المساس بقانون المرور، وفق إجراءات حددها القانون رقم 01-14 المؤرخ في 19-08-2001، المعدل و المتمم بالأمر رقم 09-03 المؤرخ في 22-07-2009، المتضمن تنظيم حركة المرور عبر الطرقات و سلامتها و أمنها.⁴

كما يعرف العون المؤهل بأنه ذلك الشخص المختص بضبط المخالفات المرورية، و الذي يملك القدرك على تصنيف هذه المخالفات، وتحديد العقوبة المناسبة لكل مخالفة، ومن ثمّ معاقبة المخالف لقانون المرور في حال ضبطه و تحرير محضر المخالفة.⁵ و يقوم الأعوان المؤهلون بمجموعة من الإجراءات نذكر منها:

- ✓ إجراءات ضبط المخالفات؛
- ✓ الإجراءات التحفظية المناسبة بحق المخالفين؛
- ✓ إجراءات إعداد محضر المخالفة؛
- ✓ كيفية التصرف حيال المخالف و السيارة.

- ✓ زمان ومكان مراقبة الطرقات، حيث يلتزم العون في المكان المخصص له سواء على مستوى الطرقات الوطنية أو الحضرية ضمن التعليقات التي تحددها السلطة المختصة؛
- ✓ الإجراءات الخاصة بمراقبة السلوك المروري، و هي إجراءات تتعلق بمكان الوقوف الذي يتمكن من خلاله من مراقبة الطريق و تنظيم أولويات المرور، و تخفيف الإختناقات المرورية.⁶

الأساس القانوني للأعوان المؤهلين:

يمارس الأعوان المؤهلون مهامهم المسندة إليهم بموجب النصوص القانونية و التنظيمية المحددة لعمل هذه الفئة، و التي تحمل صفة العون المؤهل، حيث أنه يعمل على ضبط و قمع المخالفين لقانون المرور، و بالتالي فكل عون مؤهل لديه أساس قانوني مرتبط به، و يحدد مسار أنشطته و حدودها.

1- الأساس القانوني الخاص بالموظفين المنتمين للأسلاك الخاصة بالأمن الوطني:

تطبيقا لأحكام المادتين 03 و 11 من الأمر 06-03 المؤرخ في 15-7-2006، يهدف المرسوم التنفيذي رقم 10-322 المؤرخ في 22-12-2010، المتضمن القانون الأساسي الخاص بالموظفين المنتمين للأسلاك الخاصة بالأمن الوطني، إلى توضيح الأحكام الخاصة المطبقة على الموظفين المنتمين للأسلاك الخاصة بالأمن الوطني، و يتشكل موظفو الأمن الوطني من:

✓ موظفي الشرطة الخاضعين لأحكام القانون الأساسي الخاص المكلفين بمهام أمن الأشخاص، و حفظ النظام العام؛

✓ المستخدمين الشبهين المكلفين بنشاطات الدعم الإداري و التقني لأداء مهام الأمن الوطني،⁷ و يدخل ضمن أسلاك الأمن الوطني:⁸

- سلك أعوان الشرطة؛
- سلك حفاظ الشرطة؛
- سلك مفتشي الشرطة؛
- سلك كمرقبي الشرطة.

2- الأساس القانوني للدرك الوطني:

يستند الأساس القانوني للدرك الوطني للمرسوم الرئاسي رقم 09-143 المؤرخ في 27-4-2009، المتضمن لمهام الدرك الوطني.⁹

و بالرجوع إلى نص المادة 3 من هذا المرسوم نجدتها تنص على: "يمارس الدرك الوطني مهامه على كامل التراب الوطني و بصفة خاصة في المناطق الريفية وشبه الحضرية وعلى طرق المواصلات و على الحدود"

فالدرك الوطني قوة عسكرية تناط بها مهام الأمن العمومي، تحكمه القوانين و التنظيمات الجاري العمل بها في وزارة الدفاع الوطني، كما يشارك الدرك الوطني في الدفاع الوطني طبقا للخطط المقررة من قبل وزير الدفاع الوطني،¹⁰ كما يكلف بمهام المراقبة العامة و المتواصلة للتراب الوطني، و الاستعلام و إعلام السلطات العمومية، وممارسة العمل الوقائي و القمعي، و طبقا للتنظيم الجاري العمل به، فإنه يقيم علاقات تعاون مع الدرك و المؤسسات ذات القانون الأساسي المماثل في البلدان الأجنبية، و يشارك في عمليات خطط السلم تحت إشراف الهيئات الدولية.¹¹

3- الأساس القانوني لضباط الشرطة القضائية:

يعمل ضباط الشرطة القضائية على تنفيذ قواعد قانون الإجراءات الجزائية، الذي يعتبر القانون الذي يستند إليه، لذلك يتم إيلاء عناية خاصة بتوظيفهم و تكوينهم، و لقد نصت المادة 14 من قانون الإجراءات الجزائية على مايلي:¹²

"يشمل الضبط القضائي:"

- ✓ ضباط الشرطة القضائية (مأمور الضبط القضائي)؛
- ✓ أعوان الشرطة القضائية (أعوان الضبط القضائي)؛
- ✓ الموظفون و الأعوان المناط بهم قانونا بعض مهام الضبط الإداري.

كما أنه بموجب المرسوم الرئاسي رقم 08-52 المؤرخ في 09-02-2009، تمّ إحداث مصلحة مركزة للشرطة القضائية للمصالح العسكرية للأمن التابعة لوزارة الدفاع و التي تحدد مهامها بموجب هذا المرسوم.¹³

و تسمى باختصار "م.م.ش.ق"، و هي في صلب النص، و تضطلع بمهام معاينة الجرائم المقررة في قانون العقوبات وقانون القضاء العسكري وجمع الأدلة والبحث عن المجرمين، ما لم يفتح تحقيق قضائي بشأنها.¹⁴ و عليه فإنّ هذه المصلحة تتوافر على مصالح جهوية للشرطة القضائية، و على فرق قضائية متدخلة.¹⁵

تصنيف الأعوان المؤهلين للحفاظ على السلامة المرورية:

يشهد كل مفترق طرق حركة مرور جد كثيفة، يديرها أعوان المرور على اتصال دائم و مستمر من خلال قاعة إرسال، فالإطلاع على كل ما يخص حركة المرور في المناطق الريفية والحضرية و الإمام بقوانين المرور و تطبيق العقوبات المرورية على المخالفين هو من المهام الأساسية للأعوان المؤهلين لتحقيق الرقابة و الأمن المروري.¹⁶

و بالرجوع إلى نص المادة 130 من الأمر 03-09 المؤرخ في 22-7-2009، والمتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرقات و سلامتها و أمنها و تحدد كالتالي: "طبقا لأحكام الإجراءات الجزائية، تتم معاينة المخالفات المنصوص عليها في هذا القانون و النصوص التنظيمية المتخذة لتطبيقه بموجب محضر يحرر من طرف:

- ✓ ضباط الشرطة القضائية؛
- ✓ الضباط ذوي الرتب و أعوان الدرك الوطني؛
- ✓ محافظي الشرطة و الضباط ذوي الرتب و أعوان الأمن الوطني.

كما تمّ النص على إضفاء صفة العون المؤهل على مجموعة من الفئات كما هو مبين في المادتين 131 و 134 من الأمر 03-09 و هو ما يتوضح من خلال ما يأتي:

1- أعوان الدرك الوطني:

من أهم الأعوان الفاعلين في ميدان السلامة المرورية ، فاختصاصاته تغطي 85% من مجموعة الشبكة الوطنية للطرقات، و يسعى بذلك إلى تحقيق الأمن المروري، و لقد تمّ تحديد ماهية هذه المهام من خلال المادة 3 من المرسوم الرئاسي رقم 143-09 " يمتد اختصاص الدرك الوطني إلى كامل التراب الوطني و خاصة المناطق الريفية و شبه الحضرية".¹⁷

و تنص المادة 9 من نفس المرسوم على أنّ "الدرك الوطني يسهر في مجال الشرطة الإدارية على حماية الأشخاص و الممتلكات و حرية التنقل على طرق المواصلات" و بالتالي تنحصر مهام وحدات الدرك الوطني في:

- ✓ تنظيم و مراقبة حركة المرور؛
- ✓ الوقاية و الإعلام المروري؛
- ✓ تنسيق النقل؛
- ✓ ردع الإنحراف في الطرقات؛ معاينة حوادث المرور .

كما تقوم وحدات الدرك الوطني بهام أخرى:

- ✓ إعداد مخطط يشمل إنشاء وحدات جديدة، وإعادة نشر و توزيع وحدات أمن الطرقات عبر كامل شبكة الطرقات الوطنية؛
- ✓ تغيير أسلوب العمل، باستحداث طريقة عمل أكثر ديناميكية و تأثير من أجل التقليل من حوادث الأمور؛
- ✓ محاربة السلوكيات السلبية للسائقين، باستعمال الأجهزة التقنية الحديثة؛
- ✓ المشاركة في الأيام التحسيسية رفقة وسائل الإعلام؛
- ✓ التنسيق الدوري مع الوزارات المعنية بواسطة المراسلات، والبيانات المختلفة لإعداد المخططات المستقبلية.¹⁸

فضباط الدرك الوطني يسعون لتحقيق الأمن و الرقابة المرورية عن طريق التشكيلات الثابتة و التجزئة الموضوعة في الخدمة من طرف جماعات أمن الطرقات، والفرق الإقليمية، وفرق أمن الطرقات، وفصائل أمن الطرقات للطريق السيار، مع استعمال عتاد مناسب و متطور لتنفيذ الخدمة على مستوى كل أنواع الطرقات.¹⁹

2- أعوان الأمن الوطني:

يضطلع مصطلح الشرطة بوقاية الأفراد من الجرائم، و يعتبر جهاز الشرطة من أهم و أقرب المؤسسات اتصالا بالجمهور، وهو مرادف للحماية المساعدة،²⁰ وتتوزع أنشطتهم على المناطق الحضرية والعمرانية، و تسير الشرطة من طرف المديرية العامة للأمن الوطني، التي تقوم بتغطية

20% من شبكة الطرق في المناطق الحضرية، و بوساية من وزارة الداخلية و الجماعات المحلية، كما ينظم الحملات التحسيسية بهدف التوعية والرقابة والوقاية من حوادث المرور ومن بين هذه الحملات الوطنية يمكن ذكر:

- ✓ حملة الوقاية المرتبطة بالسرعة، المنظمة من 6 جوان إلى جويلية من كل سنة؛
- ✓ حملة تحسيسية خلال شهر رمضان؛
- ✓ حملة للوقاية بمناسبة اليوم العالمي للطفولة.²¹

و تعتبر ثلاثية الوقاية، والردع، والزجر، من أهم الإستراتيجيات التي تحدد مسار عمل مصالح الأمن الوطني، و يتم تطبيق هذه الإستراتيجية من خلال التنسيق مع الأعوان المؤهلين سالف الذكر، من أجل تحقيق الأمن و الرقابة المرورية.

و يتمثل اختصاص شرطة المرور طبقا للمواد 130 إلى 135 من الأمر 09-03 في:²²

- ✓ تطبيق و تنفيذ النصوص القانونية و التعامل مع السائقين و المشاة من خلال قوانين المرور؛
- ✓ استعمال الصفارات و الإشارات الضوئية؛
- ✓ إجبار المشاة بالالتزام بممر الراجلين؛
- ✓ تقديم المساعدة لذوي الإحتياجات الخاصة؛

كما يمكن إضافة بعض الأدوار الأخرى:

- ✓ تطبيق و تنفيذ النظم القانونية سارية المفعول؛
- ✓ تنظيم حركة المرور، ومراقبة المرور، و تأمينه؛
- ✓ المساهمة في إعداد النصوص و الدراسات؛
- ✓ إعداد الإحصاءات و إنجاز الملفات؛
- ✓ قمع كل أشكال التجاوزات؛
- ✓ المساهمة في التوجيه و التحسيس بشتى الوسائل و الطرق.²³

3_ أعوان الشرطة القضائية:

أوردت المادة 15 من قانون الإجراءات الجزائية المعدل و المتمم الفئات التي منحها المشرع صفة الضبط القضائي:

- ✓ رؤساء المجالس الشعبية البلدية؛
- ✓ ضباط الدرك الوطني؛
- ✓ الموظفون التابعون للأسلاك الخاصة للمراقبين، و محافظي و ضباط الشرطة للأمن الوطني؛
- ✓ ذوو الرتب في الدرك؛
- ✓ ضباط الصف التابعين للمصالح العسكرية للأمن.²⁴

وتمّ حصر هذه الفئات من خلال "يعد أعوان الضبط القضائي، موظفو مصالح الشرطة و ذوو الرتب في الدرك الوطني و رجال الدرك و مستخدمو مصالح الأمن الذين ليست لهم صفة ضابط الشرطة القضائية"²⁵

وتنص المادة 12 من قانون الإجراءات الجزائية " يقوم بمهمة الضبط القضائي، رجال القضاء و الضباط و الأعوان" و يناط بهم البحث عن الجرائم المقررة في قانون العقوبات، و جمع الأدلة و البحث عن الجناة،²⁶ كما يقوم ضباط الشرطة القضائية بالتحقيقات الابتدائية في الجريمة فور وقوعها، وهو ما يجعل من البحث والتحري اختصاص أصيل للشرطة القضائية.²⁷

المحور الثاني: اختصاصات الأعوان المؤهلين في مجال الرقابة المرورية

يتحدد اختصاص الأعوان المؤهلين من خلال المواد من 130 إلى 135 من القانون 01-14 المؤرخ في 19-8-2001 و المعدل و المتمم بالأمر 09-03 المؤرخ في 22-07-2009 المتضمن تنظيم حركة المرور عبر الطرقات و سلامتها و أمنها، و تتحدد فيما يلي:

- ✓ معاينة الجرائم المرتكبة في الطرقات العمومية و المحيط المجاور لها؛
- ✓ معاينة المخالفات المنصوص عليها في قانون المرور و النصوص التطبيقية له بموجب محضر معاينة مخالفة؛
- ✓ تنظيم حركة المرور؛
- ✓ ارشاد و توجيه مستعملي الطرق؛
- ✓ فرض احترام قواعد المرور و النقل و فرض قواعد المرور ؛

✓ تقديم المساعدة لمستعملي الطريق، و معالجة كل الأخطار لتحقيق الأمن الطريقي؛

1- معاينة المخالفات المرورية:

و يحزر محضر المخالفة من طرف الأعوان المؤهلين المذكورين في المواد من 130 إلى 134 من الأمر 03-09 المؤرخ في 22-7-2009 المتضمن حركة المرور عبر الطرقات و سلامتها و أمنها، وتعرف المخالفة المرورية بعدم الإمتثال و التقيد بقواعد قانون المرور، و التعدي عليه، ممّا يؤدي بالإخلال بشروط سلامة الطريق و أمنها، ممّا يتسبب في وقوع الكثير من حوادث المرور التي تخلف أضرار مادية و بشرية.²⁸

أنواع المخالفة المرورية و العقوبات المترتبة عنها:

المخالفة من الدرجة الأولى:

تتمثل في الإنارة و الإشارة وعدم تقديم وثائق المركبة و رخصة السياقة، وغيرها من المخالفات، و العقوبة تكون بغرامة جزافية من 2000 دج إلى 2500 دج

المخالفات من الدرجة الثانية: ومن أمثلتها:

سرعة المركبات، استعمال أجهزة التنبيه الصوتي، المرور في وسط الطرق و المسالك، و الدروب والأرصفة و حواف الطرق المخصصة لمرور المركبات الرخص لها، خفض السرعة بدون أسباب حتمية أو السير على الخط المتواصل و الغرامة تتراوح ما بين 2000 إلى 3000 دج.

المخالفات من الدرجة الثالثة: ومن أمثلتها:

عدم وضع حزام الأمان، تجاوز السرعة المنصوص عليها بالنسبة للسائقين ذوي رخصة السياقة الإختبارية، السير أو التوقف في الشريط الإستعجالي دون ضرورة حتمية... و العقوبة غرامة تتراوح ما بين 2000 إلى 4000 دج.

المخالفات من الدرجة الرابعة: وترتبط باتجاه المرور المفروض و تقاطع الطرق، و أولويات المرور، و التجاوزات و المناورات في الطريق السريع، و سير المركبة من دون إنارة... و العقوبة تتراوح ما بين 4000 إلى 6000 دج.²⁹

الجنح المرورية : و نذكر أهمها:

✓ القتل الخطأ في حالة سكر أو تحت تأثير مخدر، و العقوبة هي الحبس من سنتين إلى خمس سنوات، و غرامة مالية من 100000 إلى 300000 دج، و في حالة القتل الخطأ أفي نفس الظروف يعاقب الجاني من 5 إلى 10 سنوات حبس و غرامة مالية من 500000 إلى 1000000 دج.

✓ القتل الخطأ الناتج عن الإفراط في السرعة و التجاوز الخطير...، يتعرض لعقوبة الحبس من سنة إلى 3 سنوات، و غرامة مالية من 50000 إلى 200000 دج.

✓ الجرح الخطأ في حالة سكر

✓ الجرح الخطأ في حالة الإفراط في السرعة

✓ الإفلات من مسؤولية ارتكاب الخطأ.³⁰

بالإضافة إلى أنواع أخرى من الجنح يمكن الإطلاع عليها من خلال المواد من 74 إلى 81 من الأمر 03-09.

كما أنّ المعاينة تكون على الطرق الحضرية و التي يتكفل بها أعوان الأمن، أما المعاينة على الطرق الريفية فيتكفل بها الدرك الوطني.

2-مراقبة المرور:

من خلال التعاون الوثيق والتنسيق بين مختلف الجهات لمراقبة حرك المرور، والسهر على تطبيق القانون واستخدام الأجهزة الإلكترونية على غرار الرادار، والكاميرات، و أجهزة تحديد السرعة...

3-إجراءات التوقيف: يطبق هذا النوع من الإجراءات من خلال الرقابة الروتينية العادية، وفي حال ملاحظة مخالفة يتم القيام بالعديد من إجراءات التوقيف، على غرار توجيه إشارة للسائق، وطلب الوثائق...³¹

المحور الثالث: سلطات الأعوان المؤهلين لتحقيق الرقابة المرورية

أهم سلطتين تمنحان للأعوان المؤهلين لتحقيق الرقابة المرورية، وتتمثلان في

✓ فرض الجزاءات المرورية؛

✓ التحقيق في حوادث المرور.

1- فرض الجزاءات المرورية: الجزاء الإداري هو ركن أساسي في تطبيق القانون ، كونه ظاهرة فرضتها متطلبات التوازن بين واجب الإدارة في أداء دورها في تطبيق القانون، و حق الأفراد في التمتع بكافة حقوقهم، و تصدر الجزاءات الإدارية العامة من الإدارة بقرار إداري فردي، و تماشيا مع ذلك تمتلك الإدارة سلطة توقيع الجزاءات بوصفها سلطة عامة

و قد قدم الفقه في ذلك مجموعة من التعريفات:

"الجزاء الإدارية العامة هي الجزاءات ذات الخاصية العقابية التي توقعها سلطات إدارية مستقلة أو غير مستقلة ، و هي بصدد ممارستها لسلطتها تجاه الأفراد، بغض النظر عن هويتهم الوظيفية"³².

و تأخذ الجزاءات الإدارية العامة مجموعة من الصور:

• الجزاءات الإدارية المالية:

و تنصب على الذمة المالية للمحكوم وليس لشخصه، و هي الأكثر شيوعا، و يجد هذا النوع من الجزاءات مكانة له في عدة قوانين، قانون الضرائب، وقانون المنافسة³³، وقانون المرور³⁴،... و تتمثل الجزاءات المالية في:

الغرامة الإدارية : وهي كل مبلغ من النقود تفرضه الإدارة على المخالف، بدلا من متابعته جنائيا عن الفعل المقترف.

المصادرة: إملاء لإرادة طرف على طرف آخر، وهو نوع من عقود الإذعان و تصدر بقرار إداري.³⁵

• الجزاءات الإدارية غير المالية:

سحب التراخيص: مثل الإحتفاظ بالتراخيص، على غرار رخصة السياقة، و تحرير محضر مخالفة من طرف العون المؤهل، كما نصت عليه المادة 130 من الأمر 09-03 والذي يرسل إلى وكيل الجمهورية و نسخة للوالي طبقا لنص المادة 137 من نفس الأمر.

توقيف المركبات ووضعها في المحشر: يمكن توقيف المركبات ووضعها في المحشر طبقا لأحكام المادة 121 من القانون 14-01 المؤرخ في 19-8-2001، وفقا للشروط المحددة في المواد من 287 إلى 311

2- سلطة التحقيق في حوادث المرور:

مفهوم التحقيق: هو عمل فني في إطار قانوني، وهو علم له أصوله وقواعده وفنونه، فالمحقق يتوجب عليه التميز بصفات تؤهله للقيام بهذا الدور، من خلال التكوين الذي يحصل عليه في الدراسات القانونية بشكل خاص.³⁶

الهدف من التحقيق في حوادث المرور:

تحديد المسؤولية الجنائية؛

تحديد المسؤولية المدنية؛

تحديد الإجراءات الوقائية.³⁷

إجراءات التحقيق: هنالك مجموعة من الإجراءات التي يقوم بها الأعوان المؤهلون و تتمثل في:

تلقي البلاغ: هو إخبار الجهات المختصة عن وقوع الحادث، ويحدد في البلاغ موقع الحادث، ونوع المركبات في الحادث، و عدد الضحايا و الإصابات، و اسم المبلغ و عنوانه إذا رغب في ذلك.³⁸

الانتقال إلى مكان الحادث: توجه المحقق إلى مكان الحادث عند تلقيه البلاغ، بعد معرفة الموقع، ويمتلك المحقق كافة الوسائل و الاجهزة اللازمة لقيامه بعمله.

المعاينة لمسرح الحادث: وتعتبر المعاينة الإجراء الأول الذي يقوم به المحقق، وبذلك هي الأولوية الأولى على رأس كافة الإجراءات و تقوم على جمع الأدلة التي تفيد في كشف الحقائق المتعلقة بالحادث، وإتاحة الفرصة للمحقق للتواجد بمسرح الجريمة لفحص الأدلة و الأقوال و مدى صحتها.

سماع أقوال الأطراف: استجواب ثلاث أطراف أساسية تتمثل في السائقين، و المجني عليهم، و الشهود و تعتبر العناصر الأساسية لتحديد المسؤولية الجنائية عن الحادث.³⁹

كتابة التقرير: ويضم مجموعة من البيانات الأساسية التي تضاف و تصنف الأشخاص و الطريق و المركبات، حيث يركز على المعلومات الواقعية دون الآراء، بالإضافة إلى تحديد الأسباب و رسم لموقع الحادث.⁴⁰

إخلاء مكان الحادث: و ذلك من خلال قيام العناصر المكلفة بإبعاد الناس من مكان وقوع الحادث من أجل إعادة حركة المرور إلى طبيعتها.⁴¹

خاتمة:

من خلال الدراسة التي تم تناولها حول دور الأعوان المؤهلين في تحقيق الرقابة المرورية، تم التوصل إلى مايلي:

- يعتبر الأعوان المؤهلون من أهم الأجهزة المسؤولة عن تحقيق الرقابة المرورية و الأمن المروري؛
- يعمل الأعوان المؤهلون على حفظ النظام المروري، مع السهر من خلال السهر على تطبيق قواعد - قانون المرور، من أجل تحقيق السلامة المرورية؛
- يتمتع الأعوان المؤهلون بمجموعة من الإختصاصات والسلطات التي تمكنهم من أداء الأدوار المناطة بهم؛
- حسب تصنيف المشرع الجزائري، فإنّ الأعوان المؤهلون ينقسمون إلى عدة فئات نذكر منها:

-أعوان الأمن

-الدرك الوطني

-الشرطة القضائية

التوصيات:

على إثر المعوقات التي تحول دون أداء الأعوان المؤهلين لأدوارهم في مجال الرقابة المرورية على أكمل وجه، توضع مجموعة من التوصيات:

-إعادة النظر في قانون المرور وتحيينه، من خلال عملية التقييم المستمر التي تكشف عن النقائص و الثغرات؛

-محاربة ظاهرة الفساد متعددة الأبعاد، التي تكتنف المخالفات المرورية و تحول دون معاقبة المخالفين؛

-القيام بمزيد من الحملات التوعوية و التحسيسية، من أجل خلق ثقافة مرورية تبدأ السنوات الأولى للطفل في المدرسة؛

-تكثيف الدراسات الميدانية و البحوث العلمية التطبيقية في مجال السلامة المرورية، من أجل رسم الاستراتيجيات الملائمة للحد من حوادث المرور؛

-زيادة كفاءة التجهيزات الموفرة للأعوان المؤهلين، خاصة في ظل التطور التكنولوجي و الثورة المعلوماتية؛

إعادة النظر في النظام الذي تسيير به مدارس منح رخصة السياقة.

قائمة المراجع:

1. مهدي جدادوة و سميرة فارح، دور الأعوان المؤهلين في تحقيق السلامة المرورية، مذكرة تخرج لنيل شهادة الماستر في القانون، جامعة 8 ماي 45، كلية الحقوق و العلوم السياسية، 2015-2016، ص 9.
2. جمال الدين محمد بن مكرم بن منظور الإفريقي المصري ، لسان العرب، المجلد الخامس، دار صادر بيروت، لبنان/ دس ن، ص 64.
3. مهدي جدادوة و سميرة فارح، مرجع سابق، ص 9.
4. الجريدة الرسمية العدد 45، لسنة 2009.
5. المادة 13 من الأمر 09-03.
6. مهدي جدادوة و سميرة فارح، مرجع سابق ص 8.

7. المادة 1 و2 من المرسوم التنفيذي رقم 10-322، الجريدة الرسمية العدد 78، لسنة 2010.
8. المادة 5 من نفس المرسوم.
9. الجريدة الرسمية العدد 26 لسنة 2009.
10. المادتين 2 و7 من المرسوم الرئاسي رقم 09-143.
11. المادتين 11 و05 من نفس المرسوم.
12. الأمر رقم 15-02 المؤرخ في 23-7-2015 المعدل و المتمم للأمر رقم 66-155 المؤرخ في 8-6-1966 المتضمن لقانون الإجراءات الجزائية ، الجريدة الرسمية العدد 40، لسنة 2015.
13. الجريدة الرسمية العدد 08، لسنة 2008.
14. المادتين 1 و3 من المرسوم الرئاسي 08-52.
15. المادة 4 من نفس المرسوم.
16. فتيحة بن عباس ، دور الإعلام في التوعية و الوقاية من حوادث المرور في الجزائر:مقارنة بين المناطق الريفية و الحضرية، أطروحة لنيل شهادة الدكتوراه ، قسم علوم الإعلام و الإتصال، جامعة الجزائر 3، 2010، ص 286.
17. ممثل عن قيادة الدرك الوطني، سلامة الطرقات في الجزائر، يوم دراسي حول السلامة المرورية في الجزائر بين الواقع و المأمول، جامعة 8 ماي 45 ، قالمة، كلية الحقوق و العلوم السياسية، 16-11-2015، ص 20.
18. ممثل عن قيادة الدرك الوطني، مرجع سابق، ص ص 20 -21-22.
19. أحمد فنيديس، إشارات المرور و ضمان السلامة و الأمان عبر الطرق، يوم دراسي حول السلامة المرورية في الجزائر بين الواقع و المأمول، جامعة 8 ماي 45 ، قالمة، كلية الحقوق و العلوم السياسية، 16-11-2015، ص 11.

20. مهدي جدادوة و سميرة فارح، مرجع سابق، ص ص 16-18
21. بن عباس فتيحة، مرجع سابق، ص 324.
22. مهدي جدادوة و سميرة فارح، مرجع سابق، ص ص 16-17
23. حمراوي، إشكالية حوادث المرور، رسالة تخرج ضباط الشرطة، د س ن، ص 32.
24. مهدي جدادوة و سميرة فارح، مرجع سابق، ص 18
25. المادة 19 من قانون الإجراءات الجزائية المعدل و المتمم.
26. مهدي جدادوة و سميرة فارح، مرجع سابق، ص 18.
27. المادة 63 من قانون الجزاءات المرورية المعدل و المتمم.
28. مهدي جدادوة و سميرة فارح، مرجع سابق، ص ص 25-26.
29. نفس المرجع.
30. المواد من 68 إلى 73 من الأمر 03-09.
31. مهدي جدادوة و سميرة فارح، مرجع سابق، ص ص 32-38-42.
32. مهدي جدادوة و سميرة فارح، مرجع سابق، ص 47
33. الجريدة الرسمية العدد 36، لسنة 2008.
34. الجريدة الرسمية العدد 45، لسنة 2009.
35. مهدي جدادوة و سميرة فارح، مرجع سابق، ص 50 - 53.
36. مهدي جدادوة و سميرة فارح، مرجع سابق، ص 59
37. أمين عبد الحميد سعيد، أهمية التحقيق في حوادث المرور، دورة تدريبية : الأصول الفنية للتحقيق في حوادث المرور، جامعة نايف للعلوم الأمنية، 8-5-2006، ص ص 12-13.

38. هشام المرشد، الاستعانة بالخبرة في حوادث المرور، مذكرة ماجستير، جامعة نايف للعلوم الامنية،

الرياض، 2001، ص 163

39. مهدي جدادوة و سميرة فارح، مرجع سابق، ص 82-83-85

40. د م ،تحقيق حوادث المرور، على الموقع:

[http://nauss.edu.sa/Ar/CollegesAndCenters/TrainingCollege/Trainingactivities/](http://nauss.edu.sa/Ar/CollegesAndCenters/TrainingCollege/Trainingactivities/TrainingCourses002/act652006/Documents/010.pdf)

[uningCourses002/act652006/Documents/010.pdf](http://nauss.edu.sa/Ar/CollegesAndCenters/TrainingCollege/Trainingactivities/TrainingCourses002/act652006/Documents/010.pdf)

41. مهدي جدادوة و سميرة فارح، مرجع سابق، ص 89.

الدكتورة حبيبة عبدلي

جامعة خنشلة

دور الجهاز الأمني في تمسين الأمن المروري عبر الطرقات للحد من حوادثه المرور

يعد الضبط الإداري أهم وظيفة من وظائف الإدارة العامة في الدولة و هو امتياز من امتيازات العامة ذو طابع وقائي تتولى فيه الإدارة حماية المجتمع من كل ما يمس بالنظام العام بعناصره الثلاثة الأمن العام، الصحة العامة و السكينة العامة .

و تعد مسألة الأمن بمفهومها الواسع هامة و جوهرية في كل مجتمع فلا يمكن العيش في أمان إلا في محيط يسود فيه السلم و الأمان و إلا فقدت حرية الأفراد مضمونها .

و ابسط ما تقتضيه الحياة اليومية للأفراد هو توفير الأمن و حفظه في مقر سكنهم و أماكن عملهم ، و حتى عبر الطرقات التي يسلكونها يوميا و هو ما يطلق عليه مسمى

" الأمن المروري " الذي يضمن استعمال الأفراد للطرقات بسلام دون التعرض لأي حادث طارئ يدفعون حياتهم ثمنا لهم .

والأمن المروري يتعلق أساسا بحركة المرور في الشوارع المزدهمة و القائم على خفض مشاكل حوادث المرور التي تضبط عن طريق وسائل ضبط إدارية مرورية منحها المشرع للهيئات المختصة بالضبط الإداري إحدى هذه الوسائل تشريعيا يتمثل أساسا في القوانين و الإجراءات التي نص عليها المشرع

لضمان السلامة المرورية للمواطنين ، أما الوسيلة الثانية فهي ذا طابع بشري و يتعلق الأمر بالأفراد الذين يعملون ضمن السلطات القانونية ويحرصون على تطبيق أحكام القانون و لوائح الضبط المرورية و يتعلق الأمر بالجهاز الأمني أي أفراد الشرطة ، و هذا ما يدفعنا للتساؤل عن :

• ما هو دور الشرطة كوسيلة ضبط بشرية في تحسين الأمن المرور يعبر الطرقات تخفيضا لحوادث المرور ؟

للإجابة عن هذه الإشكالية تم اقتراح الخطة التالية :

المطلب الأول : الإطار المفاهيمي للأمن المروري .

المطلب الثاني : وسائل الجهاز الأمني لتحسين الأمن المروري .

المطلب الأول : الإطار المفاهيمي للأمن المروري .

مشكلة حوادث المرور أصبحت من أكثر المشاكل تعقيدا ، حيث أصبح امن الدولة يقاس في طرقاتها و ذلك للتزايد الرهيب لحوادث المرور و ما ينجر عنها من تهديد لأمن و استقرار المواطن مما اوجب الوقوف على هذا الهاجس لتحسين الأمن المروري خفضا لهذه الحوادث ، و في سياق الحديث نتطرق إلى مفهوم الأمن المروري (فرع أول) و كذلك نعطي مفهوما لجهاز الأمن كهيئة ضبط مسؤولة عن تحسين الأمن المروري على مستوى الطرقات (فرع ثاني) .

الفرع الأول : مفهوم الأمن المروري .

الأمن ظاهرة مرتبطة بالإنسان و مطلب دائم لحياته و حفظها لاستمراره و هو لصيق الصلة بحاجة الأفراد .

1- التعريف الاصطلاحي للأمن المروري : يقصد به الأمن الذي تقوم الشرطة بحمايته ، حيث

تعمل لكشف غموض جريمة وقعت او لمنع جريمة تدبر ، أو لتنظيم حركة المرور في الشوارع المزدهمة ، و هي عمليات مباشرة تدخل في صميم اختصاص مهنة معينة يتولاها رجال مدربين عليها" (175) .

(175)- عصمت عدلي ، علم الاجتماع الأمني ، الأمن و المجتمع ، دار المعرفة الجامعية ، الإسكندرية ، مصر ، 2001 ، ص 20.

من هذا التعريف يتضح المعنى الحقيقي للأمن المروري و الذي مجاله الطرقات وقائم أساسا على خفض مشاكل المرور و تحسين حركته حفاظا على امن و حياة المواطن .

2- التعريف الإجرائي للأمن المروري : يقصد به انخفاض معدل الوفيات و الخسائر البشرية و المادية على مستوى الطرقات بانخفاض معدل حوادث المرور التي قد تحدث على مستوى الطرقات .⁽¹⁷⁶⁾ من هذا التعريف يتضح أن المعنى العملي للأمن المروري هو توفر الأمن و ضرورة حفظه على مستوى الطرقات التي تسلكها الأفراد بصفة يومية و ذلك ضمانا لاستعمالهم للطرق بسلام خاصة بعد ارتفاع معدل حوادث المرور و تضاعف مسببات حدوثها مما ينعكس سلبا على مستوى الأمن المروري عبر الطرقات .

الفرع الثاني : مفهوم جهاز الأمن المرور .

إضافة إلى الجانب التشريعي الذي تضبط وفقا له حركة المرور ، هناك جانب ردعي و ورقابي يقوم به الجهاز الأمني لا يقل أهمية عن النص القانوني لضمان السلامة المرورية للأفراد على مستوى الطرقات بمناسبة استعمالها اليومي .

1- مفهوم الجهاز الأمني : عمل الشرطي لم يعد مقتصرًا على النشاط التقليدي الذي يكون موجهًا بالأساس إلى الفئة الخارجة عن القانون ، بل إن إدارة الشرطة تطورت و أصبحت منظمة ذات أهداف و تمارس أنواعا متعددة من النشاط الهادف إلى الخدمة لأعداد متزايدة من المواطنين و رعاية مصالحهم⁽¹⁷⁷⁾.

2- هيكلية الجهاز الأمني في الجزائر : الجزائر و لضمان حركة المرور و التنقل للأشخاص و البضائع ، عمدت المديرية العامة للأمن الوطني إلى إنشاء المديرية الفرعية للوقاية و امن المرور عبر الطرقات⁽¹⁷⁸⁾

تتكون هذه الأخيرة من ثلاث مكاتب :

(176) - عصمت عدلي ، المرجع السابق ، ص 25 .

(177) - مركز الدراسات و البحوث ، المسؤولية الأمنية للمرافق العامة في الدول العربية ، دار النشر للمركز العربي للدراسات الأمنية و التدريب ، الرياض ، السعودية ، 1990 ، ص 357 .

(178) - تم إنشاء هذه المديرية الفرعية للأمن طبقا للمرسوم 92/72 المؤرخ في 18 أكتوبر 1992 .

- **مكتب الوقاية المرورية** : وظيفته أساسا ترقية عمليات الوقاية و المرور والمشاركة في حملات الوقاية المرورية ، إضافة إلى استغلال المناهج المكرسة في الدول المتقدمة للاستغلال الأفضل للطرق في ظل الانفتاح الاقتصادي الذي تعرفه الجزائر الذي يفرض عليها تحيين نصوصها القانونية مسايرة بما يفرضه هذا الانفتاح .
- **مكتب المرور** : يعني احترام التشريعات و النصوص القوانين و التنظيم في مجال حركة المرور والسلامة المرورية وامنها ، إضافة إلى إعداد التقارير المتعلقة بإحصائيات حوادث المرور ، و إعداد دراسات تهدف إلى تحسين حركة المرور .
- **المكتب التقني** : مهمته إعداد الدراسات حول تجهيزات امن المرور ووسائل المراقبة الخاصة كأجهزة الرادار، كما يقوم بإجراء البحوث في إطار تحسين التجهيزات (179) .

المطلب الثاني : مهام جهاز الأمن المروري لتحسين الأمن المروري .

دور الجهاز الأمني كسلطة ضبط إداري مروري لا ينحصر في الجانب الردعي العقابي بل هناك جملة من المهام التي يقوم بها هذا الجهاز لتحسين الأمن المروري عبر الطرق لتخفيض نسبة حوادث المرور منها ما يتعلق بالتشريع (فرع أول) و مهام أخرى تتعلق بالرقابة و الإجراءات الفنية (فرع ثاني) .

الفرع الأول : التشريع .

تفانم مشكلة حوادث المرور في الجزائر تبعث على القلق و تدفع لمضاعفة الجهود للتقليل منها ، و من ثم فان الجهاز الأمني تعدى دوره في الردع و العقاب إلى مهمة المشاركة في التشريع ، إضافة إلى تطبيق النصوص القانونية في مجال الأمن المروري .

1- مفهومه : تمثل التشريعات احد أهم وسائل الضبط القانونية للردع المروري ، و في مجال الأمن

المروري هناك جملة من التشريعات الصادرة عن الجهات المعنية بالسلامة المرورية من اجل تنظيم سلوك السائقين عبر الطرق لتحسين مستوى الأمن المروري .

2- أنواعه : هناك قوانين و تشريعات لضمان تنظيم حركة المرور ضمانا للسلامة المرورية عبر الطرق .

(179)- شنيبي حفيظة ، المديرية الفرعية للوقاية و امن الطرق ، عزم على تطبيق القانون و محاولة لتقليص جرائم المرور ، مجلة الشرطة ، فيفري 2005 ، ص 31 .

أ- **قانون المرور** : بعد 14 سنة من العمل بقانون 09/87 كان لزاما على المشرع الجزائري تعديل قانون المرور بعد الارتفاع المذهل في حوادث المرور ، مما استدعى اتخاذ إجراءات للوقاية من هذه الآفة فصدر القانون 14/01⁽¹⁸⁰⁾ لتدعيم وسائل و أساليب الوقاية من حوادث المرور .

و يعد قانون المرور أهم وسيلة من الوسائل القانونية التي تضمن تحقيق السلامة و الأمن المروري من خلال النصوص التي يتضمنها و الذي يحرص الجهاز الأمني على تطبيقه على ارض الواقع بما في ذلك النصوص المتعلقة بالعقوبات المقررة في حالة مخالفة قواعد المرور .

قانون المرور في تعديله ركز على محاور أساسية أهمها رفع الغرامات الجزافية لكل المخالفات موازاة مع التطور الاقتصادي ، والنص على تحصيلها فورا و في عين المكان، أو سحب الوثائق لإجبار المخالف على الدفع ، و كذلك العمل بنظام رخصة السياقة بالتنقيط و إجبارية الرقابة التقنية الدورية للمركبات .

ب- **تشريع وزارة النقل** : تأتي على رأس الهيئات التي لها دور فعال في تنظيم و تحسين النقل ، فهي المخولة قانونا للسهر على تحقيق و توفير الأمن و توفير مختلف حاجيات الأفراد في مجال النقل⁽¹⁸¹⁾ .

و من مهام وزارة النقل نذكر :

- تأسيس المركز الوطني للوقاية الأمن عبر الطرقات .
- تأسيس المركز الوطني للدراسة و البحث في التقييم التقني للسيارات .

وتجدر الإشارة إلى أن جهاز الأمن يقوم بدور مهم في مجال التشريع من خلال اشتراكه في وضع كافة التشريعات و القوانين و الأنظمة التي تهدف الى ضبط و تنظيم النقل و المرور بوضع القواعد المرورية السليمة التي تحفظ حق المجتمع و تضمن سلامته المرورية⁽¹⁸²⁾ .

(180)- القانون رقم 14/01 المؤرخ في 19/08/2001 يتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرقات و سلامتها و أمنها

المعدل و المتمم بالأمر رقم 03/09 المؤرخ في 29/07/2009 (ج.ر. 45) .

(181)- عصمت عدلي ، المرجع السابق ، ص 15-29 .

(182)- شنييتي حفيظة ، المرجع السابق ، ص 37 .

الفرع الثاني : مهام الرقابة و الإجراءات الفنية .

يقوم الجهاز الأمني بهدف تحسين الأمن عبر الطرقات لتخفيض حوادث المرور بجملة من المهام تتمثل في :

1- مهمة الرقابة و التنفيذ : هناك عدد من الإدارات المختصة في جهاز الأمن و يتعلق الأمر :

- إدارة ترخيص السائقين و المكاتب .
- إدارة المرور و الدوريات الخارجية .

تتمثل واجباتها الأساسية في تنظيم المرور ، ضبط مخالفات التشريعات و نصوصها القانونية في مجال السلامة المرورية و منح التراخيص للمركبات بعد عمليات الفحص .

2- القيام بالإجراءات الفنية : و هي إجراءات يقوم بها الجهاز الأمني ذات طبيعة فنيو و هندسية هدفها تحديد أماكن التقاطعات الخطيرة و وضع الإشارات المرورية اللازمة لها، و يقوم بها جهاز الأمن بالتعاون مع الجهات التي لها علاقة بهذا المجال .

الخاتمة .

إن موضوع الأمن المروري عبر الطرقات و دور الجهاز الأمني في تحسينه بنظرة واقعية نجد أن تفاقم مشكلة حوادث المرور يدعون إلى التسليم بضرورة التحرك من أجل الحد من فداحة الخطورة الناجمة عن حوادث المرور و الذي أصبح يسمى " إرهاب الطرقات " ، و يمكن إجمال المعوقات التي تحد من ذلك في جملة من النقاط أهمها :

- نقص الوعي المروري لدى مستعملي الطرقات و عدم تقبلهم تعليمات سلطة المرور .
- إشكالية العلاقة بين الشرطة و المواطن في الجزائر و الذي ينظر إلى عمل شرطي المرور على انه يعيق حريته مما يدفعه إلى عدم الامتثال .
- التحسن الكبير في وضعية الطرق السريعة و تضاعف حجم الحظيرة الوطنية للسيارات من الأسباب لارتفاع حجم حوادث المرور .

و يمكن اقتراح جملة من التوصيات تتعلق أساسا :

- ضرورة تفعيل التوعية المرورية و ذلك بإثارة مشكلة الحادث المروري و خلق الإحساس بخطورتها .
- ضرورة التثقيف من الإعلام الأمني و عدم الاكتفاء بالأسابيع الإعلامية و المطويات و بعض جهود الجرائد الوطنية بل البحث عن فضاءات اوسع .
- تحسين العلاقة بين الشرطة و المواطن لخلق الثقة و ضمان التعاون و فهم خطورة هذه الحوادث و أثرها السلبي على المجتمع فردا و دولة .

قائمة الهوامش :

- 1- عصمت عدلي ، علم الاجتماع الأمني ، الأمن و المجتمع ، دار المعرفة الجامعية ، الإسكندرية ، مصر ، 2001 ، ص 20.
- 2- الدراسات و البحوث ، المسؤولية الأمنية للمرافق العامة في الدول العربية ، دار النشر للمركز العربي للدراسات الأمنية و التدريب ، الرياض ، السعودية ، 1990 ، ص 357 .
- 3- تم إنشاء هذه المديرية الفرعية للأمن طبقا للمرسوم 92/72 المؤرخ في 18 أكتوبر 1992.
- 4- شيتي حفيظة ، المديرية الفرعية للوقاية و امن الطرق ، عزم على تطبيق القانون و محاولة لتقليص جرائم المرور ، مجلة الشرطة ، فيفري 2005 ، ص 31 .
- 5- القانون رقم 14/01 المؤرخ في 19/08/2001 يتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرقات و سلامتها و أمنها المعدل و المتمم بالأمر رقم 03/09 المؤرخ في 29/07/2009 (ج.ر 45) .

قائمة المراجع:

- 1- القانون رقم 14/01 المؤرخ في 19/08/2001 يتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرقات و سلامتها و أمنها المعدل و المتمم بالأمر رقم 03/09 المؤرخ في 29/07/2009 (ج.ر 45)
- 2- د.محمد بوضياف ، القانون الإداري(النشاط الإداري)،ديوان المطبوعات الجامعية ، ط2 ، الجزائر، 2008 .

الأستاذ خميسي زهير

جامعة قالمة

دور وزارة النقل في اعتماد وكالات المراقبة التقنية للسيارات وسلطاتها الرقابة

ان حالة المركبة تؤثر بشكل مباشر في وقوع حوادث المرور، فأى سيارة تقل كفاءتها مع الاستعمال المستمر و ينعكس ذلك على مدى صلاحيتها للسير على الطريق بأمان .

و يكون التدني في المستوى عادة نتيجة لعدم الصيانة او عدم تغيير الاجزاء المعطوبة او المستهلكة ، كما يكون احيانا نتيجة صدمات لم تتم ازالة اثارها بالقدر الكافي، ثم ان هناك التقادم الطبيعي الذي يحدث بمرور الزمن .

وكي لا تصل المركبة الى الدرجة التي تصبح فيها غير امنة على السير في الطريق العام يتوجب اتباع طرق المراقبة التقنية الدورية للمركبات ، كما ان الفحص الدوري لهاته الاخيرة عادة ما يفيد البلاد و يضبط بيانات الملكية ويكشف عمليات السرقة و التزوير و تطبيق الاجراءات الامنية و غيرها من الفوائد .

لقد كانت المراقبة التقنية للسيارات منذ الاستقلال من اختصاص مصالح المناجم ، هذه المراقبة كانت تتم في ظروف صعبة و في غياب تجهيزات متطورة ووسائل تقنية و قوانين منظمة ، فكان من نتائج ذلك عدم تحقيق اجراء الفحص التقني لاهدافه الحقيقية في مجال التلوث البيئي و الامن عبر الطرق .

ثم صارت هذه العملية اجبارية بموجب القانون 01-14 المؤرخ في 19 اوت 2001 المتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق و سلامتها و امنها ، ثم بموجب المرسوم

03-223 المؤرخ في 10 جوان 2003 المتعلق بتنظيم المراقبة التقنية للسيارات و كفاءتها ممارستها .

ان الاشكالية التي نطرحها في هذه المداخلة هي :

كيف نظم المشرع الجزائري عملية المراقبة التقنية للسيارات ؟ من شروط الاعتماد ،الى الجزاءات المقررة في حالة المهمة المسندة للوكالات ؟

و ما هو الدور الذي تلعبه وزارة النقل في مراقبة عمل وكالات المراقبة التقنية للحد من حوادث المرور في الجزائر؟

المطلب الاول

مفهوم المراقبة التقنية للسيارات

للتطرق لمفهوم المراقبة التقنية للسيارات سنتناول أولا تعريف السيارة في فرع أول ، ثم المراقبة التقنية في فرع ثان وصولا الى أهداف هذه المراقبة في فرع ثالث .

الفرع الاول

تعريف السيارة

لقد عرفت المادة 02 من الامر 03-09 المؤرخ في 22 جويلية 2009 و المعدل و المتمم للقانون 01-14 المؤرخ في 19 اوت 2014 المتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق و سلامتها و أمنها ، السيارة كما يلي :

" كل مركبة موجهة لنقل الاشخاص و البضائع ، تكون مزودة بجهاز ميكانيكي للدفع تسيير على الطريق " .(2)

من خلال هذا التعريف نجد أن المشرع الجزائري اعتبر السيارة مركبة و من ثمة وجب البحث عن مفهوم المركبة ، و الذي نصت عليه المادة نفسها : " المركبة هي كل وسيلة نقل بري مزودة بمحرك للدفع أو غير مزودة بذلك ، تسيير على الطريق بوسائلها الخاصة أو تدفع أو تجر " .

و من هنا نرى أن مفهوم المركبة في القانون 03-09 أوسع و أشمل من مفهومك السيارة ، و بالرجوع الى الفحص التقني المتعلق فقط بالسيارات نستنتج ان هذا الفحص الاجباري خاص فقط بوسائل النقل ذات محرك و لا يتعلق بتلك المركبات التي تدفع او تجر .

الفرع الثاني

تعريف المراقبة التقنية للسيارات (الفحص التقني)

تجدر الاشارة الى ان 33 بالمئة من اجمالي عدد السيارات المتسببة في حوادث المرور القاتلة كانت نتيجة لسبب العطل الميكانيكي حيث يمكن تقسيم هذا العطل (الخلل) الى :

- الانارة 58 بالمئة
- المكابح 19 بالمئة
- العجلات 16 بالمئة
- النوابض 16 بالمئة

تتمثل المراقبة التقنية للسيارات في المتابعة الدورية لها من أجل ضمان توفرها على كافة الشروط الملائمة لخدمة النقل ، و ذلك بتشخيص العطب الذي يمكن ان يكون على مستوى أي عنصر من عناصر المركبة و الذي يشكل خطرا على الافراد و البيئة .(3)

كما يمكن تعريف المراقبة التقنية بانها تلك المعاينة المخصصة للتأكد من حالة صيانة السيارة و مدى قابليتها للسير في الطريق دون خطر .

أما من الجانب التطبيقي العملي فان المراقبة التقنية تعتبر اختبارا لصحة السيارة بالتحقيق في 125 نقطة من خلال 10 نقاط أساسية و هي :

- التعريف بالمركبة - الاعضاء الميكانيكية - الاشارات الضوئية - المكابح - التوجيه - الرؤية -
التجهيزات - التلوث - الزجاج - وضعية الالتصاق بالارض .(4)

و تعتبر المراقبة التقنية ايضا عملية دورية تهدف الى التحقق من مدى استجابة المركبات للشروط القانونية المنصوص عليها و التي تجعلها قابلة للسير على الطرق العمومي . و تسعى هذه العملية الى التأكد من الحالة الجيدة للمركبات و توفرها على اجهزة السلامة الضرورية و خلوها من أي عيب ميكانيكي أو خلل تقني .(5)

و بالعودة الى التشريع أي المرسوم التنفيذي 03-223 المتعلق بتنظيم المراقبة التقنية للسيارات و كفاءات ممارستها ، فقد عرف المشرع المراقبة التقنية عن طريق بيان أهدافها و ذلك في المادة 02 من المرسوم كما يلي :

" المراقبة التقنية هي المعاينة التقنية المخصصة للتأكد من حالة صيانة السيارة و مدى قابليتها للسير فيالطريق بدون خطر .

يمكن ان تأخذ المراقبة التقنية شكل مراقبة دورية او غير دورية أو معاينة مضادة مثلما هي منصوص عليها في هذا المرسوم " .(6)

الفرع الثالث

أهداف المراقبة التقنية

للمراقبة التقنية العديد من الاهداف و الغايات في سبيل تحقيق سلامة المركبة من جهة ، و في سبيل الحد من المجازر المرورية من جهة ثانية فطبقا لاحكام المادة 43 من القانون 01-14 فانه :

" تكون المراقبة التقنية اجبارية ، و تقوم لاسيما بما يلي:

_ المساهمة في تقليص حوادث المرور و التكاليف الناجمة عنها بالنسبة للجماعات الوطنية

_ الحفاظ على الصحة العمومية و البيئة

_ تمديد عمر الحظيرة الوطنية للسيارات . "

ان المراقبة التقنية للسيارات لها العديد من الاهداف التي تتمثل في الحد من تاثيرات المركبة على الاشخاص و البيئة (7)، و نجمل هذه الاهداف في :

1- تحسين نوعية خدمة النقل : ان هذا الجانب يخص وسائل نقل الاشخاص بدرجة كبيرة ،حيث يساهم هذ الفحص في توفير الامن و الراحة للمسافرين . فتوفير الامن يكون بالصيانة و الفحص الدوري لوسائل النقل ، و توفير الراحة يكون بالتهيئة الداخلية للمركبة .

2- التقليل من حوادث المرور :

خاصة تلك الناجمة عن الخلل الميكانيكي و ذلك بالصيانة الاجبارية لجميع عناصر السيارة ، و التي يؤدي الى هذا النوع من الحوادث ، و هذ للتقليل من الخسائر المادية و البشرية .

3- الحد من تاثير وسائل النقل على البيئة :

لوسائل النقل تاثيرات سلبية على البيئة و الافراد ، و تتمثل هذه التاثيرات في التلوث و الضجيج ، اذ أن ووسائل النقل تحدث ضوضاء و تنفث غازات ناتجة عن الاحتراق

(CH ، H2o ، co،Co2 ، أكسيد الازوت ، الدهيد)

و للحد من هذه التاثيرات يجب القيام بصيانة دورية لعناصر المحرك من أجل :

* تحسين الانفجار

* تحسين تحضير المزيج الغازي

* الحفاظ عا درجة ملائمة و ثابتة للمحرك

* تحقيق احتراق تام(8)

المطلب الثاني

الهيئات المتدخلة في عملية المراقبة التقنية للسيارات

ان عملية المراقبة التقنية للسيارات تتدخل فيها عدة جهات و هيئات ، فنجد :

_ **مديرية الصناعة والمناجم** : و هي اول ادارة كلفت بالفحص التقني للسيارات و هذا لتوفرها على اطرار متخصصة ، و هذا ما نصت عليه المادة 48 من القرار المؤرخ في 20 جولية 1983 .

_ **مديرية النقل** : و تتمثل مهامها اساسا في عملية التفتيش اي متابعة حالة المركبة و مدى توفرها على كافة المعدات القانونية.(9)

_ **اللجنة الوطنية لتطهير الحظيرة** : و هي هيئة تقنية مختصة تقوم بالكشف و تشخيص العطب التقني على اي عنصر من المركبة .

هذا بالنسبة للتدخل غير المباشر ، اما بالنسبة للتدخل المباشر فاننا نجد :

ENACTA_ المؤسسة الوطنية للمراقبة التقنية للسيارات

_ وكالات المراقبة التقنية للسيارات

الفرع الاول

المؤسسة الوطنية للمراقبة التقنية للسيارات ENACTA

أنشئت المؤسسة الوطنية للمراقبة التقنية للسيارات بموجب المرسوم التنفيذي 98-271 المؤرخ في 29 اوت 1998 و الذي يتضمن تغيير القانون الاساسي للمركز الوطني للدراسة و البحث في التفتيش التقني للسيارات و تعديل تسميته ليصبح المؤسسة الوطنية للمراقبة التقنية للسيارات.

أولا _ التعريف بالمؤسسة

هي مؤسسة عمومية ذات طابع صناعي و تجاري تتمتع بالشخصية المعنوية و الاستقلال المالي و هي تحت وصاية الوزير المكلف بالنقل و مقرها الجزائر ، و تعد تاجرة في علاقاتها مع الغير.(10)

ثانيا _ ادارة المؤسسة و سيرها

يدير المؤسسة الوطنية للمراقبة التقنية للسيارات مدير عام معين بمرسوم بناء على اقتراح الوزير المكلف بالنقل ، و يتكون مجلس الادارة من :

- ممثل الوزارة الوصية رئيسا
 - ممثل الوزير المكلف بالصناعة
 - ممثل الوزير المكلف بالمالية
 - ممثل الوزير المكلف بالجمعات المحلية
 - ممثل الوزير المكلف بالبيئة
 - ممثل الوزير المكلف بالاشغال العمومية(11)
- و يجتمع المجلس مرتين على الاقل بناء على استدعاء من رئيسه ، و تحدد مدة العضوية في المجلس بثلاث سنوات قابلة للتجديد.
- لا تصح مداوات مجلس الادارة الا بحضور ثلثي أعضائه على الاقل ، و اذا لم يكتمل النصاب يجتمع مجلس الادارة في الايام الثمانية الموالية ، و تصح مداواته حينئذ مهما كان عدد الحاضرين رسميا .
- تتخذ القرارات بالاغلبية البسيطة لاصوات الاعضاء الحاضرين ، و في حالة تساوي الاصوات يكون صوت الرئيس مرجحا .
- يتداول مجلس الادارة وفقا للقوانين و التنظيمات المعمول بها في كل المسائل المرتبطة بنشاطات المؤسسة و خاصة فيما يلي :
- برامج العمل السنوي و المتعدد السنوات و كذلك حصيلة نشاط السنة المقبلة
 - الشروط العامة المتعلقة بارام الاتفاقات و الصفقات ، الحسابات السنوية و الكشف التقديرية للايرادات و النفقات.
 - شروط منح اجور العمل
 - النظام الداخلي للمؤسسة و هيكلها التنظيمية
 - جميع المسائل التي من شأنها تحسين المؤسسة و المساعدة على تحقيق أهدافها .(12)

ثالثا _ مهام المؤسسة

تتمثل مهام المؤسسة فيما يلي:

- القيام باعتماد التجهيزات الخاصة بالسيارات
- العمل على تحقيق المراقبة التقنية الدورية للسيارات
- تحديد الطرق الأكثر ملاءمة المتعلقة بالمعايير التقنية الهادفة الى ضمان احسن ظروف الامن و الوقاية من الحوادث الناجمة عن الخلل الميكانيكي
- المشاركة في تعداد التنظيم المتعلق بصناعة السيارات
- دراسة ملفات طلبات الاعتماد التي تقدمها وكالات المراقبة التقنية للسيارات
- اقتراح كل تدبير من شأنه تحسين مقاييس صناعة السيارات مع مراعاة التطور التقني للسيارات
- انجاز مخابر توجه للقيام التجارب اللازمة لتحقيق مهامها
- جمع المعلومات المتعلقة بالمعايير التقنية و معالجتها و توزيعها (13)
- و لبلوغ هذه الاهداف يجب على المؤسسة القيام بمل يلي :
- * تقديم كل الخدمات المرتبطة بنشاطها
- * انشاء فروع في كل التراب الوطني
- * ابرام افاقيات مع اي هيئة وطنية او اجنبية لها علاقة بهدفها
- * المشاركة في المؤتمرات و اللقاءات و التظاهرات داخل الوطن و خارجه
- * ضمان خدمات التكوين في ميدان المراقبة التقنية الدورية و صيانة السيارات
- * ايداع كل براءة اختراع او كل عمل مرتبط بهدفها (14)

الفرع الثاني

وكالات المراقبة التقنية للسيارات

ان وكالة المراقبة التقنية للسيارات هي كل منشأة نوعية ثابتة أو متنقلة تتضمن تجهيزات معدة للمراقبة التقنية للسيارات قصد استغلالها للحصول على اعتماد يسلمه الوزير المكلف بالنقل بعد الاستشارة التقنية للمؤسسة الوطنية للمراقبة التقنية للمركبات.

أولا _ شروط انشاء وكالات المراقبة التقنية للسيارات و استغلالها

لقد شدد الجزائري فيما يتعلق بشروط منح الاعتماد لانشاء وكالات المراقبة التقنية للسيارات ، حيث يسلم الاعتماد لمدة 10 سنوات قابلة للتجديد لكل شخص طبيعي أو معنوي خاضع للقانون الجزائري(15) و تتوفر فيه الشروط التالية :

- تجاوز عمره 19 سنة
- التمتع بحقوقه المدنية و الوطنية
- اثبات تأهيل مهني بصفة مراقب تقني للسيارات
- و اذا كان صاحب الطلب لا يستوفي شروط التاهيل المهني فيجب عليه ان يستفيد من المساعدة الدائمة الفعلية لشخص طبيعي تتوفر فيه الشروط التالية :

* التوفر على منشآت و تجهيزات ملائمة لها علاقة مع نشاط المراقبة التقنية للسيارات

* التوفر على وسائل مالية ضرورية لانشاء وكالة المراقبة التقنية للسيارات و استغلالها(16)

يجب على كل شخص يرغب في انشاء وكالة قصد استغلالها أن يرسل طلبا في نسختين يذكر فيه الحالة المدنية و مهنته و مقر سكناه و كذلك عنوان نشاطه الى الوزير المكلف بالنقل ، اما اذا كان صاحب الكلب شخصا معنويا فيجب ان يتوفر في الطلب اسم الشركة و شكلها القانوني و عنوان مقرها و كذا الحالة المدنية للمثل او الممثلة الشرعيين المؤهلين وحدهم لتقديم الطلب ، و مقر سكناه او سكناهم (17).

ثانيا - ملف طلب اعتماد الوكالة

بالنسبة لملف اعتماد وكالات المراقبة التقنية للسيارات يجب التمييز بين الاشخاص الطبيعيين و الاعتباريين،

أ- بالنسبة للاشخاص الطبيعيين :

يتكون الملف من :

- مستخرج من شهادة ميلاد صاحب الطلب و اخرى للشخص الذي تتوفر فيه شروط التاهيل عند الاقتضاء

- مستخرج من صحيفة السوابق القضائية لا تتجاوز تاريخ اصداره 3 اشهر و اخرى للشخص الذي تتوفر فيه شروط التاهيل عند الاقتضاء
 - شهادة الجنسية الجزائرية
 - نسخة مصادق عليها مطابقة لعقد ملكية او ايجار المنشآت المخصصة لايواء وكالة المراقبة-
 - مخطط بياني للوكالة و موقعها و مواصفاتها
 - دفتر الاعباء المتعلق بكيفيات انشاء وكالة المراقبة التقنية للسيارات و استغلالها يتضمن كل المعلومات المطلوبة ، يوقعه صاحب الطلب
 - محضر معاينة المحضر القضائي يحدد مقاييس المنشآت و موقعها
 - مبررات عن وجود وسائل مالية ضرورية لانشاء الوكالة و استغلالها
 - جدول تقديري لتوظيف المراقبين و تكوينهم
 - اثبات صاحب الطلب ان الشخص الذي يلتزمه لهذا الغرض تتوفر فيه شروط التاهيل المهني
 - ب- بالنسبة للأشخاص المعنويين :**
 - القانون الاساسي للشخص المعنوي
 - نسخة من المداولة التي تم خلالها تعيين الرئيس
 - مبررات عن وجود وسائل مالية ضروري لانشاء الوكالة و استغلالها
 - اثبات ان المدير العام او المسير القانوني يستوفيان شروط التاهيل
 - مستخرج من صحيفة السوابق القضائية
 - شهادة الجنسية بالنسبة للمدير العام او المسير
 - نسخة مصادق عليها مطابقة لعقد ملكية او ايجار المنشآت المخصصة لايواء وكالة المراقبة(18)
- ثالثا - رفض الاعتماد**
- يرفض الاعتماد لعدة أسباب و هي :

- إذا لم تتوفر الشروط الضرورية لتسليمه
 - إذا كان التحقيق الذي أجرته مصالح الامن سلبيا
 - إذا كان صاحب الطلب موضوع سحب نهائي لاعتماد انشاء وكالة المراقبة التقنية للسيارات (19)
- يجب على الوزير أن يبرر قرار الرفض و يبلغه الى صاحب الطلب برسالة مضمونة مع وصل استلام ، كما يمكن لصاحبالطلب تقديم طعن كتابي في حالة الرفض قصد :
- اما تقديم معلومات جديدة أو مبرراتتدعم الطلب -
 - و اما الحصول على دراسة اضافية -
- غير أن الطعن يجب ان يصل الى الوزير المكلف بالنقل في أجل شهرين من تاريخ تبليغ الرفض ، و في هذه الحالة يلزم الوزير بالرد في غضون الشهرين اللذين يليان استلام الطعن . (20)

رابعا - العقوبات الادارية

قد تتعرض وكالات المراقبة التقنية للسيارات لعقوبات ادارية او حتى جزائية في حالة اخلالها بالالتزامات التي وافقت عليها في دفتر الابعاء النموذجي المتعلق بانشاء وكالة المراقبة، و من بين هذه العقوبات نجد :

أ- الإنذار:

و يكون في حالة :

- عدم احترام قواعد النظافة و الامن
- عدم احترام اجراءات استعمال تجهيزات المراقبة و صيانتها
- عدم احترام اجراءات المراقبة
- عدم التصريح بفقدان أية وثيقة من وثائق المراقبة

ب- السحب المؤقت للاعتقاد :

و يكون في حالة :

- العود خلال 12 شهرا التي تلي معاينة أحد الاخلالات التي أفضت الى انذار

- بث ملاحظات أو مستندات غير مرخص بها
- تقديم نصائح تقنية لكل شخص تخضع سيارته للمراقبة التقنية و من شأنها ان تشوه نوعية المراقبة
- ج- السحب النهائي للاعتماد :**

و يكون في حالة :

- العود خلال 12 شهرا التي تلي معاينة العيوب التي أفضت الى السحب المؤقت للاعتماد
- عدم التصريح بأي طارئ يمس العتاد يمكن أن ينجر عنه عواقب وخيمة على نوعية المراقبة
- الاستعمال التدليسي للوثائق المسلمة عقب اجراء المراقبة التقنية
- تزييف محضر المراقبة التقنية
- التدخل على التجهيزات المراقبة من شأنه أن يشوه نتائج المراقبة(21)

الخاتمة

ان المراقبة التقنية للسيارات تعتبر عملية ايجابية من عدة جوانب :
فهي تساعد على التقليل من الاختلالات الميكانيكية و الاعطاب المختلفة و التي لها أثر مباشر في وقوع حوادث المرور
كما تساهم المراقبة التقنية في تقليل التلوثات الناجمة مختلف المركبات خاصة ثاني اكسيد الكربون الذي يعد من الغازات السامة و الضارة بالانسان
بالاضافة الى تقليل الضجيج الصادر عن محركات المركبات القديمة و المهترئة

قائمة الهوامش و المراجع :

- (1) علا عبد الرحمن البكري ، الندوة العلمية حول حجم حوادث المرور في الوطن العربي ، جامعة نايف العربية للعلوم الامنية ، السعودية ، 2001 ، ص 25
- (2) القانون 03-09 المؤرخ في 22 جويلية 2009 المعدل و المتمم للقانون 01-14 المتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق و سلامتها و أمنها ج ر 45 بتاريخ 29 جويلية 2009
- (3) شهلي يزيد ، المراقبة التقنية للسيارات و دورها في تخفيض حوادث المرور في الجزائر ،مذكرة ماستر ،جامعة باتنة، ص

- (4) علا عبد الرحمن البكري ، مرجع سابق ، ص41
- ((5)) شهلي يزيد: مرجع سابق ، ص68
- (6) المرسوم التنفيذي 03-223 المؤرخ في 10 جوان 2003 المتعلق بتنظيم المراقبة التقنية للسيارات و كفيات ممارستها، ج ر 37
- (7) عزوز خليل ،كبير سمير ، مدخل الى المراقبة التقنية للسيارات في الجزائر، مذكرة تخرج لنيل شهادة مفتش في النقل البري ،المدرسة الوطنية لتطبيق تقنيات النقل البري، باتنة ،2003، ص 55
- (8)علا عبد الرحمن البكري ، مرجع سابق ، ص44
- ((9)) شهلي يزيد: مرجع سابق ، ص75
- (10)المرسوم التنفيذي 98-271 المؤرخ في 29 أوت 1998 المتضمن تغيير القانون الاساسي للمركز الوطني للدراسات و البحث في التفتيش التقني للسيارات و تعديل تسميته ، ج ر 65
- (11)المادتان 07 و 08 منالمرسوم التنفيذي 98-271
- (12)انظر المواد من 10 الى 13 منالمرسوم التنفيذي 98-271
- (13)انظر المادة 05 منالمرسوم التنفيذي 98-271:
- (14)المادة 06 منالمرسوم التنفيذي 98-271
- (15)المادة 11 من المرسوم التنفيذي 03-223:
- (16)المادة 12 من المرسوم التنفيذي 03-223
- (17)المادة 13 من المرسوم التنفيذي 03-223 :
- (18)المادة 14 من المرسوم التنفيذي 03-223
- (19) المادة 17 من المرسوم التنفيذي 03-223
- (20)المادة 18 من المرسوم التنفيذي 03-223:
- (21)المادة 52 من المرسوم التنفيذي 03-223:

Doc Houria Bencherif

Université Batna 2

Le dispositif de contrôle-sanction de sécurité routière en Algérie : états des lieux, limites et progrès possibles

Les accidents de route constituent un important problème économique, social et de santé publique selon l'Organisation Mondiale de la Santé (OMS). Selon la même source, les statistiques montrent que chaque année, près de 1,3 million de personnes meurent dans un accident de la circulation, ce qui représente plus de 3000 décès par jour, et de 20 à 50 autres millions de blessés. Près de 90 % des décès sur les routes surviennent dans des pays à revenu faible ou intermédiaire, qui possèdent moins de la moitié du parc mondial de véhicules immatriculés a révélé l'OMS dans son rapport de situation sur la sécurité routière dans le monde publié en 2009. L'Algérie n'a pas échappé à ce constat avec plus de 40.000 accidents, par an, 60.000 blessés et 4000 morts. L'objectif de ce travail est d'exposer l'évolution du cadre législatif réglementaire relatif à la prévention et à la sécurité routière en analysant l'évolution de la répression et son impact sur les comportements des usagers de la route particulièrement les conducteurs.

1. Evolution de la sécurité routière en Algérie

Les accidents de la route anéantissent des milliers de vie humaine et causent des tragédies sociales, ainsi que des pertes économiques importantes estimées à des milliards de dinars. En Algérie, le nombre d'accident a atteint durant l'année 2014, 40101 accidents avec 65263 blessés et 4812 morts. L'évolution du nombre d'accidents, de blessés et de tués de 1990 à 2012 est présentée par la figure suivante :

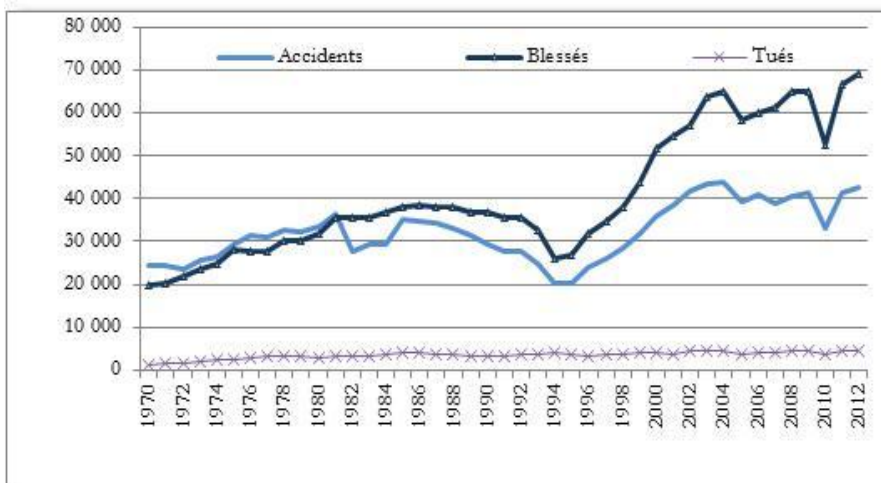


Figure 1: Evolution du nombre d'accidents, de blessés et de tués (CNPSR, 2012)

L'analyse de ces chiffres peut être faite selon les périodes suivantes :

De 1990 à 1994 : Cette période est caractérisée par la diminution du nombre d'accidents et de blessés. Ceci est dû en grande partie à la situation sécuritaire de l'époque. En effet, l'on peut imaginer un sous enregistrement du nombre d'accident d'une part, mais il est à noter qu'il y a eu une baisse très importante de la mobilité durant cette période. D'ailleurs, les déplacements durant la nuit étaient quasi nuls.

De 1995 à 2000 : Cette phase est caractérisée par une augmentation du nombre d'accidents et par une forte croissance du parc automobile. Elle correspond aussi à une amélioration de la situation sécuritaire et avec pour corolaire le retour progressif de la mobilité.

De 2001 à 2006 : Cette période est marquée par une légère diminution en 2005 par rapport aux années précédentes du fait de la mise en place d'un nouveau dispositif réglementaire et son effet d'annonce (loi 16-04 relative à l'organisation, la sécurité et la police de la circulation routière) caractérisée par le renforcement du système de contrôle-sanction de sécurité routière¹⁸³.

De 2007 à 2012 : Cette phase est caractérisée par une diminution en 2010 qui est peut être liée à l'hyper-répression qui a marquée l'ordonnance N°09-03 du 22 juillet 2009¹⁸⁴. Mais le nombre d'accidents et de blessés a enregistré des augmentations en 2011 et 2012. Pour l'année 2013 les statistiques du CNPSR annonce des chiffres de plus en plus alarmants : 44907 accidents, 69582 blessés et 4540 morts, soit une hausse de 0,70 % du nombre de morts, 1,79 % du nombre de blessés et 1,01 % des accidents par rapport à la même période de 2012¹⁸⁵.

Par ailleurs, les constats effectués par le CNPSR placent le facteur humain comme étant la première cause des accidents enregistrés qui est nourrie par la faiblesse du contrôle routier par les services de police et de la gendarmerie. En effet, les statistiques publiées par le centre montrent que le facteur humain est à l'origine de plus de 80% du total des accidents enregistrés.

Ce drame routier, qui constitue aussi une contrainte majeure pour le développement du pays, a incité les pouvoirs publics et surtout les autorités concernées à lancer un ensemble d'actions pour améliorer la situation nous citons particulièrement la formation, la sensibilisation et la répression.

2. La répression dans les textes législatifs et réglementaires relatifs à la sécurité routière en Algérie

¹⁸³Loi N° 04-16 du 10 novembre 2004 modifiant et complétant la loi correspondant au 19 août 2001 relative à l'organisation, la sécurité et la police de la circulation routière, N°72, pp.3-6.

¹⁸⁴Ordonnance N° 09-03 du 22 juillet 2009 modifiant et complétant la loi correspondant au 19 août 2001 relative à l'organisation, la sécurité et la police de la circulation routière, N°45, pp.4-12.

¹⁸⁵www.cnpsr.org.dz/news_article/101.

Les principaux textes régissant la prévention routière en Algérie sont la loi n° 01-14 du 19 août 2001 relative à l'organisation, la sécurité et la police de la circulation routière modifiée et complétée par la loi n° 04-16 du 10 novembre 2004 et l'ordonnance n°09-03 du 22 juillet 2009 (JO n° 46 du 19/08/2001). Nous citons aussi le décret exécutif n° 04-381 du 28 novembre 2004 fixant les règles de la circulation routière modifié et complété par le décret exécutif n° 11-376 du 12 novembre 2011 (JO n°76 du 28/11/2004). Les points qui suivent présentent l'évolution chronologique de la notion de répression dans ces textes.

3.1 Point de départ : une réglementation pour la régulation et la formation

La première loi n° 01-14 il a promulgué les conditions de circulation des différentes catégories d'usagers des voies publiques et les conditions administratives et des règles de conformité des véhicules et de leurs équipements. Parmi les principaux avantages de cette loi nous citons :

- La mise en place des plans de transport et de circulation,
- L'obligation de l'éducation de la sécurité dans les établissements scolaires,
- La régulation de la circulation des piétons,
- La création d'un brevet professionnel pour les conducteurs (marchandises + TMD),
- La création de nouvelles sanctions et l'augmentation des amendes particulièrement dans les articles 66, 89, 93 et 97.

Sur le terrain plusieurs difficultés ont été recensées par les instances concernées particulièrement celles liées au retard quant à la promulgation des textes d'application de la loi 16-04. En effet les premiers textes sont apparus le 28 novembre 2004 dans le décret n° 381-04. En parallèle, il a été noté la multiplication des accidents de la route et leurs conséquences dramatiques et dommageables sur les personnes et les biens durant cette période ce qui a incité les pouvoirs publics de prendre de nouvelles mesures pour faire face à l'insécurité routière. C'est dans ce cadre que s'inscrit le réajustement des dispositions de la loi du 19 août 2001 pour introduire des amendements pour renforcer non seulement la dimension préventive du dispositif mais, également, les mesures dissuasives de nature à réduire les risques et les dommages.

2.2. Une réglementation répressive à partir de 2004

La loi n°16-04 qui a modifiée et complétée la loi 01-14 est composée de vingt cinq (25) articles dont dix (10) ont été ajoutés. Elle est venue doter les pouvoirs publics des instruments devant permettre de renforcer le système de contrôle-sanction et d'améliorer la sécurité routière. Parmi la plus importante innovation introduite par cette nouvelle loi, figure le renforcement significatif du dispositif répressif par la révision à la hausse du montant des amendes et des peines d'emprisonnement. Les amendements portent essentiellement sur l'arrimage obligatoire des conteneurs par un système de fixation plus efficace et l'obligation d'entretien régulier des véhicules. Il prévoit également le renforcement des sanctions afférentes à la circulation et à la sécurité routière pour sanctionner l'excès de vitesse, le défaut du port de ceinture de sécurité, le défaut du port de casque ainsi que l'augmentation du nombre d'infraction au code de la route susceptible d'entraîner le retrait du permis de conduire. Les sanctions prévues varient entre les amendes forfaitaires, les amendes financières et les sanctions administratives.

La non mise en place des institutions qui permettent à la police et à la gendarmerie de contrôler les véhicules particulièrement le Centre National des Permis de Conduire (CENAPEC) a incité les pouvoirs publics à réviser, une deuxième fois, à la hausse les amendes¹⁸⁶.

¹⁸⁶ Actuellement le CENAPEC est mis en place conformément au décret exécutif n° 03-262 du 23 juillet 2003 fixant l'organisation et le fonctionnement du centre national des permis de conduire modifié et complété par le décret exécutif n° 10-121 du 21 avril 2010 et le décret exécutif n° 12-123 du 19 mars 2012 (JO n°46 du 30/07/2003)

2.3. L'hyper répression à partir de 2009

L'année 2009 a été marquée par la promulgation de l'ordonnance n° 09-03 du 22 juillet 2009 modifiant et complétant la loi n° 01-14. Cette ordonnance vise, notamment, à réduire l'état d'insécurité routière, de définir les règles d'usage de la voie publique et les modalités de régulation et de fluidité de la circulation routière, de réunir les conditions d'un développement équilibré des transports de qualité dans le cadre de l'intérêt général, de définir un cadre institutionnel chargé de sa mise en œuvre et d'instituer des mesures coercitives en matière de non-respect des règles de la circulation routière.

4. Analyse des axes d'interventions des pouvoirs publics et leurs efficacités

4.1. Principaux aspects traités dans les textes législatifs relatifs à la sécurité routière

Le recensement et l'analyse de tous les textes réglementaires relatifs à la sécurité routière en Algérie nous a permis d'extraire des résultats intéressants. Ce travail a été réalisé dans le cadre d'un projet de recherche sur la sécurité routière entre l'université de Batna et l'union européenne en 2009¹⁸⁷ auquel nous avons été impliqués. Les différents aspects traités sont présentés par le tableau suivant :

Tableau 1: Aspects inclus dans les textes réglementaires en Algérie

Sommaire des aspects législatifs			Observations
Concepts	Existe dans les textes	Traitements dans les textes	
Permis à points	Oui	Poursuivre des cours pour récupérer les points	Pas d'application
Code pénal appliqué pour les infractions graves	Oui	Création de tribunaux spéciaux	En cours d'application
Contrôle de vitesse par radar	Oui	Amendes	Nombre de radars réduits par rapport au réseau routier
Contrôle de la vitesse moyenne	Non	-	-
Contrôle de l'alcoolémie	Oui	Amendes + Retrait immédiat de permis de conduire	Nombre de contrôle réduit
Contrôle des drogues	Oui	Amendes + Retrait immédiat de permis de conduire	-

¹⁸⁷Projet ESTEEM, http://www.fares-boubakour.edu.dz/index.php?option=com_content&view=article&id=24&Itemid=75

A noter par ailleurs que l'état des lieux des principaux aspects traités dans les textes législatifs relatifs à la sécurité routière repose sur une demande qui a été formulée par l'OMS pour l'ensemble des pays dans le but de dresser un bilan mondial sur la situation de la sécurité routière pour l'année 2009 et pour lequel l'Algérie est le seul pays à n'avoir pas répondu.

Sommaire des aspects législatifs (suite)			Observations
Concepts	Existe dans les textes	Traitements dans les textes	
Utilisation du téléphone portable	Oui	Amendes et ou Retrait de permis	-
Protection individuelle - Ceinture de sécurité	Oui	Amendes	-
Protection individuelle – Siège pour enfants	Non	-	-
Protection individuelle – port du casque	Oui	Amendes	Nombre de contrôle réduit
Griller le Feu rouge	Oui	Retrait immédiat de permis de conduire	-
Conduite sans permis de conduire	Oui	Amendes	-
Conduite avec une attestation provisoire	Oui	Suspension ou annulation de la pièce	-
Contrôle des conducteurs professionnels - Tachymètre	Oui (Télé tachymètre)		Certaines entreprises l'on fait (Naftal)
Pénalités spécifiques en milieu urbain: respect du stop et du parking pour le transport public	Non	-	-

Comme nous pouvons le constater, la réglementation algérienne en matière de sécurité routière est très prometteuse compte tenu des différents aspects traités. Mais nous avons constaté que certaines mesures prévues par la réglementation n'ont pas été appliquées nous citons à titre d'exemple le permis à points et le contrôle des drogues..

4.2. Evolution des actions publiques de sécurité routière

L'évolution chronologique des actions publiques a été marquée par un changement « d'objets » pour la sécurité routière. Ces actions ont commencé par une approche « technique » centrée sur l'identification des points noirs et sur le véhicule et se sont prolongées par une approche centrée sur l'homme (voir tableau ci-dessous).

Tableau 2: Evolution des actions de sécurité routière

Actions	Objectifs	Périodes d'application	Institutions responsables	Application	Evaluation
Corrections des points noirs	Infrastructures routières	Avant 1987	Commission nationale permanente de la sécurité des routes	Oui	Pas d'information
Régulation	Circulation routière	A partir de 1987	M. des transports	Oui	Non
Education	Usagers de la route	A partir de 2001	M. des transports	Non	-
Formation	Conducteurs	A partir de 2001	M. des transports	Oui	Non
Sensibilisation			M. de l'intérieur		
			M. de la défense		
Planification des transports	Infrastructure	A partir de 2001	Ministère des transports	En cours	-
Contrôle technique des véhicules	Véhicule	A partir de 2003	Ministère des transports	Oui	Non
Contrôle répression	Conducteurs	A partir de 2004	M. des transports	Oui	Non
			M. des collectivités locales		
			M. de la défense		
Hyper répression	Conducteur	A partir de 2009	Ministère des transports	Oui	Non

Nous retenons de ce qui précède que le changement d'objet pour la sécurité routière de 1987 jusqu'à aujourd'hui nous renseigne sur la manière dont les pouvoirs publics ont procédé pour faire face à l'accroissement du nombre d'accidents qui semble relativement fragmentaire et inefficace. Retenons aussi que la mise en application de ces actions peut se heurter à des difficultés budgétaires, à des résistances dans la société, à des conflits de priorités ou encore à un manque de savoir-faire dans ce domaine.

Enfin, l'évaluation, le retour d'information et le suivi des effets des diverses mesures de sécurité routière sont très importants car lorsqu'ils font défaut, l'apprentissage est aléatoire plutôt que systématique, ce qui risque d'entraîner une répétition des erreurs et l'application réitérée de mesures inefficaces.

4.3. Impacts des mesures sur la sécurité routière : effets non durable

Par le renforcement du système de contrôle-sanction de sécurité routière en Algérie, les pouvoirs publics ont cherché à modifier les comportements des usagers dans l'espoir d'en arriver à une réduction du nombre et de la gravité des

accidents. En matière d'impacts sur la sécurité routière les statistiques du CNPSR montrent que les effets étaient positifs mais temporaires comme le montre le tableau N°3 :

Tableau N° 3 : Evolution de la sécurité routière (2004- 2009)

Années	Accidents	Blessés	Tués
Application de la loi n° 04-16 du 10 novembre 2004			
2004	43777	64714	4356
2005	39233	58082	3711
2006	40885	60120	4120
Application de l'ordonnance n°09-03 du 22 juillet 2009			
2009	41224	64979	4607
2010	32873	52435	3660
2011	41467	66361	4598

Pour l'année 2005 le nombre d'accident de la route a atteint 39233 accidents avec 58082 blessés et 3711 tués. La comparaison entre l'année 2004 et l'année 2005 fait ressortir les résultats suivants :

- Une diminution du nombre d'accidents au niveau national de 4544 accidents soit moins de 10,38 %
- Une diminution du nombre d'accidents en milieu urbain de 2195 accidents soit moins de 11,71 %
- Une diminution du nombre d'accidents en zone rurale de 2349 accidents soit moins de 09,38 %

Cette amélioration était temporaire puisque le nombre d'accident a connu une nouvelle augmentation à partir de 2006 selon la même source. En effet, la comparaison entre l'année 2005 et l'année 2006 fait ressortir les résultats suivants :

- Une augmentation du nombre d'accidents au niveau national de 1652 accidents soit plus de 4,21 %
- Une augmentation du nombre de blessés au niveau national de 2038 blessés, soit plus de 3,51 %
- Une augmentation du nombre de tués au niveau national de 409 tués, soit plus de 11,09 %

Pour l'année 2010, le nombre d'accidents a atteint 15894 accidents, 18173 blessés et 666 tués en milieu urbain alors que le nombre était de 18351 accidents, 21197 blessés et 778 tués en 2009. Ces diminutions étaient temporaires puisque à partir de 2011 la situation s'est de nouveau dégradée avec une augmentation des chiffres au niveau urbain avec 2573 accidents, 3252 blessés et 101 tués.

Cette dégradation est due à plusieurs facteurs, nous citons particulièrement :

- Absence d'un système d'apprentissage qui répond aux enjeux de la sécurité routière,
- Diminution du nombre des contrôles routiers,
- Insuffisances des moyens humains (agents des forces de l'ordre) et matériels (nombre réduit de radars),
- La non mise en place de certaines mesures particulièrement pour la lutte contre les récidivistes.

5. Conclusion

Le renforcement du système de contrôle-sanction a permis d'influer à court terme sur le comportement des usagers. Ceci n'est pas spécifique à notre pays où de nombreuses études tendent à montrer que les effets des actions de contrôle ont des effets peu durables. En effet, les stratégies reposant sur l'instauration de règles de conduite, le contrôle de leur observation par les conducteurs et la sanction des infractions à ces règles peuvent être efficaces, du moins concernant certains aspects des comportements de conduite, et s'agissant d'effets à court terme. Pour arriver à des comportements durables, les pouvoirs publics, prenant en cible le conducteur, devront lancer d'autres actions qui auront comme objectifs :

- Mettre en place un système d'apprentissage à la conduite de véhicule continu et progressif qui permet de répondre aux enjeux de la sécurité routière pour arriver à des comportements durables.

- Renforcement des actions de communication, d'information et d'adhésion dont le but est de rappeler, compléter et conforter les mesures mises en œuvre pour modifier les comportements sur la route.
- Continuer tous les efforts déployés pour le renforcement du système de contrôle et de sanctions par la mise à disposition des moyens humains et financiers nécessaires et la mise en place des différentes institutions prévues par la loi.

D'autres éléments doivent être pris en charge aussi, il s'agit particulièrement de :

- La mise à l'agenda en tant que facteur déclenchant de la politique publique qui permet de :
 - Fixer des objectifs, définis de manière quantitative et qualitative et réalisables vers lesquels concentrer les actions.
 - Promouvoir des actions diversifiées en faveur des usagers de la route tout en poursuivant l'amélioration de l'infrastructure, comme celle du véhicule et en tenant compte de l'interaction éventuelle entre ces différentes actions.
 - Identifier l'ensemble des partenaires au niveau national et local, des élus, de l'administration ou des organismes privés susceptibles de participer à cette lutte contre les accidents de la route.
 - Associer chacun à son niveau, selon ses préoccupations et ses responsabilités, à l'élaboration et à la mise en œuvre d'une action, diversifiée et concertée.
 - Construire les outils permettant de suivre et d'évaluer ces politiques.
- La définition d'un organisme chef de file qui permettra de coordonner tous les efforts de sécurité routière au niveau national et local. Il devra être muni des ressources nécessaires pour assurer ses missions et renforcer ses pouvoirs et ses capacités de coordination. Il devrait rendre compte à l'autorité politique nationale la plus haute.
- Le renforcement de la recherche par :
 - L'implication des universités et des unités de recherches dans le domaine de la sécurité routière.
 - Le développement des connaissances et leur valorisation pour qu'elles répondent aux besoins des chercheurs et les décideurs.
 - La diffusion des connaissances produites de manière massive auprès du grand public pour le mobiliser.

L'adoption d'une politiques publique permettra de renfoncer le mode de gestion actuel de la sécurité routière en Algérie afin de pouvoir passer vers une gestion axée sur les résultats et un système sûr ; un mode de gestion adopté par les pays les plus performants en sécurité routière.

Références bibliographiques

Bencherif, H., et Guehtar, N. (2008). Le contrôle- Sanction en Algérie, impact de la nouvelle réglementation. *Congrès International ATEC-ITS*. ISSN 0397-6513. 07- 08 février.

CNPSR (Centre National de Prévention et Sécurité Routière), (2012). Etude statistique sur les accidents de la route en Algérie, 162 p.

Décret exécutif n° 03-502 du 27 décembre 2003 portant missions, organisation et fonctionnement du centre national de prévention et de sécurité routière.

Loi n° 04-16 du 10 novembre 2004 modifiant et complétant la loi correspondant au 19 août 2001 relative à l'organisation, la sécurité et la police de la circulation routière, N°72, pp.3-6.

OMS (Organisation Mondiale de la Santé), (2009). Il est temps d'agir. *Rapport de situation sur la sécurité routière dans le monde*, ISBN 78 92 4 256384 9. Genève, 298 p.

Ordonnance n° 09-03 du 22 juillet 2009 modifiant et complétant la loi correspondant au 19 août 2001 relative à l'organisation, la sécurité et la police de la circulation routière

الطالبة مجابى صبرينة

جامعة تبسة

الأليات القانونية للتحكم في عناصر السلامة المرورية

إن آفة حوادث المرور أصبحت تشكل تهديدا حقيقيا لما تخلفه من نتائج وخيمة على المجتمع، إذ أنها تمس بالحق في الحياة للفرد وتؤثر على القدرات الإنمائية للمجتمع، فلا صرامة القانون ولا العمليات التحسيسية المتواترة أدت إلى الحد من هذه الآفة، بل يتم تسجيل مآسي عبر شبكة الطرقات بصفة عامة على المستوى الوطني والعالمي.

حيث يشهد كل عام وفاة نحو 1.24 مليون نسمة نتيجة حوادث المرور، وهناك 20 مليون إلى 50 مليوناً من الأشخاص الآخرين الذين يتعرضون لإصابات غير مميتة من جراء تلك الحوادث يؤدي الكثير منها إلى العجز، ومن المتوقع أن تؤدي حوادث المرور بحياة نحو 1.9 مليون نسمة سنويا، بحلول عام 2020 إذا لم تتخذ أي إجراءات للحيلولة دون ذلك.

وقد أولى المشرع الجزائري أهمية بالغة لحوادث المرور نظرا لخطورتها، ولما تسببه يوميا من خسائر مادية وبشرية، نظرا لأثارها السلبية على المجتمع اقتصاديا واجتماعيا.

وعليه يمكن طرح الإشكالية التالية:

هل الإطار القانوني في مجال الرقابة المرورية يسمح بالتحكم في عناصر السلامة المرورية.

المبحث الأول: عناصر السلامة المرورية.

المبحث الثاني: السياسة الوطنية في مجال مكافحة اللأمن المروري.

المبحث الثالث: إستراتيجية الدّرك الوطني من أجل التحكم في عناصر السلامة المرورية.

المبحث الأول

عناصر السلامة المرورية

أصبحت تشكل الآثار الوخيمة لحوادث المرور مصدرا حقيقيا للقلق في الجزائر، خاصة إذا علمنا أن الجزائر وللأسف تحتل مرتبة متقدمة عالميا في حوادث المرور حسب إحصائيات المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق. لهذا استوجب الضرورة الملحة إلى الإسراع في تطبيق السلامة المرورية والبحث عن أهم العناصر الفاعلة والمؤثرة في هذا الآفة.

المطلب الأول: ماهية السلامة المرورية.

أولا: تعرف السلامة المرورية.

إن الهدف من السلامة المرورية هو الحد من الحوادث المرورية وضمان سلامة الإنسان وممتلكاته والحفاظ على الموارد البشرية والممتلكات حيث أن مجال السلامة المرورية يشمل وضع الخطط وبرامج للقيام بأعمال التفقيش والحصر الدّوري لأعمال السلامة المرورية وتحديد الأماكن التي تكثر بها الحوادث المرورية في شبكة الطرق وتحديد المعالجات اللازمة للحد من هذه الحوادث.

كما أنها تشمل جميع البيانات والإحصائيات لحوادث المرور وذلك بالتنسيق مع الجهات ذات العلاقة وتقوم بدراسة وتحليل بيانات الحوادث المرورية وربطها بالجانب الاجتماعي والاقتصادي وتقوم

بعمل مقترحات وحلول لتنفيذ أساليب وإجراءات معالجة الأماكن التي تكثر بها الحوادث المرورية ووضع توصيات لتحسين المستوى التصميمي للطريق.

وعليه يمكن تعريف السلامة المرورية بمفهومها الواسع هو تبني كافة الخطط والبرامج واللوائح المرورية والإجراءات الوقائية للحد من أو منع وقوع الحوادث المرورية ضمانا لسلامة الإنسان وممتلكاته وحفاظا على أمن البلاد ومقوماتها البشرية والاقتصادية⁽¹⁸⁸⁾.

ثانيا: الأضرار الناجمة عن حوادث المرور.

- تتسبب الإصابات الناجمة عن حوادث المرور في إلحاق خسائر اقتصادية هائلة بالضحايا وأسرههم وبالذول عموما، وتتسبب هذه الخسائر من تكاليف العلاج والتكفل بأسر الضحايا⁽¹⁸⁹⁾، وقد أظهرت التقديرات الوطنية أن حوادث المرور تكلف البلدان 1% إلى 3% من ناتجها القومي الإجمالي.

- يحدث أكثر من 90% من الوفيات الناجمة عن إصابات حوادث المرور في البلدان المنخفضة الدخل والبلدان متوسطة الدخل، وتبلغ تلك المستويات في البلدان المنخفضة الدخل والبلدان المتوسطة التابعة للإقليم الإفريقي وإقليم شرق المتوسط.

- يمثل الشباب بين 15 إلى 44 عاما حوالي 59% من أولئك الذين يموتون أو يصابون في حوادث المرور.

ثالثا: برامج السلامة المرورية العالمية:

- جعل الطرق آمنة مروريا.
- الارتقاء بالوعي المروري.
- تطوير مواصفات السلامة في المركبات.
- تطوير الخدمات الإسعافية والطبية الطارئة.
- تطوير حماية مستخدمي الطريق.

⁽¹⁸⁸⁾ عبد الله النعماني، تجربة الجمهورية اليمنية في مجال السلامة المرورية، أعمال المؤتمرات بالمنظمة العربية للتنمية الإدارية، ندوة الحوادث

المرورية ومنازعاتها القانونية، المنعقدة في عمان، المملكة الأردنية الهاشمية، مارس 2008، ص153.

⁽¹⁸⁹⁾ لتفصيل أكثر في موضوع التعويضات الناجمة عن حوادث المرور انظر:

- يوسف دلاندة، نظام التعويض عن الأضرار الجسمانية والمادية الناتجة عن حوادث المرور، الطبعة الثانية، دار هومة، الجزائر، 2009.

- تطوير سلوك مستخدمي الطريق⁽¹⁹⁰⁾.

المطلب الثاني محل السلامة المرورية

إن محور السلامة المرورية يتمثل في ثلاث عناصر وهي العنصر البشري، المركبة، الطريق.

والجدول التالي يبين الأسباب العامة لحوادث المرور المسجلة خلال سنة 2015

النسبة	سنة 2015	
%85.68	17445	أسباب متعلقة بالسائقين
%06.08	1237	أسباب متعلقة بالراجلين
%04.81	980	أسباب متعلقة بحالة المركبات
%03.43	699	أسباب متعلقة بالمحيط

المصدر: احصائيات القيادة العامة للدرك الوطني.

أولاً: الانسان.

العنصر البشري سواء كان سائقاً أو راجلاً هو المتسبب الرئيسي في حوادث المرور، فالإنسان هو المصدر الرئيسي للخطر وأصل الخطأ المؤدي إلى الحوادث التي يتسبب فيها العامل البشري في الجزائر أكثر من 84%.

ويمثل الشباب بين 15 و44 عاما حوالي 59% من أولئك الذين يموتون أو يصابون في حوادث

المرور.

⁽¹⁹⁰⁾ حسن بن مساعد الأحمد، الحوادث المرورية في المملكة العربية السعودية (دراسة وتحليل)، أعمال المؤتمرات بالمنظمة العربية للتنمية الإدارية، ندوة الحوادث المرورية ومنازعاتها القانونية، المنعقدة في عمان، المملكة الأردنية الهاشمية، مارس 2008، ص53.

والجدول التالي يبين شريحة السن الأكثر تورطا في حوادث المرور:

النسبة %		العدد	السن
أقل من 40 سنة	أقل من 30 سنة	406	أقل من 18 سنة
		4695	18-24 سنة
		5837	25-29 سنة
بين 30 و 40 سنة	30 و 40 سنة	5502	30-34 سنة
		4007	35-39 سنة
من 40 سنة	بين 40 و 50 سنة	2952	40-44 سنة
		2423	45-49 سنة
		3503	50-59 سنة
		2044	أكثر من 59 سنة

المصدر: إحصائيات القيادة العامة للدرك الوطني.

الملاحظ من هذه الإحصائيات أن شريحة السن الأكثر تورطا في حوادث المرور تتراوح بين 25 و 29 سنة بتسجيل 5837 حالة ما نسبته 18.27%.

ومن أهم الأخطاء التاجمة عن العامل البشري نذكر:

- اختلاف وتعدد مستعملي الطريق.
- قابلية الإنسان للسيارة.
- الوعي بالخطر.
- الإفراط في السرعة، التجاوز الخطير... إلخ
- الحالة الصحية العامة للسائق.

➤ تناول الأدوية والمخدرات.

➤ العنف والقلق بالإضافة إلى التعب والإرهاق.

➤ تأثير الكحول.

ثانيا: المركبة.

تعتبر المركبة الوسيلة الأكثر استعمالاً من طرف الإنسان، سهلت من تنقلاته ومكنته من حمل ونقل بضائعه بدون أدنى معاناة و رغم ما توفره المركبة من مزايا، فإنها في الآن نفسه لا تخلو من مخاطر عديدة إما عند سوء استعمالها أو عند سوء صيانتها من طرف السائق .

وتعد المركبات السبب الثاني من مجموع الأسباب، إذ أن أكثر من 07 % من الحوادث في الجزائر تقع بسبب أعطال ميكانيكية أو تقنية و نقص الصيانة لمختلف التجهيزات.

والجدول التالي يبين توزيع الحوادث حسب أصناف المركبات المتورطة.

النسبة	الفارق	سنة 2015	سنة 2014	
15.52%	4319 -	23505	27824	مركبات سياحية
16.70%	882 -	4643	5525	مركبات النقل العمومي للبضائع
09.79%	122 -	1217	1339	مركبات النقل العمومي للمسافرين

المصدر: إحصائيات القيادة العامة للدرك الوطني.

مركبات النقل المشترك (للبضائع، للمسافرين، سيارات الأجرة، ...) تورطت في 5388 حادث ما

يعادل 26.46 % من مجموع الحوادث، أسفرت على:

- 1261 قتيل ما يعادل 33.18 % من المجموع الكلي للقتلى.

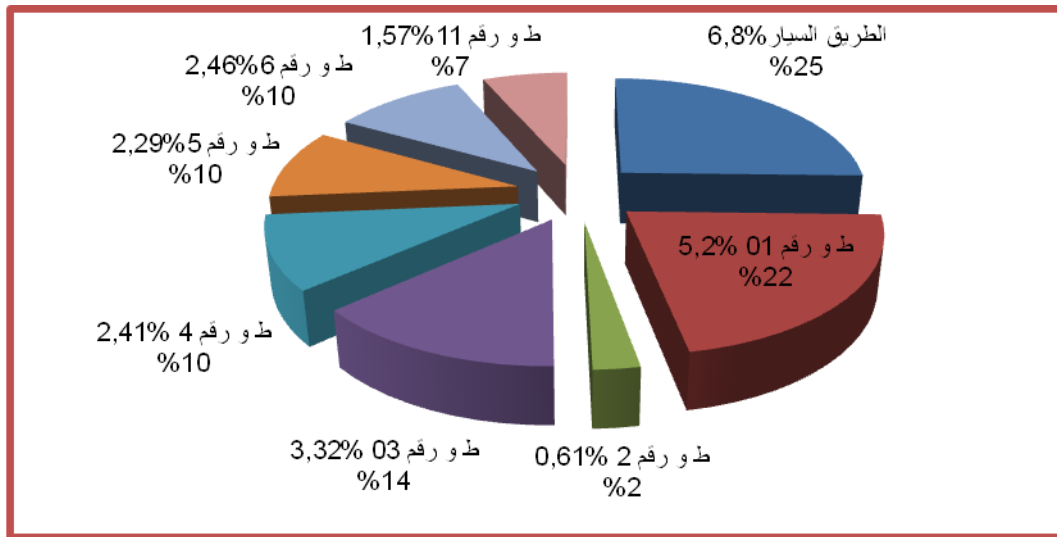
- 10681 جريح ما يعادل 29.14 % من المجموع الكلي للجرحى.

ثالثا: الطريق.

الطريق هو سبب رئيسي للحوادث عندما لا تتوفر فيه كل متطلبات السلامة المرورية والعبور الآمن لمستخدمي الطريق في الليل والنهار وفي جميع الأحوال الجوية والتي لها أثرا كبيرا في تسبب الحوادث⁽¹⁹¹⁾.

حسب الإحصائيات المسجلة فالطريق تشكل سبباً في وقوع حوادث المرور بنسبة تتراوح من 05 إلى 07 % من مجموع حوادث المرور و ترجع أغلبها إلى العوامل التالية : التصميم الهندسي، الحالة العامة للطريق، نقص الإضاءة على الطريق، إشارات المرور، عامل المحيط (الأحوال الجوية).

والتسبب التالية تبين توزيع حوادث المرور حسب الطرق الوطنية لسنة 2015:



المصدر: إحصائيات القيادة العامة للدرك الوطني.

الملاحظ أن الطرق الوطنية سجلت 3637 حادث، أي ما نسبته 17.86 % مقارنة مع باقي أصناف الطرق، أما الطريق السيار شرق-غرب فقد سجل به 1238 حادث ما يمثل نسبة 06.08% من الحوادث المعاينة سنة 2015⁽¹⁹²⁾.

⁽¹⁹¹⁾ ستالين نجم الدين كغو، أهمية التعاون بين الجهات الرسمية والأهلية ودور الجمعيات في التخفيف من عدد حوادث السير، أعمال المؤتمرات بالمنظمة العربية للتنمية الإدارية، ندوة الحوادث المرورية ومنازعاتها القانونية، المنعقدة في عمان، المملكة الأردنية الهاشمية، مارس 2008، ص50.

⁽¹⁹²⁾ المشاريع الكبرى التي من شأنها التقليل من حوادث المرور.

والجدول التالي يحدد الولايات الأكثر تسجيلاً لحوادث المرور

الترتيب	الولايات	الحوادث	القتلى	الجرحي
01	الجزائر	1316	97	1556
02	عين الدفلى	823	139	1531
03	المسيلة	731	151	1454
04	تيزازة	722	81	1196
05	البويرة	688	123	1377
06	وهران	685	87	1187
07	المدينة	682	78	1460
08	بومرداس	627	91	1047
09	البلدية	626	93	1122
10	باتنة	616	120	1000
11	سطيف	589	113	1090
12	بجاية	572	88	942

- الطريق السيار شرق-غرب 1216 كلم.

- الطريق الاجتبابي الجنوبي الثاني، زالدة(الجزائر) بودواو(بومرداس) 65كلم.

- الطريق الاجتبابي الجنوبي الثالث، الناظور(تيزازة) برج منايل(بومرداس) 145كلم.

- الطريق الاجتبابي الجنوبي الرابع، خميس مليانة(عين دقل) برج بوعرييج 300كلم.

- الطريق العرضي للهضاب العليا، العريشة(تلمسان) تبسة 1300كلم.

المصدر: إحصائيات القيادة العامة للدرك الوطني.

المبحث الثاني

السياسة الوطنية في مجال مكافحة الأمان المروري

حادث المرور هو كل ما يقع من المركبة من حوادث في الطريق العامة والأماكن والطرق الخاصة كالممرات، وأماكن التخزين وأماكن العمل وكذلك الحال بالنسبة للحوادث التي تقع أثناء سباق السيارات⁽¹⁹³⁾.

وقد أولى المشرع لهذا الموضوع أهمية بالغة من خلال مجموعة من النصوص التشريعية والتنظيمية.

المطلب الأول

الإطار التشريعي والتنظيمي لتسيير مجال أمن الطرقات.

من بين أهم النصوص التشريعية التي تسيير حركة المرور نذكر القانون رقم 01-13 المؤرخ في 07 أوت 2001، المتضمن توجيه النقل البري وتنظيمه. والقانون رقم 01-14 المؤرخ في 19 أوت 2001، المعدل والمتمم بالقانون 09-07 المؤرخ في 11 أكتوبر 2009، والمتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها وأمنها.

أما عن النصوص التنظيمية نذكر على سبيل المثال المرسوم التنفيذي رقم 04-381 المؤرخ في 28 نوفمبر 2004 المحدد لقواعد حركة المرور.

الجدول التالي يبين جنح ومخالفات قانون المرور.

التعيين	سنة 2014	سنة 2015	سنة 2014/2015
---------	----------	----------	---------------

⁽¹⁹³⁾ نبيل صقر، حوادث المرور نصا وفقها وتطبيقا، دار الهدى، عين مليلة، الجزائر، ص 06.

الجنح	465624	482595	+ 3.64%
المخالفات	180462	201958	+ 11.91%
الغرامات الجزافية	1219384	1513227	+ 24.10%

المصدر: إحصائيات القيادة العامة للدرك الوطني.

ولغرض تعزيز منظومة الوقاية من حوادث المرور وردع المخالفين وفرض الانضباط عبر الطرقات، تم تعديل بعض أحكام القانون 01-14 المؤرخ في 19 أوت 2001، المتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها وأمنها بالقانون 09/07 المؤرخ في 11 أكتوبر 2009 التي مست المحاور التالية:

- ❖ الرفع من مبالغ الغرامات الجزافية حسب أربع درجات.
 - ❖ إعادة تصنيف المخالفات وترتيبها حسب خطورتها.
 - ❖ تشديد عقوبات الحبس بالنسبة لجنحة القتل والجرح الخطأ الناتجة عن ارتكاب مخالفات خطيرة كالإفراط في السرعة، التجاوز الخطير، رفض الأولوية .. الخ
 - ❖ ترسيخ إجراء الاحتفاظ برخصة السياقة إلى غاية تسديد الغرامة الجزافية كآلية للقضاء على روح الشعور باللاعقاب السائد لدى المخالفين، وتمكين الخزينة العمومية من التحصيل على المبالغ كاملة.
 - ❖ ترسيخ مبدأ رخصة السياقة بالنقاط.
 - ❖ إحداث شهادة الكفاءة المهنية من أجل النقل العمومي للمسافرين والبضائع.
 - ❖ إجراءات الكشف عن تناول المخدرات عن طريق تحليل اللعاب.
 - ❖ الرفع من نسبة الكحول في الدم إلى 20 غ/ل بالنسبة للمخالفات السياقة في حالة سكر.
- أما في مجال البحث فقد تم دعم وتشجيع كل الأبحاث والدراسات المتعلقة بحوادث المرور وإدراج التربية المرورية في المدارس وتلقين وتعليم ملائم حول الوقاية من حوادث المرور.

المطلب الثاني

المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق.

✓ الإنشاء

أنشئ المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق بمقتضى المادة 24 من القانون رقم 09/87 المؤرخ في أبريل 1987 المتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها وأمنها، تحت وصاية الوزارة المكلفة بالنقل، ثم تم إلحاقه بوزارة الداخلية والجماعات المحلية.

✓ المهام

بمقتضى المرسوم التنفيذي رقم 502/03 المؤرخ في 27 ديسمبر 2003 وفي إطار سياسة الوقاية والأمن عبر الطرق يضطلع المركز بما يلي:

- القيام بكل الأعمال واتخاذ كل التدابير الكفيلة بترقية سبل الوقاية والأمن عبر الطرق.
 - تنسيق أعمال مختلف المتدخلين في مجال الوقاية والأمن عبر الطرق.
 - تأطير وتنشيط أشغال اللجان الولائية المكلفة بتنفيذ برامج الوقاية والأمن عبر الطرق التي يسطرها المركز؟
 - تنشيط حملات التوعية والوقاية وتنظيمها.
 - القيام بدراسات وبحوث لها صلة بمهامه.
 - ترقية الحركات الجمعوية في مجال الوقاية والأمن عبر الطرق.
 - تنظيم أشغال الهيئات الوطنية والدولية التي لها نفس الغاية والمشاركة فيها.
 - وضع البطاقة الوطنية لحوادث المرور ونشر الإحصاءات المتعلقة بها.
 - ولتمكين المركز من إنجاز مهامه زود بمجلس توجيهي يتكون من:
- ممثلي الوزارات: النقل، الدفاع الوطني، التجهيز والتهيئة العمرانية، التربية الوطنية، المالية، العدل، العمل والحماية الاجتماعية والتكوين المهني، الطاقة والمناجم، الصحة والسكن، التعليم العالي، الدرك الوطني، المديرية العامة للأمن الوطني، شركات التأمين، المديرية العامة للحماية المدنية وممثلي الجمعيات⁽¹⁹⁴⁾.

⁽¹⁹⁴⁾ .ملخصات اليوم التحسيس بعنوان إستراتيجية الدرك الوطني في مجال مكافحة اللأمن

الطرق، لقسم أمن الطرقات مديرية الوحدات المشكلة، قيادة الدرك الوطني، وزارة الدفاع الوطني، جانفي 2016. ص42.

المبحث الثالث

إستراتيجية الدّرك الوطني من أجل التّحكم في عناصر السّلامة المرورية

من أجل الحد من ظاهرة اللّأمن المروري والتي أصبحت تسمى في الوقت الرّاهن بإرهاب الطّرقات تبنى الدّرك الوطني إستراتيجية جديدة في مجال السّلامة المرورية، وقبل التّطرق إلى إستراتيجية الدّرك الوطني في مجال مكافحة اللّأمن المروري نتطرق إلى الإستراتيجية العالمية في مجال السّلامة المرورية عبر الطّرق.

المطلب الأوّل

الاستراتيجية العالمية للسّلامة المرورية عبر الطّرق

الاستراتيجية في الأصل كلمة عسكرية تعني الأسس التي تعد بموجبها الخطط. وفي حالة الوقاية استراتيجية الدّرك في مكافحة اللّأمن المروري.

ولأن جميع دول العالم تعاني من مشكلة السّلامة المرورية، ونتيجة لهذه المعانات بحثت جل الدّول وخاصة الصّناعية منها عن أسباب الحوادث المرورية وطرق الحد منها ووضعت برامج لتحسين السّلامة المرورية والنقاط التّالية تلخص برامج السّلامة المرورية المستخدمة في الدّول الصناعية حيث تم صياغة الأهداف كمايلي:

1- توعية وتعليم وتدريب السّائقين والمشاة (أي جميع المواطنين) بقواعد المرور على الطّرق من خلال المدارس ومراكز تدريب السّائقين ووسائل الإعلام كالتلفزيون والإذاعة والصّحافة والمنشورات والمعلقات والملصقات...إلخ.

2- مراقبة مرور السيّارات أي تصرفات السّائقين والمشاة على الطّرق من قبل شرطة المرور وضبط مخالفاتهم ومعاقبتهم بموجب التّشريعات من قوانين وأنظمة وتعليمات.

3- تحسين أحوال الطّرق من حيث تخطيطها وتصميمها وإنشائها وصيانتها وتجهيزها وتنظيم المرور عليها بصورة تؤدي لسلامة المرور عليها.

4. تطوير أساليب إنقاذ ضحايا حوادث الطرق من حيث سرعة الإسعاف وسرعة النقل إلى المستشفيات والقيام بالعلاجات المناسبة.

5- تحليل الحوادث خاصة القاتل منها التي حصلت خلال عام سبق لمعرفة أكثر الأسباب في حصولها والتوصل للإجراءات التي تتطلب أولوية العمل.

6- وحيث أن السلامة المرورية تكمن في مهام وجهود عدد كبير من المؤسسات الحكومية والأهلية والتطوعية فلا بد من وجود إدارة قوية تتمتع بمؤهلات وصلاحيات تمكنها من إعداد خطة وطنية استنادا للإستراتيجية المناسبة، وتحدد أدوار وجهود المؤسسات ذات العلاقة بالطريق والسير عليها وتدعم وتتابع تنفيذ تلك الإجراءات، كما تتولى إعداد النصوص الإعلامية والتعليمية والتشريعية ووسائل الإيضاح والنشر اللازمة⁽¹⁹⁵⁾.

المطلب الثاني

إستراتيجية الدرك في مجال السلامة المرورية

تنص المادة 2 من المرسوم الرئاسي رقم 09-143 المؤرخ في 27 أفريل 2009، المتضمن مهام الدرك الوطني وتنظيمه أن شرطة المرور مهمة أساسية وتقليدية للدرك الوطني، كما تنص المادة الثالثة يمارس الدرك الوطني مهامه على كامل التراب الوطني، وبصفة خاصة في المناطق الريفية وشبه الحضرية، وعلى طرق المواصلات وعلى الحدود.

تم بموجب القرار رقم 315/2016 ودو/2/س الذي يحدد مهام وحدات أمن الطرقات للدرك الوطني وتنظيمها ويضبط صلاحيات قادة ورؤساء وحدات أمن الطرقات إنشاء سرايا إقليمية لأمن الطرقات يلحق بها كل من فرق أمن الطرقات وفصائل الطريق السيار المتواجدة بإقليم المجموعة الإقليمية لقادة السرايا في حالة عدم وجود سرية لامن الطرقات للإشراف على تنسيق أعمال وحدات أمن الطرقات بإقليم المجموعة الإقليمية

⁽¹⁹⁵⁾ نزار العابدي، الوقاية من حوادث الطرق في المملكة الأردنية الهاشمية، أعمال المؤتمرات بالمنظمة العربية للتنمية الإدارية، ندوة الحوادث المرورية ومنازعاتها القانونية، المنعقدة في عمان، المملكة الأردنية الهاشمية، مارس 2008. ص140.

من بين أهم المهام الموكلة لشرطة المرور نذكر على سبيل المثال، ضمان أمن مستعملي الطّريق، تسهيل حركة المرور وتحقيق سيولة سير أفضل، وذلك من خلال المراقبة العامة لشبكة الطرقات من حيث احتلال الميدان في الزمان والمكان وحضور دائم عبر الطرقات، كما لها دور روعي من خلال إقامة نقاط مراقبة لتسهيل المرور وتحقيق إستقرار وتيرة السير عبر الطرقات.

وفي الميدان الرّوعي دائما فقد استحدثت أساليب جديدة في عمل الوحدات من خلال اعتماد أسلوب العمل بالوسائل المموهة لمكافحة السلوكات الخطيرة للسائقين. كما تم اعتماد الوسائل والطرق العلمية الحديثة خاصة التحريات الخاصة بحوادث المرور بإنشاء خلايا علم حوادث المرور وتكوين خبراء في هذا المجال. كما تم اقتناء أجهزة رادار حديثة لمواجهة أهم أسباب حوادث المرور وهي السرعة الفائقة⁽¹⁹⁶⁾.

الخاتمة

تشكل ظاهرة اللّامن المروري هاجسا مقلقا للسلطات العمومية، كونها تتعدى على حق الفرد في الحياة وما تخلفه من خسائر مادية أثقلت كاهل الدّولة من جهة وخسائر بشرية كبيرة، الشّيء الذي يستدعي وضع إستراتيجية وطنية لمكافحة حوادث المرور، وقد أثبتت الدّراسات العلمية لحوادث المرور أن العوامل الفاعلة والرّئيسية في وقوع حوادث المرور تتعلق عموماً بثلاث عناصر أساسية هي الإنسان، المركبة، والطّريق.

وعليه نخرج بالتوصيات التّالية:

- الزّيادة في الرقابة على المخالفات المتحركة وضبطها وتشديد العقوبة عليها، والتّوسيع في استخدام الرقابة الآلية.

- إعطاء مصداقية لاختبارات رخصة السيّاقة من خلال ضبط عمل مراكز تدريب السّائقين والتأكد من نجاع العملية التدريبية لديهم.

- تحديد مواقع تكرار حوادث السير والبحث عن الأسباب الحقيقية لتكرار الحوادث ومعالجتها.

(1) ملخصات اليوم التّحسيبي بعنوان إستراتيجية الذّرك في مجال مكافحة أمن الطرقات، المرجع السّابق، ص 76.

قائمة المراجع

النصوص التشريعية

- القانون رقم 01-14 المؤرخ في 29 جمادى الأولى عام 1422 الموافق لـ 19 أوت 2001، المتضمن تنظيم حركة المرور عبر الطرّق وسلامتها وأمنها.
- القانون رقم 04-16 المؤرخ في 27 رمضان عام 1425 الموافق لـ 10 نوفمبر 2004، المتضمن تنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها وأمنها.
- المرسوم الرئاسي رقم 09-143 المؤرخ في 27 أفريل 2009، المتضمن مهام الدرك الوطني وتنظيمه

المؤلفات

- نبيل صقر، حوادث المرور نصا وفقها وتطبيقا، دار الهدى، عين مليلة، الجزائر، 2009.
- يوسف دلاندة، نظام التعويض عن الأضرار الجسمانية والمادية الناتجة عن حوادث المرور، الطبعة الثانية، دار هومة، الجزائر، 2009.

المدخلات والملتقيات:

- نزار العابدي، الوقاية من حوادث الطرق في المملكة الأردنية الهاشمية، أعمال المؤتمرات بالمنظمة العربية للتنمية الإدارية، ندوة الحوادث المرورية ومنازعاتها القانونية، المنعقدة في عمان، المملكة الأردنية الهاشمية، مارس 2008.
- ستالين نجم الدين كغو، أهمية التعاون بين الجهات الرسمية والأهلية ودور الجمعيات في التخفيف من عدد حوادث السير، أعمال المؤتمرات بالمنظمة العربية للتنمية الإدارية، ندوة الحوادث المرورية ومنازعاتها القانونية، المنعقدة في عمان، المملكة الأردنية الهاشمية، مارس 2008.
- حسن بن مساعد الأحمد، الحوادث المرورية في المملكة العربية السعودية (دراسة وتحليل)، أعمال المؤتمرات بالمنظمة العربية للتنمية الإدارية، ندوة الحوادث المرورية ومنازعاتها القانونية، المنعقدة في عمان، المملكة الأردنية الهاشمية، مارس 2008.
- عبد الله النعماني، تجربة الجمهورية اليمنية في مجال السلامة المرورية، أعمال المؤتمرات بالمنظمة العربية للتنمية الإدارية، ندوة الحوادث المرورية ومنازعاتها القانونية، المنعقدة في عمان، المملكة الأردنية الهاشمية، مارس 2008.

التقارير:

- تقرير منظمة الصحة العالمية عن الإصابات الناجمة عن حوادث المرور، مركز وسائل الإعلام،
صحيفة وقائع، رقم 358، أبريل/ماي 2015

الدكتورة منى مقلاتي

جامعة قالمة

دور مدارس القيادة في تحقيق السلامة المرورية

تعد ظاهرة حوادث المرور من أكبر المخاطر التي تعاني منها المجتمعات المعاصرة ، والتي تهدد
كيانها بحكم أنها تمس بمستعملي الطريق إما بالموت أو العجز الدائم ، وتمثل الإصابات الناجمة عن
حوادث المرور تحديا كبيرا للصحة العامة نظرا لما تخلفه من آثار مأساوية على الفرد والمجتمع ، وان
كان الإنسان الضحية الأولى لهذه الحوادث، فهو المتسبب الرئيس فيها ، ونظرا لأننا نستخدم الطرق في
حياتنا اليومية أصبحنا نميل إلى الاستخفاف بقواعد السير على الطرق واللافتات وإشارات المرور التي
طورت لتنظيم السير على الطرق وتفاذي وقوع الحوادث ، على هذا الأساس يعد العنصر البشري بصفة
عامة وسلوكات السائقين بصفة خاصة المتصدرة بدون منازع لأسباب حوادث المرور .

على ضوء هذا الواقع صارت قضية الأمن المروري مطلبا جماعيا ومسؤولية مشتركة تتداخل فيها جميع
الهيئات المعنية، وكل أطراف المجتمع المدني بما فيه مدارس تعليم القيادة ، هاته الأخيرة أوكلت لها
مهمة إعداد السائق وتكوينه جيدا لخلق آلية استجابة ايجابية لديه بشأن احترام قوانين المرور لتجنب كل
ما يهدد السلامة المرورية ، بناء على ذلك يثار الإشكال المحوري كالاتي : هل تحقق مدارس تعليم
القيادة الأهداف المتوخاة منها في تجسيد الوعي المروري لدى السائق ، أم أنها تشكل مساسا وتناقضا
لأصول السلامة المرورية ؟

سنحاول الإجابة على هذه الإشكالية المحورية من خلال الخطة المتبعة أدناه :

المبحث الأول : ضرورات اعتماد مدارس تعليم القيادة

أدى التقدم الحضاري إلى زيادة استخدام السيارات فكثرت المخالفات والحوادث المرورية ، الأمر
الذي جعل المسؤولين في الأجهزة المرورية يولون الاهتمام بالقيادة الواعية للسيارة ، فتم إنشاء مدارس
تعليم القيادة لهذا الغرض، هاته الأخيرة لتحقق الهدف المرجو منها لا بد أن يكون لها إجراءات مدروسة
ومنظمة ، ويتم إنشائها وفق شروط ومواصفات خاصة ، لتحقيق الوعي المروري

المطلب الأول: الإنسان كعنصر متسبب في حوادث المرور :

يلعب الإنسان دورا أساسيا في حوادث المرور ليس فقط باعتباره جانبا أو مجنبا عليه ، ولكن الأمر
يتجاوز ذلك إلى التأكيد على العنصر البشري باعتباره الذي يتولى تشكيل العناصر الأخرى ، فقد يسبب
الإنسان كسائق الحادث المروري لأسباب بيولوجية وسيكولوجية خالصة ترتبط بشخصه ، أو لأسباب

تتعلق بمهارته أو لأنه يمر بظروف استثنائية ، ويمكن رد الاسباب التي ترجع إلى السائق ، كمشارك في حوادث المرور إلى أربعة أنماط كما يلي:

- **النمط الأول** يتمثل في مجموعة الأسباب المتصلة بالطبيعة الفزيائية للسائق ، ويندرج ضمن ذلك التعب والإرهاق ، إذ من شأن الإرهاق أن يلعب دورا في زيادة السرعة ومن ثم عدم السيطرة على المركبة، النوم أثناء القيادة⁽¹⁹⁷⁾، حالات الانفعال والعصبية والعدوانية التي تظهر على بعض السائقين ، عدم الصبر أمام الإجراءات الأمنية للشرطة والدرك الوطني ، القلق الدائم الذي يراود السائق وعدم صبره على المواطن الذي يصادفه في الطريق سواء كان سائق سيارة أو عابر طريق⁽¹⁹⁸⁾؛

النمط الثاني ويتمثل في مجموعة الأسباب أو العوامل المتصلة بالقيادة المنحرفة ، وهي القيادة التي لا تقرها قواعد المرور وتعتبره من الأفعال والسلوكيات المعاقب عليها ويدخل في هذا الإطار المشاركة في الحادثة تحت تأثير المخدرات ، وكذا القيادة بدون رخصة ؛

النمط الثالث ويضم مجموعة العوامل أو الأسباب التي تتصل بما يمكن تسميته بالقيادة الخشنة ، ومن ذلك السرعة الفائقة ، عدم ترك مسافة الأمان ؛

النمط الرابع للقيادة يضم مجموعة العوامل أو الأسباب التي تشير إلى مخالفة السائق لقواعد وآداب المرور ، ويندرج ضمنها التوقف الخاطئ ، الدوران والانحراف الخاطئ ، إطفاء الأنوار ، الوقوف المفاجئ ، الرجوع للخلف بدون تأكيد⁽¹⁹⁹⁾، بناء على هذه العوامل يمكن القول أن الانسان هو السبب الرئيسي لكثير من حوادث المرور نظرا للدور الذي يقوم به عند تعامله بشكل خاطئ مع الطريق أو المركبة ، ويبقى السلوك البشري المتسبب في حوادث المرور يمثل بمفرده نسبة تفوق 80% .⁽²⁰⁰⁾

من هذا المنطلق وعلى أساس أن مدارس تعليم السياقة تشكل دعامة أساسية في تحقيق السلامة المرورية ، فيتعين أن تعنى بتكوين السائق بشكل يجعله ملما بقواعد السلامة المرورية بصفة عامة ، وملتزما باتباعها وعارفا لقانون المرور بصفة خاصة ، ومقتنعا بجدوى احترامه والتقيد بأحكامه ، لذا ينبغي أن يولي للسائق العناية الكاملة لتكوينه جيدا وتدريبه تدريبا كافيا، وتجديد معارفه وتطوير قدراته باستمرار ليساير المستجدات التشريعية والتنظيمية، ويتحكم في التطورات التي تطرأ على المركبات⁽²⁰¹⁾

المطلب الثاني : فاعلية مدارس تعليم السياقة في التدريب :

(197)- سيد عباس علي ، حوادث المرور بمصر "، ضمن ملتقى علمي بعنوان المتغيرات المؤثرة على حوادث المرور بمصر ، مارس ، 2009 ، ص: 488

(198)- عميرة جويده ، الاسباب السببية ثقافية لحوادث المرور في الجزائر ، دراسة ميدانية من سائقي العاصمة ، الملتقى الوطني الأول حول حوادث المرور بين مستعملي الطريق وتنظيم المرور ، كلية العلوم الاجتماعية والإنسانية ، قسم العلوم الاجتماعية ، يومي 24، 25 أبريل 2010، ص: 102.

(199)- سيد عباس علي ، المرجع السابق ، ص: 489

(200) - بن عباس فتيحة ، دور الاعلام في التوعية والوقاية من حوادث المرور في الجزائر ،مقارنة بين المناطق الحضرية والريفية ، أطروحة لنيل شهادة الدكتوراه في علوم الاعلام والاتصال ، جامعة الجزائر 03، 2011، 2012، ص : 214.

(201)- الهاشمي بوطالبي ، السلامة والأمان في النقل الجماعي ، مركز الدراسات والبحوث ، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية ، ص

يعرف التدريب في مجال السياقة بأنه عملية هادفة موجهة لتنمية أو تحسين قدرات السائق ومعارفه واتجاهاته نحو قوانين المرور، من أجل الحفاظ على سلامة السائق وسلامة الآخرين ، وفي هذا الصدد يمكن التأكيد في مجال الأمن المروري، إلى حقيقة أن حوادث المرور ترجع بعض أنواعها إلى التدريب الخاطئ وإلى العادات السيئة في السياقة التي يكتسبها السائق في بداية تعلمه، وإلى ضعف مستوى التدريب المعمول به في المدارس الخاصة بالسياقة، وقلة إمكانياتها المادية، كوجود سيارة واحدة يتدرب عليها عدد كبير من المترشحين، مما يضطر بالمدرّب إلى التخفيض في المدة الزمنية المحددة في التدريب بغرض تغطية الطلب الهائل على تعلم السياقة ، إلى جانب نقص التكوين البيداغوجي للمدرّبين ، وطريقة تعاملهم مع المترشحين ، وأحيانا أخرى يوكل فيها التدريب على تعلم القوانين والإشارات إلى مدرّبين عديمي الخبرة المهنية (202) ، وفي هذا الشأن يثار إشكال حول ما إذا كان جميع من يقود مركبة له رخصة السياقة ، وهل كل من يحمل رخصة السياقة مؤهل لقيادة مركبته؟،

عرفت الجزائر نظام تعليم السياقة منذ البواكير الأولى للاستقلال ، وشهدت تحولات شتى في نظام التعليم ككل ، ومن المفترض ان كل سائق له رخصة سياقة موافقة لنوع المركبة التي يقودها حسب ما تقضي به المادة 08 من المرور رقم 01/14 ، هذه الرخصة التي تسلم طرف مدارس التعليم للسياقة ، بعد امضاء الوالي أو من ينوب عنه، طبعاً بعد اجتياز المترشح بنجاح في الامتحانات النظرية والتطبيقية الخاصة بسياقة المركبة .

إن الواقع العملي يثبت خلاف ذلك ، أي أنه ليس كل من يحمل رخصة السياقة مؤهلاً للقيادة بل ان ما صار شائعاً، هو أن رخصة السياقة صارت في الجزائر إحدى الوثائق التي مس الاستفادة منها قدر من الفساد والتلاعب وغيرها من ممارسات التزوير والتحايل القانوني في الحصول عليها، حيث ثبت أن بعض مدارس تعليم السياقة تدفع بالمترشحين نحو تقديم رشا للحصول على شهادة السياقة، وان كان الطالب يقدم بلغة ضمنية غير صريحة ، ويجب الإقرار بأن الذين يدفعون الرشاوى للحصول على رخصة السياقة، تتفاوت أحوالهم بين قاصد ومضطر ، وذلك بغية تجنب زيادة المصاريف التي تتجر عن عراقيل توضع في طريقهم أثناء الاختبارات؛

من جهة أخرى واختصاراً للوقت ، أصبح المترشح لا يمتحن ليتعلم ويختبر قدراته في السياقة، بل يمتحن لينال رخصة السياقة كوثيقة فحسب ، هذا من ناحية ، ومن ناحية أخرى نجد أن معظم المدارس صغيرة ولا يهتما توسيع المقر ومساحة العمل والتدريب، وهي في الغالب تابعة لأشخاص غير محترفين وبوسائل غير كافية " مركبات في حالة سيئة " . (203)

(202)- قاشي محمد ، الاسباب النفسية لحوادث المرور من وجهة نظر سائقي مركبات الوزن الثقيل ، دراسة ميدانية ، الملتقى السابق الذكر ، ص: 84

(203)- امينة حمراني ، الاعلام الامني في الجزائر ودور العلاقات العامة في تطويره : الأمن المروري نموذجاً ، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في الاعلام والاتصال ، كلية الحقوق ، قسم الاعلام والاتصال ، جامعة الحاج لخضر ، باتنة، ص102

لمعالجة هذا الوضع الخطير، أفرجت وزارة النقل في هذا السياق عن مجموعة من النصوص التشريعية المنظمة لنشاط ممارسة مهنة تعليم السياقة، تطبيقا للمرسوم التنفيذي رقم 110/12، وهو المرسوم الرامي إلى فرض رقابة على نشاط تمرين السياقة وتحسين مستوى التكوين بعدما تبين أن 80% من المدارس الخاصة بتعليم السياقة عبر الوطن، لا تحترم شروط ممارسة المهنة، أي نحو 5 آلاف مدرسة تمنح رخص سياقة لمرشحين، يتسببون في حوادث المرور بسبب افتقادهم للكفاءة، وبناء على ذلك ستجبر المدارس مستقبلا على إبرام عقد تكوين مع المرشحين الراغبين في الحصول على الرخصة، يتضمن جميع تفاصيل تكوين المرشح كالمدة والتوعية، وتدوين عدد ساعات التمرن، بحيث يسمح هذا الاجراء للمرشح بإخطار الجهات المعنية التابعة لوزارة النقل، في حالة ما إذا لم يحترم المعني الشروط المنصوص عليها في العقد، كمدة التكوين المقدرة بـ 55 ساعة بالنسبة للوزن الخفيف في وقت يجبر أصحاب المدارس على إشهار كلفة التكوين على واجهات المدارس، وتدخل هذه الإجراءات الجديدة ضمن مخطط تقليص نسبة حوادث المرور بسبب ضعف التكوين في قيادة المركبات بأنواعها، حيث بينت احصائيات قامت بها مؤسسات تابعة لوزارة النقل أن 60% من حوادث المرور، سببها سائقون لم تتجاوز خبرتهم 07 سنوات⁽²⁰⁴⁾.

ضمن هذا المسعى نصت المادة 09 من المرسوم التنفيذي رقم 141/16 المؤرخ في 05 ماي 2016 المعدل والمتمم للمرسوم التنفيذي رقم 110/12 المؤرخ في 06 مارس 2012 المحدد لشروط تنظيم مؤسسات سياقة السيارات ومراقبتها، على هذا الشرط، وشددت على مسألة التأهيل المهني، اذ اشترطت الحياة على شهادة التعليم العالي وخبرة 03 سنوات أو خبرة 07 سنوات.

المبحث الثاني : تنظيم مدارس السياقة في التشريع الجزائري :

سنعالج في هذا المبحث الشروط الواجب توافرها لفتح مدارس السياقة، ثم شروط وكيفيات استغلال مدارس تعليم السياقة، وأخيرا العقوبات الادارية المتصلة بنشاط مدارس تعليم السياقة

المطلب الأول : شروط وكيفيات فتح مدارس تعليم السياقة :

يخضع فتح مدرسة تعليم السياقة للحصول المسبق على اعتماد يمنحه الوالي المختص إقليميا بناء على اقتراح من مدير النقل بالولاية المختص إقليميا، ويحدد الوزير المكلف بالنقل بقرار نموذج الاعتماد⁽²⁰⁵⁾، لا يجوز لأي كان أن يطلب اعتمادا لفتح مدرسة تعليم السياقة مالم تتوفر فيه الشروط التالية :

الفرع الأول : بالنسبة للأشخاص الطبيعية :

لا يجوز لأي كان أن يطلب اعتمادا لفتح مدرسة تعليم السياقة ما لم تتوفر فيه الشروط الآتية:

⁽²⁰⁴⁾- جريدة الشروق، خمسة الاف مدرسة سياقة تتبع رخصة سياقة انتحارية، الاحد 22 مارس 2016، ص، 05.

⁽²⁰⁵⁾- المادة 08 من المرسوم التنفيذي 141/16 السالف الذكر

-بلوغ سن 25 سنة على الأقل ، التمتع بالحقوق المدنية والوطنية ، أن يكون من جنسية جزائرية ، أن لا يكون موضوع إدانة لجريمة وجنحة تمنعان ممارسة نشاط تجاري ، أو لم يرد اعتباره ، وان يثبت تاهيلا مهنيا ؛

يقصد في مفهوم هذا المرسوم بالتأهيل المهني حيازة شهادة للتعليم العالي وخبرة مدتها 03 سنوات على الأقل بصفة ممرن مدرسة السياقة تثبتها السلطة المؤهلة، أو التمتع بخبرة مدتها 07 سنوات على الأقل بصفة ممرن مدرسة السياقة تثبتها السلطة المؤهلة ، ويعفى من التأهيل المهني من اجل فتح مدرسة تعليم السياقة الموظفون المتقاعدون التابعون لسلك مفتشي رخصة السياقة والأمن في الطرق المنصوص عليه في المرسوم التنفيذي رقم 328/11 ، لمصالح وزارة الدفاع الوطني ووزارة الداخلية والجماعات المحلية المكلفة بتعليم سياقة السيارات ، كما يمكن أن يعفى من شرط التأهيل المهني الموظفون المتقاعدون التابعون لأسلاك النقل البري الذين يثبتون خبرة مدتها 10 سنوات على الأقل في مجال حركة المرور (206).

وهذا ما لم تشترطه المادة نفسها من المرسوم التنفيذي رقم 110/12 السالف الذكر ، حيث قصدت هذه المادة بمفهوم التأهيل المهني؛ حيازة شهادة عليا في الميدان القانوني أو التجاري أو المحاسبي أو التقني تسمح بضمان نشاط المسير وشهادة كفاءة مهنية وبيداغوجية لتعليم سياقة السيارات ، وتغاضي نصها على مسألة الخبرة ، كما أوردته المادة 09 من المرسوم 141/16 ؛

حسب رأينا أن هذا الطرح الجديد أو إدراج هذا الشرط هو أمر ضروري وجوهري لإسناد مهمة تلقين أدبيات السياقة لأشخاص أكفاء وذوي خبرة ، لأنه بتوافر الشروط الموضوعية لقيام مدرسة تعليم السياقة النموذجية، نصل إلى بناء شخصية السائق ذي الكفاءة الفنية والقدرات العقلية في استيعاب قانون المرور واحترامه

الفرع الثاني : بالنسبة للأشخاص المعنوية :

ليتمكن الشخص المعنوي من فتح مدارس تعليم السياقة ، يستوجب الأمر توافر شروط نجلها كما يلي :

- إن لا يكون الأشخاص المعنويون موضوع إجراء تصفية قضائية ، كما يجب ان يكون لصاحب الطلب محل بصفة مالك أو أجير ذو استعمال تجاري مؤهل للمهن ، ومساحة ملائمة تتجاوب مع النشاط ؛
- وجود تجهيزات تعليمية وبيداغوجية ملائمة لضمان تعليم السياقة ؛
- وجود مركبات بملكية كاملة أو بقرض ايجار مجهزة ومهيأة لتعليم سياقة السيارات ، ويجب تقديم إثبات التوفر على المحل والتجهيزات البيداغوجية والتعليمية للمركبات للجنة الاعتماد بعد أن تبلغ هذه الأخيرة رأياها بالموافقة ؛

(206)- انظر المادة 09 من المرسوم التنفيذي رقم 141/16 المؤرخ في 05 ماي 2016 المعدل والمتمم للمرسوم التنفيذي رقم 110/12 المؤرخ في 06 مارس 2102 المحدد لشروط تنظيم مؤسسات تعليم سياقة السيارات ومراقبتها

- يجب أن يستجيب المحل والتجهيزات البيداغوجية والتعليمية وكذا المركبات للشروط المحددة في دفتر الشروط الذي يحدده وزير النقل بقرار⁽²⁰⁷⁾؛
- يمنح اعتماد مدرسة تعليم السياقة لمدة 10 سنوات قابلة للتجديد.

المطلب الثاني : شروط وكيفيات استغلال مدارس تعليم السياقة :

نتطرق في هذا المطلب لمسألتنا شروط وكيفيات استغلال مدارس السياقة من خلال نقطتين كما يلي :

الفرع الأول : شروط الاستغلال لمدرسة تعليم السياقة

يتم الشروع في استغلال مدرسة تعليم السياقة بطلب من صاحب الاعتماد ، ويخضع للحصول على رخصة استغلال مسبقة تسلمها مديرية النقل المختصة إقليميا عند التصريح باستيفاء الشروط على اثر عملية الرقابة التي تقوم بها المصالح المختصة التابعة للمركز الوطني لرخص السياقة ، وتنصب عملية الرقابة على مدى مطابقة المحل والوسائل التعليمية والبيداغوجية والمركبات لأحكام دفتر الشروط المحدد بقرار من وزير النقل ، وفي حالة عدم المطابقة يقوم مدير النقل بالولاية المختص إقليميا باعلام صاحب الاعتماد بالتحفظات التي أدلت بها المصالح التابعة للمركز الوطني لرخص السياقة ، يمنح صاحب الاعتماد أجل شهر لرفع هذه التحفظات ، وفي حالة ما اذا لم يقم صاحب الاعتماد بعد انقضاء الأجل برفع التحفظات يسحب منه اعتماده تلقائيا ، كما يترتب على تسليم رخصة الاستغلال القيد في سجل مدارس تعليم السياقة المفتوح لدى مدير النقل بالولاية ، ويفضي هذا القيد في سجل مدارس تعليم السياقة الى تسليم بطاقة تسجيل تسمى " بطاقة مهنية لمدرسة تعليم السياقة "⁽²⁰⁸⁾

الفرع الثاني : كيفيات الاستغلال

- يتعين على مالك مدرسة تعليم السياقة في اطار ممارسة نشاطه القيام بما يلي :
- أداء التزاماته تجاه مترشحيه وحسب أعراف المهنة، -تقديم أحسن نوعية للخدمات؛
- احترام القوانين والتنظيمات التي تحكم النشاط، قيد جميع العمليات التي ينفذها في سجل ترقيمه وتؤشر عليه المصالح المختصة التابعة لوزارة النقل ؛
- احترام برنامج تعليم سياقة السيارات مثلما هو محدد بقرار من الوزير المكلف بالنقل ؛
- توظيف ممرنين يستوفون شروط الالتحاق بمهنة تعليم سياقة السيارات المحددة بقرار من الوزير المكلف بالنقل⁽²⁰⁹⁾؛

إلى جانب هاته الالتزامات يتوجب على مالك مدرسة تعليم السياقة المعتمد قانونا أن يقدم إلى المركز الوطني لرخص السياقة تقريرا سنويا مدعما بالأرقام حول نشاطات مدرسته ، كما يلزم مالك مدرسة تعليم

(207)- انظر المادة 10 من المرسوم التنفيذي رقم 110/12 السالف الذكر

(208)- انظر المواد 26-27-28 من المرسوم التنفيذي رقم 110/12 السالف الذكر .

(209)- انظر المادة 30 من المرسوم نفسه ، والمادة 41 من المرسوم التنفيذي رقم 141/16 السالف الذكر .

السياقة بالخضوع لرقابة الأعوان المؤهلين التابعين للمركز الوطني لرخص السياقة، وكل عون آخر مؤهل قانونا ، وتقديم كل وثيقة لها صلة بموضوع نشاطه لهم ، ويلزم صاحب اعتماد مدرسة تعليم السياقة بمزاولة نشاطه في أجل أقصاه 06 أشهر ابتداء من تاريخ استلامه الاعتماد ، وفي حالة عدم استغلال الاعتماد في الآجال المذكورة ، يمكن للوالي المختص إقليميا أن يصدر قرار بتعليقه أو سحبه ، إلا إذا قام صاحبه بإثبات حالة القوة القاهرة⁽²¹⁰⁾، كما ألزمت المادة 42 من المرسوم السالف الذكر مالك مدرسة تعليم السياقة بإبرام عقد تعليم مع المترشح أو مع وليه الشرعي ، ويحدد عقد التعليم حقوق وواجبات كلا الطرفين ، ويتضمن العقد ما يلي :

- مكان انطلاق التكوين ومدته وتاريخه ؛

- مستوى التأهيل المستهدف ؛

- مواضيع التكوين وحجمه الساعي الاجمالي والحجم الساعي لكل درس نظري وتطبيقي؛

- تكلفة التكوين وكيفيات الدفع.

كما تجدر الإشارة في هذا السياق الى أنه في حالة غلق مدرسة تعليم السياقة ، أو توقفها عن نشاطها بمبادرة من مالكيها خلال 06 أشهر على الأقل محل إلغاء وسحب لاعتمادها بقوة القانون دون المساس بحقوق المترشحين الجاري تكوينهم ، مع التزام مالك مدرسة تعليم السياقة بإعادة النسخة الأصلية للاعتماد إلى مصالح الولاية المختصة إقليميا لأجل إلغائه ، مع ذكر عبارة الإلغاء في سجل مدارس تعليم السياقة ، كما يتعين على المالك طلب شطبه من السجل التجاري في أجل لا يتجاوز 15 يوما ، إما في حالة إعادة فتح المدرسة من جديد فينبغي تقديم طلب اعتماد جديد ، وفي حالة وفاة مالك مدرسة تعليم السياقة ، يصدر الوالي المختص إقليميا قرار إلغاء الاعتماد في أجل لا يتجاوز 03 اشهر ، مع قيام المصالح التابعة للمركز الوطني لرخص السياقة، بتحويل المترشحين تحت عقد التكوين تلقائيا إلى مدرسة تعليم سياقة أخرى في نفس الموقع مع تحمل مدرسة تعليم السياقة المتوفى مالكيها تكاليف ذلك.⁽²¹¹⁾

يتضح لنا من استقراءنا لمضمون المرسومين المذكورين أعلاه ، والتعديلات الواردة بهما ، أنه تم وضع شروط جديدة لتنظيم مدارس تعليم السياقة ، خاصة أن الواقع العملي أثبت أن جل حوادث المرور ، يتسبب فيها السائقين الجدد ، وذلك لضعف تكوينهم ، كونهم يحظون بتدريب متدن في غالب الأمر ، ومن طرف أشخاص ضعفي التأهيل ، من هذا المنطلق تم التشدد في مسألة تلقين أصول المرور ، وذلك على النحو التالي :

- تم رفع المستوى التعليمي للذين يمارسون النشاط إلى المستوى الجامعي ، ورفع عدد سنوات الخبرة للذين يفقدونه إلى 07 سنوات ، وذلك بهدف تلقين تقنيات السياقة للحصول على الرخصة ، مع اشتراط أن

(210)- انظر المواد 33/32/31 من المرسوم التنفيذي رقم 110/12 السالف الذكر .

(211)- انظر المواد 37 ، 38 ، 39 من المرسوم التنفيذي رقم 110/12 السالف الذكر ، والمادة 20 من المرسوم التنفيذي رقم 141/16 السالف الذكر

يستجيب تعليم تقنيات سيطرة المركبات لمقاييس بيداغوجية وتطبيقية كما هو منصوص عليه في دفتر الشروط .

- ضرورة أن يتوفر بالمعنى شروط لمنحه اعتماد فتح مدرسة تعليم السيادة أهمها أن يثبت تأهيدا مهنيا من خلال أن يكون حائزا على شهادة التعليم العالي وخبرة مدتها 03 سنوات على الأقل بصفة ممرن مدرسة السيادة تثبتها السلطة المؤهلة ، أو أن يتمتع بخبرة 07 سنوات على الأقل بصفة ممرن مدرسة السيادة في حال لم يكن حائزا على شهادة دراسات عليا ، وحسب رأينا أن إدراج هذا الشرط أمر منطقي ، لسد الثغرات الموجودة سابقا ، نظرا لكثرة الحوادث المرورية التي أصبحت تحصد أرواح الكثيرين من الأبرياء ، والتي ان كان السبب الرئيسي في حدوثها السائق بالدرجة الأولى ، إلى أن مدارس تعليم السيادة تتقاسم هي الأخرى معه شق من المسؤولية ، بسبب نقص تأطيرها ، بحكم أن غالبيتها يديرها أشخاص تتعدم فيهم الخبرة الكافية والدراية بأصول المرور الناجعة ، وهما الأكبر الكسب السريع على حساب تكوين المترشح . "السائق" ، مما يضطر هاته المدارس إلى اللجوء إلى تخفيض ساعات التكوين لاستقطاب عدد أكبر من الملفات ، لهذا الغرض وعلى هذا الأساس جاءت التعديلات الجديدة لإيجاد حل جذري وتدارك مثل هذه الأمور والنقائص والسلبيات .

- أن لا يكون المعنى صاحب الطلب موضوع إدانة لجريمة وجنحة ، وهذا طبعا شرط بديهي لا يمكن اغفاله ، لأن السلوك محل اعتبار في أي مهنة ، ليس فقط في فتح مدرسة تعليم السيادة .
- يتم إعفاء طائفة من التأهيل المهني ، وهي فئة المتقاعدون التابعون لسلك مفتشي رخصة السيادة والأمن في الطرق ، وكذا التابعين لمصالح وزارة الدفاع الوطني ووزارة الداخلية والجماعات المحلية المكلفة بتعليم سيطرة السيارات ، كما يعفى أيضا الموظفون المتقاعدون التابعون لسلك النقل البري ، وفي اعتقادنا أن هذا الأمر يستجيب لضرورات المهنة ، على أساس أن هذه الفئة اكتسبت خبرة مسبقة في مجالها ، وبالتالي يمكن توظيف خبراتها المسبقة في حالة فتح مدارس تعليم السيادة .

- ضرورة أن يستجيب المحل والتجهيزات البيداغوجية والمركبات للشروط المحددة في دفتر الشروط الذي يحدده وزير المكلف بالنقل بقرار مع خضوع صاحب الاعتماد إلى تحقيق إداري تقوم به مصالح الأمن المختصة التي يتعين عليه تبليغ مديرية النقل بالولاية المختصة بنتائج التحقيق ، وفي هذا الطرح طالعنا صحيفة الشروق ، بمعلومة مفادها ، أنه سيلزم أصحاب مدارس السيادة الذين لا تتجاوز محلاتهم 30مترا مربعا بتغييرها حسب دفتر الشروط الخاص بتنظيمها ، في وقت سيجبرون باستبدال سيارات التمرين كل 05 سنوات ، مع ضمان دروس نظرية بتقنية حديثة كاستعمال جهاز العرض الضوئي بدل الطرق التقليدية المعمول بها حاليا ، كما تضمن مشروع دفتر الشروط الخاص بتنظيم استغلال مؤسسات تعليم سيطرة المركبات في نسخته الأولى والذي جاء في 03 فصول و16 مادة عدة تدابير جديدة لممارسة النشاط ، وخص مواصفات المحل ، مدة استغلال مركبات التمرين لجميع الأصناف ، وكذا التجهيزات البيداغوجية ووسائل تلقين المترشحين الدروس النظرية ؛

خص الفصل الأول من المشروع جميع الجوانب المتعلقة بالمحل الذي يشترط ألا تقل مساحته عن 30 متر مربع ، وهو الشرط الذي لا تتوفر عليه أغلب مدارس تعليم السياقة ، بحيث تتراوح مساحتها بين 16 الى 20 متر مربع ، كما حدد ذات الفصل المواصفات الواجب توافرها داخل المحل ، كأن تحوز كل مدرسة على مرابض بالإضافة إلى تلك المتعلقة براحة المترشح ونوعية التكوين .⁽²¹²⁾

المبحث الثالث : استراتيجية تفعيل الرقابة المرورية من خلال نشاط مدارس السياقة :

سنعمد في هذا المبحث إلى معالجة مسألة تفعيل دور مدارس السياقة في الرفع من الكفاءة المرورية ، ثم نحدد العقوبات الإدارية المتصلة بنشاط مدارس تعليم السياقة من خلال مطلبين وفقا لما يلي :

المطلب الأول : تفعيل دور مدارس السياقة في الرفع من الكفاءة المرورية :

أكدت مختلف الاستراتيجيات والخطط الدولية والمحلية خلال السنوات الأخيرة، على الدور الذي يمكن أن تلعبه مدارس تعليم السياقة في الرفع من كفاءة السائقين في ظل تنامي حوادث المرور ، ومسألة تعليم قيادة المركبات لم تكن مؤطرة في بداية الأمر بنظم وبرامج مدروسة ، وانما تجسد الأمر مع بدايات القرن الماضي وخاصة العشرينات منه ، بتلقين بعض الجوانب الفنية المتعلقة بقيادة المركبة، وبدأت فكرة تطوير تعليم السياقة تبرز في الثلاثينات من القرن 20 مع وضع أول برامج متخصصة وذلك بولاية نيوجرسي ، ثم ولاية بنسلفينيا بالولايات المتحدة خلال العامين 1933-1934، إلى أن تبنت جل دول العالم ومنها الدول العربية ، أنظمة لتعليم السياقة تماشيا مع المؤتمر العربي الأول للمرور المنعقد بالقاهرة 1972 ، هذا الأخير أوصى بضرورة إنشاء مدارس لتعليم سياقة المركبات وتعليم السائق فن وأصول السياقة حسب أحدث الطرق ، ومن ثم تنامي الاهتمام بقطاع تعليم السياقة من خلال تطوير القوانين والمراسيم المنظمة له ، إلى جانب اعتماد برامج مضبوطة ووضع ترتيبات لتعليم مهنة السياقة بغية تحقيق الأهداف المرجوة من وراء إنشاء مدارس تعليم السياقة ، والمتمثلة في نشر الوعي المروري بالدرجة الأولى .

من هذا المنطلق أوكل لمدارس تعليم السياقة دور مهم يتجسد في تكوين السائق والرفع من كفاءته على أساس ان مسألة التكوين أمر جوهري وتشكل الإطار المحكم لاكتساب المعارف النظرية والتطبيقية السليمة لقيادة المركبة والتحكم فيها وتعلم قواعد المرور.⁽²¹³⁾

يعد الدور الأساسي لمدارس تعليم السياقة أبعد وأوسع من مجرد تلقين السائق لبعض المفاهيم أو تدريبه بل يتعدى الأمر إلى التركيز والتأكيد على أهمية الوعي المروري ، لخلق مردود ايجابي في تأصيل السلامة المرورية ، نظرا لما لهذه التوعية من أهمية ، لان السائق الجاهل يربك حركة المرور ، فمسؤولية السائق كإنسان واعي هي العامل الأول الذي يقلل من الحوادث المرورية ، فإذا ركزت مدارس تعليم

(212)- 80 بالمائة من مدارس تعليم السباقة مجبرة على تغيير المحلات والسيارات ، منتدى رؤساء المؤسسات fce، معرض الصحافة ، الأربعاء 01 جوان 2016 ، ص:13.

(213)- رياض حافظ دبو ، مدارس تعليم قيادة السيارات ودورها في رفع كفاءة السائقين ، الندوة العلمية ، واقع الحملات التوعوية المرورية ، مركز الدراسات والبحوث ، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية ، 2007 ، ص : 5

السياقة على ترسيخ الوعي المروري لدى السائق بشكل ايجابي ، سيصبح هذا السائق أكثر تقبلا للقوانين المنظمة للطريق ومستخدميه ، لان إحساس السائق بخطورة الحوادث المرورية يجعله أكثر حرصا على تجنبه والابتعاد عن مسبباتها .

إذا كان مصطلح الكفاءة يعني اليقظة والانتباه وسرعة البديهة واكتساب ردة فعل ممتازة ، فيطرح سؤال في هذا الشأن هل أن مجرد التحكم في المركبة وأجهزة السيطرة عليها ومعرفة قواعد السير تعني الوصول إلى مستوى معين من الكفاءة في القيادة ، طبعا الإجابة تكون بالنفي ، لأنه يتعين التفريق بين بعض المعارف التي يمكن أن يتمكن منها السائق للحصول على رخصة السياقة كوثيقة إدارية يمكن أن يظهرها لدى أعوان المرور من دون أن ترقى إلى التمكن من برنامج تكوين شامل يجمع بين أصول السياقة ، ويمكن له أن يؤثر بصفة فعلية على سلوك السائق ، بالتالي يجب ألا يقتصر دور مدارس تعليم السياقة على مجرد تلقين السائق بعض الحركات التي تمكنه من السيطرة على مركبته بالقدر الذي يمكنه من اجتياز اختبار للحصول على رخصة السياقة ، وإنما يتوجب أن يتجاوز الأمر ذلك ليضطلع بدور تعليمي وثقافي يساهم في غرس وتأسيس سلوك مروري حضاري قويم من خلال إتباع برنامج تدريب متكامل مبني على مناهج بيداغوجية سليمة ، وهذا ما يجب أن تسعى مدارس تعليم السياقة إلى تحقيقه للوصول إلى متطلبات السلامة المرورية .⁽²¹⁴⁾

المطلب الثاني : العقوبات الإدارية المتصلة بنشاط مدارس تعليم السياقة :

يمكن أن تخضع مدارس تعليم السياقة إلى عقوبات وجزاءات تطبق عليها في حالة إخلالها بالتزاماتها المحددة في دفتر الشروط ، ونشير ضمن ذلك أن الاعتماد الممنوح لها قد يكون محل سحب نهائي أو مؤقت أو تلقائي ، بحيث أقر المشرع إمكانية اللجوء إلى السحب المؤقت للاعتماد لمدة لا تتجاوز 06 اشهر طبعا بعد أخذ رأي لجنة الاعتماد وذلك في الحالات التالية :

- إذا لم تحترم مدارس تعليم السياقة شروط الاستغلال المشار إليها سابقا .
 - إذا تم غلق مدرسة تعليم السياقة لمدة شهر أو أكثر دون تبرير .
 - في حالة رفض خضوعها لمراقبة الأعوان المؤهلين .
- بالتالي إذ بدر من مدرسة تعليم السياقة سلوك من هذه السلوكات المحددة ، فإنها تكون محل سحب مؤقت لاعتمادها ، مع الإشارة إلى أنه يمكن إعادة الاعتماد إلى صاحبه إذا ثبت احترامه ومراعاته للالتزامات التي أخل بها من قبل ، إلى جانب خضوع صاحب مدرسة تعليم السياقة إلى جزاء آخر أكثر شدة ، وهو تعرضه للسحب النهائي لاعتماده وذلك في الحالات التالية :
- إذا لم يمثل مالك المدرسة للإعذار الصادر في حقه اثر السحب المؤقت .
 - إحالة المترشحين للحصول على رخصة السياقة محل آخرين .

(214)- رياض حافظ دبو ، المرجع السابق ، ص: 7

- محاولة الرشوة وصدور حكم قضائي بسبب الاختلاس، وسوء الائتمان وتزوير الشهادة والإخلال بالآداب العامة ؛

كما يمكن أن يتم سحب الاعتماد تلقائيا وذلك إذا صدر حكم قضائي ضد مالك المدرسة بسبب الغش الضريبي، وإذا كان صاحب الاعتماد محل تصفية قضائية.

تعتبر هذه الحالات التي تجعل المالك يتعرض لأحد الجزاءات المذكورة المتعلقة بسحب الاعتماد الذي قد يكون مؤقت أو نهائي أو تلقائي ، لكن رغم ذلك يملك المالك أحقية الطعن في أحد هذه العقوبات الصادرة ضده ، ويتم هذا الطعن لدى الوالي المختص إقليميا ، على أن يقدم طلب الطعن في أجل 15 يوما ابتداء من تاريخ تبليغ العقوبة، ويلتزم الوالي بالرد ضمن اجل 15 يوما من استلام الطلب ، كما يجدر الذكر انه في حالة ثبوت قرار الغلق المؤقت او النهائي لمدرسة تعليم السياقة ، يقوم المركز الوطني لرخص السياقة بتحويل المترشحين تحت عقد التكوين تلقائيا إلى مدرسة تعليم سياقة أخرى في نفس مكان الإقامة على تكلفة مدرسة السياقة التي تم توقيف نشاطها .⁽²¹⁵⁾

خاتمة

يمكن القول في نهاية هذه الورقة البحثية :

أن الإنسان عنصر حاضر دائما في حوادث المرور ، كما أن الحصول على رخصة السياقة لا يعني القيادة الجيدة ، فالكثير من المتحصلين عليها حديثا يرون فيها نوعا من حرية القيادة ولا يحترمون الأنظمة المرورية ، ويمكن إرجاع ذلك إلى نقص التكوين الذي يتلقونه من مدارس تعليم السياقة ، والذي يتميز بعدم شموليته لكونه لا يأخذ بعين الاعتبار عملية التحسيس والتوعية بضرورة احترام قوانين المرور ، لذا يبقى المنشود دون الموجود في ما يتعلق بالدور الذي تؤديه مدارس تعليم السياقة ، ومرد ذلك تداخل عدة عوامل ، بحيث تصبح العلاقة بين مدارس تعليم السياقة والمترشحين لاجتياز رخصة السياقة علاقة تجارية بحتة تحكمها مصالح مادية ، فالسائق يصبح همه الوحيد هو الحصول على رخصة السياقة كوثيقة إدارية تستظهر أمام أعوان الأمن المروري فقط ، دون ان يولي اي اهتمام أو اعتبار لأبجديات المرور السليمة والصحيحة ، وحتى وان كان على دراية ببعضها فهو يتجاهلها ويفتتح في ذهنه ان تطبيقها واحترامها هو بمثابة انقاص لحريته ، أما بالنسبة لمدارس تعليم السياقة فهي الأخرى تتجاهل الدور المنوط لها وتسعى إلى الربح وجلب أكبر عدد من المترشحين ، ويصبح دورها تلقين السائق بعض الأمور والمسائل التي يحتاجها السائق عند اجتيازه الامتحان بغرض الحصول على الرخصة ، مما يجعل تكوينه ناقصا ومفئقرا لأدنى أصول السلامة والأمن على الطرقات ، طبعا المسؤول المباشر عن ذلك هي مدارس تعليم السياقة التي يبقى دورها قاصرا في تحقيق متطلبات الوعي المروري والرفع من كفاءة السائق .

(215)- أنظر المواد 47،48،49 من المرسوم التنفيذي رقم 110/12 السالف الذكر .

على هذا الأساس وبغرض التقليل من حوادث المرور التي اثبت الرقع العملي أنها ترتكب من السواق الجدد الذين تعد رخص سياقتهم حديثة ، نقترح الية او تدبير العمل بما يسمى **بنظام الترخيص التدريجي للسائقين** ، هذا النظام المتبع في بعض الدول المتقدمة كالولايات المتحدة الأمريكية وكندا ، ومفاده منح السائقين المبتدئين تراخيص تدريجية لحين حصولهم على الرخصة كاملة ، بحيث يعهد لمدارس تعليم السياقة تلقين المترشحين الصغار جملة من المبادئ والمهارات بما يساهم في الرفع تدريجيا من كفاءتهم وترسيخ الوعي المروري لديهم ، لأنه مهما كانت قدرتهم على قيادة المركبة فأکید تنقصهم الخبرة الكافية والدراية اللازمة للتصرف الواعي والسليم في الحالات الطارئة والحرجة .

الدكتورة نبيلة عيساوي

جامعة قالمة

دور نظام النقاط المرورية للحد من حوادث المرور

ازدادت في السنوات الأخيرة حوادث المرور في الجزائر، حيث أضحت الدولة تحتل المراتب الأولى في نسبة حوادث المرور، وما ينجر عنها من خسائر مادية وبشرية، لذلك سارع المشرع الجزائري بإجراء تعديلات جوهرية للقوانين التي تنظم السير عبر الطرقات، فصدر الأمر رقم 09-03 المؤرخ في 2009/07/29 المقرر والمتمم للقانون رقم 01-14 المؤرخ في 2001/08/19 المتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها وأمنها، والذي تضمن الكثير من المسائل القانونية الجديدة كرخصة السياقة الاختبارية، شهادة الكفاءة المهنية والرخصة بالنقاط، والتي اعتبرت أهم خطوة وضعها المشرع لمحاولة ردع السائقين والحد من ارتكاب المخالفات المرورية، ولقد سمي هذا الاجراء بنظام النقاط المرورية والذي لم يفعل إلى يومنا هذا رغم وجود النصوص القانونية التي تنظمه والمتمثلة في الأمر 09-03 السابق الذكر، والمرسوم التنفيذي رقم 11-376 المؤرخ في 2011/11/12 والذي يعدل ويتم المرسوم التنفيذي رقم 04-381 المؤرخ في 2004/11/28 الذي يحدد قواعد حركة المرور عبر الطرق، والقرار المؤرخ في 2013/02/18 والذي يحدد كفاءات إعداد التكوين الخاص لسائقي السيارات من أجل استرجاع عدد النقاط الضائعة من الرخصة بالنقاط.

لذلك فإننا نطرح الإشكالية التالية، ما هو مضمون نظام النقاط المرورية في الجزائر، ولماذا لم تشرع الحكومة في تطبيقه إلى يومنا هذا؟.

إن الإجابة على هاته الإشكالية تستدعي التطرق إلى المسائل القانونية التالية:

أولاً: مفهوم الرخصة بالنقاط.

ثانياً: شروط سحب واسترجاع النقاط المرورية.

ثالثاً: معوقات تطبيق نظام النقاط المرورية.

أولاً: مفهوم الرخصة بالنقاط⁽²¹⁶⁾.

جاء في نص المادة 191 من المرسوم التنفيذي رقم 381/04 المعدل والمتمم بموجب المرسوم التنفيذي رقم 376/11 على أنه يجب على كل سائق سيارة أو مجموعة من المركبات أن يقدم كلما طلب منه الأعوان المؤهلون لذلك وثائق أهمها رخصة السياقة، ووثائق السيارة، أو الرخصة بالنقاط... إلخ، وعليه يفهم من نص هذه المادة أن رخصة السياقة تختلف عن الرخصة بالنقاط، فما مضمون هذه الرخصة؟

1- تعريف الرخصة بالنقاط:

1_ التعريف الاصطلاحي: الرخصة بالنقاط مكونة من مصطلحي الرخصة والنقاط وتعرف الرخصة بأنها وسيلة أو تقنية قانونية إدارية تمارسها السلطة الإدارية في مجال تنظيم ممارسة بعض الأنشطة التي تستلزم الحصول على إذن مسبق من الجهة الإدارية المختصة²¹⁷.

أما النقاط: فيقصد بها مجموع النقاط التي يتم سحبها مقابل كل مخالفة مرتكبة من قبل السائق بحيث تتناسب عدد هذه النقاط مع خطورة المخالفة⁽²¹⁸⁾.

ولقد عرف المشرع الجزائري **الرخصة بالنقاط** في الامر 09-03 المعدل للقانون رقم 01-14 المتعلق بتنظيم حركة المرور في المادة الثانية بقوله (يقصد في مفهوم هذا القانون ما يلي..... الرخصة بالنقاط اداة معيارية و بيداغوجية تهدف الى جعل السائقين يتحملون مسؤولياتهم و تدعم مكافحة انعدام الامن في الطرق).

كما عرفها في المادتين 191 مكرر 1، 2 من المرسوم التنفيذي 11-376 السابق الذكر بأنها إحدى الوثائق الضرورية التي يجب أن يحملها السائق حتى يتمكن من السير على الطرقات، فهي أداة معيارية تحتوي رصيد معين من النقاط بمجموع 24 نقطة تماما، ويتم تخفيضها بقوة القانون على حسب عدد المخالفات المرتكبة من قبل مستعملي الطريق (191 مكرر 2).

وتعتبر الرخصة بالنقاط نظام قانوني وقائي وإجراء بيداغوجي لتحقيق الأهداف الخاصة بالأمن عبر الطرق (191 مكرر 2) ويتم تجميع هذه النقاط هي ملف الكتروني خاص بكل سائق، وعنده يبلغ مجموع النقاط مقدار معين خلال فترة زمنية معينة يتم اتخاذ إجراءات ضد السائق.

والرخصة بالنقاط هي وثيقة من لون أخضر تحتوي على 12 ورقة، تتضمن الورقة الأولى كل البيانات المتعلقة بالسائق ورخصة السياقة، أما الورقة الثانية فتحتوي على متابعة الرخصة بالنقاط، والتي تتضمن (تاريخ المخالفة/ الجرح، التوقيات، المكان، الطبيعة، عدد النقاط محل السحب والرصيد)، كما

²¹⁶ - إن نظام الرخصة بالنقاط معمول به في العديد من الدول العربية والغربية كالمملكة العربية السعودية، الكويت، الأردن، فرنسا.

²¹⁷ - نجلاء زميتي، دور نظام النقاط المرورية في الحد من المخالفات المرورية، مذكرة ماجستير، جامعة قالمة، 2015، نص 56.

²¹⁸ - علي بن ضبيان الرشيد، دور النقاط المرورية في الحد من المخالفات المرورية، رسالة ماجستير، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، المملكة العربية السعودية، 2009.

تحتوي على خانة استرجاع النقاط والتي تتضمن (عدد النقاط المسترجعة، تاريخ الاسترجاع، الرصيد القديم، الرصيد الجديد، السلطة المصادقة على الرصيد)²¹⁹.

وعلا بالمنشور الوزاري المشترك المؤرخ في 2013/01/09 والمتضمن إصدار الوثائق المتعلقة برخصة السياقة الاختبارية ورخصة السياقة (نموذج جديد) والرخصة بالنقاط، فإنه تسلم المصالح المتعلقة بالتنظيم والشؤون العامة للولاية أو المقاطعة الإدارية أو الدائرة المختصة إقليميا الرخصة بالنقاط عقب الإصدار رخصة السياقة الاختبارية أو رخصة السياقة (نموذج جديد) عقب انتهاء فترة صلاحية رخصة السياقة الاختبارية وعند تجديد رخصة السياقة (النموذج القديم) أو استبدالها بالنموذج الجديد.

ب- شروط الرخصة بالنقاط:

يشترط المشرع مجموعة من الشروط في الرخصة بالنقاط حتى تمنح لصاحبها كغيرها من الوثائق الإدارية وتتمثل هذه الشروط فيما يلي:

1_ أن يكون سائق المركبة مالكا لرخصة السياقة:

لا تسلم الرخصة بالنقاط إلا لمن يملك رخصة السياقة سواء كانت اختبارية أم نهائية، والتي تسلم من قبل وإلى الولاية التي يوجد بها مقر سكناه بعد أخذ رأي بالموافقة من ممتحن رخصة السياقة، وتوفر الممتحن على شروط أهمها اللياقة البدنية والعقلية بالإضافة إلى الأهلية الكاملة وبلوغه سن 18 سنة كاملة.

2_ أن تكون صادرة من الجهة الإدارية المختصة:

فالرخصة بالنقاط يجب أن تسلم من قبل المصالح الولائية (الوالي)، ويمكن أن يفوض الوالي إصدار بعض الوثائق الإدارية كرخصة السياقة وتسلم تلقائيا بعد إصدار رخصة السياقة الاختبارية⁽²²⁰⁾ أو رخصة السياقة العادية.

3_ ارتباط أحكامها بأحكام رخصة السياقة:²²¹

إن الأحكام التي تنظم رخصة السياقة هي نفسها التي تنظم الرخصة بالنقاط، فالرخصة بالنقاط هي وثيقة تابعة لرخصة السياقة وضرورية مثلها مثل باقي الأوراق الإدارية الخاصة بالسيارة كشهادة التأمين وغيرها.

وهذا ما أكدته المادة 191 مكرر 01 من المرسوم التنفيذي رقم 11-376 والتي نصت: "تعتبر الرخصة بالنقاط وثيقة من وثائق السيارة".

²¹⁹ -راجع الملحق رقم 4 المدرج في المرسوم التنفيذي رقم 11-376 المعدل للمرسوم التنفيذي 04-381 الذي يحدد قواعد حركة المرور عبر الطرق.

²²⁰ - تنص المادة 178 مكرر من المرسوم التنفيذي رقم 11-376 المذكور سابقا على أنه: "رخصة السياقة الاختبارية هي رخصة مؤقتة للسيارة تسلم لكل مترشح نجح في مختلف الاختبارات التنظيمية الاجبارية من أجل الحصول على رخصة السياقة، تكون رخصة السياقة الاختبارية صالحة خلال مدة 24 مقرا، تسلم عقبها لحائزها رخصة السياقة عندما لا يكون قد ارتكب أية منها مخالفة أدت إلى سحبها".

²²¹ -نجلاء زميتي، المرجع السابق، ص64.

4_ ملائمة النقاط مع المخالفات المرتكبة من قبل سائقي السيارات:

حيث فصلت المادة 191 مكرر 3 من المرسوم التنفيذي رقم 11-376 في هاتاه المسألة عندما نصت على ما يلي: "... يتم سحب النقاط حسب الجدول أدناه:

_ بالنسبة للمخالفات من الدرجة 3 (الحالات من 1 إلى 10) 04 نقاط.

_ بالنسبة للمخالفات من الدرجة 4 (الحالات من 1 إلى 17) 06 نقاط.

_ بالنسبة للجنح: 08 نقاط.

ثانيا: شروط سحب واسترجاع النقاط المرورية:

نظم المشرع الجزائري عملية سحب واسترجاع النقاط المرورية من خلال نصين، حيث تضمن المرسوم التنفيذي رقم 11-376 والذي يعدل ويتم المرسوم التنفيذي 04-381 المتعلق بقواعد حركة المرور عبر الطرق أحكام سحب النقاط من طرف السائقين الذين يرتكبون مخالفات مرورية، بينما تضمن القرار المؤرخ في 18 فبراير 2013 كيفية إعداد التكوين الخاص لسائقي السيارات من أجل استرجاع عدد من النقاط الضائعة من الرخصة بالنقاط.

1_ سحب النقاط المرورية:

لكي تتم عملية السحب يجب أن تتوفر مجموعة من الشروط المتمثلة فيما يلي:

1_1 ارتكاب المخالفات المرورية:

بمعنى أن عملية سحب النقاط تكون مرتبطة بارتكاب المخالفة مما يعني أنه يجب ارتكاب المخالفة من قبل السائق أولاً، وبناء على هذه المخالفة يتم سحب النقاط، وبالتالي فإن قرار سحب رخصة السياقة الذي تصدره لجان التعليق والجهات القضائية المختصة يكون بشأن المخالفات والجنح التي ورد ذكرها في القانون 01-04 المعدل بموجب الامر 09-03 والمتعلق بتنظيم حركة المرور، والذي يترتب عليها كذلك سحب للنقاط كالاتي،

ا-مخالفات من الدرجة الثالثة⁽²²²⁾: أربع نقاط

- 1_ مخالفة الأحكام المتعلقة بالحد من سرعة المركبات ذات محرك بمقطورة أو بدون مقطورة أو نصف مقطورة في بعض مقاطع الطرق ولكل صنف من أصناف المركبات.
- 2_ مخالفة الأحكام المتعلقة بمنع المرور أو تقييده في بعض خطوط السير بالنسبة لبعض أصناف المركبات التي تقوم ببعض أنواع النقل.
- 3_ مخالفة الأحكام المتعلقة بحالات الإلزام أو المنع المتعلقة بعبور السكك الحديدية الواقعة على الطريق.
- 4_ مخالفة الأحكام المتعلقة بوضع حزام الأمن.

²²²- أنظر المادة 191 مكرر 03 من المرسوم التنفيذي رقم 11-376.

- 5_ مخالفة الأحكام المتعلقة بالارتداء الإجباري للخوذة بالنسبة لسائقي الدرجات النارية والدرجات المتحركة وراكبيها.
- 6_ مخالفة الأحكام المتعلقة بالمرور أو التوقف أو الوقوف بدون ضرورة حتمية على شريط التوقف الاستعجالي للطريق السيار أو الطريق السريع.
- 7_ مخالفة الأحكام المتعلقة باستعمال أجهزة إنارة وإشارة المركبات المتحركة ذاتيا.
- 8_ مخالفة الأحكام المتعلقة بالاستعمال اليدوي للهاتف المحمول، أو التصنت بكلتا الأذنين بوضع خوذة التصنت الإذاعي والسمعي.
- 9_ مخالفة الأحكام المتعلقة بتجاوز حدود السرعة المنصوص عليها بالنسبة لصنف السائقين الحائزين لرخصة سيطرة إختبارية.
- 10_ مخالفة الأحكام المتعلقة بأولوية مرور الراجلين على مستوى الممرات المحمية.

ب-مخالفات من الدرجة الرابعة (223): ستة نقاط

- 1- مخالفة الأحكام المتعلقة باتجاه المرور المفروض
- 2- مخالفة الأحكام المتعلقة بتقاطع الطرقات وأولوية المرور.
- 3- مخالفة الأحكام المتعلقة بالتقاطع والتجاوز
- 4- مخالفة الأحكام المتعلقة بإشارات الأمر بالتوقف التام.
- 5_ مخالفة الأحكام المتعلقة بالمناورات الممنوعة في الطرق السيارة والطرق السريعة.
- 6_ مخالفة الأحكام المتعلقة بزيادة السرعة من طرف سائق المركبة أثناء محاولة تجاوزه من طرف سائق آخر.
- 7_ 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.
- 8_ مخالفة 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 أمتار، أو ذات وزن إجمالي مرخص به مع الحمولة يفوق طنين.
- 9_ مخالفة الأحكام المتعلقة بالوقوف أو التوقف على أجزاء الطريق التي تعبر سطحها سكك حديدية أو مركبات غير مرخص لها بذلك على الخطوط الحديدية.
- 10_ مخالفة الأحكام المتعلقة بعبور بعض مقاطع الطرق الممنوعة للسير أو بعض الجسور ذات الحمولة المحدودة.

²²³- أنظر نص المادة 191 مكرر 03 من المرسوم التنفيذي رقم 11-376.

- 11_ مخالفة الأحكام المتعلقة بوزن المركبات، وطبيعة الأطر المطاطية للمركبات ذات محرك الغير مطابقة للمعايير المقبولة، وشكلها وحالتها.
- 12_ مخالفة الأحكام المتعلقة بمكابح المركبات ذات محرك وربط المقطورات ونصف المقطورات.
- 13_ مخالفة الأحكام المتعلقة بالحمولة القصوى لكل محور.
- 14_ مخالفة الأحكام المتعلقة بتركيب جهاز تسجيل السرعة وخصوصياته وتشغيله وصيانتته.
- 15_ مخالفة الأحكام المتعلقة بالتغيير الهام للاتجاه دون تأكد السائق من أن المناورة لا تشكل خطرا على المستعملين الآخرين دون تنبيههم برغبته في تغيير الاتجاه.
- 16_ مخالفة الأحكام المتعلقة باجتياز خط متواصل.
- 17_ مخالفة الأحكام المتعلقة بتشغيل الأجهزة السمعية البصرية في مقدمة المركبة أثناء القيادة.

ج-الجنح 8نقاط.

- 1_ القتل الخطأ وهو في حالة سكر أو تأثير مخدر
- 2_ القتل الخطأ الناتج عن:
 - *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 بكلتا الأذنين بوضع خوذة التصنت الإذاعي والسمعي أثناء القيادة.
- 3_ الجرح الخطأ وهو في حالة سكر أو تحت تأثير مخدر.
- 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.
- 5_ القيادة في حالة سكر أو تحت تأثير المخدرات من طرف كل شخص يقود مركبة ويرافق السائق المتدرب في إطار التمهين بمقابل أو دون مقابل.
- 6_ رفض الخضوع للفحوص الطبية والاستشفائية والبيولوجية المنصوص عليها في المادة 19 من طرف كل سائق أو السائق المتدرب.
- 7_ كل شخص حصل على رخصة قيادة أو حاول الحصول عليها أو على نسخة ثانية بواسطة التصريح الكاذب.
- 8_ قيادة كل شخص مركبة دون أن يكون حائز على رخصة القيادة.
- 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.
- 10_ كل شخص استلم تبليغ قرار صادر أو إلغاء رخصة قيادة ورفض رد الرخصة المعلقة أو الملغاة إلى العون التابع للسلطة المكلفة بتنفيذ القرار...إلخ.

1-2_ البطاقة الوطنية للمخالفات:

هي عبارة عن أداة تستعمل لمراقبة تجاوزات السائقين ومنعهم من الحصول على رخصة جديدة في حالة فقدان النقاط²²⁴، وبالتالي فإن البطاقة الوطنية تسمح لمصالح الدرك والشرطة من الحصول على ما يسمى بصحيفة سوابق مخالفات المرور، ولقد نص المرسوم التنفيذي رقم 11-376 على هاته البطاقة، حيث تضمنت المادة 191 مكرر 3 على إلزامية أن ترسل نسخة من مقرر سحب عدد النقاط إلى البطاقة الوطنية للمخالفات للقواعد الخاصة بحركة المرور، أما المادة 191 مكرر 4 فقد أكدت على ضرورة أن تقوم البطاقة الوطنية للمخالفات للقواعد الخاصة بحركة المرور عبر الطرق بعد منتظم لرصيد نقاط كل حائز رخصة سياقة، كما أنه في 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 المخالفة" في البطاقة الوطنية للمخالفات⁽²²⁵⁾، وتحذف الصفة المذكورة من البطاقة الوطنية في حالة عدم ارتكاب حائز رخصة السياقة بالنقاط لأي مخالفة خلال السنتين الموالتين (المادة 191 مكرر 5 من المرسوم 11-376).

1-3_ إعلام المعني (التبليغ):

يجب إخطار المعني وإعلامه بقرار سحب النقاط منه والمتضمن نوع المخالفة وعدد النقاط المسحوبة، ويعد إبلاغ المعني بالأمر حتمية ضرورية، لذلك يعقل أن يتم سحب النقاط من دون إبلاغه وهذا ما أكدته المادة 191 مكرر 4 من المرسوم 11-376 بنصها على أنه: "تقوم الهيئات المذكورة أعلاه (لجان تعليق رخص السياقة، الجهات القضائية المختصة) بإعلام السائق الذي كان موضوع سحب للنقاط"، كما أكدت ذلك المادة 02⁽²²⁶⁾ من القرار المؤرخ في 18 فبراير 2013 والذي يحدد كيفية استرجاع النقاط الضائعة.

هذا ولم يحدد المشرع طرق التبليغ، مما يعني أن التبليغ يكون بجميع الطرق كالتبليغ المباشر، البريد... إلخ، وفي الأخير نشير إلى أنه يترتب على سحب النقاط المرورية فرض الجزاءات على المخالف، بمعنى أنه في حالة 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. كما يترتب على سحب النقاط التسجيل في البطاقة الوطنية، وبالتالي فإن أية مخالفة يرتكبها في المستقبل يترتب عنها جزاء يكون مشددا بسبب حالة العود.

ثانيا: استرجاع النقاط المرورية.

²²⁴ -ان هاته البطاقة لم يتم استحداثها إلى يومنا هذا، وإذا ما طبقت ستقضي على المحسوبية و الرشوة كطرق لاسترجاع رخص السياقة المعلقة.

²²⁵ - تراعي لجان تعليق رخص السياقة والجهات القضائية هذه الإشارة أثناء إصدار العقوبات المذكورة في القانون 01-14 المتعلق

بتنظيم حركة المرور.

²²⁶ -تنص المادة 02 من القرار المؤرخ في 18/02/2013 الذي يحدد كيفية استرجاع عدد النقاط الضائعة من الرخصة بالنقاط على

أنه: "تقوم لجان تعليق رخص السياقة بإعلام سائقي السيارات الذين كانوا موضوع سحب للنقاط على إثر مخالفات لقواعد حركة المرور عبر الطرق ببع النقاط التي سحبت منهم".

لكي يتمكن سائقي السيارات من استرجاع النقاط المسحوبة يجب أن تتوفر مجموعة من الشروط المتمثلة فيما يلي:

1_ سحب النقاط المرورية من سائقي السيارات:

يعد هذا الشرط من الشروط الضرورية التي يجب توافرها حتى يستطيع السائق أن يطالب باسترجاع عدد النقاط التي تم سحبها منه، وهذا شرط منطقي فكيف يعقل أن يتم استرجاع النقاط إذا لم تسحب أصلا من السائق ولقد سبق وذكرنا كيف يتم سحب النقاط، فلا داعي لتكرار الموضوع.

2_ الخضوع للتربص:

نصت المادة 03 من القرار المؤرخ في فبراير 2013 والذي يحدد كفاءات إعداد التكوين الخاص لسائقي السيارات من أجل استرجاع عدد النقاط الضائعة من الرخصة بالنقاط على أنه: "يمكن لسائقي السيارات المذكورين في المادة 02 أعلاه (سائقي السيارات الذين كانوا موضوع سحب للنقاط على إثر مخالفات لقواعد حركة المرور عبر الطرق) استرجاع نصف رصيدهم من النقاط إذا تابعوا تكويننا خاصا على نفقتهم و يتمثل التكوين الخاص في التربص وجوبا برنامجا تحسيسيا في أسباب وقوع حوادث المرور⁽²²⁷⁾ في الطرق والعيوب الناجمة عنها(م4، ف1)، ويجري التكوين على مدى خمسة أيام متتالية بمعدل ساعي قدره 30 ساعة (م4، ف2).

هذا ويتضمن ملف التكوين من طلب التسجيل مرفق بملف يتكون من وثائق أهمها نسخة من رخصة السياقة، نسخة من الرخصة بالنقاط، نسخة من قرار سحب النقاط، حوالة تثبت تسديد مصاريف التكوين... إلخ (م 06)، ويتلقى المتربصون تلقائيا بعد التسجيل استدعاء يذكر فيه تاريخ التربص ومواقبته ومكانه.

ولا يمكن أن تقدم التكوين الخاص إلا مؤسسات التكوين المعتمدة، ومراكز التكوين المهنية، والمؤسسات العمومية للنقل المعتمدة من أجل تعليم سياقة السيارات المؤهلة قانونا من طرف وزارة النقل ويتم إعلان قائمة هيئات التكوين المؤهلة من طرف وزارة النقل عن طريق اللصق على مستوى مديريات النقل في الولاية والمصالح الولائية.

هذا ويجب أن يجمع التربص التحسيبي فوجا من 20 شخص على أكثر، ويجب أن ينشطه مكونان في السلامة المرورية أحدهما طبيبا نفسيا والآخر صاحب شهادة الأهلية المهنية في تعليم سياقة السيارات ولا يتضمن التكوين امتحانا تطبيقيا (م 08).

ويقوم ممثلوا المركز الوطني لرخص السياقة الذين لهم صفة ممتحن أو مكون في تعليم سياقة السيارات بمراقبة انتظام التربص، وعند نهاية التكوين، ومع مراعاة انضباط المتربص⁽²²⁸⁾، تسلم له شهادة

²²⁷ - يتضمن برنامج التكوين على سبيل المثال في يومه الأول (دراسة علم حوادث المرور، وتحليل القدرات الشخصية في اليوم الثاني أو المخالفات المتعلقة بقانون المرور في اليوم الرابع... إلخ.

²²⁸ - يتعين على المتربصين وجوب احترام الأوقات أو في حالة الغياب أو التأخر يحق للمنشطين منعهم من الدخول للتربص، وفي هذه الحالة لا يستلم السائق شهادة التربص ولا يتم استرجاع النقاط ويكون مبلغ التربص مستحقا.

تكوين من مركز التبريص (م 11)، هذا ويرسل مركز التكوين نسخة من شهادة التكوين إلى البطاقة الوطنية للمخالفات في أجل لا يتجاوز مدته 15 يوما ابتداء من نهاية التكوين، من أجل احتساب رصيد نقاط السائقين الجديد (م 12).

هذا ويمكن للسائقين الذين تحصلوا على شهادة التكوين الإطلاع على رصيدهم من النقاط لدى مديرية النقل في الولاية المختصة إقليميا.

وفي الأخير يمكن التأكيد على أن الهدف من استرجاع النقاط المرورية هو إعطاء فرصة ثانية للسائق بعد إعادة تأهيله ليصبح قادرا على القيادة الفعالة، وخاصة بعد تغيير سيكولوجيته وموقفه السابق من كيفية السياقة وضرورة احترام قانون المرور.

ثالثا: معوقات تطبيق نظام النقاط المرورية.

إن تطبيق نظام النقاط المرورية على أرض الواقع ليس بالأمر الهين وخاصة أن هناك مجموعة من المعوقات التي تمنع تطبيق هذا النظام بشكل صحيح، وأهم هذه المعوقات نجد ما يلي:
أ_ عدم تكوين الأعوان المؤهلين²²⁹:

إن السبب الرئيسي لعدم تطبيق نظام النقاط المرورية في الجزائر هو عدم كفاءة وتكوين الأعوان المؤهلين إلى معاينة المخالفات المرورية.

إن من الضروري تدريب الأعوان في مراكز تدريب خاصة لتطوير الكوادر البشرية ورفع كفاءاتهم خاصة للتعرف على أساليب العمل والوسائل والتجهيزات المستحدثة⁽²³⁰⁾.

ب_ عدم وجود بطاقة وطنية:

إن البطاقة الوطنية لمخالفات قانون المرور تعد وثيقة ضرورية لتطبيق نظام النقاط المرورية لأنها تحتوي على كل المعلومات المتعلقة بالسائق بما فيها المخالفات المرتكبة ورصيد النقاط، فهي بمثابة سجل وطني لأصحاب رخصة السياقة عبر كامل التراب الوطني لتحديد المخالفات، وهي تمثل قاعدة بيانات وطنية خاصة بالمخالفات المرتكبة، والجزائر مازالت تفتقد نظام الكتروني متطورا لإصدار بطاقات رمادية رقمية ورخص سياقة بيومترية ونظام وطني الكتروني لتسجيل مخالفات المرور²³¹.

3_ تكبد الدولة مبالغ مالية ضخمة:

- إن تطبيق نظام النقاط المروري يكبد الدولة ميزانية ضخمة وهذا لا يتطابق مع توجهها الجديد في النقش وخاصة بعد انهيار أسعار البترول.

ب_ عدم تطبيق النصوص القانونية:

²²⁹ - نجلاء زميتي، المرجع السابق، ص 96.

²³⁰ - سعد الدين محمد عشمري، إدارة المرور، ط1، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، الرياض، 2006، ص 42.

²³¹ - لقد تعاقدت الحكومة الجزائرية مؤخرا مع شركة جزائرية hb technology للإشراف على عملية إصدار رخص السياقة البيومترية و البطاقات الرمادية الرقمية و العملية قيد الانجاز.

على الرغم من عدم تفعيل نظام رخصة السياقة بالتنقيط إلى غاية الآن فإن السلطة التنفيذية أصدرت العديد من النصوص المنظمة للرخصة بالنقاط، فهي موجودة من الناحية القانونية وليس من الناحية الواقعية وتمثل هذه النصوص القانونية فيما يلي:

- 1- الأمر 03-09 المؤرخ في 22/07/2009 الذي يعدل ويتمم القانون رقم 01-14 المؤرخ في 13/09/2001 والمتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها وأمنها.
- 2- القانون رقم 04-16 المؤرخ في 10 نوفمبر 2004 الذي يعدل ويتمم القانون رقم 01-14 المؤرخ في 13/08/2001 والمتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها وأمنها.
- 3- المرسوم التنفيذي رقم 11-376 المؤرخ في 12/11/2011 الذي يعدل ويتمم المرسوم التنفيذي رقم 04-381 المؤرخ في 28 نوفمبر 2004 الذي يحدد قواعد حركة المرور عبر الطرق.

الخاتمة:

رغم صدور النصوص القانونية المتعلقة بكيفية تطبيق نظام النقاط المرورية في الجزائر منذ فترة ليست بالوجيزة، إلا أن الحكومة الجزائرية عجزت عن تطبيقه و تفعيله على ارض الواقع بل قامت بإعداد مشروع قانون جديد متعلق برخصة السياقة بالتنقيط، والتي غيرت في الكثير من أحكامه عما هو موجود في النصوص القانونية الحالية التي لم تطبقها أصلا.

وهذا المشروع لم يتم التصويت عليه بعد من طرف البرلمان، لكن وزير النقل أكد أن العمل برخصة السياقة بالتنقيط سيشروع في تطبيقه رسميا بداية من السنة القادمة 2017. فهل سيصدق الوزير هذه المرة أم أن القانون حتى وإن تم التصويت عليه من طرف البرلمان وصدوره بصفة رسمية، لن يفعل ولن يطبق كسابقه، نظن أن الأيام القادمة كفيلة بالإجابة على هذا السؤال.

قائمة المراجع:

أولا - النصوص القانونية.

- 1- الأمر رقم 03-09 المؤرخ في 22 يوليو 2009 المتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها وأمنها المعدل والمتمم للقانون رقم 01-04، العدد 45، 2009.
- 2- القانون رقم 01-14 المؤرخ في 19 أوت 2001 المتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق العدد 46، 2001.
- 3- المرسوم التنفيذي رقم 11-376 المؤرخ في 02/11/2011 الذي يعدل المرسوم التنفيذي رقم 04-381 والذي يحدد قواعد حركة المرور عبر الطرق، العدد 62، سنة 2011.

4- القرار المشترك المؤرخ في 18/02/2013 الذي يحدد كميّات إعداد التكوين الخاص لسائقي السيارات من أجل استرجاع عدد النقاط الضائعة من الرخصة بالنقاط، ج ر، العدد 37، سنة 2013.
ثانيا - الكتب .

1- سعد الدين محمد العشماوي، إدارة المرور، الطبعة الأولى، جامعة نايف للعلوم الأمنية، الرياض، المملكة العربية السعودية، 2006.

ثالثا- مذكرات التخرج.

1- علي بن ضبيان الرشيد، دور النقاط المرورية في الحد من المخالفات المرورية، رسالة ماجستير، جامعة نايف للعلوم الأمنية، الرياض، المملكة العربية السعودية، 2009.

2- نجلاء زميتي، دور نظام النقاط المرورية في الحد من المخالفات المرورية، مذكرة ماستر في القانون العام، جامعة قالمة، 2015.

الدكتور أحمد فنيحس

جامعة قالمة

تعليق رخصة السياقة في التهرج الجزائري

خول المشرع الجزائري سلطات الضبط الإداري المروري العديد من الآليات القانونية الوقائية للحفاظ على سلامة وأمن الطرقات، وتعتبر رخصة السياقة إحدى تلك الآليات، فهي عبارة عن قرار إداري صادر عن جهة إدارية مختصة يمنح لطالبه بعد أن تتوفر فيه الشروط المطلوبة والمحددة قانونا، كالسلامة البدنية والعقلية والخضوع لاختبارات نظرية وأخرى تطبيقية، غير أن الحق في الحصول على رخصة السياقة يقابله تقييد في ممارسة حرية التنقل بواسطتها، ذلك لأن ارتكاب أية مخالفة مرورية تعرض صاحب الرخصة إلى عقوبات إدارية وأخرى جزائية على حسب نوع المخالفة، ومن تلك العقوبات لدينا تعليق رخصة السياقة، فماذا نقصد بها؟ وما الفرق بينها وبين سحب الرخصة أو إلغائها؟ ومن هي الجهة المختصة بالتعليق؟ وهل هي كافية لردع مرتكبي المخالفات المرورية؟.

إن الإجابة على الإشكالية المبينة أعلاه تقتضي بالضرورة اتباع التقسيم المبين أدناه:

أولا: مفهوم تعليق رخصة السياقة

1- تعريف رخصة السياقة

2- تعريف تعليق رخصة السياقة

3- تصنيفات تعليق رخصة السياقة

ثانيا: الجهة المختصة بتعليق رخصة السياقة

1- الوالي

2- لجنة تعليق رخصة السياقة

3- الجهة القضائية المختصة

ثالثا: مدة تعليق رخصة السياقة

1- مدة التعليق الإداري لرخصة السياقة

2- مدة التعليق القضائي لرخصة السياقة

أولا: مفهوم تعليق رخصة السياقة

تعتبر عقوبة تعليق رخصة السياقة من العقوبات التي تمس برخصة السياقة التي في بعض الحالات تكون عقوبة أصلية وفي حالات أخرى تكون عقوبة تكميلية إلى جانب العقوبات الأصلية، وقبل الغرض في طبيعة عقوبة التعليق، كان لزاما علينا التعرف أولا على رخصة السياقة ومن ثم التعرف على عقوبة تعليق رخصة السياقة.

1- تعريف رخصة السياقة

عرف المشرع الجزائري رخصة السياقة بموجب المادة الثانية من القانون رقم 01-14 المؤرخ في 19 أوت 2001 والمتضمن تنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها وأمنها المعدل والمتمم بموجب الأمر رقم 09-03 المؤرخ في 22 يوليو 2009²³² على أنها: " ترخيص إداري يؤهل صاحبه لقيادة مركبة متحركة ذاتيا في المسالك المفتوحة لحركة المرور"، وعرف بدوره رخصة السياقة الإختبارية على أنها: " رخصة سياقة مؤقتة بالنسبة للصف المتحصل عليه منذ أقل من سنتين ابتداء من تاريخ في الاختبارات التطبيقية"، وبناء على ما تقدم يتضح أن رخصة السياقة عبارة عن قرار إداري صادر من جهة مؤهلة ومختصة بإصدارها تؤهل طالبها لقيادة مركبة في الطرقات أو المسالك العمومية.

2- تعريف تعليق رخصة السياقة

تعليق رخصة السياقة عبارة عن عقوبة تمس رخصة القيادة عند ارتكاب مخالفة مرورية، وتعني توقيف العمل بالرخصة مؤقتا لغاية انتهاء فترة التعليق المحددة في القرار المتضمن التعليق ومعنى آخر حرمان قائد المركبة من القيادة فترة مؤقتة تنتهي بانتهاء المدة المحددة في قرار التعليق، لكن الإشكال الذي يطرح نفسه، هل التعليق يمس رخصة السياقة أم رخصة السياقة الإختبارية أم الرخصة بالنقاط؟ في الواقع بالرجوع إلى نص المادة 8 مكرر من القانون السالف

²³² - جريدة رسمية رقم 45 المؤرخة في 29 يوليو 2009.

الذكر نجد أنه أكد على أن الاختفاظ أو التعليق أو التعليق يمس رخصة السياقة فقط وليس باقي الرخص.

3- تصنيفات تعليق رخصة السياقة

بالرجوع إلى نص المادة 110 و 111 من القانون السالف الذكر نجد أن تعليق رخصة السياقة لا يكون فقط بموجب قرار إداري بل يكون أيضا بموجب حكم قضائي، مما يعني أن الجهة الإدارية المختصة ليست وحدها المختصة بتعليق رخصة السياقة، ووجه الاختلاف يكمن في أن التعليق الإداري يكون عند ارتكاب مخالفة مرورية تستوجب عقوبة أصلية فقط وهي التعليق، أما التعليق القضائي يكون في حالة ارتكاب المخالف جنحة مرورية أدت بالضرورة إلى عقوبة الحبس والغرامة وتعليق الرخصة كعقوبة تكميلية وليس أصلية.

ثانيا: الجهة المختصة بتعليق رخصة السياقة

الاختصاص دائما من النظام العام ولا يكون إلا بنص ويعرف على أنه تلك المكنة القانونية التي تخول صاحبها القدرة على القيام بتصرف قانوني، و تختلف الجهة المختصة بتعليق رخصة القيادة حسب نوع المخالفة المرتكبة، فإن كانت بسيطة وتأخذ تكييف مخالفة يكون التعليق إداريا، أما إذا كان الفعل المرتكب يأخذ تكييف جنحة فإن التعليق يكون قضائيا.

1- الوالي

بالرجوع إلى نص المادة 279 من المرسوم التنفيذي 04-281 المؤرخ في 28 نوفمبر 2004 والمحدد لقواعد حركة المرور عبر الطرق²³³، نجد أن الجهة المختصة بالتعليق المؤقت لرخصة السياقة أو منع تسليمها هو الوالي لكن بعد أخذ رأي لجنة تعليق رخصة السياقة، والتي تعتبر بمثابة جهة استشارية تبدي رأيها بشأن العقوبات التي تمس رخصة السياقة ولاسيما التعليق المؤقت. ويلاحظ نوع من الخلل بين الأمر رقم 09-03 ولاسيما المادة 95 منه والتي تخول اختصاص التعليق إلى اللجنة دون أن تذكر الوالي، وبين نص المادة 279 من المرسوم التنفيذي 04-281 المعدل والمتمم بموجب المرسوم التنفيذي 11-376 المؤرخ في 12 نوفمبر 2011²³⁴، التي تخول الوالي بالتعليق بعد أخذ رأي اللجنة.

2- لجنة تعليق رخصة السياقة

من بين الاختصاصات المخولة للوالي في مجال السلامة المرورية إحداث لجان ذات طبيعة استشارية لأخذ رأيها بشأن العقوبات الإدارية الواجب اتخاذها في مواجهة مرتكبي المخالفات

²³³ - جريدة رسمية رقم 76 المؤرخة في 28 نوفمبر 2004.

²³⁴ - جريدة رسمية رقم 62 المؤرخة في 20 نوفمبر 2011.

المرورية وردعهم عن سلوكهم الشاذ والذي يسبب من خلاله أذى لنفسه ولغيره ، ومن بين تلك اللجان لدينا لجنة تعليق رخصة السياقة وهي اسم على مسمى مهمتها اقتراح تعليق الرخصة عند توفر الحالات أو المخالفات المحددة المنصوص عليها في قانون المرور وإسقاطها على فعل مركب المخالفة، وهي تنشأ بموجب قرار إداري صادر من الوالي المختص إقليمياً²³⁵، لمدة ثلاث قابلة للتجديد²³⁶، وتؤول للنظر في كل محاضر معاينة المخالفات في حدود اختصاصها الإقليمي، وتتكون من رئيس - ممثل الوالي - ومجموعة من الأعضاء المبيينين أدناه:

- ضابط من الدرك الوطني.
- موظف من الأمن الوطني.
- ممثل عن مديرية النقل
- ممثل عن مصلحة المناجم .
- ممثل عن مديرية الأشغال العمومية .
- ممثل عن مصلحة التنظيم والشؤون العامة.
- ممتحن رخصة السياقة.
- ممثل عن المركز الوطني لرخص السياقة.
- ممثل عن المحترفين في سياقة السيارات تعينه الاتحادات المهنية في الولاية .
- يمكن الاستعانة بطبيب محلف يشارك بصوت تداولي.
- يمكن الاستعانة بأي شخص أو هيئة يمكنها المساعدة في إنارة اللجنة بسبب كفاءتها ويشارك برأي استشاري.

3-الجهة القضائية المختصة

بالرجوع إلى نص المادة 98 من الأمر رقم 09-03 نجد أنه يمكن للجهة القضائية المختصة القيام بتعليق رخصة السياقة، عندما يحال عليها محضر إثبات إحدى المخالفات المبينة في القسم الثاني من الفصل السادس المعنون بالمخالفات والعقوبات والإجراءات، وهو القسم الخاص بالجنح والعقوبات ولاسيما المادة 81 منه التي تنص على: " يعاقب بالحبس من ستة أشهر إلى سنة وبغرامة من 20000 إلى 50000 د ج كل شخص استمر رغم تبليغه بواسطة الطرق القانونية بالقرار الصادر بشأنه والمتضمن تعليق أو إلغاء رخصة السياقة أو منع استصدار رخصة جديدة في قيادة المركبة يقتضي لأجل قيادتها هذه الوثيقة

²³⁵ - انظر نص المادة 280 من المرسوم التنفيذي 04-281

²³⁶ - انظر نص المادة 281 من المرسوم التنفيذي أعلاه.

ويعاقب بنفس العقوبات كل شخص استلم تبليغ قرار صادر بشأنه يتضمن تعليق أو إلغاء رخصة السياقة ورفض رد الرخصة المعلقة أو الملغاة إلى العون التابع للسلطة المكلفة بتنفيذ هذا القرار".

ثالثا: مدة تعليق رخصة السياقة

تختلف مدة تعليق رخصة السياقة حسب نوع التعليق وحسب الحالة لذا سنبينها على النحو الآتي:

1- بالنسبة للتعليق الإداري:

جاء في نص المادة 21 من القانون رقم 04-16 المؤرخ في 10 نوفمبر 2004 المعدل والمتمم²³⁷ للقانون رقم 01-14 أنه: "تحدد مدة التعليق بشهر واحد لكل من يخالف أحكام النقطتين 9 و10 من المادة 71 .

وتحدد مدة التعليق بثلاثة أشهر لكل من يخالف أحكام المواد 16 مكرر ،30، 38 فقرة 2 ، 71 (النقاط 1،2،3،4،6،12)، 72 (النقاط 1،2،4،1،10،9،8،7،6)، 103، 102.

2- بالنسبة للتعليق القضائي:

تحدد الجهة القضائية المختصة إقليميا مدة تعليق رخصة السياقة بسنة²³⁸ وذلك في الحالات الآتية:

- عند ارتكاب جريمة القتل الخطأ و/أو الجرح الخطأ نتيجة خطأ من السائق أو تهاون منه أو غفلته أو عدم امتثاله لقواعد حركة المرور في الطرق.
- عدم التوقف عند ارتكاب حادث والتسبب في وقوعه بواسطة المركبة التي يقودها، وكذا المحاولة من الإفلات من من المسؤولية الجزائية أو المدنية التي قد يتعرض لها.
- عند كون السائق أو المرافق للسائق المتدرب في إطار التمهين بمقابل أو بدون مقابل في حالة سكر أو تحت تأثير مواد أو أعشاب تدخل ضمن أصناف المخدرات.
- عند وضع كتابة على مركبة ذات محرك أو مقطورة لا تتطابق مع المركبة أو مستعملها.
- عند عدم حيازة السائق لرخصة سياقة صالحة لصنف المركبة المعنية .
- عند وضع ممهل على مسلك مفتوح لحركة المرور من دون ترخيص.
- عند عدم إخضاع المركبة للمراقبة التقنية الدورية الإلزامية.
- عند حيازة أو استعمال جهاز أو آلة تخصص للكشف عن وجود آلات تستخدم لمعاينة المخالفات للتشريع والتنظيم المتعلقة بحركة المرور أو عرقلة تشغيلها.

²³⁷ - جريدة رسمية رقم 72 مؤرخة في 13 نوفمبر 2004.

²³⁸ - اظر نص المادة 98 من الامر رقم 03-09.

- عدم رد البطاقة الرمادية للمركبة بعد السحب النهائي للمركبة المذكورة من السير طبقا لنص المادة 52 مكرر من هذا الأمر.

وتعلق رخصة السياقة لمدة سنتين في الحالات الآتية:

- عند ارتكاب المخالف جنحة الجرح الخطأ وهو في حالة سكر أو تحت تأثير مواد أو أعشاب تدخل ضمن أصناف المخدرات.

- عند ارتكاب جنحة الجرح الخطأ في نفس الظروف أعلاه بواسطة مركبة تابعة لأصناف الوزن الثقيل أو النقل الجماعي أو نقل المواد الخطيرة.

- عند ارتكاب جنحة الجرح الخطأ بسبب الإفراط في السرعة أو التجاوز الخطير أو عدم احترام الأولوية القانونية، أو عدم الامتثال لإشارات الأمر بالتوقف التام أو عند المناورات الخطيرة، أو السير في الاتجاه الممنوع، أو السير بدون إنارة أو إشارة أو وقوفها في وسط الطريق ليلا أو أثناء انتشار الضباب في مكان خال من الغنارة العمومية... إلخ²³⁹.

- التهرب والفرار من مسؤولية ارتكاب جريمة القتل الخطأ²⁴⁰.

وتعلق الرخصة قضائيا بمدة ثلاث سنوات عند ارتكاب جنحة القتل الخطأ بسبب التهاون أو الخطأ والغفلة أو عدم الامتثال لقواعد حركة المرور في الطرق.

كما تعلق الرخصة لمدة أربع سنوات عند ارتكاب احدى الجنح المنصوص عليها في نص المواد 68 و69 و73 من الأمر رقم 03-09 السابق الذكر.

²³⁹ - انظر نص المادة 71 من الامر 03-09,

²⁴⁰ - انظر نص المادة 73 من نفس الأمر.

الدكتور نزار محبلي

جامعة سطيف

الجرائم المرتكبة في حوادث المرور في القانون الجزائري

تحتل الجزائر المرتبة الرابعة في العالم من حيث عدد حوادث المرور، إذ سجلت الجزائر أعلى نسبة في العالم من حيث حوادث المرور وفقا للتقرير الذي نشرته وزارة النقل الجزائرية والذي أفاد أن عدد حوادث المرور المسجلة في الجزائر يفوق 12 مرة ما يسجل في إيطاليا و13 مرة ما يسجل في الولايات المتحدة الأمريكية و10 مرات ما يسجل في فرنسا.

وبين التقرير نفسه، طبقا لما أوردته وكالة الأنباء الجزائرية أن الجزائر سجلت 27 000 حادث مرور في سنة 1991م تسببت في إصابة 35 000 شخص وأودت بحياة 3 241 منهم، ولم تنفع كل الحملات الإعلامية ولا التجنيد الكبير لمصالح الأمن في التقليل من الظاهرة، ليبقى موسم الاصطياف فترة وفاة لمئات الأشخاص عبر الطرقات.

من بين المسببات التقليدية لحوادث المرور، نجد في مقدمتها العامل البشري و اهتراء الطرقات وغيرها. وفي السنوات الأخيرة، زادت أشغال الطريق السيار شرق-غرب عبر العديد من النقاط في استفحال حوادث المرور بحكم تهور السياق عند وصولهم بالقرب من الأماكن التي تختنق فيها الحركة بسبب ورشات ما اصطلح على تسميته بمشروع القرن، هذه الفترة الحرجة من السنة دفعت منذ فترة مثلا مصالح الدرك إلى تبني مخطط دلفين، القاضي بتجنيد مئات الأعوان لضمان السلامة المرورية عبر الطرقات الشمالية للبلاد.

ونفس الشيء بالنسبة للشرطة، حيث تضع مديرية الأمن الوطني قواتها في حالة استفار على مستوى الطرق السريعة المؤدية إلى الشواطئ، لكن هذه الإجراءات أثبتت محدوديتها بالنظر إلى تواصل تسجيل أرقام مرعبة من القتل والجرحى خلال هذه الفترة.

لا طالما كانت انشغالات السلطات الحكومية وخاصة وزارة الداخلية البحث عن الحلول الممكنة للحد من وقوع مثل هذه الحوادث المؤسفة والتي بالإمكان تفاديها أو بالأحرى التقليل منها بالحكمة واليقظة واحترام قواعد المرور عند السائقين وتوزيع جهودها لمهام توفير الأمن والطمأنينة والاستقرار للمواطنين.

لكن الجهود المبذولة من طرف الدولة من حملات توعية لا تكفي لوحدها، بل يجب القضاء على كل ما يعترض تسهيل حركة المرور وهذا بتوسيع شبكة الطرقات وتعليمها بالعلامات اللازمة لذلك وفرض

عقوبات صارمة على كل من يخالف القوانين المنصوص عليها، لذلك فالتساؤل الذي يطرح هو: فيما تتمثل أهم الجرائم المرتكبة في حوادث المرور في الجزائر؟

للإجابة عن هذا التساؤل قمنا بتقسيم هذه الورقة البحثية إلى محورين، نتناول في المحور الأول: المخالفات المرتكبة في حوادث المرور في الجزائر، في حين نتناول في الثاني: الجناح المرتكبة في حوادث المرور في الجزائر.

المحور الأول: المخالفات المرتكبة في حوادث المرور في الجزائر:

المخالفات هي كل واقعة وقعت أثناء حركة المرور ومن الممكن أن تكون هناك غرامة مالية وهذه تعالين من الشخص المكلف بعمل المحاضر ويجب عليه اصطحاب دفتر لتسليم الإيصال، وتتفد هذه المهمة بكامل اليقظة حتى يبعد من يقوم بها عن كل الشبهات ويتحلى بكامل النزاهة والإخلاص.

أولاً: مخالفة في القواعد المتعلقة بسياسة المركبات والحيوانات.

- 1- سرعة المركبات ذات المحرك مع أو بدون مقطورة أو نصف مقطورة.
- 2- التقاطع أو التجاوز.
- 3- تقاطع الطرقات وأسبقية المرور.
- 4- استعمال أجهزة الإنارة والإشارات.
- 5- الإشارات الأمرة بالتوقف التام.
- 6- حركة السياقة الممنوعة في الطرق السريعة.
- 7- منع المرور أو تقييده في بعض الاتجاهات.
- 8- أنواع الالتزام أو المنع المتعلقة بمرور السكك الحديدية.
- 9- السير على الخط المتواصل.
- 10- التغيير الخطير للاتجاه.
- 11- زيادة السرعة من طرف سائق أثناء محاولة تجاوزه.
- 12- التوقف الخطير.
- 13- السير أو الوقوف ليلا في مكان خال من الإنارة العمومية.

ويعاقب بغرامة كل شخص يخالف الأحكام الآتية:

- قيادة المركبات وسوق الحيوانات في الحالات غير المنصوص عليها قانونا.
- سرعة الحيوانات والمركبات غير المزودة بالمحرك.
- الوضع الإجباري للقبعة بالنسبة لسائقي الدراجات النارية.
- شد الحزام الواقي بالنسبة لراكبي السيارات بالمقاعد الأمنية المجهزة به.

– منع نقل الأطفال التي تقل أعمارهم عن عشر سنوات في الأماكن الأمامية.

* **المادة 32 تنص** : يعاقب بغرامة مالية كل سائق عربة غير مرخص له يسوق الحيوانات.

* **المادة 33 تنص** : يعاقب بغرامة مالية من 600 د.ج إلى 2000 د.ج كل شخص الأحكام التنظيمية المتعلقة بمنع المكوث أو التوقف أو أجزاء الطريق التي يعبر مستواها خط حديدي وفي حالة العود يرفع مبلغ الغرامة إلى 4000 د.ج.

ثانيا: مخالفة القواعد المتعلقة باستعمال الطرق.

* **المادة 36 تنص** : يعاقب كل شخص يخالف عمدا الأحكام التنظيمية المتعلقة بمنع استعمال بعض أجزاء الطرق غير الصالحة للسير بسبب رداءة الطقس أو يعبر الجسور ذات الحمولة المحددة بغرامة مالية من 750 د.ج إلى 3000 د.ج.

* **المادة 38 تنص** : يعاقب بغرامة مالية من 500 د.ج إلى 1000 د.ج كل من تسبب في إلحاق ضرر بالطريق العمومي نتيجة خطأ منه أو تهاونه.

* **المادة 39 تنص** : يعاقب أيضا بنفس الغرامة كل من وضع شيئا أو جهازا من شأنه إعاقة السير.

* **المادة 40 تنص** : يعاقب كل شخص يخالف الأحكام الخاصة المتعلقة بمرور الراجلين غرامة من 20 د.ج إلى 40 د.ج.

ثالثا: مخالفة القواعد المتعلقة بالمركبات نفسها وأجهزتها:

* **المادة 41 تنص** : يعاقب بغرامة من 300 د.ج إلى 2000 د.ج أو بالحبس من 8 أيام إلى ثلاثة أشهر أو بهاتين العقوبتين كل من قاد مركبة بصون صفحتي التسجيل.

* **المادة 44 تنص** : يعاقب بغرامة من 400 إلى 1000 د.ج كل شخص يخالف الأحكام المتعلقة بما يأتي: الضغط على الأرض، وزن المركبات، طبيعة وشكل وحالة وشروط استعمال الأطواق المطاطية للمركبات ذات محرك.

– مكابح المركبات المخصصة للنقل المشترك.

– معيار المركبات، أحجام وشروط الحمولة، تركيب أجهزة الإنارة والإشارات.

* **المادة 45 تنص** : يعاقب بنفس غرامة كل من خالف الأحكام التنظيمية الخاصة بتركيب وصيانة جهاز المراقبة الذي يسجل السرعة.

* **المادة 47 تنص** : يعاقب بغرامة من 150 د.ج إلى 500 د.ج كل شخص يقود مركبة بدون أن تكون مجهزة باللوحات داخل الطرق المفتوحة.

رابعا: مخالفة القواعد المتعلقة بالشروط الإدارية لسيير المركبات وسائقها:

* **المادة 48 تنص** : يعاقب بالحبس من 8 أيام إلى 3 أشهر وبغرامة 300 د.ج إلى 2000 د.ج أو بإحدى هاتين العقوبتين فقط:

- كل شخص يستعمل أو يضع عمد للسير مركبة بدون أن يكون حائزا على الرخص والمستندات الإدارية الضرورية السير هذه المركبة.

- كل شخص يستعمل الرخص والمستندات الإدارية الضرورية مع علمه أن مدة صلاحيتها قد انتهت أو أنها باطلة.

* **المادة 51 تنص** : يعاقب كل سائق بغرامة تحصل على رخصة السياقة من أقل من سنتين ولم يستعمل الإشارة أو تجاوز حدود السرعة 80 كلم/سا.

* **المادة 52 تنص** : يعاقب كل سائق بغرامة مالية عندما يستمر في السياقة دون أن يقوم بالفحص الطبي الإجمالي.

المحور الثاني: الجرح المرتكبة في حوادث المرور في الجزائر:

أولا: الجرح المتعلقة بسيارة المركبات والحيوانات:

* **المادة 25 تنص** : يعاقب بالحبس من شهرين إلى ثلاث سنوات وبغرامة مالية من 1000 د.ج إلى

إلى 5000 د.ج أو بإحدى العقوبتين فقط كل شخص يسوق مركبة وهو في حالة سكر أو تحت تأثير مشروب كحولي يتميز بوجوده في الدم بنسبة تعادل أو تفوق 0.80 غ من الألف.

* **المادة 27 تنص** : يعاقب بالحبس من شهر إلى ستة أشهر وبغرامة مالية من 750 د.ج إلى 2000 د.ج أو بإحدى العقوبتين فقط كل شخص يتغافل عمد الإنذار التوقف الصادر عن أعوان الشرطة والدرك الوطني.

ثانيا: الجرح المتعلقة باستعمال الطرق:

* **المادة 34 تنص** : يعاقب بالحبس من شهر إلى سنة وبغرامة من 5000 د.ج إلى 150.000 د.ج أو بإحدى العقوبتين فقط كل من يقوم بتنظيم سباق مركبات ذات محرك آلي دون الترخيص من طرف السلطة المختصة.

* **المادة 37 تنص** : يعاقب بالحبس من شهر إلى سنتين وبغرامة مالية من 750 د.ج إلى 5000 د.ج أو بإحدى العقوبتين كل من يضع أو يحاول وضع شئ عبر طريق مفتوح لحركة المرور أو يستعمل أو يحاول استعمال وسيلة ما لإعاقة أو عرقلة السير العمومي.

ثالثا: الجرح المتعلقة بالمركبات وأجهزتها:

* **المادة 42 تنص** : يعاقب بالحبس من شهرين إلى سنتين وبغرامة مالية من 1000 د.ج إلى 5000 د.ج كل من:

- شخص استعمل رتما أو اسما أو مسكنا مزورا لمركبته ذات محرك.

- شخص يقود مركبة ذات محرك دون تزويدها بلوحتي التسجيل أو غير مطابق لنوع المركبة.

***المادة 43 تنص**: يعاقب بنفس الغرامة كل من خالف الأحكام المتعلقة بالحمولة القصوى.

رابعا: الجرح المتعلقة بالشروط الإدارية: يعقب بالحبس من ثلاثة أشهر إلى ثلاث سنوات وبغرامة من 750 دج إلى 2000 دج أو بإحدى هاتين العقوبتين كل شخص يستعمل الرخص أو المستندات الإدارية مع علمه بأنها مزورة أو مزيفة.

الخاتمة:

مما لا ريب فيه أن عملية الوقاية من حوادث المرور في الجزائر أصبحت تحظى باهتمام قيادة الدرك الوطني والأمن الوطني نظرا لآثارها السلبية على الوضع الاقتصادي والاجتماعي للبلاد، لأن حركة المرور أصبحت مشكلة يومية ترتبط ارتباطا مباشر بحياة المواطن وتؤثر بشكل سلبي على الأفراد من حيث سلامة أرواحهم.

كما أن مشكل زيادة حوادث المرور أصبحت متفاقمة في حداثها بسبب توسع حركة المرور وارتفاع عدد السيارات والشاحنات ونمو حركة السير في شوارع المدن، من هذا المنطلق لجأت الدولة إلى القيام بعدة إجراءات نذكر منها:

1- توسيع شبكة الطرق: من الواضح أن معظم الطرق صممت منذ سنوات عديدة ولم يأخذ المصممون بعين الاعتبار تطور حركة المرور وزيادة عدد السيارات وحجم النشاط الاقتصادي والاجتماعي وارتفاع مستوى الخدمات وتحسين حركة المرور يتطلب توسيع وتحسين شبكات الطرق، وهو ما قامت به الدولة في الفترة الأخيرة.

2- توعية الجماهير: يقصد بالتوعية نشر الوعي المروري لدى جميع المواطنين، وذلك بتصحيح المفاهيم الخاطئة لديهم بالإقناع عن طريق تقديم المعلومات السليمة والحقائق الثابتة التي تساعد على تكوين رأي صائب وخلق قابلية الاستعداد للتقيد الطوعي بقواعد وأنظمة المرور وذلك لتحقيق الأمن والسلامة في استعمال الطرق.

3- الحزم في تطبيق قانون المرور: إن تطبيق قانون المرور لا يكون إلا بالمراقبة الشاملة والدائمة وما قامت به الدولة من جهود جبارة وما تقوم به لحد الآن لخير دليل على ذلك وان الحملات التي تقام عبر التراب الوطني تساهم بشكل واسع في تطبيق قانون المرور ويتم ذلك بالعمل الجاد والنزاهة والإخلاص التي يجب على رجال المراقبة الاتصاف بها كذلك تطبيق العقوبات بشدة دون التسامح حتى تخلق الدولة ذلك الإحساس الذي يظهر بأنه هناك رقابة.

أ. قسوم محمد

جامعة تبسة

الجزاء المرورية

إن آفة حوادث المرور أضحت تشكل تهديدا حقيقيا لما تخلفه من نتائج وخيمة على المجتمع إذ أنها تمس بالحق في الحياة وتؤثر على القدرات الإنمائية ، فلا صرامة القانون و لا العمليات التحسيسية المتواترة أدت إلى الحد من هذه الآفة ، بل تم تسجيل ارتفاعا في عدد الحوادث و بالتالي ارتفاع عدد الضحايا من قتلى وجرحى.

مع مطلع كل يوم يقتل أو يصاب العديد من مستعملي الطريق في بلادنا ، فلا يعودون إلي بيوتهم إلى الأبد ، رجال و نساء أو أطفال كانوا يمشون في الطرق سيرا على أقدامهم أو يركبون دراجاتهم أو كانت تنقلهم السيارات إلى مدارسهم أو مقرات عملهم أو كانوا يلعبون في الشوارع أو في سفر في رحلات طويلة مخلفين ورائهم أسرا و جماعات حطمتها المأساة .

تمثل الإصابات الناجمة عن حوادث المرور على الطريق تحديا كبيرا للصحة العمومية ، لكنه تحدي مهمل يتطلب جهودا متضافرة للوقاية الفعالة والمستدامة من هذه الإصابات ، من بين جميع النظم التي يتعين على الإنسان التعامل معها في كل يوم فإن نظام المرور على الطريق هو أكثرها تعقيدا و أشدها خطرا ويقدر عدد الضحايا من جراء حوادث المرور، وتحمل الدول النامية والسائرة في طريق النمو العبء الأكبر فحوادث المرور تستنزف من 1 إلى 3 في المائة من الإجمالي الناتج المحلي لأي دولة.

تخلف حوادث الطرقات عدد كبير من الضحايا والمصابين و تشكل السلامة المرورية أحد قضايا التنمية التي تؤثر على الدول المنخفضة الدخل و المتوسطة الدخل و التحسين السلامة المرورية وإنقاذ الأرواح تبنت الأمم المتحدة إستراتيجية لتحقيق هذا الهدف فقد أقرت منظمة الأمم المتحدة ودولها الأعضاء بالحاجة إلى تحسين السلامة المرورية فمنذ ما يقارب سبعة عقود قامت خلالها المنظمات العالمية والإقليمية بتدابير معتبرة من أعمال السلامة المرورية من بينها اللجان الإقليمية للأمم المتحدة و منظمة الصحة العالمية و البنك الدولي، و كان للجنة الأمم المتحدة الاقتصادية لأوروبا (ECE) الريادة في تحسين السلامة المرورية في منظومة الأمم المتحدة من خلال إنشاء مجموعة عمل متخصصة ومعنية بالوقاية من الحوادث على الطرق في مارس 1950.

وفي تقرير صادر عن الصليب الأحمر الدولي حذر من أن حوادث الطرق هي كارثة عالمية متفاقمة تزهق الأرواح وتدمر سبل العيش وتعرقل التنمية و تخلف وراءها الملايين من المستضيفين بشكل أكبر .
ونتناول في مداخلتنا هذه: الجانب القانوني الناظم لسحب رخصة السياقة في الجزائر، ونعتمد حوادث المرور في بعض الولايات كنموذج تطبيقي.

ما هي حالات سحب رخصة السياقة؟

حالات السحب لغرض التعليق أو الإلغاء لرخصة السياقة طبقا لأحكام القانون 01-14 المؤرخ في 19 أوت 2001 المعدل والمتمم.

المخالفات المستوجبة للسحب الفوري مع عدم القدرة على السياقة:

- مخالفة الإجراءات المتعلقة بإشارات الأمر بالوقف التام.
- مخالفة الإجراءات المتعلقة باتجاهات المرور الإلزامية - اتجاه ممنوع.
- الأحكام المتعلقة بتحديد السرعة.
- مخالفة الأحكام المتعلقة بأسبقية المرور.
- جريمة الجرح أو القتل الخطأ، بسبب خطأ، تهاون، تغافل.
- السير على شريط التوقف الإستعجالي.
- عدم الامتثال لإنذار التوقف الصادر عن الأعوان المؤهلين.
- مناورات ممنوعة في الطريق السيار والطرق السريعة.
- السياقة في حالة سكر - تحت تأثير مشروب كحولي.
- السياقة تحت تأثير مواد تدخل ضمن أصناف المخدرات.
- رفض الخضوع لكل التحقيقات المفروضة والمتعلقة بالمركبة أو الشخص.
- جنحة الفرار.
- الجرح أو القتل الخطأ- السياقة تحت تأثير مواد تدخل ضمن أصناف المخدرات.
- تثبيت الحاويات بواسطة أسلاك أو حزمة أو أية وسائل أخرى.
- سير أو وقوف مركبة في وسط الطريق ليلا أو أثناء انتشار الضباب في مكان خال من الإنارة العمومية إذا كانت المركبة دون إنارة أو إشارة.

- منع المرور على مسلك يقع مباشرة على يسار طريق يتضمن ثلاث مخارج أو أكثر ذات اتجاه واحد بالنسبة لمركبات نقل الأشخاص التي تحوي على أكثر من تسعة مقاعد أو مركبات نقل البضائع التي يتجاوز طولها سبعة أمتار أو وزن إجمالي مرخص به مع الحمولة يفوق طنين.
- نقل الحاويات على متن مركبات غير مجهزة بنظام ترسيخ قطع الزاوية مصادق عليه من طرف المصالح المعنية.

المخالفات المستوجبة للسحب الفوري مع القدرة على السياقة:

- مخالفة الأحكام المتعلقة باستخدام حزام الأمان.
- الاستعمال اليدوي للهاتف النقال أثناء سير المركبة.
- مخالفة الأحكام المتعلقة بارتداء الخوذة بالنسبة لسائقي الدراجات النارية والراكبين.
- التخفيض غير العادي للسرعة دون أسباب حتمية.
- استعمال خوذة التصنت الإذاعي والسمعي أثناء سير المركبة.

المخالفات المستوجبة لإنجاز الإجراءات المحالة للجنة الولائية:

- تجاوز السرعة المرخص بها، المعاينة بواسطة أجهزة ملائمة ومعتمدة من طرف السلطات المختصة.
- مخالفة الأحكام المتعلقة بالتقاطع والتجاوز.
- عدم وضع إشارة الملائمة 80 كلم/سا بالنسبة للسائق المتحصل على رخصة أقل من سنتين.
- التغيير الخطير للاتجاه دون تأكد السائق من عدم خطورة الحركة على مستعملي الطريق.
- نقل الأطفال الذين تقل أعمارهم عن 10 سنوات في المقاعد الأمامية.
- زيادة السرعة من طرف سائق مركبة أثناء محاولة تجاوزه من طرف سائق آخر.
- عبور بعض الجسور المحدودة الحمولة.
- تجاوز السرعة 80 كلم/سا للسائق المتحصل على رخصة سياقة منذ أقل من سنتين.
- التجاوز بالقرب من ممر الراجلين دون التأكد من عدم وجود الراجلين في الممر.

- مخالفة أحكام حالات الالتزام أو المنع المتعلقة بعبور السكك الحديدية الواقعة على الطريق.
- مخالفة أحكام المادة 74 والفقرات 1،2،3،4،6 و7 من المادة 111 ، فيما يخص السواق المتحصلين على شهادة السياقة المؤقتة.
- استعمال أجهزة أو آلات مخصصة إما للكشف عن المخالفات المتعلقة بالتشريع أو التنظيم المتعلق بحركة المرور للسيارات، وإما التشويش على تشغيل الأدوات المستعملة في ذلك
- كيف تحسب مدة سحب رخصة السياقة؟:
- المادة 22 من القانون 04-16 المؤرخ في 10 نوفمبر 2004، المعدل والمتمم للقانون 01-14 المؤرخ في 19 أوت 2001، تنص في فقرتها ما قبل الأخيرة على مايلي: " وفي جميع الحالات، ودون المساس بالمتابعات القضائية ضد مرتكب المخالفة، يجب على لجنة سحب رخصة السياقة في الولاية المختصة إقليميا أن تبت في قرار سحب رخصة السياقة في أجل أقصاه ثلاثون (30) يوما من تاريخ معاينة المخالفة، و إلا أصبحت المتابعات عديمة الأثر ويتم استرداد الرخصة." بالنسبة لولاية الجزائر، فقد تم إنشاء لجنة سحب رخص السياقة على مستوى كل دائرة إدارية، هذه اللجان تجتمع مرتين في الشهر على الأقل.
- أما بخصوص مدة السحب، فتحسب ابتداء من مثول المخالف أمام اللجنة، مع الأخذ بعين الاعتبار المدة التي حرم فيها المخالف من السياقة، (أي المخالفات المستوجبة لسحب رخصة السياقة مع عدم القدرة على السياقة) حيث تقطع هذه المدة من العقوبة المقررة .

جدول المخالفات و العقوبات

المرجع : الأمر رقم 09-03 المؤرخ في 22 يوليو 2009 ، يعدل ويتمم القانون رقم 01-14 ، المؤرخ في 19 غشت 2001 و المتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق و سلامتها و أمنها.

- المخالفات من الدرجة الثالثة

الرقم	طبيعة المخالفة	منصوص عليها	معاقب عليها	قيمة الجزافية الغرامة	الملاحظات
01	مخالفة الأحكام المتعلقة	المادة 66 /	المادة 66 /	من 2000 د ج	سحب رخصة

السياقة نموذج 3	إلى 4000 د ج	ج ق 14.01 م.م	ج.1 ق 14.01 م.م	بسرعة المركبات ذات محرك ، بمقطورة أو بدون مقطورة أو نصف مقطورة ، في بعض مقاطع الطرق ولكل صنف من أصناف المركبات .	
سحب رخصة السياقة نموذج 3	من 2000 د ج إلى 4000 د ج	المادة 66 / ج ق 14.01 م.م	المادة 66 / ج.2 ق 14.01 م.م	مخالفة الأحكام المتعلقة بمنع المرور أو تقييده في بعض خطوط السير بالنسبة لبعض أصناف المركبات أو بالنسبة للمركبات التي تقوم ببعض أنواع النقل .	02
سحب رخصة السياقة نموذج 3	من 2000 د ج إلى 4000 د ج	المادة 66 / ج ق 14.01 م.م	المادة 66 / ج.3 ق 14.01 م.م	مخالفة الأحكام المتعلقة بحالات الإلزام أو المنع المتعلقة بعبور السكك الحديدية الواقعة على الطريق .	03
سحب رخصة السياقة نموذج 3	من 2000 د ج إلى 4000 د ج	المادة 66 / ج ق 14.01 م.م	المادة 66 / ج.4 ق 14.01 م.م	مخالفة الأحكام المتعلقة بوضع حزام الأمن .	04
سحب رخصة السياقة نموذج 3	من 2000 د ج إلى 4000 د ج	المادة 66 / ج ق 14.01	المادة 66 / ج.5 ق 14.01	مخالفة الأحكام المتعلقة بالإرتداء الإجباري للخوذة بالنسبة لسائقي الدراجات	05

		م.م	م.م	النارية و الدراجات المتحركة وراكبيها	
سحب رخصة السياقة نموذج 3	من 2000 د ج إلى 4000 د ج	المادة 66 / ج ق 14 . 01 م.م	المادة 66 / ج.6 ق 14 . 01 م.م	مخالفة الأحكام المتعلقة بالمرور أو التوقف أو الوقوف بدون ضرورة حتمية على شريط التوقف الإستعجالي للطريق السيار أو الطريق السريع .	06
سحب رخصة السياقة نموذج 3	من 2000 د ج إلى 4000 د ج	المادة 66 / ج ق 14 . 01 م.م	المادة 66 / ج.7 ق 14 . 01 م.م	مخالفة الأحكام المتعلقة باستعمال أجهزة إنارة و إشارة المركبات المتحركة ذاتيا .	07
سحب رخصة السياقة نموذج 3	من 2000 د ج إلى 4000 د ج	المادة 66 / ج ق 14 . 01 م.م	المادة 66 / ج.8 ق 14 . 01 م.م	مخالفة الأحكام المتعلقة بالإستعمال اليدوي للهاتف المحمول أو التصنت بكلتا الأذنين بوضع خوذة التصنت الإذاعي و السمعي أثناء السياقة .	08
سحب رخصة السياقة نموذج 3	من 2000 د ج إلى 4000 د ج	المادة 66 / ج ق 14 . 01 م.م	المادة 66 / ج.9 ق 14 . 01 م.م	مخالفة الأحكام المتعلقة بتجاوز حدود السرعة المنصوص عليها بالنسبة لصنف السائقين الحائزين رخصة سياقة إختبارية .	09

سحب رخصة السياقة نموذج 3	من 2000 د ج إلى 4000 د ج	المادة 66 / ج ق 14 . 01 م م	المادة 66 ج . 10 ق 14 . 01 م م	مخالفة الأحكام المتعلقة بأولوية مرور الراجلين على مستوى الممرات المحمية .	10
--------------------------------	-----------------------------	--------------------------------------	---	---	----

- المخالفات من الدرجة الرابعة

الملاحظات	قيمة الغرامة الجزافية	معاقب عليها	منصوص عليها	طبيعة المخالفة	الرقم
سحب رخصة السياقة نموذج 3	من 4000 د ج إلى 6000 د ج	المادة 66 / د ق 03 . 09	المادة 66 / د . 1 ق 03 . 09	مخالفة الأحكام المتعلقة باتجاه المرور المفروض .	01
سحب رخصة السياقة نموذج 3	من 4000 د ج إلى 6000 د ج	المادة 66 / د ق 03 . 09	المادة 66 / د . 2 ق 03 . 09	مخالفة الأحكام المتعلقة بتقاطع الطرقات و أولوية المرور .	02
سحب رخصة السياقة نموذج 3	من 4000 د ج إلى 6000 د ج	المادة 66 / د ق 03 . 09	المادة 66 / د . 3 ق 03 . 09	مخالفة الأحكام المتعلقة بالتقاطع و التجاوز .	03
سحب رخصة السياقة نموذج 3	من 4000 د ج إلى 6000 د ج	المادة 66 / د ق 03 . 09	المادة 66 / د . 4 ق 03 . 09	مخالفة الأحكام المتعلقة بإشارات الأمر بالتوقف التام .	04

05	مخالفة الأحكام المتعلقة بالمناورات الممنوعة في الطرق السيارة و الطرق السريعة .	المادة 66 / د 5 . ق 03 . 09	المادة 66 / د ق 03 . 09	سحب رخصة السياقة نموذج 3 من 4000 د ج إلى 6000 د ج
06	مخالفة الأحكام المتعلقة بزيادة السرعة من طرف سائق المركبة أثناء محاولة تجاوزه من طرف سائق آخر .	المادة 66 / د 6 . ق 03 . 09	المادة 66 / د ق 03 . 09	سحب رخصة السياقة نموذج 3 من 4000 د ج إلى 6000 د ج
07	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 .	المادة 66 / د 7 . ق 03 . 09	المادة 66 / د ق 03 . 09	سحب رخصة السياقة نموذج 3 من 4000 د ج إلى 6000 د ج
08	مخالفة 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 7 أمترا ، أو ذات وزن إجمالي مرخص	المادة 66 / د 8 . ق 03 . 09	المادة 66 / د ق 03 . 09	سحب رخصة السياقة نموذج 3 من 4000 د ج إلى 6000 د ج

				به مع الحمولة يفوق طنين 2 .	
سحب رخصة السياقة نموذج 3	من 4000 د ج إلى 6000 د ج	المادة 66 / د ق 03 . 09	المادة 66 / د . 9 ق 03 . 09	مخالفة الأحكام المتعلقة بالوقوف أو التوقف على أجزاء الطريق التي تعبر سطحها سكة حديدية أو سير مركبات غير مرخص لها بالك على الخطوط الحديدية .	09
سحب رخصة السياقة نموذج 3	من 4000 د ج إلى 6000 د ج	المادة 66 / د ق 03 . 09	المادة 66 / د . 10 ق 03 . 09	مخالفة الأحكام المتعلقة بعبور بعض مقاطع الطرق الممنوعة للسير أو بعض الجسور ذات الحمولة المحدودة .	10

سحب رخصة السياقة نموذج 3	من 4000 د ج إلى 6000 د ج	المادة 66 / د ق 03 . 09	المادة 66 / د . 11 ق 09 . 03	مخالفة الأحكام المتعلقة بوزن المركبات وطبيعة الأطر المطاطية للمركبات ذات محرك غير المطابقة للمعايير المقبولة وشكلها وحالتها .	11
سحب رخصة السياقة نموذج 3	من 4000 د ج إلى 6000 د ج	المادة 66 / د ق 03 . 09	المادة 66 / د . 12 ق 09 .	مخالفة الأحكام المتعلقة بمكايح المركبات ذات محرك و ربط المقطورات و نصف المقطورات	12

		ق 03 . 09	03	.	
سحب رخصة السياقة نموذج 3	من 4000 د ج إلى 6000 د ج	المادة 66 / د ق 03 . 09	المادة 66 / د . 13 ق 09 . 03	مخالفة الأحكام المتعلقة بالحمولة القصوى لكل محور	13
سحب رخصة السياقة نموذج 3	من 4000 د ج إلى 6000 د ج	المادة 66 / د ق 03 . 09	المادة 66 / د . 14 ق 09 . 03	مخالفة الأحكام المتعلقة بترتيب جهاز تسجيل السرعة بالمقيت وخصوصياته وتشغيله وصيانته	14
سحب رخصة السياقة نموذج 3	من 4000 د ج إلى 6000 د ج	المادة 66 / د ق 03 . 09	المادة 66 / د . 15 ق 09 . 03	مخالفة الأحكام المتعلقة بالتغيير الهام للاتجاه دون تأكد السائق من أن تامنورة لا تشكل خطرا على المستعملين الآخرين ودون تنبيههم برغبته في تغيير الإتجاه	15
سحب رخصة السياقة نموذج 3	من 4000 د ج إلى 6000 د ج	المادة 66 / د ق 03 . 09	المادة 66 / د . 16 ق 09 . 03	مخالفة الأحكام المتعلقة باجتياز خط متواصل .	16
سحب رخصة السياقة نموذج 3	من 4000 د ج إلى 6000 د ج	المادة 66 / د ق 03 . 09	المادة 66 / د . 17 ق 09 .	مخالفة الأحكام المتعلقة بتشغيل الأجهزة السمعية البصرية في مقدمة المركبة أثناء السياقة .	17

		ق 03 . 09	03		
--	--	-----------	----	--	--

حالات الإحتفاظ الفوري لرخصة السياقة لمدة لا تتجاوز (10) أيام

من طرف الأعوان المؤهلين مع عدم وقف القدرة على السياقة خلال نفس المدة.

1. مخالفة الأحكام المتعلقة بالإشارة و الإشارة و كبح الدراجات . (الدرجة الأولى 01)
2. مخالفة الأحكام المتعلقة بتقديم وثائق المركبة و كذا رخصة السياقة و / أو الشهادة المهنية التي ترخص بقيادة المركبة المعينة (الدرجة الأولى 02) .
3. مخالفة الأحكام المتعلقة باستخدام آلة أو جهاز مركبة غير مطابق (الدرجة الأولى 03).
4. مخالفة الأحكام المتعلقة بسرعة المركبات بدون محرك ، بمقطورة أو بدون مقطورة أو نصف مقطورة (الدرجة الثانية 01).
5. مخالفة الأحكام المتعلقة باستعمال أجهزة التنبية الصوتي (الدرجة الثانية 02) .
6. مخالفة الأحكام المتعلقة بالالتزام بتشغيل ضوء أو أضواء المركبة المجرورة بواسطة حيوانات (الدرجة الثانية 03).
7. مخالفة الأحكام المتعلقة بالمرور في أوساط الطريق أو المسالك أو الدروب أو أشرطة الطريق أو الأرصفة أو حواف الطرق المخصصة لمرور مركبات النقل الجماعي و غيرها من المركبات المرخص لها بذلك خصيصا ، ولمرور الراجلين (الدرجة الثانية 04) .
8. مخالفة الأحكام المتعلقة بالتخفيض غير العادي للسرعة بدون أسباب حتمية، من شأنه تقليص سيولة حركة المرور (الدرجة الثانية 05).
9. مخالفة الأحكام المتعلقة بلوحات التسجيل و التجهيزات وإشارات النقل الإستثنائي وكذا مؤشرات السرعة (الدرجة الثانية 06) .

10. مخالفة الأحكام المتعلقة بوضع الإشارة الملائمة من قبل كل سائق صاحب رخصة سياقة اختبارية (الدرجة الثانية 07).
11. مخالفة الأحكام المتعلقة بالسير على الخط المتواصل (الدرجة الثانية 08).
12. مخالفة الأحكام المتعلقة بالتوقف أو الوقوف الخطيرين (الدرجة الثالثة 11).
13. مخالفة الأحكام المتعلقة بالمسافة القانونية بين المركبات أثناء سيرها (الدرجة الثالثة 12) .
14. مخالفة الأحكام المتعلقة بمنع نقل الأطفال الذين تقل أعمارهم عن 10 سنوات في الأماكن الأمامية (الدرجة الثالثة 13)
15. مخالفة الأحكام المتعلقة بالتوقف أو الوقوف التعسفي المعيق لحركة المرور (الدرجة الثالثة 14) .
16. مخالفة الأحكام المتعلقة باحترام قواعد السياقة السليمة (الدرجة الثالثة 15) .
17. مخالفة الأحكام المتعلقة بالأضرار الملحقة بالمسالك العمومية أو بملحقاتها (الدرجة الثالثة 16) .
18. مخالفة الأحكام المتعلقة بمرور مركبة ذات محرك أو مقطورة في المسالك المفتوحة لحركة المرور دون أن تكون هذه المركبة مزودة بلوحتي التسجيل (الدرجة الثالثة 17).
19. مخالفة الأحكام المتعلقة بتصاعد الأدخنة و الغازات السامة و صدور الضجيج عند تجاوز المستويات المحددة (الدرجة الثالثة 18)
20. مخالفة الأحكام المتعلقة بالمركبات غير المزودة بالتجهيزات التي تسمح للسائق بأن يكون له مجال رؤية كاف (الدرجة الثالثة 19).
21. مخالفة الأحكام المتعلقة بوضع شريط بلاستيكي أو أية مادة معتمة أخرى على زجاج المركبة (الدرجة الثالثة 20) .
22. مخالفة الأحكام المتعلقة بعدم التصريح بنقل ملكية المركبة أو عدم التصريح بتغيير إقامة مالك المركبة (الدرجة الثالثة 21).
23. مخالفة الأحكام المتعلقة بعد التصريح بالتغييرات التي أجريت على المركبة (الدرجة الثالثة 22)

24. مخالفة الأحكام المتعلقة بالمكوث على الشريط الوسطي الذي يفصل أوساط الطرق في الطريق
السيار و الطريق السريع (الدرجة الرابعة 18).
25. مخالفة الأحكام المتعلقة بعدم مطابقة القواعد الخاصة بتنظيم السباقات على المسالك العمومية
(الدرجة الرابعة 19).
26. مخالفة الأحكام المتعلقة بحجم المركبات وتركيب أجهزة إنارة و إشارة المركبات (الدرجة الرابعة 20).
27. مخالفة الأحكام المتعلقة بالإستمرار في مركبة دون إجراء الفحص الطبي الدوري (الدرجة الرابعة
21).
28. مخالفة الأحكام المتعلقة بتعليم سيطرة المركبات ذات محرك بمقابل أو بدون مقابل (الدرجة الرابعة
22).

ملاحظة :

- يسلم العون و في الحال وثيقة تثبت الاحتفاظ و لا يتم رد رخصة السياقة إلا بعد دفع الغرامة الجزافية إلى
حدها الأدنى في الأجل المنصوص عليه عشرة (10) أيام .
- عند انقضاء عشرة أيام و في حالة عدم دفع الغرامة الجزافية بحدها الأدنى يؤفد مبلغ الغرامة الجزافية
بحدها الأقصى و تقوم لجنة التعليق المختصة بتعليق رخصة السياقة لمدة شهرين (02) .
- بعد انقضاء أجل شهرين (02) و في حالة عدم دفع الغرامة الجزافية بحدها الأقصى يرسل المحضر إلى
الجهة المختصة قضائيا .
- حالات الإحتفاظ برخصة السياقة مع توقيف القدرة على السياقة بعد أجل مدته ثمان و أربعون (48)
ساعة .

1. مخالفة الأحكام المتعلقة بسرعة المركبات ذات محرك ، بمقطورة أو بدون مقطورة أو نصف مقطورة ،
في بعض مقاطع الطرق ولكل صنف من أصناف المركبات (الدرجة الثالثة 01) .
2. مخالفة الأحكام المتعلقة بمنع المرور أو تقييده في بعض خطوط السير بالنسبة لبعض أصناف
المركبات أو بالنسبة للمركبات التي تقوم ببعض أنواع النقل (الدرجة الثالثة 02) .

3. مخالفة الأحكام المتعلقة بحالات الإلزام أو المنع المتعلقة بعبور السكك الحديدية الواقعة على الطريق (الدرجة الثالثة 03)
4. مخالفة الأحكام المتعلقة بوضع حزام الأمان (الدرجة الثالثة 04) .
5. مخالفة الأحكام المتعلقة بالإرتداء الإجباري للخوذة بالنسبة لسائقي الدراجات النارية و الدراجات المتحركة وراكبيها (الدرجة الثالثة 05).
6. مخالفة الأحكام المتعلقة بالمرور أو التوقف أو الوقوف بدون ضرورة حتمية على شريط التوقف الإستعجالي للطريق السيار أو الطريق السريع (الدرجة الثالثة 06) .
7. مخالفة الأحكام المتعلقة باستعمال أجهزة إنارة و إشارة المركبات المتحركة ذاتيا (الدرجة الثالثة 07) .
8. مخالفة الأحكام المتعلقة بالإستعمال اليدوي للهاتف المحمول أو التصنت بكلتا الأذنين بوضع خوذة التصنت الإذاعي و السمعي أثناء السياقة (الدرجة الثالثة 08) .
9. مخالفة الأحكام المتعلقة بتجاوز حدود السرعة المنصوص عليها بالنسبة لصنف السائقين الحائزين رخصة سياقة إختبارية (الدرجة الثالثة 09) .
10. مخالفة الأحكام المتعلقة بأولوية مرور الراجلين على مستوى الممرات المحمية (الدرجة الثالثة 10) .
11. مخالفة الأحكام المتعلقة باتجاه المرور المفروض (الدرجة الرابعة 01) .
12. مخالفة الأحكام المتعلقة بتقاطع الطرقات و أولوية المرور (الدرجة الرابعة 02) .
13. مخالفة الأحكام المتعلقة بالتقاطع و التجاوز (الدرجة الرابعة 03) .
14. مخالفة الأحكام المتعلقة بإشارات الأمر بالتوقف التام (الدرجة الرابعة 04) .
15. مخالفة الأحكام المتعلقة بالمناورات الممنوعة في الطرق السيارة و الطرق السريعة (الدرجة الرابعة 05) .
16. مخالفة الأحكام المتعلقة بزيادة السرعة من طرف سائق المركبة أثناء محاولة تجاوزه من طرف سائق آخر (الدرجة الرابعة 06) .

17. 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 (الدرجة الرابعة 07) .
18. مخالفة 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 7 أمترا ، أو ذات وزن إجمالي مرخص به مع الحمولة يفوق طنين 2 (الدرجة الرابعة 08) .
19. مخالفة الأحكام المتعلقة بالوقوف أو التوقف على أجزاء الطريق التي تعبر سطحها سكة حديدية أو سير مركبات غير مرخص لها بذلك على الخطوط الحديدية (الدرجة الرابعة 09) .
20. مخالفة الأحكام المتعلقة بعبور بعض مقاطع الطرق الممنوعة للسير أو بعض الجسور ذات الحمولة المحدودة (الدرجة الرابعة 10) .
21. مخالفة الأحكام المتعلقة بوزن المركبات وطبيعة الأطر المطاطية للمركبات ذات محرك غير المطابقة للمعايير المقبولة و شكلها و حالتها (الدرجة الرابعة 11) .
22. مخالفة الأحكام المتعلقة بمكابح المركبات ذات محرك و ربط المقطورات و نصف المقطورات (الدرجة الرابعة 12) .
23. مخالفة الأحكام المتعلقة بالحمولة القصوى لكل محور (الدرجة الرابعة 13) .
24. مخالفة الأحكام المتعلقة بترتيب جهاز تسجيل السرعة بالمقيت وخصوصياته و تشغيله و صيانتته (الدرجة الرابعة 14) .
25. مخالفة الأحكام المتعلقة بالتغيير الهام للاتجاه دون تأكد السائق من أن المناورة لا تشكل خطرا على المستعملين الآخرين ودون تنبيههم برغبته في تغيير الإتجاه (الدرجة الرابعة 15) .
26. مخالفة الأحكام المتعلقة باجتياز خط متواصل (الدرجة الرابعة 16) .
27. مخالفة الأحكام المتعلقة بتشغيل الأجهزة السمعية البصرية في مقدمة المركبة أثناء السياقة (الدرجة الرابعة 17) .

ملاحظة :

1. يقوم العون محرر المحضر بالإحتفاظ برخصة السياقة فورا ، مقابل تسليم وثيقة تثبت الإحتفاظ في الحال .
- 2 . ترسل رخصة السياقة إلى لجنة تعليق رخصة السياقة و التي بإمكانها أن تقرر تعليق رخصة السياقة بعدما يحال عليها محضر إثبات إحدى المخالفات السابقة الذكر .
- 3 . بعد انقضاء أجل شهرين (02) و في حالة عدم دفع الغرامة الجزافية بعدها الأقصى يرسل المحضر إلى الجهة المختصة قضائيا .

إحصائيات خاصة بحوادث المرور

- عدد القتلى سنويا في العالم 1.2 مليون قتيل.
 - عدد الجرحى سنويا في العالم 50 مليون جريح.
 - عدد المعاقين حركيا سنويا في العالم واحد مليون.
- أما في الجزائر فإن الآثار الوخيمة لحوادث المرور باتت تشكل مصدرا حقيقيا للقلق خاصة إذا علمنا أن الجزائر (وللأسف) تحتل المرتبة الرابعة عالميا في حوادث المرور بعد الولايات المتحدة الأمريكية، إيطاليا و فرنسا حسب إحصائيات المركز الوطني للوقاية و الأمن عبر الطرق حيث بلغ عددها :

أكثر من 3.700 قتيل سنويا في الجزائر

أكثر من 58.000 جريح سنويا في الجزائر

أكثر من 3.000 معاق حركيا سنويا في الجزائر

تكلف الدولة اكثر 100 مليار دينار .

معدلات الحوادث و ضحايا الحوادث للفترة الممتدة من 2000 - 2014

64 حادث يوميا.

10 قتلى يوميا

113 جريح يوميا

هذه الأرقام المرعبة أضافت إلى القاموس مصطلح جديد سمي بالإرهاب المروري، بحيث أصبحت هذه الظاهرة تشكل مصدر قلق و رعب داخل المجتمع .

من هذا المنطلق و بهدف تعميم الثقافة المرورية لدى السائقين ، تكثيف عمليات التوعية ، التحسيس و تفعيلها بين جميع شرائح المجتمع ، فإن قيادة الدرك الوطني تنظم حملات تحسيسية لفائدة مستعملي الطريق بالتنسيق مع الهيئات المعنية .

أثبتت الدراسات العلمية لحوادث المرور أن العوامل الفاعلة و الرئيسية في وقوع حوادث المرور ، تتعلق عموما بثلاثة عناصر أساسية وهي :

- الإنسان .

- المركبة .

- الطريق .

إحصائيات خاصة بالمركز الوطني للوقاية و الأمن عبر الطرق

عدد الجرحى	عدد القتلى	عدد الحوادث	
54633	3768	38393	
57013	4314	41754	
63699	4343	43227	
64714	4356	43777	

58082	3711	39233	
60120	4120	40885	
61139	4177	3901	
67708	4422	40481	
64979	4607	41224	
52435	3660	32873	
66631	4598	41467	
69141	4447	42477	
69582	4540	42864	
809876	55063	492556	

إحصائيات حوادث المرور للدرك الوطني خلال الفترة الممتدة من سنة 2000 إلى غاية سنة 2014

ت	الحوادث	الوفيات	الجرحي
	19025	3048	31796
	20084	2953	32806
	21729	3193	35462
	24555	3363	41958

43193	3428	25033	
38857	2932	22684	
41091	3379	24193	
41699	3468	24207	
44209	3662	25139	
43782	3829	24715	
34262	2994	19402	
44936	3831	25023	
48875	3737	27499	
49120	3748	27544	
44546	3984	24388	
616592	51549	355220	

توزيع حوادث المرور في الطريق السيار شرق-غرب حسب الولايات

الولايات	2013	2014	الفرق
الشلف	111	66	45 -
الجزائر	26	53	27 +

15 +	206	191	البليدة
11 +	231	220	البويرة
81 +	199	118	بومرداس
5 +	221	216	عين الدفلى
45 -	33	78	معسكر
32 -	58	90	غليزان
11 -	11	22	س. بلعباس
3 -	18	21	تلمسان
22 -	34	56	سطيف
22 -	39	61	قسنطينة
4 -	2	6	قالمة
0	11	11	عناية
1 +	1	0	الطارف
2 -	79	81	ب.ب. عريرج
37 +	54	17	سكيكدة
13 -	29	42	ميلة
68 -	1299	1367	المجموع

المركبات المتورطة في حوادث المرور

	2014	2013	التعيين
--	------	------	---------

النسبة (%)	الفارق			
07.10 % -	2125 -	27824	29949	مركبات سياحية
14.58 % -	943 -	5525	6468	مركبات النقل العمومي للبضائع
06.23 % -	89 -	1339	1428	مركبات النقل العمومي للمسافرين

حسب سن السواق المتورطين

السن	العدد	النسبة (%)	
أقل من 18 سنة	444	01.17	% 63.78 أقل من 40 سنة
18 – 24 سنة	5825	15.40	
25 – 29 سنة	6941	18.35	
30 – 34 سنة	6214	16.43	
35 – 39 سنة	4702	12.43	
40 – 44 سنة	3612	09.55	% 33.65 أكثر من 40 سنة
45 – 49 سنة	2833	07.49	
50 – 59 سنة	4061	10.74	
أكثر من 59 سنة	2207	05.84	
المجموع	40885		

شريحة السن الأكثر تورطا في حوادث المرور تبقى محصورة بين 25 و 34 سنة بتسجيلهم 13155 حالة ما يعادل 34.78% من المجموع .

حسب سنة صدور رخصة السياقة

النسبة (%)	العدد	سنة صدور رخصة السياقة
40.93	15481	أقل من سنتين
23.61	8931	من 02 إلى 05 سنوات
16.10	6088	من 05 إلى 10 سنوات
05.91	2236	أكثر من 10 سنوات

ملخص المداخلة

تخلف حوادث الطرقات العديد من الضحايا الأبرياء، والمصابين الذين يعيشون مع تداعيات الإصابات وذكرياتها المؤلمة التي تؤثر سلبا على حياتهم، وحياسة أسرهم المادية والاجتماعية، كما تمثل السلامة المرورية أحد قضايا التنمية التي تؤثر على الناتج المحلي لأي دولة، وبسبب أهمية السلامة المرورية تبنت الأمم المتحدة إستراتيجية أممية لتحسين السلامة المرورية والتخفيف من أثارها، وقامت الجزائر من خلال التوعية وتفعيل دور الرقابة المرورية بإجراءات وتدابير متعددة للتخفيف من حوادث المرور، وإذا كان التذكير بالنصوص القانونية والتنظيمية غير كاف، فإن العقوبات والجزاءات المرورية على اختلافها كفيلة بالتخفيف من ظاهرة التجاوزات التي تتسبب في الحوادث المؤلمة في بلادنا، لاسيما الجزاء المتمثل في سحب رخصة السياقة.

الخاتمة.

إن أمن الطرقات في المفهوم العام هو ضمان حرية التنقل للمواطنين عبر الطرقات، وكذا سلامتهم وأمنهم، وهذا تطبيقاً لمبدأ حرية المرور الموفر للمواطنين بموجب الدستور.

من أجل أداء هذه المهمة بفاعلية وعلى أكمل وجه، فإن وحدات أمن الطرقات تضمن بالتنسيق مع الوحدات الإقليمية مراقبة شبكة الطرقات ومحاربة اللأمن المروري بتطبيق القوانين السارية المفعول بصرامة.

بالإضافة إلى المهام الأساسية الموكلة لها في ميدان شرطة الطريق لفائدة مستعملي الطرق و يتحقق ذلك من خلال خمسة أعمال و هي:

- الوقاية - التوعية - المساعدة، الإسعاف والنجدة - الإعلام والإرشاد - الردع.

يمارس الدرك الوطني مهمة شرطة المرور على 85 % من مجموع الشبكة الوطنية للطرقات. هذه المهمة ستزداد ثقلاً لاحقاً وسيكون لها شأناً أكثر بفعل تطور شبكة المواصلات وارتفاع حجم الحظيرة الوطنية للسيارات.

و للتخفيف من هذه الظاهرة تم اتخاذ الإجراءات الجديدة الواردة في تعديل القانون 01-14

لغرض تعزيز منظومة الوقاية من حوادث المرور وردع المخالفين وفرض الانضباط عبر الطرقات، تم تعديل بعض أحكام القانون 01-14 المؤرخ في 19 أوت 2001، المتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها وأمنها، مست المحاور التالية:

- الرفع من مبالغ الغرامات الجزافية حسب أربع درجات
- إعادة تصنيف المخالفات وترتيبها حسب خطورتها
- تشديد عقوبات الحبس بالنسبة لجنحة القتل والجرح الخطأ الناتجة ارتكاب مخالفات خطيرة كالإفراط في السرعة، التجاوز الخطير، رفض الأولوية .. الخ

- ترسيخ إجراء الاحتفاظ برخصة السياقة إلى غاية تسديد الغرامة الجزافية كآلية للقضاء على روح الشعور باللاعقاب السائد لدى المخالفين، وتمكين الخزينة العمومية من التحصيل على المبالغ كاملة.
- ترسيخ مبدأ رخصة السياقة بالنقاط.
- إحداث شهادة الكفاءة المهنية من أجل النقل العمومي للمسافرين و البضائع
- إحداث رخصة السياقة بالنقاط
- إجراء الكشف عن تناول المخدرات عن طريق تحليل اللعاب
- الرفع من نسبة الكحول في الدم إلى 0.20 غ/ل بالنسبة للمخالفات السياقة في حالة سكر

المراجع

- القانون رقم 01-13 المؤرخ في 07 أوت 2001، المتضمن توجيه النقل البري و تنظيمه .
- القانون رقم 01-14 المؤرخ في 19 أوت 2001، المعدل و المتمم بالقانون 09-07 المؤرخ في 11 أكتوبر 2009، والمتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها وأمنها.
- المرسوم التنفيذي رقم 04-381 المؤرخ في 28 نوفمبر 2004 المحدد لقواعد حركة المرور.
- تقرير تنفيذ مشروع تحسين السلامة المرورية على الصعيد العالمي: وضع الأهداف الإقليمية و الوطنية للحد من حوادث المرورية الممول من قبل حساب التنمية التابع للأمم المتحدة، الأمم المتحدة نيويورك و جنيف 2010 لجنة الأمم المتحدة لأوربا.

-

https://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/roadsafe/docs/Recommendations_2010.

الدكتوراة فارة سماح جامعة قالمة فعالية الجزاءات المرورية في الجزائر

مقدمة:

يعتبر موضوع السلامة المرورية من أهم الموضوعات التي شغلت الدول عبر العالم على اختلاف نظمها السياسية والاقتصادية والاجتماعية، و على الرغم من تفاوت الدول في تحقيق الرفاهية للأفراد إلا أن حوادث المرور تبقى القاسم المشترك الذي يتهددها.

و في هذا الإطار نجد أن الدول قد تبنت العديد من التدابير على المستويين الوقائي والعلاجي، آخذة في الاعتبار مشاركة جميع الفاعلين في تحقيق السلامة المرورية من فنيين و إداريين و قانونيين.

و دون إهمال للعنصر البشري الفاعل و المتأثر بموضوع السلامة المرورية، نجد أن مشرعي دول العالم قد أولت العناية بوضع إطار قانوني يضبطها، من خلال تكريس جملة تدابير وقائية تتبعها جملة تدابير علاجية في إطار سياسة الضبط المروري، التي يتولاها أيضا جملة من هيئات تتوزع وظيفيا و إقليميا.

و قد توالت النصوص القانونية التي نظمت السلامة المرورية في الجزائر بدء بالقانون رقم 09/87²⁴¹ ثم القانون رقم 14/01²⁴² المعدل و المتمم بموجب القانون 16/04²⁴³ ، ثم الأمر 03/09²⁴⁴.

إن هذا الاهتمام التشريعي لا بد أن يقيم على المستوى الواقعي من خلال قياس مدى نجاعته في تحقيق السلامة المرورية، غير أننا سنتقصر في دراستنا على التساؤل عن مدى فعالية الجزاءات المرورية المكرسة تشريعا في تحقيق السلامة المرورية؟

²⁴¹ - القانون رقم 09/87 المؤرخ في 1987، المتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق، ج ر عدد 75، 1987.

²⁴² - القانون رقم 14/01 المؤرخ في 19 أوت 2001، المتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق و أمنها وسلامتها، ج ر 46.

²⁴³ - القانون رقم 16/04 المؤرخ في 10 نوفمبر 2004 ، ج ر 72

²⁴⁴ - الأمر رقم 03/09 المؤرخ في 22 جويلية 2009، المتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها و أمنها، ج ر 45.

للإجابة على هذه الإشكالية نتناول وفق المنهج الوصفي التحليلي بالقراءة في النصوص القانونية المنظمة لمختلف الجرائم المرورية و عقوباتها و على ضوء الاحصائيات الرسمية للحوادث المسجلة في ظلها لنصل إلى تقييم الوضع.

المبحث الأول: قراءة في النصوص القانونية

لقد تناولت النصوص القانونية المتلاحقة السابقة الذكر جملة من العقوبات تتدرج حسب الأخطاء المرورية المرتكبة، و التي سنتناولها تباعا في ظل القانون 04/01 المعدل والمتمم إلى غاية 2009 فيما يلي:

المطلب الأول: في المخالفات المرورية و عقوباتها

بعد إلغاء أحكام القانون 09/87 أصدر المشرع الجزائري تقنيا منذ 2001 عدل وتمم إلى اليوم.

الفقرة الأولى: بموجب المادة 139 من القانون 04/01 ألغي القانون السابق، و جاء في الفصل السادس منه بعنوان المخالفات و العقوبات و تحديدا في المواد من 65 إلى 138، النص على جملة المخالفات و عقوباتها في سبعة (7) أقسام تضمنت:

- العقوبات الخاصة بمخالفة القواعد المتعلقة بسيارة المركبات والحيوانات
- العقوبات الخاصة بالمخالفات المتعلقة باستعمال المسالك المفتوحة لحركة المرور
- العقوبات الخاصة بالمخالفات المتعلقة بالمركبات و تجهيزاتها
- العقوبات الخاصة بالمخالفات للأحكام المتعلقة بالوثائق الإدارية و قواعد تطابق المركبات
- العقوبات الخاصة بالمخالفات المتعلقة برخص السياقة
- العقوبات الخاصة بالمخالفات المتعلقة بتعليم سياقة المركبات ذات المحرك
- المخالفات المتعلقة بالأحكام المشتركة

إن المتصفح لهذه العقوبات نجدها تعدد في السلوكات التي اعتبرها هذا النص مخالفات قانونية و التي من بينها جريمتا القتل الخطأ والجرح الخطأ، مع العلم أن قانون العقوبات و هو الشريعة العامة يدرجهما في نطاق الجرح، مما يستوجب على المشرع ضرورة تصحيح الخطأ.

ثم إن العقوبات قد تنوعت بين الحبس و الغرامة ، وكذا تعليق رخصة السياقة وسحبها و صولا حتى إلغائها.

بالنسبة للحبس في المخالفات المرورية فيتراوح حسب المخالفة المرورية من 8 أيام كأدنى حد حتى 5 سنوات كأقصى حد.

أما بالنسبة للغرامة فتقدر من 200 د ج كأدنى حد إلى 150 ألف د ج كأقصى حد ، مع العلم أن القانون قد عاقب بالحبس أو الغرامة أو كليهما معا.

كما جعل تعليق رخصة السياقة يمتد من 3 أشهر كحد أدنى إلى 3 سنوات كحد أقصى، أما سحب الرخصة فلمدة لا تتجاوز 15 يوما.

كما نص القانون على حالة العود في المخالفات و ضاعف العقوبة عليها.

* و تجدر الإشارة إلى أن التعديل الحاصل بموجب القانون رقم 16/04 قد حافظ على نفس التقسيم الوارد في القانون السابق فقط عدل و تم المواد من 71 إلى 139 منه.

الفقرة الثانية:وقد عدل القانون السابق الذكر مرة ثانية بموجب الأمر 03 /09، حيث جاء في الفصل السادس بعنوان المخالفات والعقوبات و الإجراءات.

و قد قسم هذا القانون المخالفات 3 أقسام الأول بعنوان المخالفات و عقوباتها و جعلها على أربع درجات تقتصر عقوباتها على الغرامة التي تتراوح من 2000 د ج كأدنى حد إلى 6000 د ج كأقصى حد.

أما القسم الثاني فبعنوان الجرح أين أحسن المشرع حينما وحد بين ما هو منصوص عليه في قانون العقوبات باعتباره الشريعة العامة و هذا القانون، بنصه على جنحة القتل الخطأ و جنحة الجرح الخطأ المفضي إلى عجز كلي عن العمل لأكثر من 3 أشهر، و سلط عليهما ظروف التشديد.

فعاقب المشرع على القتل الخطأ بالحبس من سنة كحد أدنى إلى 10 سنوات كحد أقصى (جنحة مغلظة)، و بالغرامة من 50 ألف دج إلى مليون دج.

و عاقب على الجرح الخطأ المفضي إلى عجز كلي لمدة 3 أشهر بالحبس من 6 أشهر إلى 5 سنوات (جنحة مغلظة)، و بالغرامة من 20 ألف دج إلى 250 ألف دج.

أما القسم الثالث فنص على عقوبة الاحتفاظ برخصة السياقة و تعليقها و إلغائها فجعل من الاحتفاظ بالرخصة لمدة لا تتجاوز 10 أيام عقوبة غير مانعة من السياقة معلقة على دفع غرامة، أما تعليق الرخصة لمدة من 3 أشهر إلى 6 أشهر فجعلها عقوبة مانعة من السياقة، كما جعلها عقوبة تكميلية بيد القاضي يحكم من سنة إلى 4 سنوات بها وفي حالة العود تلغى الرخصة.

تجدر الإشارة إلى أنه لا توجد فروقات جوهرية بين القانون الأصلي وهذا التعديل الأخير، ومن ذلك أنه مازال يقع في نفس الخطأ القانوني من إعطاء الأخطاء المرورية المنصوص عليها تسمية المخالفة بصفة عامة، ثم يصنفها إلى مخالفات وجنح و ندعو المشرع مرة أخرى إلى تلافي هذا الخطأ.

غير أن الملاحظ على هذا التعديل أنه اقترب أكثر من الأخذ بمفهوم الجزاءات الإدارية وهذا واضح في القسم الثالث من العقوبات.

إن هذا النص القانوني بما لحقه من تعديلات يطرح التساؤل تأثيره وجدواه على المستوى الواقعي، وهو ما سنتناوله في المبحث الموالي.

المبحث الثاني: دور النص القانوني في تحقيق السلامة المرورية

سنحاول في هذه الدراسة تسليط الضوء على بعض الإحصائيات المتعلقة بعدد الجرحى والقتلى في ظل تطبيق القانون رقم 04/01 ثم تعديله بموجب القانون رقم 03/09 من أجل استخلاص فعالية النصوص و جدوى التعديلات المتلاحقة عليه.

الفقرة الأولى: إحصائيات في ظل تطبيق القانون رقم 04/01:

* إحصائيات الجرحى²⁴⁵:

السنة	مناطق ريفية	مناطق حضرية
2001	33098	21535
2002	35462	21551
2003	41958	21741
2004	43193	21521
2005	38857	19225
2006	41091	19029
2007	41699	19440
2008	44209	20499
2009	43782	21197
2010	34262	

* إحصائيات القتلى²⁴⁶:

السنة	مناطق ريفية	مناطق حضرية
2001	2868	900
2002	3193	1121
2003	3363	980
2004	3428	928

²⁴⁵ - المركز الوطني للوقاية و الأمن عبر الطرقات: www.cnpsr.org.dz
²⁴⁶ - نفس الموقع

779	2932	2005
741	3379	2006
709	3468	2007
760	3662	2008
778	3829	2009
666	2994	2010

وفي إحصائيات أخرى²⁴⁷:

السنة	الحوادث	الجرحى	القتلى
2005	39233	58082	3711
2006	40885	60120	4120
2007	39010	61139	4177
2008	40481	46708	4422
2009	41224	46979	4607
2010	32873	52435	3660

* أسباب وقوع حوادث المرور:

السنة	العامل البشري	المركبة	المحيط
-------	---------------	---------	--------

²⁴⁷ - نفس الموقع

2094	2233	34906	2005
2138	2353	36394	2006
2017	2038	37120	2007
1580	2702	36199	2008
1365	2980	36879	2009

الفقرة الثانية - في ظل القانون رقم 03/09:

* احصائيات عدد القتلى:

السنة	مناطق حضرية	مناطق ريفية
2013	792	3748
2014	828	3984

* احصائيات عدد الجرحى:

السنة	في المناطق الحضرية	في المناطق الريفية
2013	20462	49120
2014	20717	44543

* احصائيات عدد حوادث المرور:

السنة	المناطق الحضرية	المناطق الريفية
2013	17363	25483
2014	17383	22718

* أسباب حوادث المرور لسنة 2014:

المحيط	المركبة	مستعملوا الطريق
1168	1524	37409

من خلال مقارنة الاحصائيات السابقة يمكن ملاحظة:

- أن حوادث المرور في المناطق الريفية أكثر من المناطق الحضرية، و هذا أمر طبيعي بسبب صعوبة المسالك ووعورتها.

- فيه ارتفاع واضح في تعداد القتلى والجرحى سنتي 2008 و 2009 لينخفض سنة 2010 ثم يعود للارتفاع بعد سنة 2013 ، يرجعه أحد الباحثين إلى أن السنة التي تلي تطبيق أي قانون جديد تعرف فيها عدد الوفيات تنديا ملحوظا، لكن بعد ذلك مباشرة ترجع الأمور إلى سابق عهدها، و هذا يدل على أن تطبيق القوانين لا يحظى بالرعاية و الاهتمام بشكل مستمر من طرف كل الفئات التي لها ارتباط بهذا الموضوع.²⁴⁸

- أن العامل البشري يمثل العامل الأكثر تسببا في الحوادث مقارنة بعوامل المركبة والمحيط.

الفقرة الثالثة: القيادة في حالة سكر كحالة ودور النص في تحقيق السلامة المرورية

²⁴⁸- زكرياء عقاري، دراسة تحليلية لحوادث المرور في الجزائر في الفترة 1970-2010، مذكرة ماستر، كلية العلوم الاقتصادية و التجارية وعلوم التسيب، 2010-2011، ص 28.

من إحصائيات مقدمة من المركز الوطني للأمن والوقاية عبر الطرقات²⁴⁹:

عدد الحوادث المتعلقة بحالة السكر	السنة
1644	2003
711	2004
1172	2005
1026	2006
347	2007
1064	2008
658	2009
451	2010
675	2011
583	2012
605	2013
639	2014

و الذي نرى فيه عاملا خطيرا يستدعي استحضاره و عدم تهميشه و لا تهوينه، و لا أدل على ذلك من أن مناظر الشوارع حضرية أو ريفية لا تكاد تخلو من وجود قنينات الخمر المرمية على حافة الطرقات و الأرصفة و في المساحات الخضراء، و هي ظاهرة خطيرة غريبة عن مجتمعنا الذي يستهجنها خاصة وأنها ظاهرة يحرمها الإسلام دين الدولة .

و ما دعانا إلى ثارة هذا الموضوع تكليف المشرع لها على أنها جنح و غير عمدية حينما ربطها بالقتل الخطأ (المادة 68 من القانون 03/09)، و الجرح الخطأ (المادة 70 من نفس القانون)، وهو التكييف الذي لا تتوافق مع المشرع فيه مع العلم أن السكر في حد ذاته جريمة وهي عمدية لعلم القائم بها مسبقا أنه يترتب على سكره تغييب عقله، و بالتالي قيامه بجريمة السكر يعني علمه و إصراره عما سيترتب على ذلك من آثار خطيرة، خاصة أن هذه الظاهرة تمس بالفئة الشابة من المجتمع ما بين 18 و 39 سنة و يدعمها أنها تحدث بمركبات خفيفة ثم تليها دراجات نارية.²⁵⁰

ففي حملة يسوقها 20 حقوقي ستعرض على الحكومة إلغاء تكييف القتل الخطأ و الإحالة على المادة 288 (و نضيف لها الجرح الخطأ و الإحالة على المادة 289 من قانون العقوبات) حيث قال المتحدث د/ سعيد بويزري²⁵¹ " أن الحملة تأتي في ظل ارتفاع غير مسبوق لقضايا القتل التي تكيفها المحاكم مع القتل الخطأ، حيث يستفيد أصحابها من أحكام مخففة و ها ما ساهم في ارتفاع حصيلة حوادث المرور لتتسبب هذا العام في وفاة أزيد من 5000 مواطن، و هذا ما يتطلب إعادة النظر في القوانين الحالية"، و أضاف " نحن مسلمون نعلم مسبقا أن السكر يذهب بالعقل و من شره فإنه يعلم علما يقينيا أنه سيرتكب جرائم وأخطاء، وهذا يعني أن جريمة القتل التي يرتكبها السكارى في الطرقات يجب اعتبارها جنائية وليس جنحة"²⁵².

و هو نفس الموقف الذي تبناه إمام المسجد الكبير " علي عيه" في أن الحوادث الناجمة عن عدم احترام قانون المرور قتل عمدي²⁵³.

من خلال ماسبقت دراسته نجد ان الطابع الردعي للنص القانوني لا يظهر بشكل واضح و لا تدل عليه التعديلات المتلاحقة و وجود أثرها في الاحصائيات اللاحقة لتطبيقه.

²⁵⁰ - نفس المرجع.

²⁵¹ - دكتور في القانون و ماجستير في الشريعة الإسلامية.

²⁵² - القتل الخطأ زهق للأرواح ينتهي بالبراءة، www.echoroukonline.com

²⁵³ - نفس المرجع.

و من جهة أخرى نجد أن الطابع الغالب على العقوبات الغرامة بشكل واضح بالإضافة إلى الحبس و الجزاءات الإدارية من تعليق و سحب و إلغاء للرخصة.

و أمام تصاعد الاحصائيات التي تعكس الوضع الخطير للسلامة المرورية في الجزائر نتساءل عن مدى كفاية أو جدوى هذه الوسائل القمعية و قبلها الوقائية؟

كما وصلنا في البحث إلى أن جريمة السياقة في حالة سكر كنموذج أين حاد المشرع عن القواعد الناظمة للقانون الجزائري العام خاصة فيما يتعلق بالركن المعنوي للجريمة، أين يظهر حين اعتبرها جريمة قتل أو جرح غير عمدية مكتفيا بذلك بعنصر الخطأ الجزائري، رغم الطبيعة العمدية الواضحة لهذه الجريمة (جريمة السكر) و التي تعد جريمة مباشرة و واضحة لجريمة أخرى هي القتل أو الجرح عند السياقة، لنتتهي في الأخير إلى دعوة المشرع لإضفاء وصف الجنائية على هذه الأفعال طبقا لقانون العقوبات تحقيقا للردع العام و الردع الخاص تحقيقا لمقاصد الشريعة الاسلامية حفظ النفس و حفظ العقل و حفظ المال

الدكتور مسعود بوصنورة

جامعة قالمة

التعليق على حكم جزائي بحرق فاضل في الدعوى المدنية

قواعد الاختصاص الإقليمي المرتبطة بالمنازعات الجزائية و الإدارية متعلقة بالنظام العام بينما الاختصاص الإقليمي المرتبطة بالمنازعات المدنية بوجه عام ليست متعلقة بالنظام العام ، بل مقررّة لصالح الأطراف ولا يجوز التمسك بها إلا لمن تقررّت لمصلحته وفقا للمادة 60 من قانون الإجراءات المدنية والإدارية وبشروط مخصوصة ، لكن الاختصاص النوعي سواء كان في المنازعات الجزائية أو الإدارية أو المدنية من النظام العام ، واستنادا إلى مبدأ ازدواجية الهياكل القضائية فالتنظيم القضائي الجزائري منح صلاحية الفصل في المنازعات الإدارية إلى جهات القضاء الإداري (المحكمة الإدارية مجلس الدولة) وخول صلاحية الفصل في المنازعات غير الإدارية إلى جهات القضاء العادي العام ، ثمّ نظّم أحكام اختصاص القضاء العادي العام فمُنح صلاحية الفصل في المادّة المدنية إلى القضاء العادي ، والفصل في المادّة الجزائيّة إلى القضاء الجزائي، ونتج على ذلك بحسب الأصل أنّ الفصل في الدّعى المدنية يختص به القضاء المدني العادي ، خاصة والاختصاص النوعي من النظام العام ، غير أن قواعد الإجراءات الجزائية في الجزائر خوّلت جهات القضاء الجزائي الفصل في الدّعى المدنية بالتبعية

للدعوى الجزائية المرفوعة أمامها متى كانت مختصة جزائيا وفقا للمادة 3 من قانون الإجراءات الجزائية ، لكن متى قضت المحكمة الجزائية بالبراءة تصبح غير مختصة بالفصل في الدعوى المدنية في غير حوادث المرور ، كون المحكمة المدنية مقيدة بما فصلت فيه المحكمة الجزائية و كان فصلها ضروريا ، غير أن قانون الإجراءات الجزائية خرج عن هذه القاعدة مرة أخرى و خول القاضي الجزائري إمكانية الفصل في الدعوى المدنية حتى بعد النطق بالبراءة أو الإعفاء من العقوبة في الجرائم المعاقب عليها بقانون المرور كمبدأ عام ، لذا فالخلاف حول تحديد طبيعة هذه الدعوى ، و الأساس الذي تقوم عليه ، سواء الأحكام الغير فاصلة في الموضوع أو الفاصلة في هذا الموضوع قائم ، وعليه فالإشكالية هي:

" إلى أي مدى يمكن للمتضرر من حادث مرور أن يتأسس أمام القسم الجزائي بصفته طرفا مدنيا ، ومتى تكون المحكمة الجزائية مختصة للفصل في الدعوى المدنية بالتبعية "

الحكمين موضوع التعليق

الحكمين الصادرين عن القسم الجزائي والمدني لدى محكمة الخروب

الحكم الجزائي بتاريخ 2015/12/14 تحت رقم 2015/5834 فهرس رقم 2015/6874

الحكم المدني بتاريخ 2016/04/12 تحت رقم 2015/00136 فهرس 2015/01581

مجلس قضاء قسنطينة

الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية

محكمة : الخروب

باسم الشعب الجزائري

قسم : الجنج

حكم

رقم الجدول : 15/05834

بالجلسة العلنية المنعقدة بمقر محكمة الخروب

رقم الفهرس : 15/16874

بتاريخ السابع والعشرون من شهر جويلية سنة الفين وخمسة عشر

تاريخ الحكم : 15//12/214

النظر في قضايا الجنج

برئاسة السيد (ة) جمام خيرة رئيسا

وبمساعدة السيد (ة) **بوجلال خديجة** أين ضبط

وبحضور السيد (ة) **نقاب إيمان** وكيل الجمهورية

النيابة ضد / صدر الحكم الجزائي الآتي بيانه بين الأطراف التالية

.....محمد

السيد وكيل الجمهورية - مدعي باسم الحق العام

من

طبيعة الجرم /

جهة

و

القتل الخطأ

(1) عمار (متوفي) ضحية غائب

الطرف المدني /

(1) محجوبة

حاضر

السكانة حي فاطمة الزهراء ولاية تبسة

بمساعدة الأستاذ

من جهة ثانية

ضد /

(1) محمد متهم معتبر حاضر

من مواليد 1952/02/12 بالمريج البيضاء غير موقوف

ابن الطاهر و لويزة مهندس

السكان بحي فاطمة الزهراء ولاية تبسة

من بمساعدة الأستاذ

جهة أخرى

المسئول المدني /

..... الشركة الجزائرية للتأمين وإعادة التأمين

حاضر بمساعدة الأستاذ

الشاهد /

1- إيمان

السائلة بحي فاطمة الزهراء تبسة

2- بلال

السائل بحي الاستقلال بلدية سيقوس ولاية أم البواقي

3- صديق

السائل بحي الاستقلال بلدية سيقوس ولاية أم البواقي

4- الصديق

السائل بحي الاستقلال بلدية سيقوس ولاية أم البواقي

5- عمار

السائلة بحي فاطمة الزهراء تبسة

6- محمد

السائل بحي فاطمة الزهراء تبسة

**** بيان وقائع الدعوى ****

حيث أن المتهم متابع من طرف نيابة الجمهورية - لدى - محكمة الخروب لارتكابه بتاريخ 2014/12/08 منذ زمن لم يمض عليه أمد التقادم بعد بدائرة اختصاص المحكمة ومجلسها القضائي جنحة القتل الخطأ الفعل المنصوص والمعاقب عليه طبقا لنص المادة 288 من قانون العقوبات

حيث أن المحكمة أخطرت بملف القضية طبقا لإجراءات الاستدعاء المباشر طبقا لنص المادة 334 من قانون الإجراءات الجزائية

حيث أنه يستخلص من ملف الدعوى أنه بالتاريخ المبين أعلاه حررت مصالح الدرك بأولاد رحمون محضرا مفاده وقع حادث جسماني مميت للمرور على مستوى الطريق الوطني رقم 10 الرابط بين مدينة الخروب و سيقوس بحيث أن سائق السيارة نوع 308 كان قادما من بلدية الخروب متوجها إلى مدينة سيقوس ، وعند وصوله إلى أحد المنعرجات وبالضبط بالمكان المسمى سيلة ونظرا لارتكابه مخالفة عدم تخفيض السرعة عند رداءة الأحوال الجوية فقد السيطرة على مركبته لتصطدم مباشرة بالسيارة نوع رونو ميقان ، التي كانت قادمة في الاتجاه المعاكس

قد خلف الحادث وفاة المسمى ... عمار ، وخلف جرحى وهم كل من ... بلال سائق السيارة نوع 308 المسمى ... محمد الراكب بالسيارة نوع رونو ميقان المسمى ... الصديق والراكبين بالسيارة نوع بيجو 308 كل من ... عمار ، ... محمد ، ... إيمان وقد تم رفع مخالفة عدم تخفيض السرعة في منعرج عند رداءة الأحوال الجوية ... الخ

حيث أن المتهم حضر الجلسة وأنكر التهمة المنسوبة إليه مؤكدا أنه لا يتذكر تفاصيل الحادث حيث أن جميع الشهود حضروا الجلسة وأكدوا إصابتهم بأضرار جسمانية بسبب الحادث معلنين ادعاءهم مدنيا بالجلسة بواسطة دفاعهم.

حيث أن دفاع الطرف المدني قدم طلباته كتابة .

حيث أن دفاع المتهم التمس إفادته بأقصى ظروف التخفيف على أساس وأن السائق ... بلال كان في حالة سكر لذا فهو يتحمل جزءا من مسئولية الحادث

حيث أنه تم وضع القضية في النظر للفصل فيها طبقا للقانون

**** وعليه فإن المحكمة ****

بعد الاطلاع على ملف القضية والمناقشة بالجلسة

بعد الاطلاع على المادة 288 من قانون العقوبات والأمر 74/15 المعدل بالقانون رقم 88/31

بعد الاطلاع على التماسات ممثل النيابة

بعد النظر قانونا

في الدعوى العمومية /

حيث أنه ثبت للمحكمة بعد الاطلاع على ملف التحقيق الابتدائي والمناقشات بالجلسة أن جنحة القتل الخطأ ثابتة في حق المتهم ذلك أنه تسبب برعونته وقلة احتياطه في الحادث الذي أدى إلى إصابة الضحية وأدى إلى وفاته .

حيث أن عناصر الرعونة وقلة الاحتياط تم تأكيدها من خلال المخالفة المرفوعة في حق المتهم بموجب المحضر المحرر ضده والمتمثلة في عدم تخفيض السرعة في منعرج أثناء رداءة الأحوال الجوية .

حيث أن خطأ المتهم أدى إلى وفاة الضحية ومنه تحققت العلاقة السببية بين الفعل والنتيجة .

حيث أنه والحال كذلك فإن المتهم قد قام بالجرم المنسوب له عن رعونته وخطأه الأمر الذي يستدعي القضاء بإدانته ومعاقبته طبقا للقانون .

حيث أن الوقائع على ما هي تشكل أركان جنحة القتل الخطأ وهي ثابتة في حق المتهم يتعين إدانته وعقابه من أجلها وفقا للقانون .

حيث أن المتهم غير مسبوق قضائيا مما يتعين معه إفادته بوقف التنفيذ طبقا للمادة 592 من قانون الإجراءات الجزائية .

في الدعوى المدنية التبعية /

في الشكل

حيث أن تأسس دفاع ذوي الحقوق (زوجة المتوفي) طرفا مدنيا مؤسس قانونا استنادا للمواد 3 ، 2 ، 239 ، 242 من قانون الإجراءات الجزائية الأمر الذي يستوجب قبوله شكلا .

حيث أن تأسس دفاع الشهود بالجلسة كأطراف مدنية غير مؤسس قانونا على أساس أن المتهم الحالي لم ترفع ضده تهمة الجروح الخطأ رغم إصابتهم بإضرار بسبب الحادث كونهم لم يرغبوا في متابعته وهو ما

ثبت للمحكمة من خلال تصريحاتهم أمام الضبطية القضائية ، وبعدم رفع تهمة الجروح الخطأ في حق المتهم تعيين القضاء برفض تأسيس دفاع هؤلاء شكلا... الخ

** ولهذا الأسباب **

حكمت المحكمة حال فصلها في قضايا الجرح علينا ابتدائيا حضوريا غير وجاهي

في الدعوى العمومية : إدانة المتهم بجرح القتل الخطأ طبقا لنص المادة 288 من قانون العقوبات وعقابا له الحكم عليه بعام حبس موقوف النفاذ و عشرين ألف دينار غرامة نافذة

في الدعوى المدنية التبعية :

في الشكل : قبول تأسيس دفاع ذوي الحقوق (زوجة المتوفى) طرفا مدنيا الخ

عدم قبول تأسيس الشهود كأطراف مدنية بالجلسة

في الموضوع : إلزام المتهم المدان تحت مسئولية و ضمان الشركة الجزائرية للتأمين ... بأن يدفع لذوي الحقوق المتوفى مبلغ 181800 دج مئة وواحد وثمانون ألف وثمانية مائة دينار لزوجة المتوفى تعويضا عن ضرر الوفاة

مبلغ 54000 دج أربعة وخمسون ألف دينار لزوجة المتوفى تعويضا عن الضرر المعنوي

مبلغ 90000 دج مصاريف للجنائز تؤدي لفائدة زوجة المتوفى مع تحميل المتهم المدان الرسوم والمصاريف القضائية وتحديد مدة الإكراه البدني بحدها الأقصى

الرئيس (ة)

أمين الضبط

الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية

مجلس قضاء قسنطينة

باسم الشعب الجزائري

محكمة : الخروب

حكم

القسم : المدني

رقم الجدول : 16/00136 بالجلسة العلنية المنعقدة بمقر محكمة الخروب

رقم الفهرس : 16/01581 بتاريخ الثاني عشر من شهر أفريل سنة الفين وستة عشر

تاريخ الحكم : 16/04/12 النظر في قضايا المدني

برئاسة السيد (ة) معروف ياسمينية رئيسا

وبمساعدة السيد (ة) علوش فريدة أين ضبط

صدر الحكم الآتي بيانه

بين السيد :

1- ... بلال حي الاستقلال بلدية سيقوس ولاية أم البواقي / بين

.... بلال

.....مدعي

2- الصديق حي الاستقلال بلدية سيقوس ولاية أم البواقي / الصديق

.... صديق

.....مدعي

3/ الصديق حي الاستقلال بلدية سيقوس ولاية أم البواقي / وبين

.... محمد

.....مدعي

الشركة الجزائرية للتأمينات وإعادة التأمين CAAR

رمز 310 تبسة

ضد /

مدعى

1/ محمد

عليه

مدعى

العنوان حي فاطمة الزهراء 906/04 تبسة

عليه

2/ الشركة الجزائرية للتأمينات وإعادة التأمين

مدعى

CAAR رمز 310 تبسة

عليها

**** بيان وقائع الدعوى ****

بموجب عريضة افتتاح الدعوى المودعة لدى أمانة ضبط محكمة الخروب القسم المدني بتاريخ 2016/01/10 والمسجلة تحت رقم 2016/136 أقام المدعون بلال ، ... الصديق ، صديق . ضد المدعى عليهما محمد ، الشركة الجزائرية للتأمينات جاء في شرح دعواهم

أن حادث مرور وقع ببلدية أولاد رحمون بينما كان ... بلال يقود سيارته من نوع ميقان مسجلة تحت رقم رفقة المدعين الآخرين ... الصديق ، صديق قادمين من بلدية سيقوس باتجاه بلدية أولاد رحمون وعند وصولهم إلى منطقة سيلة صدمتهم سيارة كانت قادمة في الاتجاه المعاكس كان يقودها المدعى عليه محمد ... الخ

.....

.....

وعليه فإن المحكمة

بعد الاطلاع على عريضة افتتاح الدعوى

بعد الاطلاع على الوثائق المرفقة بملف القضية

بعد الاطلاع على المواد 3 ، 8 ، 13 ، 14 ، 15 ، 18 ، 25 ، 125 ، 129 ، 271 ، 272 ، 292 ،

293 ، 406 ، 412 ، 418 ، 419 ، 994 ، من قانون الإجراءات المدنية والإدارية

بعد الاطلاع على الأمر 15/74 المؤرخ في 30/01/1974 المعدل والمتمم بالقانون 31/88 المؤرخ في

1988/07/19 المتعلق بالزامية التأمين على السيارات ونظام التعويض عن الأضرار والملحق

بعد الاطلاع على الأمر 07/95 المؤرخ في 20/02/1995 المعدل والمتمم والمتعلق بالتأمينات

بعد الاطلاع على أحكام التقنين المدني

بعد النظر في القضية طبقا للقانون

من حيث الشكل :

حيث أن المدعين رافعوا المدعى عليهما وكفوهما بالحضور للجلسة وفقا لمقتضيات المواد 18 ،

406 ، 412 من نفس القانون مما يتعين معه قبول الدعوى شكلا

من حيث الموضوع :

حيث أن المدعين رافعوا المدعى عليهما ملتزمين تعيين طبيب مختص تسند إليه مهمة فحص المدعين

.... في مواطن الإصابة المختلفة مع تقدير نسبة العجز بنوعيه وضرر التألم والتشوه الجمالي ...

حيث أن المدعى عليه محمد تغيب

حيث أن المدعى عليها الشركة الجزائرية للتأمينات تغيبت

حيث أن موضوع الدعوى يتعلق بالتعويض عن أضرار جسمانية وأضرار مادية لمركبة ناتجة عن حادث

مرور

1/ الإضرار الجسمانية

حيث أنه من المقرر قانونا طبقا للمادة 8 من الأمر 15/74 المعدل والمتمم بالقانون 31/88 فإن كل

حادث سير سبب أضرارا جسمانية يترتب عليه التعويض لكل ضحية أو ذوي حقوقها ... الخ

حيث أنه ثبت للمحكمة باطلاعها على محضر الضبطية القضائية الصادر عن الفرقة الإقليمية للدرك

الوطني بتاريخ 2014/12/08 تحت رقم 2951 أنه بذات التاريخ وقع حادث مرور على مستوى الطريق

الوطني رقم 10 الرابط بين مدينتي الخروب (أولاد رحمون) و سيقوس تسبب فيه المدعى عليه

...محمد الذي كان يقود سيارة نوع بيجو 308 قادما من بلدية الخروب باتجاه مدينة سيقوس وعند وصوله بأحد المنعرجات بالمكان المسمى قرية سيلة ونظرا لعدم تخفيضه السرعة عند رداءة الأحوال الجوية فقد السيرة على مركبته لتتصادم مباشرة بسيارة من نوع رونو ميفان قادمة في الاتجاه المعاكس وقد خلف الحادث وفاة مرافق المدعى عليه وإصابة سبع أشخاص بجروح متفاوتة من بينهم المدعين في قضية الحال ...

حيث أنه ثبت للمحكمة أن المدعى عليه ...محمد تمت متابعتها من طرف نيابة الجمهورية لدى محكمة الحال بجنحة القتل الخطأ

حيث أن السيارة التي كان يقودها المدعى عليه ...محمد والتي هي من نوع بيجو 308 ... تعود ملكيتها له حسب ما هو ثابت من محضر الضبطية القضائية ومؤمن عليها لدى المدعى عليها الثانية ...مما يجعل الأول مسئولا مدنيا طبقا للمادة 138 من القانون المدني والثانية ضامنة طبقا للمادتين 12 ، 56 من الأمر 17/75 المعدل والمتمم المتعلق بالتأمينات

حيث أنه وتبعا لذلك فإن طلب المدعي تعيين خبير لفحصه مؤسس قانونا وتستجيب له المحكمة

حيث أن تحديد الإضرار اللاحقة بالمدعي تعد مسألة فنية ويتسعان فيها بأهل الخبرة طبقا للمادتين 125 و 126 من قانون الإجراءات المدنية والإدارية

2/ الأضرار المادية :

.....الخ

ولهذه الأسباب

حكمت المحكمة حال فصلها في القضايا المدنية علنيا ، اعتباريا حضوريا بالنسبة للمدعى عليه ...محمد وغيايبا بالنسبة للمدعى عليها الشركة الجزائرية للتأمينات وإعادة التأمين

في الشكل / قبول الدعوى

1- وقبل الفصل في الموضوع بتعيين الطبيب الشرعي عثمانى عبد الكريم الكائن مقره بحي حسان بوجنانة قسنطينة لفحص المدعين... بلال ، ...الصدىق ، ...صدىق بعد التأكد من هوياتهم والاطلاع على ملفاتهم الطبية وتحديد الأضرار اللاحقة بهم ووصفها بدقة ومقارنتها مع أماكن الإصابة التي يدعونها ، مع تحديد نسبة العجز الجزئي الدائم لكل واحد منهم ومدة عجزه الكلي المؤقت ووصف ضرر التألم إن وجد والقول ما إذا كانت لها علاقة بالحادث الذي تعرضوا له بتاريخ 2014/12/08... الخ

أمين

الرئيس (ة)

الضبط

المرحلة التحضيرية (الشكلىة)

أولا : فيما يخص الحكم الجزائى

1/ أطراف الدعوى :

- وكيل الجمهورية لدى محكمة الخروب بصفته ممثلا للجمهورية دفاعا عن المصلحة العامة
- المتهم ...محمد الساكن بحي فاطمة الزهراء 906/04 تبسة
- المسئول المدنى (الضامنة) الشركة الجزائرية للتأمينات وإعادة التأمين
- الضحايا بلال ،...، الصدىق ، ... صدىق مدعون مدنيا بالجلسة
- الأطراف المدنية محجوبة الساكنة بحي فاطمة الزهراء 906/04 تبسة

الشهود :

- ... إيمان الساكنة بحي فاطمة الزهراء 906/04 تبسة
- ... الصدىق الساكن بحي الاستقلال بلدية سيقوس ولاية أم البواقي
- ... صدىق الساكن بحي الاستقلال بلدية سيقوس ولاية أم البواقي

- ... حورية الساكنة بحي فاطمة الزهراء 906/04 تبسة
- ... وليد الساكن بحي فاطمة الزهراء 906/04 تبسة
- ... بلال الساكن بحي الاستقلال بلدية سيقوس ولاية أم البواقي

2/ **الوقائع** : الوقائع هي مجموع الأحداث والتصرفات التي جرت و أدت إلى عرض النزاع على الجهة القضائية من قبل أحد الأطراف ، ويفترض عند ذكرها أن تكون مرتبة ترتيبا زمنيا حسب زمن وتاريخ وقوعها بأمانة من غير زيادة أو نقصان أو تحريف لها ، سواء ذكرت من قبل المتهم أو الضحية أو المسئول المدني أو الطرف المدني أو الشهود أو غيرهم ممن تم الاستماع إليهم أثناء التحقيق الابتدائي أو القضائي أو عند إعداد الخبرة .

وفي قضية الحال فإن الوقائع تتمثل فيما يلي :

بتاريخ 2014/12/08 ومنذ زمن لم يمضي عليه التقادم وقع حادث مرور جسماني مميت لأحد الأشخاص ومؤدي إلى إحداث جروح لأشخاص آخرين على مستوى الطريق الوطني رقم 10 الرابط بين مدينة الخروب (أولاد رحمون) وسيقوس ولاية أم البواقي تتلخص ظروفه فيما يلي :

أن المدعو محمد سائق السيارة نوع بيجو 308 كان قادما من مدينة أولاد رحمون باتجاه مدينة سيقوس سالكا الطريق الوطني رقم 10 وعند وصوله إلى إحدى المنعرجات وبالضبط في المكان المسمى سيلة ونظرا لارتكابه مخالفة عدم تخفيض السرعة عند رداءة الأحوال الجوية فقد السيطرة على مركبته لتتصادم مباشرة بالسيارة نوع رونو ميقان التي كانت قادمة في الاتجاه المعاكس وقد خلف هذا الحادث وفاة المسمى ... عمار ، وخلف جرحى وهم كل من سائق السيارة نوع رونو ميقان ... بلال ، سائق السيارة نوع 308 المسمى ... محمد ، الراكب بالسيارة نوع رونو ميقان ... الصديق ، والراكبين بالسيارة نوع بيجو 308 كل من ... حورية ، ... إيمان ، ... وليد ، وقد تم رفع مخالفة عدم تخفيض السرعة في منعرج عند رداءة الأحوال الجوية ضد المسمى ... محمد ، وبسماعه أنكر المخالفة المرفوعة ضده مؤكدا أنه لا يتذكر كيف وقع الحادث ، وبسماع بقية الجرحى أكدوا أنهم أصيبوا بأضرار بسبب الحادث وأنهم يتنازلون عن حقهم في متابعة المتسبب فيه .

3/ **الإجراءات** : هي مجموع الخطوات التي مر خلالها النزاع ، سواء أمام نفس جهة و درجة التقاضي أم أمام عدة جهات أو درجات متعددة مثل الضبطية القضائية بمختلف أنواعها ، المحكمة ، والمجلس

والمحكمة العليا ، على أن يجري ذكر تلك الإجراءات باستعمال المصطلحات القانونية ذات الدلالة المعتمدة وباختصار ، مثل ذكر الضبطية القضائية التي قامت بالتحقيق وتاريخ القيام بالإجراء والشخص الذي قام به وكيفية وتاريخ التصرف ، الجهة القضائية المستقبلية للملف وتاريخ عرض النزاع وطلبات الخصوم باختصار ، ومنطوق الحكم ، والتسبب الذي اعتمده الجهة القضائية ، وفي حالة الاستئناف تحديد من قام بالاستئناف وتاريخه ورقم الاستئناف ومنطوق القرار بعد صدوره والتسبب الذي اعتمده قضاة المجلس ، وذكر هوية من قام بالطعن بالنقض ، وتاريخ الطعن ، ورقمه ، وأوجه الطعن المثارة من قبل الخصوم أو تلقائيا من قبل المحكمة العليا ، ومنطوق الحكم أو القرار باختصار .

وفي قضية الحال قامت الضبطية القضائية المتمثلة في الفرقة الإقليمية للدرك الوطني ببلدية أولاد رحمون بمعاينة الحادث لذي وقع بالطريق الوطني رقم 10 بالمكان المسمى سيلا بتاريخ 2014/12/08 على الساعة السادسة مساء ، وأعدت مخططا شرحت بواسطته مكان الحادث ومكان الصدمة التي حددت بجهة اليسرى من اتجاه سير المركبة نوع رونو ميقان ، ومكان تواجد المركبتين إذ استقرت السيارة نوع رونو ميقان بالجهة اليسرى عكس اتجاه سيرها أما السيارة نوع بيجو 308 استقرت أقصى الجهة اليسرى من اتجاه سيرها كما أشير إلى أن الضحية ... عمار نقلت إلى المستشفى بقسنطينة الذي توفيت به ، وحررت الضبطية القضائية محضرا تحت رقم 2014/02 دونت من خلاله تصريحات الأشخاص الذين أصيبوا بجروح بسبب الحادث ، وهم ... بلال الذي استمعت إليه بتاريخ 2015/08/24 واستلمت منه شهادة طبية تثبت عجزه عن العمل لمدة 120 يوم ، ... حورية التي استمع إليها بتاريخ 2015/03/11 التي استلمت منها شهادة عجز 40 يوم ، ... الصديق الذي استمع إليه بتاريخ 2014/12/19 الذي قدم شهادة طبية أمام المحكمة ، ... صديق الذي استمع إليه يوم 2014/12/19 والذي قدم أمام المحكمة شهادة طبية بـ 7 أيام عجز ، إيمان التي استمعت إليها بتاريخ 2015/03/11 واستلمت منها شهادة عجز لمدة 120 يوم .

أبلغت فرقة الدرك الوطني المختصة إقليميا النيابة العامة لدى محكمة الخروب بالحادث بواسطة برقية رسمية ثم أرسل الملف إلى السيد وكيل الجمهورية الذي أصدر أمرا بإحالة الأطراف على المحكمة بواسطة إجراء الاستدعاء المباشر ، إذ وجه السيد وكيل الجمهورية تهمة القتل الخطأ للسيد ... محمد ، ولم يوجه تهمة الجرح الخطأ له رغم وجود عدد من الأشخاص المصابين بجروح ومنهم ... بلال ، ... الصديق ، ... صديق .

جدول الملف لجلسة 2015/11/23 تحت رقم 2015/5834 ثم أجل لجلسة 2015/12/07 تاريخ إجراء المحاكمة وأثناءها تأسس بعض الضحايا الذين أصيبوا بجروح وهم ... بلال ، ... الصديق ، ... صديق كمدعين مدنيين بالجلسة ، كما تأسس ذوي الحقوق المرحوم ... عمار بواسطة دفاعهم .

4/ الادعاءات

ادعى السيد وكيل الجمهورية لدى محكمة الخروب بأن السيد...محمد ارتكب جنحة القتل الخطأ على شخص الضحية ... عمار الفعل المنصوص والمعاقب عليهما بالمادة 288 من قانون العقوبات ، والتمس إدانة المتهم وعقابه بـ ستة اشهر حبس نافذ و 20000 دج غرامة نافذة بحقه

أعلن كلا من السيد ... بلال ، ... الصديق ، ... صديق ، تأسيسهم بالجلسة كمدعين مدنيين مصرحين أنهم أصيبوا بأضرار جسمانية كبيرة نتيجة حادث المرور الذي وقع بتاريخ 2014/12/08 وأن المتهم ...محمد تسبب في إلحاق أضرار جسمانية بهم ، والتمسوا قبول تأسيسهم كأطراف مدنية و تعيين خبير تسند إليه مهمة فحصهم وتحديد موطن الإصابة ونسبة العجز الكلي والجزئي وضرر التألم والضرر الجمالي الذي أصاب كلا منهم.

كما تأسس ذوي حقوق المرحوم ... عمار وادعوا أنهم أصيبوا بأضرار مادية ومعنوية بسبب فقدانهم لمعيهم نتيجة حادث المرور الذي تسبب فيه المتهم ، وطالبوا بمنحهم تعويضات استنادا إلى القانون 15/74 المعدل والمتمم بالقانون 31./88

أنكر المتهم ... محمد التهمة المنسوبة إليه من قبل وكيل الجمهورية لدى محكمة الخروب ، كما أنكر أن يكون قد ألحق أضرارا بالضحايا ... بلال ، ... الصديق ، ... صديق ، أو تسبب في جنحة القتل الخطأ على شخص الضحية ... عمار والتمس إفادته بأقصى ظروف التخفيف .

5/ المشكل القانوني

يستخلص المشكل القانوني عادة مما يتبادر ويترسخ في ذهن القاضي من خلال الوقائع المعروضة عليه ، وادعاءات الخصوم ، والأسس التي اعتمدت من قبلهم لتبرير طلباتهم ، وكذا النصوص أو المبادئ القانونية التي يستندون إليها لتبرير تلك الطلبات وتتمثل فيما يلي :

" هل القاضي الجزائري الناظر في جنحة القتل الخطأ مختص للفصل في الدعوى المدنية بسبب حادث مرور نتج عنه جرح خطأ بسبب نفس الأفعال .

6/ الحل القانوني

لا يوجد اتفاق بين الباحثين حول مفهوم الحل القانوني ، أو القواعد التي يمكن من خلالها الاهتداء إلى ضبط مفهوم الحل القانوني ، إذ منهم من اعتمد فكرة أن الحل القانوني هو النص القانوني لكن دون تحديد لطبيعة هذا النص هل هو النص الذي يقترحه الخصوم أو تتمسك به النيابة العامة أو الذي يستند إليه القاضي ، ومنهم من رأى أن الحل القانوني هو منطوق الحكم أو القرار القضائي الذي يصدره القاضي في جلسة علنية ، ومنهم من اعتمد فكرة أن الحل القانوني إنما هو مجموع الحثيات التي تعتمدها وتستند إليها الجهة القضائية لتسبب حكمها ، فهو إذا الإجابة على المشكل القانوني الذي طرح ، وفي قضية الحال فالمشكل القانوني يتمثل في : **هل القاضي الجزائري الناظر في جنحة القتل الخطأ مختص للفصل في الدعوى المدنية بسبب حادث مرور نتج عنه جرح خطأ بسبب نفس الأفعال .**

والجواب (لا) لا يجوز للمحكمة الجزائية أن تفصل في الدعوى المدنية عن ضرر سببه الجرح الخطأ أثناء المحاكمة بسبب جنحة القتل الخطأ الناتج عن حادث مرور واحد وفقا للأمر 15/74 المعدل بالقانون 31/88 المتعلق بقانون المرور .

المرحلة التحليلية (الموضوعية)

الفرع الأول : اختيار الجهة القضائية

الأصل أن جهات القضاء العادي هي صاحبة الاختصاص الأصيل للفصل في الدعوى المدنية ، غير أن الجريمة ينشأ عنها ضررين أحدهما عام والأخر خاص وبالتالي دعويين جزائية ومدنية ، ولتحديد جهة القضاء المختصة انقسمت التشريعات إلى اتجاهين ، اتجاه تبنته التشريعات الانجلوساكسونية والألمانية والهولندية لا يعطي حق الخيار للمتضرر ، بل يقصر اختصاص الفصل في الدعوى المدنية على القضاء المدني ، بينما القوانين اللاتينية وعلى رأسها القانون الفرنسي بموجب المادة 3 منه²⁵⁴ والقوانين المستمدة من القانون الفرنسي وهي القانون التونسي والمصري واللبناني والجزائري بموجب المادة 3 من

/ جندي عبد المالك ، الموسوعة الجنائية ، الجزء الثالث ، بيروت ، دار المؤلفات القانونية ، من غير سنة ، ص 644-645-254

قانون الإجراءات الجزائية التي أجازت لصاحب الدعوى المدنية الاختيار بين جهات القضاء الجزائري والقضاء المدني للمطالبة بالتعويض عما أصابه من ضرر ، لكن هذا الاختيار ليس مطلقاً²⁵⁵ فقد تقوم موانع مادية مثل وفاة المتهم ، العفو الشامل ، حجية الأمر المقضي فيه ، التقادم²⁵⁶ ، أو موانع قانونية مثل المحاكم الاستثنائية " المحكمة العسكرية " التي لا تفصل أصلاً في الدعوى المدنية ، أو رفض طلب الادعاء مدنياً بالجلسة من قبل المحكمة ، وحتى تقبل دعوى التعويض عن ضرر سببه حادث مرور أمام جهات القضاء الجزائري يشترط وقوع الجريمة التي ينتج عنها الضرر موضوع الطلب ، وأن تكون الدعوى الجزائية قائمة ، وأن يتأسس المتضرر أمام الجهة القضائية قبل تقديم النيابة للطلبات ، وأن لا يكون قد سبق الفصل في الدعوى ، وأن تكون المحكمة المرفوع إليها الطلب مختصة²⁵⁷ ، بمعنى أن تتحقق صفة تبعية الدعوى المدنية للدعوى الجزائية من خلال رابطة الضرر الجزائري والمدني الناتج عن فعل الجريمة

258 ...

أولاً / اجتماع المسؤولية المدنية والجزائية

عندما يقع الضرر بسبب فعل يجرمه القانون ينشأ للمضرور حق أو رخصة أو مكنة في إقامة دعوى باعتبارها وسيلة يلتزم من خلالها جبر الضرر تارة أمام القسم الجزائي وتارة أخرى أمام القسم المدني وهو صاحب الاختصاص الأصلي لذا فمصدر الدعويين واحد هو الفعل المجرم (الضرر العام والخاص) وبالتالي ينشأ للمتضرر حرية الاختيار بين أن يرفع دعواه المدنية أمام المحكمة الجزائية بالتبعية لهذه الدعوى ، أو يقيمها مستقلة أمام القسم المدني لذا تتبادل الدعويان التأثير والتأثر فيما بينهما .

ثانياً: عدم اجتماع المسؤولية المدنية والجزائية

حادث المرور يمكن أن يحدث عدة آثار ويلحق المتسبب فيه عدة أضرار وبعده أشخاص في آن واحد وهذا الفعل يمكن أن يعطى له عدة أوصاف قانونية عند عملية التكيف ، فالحكم الذي يتم التعليق عليه ضمن هذه المداخلة يدخل ضمن حوادث المرور باعتبار صاحبه كان يقود مركبة ، فسائق المركبة ارتكب مخالفة تتمثل في عدم تخفيض السرعة في منعرج خطير ، رغم أن قانون المرور يلزمه بذلك ، وهي مخالفة متعلقة بالنظم العام قررها المشرع عقوبة مستقلة ، كما ارتكب في نفس الزمان والمكان وبواسطة

²⁵⁵ / جندي عبد المالك ، المرجع السابق ، ص 644

²⁵⁶ / جندي عبد المالك ، المرجع السابق ، ص 647 - 648

²⁵⁷ / محمد علي سالم الحلبي ، الوسيط في شرح قانون أصول المخالفات الجزائية ، الجزء الأول ، بيروت ، مكتبة التربية ، 1996 ، ص 251

²⁵⁸ / سليمان عبد المنعم ، أصول الإجراءات الجنائية ، الكتاب الأول ، بيروت ، منشورات الحلبي الحقوقية ، 2003 ، ص 581 - 582

نفس المركبة جنحة القتل الخطأ بحق أحد الأشخاص إثر اصطدامه بمركبة كانت تسير في الاتجاه المعاكس ، ونتيجة لعدم تحكمه في المركبة تسبب كذلك في جرح مجموعة من الأشخاص ، فارتكب إذن جنحة الجرح الخطأ ، لكن النيابة العامة ونظرا لما تتمتع بمقتضى مبدأ الملاءمة واستنادا إلى هذا المبدأ وعند إرسال محاضر التحقيق التي تم إعدادها من قبل الضبطية القضائية (الفرقة الإقليمية للدرك الوطني) وجهت لسائق المركبة بيجو 308 تهمة القتل الخطأ ولم توجه له تهمة الجرح الخطأ مقدرة أن الأفراد المجروحين أعلنوا إرادتهم في عدم متابعة المتسبب في الحادث ، رغم أن عدم المتابعة الجزائية يفيد الصفح ولا يعني عدم المطالبة بالتعويض عن الضرر المدني ، لأن الصفح في المخلفات بسبب حادث المرور يؤدي إلى انقضاء الجريمة ولا يؤدي إلى سقوط الحق في المطالبة بالتعويض عن الدعوى المدنية

ثالثا: عدم سقوط الحق في الدعوى المدنية

رغم أن الصفح الذي يصدر عن المضرور في مخالفات المرور يؤدي إلى انقضاء الدعوى العمومية فإنه لا يؤدي حتما وبالضرورة إلى سقوط الدعوى المدنية ، لكن عدم اتهام النيابة العامة للمتسبب في الضرر بجنحة أو مخالفة الجرح الخطأ واكتفاءها بجنحة القتل الخطأ يؤدي إلى طرح التساؤل ، هل يجوز للمتضرر من جرح خطأ بسبب حادث مرور أن يدعي مدنيا بالجلسة أمام المحكمة التي تفصل في جريمة القتل الخطأ على أساس أن المسؤولية في حوادث المرور مسئولية مفترضة ، وأن من تدخل مدنيا قدم شهادة طبية تثبت الضرر، ومن ثمة فتوجيه تهمة الجرح الخطأ أو عدم توجيهها لا يمنع المحكمة من الفصل في هذا النوع من الطلبات، لكن المحكمة رفضت الادعاء بالحق المدني بالجلسة من قبل بعض الأطراف أمام المحكمة بحجة أن الدعوى المدنية تابعة للدعوى الجزائية ، والشخص الذي تجري محاكمته متهم بالقتل الخطأ وليس متهما بالجرح الخطأ وبالتالي لا يجوز لها الفصل في الادعاء بالحق المدني لانعدام تبعية الدعوى المدنية للدعوى الجزائية في هذا النوع من القضايا ، وترتبت على ذلك موقفا تمثل في رفض طلب تأسيس بعض الشهود بالجلسة كأطراف مدني أو مدعين بالحق المدني ، فإذا ما اعتمد هذا الرأي الأخير وقبل فقد يستفاد منه أو يقاس عليه أن القاضي الفاصل في الدعوى الجزائية متى قضى ببراءة المتهم مما نسب إليه بسبب حادث مرور فإنه ملزم بأن يقضي بعدم الاختصاص النوعي ، لكن الاجتهاد القضائي في الجزائر مستقر على أن القاضي الجزائي متى قضى ببراءة الشخص من جريمة بسبب حادث المرور يفصل في الدعوى المدنية على أساس أن المسؤولية مفترضة ويقضي بالحقوق

للمتضررين ، وحتى يفصل في الدعوى المدنية رغم الحكم بالبراءة فإنه ملزم بقبول تأسيس من يدعي مدنيا بالجلسة ، لكن محكمة الخروب في قضية الحال وهو الحكم موضوع التعليق قضت برفض تأسيس الأطراف المدنية بالجلسة لعدم اتهام المتسبب في الضرر بالجرح الخطأ .

الفرع الثاني : الأثر المتبادل للدعويين المدنية والجزائية

مبدأ حق اختيار الجهة القضائية للمطالبة بالتعويض عن الأضرار الناتجة بسبب حادث المرور تقرر لصالح المتضرر من الجريمة بموجب المادة 3 من قانون الإجراءات الجزائية يؤدي إلى نشوء تساؤل حول الأثر المتبادل للدعويين المدنية والجزائية فيما بينهما ، طالما أن مصدرهما واحد ، وهو الضرر الناتج عن الجريمة ، وكلاهما يمر بعدة مراحل قبل أن يصدر فيهما أو في إحداهما حكم نهائي عن جهة قضائية مختصة ، لذا درست قاعدة الجزائي يعقل المدني أولا ، وحجية الأمر المقضي فيه ثانيا .

أولا : مبدأ الجزائي يعقل المدني

رفع الدعوى المدنية أمام القسم المدني أو الادعاء مدنيا أمام المحكمة الجزائية لا يقيد القاضي الجزائي ولا يلزمه كما لا يقيد النيابة العامة إذا ما أرادت تحريك الدعوى العمومية ومبشرتها بعد ذلك ، غير أن تحريك الدعوى العمومية قد يؤثر أحيانا على الدعوى المدنية ، إذ متى ثبت قيام الدعويين المدنية والجزائية في آن واحد أمام جهتين قضائيتين مستقلتين ، فإن القاضي المدني يرجئ الفصل في الدعوى المدنية إلى حين الفصل في الدعوى الجزائية متى دفع بذلك أحد الخصوم ، وهذا الدفع من الدفوع الشكلية التي يجب التقدم بها قبل أي دفاع في الموضوع أو دفع بعدم القبول من قبل الخصوم ، ولا يحكم به القاضي تلقائيا ، لكن التساؤل يطرح عن أثر تقديم الشكوى فقط إلى الجهات المختصة من قبل أحد الأشخاص قبل توجيه الاتهام من قبل النيابة العامة ، هل يعد ذلك أو لا يعد إقامة للدعوى العمومية ، والصحيح أن الدعوى العمومية لا وجود لها قبل تحريكها من قبل الجهة التي حولها القانون ذلك وعلى الوجه الصحيح ، سواء جرى تحريكها من قبل النيابة العامة أو الغير خلافا لمن يشترط إحالة الملف على الجهة القضائية²⁵⁹ ويشترط طبعا وحدة الدعويين ، وعدم صدور حكم نهائي في إحداهما قبل الأخرى ، وأن يدفع بوقف الدعوى المدنية إلى حين الفصل في الدعوى الجزائية من قبل من تقررت لصالحه وفقا للمادة 60 من قانون الإجراءات المدنية والإدارية .

²⁵⁹/ سليمان عبد المنعم ، المرجع السابق ، ص 587 ، 588 ، 589

ثانيا : حجية الأمر المقضي فيه

يرى بعض الباحثين أن الفقه والاجتهاد القضائي في العالم العربي مستقر على أن الحكم المدني لا يعقل القاضي الجزائري²⁶⁰ وهذا رأي مقبول إذا ما تعلق ببحث مدى توافر أو عدم توافر أركان الجريمة ونسبها إلى الفاعل ، لكنه غير مقبول بالنسبة لأثر الحكم في الدعوى المدنية التي إن فصل فيها بحكم نهائي يصبح لهذا الحكم الحجية فيما فصل فيه وفقا للمادة 296 من قانون الإجراءات المدنية والإدارية ، ولا يجوز للقسم الجزائري أن يفصل في الدعوى المدنية مرة أخرى لسبق الفصل فيها بشرط أن يدفع أحد الخصوم بعدم قبول الدعوى شكلا وفقا للمواد 67 ، 68 ، لاسيما المادة 69 من قانون الإجراءات المدنية والإدارية التي تلزم القاضي بإثارة هذا الدفع تلقائيا متى كان متعلقا بالنظام العام ، بينما الأحكام الجزائية لا تكون لها الحجية في مواجهة المدعي بالدعوى المدنية إلا بتوافر مجموعة من الشروط هي : أن يكون ما فصل فيه الحكم الجزائي ضروريا مثل إثبات الجريمة وتكييفها بأنها جنحة أو مخالفة أو جناية ونسبها إلى الفاعل وفقا للمادة 364 من قانون الإجراءات الجزائية ، زيادة على شرط وحدة الدعويين ، وعدم صدور حكم مدني نهائي في الموضوع ، الدفع بسبق الفصل في الدعوى ، أو ما يثبت الفصل في أحد عناصر الطلب من قبل القاضي الجزائري²⁶¹.

الطالب مرابط عبد الرزاق**جامعة عنابة****مقاربة توثيقية المركبات**

قانون المرور من بين النصوص التي لم تشملها العديد من الدراسات القانونية في الجزائر، إلا انه من بين النصوص الأكثر عملية و تطبيق نتيجة الازدياد الملاحظ لعدد المركبات و مستعملي الطرقات ، و نتيجة لكثرة الحوادث الواقعة على الطرقات بسبب عدم إحتزام قواعد المرور تم النص على عقوبات ردية للسائقين و المركبات التي تتسبب في الإخلال بقواعد السير العادي عبر الطرقات و من بين هذه العقوبات توقيف المركبات الذي تحكمه قواعد خاصة تتطلب الدراسة من حيث الاسباب و طرق الإثبات و الآثار المترتبة عنها من خلال البحث حول مدى وضوح النصوص المنظمة لعقوبة توقيف المركبات و خضوعها لمبدأ المشروعية و شرعية الجزاء .؟

مقدمة :

²⁶⁰ / محمد علي سالم عياد الحلبي ، المرجع السابق ، ص 281
/ سليمان عبد المنعم ، المرجع السابق ، ص 590 + محمد علي سالم عياد الحلبي ، المرجع السابق ، ص 284-285-286 ²⁶¹

يعتبر قانون المرور من بين أهم النصوص التي لم تحض بالدراسات المعمقة ، حيث يكتسي طابعا خاصا و متميز ، و تتعدى بعض أحكامه صور لوائح الضبط و البوليس ، لتصل لحد العقوبات السالبة للحرية ، حيث نص قانون المرور الجزائري الصادر بموجب القانون رقم 01-14 المؤرخ في 29 جمادى الأولى عام 1422 الموافق 19 غشت سنة 2001 المعدل و المتمم و المتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق و سلامتها و امنها على العديد من العقوبات و تطبيقا لها صدر 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 يبين حالات توقيعها .

النص المنظم لحركة المرور في الجزائر يمكن تقسيمه إلى خمس محاور رئيسية ، الاول يتعلق بالأحكام العامة التي تبين لنا مجال التطبيق و المفاهيم العامة لحركة المرور (تحديد المصطلحات)، المحور الثاني يتعلق بالقواعد المطبقة على مستعملي الطرقات ، المحور الثالث يتعلق بالأحكام الخاصة بكل فئة تدخل في حركة المرور ، و المحور الرابع يتعلق بالجزاء المترتبة على من يخل بحركة المرور ، و المحور الخامس يتعلق بالأحكام الختامية و الاستثناءات من تطبيق تنظيم المرور .

هذا التقسيم الذي يمكن استنتاجه من قراءة نص تنظيم المرور الجزائري ، و المهم فيه هو الجزاءات المترتبة عن الإخلال بحركة المرور ، هذه الجزاءات التي تعتبر صلب موضوع تنظيم المرور لان اي مستعمل للطرقات له علم مسبق بحركة المرور العادية (ما تلقاه من دراسة على يد مدارس السيادة)، و ما يفهمه من إشارات للمرور ، لهذا فشق الجزاءات هو اهم محور في تنظيم المرور ، فالسياسة العامة في الجزائر تهتم حاليا بالجزاءات الرادعة لسائقي المركبات من أجل عدم المساس بالحركة العادية للمرور و التقليل من الحوادث الواقعة يوميا عبر الطرقات .

نهتم نحن ايضا بهذا الموضوع نتيجة لما نراه من خطر في الطرقات، لأن الإحصائيات التي تعلن عنها مختلف المصالح العمومية حول حوادث المرور، و التي تعاني منها مختلف ولايات الوطن تمس بروح الإنسان التي كرمها الله عز و جل و أمرها بأن لا تؤدي بنفسها للهلاك²⁶² ، موضوع جزاءات مخالفة تنظيم المرور كذلك من بين الموضوعات التي تثير الجدل الكبير في الجزائر ، لأن مستعملي

262 - الآية 194 من سورة البقرة " وَأَنْفِقُوا فِي سَبِيلِ اللَّهِ وَلَا تُلْقُوا بِأَيْدِيكُمْ إِلَى التَّهْلُكَةِ وَأَحْسِنُوا إِنَّ اللَّهَ يُحِبُّ الْمُحْسِنِينَ "

برواية ورش .

الطرقا يشكون من ارتفاع غرامات المخالفات حتى البسيطة منها، التي قد تقع سهوا من جهة و صعوبة إيجاد الطريقة المثال للحد من تهور سائقي المركبات من جهة ثانية .

من خلال ما سبق ذكره وقع اختياري على موضوع من موضوعات جزاءات مخالفة تنظيم المرور في الجزائر ، و هو عقوبة توقيف المركبات ، التي نص عليها منظم المرور في الجزائر في المواد من 286 إلى 297 من المرسوم التنفيذي رقم 04-381 المعدل و المتمم ، حيث ربطها منظم حركة المرور بعقوبة الوضع في المحشر .

تعتبر عقوبة توقيف المركبات ، من بين أخطر العقوبات التي تخل بالحالة العادية للمركبة، لأن الحالة العادية لها هي السير، أما الحالة الغير عادية هي التوقيف و ليس التوقف أو الوقوف، فتوقيف المركبة هو عقوبة تسلطها الجهة أو العون المختص بذلك قصد الحفاظ على الحركة العادية للمركبات إلا أنها تحاط بالكثير من الغموض نتيجة عدم وجود الكثير من الكتابات فيها بالأخص و في موضوع المرور عامة ، و قليلة التطبيق بالنظر لعقوبة الوضع في المحشر .

لهذا فإن الإشكال المطروح في هذه الورقة البحثية يتمحور حول مدى وضوح النصوص المنظمة لعقوبة توقيف المركبات و خضوعها لمبدأ المشروعية و شرعية الجزاء ؟

للإجابة على هذه الإشكالية اخترنا تقسيم هذه المداخلة لثلاث مباحث الأول يتعلق بأسباب عقوبة توقيف المركبات و الثاني بإثبات المخالفات التي تتطلب جزاء توقيف المركبات و الثالث بالآثار المترتبة عن عقوبة التوقيف .

المبحث الأول : أسباب عقوبة توقيف المركبات .

يقصد بتوقيف المركبات كما نصت المادة 287 من المرسوم التنفيذي 04-381 المعدل و المتمم ، بأن يجبر السائق و بصفة وقائية على ترك المركبة في عين المكان أو قرب مكان إثبات المخالفة و الامتثال لقواعد التوقف²⁶³ ، من خلال هذا التعريف الذي وضعه منظم حركة المرور في الجزائر يتضح

²⁶³ - تنص المادة 287 من المرسوم التنفيذي 04-381 على ما يلي " يقصد في مفهوم هذا المرسوم بالتوقيف ، إجبار السائق بصفة وقائية في حالة ارتكاب مخالفة منصوص عليها في المادة 291 أدناه ، على ترك المركبة في عين المكان أو قرب مكان إثبات المخالفة مع الامتثال للقواعد المتعلقة بالتوقف ... " - تنص هذه المادة كذلك على التوقيف المادي للمركبات في حالة غياب السائق عن المركبة .

لنا الفرق بين التوقيف و التوقف لهذا فإن هذا المبحث يطرح السؤال حول ما الأسباب التي تؤدي لعقوبة توقيف المركبات ؟ .

نص منظم حركة المرور في الجزائر، بموجب المادة 286 من المرسوم التنفيذي 381-04 المعدل و المتمم ، على ما يلي " طبقا لأحكام المادة 121 من القانون رقم 01-14 المؤرخ في 19 غشت سنة 2001 و المذكور أعلاه ، يمكن اتخاذ قرار توقيف السيارات ووضعها في المحشر في الحالات و وفقا للشروط و المدد المحددة في المواد من 287 إلى 311 أدناه ... " .

من خلال هذا النص يتبين لنا نطاق تطبيق نوعين من العقوبات المرورية، الوضع في المحشر و هو موضوع جدير بالدراسة و له علاقة بموضوع توقيف المركبات كما سنبينه لاحقا ، و عقوبة توقيف المركبات التي يمكن تقسيم الأسباب أو كما أطلق عليها منظم حركة المرور الحالات إلى حالات تتعلق بالمركبة و حالات تتعلق بالسائق و هذا ما سيدرسه هذا المبحث .

المطلب الأول : الأسباب المتعلقة بحالة المركبة .

من خلال ما هو وارد في المادة 289 من المرسوم التنفيذي 381-04 المعدل و المتمم قمنا بتحديد الأسباب التي تخول الجهة المختصة بإصدار قرار التوقيف بتوقيف مركبة ما ، حيث ورد في المطة الثالثة منها أن الحالة السيئة للمركبة و وزنها و حمولتها و شكلها و طبيعتها و حالة أطر السيارة و شروط الاستعمال و الضغط على الأرض و قصور التجهيز فيما يخص المكابح أو الإنارة و التي تسبب خطر كبير على مستعملي الطريق او على سلامة الطريق يمكن الأمر بتوقيفها²⁶⁴ .

عند تحليل هذا النص نخلص إلى أن حالات توقيف المركبات بسبب حالة المركبة تتمثل في

النقاط التالية :

- الحالة السيئة للمركبة : هنا منظم حركة المرور ترك للسلطة المختصة كامل السلطة التقديرية في تحديد السبب الذي يجعل من حالة المركبة سيئ و هذا مخالف بعض الشئ لمبادئ العقوبات

²⁶⁴ - المادة 289 من المرسوم التنفيذي رقم 381-04 المعدل و المتمم " ... - عندما تشكل الحالة السيئة للمركبة و وزنها و حمولتها بالنسبة لكل محور و شكلها و طبيعتها و كذلك حالة الأطر و شروط استعمالها و الضغط على الأرض و قصور تجهيزها فيما يخص المكابح أو الإنارة خطرا كبيرا على مستعملي الطريق الآخرين أو على سلامة وسط الطريق ... " .

الجزائية لأن تنظيم حركة المرور من بين ما فيه الشق الجنائي الذي يخضع لمبدأ الشرعية الذي يتطلب الدقة في استعمال المصطلحات .

- وزن المركبة : وفق منظم حركة المرور بالنص على وزن المركبة كسبب لتوقيف المركبات نتيجة ما نلمسه واقعا خاصة في المركبات التي تقوم بنقل الحمولات الثقيلة و ما تسببه من تلف للطرق .

تجدر الإشارة هنا أن منظم حركة المرور منح للمركبات ذات الحمولة الزائدة استثناء جوازي يؤخذ بعين الاعتبار و هو تجاوز الوزن بنسبة عشرة بالمائة بالنسبة لبعض المركبات التي تحتوي على محاور تحدد حمولتها وفق ما هو وارد بنصوص المواد من 106 إلى 108 من المرسوم التنفيذي 381-04 المعدل و المتمم²⁶⁵ .

- شكل المركبة : يحتاج كذلك هذا السبب لتحديد أكثر لأن عبارة الشكل تتصرف للظاهر من المركبة ككل فما هو الشكل الذي يقصده منظم حركة المرور الذي بسببه يمكن توقيف المركبة .

- طبيعة المركبة : هنا ما المقصود بطبيعة المركبة فهذا كذلك لفظ واسع يترك مجال كبير للسلطة التقديرية للسلطة المختصة في توقيع عقوبة التوقيف .

- حالة الأطر و شروط استعمال المركبة و الضغط على الأرض و المكابح أو الإنارة : هذه الأسباب التي تدخل في شروط استعمال المركبة من بين أهم الأسباب لتوقيف أي مركبة فكل مستعمل للطريق هو ملزم بمراقبة مركبته و شروط استعمالها و كذا إطارات السيارة و مكابحها و إنارتها حفاظ على السير الحسن للمركبة .

من بين الأسباب كذلك التي تدخل في حالات توقيف المركبة بسبب حالتها عند تسبب المركبة أو حمولتها تلفا للطريق أو ملحقاتها و هذا من بين الأسباب كذلك التي تشكل خطرا كبيرا على السير الحسن لحركة المرور .

²⁶⁵- تنص المادة 289 من المرسوم التنفيذي 381-04 المعدل و المتمم على ما يلي " ... غير أنه يجوز أن يؤخذ بعين الاعتبار فقط تجاوزات الوزن الإجمالي المرخص به أو الحمولات بالنسبة للمحور المنصوص عليها في المواد من 106 إلى 108 أعلاه و التي تتجاوز 10% ... " .

كذلك سير المركبة المخالف للأحكام التنظيمية المتعلقة بنقل المواد الخطرة أو التي تعرقل المرور ، و هنا يمكن أن نشير العديد من المشكلات الواقعية التي نعاشها في طرقاتنا حيث نجد في كثير من الأحوال شاحنات معبئة بالرمال و المواد التي تعرقل السير الحسن للمركبات دون توقيفها لهذا فيجب تفعل هذا الوجه للتوقيف .

من بين الحالات كذلك لتوقيف المركبات هي الحالة السيئة للمحركات و الغازات المنطلقة منها و إصدارها للضجيج المزعج للسكان و شدة الأضواء ، حيث تنص المادة 289 من المرسوم التنفيذي 04-381 المعدل و المتمم على ما يلي " ..-عندما تسير المركبة مخالفة لأحكام المواد 118 و 119 و 153 أعلاه ... " حيث ورد في المادة 118 النص على وجوب صيانة المحركات و عدم إخراجها للغازات بموجب المادة 118²⁶⁶ ، و ضجيج المركبات بموجب المادة 119²⁶⁷ ، و أضواء المركبات بموجب المادة 153²⁶⁸ .

كل هذه الأسباب المتعلقة بالمركبة هي أسباب تدخل في الدراسات التقنية للمركبات و هي أسباب وفق من خلالها منظم حركة المرور في إختيارها إلا أن ما يعاب عليها أن السلطة التقديرية الممنوحة للسلطة المختصة بإصدار قرار التوقيف في بعض الحالات غير سليمة و لا تتماشى مع مبادئ شرعية العقوبات .

المطلب الثاني : الأسباب المتعلقة بحالة السائق .

²⁶⁶- تنص المادة 118 من المرسوم التنفيذي 04-381 المعدل و المتمم على ما يلي " يجب صيانة محركات المركبات و الحفاظ عليها في حالة جيدة من السير .

يجب الا تتطلق من السيارات أدخنة أو غازات سامة أو خبيثة أو ذات رائحة في ظروف يمكن أن تضايق السكان أو تضر بالصحة و الأمن العمومي .

يجب ألا تصدر المركبات غازات و أبخرة إلا في الحدود المنصوص عليها في التنظيم المعمول به . "

²⁶⁷- تنص المادة 119 من المرسوم التنفيذي 04-381 المعدل و المتمم على ما يلي " لا يجوز أن تحدث السيارات ضجيجا يمكن أن يقلق مستعملي الطرق و من يجاورها و يجب أن تزود المحركات بجهاز انفلات صامت في حالة جيدة من التشغيل و لا يجوز للسائق أن يقطعها أثناء المرور كما يمنع استعمال مركبة دون جهاز الانفلات و اللجوء إلى أية عملية ترمي إلى إبطال فعالية جهاز الانفلات الصامت أو تخفيض فعاليته . "

²⁶⁸- تنص المادة 153 من المرسوم التنفيذي 04-381 المعدل و المتمم على ما يلي " لا يجوز أن تكون الأضواء و الإشارات ذات شدة متغيرة ماعدا أضواء بيان تغيير الاتجاه . "

يدخل ضمن الأسباب التي تؤدي لعقوبة توقيف المركبات ما يتعلق بحالة السائق و هنا تجدر الإشارة إلى أن السائق مجبر كذلك على أن يلتزم بالكثير من التوصيات سواء المتعلقة بسياسة المركبة أو ما تتطلبه المركبة من وثائق و شروط للإستعمال لهذا فالكثير من الأسباب التي وضعها منظم حركة المرور تتعلق بالسائق تكون سببا في توقيف المركبة و هي كالآتي :

-عندما يفترض أن السائق في حالة سكر : هنا الافتراض و ليس التأكد من حالة السكر لأن السياقة في حالة السكر من بين الجنح التي تستوجب المحاكمة لهذا فإن توقيف المركبة بسبب إفتراض سكر السائق هو اجراء احتياطي فقط و حسنا فعل منظم حركة المرور بالنص عليه كسبب لتوقيف المركبات .

-عندما تبدو على السائق علامات التعب الواضحة : كذلك التعب هو حالة من الحالة الخطرة التي تتسبب في الكثير من الأحيان في حوادث المرور لهذا حسنا فعل منظم حركة المرور بالنص عليه كسبب لتوقيف المركبات .

-عدم قدرة السائق على القيام بالحركات اللازمة للسياسة : هذا السبب من بين النقاط المنطقية لتوقيف أي مركبة لأن السائق قد يتعرض في أي وقت لمعيق لسيره الحسن لهذا يستوجب عليه أولا أن يتوقف و إن لم يقم بذلك من تلقاء نفسه فتدخل السلطة المخولة بإصدار قرار توقيف المركبة من بين أهم الأدوار التي تقوم بها من أجل الحد من خطورة المركبة و الحفاظ على السلامة المرورية²⁶⁹ .

-أما الأسباب المتبقية التي تستوجب توقيف المركبة فهي تتعلق بالوثائق المطلوبة من السائق فعلى كل سائق أن يحمل مع المركبة كل وثيقة تتعلق بالمركبة من " رخصة سياقة ، بطاقة الترخيم ، شهادة التأمين ، شهادة المراقبة التقنية ، الترخيص بالنقل " و كل ترخيص أو وثيقة تتعلق بالمركبة و إلا تتعرض المركبة للتوقيف .

²⁶⁹ نصت المط 6 من المادة 289 من المرسوم المرسوم التنفيذي 04-381 المعدل و المتمم على ما يلي " ... -عندما يكون السائق في وضعية مخالفة لأحكام المادة 06 أعلاه و المتعلقة بإمكانية قيام السائق بالمناورة .. " أما المادة 06 من نفس المرسوم فتتص على " يجب على كل سائق مركبة أن يكون في حالة ووضعية تسمحان له بالقيام فورا و بكل سهولة بجميع الحركات اللازمة ، و لا يجوز تخفيض إمكانيته في القيام بالحركة و مجال رؤيته على الخصوص بعدد الركاب أو بوضعيتهم و بالأشياء المنقولة أو بالصاق أشياء غير شفافة على الزجاج .

وفق منظم حركة المرور في إختبار الحالات التي تصدر فيها السلطة المختصة قرار التوقيف بالنسبة للأسباب المتعلقة بالسائق إلا أن أسباب التوقيف لعدم تقديم السائق للوثائق المطلوبة فيه ما يقال لأن عوامل البيروقراطية و كثرة وثائق السيارات من بين ما يسبب تآمر لدى السائقين و إطلاق مبادرة التخفيف من الوثائق المطلوبة للسيارات من أهم ما يستوجب الدراسة من أجل تحسين الخدمة العمومية .

المبحث الثاني : تكييف مخالفات توقيف المركبات و وسائل إثباتها .

خول النص التنظيمي المتعلق بحركة المرور و الصادر بموجب المرسوم التنفيذي 381-04 المعدل و المتمم لأعوان الشرطة القضائية أو ضباط الشرطة القضائية إصدار قرار التوقيف في حالة توفر الأسباب المذكورة في نفس النص و التي تم التطرق لها في المبحث الأول من هذه المداخلة ، إلا أن التكييف القانوني لهذه العقوبة هل هي من باب الجزاءات الإدارية أم الجنائية يبقى محل تساؤلات عديدة لهذا و من خلال هذا المبحث سنعمل على تكييفها من خلال المطلب الأول من هذا المبحث أما المطلب الثاني فيتناول بالدراسة وسائل إثبات المخالفة و التحقق من أسبابها .

المطلب الأول : التكييف القانوني لعقوبة التوقيف .

إن قانون المرور الجزائري من بين النصوص التي تثير الجدل الكبير حول انتمائها للنصوص التي تصنف في موضوع الضبط الإداري ، و النصوص التي تصنف في موضوع الضبط القضائي ، حيث تحتوي نصوص قانون المرور على شق يتعلق بتنظيم حركة المرور ، و شق يتعلق بالمخالفات و جزاءاتها التي تصل لحد الحبس ، فالمساس بحرية الشخص نتيجة قيامه بمخالفة مرورية ليس بالأمر السهل بل هو من متطلبات الدراسة و الفحص الجيد للنصوص .

توقيف المركبات كما هو منصوص عليه هو إجراء يصدر عن ضباط و أعوان الشرطة القضائية ، للأسباب التي حددتها المادة 289 من المرسوم التنفيذي 381-04 المعدل و المتمم ، و هذه الحالات مصحوبة دائما بمخالفة من الدرجة الرابعة أو جنحة نظرا لخطورة الأفعال التي تمنح الاختصاص لرجال الضبطية القضائية بتوقيف المركبة و تكييف هذه العقوبة على أنها عقوبة جزائية نظرا لما هو منصوص عليه في المادة 12 من القانون 01-14 المؤرخ في 29 جمادى الأولى عام 1422 الموافق 19 غشت

سنة 2001 المعدل و المتمم و المتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق و سلامتها و امنها ²⁷⁰ ، حيث نصت على ما يلي " يتحمل سائق المركبة المسؤولية الجزائية و المدنية عن المخالفات التي يرتكبها " فبالرغم من التداخلات المشار إليها سابقا بين الضبط الإداري و الضبط القضائي إلا أن نص المادة 12 من القانون 01-14 المعدل و المتمم لم يذكر لنا اي مسؤولية إدارية لهذا فإن توقيف المركبات هو عقوبة جزائية و ليست إدارية .

المطلب الثاني : وسائل إثبات المخالفات التي تستوجب عقوبة التوقيف .

إن بعض الأسباب التي من شأنها دفع صاحب الاختصاص في إصدار قرار توقيف المركبة تتطلب منه التثبت من وجود السبب ، حيث مكن منظم حركة المرور العون المؤهل بالتوقيف بأن يأمر السائق بقيادة مركبته قبل توقيفها إلى أقرب قبان قصد وزنها في حالة ضنه أن المركبة محملة بوزن فوق المسموح به قانونا، و كذلك في حالة اصدار المركبة لأبخرة فإنه يقتادها لمصلحة المراقبة التقنية و في حالة إصدار الأصوات فإنها تقتاد قبل إصدار القرار لمصلحة المراقبة التقنية للمستوى الصوتي .

تثبت المخالفات التي تستوجب عقوبة التوقيف بموجب إستمارة تدعى بإستمارة التوقيف حيث نصت المادة 295 من المرسوم التنفيذي 04-381 المعدل و المتمم على ما يلي : " إذا لم تنته المخالفة التي تسببت في توقيف المركبة عند مغادرة العون للمكان الذي توجد فيه ، يعلم العون ضابط الشرطة القضائية المختص إقليميا و يسلمه بطاقة ترقيم المركبة و استمارة التوقيف و تسلم نسخة من هذه الاستمارة إلى مرتكب المخالفة .

تبين استمارة التوقيف تاريخ التوقيف و الساعة و المكان التي تم فيها، و المخالفة التي تسببت في ذلك و عناصر التعرف على المركبة و البطاقة الرمادية و اسم مرتكب المخالفة و لقبه و عنوانه و أسماء الأعوان الذين حرروها و صفاتهم ووظائفهم و يحدد مقر إقامة ضابط الشرطة القضائية المؤهل لإلغاء هذا الإجراء " .

²⁷⁰ - أنظر الجريدة الرسمية رقم 46 لسنة 2001 و الأمر رقم 09-03 المؤرخ في 29 رجب عام 1430 الموافق 22

يوليو سنة 2009 جريدة رسمية عدد 45 لسنة 2009 .

المبحث الثالث : الآثار المترتبة على عقوبة توقيف المركبات .

إن لتوقيف المركبات آثار متعددة ، منها ما يتعلق بالجانب الاقتصادي الذي يمس السائق و منها ما يتعلق بالجانب النفسي للسائق نتيجة تعطيله عن التزام ما ، إلا أن الآثار المترتبة عن التوقيف تدرس من خلال هذه المداخلة في شقين أساسيين ، الشق الأول يتعلق بالآثار المترتبة عن التوقيف للأسباب المتعلقة بالسائق و هذا لربطها بأسباب توقيف المركبات و الآثار المترتبة عن توقيف المركبة بسبب يتعلق بحالة المركبة .

المطلب الأول : الآثار المترتبة عن توقيف المركبات بسبب يتعلق بالسائق .

كما هو مذكور سابقا فإن الأعوان المختصين بتوقيف المركبات يمكنهم الإستناد لحالات معينة متوفرة في السائق للقيام بتوقيف مركبته ، و كل حالة من الحالات تنتج آثار بحد ذاتها لهذا و من خلال هذا المطلب سنتطرق للآثار الناتجة عن كل حالة متعلقة بالسائق تكون نتيجة لتسليط عقوبة التوقيف .

-عندما يفترض أن السائق في حالة سكر : إن السكر هو عبارة عن إذهاب للعقل بواسطة مادة الكحول ، حيث يعتبر توقيف المركبة بسبب افتراض ان السائق في حالة سكر يولد اثر ايجابي على كل مستعملي الطريق لأنه بالإضافة لإمكانية تسببه في حادث يؤدي به للموت يمكن أن يؤدي بحياة أشخاص آخرين معه من مستعملي الطريق لهذا من الجيد ادراج و تحديد أكثر للمواد المسكرة .

-عندما تبدو على السائق علامات التعب الواضحة : توقيف المركبات بسبب التعب من بين الأسباب المنتجة لآثار جيدة على حركة المرور فكثيرة هي الحوادث التي تقع نتيجة نوم السائق عند استعماله للطريق .

-عدم قدرة السائق على القيام بالحركات اللازمة للسياقة : من الصعب كشف هذه الحالة لتوقيف المركبات ، لان بساطة حركات السياقة لا تسمح بملاحظة قدرة السائق على القيام بكل الحركات .

- أما السبب المتعلقة بالوثائق المطلوبة من السائق فالآثار المترتبة عنها أكبر بكثير من العقوبة لأن كثرة الوثائق الواجب إظهارها من بين المعوقات الإدارية للسائقين و من المستحسن التخفيف منها .

المطلب الثاني: الآثار المترتبة عن توقيف المركبة بسبب يتعلق بحالة المركبة .

- الحالة السيئة للمركبة : إن توقيف المركبات نتيجة حالتها السيئة يرتب آثار إيجابية على مستعملي الطريق لأن تعطل بعض المركبات خاصة في أماكن إستعمال السرعة قد يتسبب في الكثير من الحوادث المميتة إلا أن التحديد الواضح لمعنى الحالة السيئة يسمح بالحفاظ على حقوق أصحاب المركبات من جهة و يسهل عمل الأعوان المختصين بالتوقيف من جهة ثانية .

- وزن المركبة : كثيرة هي الطرقات السيئة بسبب الأوزان الزائدة التي تحملها المركبات مما يشوه حالة الطريق و يجعلها مخالفة للمواصفات العادية للسير و هذا السبب للتوقيف من بين الأسباب التي تنتج آثار إيجابية إما على السائق الذي لا يجد صعوبة في السياقة، نتيجة الوزن الزائد الذي تتحمله المركبة و إما على مستعملي الطريق الذين يتأثرون من الطرقات المشوهة و على الدولة بمفهوم القانون الإداري كي لا تنفق الكثير من الأموال لإعادة هيكلة الطرقات أن تفعل هذا الوجه لتوقيف المركبات .

- شكل المركبة و طبيعتها : نتيجة لعدم وضوح هذا السبب في التوقيف و إتساع مجال تطبيقه للسلطة التقديرية لأعوان التوقيف فأثار هذا السبب قد تسلب السائقين الكثير من حقوقهم لهذا من الأحسن توضيح هذا السبب أكثر .

- إن توقيف المركبة بسبب الحالة السيئة لها من حيث القواعد التقنية لسيورها (حالة الأطر إنارة) أو بسبب عدم إحترامها للمقاييس حماية و نقل المواد الخطرة ينتج آثار إيجابية لمستعملي الطريق و يسمح بالسير الحسن للمركبات .

الخاتمة .

بعد أن تطرقنا لتعريف توقيف المركبات و اعتباره من بين الإجراءات الوقائية لمستعملي الطريق ، ثم اظهرنا أسباب قيام الأعوان المختصين بالتوقيف بإثبات التوقيف نتيجة أسباب متعلقة بالسائق و أو

أسباب متعلقة بحالة المركبة ، ثم قمنا بتكليف عقوبة توقيف المركبات و اعتبرناها من بين العقوبات الجزائية نتيجة إثبات مخالفة القواعد المتعلقة بالسير الحسن للمركبات ثم تطرقنا للآثار المترتبة عن توقيف المركبات و قمنا من خلالها بإسقاط الاسباب المتعلقة بالتوقيف و ذكر الآثار المترتبة عن كل سبب اتضح لنا أن منظم حركة المرور في الجزائر نص على عقوبة أحسن ما يقال عليها أنها إجراء وقائي لمستعملي الطريق .

إلا أن حالات توقيف المركبات تحتاج للكثير من التوضيح و هذا من أجل الحفاظ على حرية مستعملي الطريق من جهة و تسهيل عمل أعوان الضبطية القضائية من جهة أخرى لأن الكثير من هذه الاسباب يمنح السلطة التقديرية الكبرى لعون الشرطة القضائية إلا أنه يعرضه في بعض الاحيان للخطأ في التقدير مما قد يفهم على أنه تعسف في إستعمال السلطة و يعرضه هو شخصيا للمتابعة القضائية .