

جامعة أمحمد بوقرة _ بومرداس _



كلية الحقوق والعلوم السياسية _ بودواو _

قسم القانون الخاص

الاليات القانونية للحد من حوادث المرور

مذكرة مقدمة ضمن متطلبات نيل شهادة الماستر في القانون

تخصص قانون خاص معمق

إعداد الطلبة:

- فليسي أنيس
- زمولي أنور
- تحت اشراف الأستاذ: عمورة رابح

لجنة المناقشة

الاسم واللقب	الرتبة	الجامعة	الصفة
الكريه محمد	أستاذ محاضر أ	جامعة أمحمد بوقرة بومرداس	رئيسا
عمورة رابح	أستاذ محاضر أ	جامعة أمحمد بوقرة بومرداس	مشرفا ومقررا
شيبه مريم	أستاذ مساعد ب	جامعة أمحمد بوقرة بومرداس	ممتحنا

السنة الجامعية: 2024/2023

شكر و تقدير

نشكر الله العلي القدير الذي وفقنا الى انجاز هذا العمل
العلمي

كما نتفضل بالشكر الخاص للسيد المشرف الاستاذ عمورة رابح
على اشرافه و حسن توجيهه لنا.

و كل من ساعدنا من قريب أو بعيد في انجاز هذه المذكرة

الاهداء

الى نشوة الحب في أعماقي

إلى بذرة الأمل في أشلائي

إلى السنفونية التي تراقصت عليها نبضات الوريد

إلى من فرش لي الطريق ورودا

و أوصلاني لهذا الدرب. . .

والديا الحبيبين

أخي و أختي الأعزاء

إلى نردة

إلى زملائي الذين جمعني بهم كلية الحقوق

إلى جميع أصدقائي...

إلى كل هؤلاء أهدي ثمرة هذا الجهد المتواضع

الاهداء

الحمد لله الذي بنعمته تتم الصالحات

أهدي هذا العمل الى أمي ثم أمي ثم أمي التي وفقني الله
بدعواتها

الى من رحل قبل أن يرى ثمرة غرسه أبي رحمه الله
الى اخوتي الذين ساعدوني في رحلة بحثي و دراستي
الى الاهل و كل من قدم لي الدعم ولو بكلمة طيبة
الى زملائي في الدراسة و كذا زملائي في العمل
الى الاساتذة و الى كل من علمني و لو حرفا واحدا .

الطالب زمولي أنور

قائمة المختصرات

ق : قانون

ق.ع : قانون العقوبات

م : مادة

ج : جزء

ج ر : جريدة رسمية

م ت : مرسوم تنفيذي

ص : صفحة

ط : طبعة

د ط : دون طبعة

مقدمة

تعتبر حوادث المرور من أبرز المشكلات المعاصرة التي تقف عائقا أمام تطور وتنمية المجتمعات لما يترتب عليها من خسائر بشرية واقتصادية، وتتضح هذه الظاهرة بشكل حاد وملحوس في الدول النامية سواء كان في ما يتعلق بالعدد الإجمالي لحوادث المرور أو الإصابات الجسدية أو الأكثر منها عدد الوفيات التي تخلقها حوادث المرور ، فكل من منظمة الصحة والبنك الدولي يؤكدان على أن حوادث الطرق هي ثاني أسباب الوفيات في كل مكان في العالم ، أي أن حوادث المرور تعتبر من الأسباب الرئيسية للوفيات في العالم. إذ كشف رئيس مكتب التنسيق المروري بالقيادة العامة للدرك الوطني الرائد سمير بوشحيط عند استضافته في القناة الإذاعية الجزائرية الثانية أن العشرة أشهر الأولى من العام 2023 ، عرفت الجزائر 7676 حادث مرور ، ما تسبب في هلاك 2639 شخصا ، واصابة 11881 آخرين بجروح متفاوتة الخطورة و أكد أن السبب الأول لهذه الحوادث هي السرعة المفرطة ، كما ابرز ارتفاع عدد الحوادث في عام 2023 بـ 49.76% مقارنة لسنة 2022¹

وتخلف هذه الحوادث خسائر كبيرة سواء في الأرواح أو ما ينجم عنها من إصابات وعاهات أو خسائر مادية و تلفيات في المركبات أو المنشآت أو المواد ، من معوقات التنمية في المجتمع بالنظر لتفوق آثار الخسائر الناجمة عن تلك الحوادث على كل أنواع الجرائم الأخرى.

فالجزائر لم تسلم من هذه الآفة التي إزدادت حدتها في السنوات الأخيرة، وذلك بسبب عدة عوامل ساعدت على ذلك ومن أهمها الزيادة المحسوسة في الكثافة السكانية

¹ أنظر الموقع : <https://news.radioalgerie.dz/ar/node/38173>

والتطور الحاصل والزيادة المستمرة في عدد السيارات والمركبات بكافة أنواعها، التي ينعدم فيها شروط المتانة والأمان، بحيث تخضع لأغراض تجارية بحتة، وكذلك عدم تلائم شبكة الطرقات والتطور الحاصل في المجتمع، بالإضافة إلى السائق الذي يعتبر هو المسؤول الأول عن الحوادث لكونه يتحكم في مركبة حسب حالتها وحالة الطريق والظروف المناخية ، ومن جراء هذه الأسباب تنامت ظاهرة حوادث المرور وسجلت مستويات قياسية كبيرة . والتي أصبحت تسمى " إرهاب الطرقات "

ومع تزايد هذه الظاهرة كان من الضروري أيضا أن تتطور الأنظمة و القوانين بما يتوافق مع جميع المستجدات والأحداث، مما دفع الدولة إلى وضع منظومة متكاملة في مجال السلامة المرورية، لأن الجزائر تحتل المرتبة الثالثة عالميا والأولى عربيا في عدد حوادث المرور .

وللحد من هذه الاخطار المرورية و سلبياتها عملت الدولة الجزائرية على سن العديد من القوانين و اصدار المراسيم التي تعنى بحركة المرور عبر الطرق وسلامتها وأمنها، و التي نذكر منها :

قانون رقم (87-09) المؤرخ في 10 فيفري 1987 المتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها وأمنها

القانون رقم (01-14) المؤرخ في 19 أوت 2001 المتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها و أمنها

المرسوم التنفيذي رقم (03-262) المؤرخ في 23 جويلية 2003 الذي يحدد تنظيم المركز الوطني لرخصة السياقة

المرسوم التنفيذي رقم (03-502) والذي يتضمن مهام المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق وتنظيم سيره

القانون رقم (04-16) المؤرخ في 10 نوفمبر 2004

المرسوم التنفيذي رقم (04-281) الصادرة 28 نوفمبر 2004 الذي يحدد قواعد حركة المرور عبر الطرق

الأمر رقم (03-09) المؤرخ في 22 جويلية 2009

القانون رقم (17-05) المؤرخ في 22 فيفري 2017 المتعلق كذلك بحركة المرور عبر الطرق و سلامتها و أمنها

هذا الزخم من القوانين التي سنّها المشرع الجزائري و التي ربما الهدف منها إيجاد الحلول لمشاكل لحركة المرور . وكذا بلوغ التطور الحاصل في مجال السياقة كما هو الحال في الدول المتطورة مثل : ألمانيا، فرنسا، كندا، إنجلترا وغيرها كدول الخليج مثل: الإمارات السعودية ، قطر ، وقد أصدر المشرع الجزائري قانوناً جديداً يحمل رقم (17-05) المؤرخ في 22 فيفري 2017 المتعلق بتنظيم حركة المرور وسلامتها وأمنها، يعمل ويتسم بذلك القانون رقم (01-14) المتعلق بالسحب الفوري لرخصة السياقة في حالة ارتكاب المخالفة طبقاً لأحكام المواد (108) و (112) وكذلك أحكام المادة (279) من المرسوم التنفيذي رقم (04-381) المتعلق بتعليق وإلغاء والسحب الفوري لرخصة السياقة،

كما إستحدث المشرع الجزائري نظام الرخصة بالنقاط بغية مكافحة جرائم الطرقات وهذا تماشياً مع الأنظمة والدول السباقة في هذا المضمار كما يسعى المشرع من جهة أخرى العمل على ردع المخالفين بفرض الغرامة الجزافية

و أهمية هذه الدراسة تتزامن مع صدور القانون رقم 17-05 المعدل والمكمل للقانون رقم 01-14 المتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها وأمنها. يعد هذا القانون أحد الأسس الرئيسية لتنظيم سلوك الأفراد في المجتمع للحفاظ على السلامة المرورية. وبالإضافة إلى ذلك، فإن هذه الدراسة تكمن أهميتها في استكشاف الأحكام الموضوعية المتعلقة بتصنيف المخالفات والجنح والعقوبات المفروضة بناءً عليها،

بالإضافة إلى النظر في الأحكام الإجرائية من حيث الضبط والتحريك ومباشرة الدعوى العامة في هذا السياق.

هدف هذه الدراسة هو استعراض الأحكام القانونية المتعلقة بالسلامة المرورية، مركزة على تصنيف الجرائم المرورية وتقسيمها، وتحديد العقوبات المناسبة لها، بالإضافة إلى التعويضات المتعلقة بها وتحديد مدى فعاليتها وتأثيرها على تحسين السلامة المرورية، بالإضافة إلى اقتراح بعض التوجيهات لتحسين تنفيذها.

ان مشكلة الدراسة تكمن في كيفية معالجة المشرع الجزائري لحوادث المرور واليات التي استحدثها بما في ذلك نظام الرخصة بالنقاط و الشروط الواجب توافرها فيه حتى تتمكن الدولة من تجسيدها ، ناهيك عن كيفية تطبيق نظام الرخصة بالنقاط على أرض الواقع في ظل مجتمع لا يعرف أبسط أبجدياتها و لا طريقة التعامل بها ، و كذا الغرامات الجزافية لردع المسببين في حوادث المرور . انطلاقا من هذا نطرح الاشكالية التالية :

_ ما مدى فعالية هذه الاليات للحد من حوادث المرور في ظل التشريع الجزائري ؟
للإجابة عن الاشكالية انتهجنا المنهج الوصفي و المنهج التحليلي و الذي من خلاله ارتأينا الى تقسيم البحث كما يلي:

الفصل الاول نتطرق فيه الى رخصة السياقة بالنقاط كألية للحد من حوادث المرور و أحكامها الاجرائية و في الفصل الثاني نتحدث فيه عن الغرامة الجزافية كألية للحد من حوادث المرور .

الفصل الاول : رخصة السياقة بالنقاط كألية للحد من حوادث المرور

سلط الضوء من خلال هذه الدراسة على كثرة حوادث الطرقات التي تؤدي إلى خسائر بشرية ومادية لا تعوض وهذا بسبب عدم احترام معظم السائقين لقانون المرور. ومن أجل ردع السائقين والتقليل من الحوادث المعروفة باسم إرهاب الطرقات وأمن هذه الأخيرة وسلامتها. وضع المشرع عدة آليات من بينها الغرامة الجزافية ونظام الرخصة بالنقاط، وكذا إعادة تكوين السائقين حيث أنشأ بطاقة وطنية لرخصة السياقة بالنقاط توضع تحت تصرف وزارة الداخلية وتكلف هيئة مختصة بتسيير هذه البطاقة حيث تصنف المخالفات حسب القواعد الخاصة بحركة المرور، و يتم سحب نقطة أو أكثر من رصيد السائق كلما خرق قانون المرور، ويتم استرجاع النقاط ضمن شروط وحالات حددها القانون 05/17 المؤرخ في 22 فبراير 2017 المتعلق بحركة المرور عبر الطرق وسلامتها وأمنها ، وعند سحب كل النقاط تسحب الرخصة منه ويحال السائق على التكوين من جديد وعلى حسابه الخاص و بهذا تم التطرق في المبحث الاول الى الاحكام الموضوعية لنظام الرخصة بالنقاط و في المبحث الثاني الاحكام الاجرائية لنظام الرخصة بالنقاط

المبحث الأول : الأحكام الموضوعية لنظام الرخصة بالنقاط

يعرف الضبط الإداري على أنه مجموع القواعد التي تفرضها سلطة عامة على الأفراد في عموم حياتهم اليومية ، أو لممارسة نشاط معين بقصد صيانة النظام العام ، أي لتنظيم المجتمع تنظيماً وقائياً ، و أنه وظيفة محايدة من وظائف السلطة العامة تهدف إلى حماية النظام العام في المجتمع بوسائل القسر في ظل القانون

إذ تعمل سلطات الضبط الإداري المروري جاهدة في إيجاد حلول وقائية ، تسعى من خلالها لتقادي كل ما من شأنه أن يمس بالأمن العام و الصحة العامة ، من بين تلك الحلول جاءت بنظام الرخصة بالنقاط

إن الرخصة الإدارية هي إحدى الوسائل القانونية التي نستخدمها سلطات الضبط الإداري المروري للحفاظ على النظام العام ، و ذلك من خلال رهن ممارسة حرية التنقل و تعليقها ، على شرط موافقة الإدارة المختصة و إذنهما بالممارسة ، و التي تتجسد عملياً في نظام الرخصة بالنقاط ¹

المطلب الأول : مفهوم نظام الرخصة بالنقاط

لمعرفة نظام الرخصة بالنقاط لابد أن نعرف رخصة السياقة ثم نتطرق الى ماهية النظام

الفرع الأول : تعريف رخصة السياقة

هي عبارة عن وثيقة رسمية تتيح لصاحبها إمكانية قيادة مركبة ما ، على مستوى التراب الوطني ، حيث تمنح لكل مواطن جزائري نجح في اجتياز أسئلة الامتحانات التي تنظمها مدارس تعليم السياقة والمنتشرة عبر مختلف بلديات الجزائر وتحدد مدة

¹ شحاته توفيق ، مبادئ القانون الإداري، دار النشر للجامعات المصرية "الجزأ الاول" ، القاهرة، مصر ، 1954 ، ص328

صلاحية الرخصة بعشرة سنوات¹. وتعرف أيضا بأنها ترخيص إداري يؤهل صاحبه لقيادة مركبة متحركة ذاتيا في المسالك المفتوحة لحركة المرور²:

لرخصة السياقة عدة أصناف هي :

1 - (A1) : الدراجات النارية من الصنف (أ) حجم الأسطوانة من 50 الى 80 سنتيمتر مكعب ، و الدراجات الثلاثية و الرباعية العجلات (حجم الأسطوانة يساوي او يقل عن 125 سنتيمتر مكعب) .

2 - (A2) : الدراجات النارية من الصنف (ب) حجم الأسطوانة من 80 إلى 400 سنتيمتر مكعب ، و الصنف (ج) أكثر من 400 سنتيمتر مكعب .

ب - (B) : السيارات الأقل من 10 مقاعد ، وزنها الإجمالي مع الحمولة أقل من 3,5 طن .

ج 1 - (C1) : تسمح بقيادة المركبات المنفردة المخصصة لنقل البضائع التي يكون وزنها بين 3,5 طن و 19 طن .

ج 2 - (C2) : تسمح بقيادة مركبات نقل البضائع التي يتجاوز وزنها مع الحمولة (19 طن (مركبة منفردة) او التي يتجاوز وزنها 12,5 طن (مركبة جارة لمجموعة مركبات او مركبة منفصلة) .

د - (D) : سيارات النقل العام للأشخاص (أكثر من 9 مقاعد) .

هـ - (E) : السيارات من الصنف (ب،ج،د) تجر مقطورة وزنها أكبر من 750 كلغ.

¹ أنظر المادة 2 الفقرة 30 من الامر 03-09 والمؤرخ في : 2009/07/22 المعدل و المتمم للقانون 14-01 و المتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق و سلامتها و أمنها ، ج.ر ، عدد 45 المؤرخة في : 2009/07/29

² عزاوي عبد الرحمان، الرخصة الادارية في التشريع الجزائري ،رسالة مقدمة لنيل درجة دكتوراه في القانون العام ، كاية الحقوق ، جامعة الجزائر ، 2007 ،ص158

و - (F) : السيارات من الصنف 1 و 2 أو (ب) التي يسوقها المعطوبين و المهياة خصيصا لمراعاة إعاقاتهم¹.

الفرع الثاني : ماهية نظام الرخصة بالنقاط

أولا : تعريف التشريع لنظام الرخصة بالنقاط

عرفت المادة الثانية من القانون رقم (14-01) معدل و متمم ، الرخصة بالنقاط على أنها " أداة معيارية و بيداغوجية تهدف إلى جعل السائقين يتحملون مسؤولياتهم تجاه مخالفتهم لقواعد حركة المرور من خلال نظام تسيير النقاط المخصصة لكل حائز لرخصة السياقة"².

عرفت المادة (191) مكرر (2) من المرسوم التنفيذي (04-381) المؤرخ في 28 نوفمبر 2004 المحدد لقواعد حركة المرور عبر الطرق³ ، المعدل و المتمم بموجب المرسوم التنفيذي رقم (11-376) المؤرخ في 12 نوفمبر 2011⁴ الرخصة بالنقاط على أنها " تساهم الرخصة بالنقاط بإعتبارها إجراء بيداغوجي كما هو محدد في أحكام القانون رقم (01-14) المؤرخ في 29 جمادى الأول 1422 الموافق ل 19 غشت 2001 - في تحقيق الأهداف الخاصة بالأمن عبر الطرق ، و يخصص للرخصة بالنقاط بإعتبارها نظاما معياريا رصيد من النقاط يحدد بأربعة و عشرين (24) نقطة

يلاحظ من النصين (المادتين) أعلاه : أن المشرع يصف الرخصة بالنقاط على أنها أداة معيارية بيداغوجية ، لا عبارة عن قرار إداري فردي تمنحه الإدارة المختصة لطالب الرخصة و هذا ما يجعل الرخصة بالنقاط مختلفة عن رخصة السياقة ، لأن هذه الأخيرة تمنح صاحبها القدرة القانونية و تجعله مؤهلا لقيادة مركبة ذات محرك في المسالك

¹ هذه الاصناف مدونة على الوجه الخرجي لرخصة السياقة التي تمنحها المصالح الجزائرية

² المادة 2 من القانون رقم 14-01 المؤرخ في 2001/08/19 المتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها وأمنها

³ جريدة رسمية رقم 76 مؤرخة في: 2004/11/28

⁴ جريدة رسمية رقم 62 مؤرخة في: 2011/11/20

المفتوحة لحركة المرور¹ ، و الرخصة بالنقاط لا تكون إلا لكل حائز على رخصة السياقة .

ثانيا : تعريف الفقه للرخصة بالنقاط

إلى غاية الآن لا يوجد تعريف فقهي للرخصة بالنقاط لكنه بطبيعة الحال عرف الرخص الإدارية في العديد من المناسبات نذكر منها :

تعريف Pierre Livet الذي عرفها على أنه "هو عمل إداري يتخذ شكل قرار انفرادي ذو طبيعة فردية يصدر من حيث المبدأ بعد تفويض صريح من المشرع"² .

تعريف عادل أبو الخير الرخصة الإدارية على أنها إجراء بولييسي وقائي من إختصاص السلطة الضابطة تقوم به بهدف حماية الدولة و الأفراد من الأضرار التي من شأنها أن تنشأ نتيجة ممارسة الحريات و الحقوق الفردية أو لحماية النشاط الفردي نفسه مما قد يتسبب في إعاقته فيما لو ترك دون تنظيم³.

الرخصة الإدارية عرفت على أنها وسيلة قانونية تستخدمها السلطة الإدارية لتبسط رقابتها السابقة و اللاحقة على النشاط الفردي ،فهو إجراء ذو طابع وقائي يمكن الإدارة العامة من للحفاظ على النظام العام⁴.

باعتبار الرخصة بالنقاط هي في النهاية رخصة إدارية يمكن تعريفها في النهاية على أنها وسيلة إدارية نستخدمها الإدارة العامة ممثلة في سلطات الضبط الإداري المروري للحفاظ على أمن الطرقات و سلامتها من خلال المساهمة في ردع قائدي المركبات

¹ المادة 2 من القانون 14-01 ، مرجع سابق

² pierre livet ,l'autorisation administrative préalable et les libertés publiques, librairie générale de droit et de jurisprudence, paris,1974,p188

<< ... C'est un acte administratif revêtant la forme d'une décision unilatérale de caractère individuel, émis en principe après habilitation expresse du législateur >>

³ أبو الخير عادل ،النظام القانوني لحرية اصدار الصحف،دار النهضة العربية، القاهرة، مصر ،1999 ص67

⁴ عزاي عبد الرحمن، مرجع سابق، ص157

عن إرتكاب المخالفات المرورية على إختلاف أنواعها عن طريق سحب نقاطهم مما سيفقدهم في النهاية الحق و المكنة القانونية في قيادة المركبات ¹.

إن نظام الرخصة بالنقاط هو نظام جديد إستحدثه المشرع الجزائري لتطوير المنظومة القانونية المتعلقة بحركة المرور ، و هذا بعد تجربة نظام السحب الفوري لرخصة السياقة إثر إرتكاب مخالفة ما ، مع تسديد الغرامة الجزافية ، إلا أن هذه التجربة باءت بالفشل نظرا لنقص الردع و عدم إتعاض السائقين بالعقوبة المسلطة عليهم و تهربهم من المسؤولية ، و كذا التزوير في الوثائق و التصريح الكاذب (إكتساب السائق لأكثر من نسخة من رخصة السياقة) و الرشوة و المحسوبية و نفوذ أصحاب المال و السلطة ، و كذا ضعف الآليات في مكافحة المخالفات المرورية و غيرها ، و عليه فكر المشرع الجزائري في حلول أكثر صرامة و هذا تماشيا مع التطور في إستعمال التكنولوجيا الحديثة في ميدان حركة المرور و منه إقتباس نصوص قانونية من الدول المتطورة في هذا المجال و التي يسعى من خلالها المشرع الجزائري إلى إعتقاد رخصة السياقة البيومترية ، نظام الرخصة بالنقاط ، إعداد البطاقة الوطنية لترقيم السيارات ، و كذا النظام الآلي للمراقبة.

المطلب الثاني : تمييز الرخصة بالنقاط عن باقي الرخص المرورية

كرس التعديل الدستوري الجزائري لسنة 2016 ، حرية التنقل بموجب نص المادة (55) التي تنص على أنه " يحق لكل مواطن يتمتع بحقوقه المدنية و السياسية أن يختار بحرية موطن إقامته و أن يتنقل عبر التراب الوطني و حق الدخول الى التراب الوطني و الخروج منه مضمون له " ² و حرية التنقل داخل الدولة يمارسها غالبية الأفراد يوميا بقيادة مركباتهم ففي الآونة الأخيرة أصبح لكل أسرة مركبة تقريبا ، و قيادة

¹ بوخميس سهيلة ، النظام القانوني لرخصة السياقة في التشريع الجزائري ،مجلة حوليات جامعة قلمة للعلوم الاجتماعية و الانسانية ،جامعة 08 ماي1945، قالمة ، العدد 23 ، الجزأ الثاني، ماي 2018 ص124

² القانون رقم 01-16 المؤرخ في 06 مارس 2016 و المتضمن التعديل الدستوري، ج. ر ،رقم 14 ، المؤرخة في 02مارس2016

تلك المركبات تتطلب أن يكون هؤلاء الأفراد مؤهلين لذلك ، من خلال حصولهم على الرخص المرورية التي تسمح لهم بالقيادة و بالتالي التنقل من مكان إلى آخر .

و الشيء الذي يجمع بين الرخصة بالنقاط و بين باقي الرخص المرورية أنها تؤهل صاحبها لممارسة حرية التنقل من مكان إلى آخر من دون أي قيد من أي جهة إدارية مهما كانت ، طالما بحوزة قائد المركبة هذه الرخصة ، و الإختلاف يكمن في كيفية الحصول على كل رخصة و في موضوعها .

الفرع الأول: الفرق بين الرخصة بالنقاط و بين رخصة السياقة العادية

بالرجوع الى نص المادة الثانية (2) من القانون رقم (01-14) المعدل و المتمم ، نجده حدد مفهوم الرخصة بالنقاط و رخصة السياقة كل على حدة ، و لم يعرفها على أنها شيء واحد ، فقد أكد على رخصة السياقة على أنها ذلك القرار الإداري الذي يؤهل صاحبه لقيادة مركبة ذات محرك ، أما الرخصة بالنقاط فهي أداة لقياس مدى إنضباط قائد المركبة عند إستعماله المسالك العمومية المفتوحة لحركة المرور .

مما يعني أن كل حائز للرخصة بالنقاط هو حائز بالضرورة لرخصة السياقة و العكس غير صحيح ، ذلك لأن الأفراد إذا ما أرادوا الحصول على رخصة سياقة عليهم الخضوع لإختبارات نظرية و أخرى تطبيقية ، أما الرخصة بالنقاط فيحوزها كل حائز لرخصة السياقة¹.

الفرع الثاني : الفرق بين الرخصة بالنقاط و بين باقي الرخص المرورية

إن الفارق بين الرخصة بالنقاط وبين باقي الرخص المرورية الخاصة بنقل الأشخاص ك رخصة النقل بواسطة سيارات الأجرة أو نقل البضائع ، يكمن في كيفية و شروط الحصول عليها إذ من تلك الشروط أن يكون الشخص حاصلا مسبقا على رخصة سياقة و رخصة بالنقاط و إلا لن يحصل على تلك الرخص و لن يمارس ذلك النشاط

¹ بومخيس سهيلة ، نظام الرخصة بالنقاط في التشريع الجزائري، مرجع سابق ، ص107

فرخصة إستغلال النقل بواسطة سيارات الأجرة هي ذلك الترخيص الإداري الذي يؤهل صاحبه بنقل المسافرين و أمتعتهم مقابل أجرة من مكان إلى آخر عبر الطريق على متن مركبة ملائمة ، و تتسم بأنها شخصية و مؤقتة و قابلة للإلغاء غير أنه بعد التعديل الذي طرأ على نص المادة (30) من المرسوم التنفيذي (12-230) المعدل و المتمم¹ ، أصبح يمكن لمستغل النقل بواسطة سيارة الأجرة أن يعوض بسائق إضافي يخضع لنفس شروط الإستغلال خدمة سيارة الأجرة بإستثناء مسألة إمتلاكه لسيارة ملائمة أو حصوله على رخصة الإستغلال² ، ناهيك على أنه لا يمكن تحويلها أو التنازل عنها ولا أن تكون محل لأي صيغة من صيغ الإيجار ، و يختص بإصدارها مدير النقل المختص إقليميا مرفقة بدفتر الشروط الذي يمضيه المترشح .

المطلب الثالث : خصائص نظام الرخصة بالنقاط

يتسم نظام الرخصة بالنقاط بالعديد من السمات و الخصائص التي تميزها عن أي رخصة مرورية ، سواء على المستوى الوطني او المحلي فهي تجسيد لنظام الإدارة الإلكترونية أولا و هي تسعى لردع قائدي المركبات عن إرتكاب المخالفات المرورية

الفرع الأول: تجسيد نظام الإدارة الإلكترونية

إن العمل بنظام الرخصة بالنقاط ، يتطلب بالضرورة وجود ما يعرف بالإدارة الإلكترونية و الإدارية ، ذلك لعدة أسباب لعل أهمها الزيادة في عدد السكان و الأنشطة الإقتصادية المختلفة التي أدت إلى زيادة الحاجة إلى الحصول على الرخص الإدارية لأعداد جديدة من قائدي المركبات ، وما يرافق ذلك من إجراءات و دراسات لطلبات المترشحين للحصول على الرخص المرورية ، هذا التنامي جعل النظام العام في الجزائر يضع من أولوياته تطوير و تحديث أسلوب العمل لرفع كفاءة العمل الميداني و الإداري ،

¹ المرسوم التنفيذي رقم: 12-230 المؤرخ في 24 ماي 2012 ، المتضمن تنظيم النقل بواسطة سيارات الاجرة ، الجريدة الرسمية رقم33 المؤرخة في: 27 ماي 2012 المعدل و المتمم بموجب المرسوم التنفيذي رقم: 16-82 المؤرخ في: 01 مارس 2016 ج.ر رقم 13 المؤرخة في : 02 مارس 2016

² ومعنى ذلك أن سائق سيارة الاجرة يمكنه أن يستعين بسائق اضافي أثناء العمل على نقل الاشخاص و لا يشترط لهذا السائق الاضافي أن يكون مالكا لسيارة أو حاصلا على رخصة الاستغلال، لكن المشرع أخضع بدوره لنفس الشروط و الاحكام التي يخضع لها صاحب رخصة استغلال النقل بواسطة سيارة الاجرة

ناهيك عن الكثير من الصعوبات التي تعانيها الإدارة نتيجة كثرة الملفات و ضياع بعضها ، و صعوبة الوصول إليها أحيانا أخرى مما يتسبب في التعطيل الغير مقبول لمصالح الإدارة العامة و مصالح الأفراد .

كما أن الأماكن المعدة لحفظ ملفات الأفراد سواء على مستوى الجماعات المحلية او مصالح الأمن الوطني ، أخذت بالإمتلاء إذ تراكمت فيها أعداد كبيرة من ملفات قائدي المركبات خلال سنوات طوال ، في أماكن لا تتوفر فيها الشروط المناسبة للتخزين الصحيح¹.

نتيجة لتلك الأسباب و شعورا بأهمية الحاجة للتطوير فقد تم بموجب القانون رقم (17-05) المعدل و المتمم للقانون رقم (01-14) إحداث بطاقة وطنية لرخص السياقة² ،يسجل فيها جميع الأعمال التي وردت على رخص السياقة من تعليق و سحب و إلغاء و سحب النقاط و غيره من التصرفات الواردة على رخصة السياقة ، و ليس ذلك فقط بل يسجل فيها مختلف الجزاءات التي لحقت بقائدي المركبات و توعية المخالفات المرورية المرتكبة في ظل قاعدة معطيات توضع لدى الوزير المكلف بالداخلية.

ومن هذا المنطلق فإن إحداث هذه البطاقة يساهم في نجاح نظام الرخصة بالنقاط لأنه سيسمح بالإطلاع إلكترونيا من قبل الأعوان المؤهلين ، إن كان المخالف قد إرتكب سابقا مخالفات أخرى او هو في حالة العود او لا ، عندها يتقرر كم عدد النقاط التي يمكن سحبها و حجم الغرامة التي عليه تسديدها ، فالبطاقة تعمل جانبا الى جنب مع الرخصة بالنقاط .

الفرع الثاني : ردع إرتكاب المخالفات المرورية

¹ صلاح علي عطا الله ، أثر استخدام الحاسوب على كفاءة أداء ادارة المرور، مذكرة ماجستير، معهد الدراسات العليا ، أكاديمية نايف العربية للعلوم الامنية ، الرياض ، السعودية، 1999 ص28
² المادة 62 من القانون رقم: 01-14 المعدل و المتمم ، مرجع سابق

عندما يرتكب قائد المركبة إحدى مخالفات حركة المرور فإن الأعوان المؤهلين المختصين سيعمدون الى سحب النقاط حسب نوع المخالفة المرتكبة¹ ، كما هو محدد أدناه :

. المخالفات من الدرجة الأولى بإستثناء المخالفات المذكورة في المطات 1,5,7 (نقطة واحدة) .

. المخالفات من الدرجة الثانية (نقطتان 2) .

. عدم دفع الغرامة الجزافية المتعلقة بالمخالفات (نقطتان 2) .

. المخالفات من الدرجة الثالثة (أربع نقاط 4) .

. المخالفات من الدرجة الرابعة (ستة نقاط 6) .

. الجench بإستثناء الجench المذكورة في المواد 78,80 , 81,82,87,88,90 من القانون رقم (01-14) المعدل و المتمم (عشرة نقاط 10) .

بالنظر إلى نوعية المخالفات المرورية خاصة من الدرجة الأولى و الثانية نجدها تمثل السلوك العادي و الشائع لدى الأفراد خاصة في الجزائر ، مما يجعلهم مهددين في كل مرة بسحب نقاطهم و بالنتيجة فقدان الرخصة ، إما عن طريق الإلغاء أو التعليق أو السحب ، ناهيك عن الغرامة الجزافية ، لذا عند تطبيق هذا النظام سيسعى الأفراد جاهدين لإحترام قانون المرور بكل قواعده و تفاصيله حتى لا يتم تسجيلهم في قاعدة المعطيات الإلكترونية الخاصة بالبطاقة الوطنية لرخص السياقة .

¹ المادة 62 مكرر ، من القانون 01-14 المعدل و المتمم ، مرجع السابق

المطلب الرابع : السلطات المختصة بنظام الرخصة بالنقاط

يختص بنظام الرخصة بالنقاط العديد من الجهات الإدارية تشكل في مجموعها سلطات الضبط الإداري المروري العام و الخاص ، كالوزير المكلف بالداخلية أو الوالي أو رئيس المجلس الشعبي البلدي أو مصالح الأمن أو الدرك الوطني و غيرها من الهيئات. و حسب النصوص القانونية المحددة لنظام الرخصة بالنقاط هناك هيئات أخرى أضافها القانون رقم (05-17) المعدل و المتمم للقانون رقم (14-01) كالإدارة المكلفة بتسيير البطاقة الوطنية لرخص السياقة ، من دون أن يحدد ما إن كانت من بين الهيئات التي تم إحداثها في نفس القانون أم هي هيئة موجودة من قبل كالمركز الوطني للوقاية و الأمن عبر الطرق أو اللجان الولائية ، لذلك سيتم التعرف إلى :

الجهة المختصة بمسك البطاقة الوطنية لرخص السياقة في الفرع الاول والجهات التي تملك حق الإطلاع على المعلومات المتعلقة برصيد نقاط رخصة السياقة في الفرع الثاني .

الفرع الاول: الجهة المختصة بمسك البطاقة الوطنية لرخص السياقة .

بإستقراء المادة (62) من القانون رقم (01-14) نجد أنه تم إحداث آلية جديدة قانونية للتوثيق توضع لدى الوزير المكلف بالداخلية ، و بالنسبة إلى كيفية تنظيمها ترك ذلك للتنظيم مستقبلا و ذلك على غرار بقية المجالات التي سبقت إحداثها ، كالبطاقة الوطنية للسكن¹ ، و البطاقة الوطنية لعقود التعمير² ، وكل ذلك في سبيل تسهيل الإجراءات الإدارية و إختصار الوقت و تحقيق الإنتفاع الجيد بخدمات مرفق المرور ، لذلك سيتم التعرف إلى: مفهوم البطاقة الوطنية لرخص السياقة أولا ثم الجهة صاحبة الإختصاص في تسييرها و مسكها ثانيا.

¹ المادة 59 من المرسوم التنفيذي رقم: 08-142 ، المؤرخ في 11 ماي 2008 ، و المحدد لقواعد منح السكن العمومي الايجاري ، ج.ر. رقم 24 ، المؤرخة في 11 ماي 2008

² المادة 93 من القانون رقم: 08-15 المؤرخ في: 20 يوليو 2008، و المحدد لقواعد مطابقة البناءات و اتمام انجازها ، ج.ر. رقم: 44 المؤرخة في 03 أوت 2008 ، و المرسوم التنفيذي رقم: 09-276 المؤرخ في 30 أوت 2009 و المتعلق بالبطاقة الوطنية لقرارات التعمير و المخالفات المتعلقة بها و كفايات مسكها ، ج.ر. ، رقم 50 ، المؤرخة في 2 سبتمبر 2009

أولاً : مفهوم البطاقة الوطنية لرخص السياقة :

تعتبر البطاقة الوطنية لرخص السياقة عبارة عن آلية توثيق معلوماتية تعتمد على قاعدة بيانات إلكترونية يدون فيها جميع التصرفات القانونية و المادية التي قام بها قائدي المركبات أو حائزي رخص السياقة سواء كانت مشروعة أو غير مشروعة ، ذلك لأنه بالرجوع إلى نص المادة الثانية (2) من القانون رقم (01-14) المعدل و المتمم¹ ، نجده عند تعريفه لرخص السياقة أكد على ضرورة إعدادها على دعامة تسمح بتسجيل المعلومات التي يحتويها ملف صاحب رخصة السياقة بشكل إلكتروني.

و من هذا المنطلق نجد أن البطاقة تشكل بهذه الطريقة ، وسيلة رقابة على جميع الأشخاص سواء الطبيعية او المعنوية و الذين يستعملون بشكل يومي المسالك العمومية بواسطة مركباتهم ، و الذين كانت رخصهم محل تعليق أو إلغاء أو عدم صلاحية او تجديد أو تلف أو غيرها ، فيجد الأفراد أنفسهم مجبرين على إحترام إلتزاماتهم القانونية مع الدولة في الآجال القانونية ، و بالنتيجة تجنب حدوث أضرار لهم و لغيرهم و للدولة نفسها .

ثانيا :الجهة صاحبة الإختصاص في تسييرها و مسكها.

في الواقع إن إحداث البطاقة الوطنية لرخص السياقة حديث جدا ، فقد تم إحداثها بموجب نص المادة 62 من القانون رقم (01-14) المعدل و المتمم نص بموجب القانون رقم 05-17 المؤرخ في 16 فيفري 2017² ، و إلى غاية اليوم لم يصدر بعد النص التنظيمي للبطاقة ليحدد لنا الجهة المختصة قانونا بمسك البطاقة و تسييرها و لقد إكتفى المشرع بذكر عبارة الإدارة المكلفة بتسيير هذه البطاقة ، و ذلك إن دل على شيء إنما يدل على أن الوزير المكلف بالداخلية لم يحدد بعد الجهة التي يمكن أن يعتمد عليها و تكون أمينة على المعلومات التي توضع بالبطاقة ، ليجد نفسه أمام

¹ المادة الثانية (2) من القانون رقم (01-14) المعدل و المتمم ، مرجع سابق

² المادة 62 من القانون رقم (01-14) المعدل و المتمم نص بموجب القانون رقم 05-17 المؤرخ في 16 فيفري 2017، مرجع سابق

خيارين : أن يحدث هيئة جديدة تكون مهمتها الأساسية تسيير هذه البطاقة تكون مستقلة عن بقية الهيئات أو أن يوكل هذه المهمة إلى هيئة موجودة و تعمل في مجال المرور .

الفرع الثاني: الجهات التي تملك حق الإطلاع على المعلومات المتعلقة برصيد نقاط رخصة السياقة.

بالرجوع إلى نص المادة (62) مكرر (2) من القانون رقم (01-14) المعدل و المتمم نجد أن المشرع خول العديد من الجهات و أعطاهم الحق في الإطلاع على المعلومات الخاصة فقط برصيد نقاط رخصة السياقة الواردة بالبطاقة الوطنية لرخص السياقة دون المعلومات الأخرى ، إذ تنص المادة على " يرخص للأشخاص و السلطات المبينة أدناه الإطلاع على المعلومات المتعلقة بنقاط رخصة السياقة :

. صاحب رخصة السياقة .

. مصالح الأمن ، قيادة الدرك الوطني و المديرية العامة للأمن الوطني .

. السلطات القضائية .

. الإدارة المكلفة بتحصيل الغرامات¹.

وعلى غرار البطاقات الأخرى في المجالات الأخرى فإن باقي المعلومات الواردة في البطاقة تكون سرية ولا يحق لأي كان الإطلاع عليها أو الإستعانة بها او تغيير معطياتها إلا إذا أعطى القانون هذا الإختصاص لجهة معينة دون أخرى ، و عموما فإن الجهات التي نحتاج إلى الإطلاع على بياناتها هي غالبا السلطات القضائية بموجب أوامر قضائية لإثبات وقائع معينة في القضايا المعروضة عليهم و كذا الأعوان المؤهلين المكلفين بمعاينة المخالفات المرورية على مستوى الطرقات.

¹ نص المادة (62) مكرر (2) من القانون رقم (01-14) المعدل و المتمم، مرجع سابق

أولا : مصالح الأمن :

غالبية مصالح الأمن التي تعمل كشرطة المرور ، هم مصالح الأمن الوطني في الطرق الحضرية و مصالح الدرك الوطني في باقي الطرقات فالبنسبة لمصالح الأمن الوطني نجدها تحتوي بدورها على كتيبتين ¹ هما :

(أ) هي كتيبة حركة المرور و أمن الطرقات و تتشكل بدورها من أربع (04) فرق ، منها فرقة المخالفات و الجنح التي تختص بمتابعة الغرامات الجزافية المتعلقة بحركة المرور و معالجتها ، و بضبط ملفات تعليق رخصة السياقة و معالجتها ، و بتمثيل المصلحة عل. مستوى لجنة تعليق رخص السياقة و كذا بمباشرة الإجراءات الخاصة بالجنح المرورية و متابعة وضع المركبات بالمحاشر ، و لدينا أيضا فرقة حركة المرور التي بدورها تتشكل من ثلاث مجموعات ، مجموعة ضبط المرور و مراقبته و التي تختص بضبط حركة المرور و النقل البري للمسافرين و البضائع ، و المساهمة في الحفاظ على النظام العام و تأدية أعمال الوقاية و التوعية المرورية ، ثم مجموعة الرادار التي تعمل على مراقبة الطرق في إطار قمع المخالفات المرورية لاسيما تجاوز السرعة المسموحة ، ثم مجموعة وسائل الدفع التي تختص بالتكفل بمركبات الأمن الوطني و تحويل المركبات المشبوهة او محل بحث كما تختص بالتدخل لإخلاء المركبات المتوقفة على محاور الطرقات ذات الحركة المرورية الكبيرة و التي تشكل خطرا على مستعملي الطريق ، و الفرقة الثالثة هي فرقة الدراجين و تختص بالوقاية من مخالفات المرور و قمعها و المشاركة في عمليات المراقبة على المحاور الكبرى للطرق ، و المواكبة الرئاسية و توجيه عمليات النقل ذات الطابع الإستثنائي و مراقبة سيارات الإسعاف خلال المناسبات الخاصة ، بالإضافة إلى إيصال البريد المستعجل ، أما الفرقة الرابعة و الأخيرة هي فرقة أمن الطرقات و تختص أساسا بحراسة الطرق السريعة للمجمعات السكنية و قمع المخالفات التي تتسبب في حوادث المرور و تعمل بالإتصال

¹ الموقع الرسمي لمديرية الامن الوطني، <http://www.dgsn.dz>

المباشر مع مركز العمليات لأمن الولاية ، و ذلك بالزي الرسمي و على متن مركبات و دراجات نارية ذات العلامات الملونة .

ب) كتيبة أمن النقل و تتشكل من فرقتين فرقة شرطة الميترو و تختص بمكافحة كل أعمال التخريب و الإتلاف التي تمس التجهيزات و الإنشاءات ، و ضمان أمن المستعملين داخل المنشأ التي توجد بها العربات ، و الوقاية من المخاطر ، و الفرقة الثانية هي فرقة شرطة الترامواي و التي تختص بضمن أمن و سكينه المستعملين على مستوى المحطات و العربات و مراقبة خط السكة و تأمينه و حماية التجهيزات و الوقاية من المخاطر.

و لدينا أيضا ضباط الشرطة القضائية و قد حددتهم المادة (15) من قانون الإجراءات الجزائية ، إذ نجد أن صفة ضابط شرطة قضائية يتمتع بها كل من:

. رؤساء المجالس الشعبية .

. محافظوا الشرطة .

. ضباط الدرك الوطني الذين يضمنون مراقبة 80% من الشبكة الوطنية للطرق .

. ضباط الشرطة¹.

. ذوو الرتب في الدرك و رجال الدرك الذين أمضوا في سلك الدرك ثلاث سنوات على الأقل و الذين تم تعيينهم بموجب قرار مشترك صادر عن وزير الدفاع الوطني بعد موافقة لجنة خاصة .

. مفتشوا الأمن الوطني الذين قضوا في خدمتهم بهذه الصفة ثلاث سنوات على الأقل و عينوا بموجب قرار مشترك صادر عن وزير الداخلية و الجماعات المحلية بعد موافقة لجنة خاصة .

¹ أنظر الموقع، http://www.mdn.dz/site_cgn/index.php?L=ar#undefined

. ضباط و ضباط الصف التابعين للمصالح العسكرية للأمن الذين تم تعيينهم خصيصا بموجب قرار مشترك صادر عن وزير الدفاع الوطني و وزير العدل .

بالإضافة إلى هؤلاء لدينا بعض الأعوان المؤهلين الذين لا يمتون بصلة لمصالح الأمن و هم الذين نصت عليهم نص المادة 58 من القانون رقم: 01-13 المعدل والمتمم¹ و هم مؤهلين في إطار ممارستهم لمهامهم على وجه الخصوص ، القيام بالتحقق من كل الوثائق المتعلقة بممارسة نشاط النقل و معاينة الحمولات و الدخول إلى مركبات نقل المسافرين و البضائع ، و الدخول و معاينة أماكن الشحن و التفريغ ، و مراقبة سندات النقل ، وهم كالآتي :

. المفتشون الرئيسيون و مفتشوا النقل البري التي تكمن مهمتهم الرئيسية في ضمان مراقبة تطبيق التشريع و التنظيم المعمول به في مجال النقل البري ، و كذا القيام بالتفتيش و التحقيقات في مجال النقل البري ، و المشاركة في أشغال اللجان الولائية المتعلقة بالعقوبات في ميدان النقل البري².

. الأعوان المحلفون التابعون لمصلحة التحقيقات الاقتصادية .

. ضباط و أعوان الشرطة القضائية ، وهم موظفوا مصالح الشرطة و ذوو الرتب في الدرك الوطني و رجال الدرك و مستخدموا مصالح الأمن العسكري الذين ليست لهم صفة ضباط الشرطة القضائية ، و تكمن مهمتهم في مساعدة ضباط الشرطة القضائية لدى مباشرة وظائفهم ، و يثبتون الجرائم المقررة في قانون المرور ، ممثلين في ذلك لأوامر رؤسائهم مع الخضوع لنظام الهيئة التي ينتمون إليها و يقومون بجمع كافة المعلومات الكاشفة عن مرتكبي الجرائم المرورية و تكمن نوعية المخالفات التي يختص الأعوان أعلاه بضبطها في كل المخالفات التي لها علاقة بنقل البضائع أو الأشخاص ولاسيما:

¹ المادة 58 من القانون رقم: 01-13 المعدل والمتمم ، المؤرخ في: 07 اوت 2001 المتضمن توجيه النقل البري و تنظيمه ، ج.ر ، رقم: 44 المؤرخة سنة 2001

² المادة 60 من قانون 01-13 المعدل و المتمم، مرجع سابق

-عدم مراعاة التعليمات الخاصة بالوثائق المتعلقة بإستغلال مركبات النقل المنصوص عليها في القانون رقم (01-13) .

-عدم مراعاة التعريفات المقننة و المعلن عنها .

- عدم احترام تعليمات نظام إستغلال أو دفتر الشروط .

-عدم إحترام الإلتزامات المرتبطة بتنفيذ عقد النقل .

-ممارسة نشاط نقل الأشخاص و البضائع دون الرخصة المطلوبة ، ورفض الإدلاء بالمعلومات إلى الأعوان المؤهلين و المذكورين أعلاه و عدم السماح لهم بالقيام بعمليات الرقابة أو إجراء التحريات المطلوبة، و تقديم تصريحات خاطئة أثناء القيام بالإجراءات المتعلقة بتسليم الرخص التي يقتضيها التنظيم الجاري العمل به¹.

ثانيا :السلطات القضائية

بالرجوع الى نص المادة (802) من القانون (08-09) المؤرخ في 25 فيفري 2008 والمتضمن قانون الإجراءات المدنية و الإدارية نجد أن جهات القضاء العادي هي المختصة في النظر في المخالفات المرورية التي ترتكبها المركبات التابعة للدولة او الولاية أو البلدية أو المؤسسات العمومية ذات الصبغة الإدارية ، لهذا من المفترض أن تكون جهات القضاء العادي و على رأسهم المحكمة الابتدائية صاحبة الإختصاص في الإطلاع على محتوى البطاقة الوطنية لرخص السياقة ، غير أن لفظ السلطات القضائية في نص المادة (62) مكرر(2) من القانون رقم (01-14) المعدل و المتمم جاء عاما ليشمل أيضا جهات القضاء الإداري و ذلك عندما يتعلق الأمر بإلغاء قرار الوالي القاضي بسحب رخصة السياقة مثلا.²

¹ المادة 19 من قانون الاجراءات الجزائية المعدل والمتمم

² أوكل أيضا المشرع الوالي بتوقيع الجزاءات المرورية ، نذكر على سبيل المثال ما نصت عليه المادة 26 من المرسوم التنفيذي 03-261 المؤرخ في 2003/07/23 و المتضمن تشكيلة المجلس الوطني للنقل البري و اللجنة التقنية الوزارية المشتركة لنقل المواد الخطرة و اللجنة الولائية للعقوبات الادارية ،ج.ر، العدد 46 سنة 2003 اذ أكدت على ان اللجنة الولائية تقترح على الوالي العقوبات الادارية الواردة في نص المادة 62 من القانون رقم : 01-13 الذي عليه أن يبيت في الاقتراح بموجب قرار اداري يصدره ، يتضمن العقوبات الاتية :

المبحث الثاني: الأحكام الإجرائية لنظام الرخصة بالنقاط

نص المشرع الجزائري في القانون رقم (05-17) المؤرخ في 16 فبراير 2017 يعدل و يتم القانون رقم (14-01) المؤرخ في 19 غشت 2001 المتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق و أمنها و سلامتها¹، على مجموعة من الإستراتيجيات و الآليات وضعت من أجل تنفيذ و تطبيق نظام الرخصة بالنقاط ، منها المندوبية الوطنية للأمن و المجلس التشاوري ما بين القطاعات و المركز الوطني للوقاية و الأمن عبر الطرق ، أما الآليات فتبدأ برخصة سياقة إختبارية لمدة معينة ثم يحصل السائق على رخصة سياقة نهائية ، كما نص أيضا على العقوبات المفروضة على الرخصة بالنقاط فنجد منها عقوبات مفروضة على رخصة السياقة كالتعليق و السحب و الإلغاء و إنتهاء الصلاحية ، و عقوبات أخرى شخصية و مالية تفرض على صاحب رخصة السياقة ، أخيرا نقوم بمقارنة بين القانونين القانون الجزائري و القانون الفرنسي في ما يخص نظام الرخصة بالنقاط .

المطلب الأول : الهيئات التي وضعها المشرع في تنفيذ نظام الرخصة بالنقاط

من أجل تنفيذ نظام الرخصة بالنقاط و مراقبته ، تم وضع عدة إستراتيجيات من طرف المشرع الجزائري و التي يتلخص دورها في تنفيذ و مراقبة نظام الرخصة بالنقاط

الفرع الأول: المندوبية الوطنية للأمن

من خلال دراسة نص المادة (63) مكرر (1) من القانون رقم (05-17) المؤرخ في 16 فبراير 2017 يعدل و يتم القانون رقم (14-01) المؤرخ في 19 غشت

- الوضع الفوري في المحشر بصفة تحفظية تتراوح ما بين 15 يوما و 45 يوما مع اعداد محشرين لاثبات حالة المركبة عند دخولها و عند خروجها من المحشر بمضيقها المعني

- الوضع في المحشر بصفة مؤقتة تتراوح ما بين 3 أيام و 45 يوما

- السحب المؤقت لمدة 3 أشهر في حالة العود

التعليق المؤقت لرخصة السياقة التي يترتب عنها حسب الحالة اما سحب رخصة السياقة لمدة معينة او منع اجراء امتحانات رخصة السياقة اذا لم يكن السائق حامل لها

¹ في القانون رقم (05-17) المؤرخ في 16 فبراير 2017 يعدل و يتم القانون رقم (14-01) المؤرخ في 19 غشت 2001 المتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق و أمنها و سلامتها

2001 المتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق و أمنها و سلامتها¹، نجد أن المندوبية الوطنية للأمن.

تنشأ مندوبية وطنية للأمن في الطرق تابعة لوزارة الداخلية ، تكلف بتنفيذ السياسة الوطنية للوقاية و الأمن في الطرق من الناحية العملية ، و حددت طبيعة عمل هذه الآلية عن طريق التنظيم .

و الهدف من المندوبية الوطنية للأمن أنها تتكفل بالجانب التقني و العملي لمنظومة السلامة المرورية على المستوى المحلي للتقليل من حوادث المرور .

الفرع الثاني : المجلس التشاوري ما بين القطاعات

من خلال دراسة المادة (63) مكرر من القانون رقم (05-17) المؤرخ في 16 فبراير 2017 يعدل و يتم القانون رقم (01-14) المؤرخ في 19 غشت 2001 المتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق و أمنها و سلامتها²، نجد أن المجلس التشاوري ما بين القطاعات

ينشأ مجلس تشاوري ما بين القطاعات و يوضع لدى الوزير الأول ، و يكلف بتحديد السياسة و الإستراتيجية الوطنية للوقاية و الأمن في الطرق و التنسيق المؤسساتي بين كافة الفاعلين المعنيين .

و للإشارة فإنه لم تذكر القطاعات و لكن حسب رأينا قد تكون قطاعات متمثلة في قطاع الداخلية و قطاع النقل و قطاع المالية و غيرها ، و حددت طبيعة هذه الآلية عن طريق التنظيم .

الفرع الثالث : المركز الوطني للوقاية و الأمن عبر الطرق

¹ المادة (63) مكرر (1) من القانون رقم (05-17) المؤرخ في 16 فبراير 2017 يعدل و يتم القانون رقم (01-14) المؤرخ في 19 غشت 2001 المتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق و أمنها و سلامتها

² المادة (63) مكرر من القانون رقم (05-17) المؤرخ في 16 فبراير 2017 يعدل و يتم القانون رقم (01-14) المؤرخ في 19 غشت 2001 المتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق و أمنها و سلامتها

هو مؤسسة عمومية ذات طابع إداري ، و يتمتع بالشخصية المعنوية و الإستقلال المالي ، أنشئ بموجب القانون رقم (87-09) المؤرخ في فيفري 1987 المادة (24) ، المتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق و أمنها و سلامتها ، و لقد تم التدشين الفعلي له بتاريخ 20 أفريل 1998 تحت وصاية وزارة الداخلية و الجماعات المحلية و بصدر القانون رقم (01-14) المؤرخ في 19 أوت 2001 المتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق و أمنها و سلامتها ، حولت وصايته إلى وزارة النقل ، طبقا لأحكام المادة (64) منه¹ .

وفي إطار السياسة الوطنية للوقاية و الأمن عبر الطرق تحدد مهام المركز الوطني للوقاية و الأمن عبر الطرق ، طبقا للمرسوم التنفيذي رقم (03-502) المؤرخ في 27 ديسمبر 2003 .

حيث يضطلع بالإتصال مع الأجهزة و المؤسسات و الهيئات التي لها نفس الغاية ، ألا وهي تحسين الوقاية و الأمن عبر الطرق و في هذا الصدد يكلف المركز بـ :

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

. تنسيق أعمال مختلفة المتدخلين في مجال الوقاية و الأمن عبر الطرق.

. تأطير و تنشيط أشغال اللجان الولائية المكلفة بتنفيذ برامج الوقاية و الأمن عبر الطرق التي يقررها المركز .

. تنشيط حملات الوقاية عبر الطرق و تنظيمها .

. إعداد تقارير سنوية و متعددة السنوات تتعلق بالوقاية و الأمن عبر الطرق .

. القيام بدراسات و بحوث لها صلة بمهامه .

¹ انظر موقع الانترنت : بتاريخ 2017/11/12 http://www.cnpsr.org.dz/page?page_id=2

- . التنسيق مع السلطات المؤهلة لتعليم القواعد الخاصة بالوقاية و الأمن عبر الطرق في المؤسسات المدرسية و مراكز التكوين المتخصصة للنقل .
- . تطوير الإعلام و التربية و التكوين في ميدان الوقاية و الأمن عبر الطرق .
- . وضع البطاقة الوطنية لحوادث المرور عبر الطرق و نشر الإحصائيات المتعلقة بها¹ .

المطلب الثاني: آليات تطبيق نظام الرخصة بالنقاط

يستلزم لتطبيق نظام الرخصة بالنقاط حيازة كل سائق مركبة لرخصة سياقة بيومترية إلكترونية بالنقاط موافقة للمركبة التي يقودها ، و يخصص لها رصيد نهائي من النقاط يحدد بأربعة و عشرين (24) نقطة ، و يتم تخفيضه بقوة القانون في حالة ما إذا إرتكب صاحب الرخصة مخالفة تم بموجبها النص على هذا التخفيض ، و يضاف إلى هذا التخفيض سحب آخر للنقاط في حالة عدم دفع الغرامة الجزافية المطابقة لإحدى المخالفات المنصوص عليها في هذا القانون ، و يجب أن نفرق بين حالتين : رخصة السياقة بعد إنتهاء الفترة الإختبارية أولا و رخصة السياقة للفترة الإختبارية ثانيا.

الفرع الأول : رخصة السياقة بعد إنتهاء الفترة الإختبارية

آلية إحتساب النقاط في هذه المرحلة يتناسب مع خطورة المخالفة المرتكبة من طرف السائق و تعالج آليا كما يلي :

1) بالنسبة للمخالفات من الدرجة الأولى.

تخصم نقطة واحدة بإستثناء المخالفات المذكورة في المواد (1,5,7) و المتعلقة بالإشارة و كبح الدراجات ، و مخالفة الراجلين للقواعد التي تنظم سيرهم و عدم وضع حزام الأمن من قبل راكبي المركبات ذات محرك .

¹ المرسوم التنفيذي رقم (03-502) المؤرخ في 27 ديسمبر 2003

(2) بالنسبة للمخالفات من الدرجة الثانية (02) نقطتين .

(3) بالنسبة للمخالفات من الدرجة الثالثة (04) نقاط .

(4) بالنسبة للمخالفات من الدرجة الرابعة (06) نقاط .

(5) بالنسبة للجنح (10) نقاط بإستثناء الجنح المذكورة في المواد 82,81,80,78

و المادة 87 الفقرة الأولى و 88, 90 .

في حالة عدم دفع الغرامة الجزافية المتعلقة بالمخالفات يرفع مبلغ الغرامة بحده الأقصى¹، و يتم سحب نقطتين تلقائيا بعد أجل خمسة و أربعون (45) يوما ، من تاريخ معاينة المخالفة²، بعد إرتكاب المخالفة يقوم العون الذي عاين المخالفة بإرسال المعلومة الخاصة بها إلى الإدارة المكلفة بتسيير نظام الرخصة بالنقاط في أجل لا يتجاوز ثمانية (08) أيام إبتداء من تاريخ معاينة المخالفة و يتم سحب النقاط تلقائيا بعد ذلك بشكل يتماشى و نوع المخالفة المرتكبة ، هذا ما نصت عليه المادة (62) مكرر (1) من القانون رقم (05-17) المؤرخ في 16 فبراير 2017 يعدل و يتم القانون رقم (01-14) المؤرخ في 19 غشت 2001 المتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق و أمنها و سلامتها .

و يطلع على رصيد النقاط صاحب الرخصة و مصالح الأمن المتمثلة في قيادة الدرك الوطني و المديرية العامة للأمن الوطني و السلطات القضائية و الإدارة المكلفة بتحصيل الغرامات³، هذا ما نصت عليه المادة (62) مكرر (2) من القانون رقم (05-17) المؤرخ في 16 فبراير 2017 يعدل و يتم القانون رقم (01-14) المؤرخ في 19 غشت 2001 المتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق و أمنها و سلامتها

¹ المادة 93 من القانون 05-17 ، مرجع سابق

² المادة 62 مكرر من القانون 05-17 ، مرجع سابق

³ المادة 63 مكرر 2 من القانون 05-17 ، مرجع سابق

و بالموازاة مع ذلك سن قانون المرور نظاما مرنا يمكن من خلاله إسترجاع النقاط المفقودة في حالة إحترام السائق لبعض القواعد ، و المتمثلة أساسا في دفع الغرامات دائما و عدم إرتكابه أية مخالفة أخرى خلال مدة محددة أو بعد متابعة تكوين على نفقته و تكون رخصة السياقة عند نفاذ رصيد النقاط المخصصة لها غير صالحة تلقائيا و يتعين على المعني إعادة رخصته إلى المصالح المؤهلة التابعة لوزارة الداخلية ، و بعد مرور ستة (6) أشهر من تاريخ إعادة الرخصة يمكن للمعني طلب الحصول على رخصة سياقة جديدة تخضع للفترة الإختبارية ، يرفع هذا الأجل إلى سنة (1) في حال ما إذا كانت الرخصة محل عدم صلاحية مرتين خلال فترة خمس (5) سنوات¹، ولا يمكن للسائق الذي يكون في حالة منع أن يطلب الحصول على رخصة سياقة جديدة².

الفرع الثاني : رخصة السياقة للفترة الإختبارية

أما بالنسبة للمتصلين على رخصة سياقة جديدة فتخصص لهذه الرخصة رصيد يحدد بإثني عشرة (12) نقطة خلال الفترة الإختبارية ، و المقدرة بسنتين (2) ، فتأتي رخصة السياقة الإختبارية على شكل وثيقة زرقاء اللون ذات طول يبلغ 11 سنتيم و عرض مقداره 21 سنتيم تحمل ثلاث صفحات تتضمن كل منها رقما تسلسليا و فصيلة دم السائق و تسلم لكل مترشح نجح في مختلف الاختبارات التنظيمية الإلزامية من أجل الحصول على رخصة السياقة الخاصة بالاصناف (1أ) و (2أ) و (ب) و (و) و في حالة فقدان النقاط في هذه الفترة ، يلزم صاحب الرخصة بمتابعة تكوين على نفقته لإسترجاع النقاط الضائعة ، أما إذا إرتكب المخالفة المدرجة في القسم الثاني من قانون المرور خلال الفترة الإختبارية ، فتصدر الجهة القضائية المختصة قرار إلغاء رخصة السياقة بالإضافة إلى العقوبات الجزائية³.

¹ المادة 62 مكرر 5 من القانون 05-17 مرجع سابق

² حددت حالات تعليق رخصة السياقة لمدة سنتين الى أربعة سنوات بالنسبة للجنح المنصوص عليها في المواد 67 و 68 و 69 و 70 و 71 مكرر و 73 ، و لمدة سنة بالنسبة للجنح المنصوص عليها في المواد 72 و 74 و 75 و 77 و 84 و 85 و 86 و 87 و 89 وفي حالة العود تقوم الجهة القضائية المختصة بإلغاء رخصة السياقة

³ المادة 99 من القانون 05-17 ، مرجع سابق

أما بعد إنتهاء الفترة الإختبارية ، وفي حالة فقدان حائز الرخصة لبعض النقاط ، لا تمنح له سوى النقاط المتبقية من الرصيد النهائي ، أما في حالة عدم إرتكاب حائز الرخصة أية مخالفة تؤدي إلى سحب النقاط فيخصص له رصيد نهائي يقدر بأربعة وعشرين (24) نقطة .

المطلب الثالث : العقوبات المفروضة على حاملي رخصة السياقة

هناك عقوبات متعلقة برخصة السياقة بالنقاط في حالة إرتكاب مخالفة ما ، نتطرق إليها في الفرع الأول ، و هناك عقوبات أخرى متعلقة بمالك رخصة السياقة أي عقوبات شخصية سالبة الحرية تكون في حالة إرتكاب المخالفات و الجرح من طرف السائق و نتطرق إليها في الفرع الثاني.

الفرع الأول : عقوبات متعلقة بحامل برخصة السياقة بالنقاط

هناك عدة عقوبات تفرض على رخصة السياقة بالنقاط في حالات حددها المشرع الجزائري بنص المادة (08) مكرر ، إذ يمكن أن تكون رخصة السياقة محل تعليق أو إلغاء أو سحب أو عدم الصلاحية و سنتطرق إليهم في مايلي :

أولا : التعليق

يتم تعليق رخصة السياقة بالنقاط بنوعين و هما : التعليق الإداري¹ و التعليق القضائي ، فالإداري تختص به جهة الإدارة المكلفة بتسيير نظام الرخصة بالنقاط على مستوى وزارة الداخلية أين يتم السحب التلقائي للنقاط ، كما تعلق رخصة السياقة بموجب حكم قضائي ، بالإضافة إلى العقوبات الجزائية ، و تعلق رخصة السياقة لمدة سنتين (2) إلى (4) سنوات بالنسبة للجرح المنصوص عليها في المواد 71,73,71 مكرر، 70، 69، مكرر، 67، 68 .

¹ يتم التعليق الإداري في القانون الفرنسي في بعض المخالفات حيث يتم تعليقها من قبل الوالي ، ففي السياقة في حالة السكر و كشفها من قبل الجهاز و كذلك حالات التحقق المنصوص عليها في المادتين 5-L234 ET 4-L234 الخاصة بالدليل في هذه الحالة ، فان الوالي يمكن له تعليق رخصة السياقة في مدة 72 ساعة من سحب الرخصة و لمدة لا تتجاوز 6 أشهر

كما تعلق الرخصة لمدة سنة (1) واحدة ،بالنسبة للجنح المنصوص عليها في المواد 72 ، 86،85،84،79،77،76،75،74، و 87 فقرة 2 و 89 من نفس القانون ¹.

ثانيا : الإلغاء

يتم إلغاء رخصة السياقة بحكم قضائي ، و هذا ما نصت عليه المادة (98) مكرر من القانون رقم (17-05) و تصدر الجهة القضائية المختصة قرار إلغاء رخصة السياقة في حالة إرتكاب صاحب رخصة السياقة المخالفات المنصوص عليها في المواد (67) و ما يليها، و في حالتي التعليق و الإلغاء يتعين على السائق إرجاع رخصة السياقة إلى المصالح المؤهلة التابعة لوزارة الداخلية ².

ثالثا: السحب

تسحب رخصة السياقة بالنقاط من صاحبها و هذا بعد نفاذ كل النقاط ، أي (24) نقطة التي يحوزها كرصيد نهائي ، و عند السحب فإنه يتعين على صاحب الرخصة إعادتها إلى المصالح المؤهلة التابعة للوزارة المكلفة بالداخلية ، وعليه فإن السائق ينتظر مدة (06) أشهر كاملة لكي يستطيع مجددا اجتياز الإختبار و الحصول على رخصة سياقة جديدة تخضع للفترة الإختبارية³.

رابعا : عدم الصلاحية

لا يجوز لأحد سياقة سيارة او باقي الأصناف ، ما لم يكن حائزا على رخصة سياقة صالحة من الناحية القانونية و مسلمة له من قبل والي الولاية التي يوجد بها مقر سكناه ، ولا تكون رخصة السياقة صالحة إلا للصنف أو الأصناف التي ينص عليها القانون صراحة⁴، هذا من جهة و من جهة أخرى و في حالة نفاذ كل النقاط ، تصبح رخصة

¹ أنظر المواد من القانون 01-14 المتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق و سلامتها وأمنها
² المادة 98 مكرر من القانون 05-17 ، مرجع سابق

³ Ce qu'il faut savoir sur le permis de conduire à points. Voir internet:
<https://www.algeriel.com/actualite/ce-qu'il-faut-savoir-sur-le-permis-de-conduire-a-points>, consulté le 08/11/2017

⁴ نظر المادة 177 من المرسوم التنفيذي رقم 04-381 المؤرخ في 28 نوفمبر 2004، الذي يحدد قواعد حركة المرور عبر الطرق.
الجريدة الرسمية العدد 76

السياقة غير صالحة تلقائيا ، وبعد إنتهاء أجل (06) أشهر يمكن للسائق مجددا اجتياز الإختبار و الحصول على رخصة سياقة جديدة تخضع للفترة الإختبارية كما ذكرنا سابقا ، كما يرفع هذا الأجل إلى سنة كاملة في حالة ما إذا كانت رخصته محل عدم صلاحية مرتين خلال فترة خمس (5) سنوات¹ .

و يجب التنويه الى أنه في حالة عدم صلاحية رخصة السياقة لا يمكن للسائقين طلب الحصول على رخصة سياقة جديدة إلا بعد تسديد الغرامات المرتبطة بالمخالفات الخاصة بقواعد حركة المرور عبر الطرق².

الفرع الثاني: العقوبات الشخصية و المالية المفروضة على مالك رخصة السياقة

نص المشرع الجزائري على الجرح و عقوباتها في المواد من (67) إلى (91) من الأمر رقم (09-03) المؤرخ في 22 يوليو 2009 يعدل و يتمم القانون رقم (01-14) المؤرخ في 19 غشت 2001 المتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق و أمنها و سلامتها .

منها جنحة القتل الخطأ، و الجرح الخطأ في حالة السكر ، و كذا المخالفات التي تترتب عليها ، ومن الجرح كذلك رفض الخضوع للفحوص الطبية و الإستشفائية و الحصول على نسخة ثانية من رخصة السياقة بواسطة التصريح الكاذب ، و سياقة مركبة في حالة تعليق أو إلغاء رخصة السياقة ، و وضع ممهل على طريق مفتوح لحركة المرور و بدون ترخيص ، و عدم إخضاع السائق للمركبة المراقبة التقنية الدورية الإجبارية .

كما أن هناك غرامات دون الحبس تصل الى 150,000 دج³ مثل مخالفة الأحكام التي تنظم النقل الخاضع للرخصة ، و تنظيم سباقات العدو ، او سباقات المركبات

¹ انظر المادة 62 مكرر 5 من قانون 105-17 المؤرخ في 22 فبراير 2017 المتعلق بتنظيم حركة المرور غير الطرق و سلامتها وأمنها، الجريدة الرسمية العدد 12

² النظر المادة 62 مكرر (6)، نفس المرجع

³ المواد 85 ، 68 ، 87 ، 88 ، من الامر 03-09 المؤرخ في 22 يوليو 2009 المتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق و سلامتها و أمنها ، ج.ر. ، العدد 45

ذات المحرك أو الدراجات أو الدراجات النارية على مسلك عمومي بدون ترخيص من السلطة المختصة و عدم إرجاع البطاقة الرمادية للمركبة في الآجال المحددة بعد السحب النهائي للمركبة ...الخ .

و في الآتي نتطرق إلى بعض الجرح مثل السياقة بدون رخصة و جنحة القتل الخطأ، و الجرح الخطأ و العقوبات المقررة لها و التي تعتبر جنح شائعة في بلادنا .

نصت المادة (79) من الأمر (03-09) المؤرخ في 22 يوليو 2009 يعدل و يتمم القانون رقم (14-01) المؤرخ في 19 غشت 2001 المتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق :

أنه يعاقب بالحبس من ستة (6) أشهر إلى سنة (1) و بغرامة من 20,000 دج إلى 50,000 دج ، كل شخص يقود مركبة دون أن يكون حائزا على رخصة سياقة صالحة لصنف المركبة المعنية ، و نفس الشيء ينطبق حسب نص المادة (80) من نفس القانون ، إذا كان السائق يقود مركبة دون حيازته لرخصة السياقة أصلا .

و تنص المادة (67) من الأمر (03-09) المتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وأمنها و سلامتها¹:

أنه يعاقب طبقا لأحكام المادتين (288) و (289) من قانون العقوبات كل سائق يرتكب جريمة القتل او الجرح الخطأ نتيجة خطأ منه او تهاونه او تغافله أو عدم إمتثاله لقواعد حركة المرور في الطرق ، فحسب نص المادة (288) " يعاقب بالحبس من ستة (6) أشهر إلى (3) سنوات و بغرامة من 20,000 دج إلى 100,000 دج ، أما حسب المادة (289) فإنه إذا نتج عن جرح او مرض أدى إلى العجز الكلي عن العمل لمدة تتجاوز ثلاثة أشهر ، يعاقب الجاني بالحبس من شهرين إلى سنتين (2) و بغرامة من 20,000 دج إلى 100,000 دج أو بإحدى هاتين العقوبتين .

¹ تقابلها المادة 65 من قانون 14-01 المتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق و سلامتها و أمنها

و تنص المادة (68) من الأمر (03-09) المؤرخ في 22 يوليو 2009 يعدل و يتم القانون رقم (14-01) المؤرخ في 19 غشت 2001 المتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق و أمنها و سلامتها:

أنه يعاقب بالحبس من سنتين (2) إلى خمس (5) سنوات و بغرامة من 100,000 دج إلى 300,000 دج ، كل سائق إرتكب جريمة القتل الخطأ و هو في حالة السكر او تحت تأثير مواد أو أعشاب تدخل ضمن أصناف المخدرات ، و تشدد العقوبة في حالة إرتكابها من طرف مركبة تابعة لأصناف الوزن الثقيل أو النقل الجماعي أو نقل المواد الخطيرة ، و تكون العقوبة الحبس من (5) سنوات إلى (10) سنوات و بغرامة من 500,000 دج إلى 1,000,000 دج .

كما حددت المادة (69) من الأمر (03-09) المؤرخ في 22 يوليو 2009 يعدل و يتم القانون رقم (14-01) المؤرخ في 19 غشت 2001 المتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق و أمنها و سلامتها.

أنه يعاقب بالحبس من سنة (1) إلى (3) سنوات و بغرامة من 50,000 دج إلى 200,000 دج ، كل سائق إرتكب إحدى هذه المخالفات التي تترتب عليها جريمة القتل الخطأ : منها الإفراط في السرعة ، التجاوز الخطير ، عدم إحترام الأولوية القانونية ، عدم الإمتثال لإشارات الأمر بالتوقف التام ، المناورات الخطيرة ، السير في الإتجاه الممنوع ، السير بمركبة بدون إنارة او وقوفها في وسط الطريق ليلا أو أثناء إنتشار الضباب في مكان خال من الإنارة العمومية ، الإستعمال اليدوي للهاتف المحمول او التصنت الإذاعي و السمعي أثناء السياقة ، تشغيل الأجهزة السمعية البصرية أثناء السياقة ، و تشدد العقوبة في حالة إرتكابها من طرف مركبة تابعة لأصناف الوزن الثقيل أو النقل الجماعي أو نقل المواد الخطيرة و تكون العقوبة الحبس من سنتين (2) إلى خمسة (5) سنوات و بغرامة من 100,000 دج إلى 500,000 دج .

المطلب الرابع: مقارنة نظام الرخصة بالنقاط في القانونين (الجزائري و الفرنسي)

بعدما تطرقنا إلى نظام الرخصة بالنقاط في القانون الجزائري و أهم النقاط التي جاء بها و الآليات التي إستحدثها المشرع لتنفيذ هذا النظام ، حري بنا التطرق إلى نظام الرخصة بالنقاط في القانون الفرنسي و ماهي نقاط الإتفاق و الإختلاف مع القانون الجزائري .

طبق المشرع الفرنسي نظام رخصة السياقة بالنقاط في أول جويلية 1992¹

أطلق عليه إسم le permis a points . أي الرخصة بالتقييط ، و وضع له عدة آليات و ميكانيزمات لتطبيقه ، و ما يجب التنويه إليه أن نظام الرخصة بالنقاط في فرنسا هو ساري المفعول في حين أنه في الجزائر لم يطبق بعد ، و ينتظر الكثير في تنفيذه من خلال إنشاء الآليات و كل ما يتعلق برخصة السياقة عن طريق التنظيم ، مما يجعل عملية المقارنة بين القانونين في إطار جد محدود

أولا : أوجه الإتفاق

هناك عدة أمور يتفق فيها كل من قانون المرور الجزائري و القانون الفرنسي فيما يخص الرخصة بالنقاط وهي :

تخضع رخصة السياقة بالنقاط إلى نفس العقوبات في كلا القانونين مثل : التعليق و الإلغاء و السحب و عدم الصلاحية ، و في حالة عدم الصلاحية أو نفاذ مجموع النقاط فإن السائق ينتظر مهلة (6) أشهر إبتداء من تاريخ إعادة رخصته إلى المصالح المؤهلة ، و يمكن للمعني طلب الحصول على رخصة سياقة جديدة تخضع للفترة الإختبارية و يرفع الأجل إلى سنة كاملة إذا تعرضت الرخصة لعدم الصلاحية مرتين خلال فترة خمس (5) سنوات.

¹ اذا كانت فرنسا طبقت هذا النظام سنة 1992 بقانون رقم : 89-469 الموافق لـ 10 جويلية 1989 فان ألمانيا هي أول دولة في أوروبا تعتمد نظام رخصة السياقة بالنقاط و كان ذلك سنة 1975 و يصل رصيد رخصة السياقة الى 18 نقطة

أيضا ، يتفق كلا من القانونين (الجزائري و الفرنسي) في أنه في حالة فقدان النقاط في مرحلة الإختبار ، يمكن للسائق ان يقوم بالتكوين لإسترجاع النقاط الضائعة ، و على السائق الحفاظ على الأقل على نقطة واحدة في رصيده و هذا ما يمكنه من دخول التكوين و على حسابه الخاص ، وفي حالة خلو الرصيد من النقاط أي صفر نقطة ، فإنه تسحب منه رخصة السياقة و يقوم بإرجاعها إلى المصالح المؤهلة، و يتفق كلا من القانونين كذلك في أنه في حالة إرتكاب مخالفة مرورية من قبل السائق خارج إقليم الدولتين فإنه لا تخصم النقاط ، مثال ذلك إرتكاب جزائري مخالفة مرورية في تونس او في فرنسا فلا تخصم منه النقاط .

ثانيا : أوجه الإختلاف

أن الفترة الإختبارية في القانون الفرنسي هي ثلاثة (3) سنوات ، على خلاف القانون الجزائري التي هي سنتين (2) ، و كذلك الإختلاف في الرصيد الممنوح في هذه الفترة ، فالقانون الجزائري يمنح (12) نقطة ، أما القانون الفرنسي فيمنح فقط (06) نقاط ، فالسائق المبتدئ يحصل على (6) نقاط في الفترة الإختبارية ، وفي كل سنة يحصل على نقطتين إذا لم يرتكب أي مخالفة¹ و عليه تكون النتيجة كالتالي : $12 = 2 \times 3 + 6$ نقطة ، أي أن الرصيد الممنوح للسائق الجزائري و هو (24) نقطة كاملة للسائق بعد إنتهاء الفترة الإختبارية .

و في حالة إرتكاب عدة مخالفات في وقت واحد تجمع عمليات سحب النقاط في حدود نصف عدد نقاط الرصيد النهائي بمعنى ($12 = 12 - 24$) غير أنه في القانون الفرنسي يمكن سحب الثلثين أي إلى غاية (8) نقاط ، بمعنى ($4 = 8 - 12$)².

¹) Le Permis à Points: Son Fonctionnement et le Permis Probatoire, voir le site internet: <https://www.permisapoints.fr/permis-a-points/> consulté le 11/11/2017

²)Selon article R223-2 du code la route stipule que dans le cas ou plusieurs infractions entrainant retrait de points sont commises simultanément, les retraits de points se cumulent dans la limitée des deux tiers du nombre maximal de points, à savoir huit. Voir le site internet: https://aida.ineris.fr/sites/default/files/gesdoc/68621/Code_Route_20180101.pdf Consulté le 13/11/2017

و في القانون الفرنسي يمكن كشف الرصيد من قبل السائق و يعتبر معلومة سرية لا يمكن الإطلاع عليها إلا من قبل السائق دون غيره ، حيث هناك ثلاث وسائل يمكن طلب الرصيد بها عبر المركز الوطني وهي :

أ) عن طريق الأنترنت ، و يطلب من السائق إدخال رقم الملف و الرقم السري ب) أمام الولاية : و يكون السائق مصحوبا ببطاقة الهوية و يكون كشف الرصيد في الحين .

ج) عن طريق البريد : في حالة تقديم الطلب و يكون مصحوبا بنسخة من رخصة السياقة و عنوان المرسل إليه¹ .

لم ينص المشرع الجزائري في القانون الجديد رقم (05-17) على طريقة كشف الرصيد في رخصة السياقة بالنقاط ، و لربما سيسلك نفس طريق القانون الفرنسي الذي إختار الوسائل الأكثر ديناميكية .

و قد نص القانون الفرنسي ، على سبيل المثال ، لا الحصر ، أنه في حالة القتل الخطأ في حالة السكر ، يمنع من إصدار رخصة السياقة لمدة خمسة (5) سنوات ، و في حالة العود تشدد العقوبة و يمنع من إصدار رخصة السياقة بحكم قضائي يصل إلى عشرة سنوات ، أما في القانون الجزائري فإن تعليق الرخصة يصل إلى مدة (4) سنوات ، حيث نص المشرع الجزائري على حالة العود حيث تقوم الجهة القضائية المختصة بإلغاء رخصة السياقة ، ولم ينص على تشديد العقوبة في مثل هذه الحالات ، و ذكر المشرع الجزائري كذلك أنه يمكن للسائق أن يلتزم الحصول على رخصة سياقة جديدة بعد أجل خمسة (5) سنوات² .

¹ Le permis à points, voir le site internet, <https://www.legipermis.com/legislation/>, Consulté le 151 12017

² انظر المادة 98 من القانون 05 17 المتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها وأمنها.. انظر كذلك. Voir article 1. 232-1 du code de la route Français. https://aida.ineris.fr/sites/default/files/gesdoc/68621/Code_Route_20180101.pdf

و بخصوص المخالفات و الدرجات الملحقة بها ، يطبق النظام الفرنسي النقاط من (1) إلى (6) بمعنى يطبق عقوبة سحب النقاط كالتالي (1,2,3,4,6) ، عكس القانون الجزائري الذي يطبق عقوبة سحب النقاط من (1) إلى (4) فقط ، و عليه نعطي بعض الأمثلة من المخالفات من القانون الفرنسي و الدرجات الملحقة بها و هذا لإكتشاف الفرق بين القانونين :

- _ نقطة واحدة (1) في حالة تجاوز السرعة القصوى المسموح بها و الأقل من 80 كلم¹.
- _ نقطتين (2) في حالة التجاوز يمنع على السائقين زيادة السرعة بما أنهم يتجاوزون من قبل سائقين آخرين و عليهم الإلتزام باليمين و تخفيض سرعتهم².
- _ ثلاث (3) نقاط ، في حالة التجاوز الخطير في المنعرجات³ ، الوقوف و التوقف بدون أضواء بجانب الطريق خصوصا في الليل⁴ ، عدم إحترام مسافة الأمان⁵.
- _ أربع (4) نقاط ، السير في الإتجاه الممنوع⁶.
- _ ستة (6) نقاط ، السياقة في حالة السكر⁷ ، التصريح الكاذب للحصول او محاولة الحصول على رخصة السياقة⁸ ،
- و يتفق كلا من القانونين على سحب (6) نقاط في حالة السكر ، و التصريح الكاذب و هذا لخطورة الجرم و النتائج التي قد تترتب عليه .

¹ Article R413-14 du code de la route Français

² Accélération de l'allure par un conducteur sur le point d'être dépassé, en violation de l'article R414-16 du code de la route qui énonce que lorsqu'ils sont sur le point d'être dépassés, les conducteurs doivent serrer immédiatement sur leur droite sans accélérer l'allure" article R414-16 du code la route

³ Article R414-11 du code de la route Français

⁴ Article R416-11 du code de la route Français

⁵ Article R412-12 du code de la route Français

⁶ Article R412-28. En savoir plus sur cet article

⁷ - Une concentration d'alcool dans le sang égal ou supérieure a 0,20 Gramme par litre ou par une concentration d'alcool dans l'air expire égale ou supérieure a 0, 10 milligramme par litre. Voir article L. 234-1

⁸ Le fait pour toute personne, par une fausse déclaration, d'obtenir ou de tenter d'obtenir le permis de conduire (article L. 224-18 du code de la route).

وما يلاحظ من القانونين أنه يستحيل بكل الأحوال في حالة المخالفات و الجنح ، سحب كل الرصيد سواء أربعة و عشرين (24) نقطة في القانون الجزائري ، أو إثني عشرة (12) نقطة في القانون الفرنسي ، دفعة واحدة.

و أخيرا يمكن القول أن نقاط الاختلاف كثيرة مقارنة مع نقاط التشابه بين القانونين و لربما لإنفراد كل نظام بخصوصيته رغم ان القانون الفرنسي يسبق القانون الجزائري بنحو (25) سنة في إعتماده على نظام الرخصة بالنقاط و الجزائر لم تطبقه لحد الآن.

خلاصة الفصل الاول

اهتمت الدولة بتنفيذ جهود متعددة وتطوير نظام شامل لتأمين حركة المرور داخل المدن وخارجها، بهدف حماية الأفراد من حوادث المرور، التي تعد واحدة من أبرز التحديات نتيجة لعدم الامتثال لقواعد السلامة المرورية.

و من ضمن تلك الجهود استحداث نظام الرخصة بالتنقيط هذا النظام الذي هو عبارة عن اداة تجعل السائق يتحمل المسؤولية عن مخالفته لقواعد قانون المرور ، على الرغم من ان هذا النظام ورد من قبل في القوانين السابقة ، الا ان المستجد في قانون 05/17 فصل فيه كيفية العمل به ، و هذا التشديد من المشرع يدل على انه يبني نصوصه على ما هو حاصل في الواقع من وفيات و خسائر مادية ، وأنه يأخذ في الحسبان الاحصائيات الضخمة.

الفصل الثاني: الغرامة الجزافية كألية للحد من حوادث المرور

إذا رجعنا للتشريعات الجزائرية في الدول العربية نجد أن تقسيم الجرائم متعدد، اما جرائم تحت قانون العقوبات، أو جرائم منصوص عليها بموجب قوانين أخرى خاصة مكمله له ، أما المشرع الجزائري فقد استحدث قوانين خاصة بتنظيم حركة المرور ووضع قواعد وأحكاما يجب على كل مستعملي الطريق سواء قائدي المركبات، أو الركابين أو المشاة إتباعها ، وكما هو معروف تنقسم الجرائم بالنظر إلى جسامتها إلى ثلاثة أنواع هي الجنايات والجنايات والمخالفات، أما بالرجوع إلى قانون المرور يتبين لنا أن العقوبات المنصوص عليها تتراوح بين عقوبة الحبس والغرامة ، هذا ما سنتناوله في المبحث الاول .

و في اطار الحد من جرائم المرور سن المشرع الجزائري نصوص قانونية و هيئات مختصة خولت لها صلاحيات و سلطة بممارسة الرقابة على سائقي المركبات و توقيع عقوبات على مخالفتي قوانين المرور ، قصد الحد من هذه الجرائم و هذا ما سنتطرق اليه في المبحث الثاني من هذا الفصل .

المبحث الأول: تصنيف المخالفات والجناح المرورية

لقد إتجهت أغلب التشريعات إلى تقسيم وتصنيف الجرائم المرورية من حيث الجسامة والخطورة إلى نوعين فقط وهما الجناح والمخالفات ، ذلك ما فعل المشرع الجزائري حسب ما ورد في الفصل السادس بعنوان المخالفات والجناح من الأمر -09-03¹ ، و بالرجوع الى م 65 نجد انها تصنف المخالفات للقواعد الخاصة بحركة المرور حسب خطورتها إلى مخالفات وجناح .

فجند الجناح هي الإنتهاكات الجسيمة ، والتي لها قدر كبير من الخطورة سواء على الفرد أو الدولة ، غير أن هذا النوع من الجرائم ليس بالعدد الكثير في قانون المرور²، بينما المخالفات هي السلوكات التي لا تحمل مخاطر كبيرة، وتمثل النسبة الأكبر من الأفعال التي يتم معاقبتها".

كما أن الهيكل القانوني لهذه الجرائم المرورية يتميز بالتقسيم الثنائي للجرائم من جناح ومخالفات دون الجنايات فلا مجال للجنايات في قانون المرور³.

فعند تحديد الجرائم المرورية، لم يقم المشرع الجزائري بتعريفها بل قام بتقسيمها إلى جناح ومخالفات، وقرر فرض عقوبة جنائية عليها، واكتفى بتعريف الجناحة والمخالفة وفقاً لما هو منصوص عليه في المادتين 05 و 27 من القانون الجزائري.

وسوف نتطرق في هذا المبحث للتقسيم للجرائم المرورية في أربع مطالب: المطلب الأول المخالفات المرورية من الدرجة الاولى و الثانية، المطلب الثاني المخالفات المرورية من الدرجة الثالثة و الرابعة ، المطلب الثالث الجناح المرورية المنصوص

¹ الأمر رقم 03-09 المؤرخ في 22 جويلية 2009 ، يعدل ويتم القانون رقم 01-14 المتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها وأمنها ، المنشور في الجريدة الرسمية العدد 45 ، لسنة 2009 . المتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها وأمنها ، المنشور في الجريدة الرسمية العدد 45 ، لسنة 2009

² سعيد أحمد على قاسم ، مرجع سابق، ص 86

³ R.Garraud Traite Théorique et pratique du droit pénal français L.Larose Directeur de la librairie Paris 1898 Deuxième Edition P.174

عليها في قانون العقوبات و المطلب الرابع الجرح المرورية المنصوص عليها في قانون العقوبات .

المطلب الأول: المخالفات من الدرجة الأولى والثانية.

في انتظار اعتماد نظام رخصة السياقة بالتنقيط في الجزائر سيكون على السائقين المخالفين لقانون المرور دفع غرامات مالية بدلا من سحب رخصتهم وذلك حسب جسامته المخالفة .

الفرع الاول - المخالفات من الدرجة الأولى : لقد نصت م 66/1 من القانون رقم: 05-17 على هذه المخالفات وتضم مايلي :

01-مخالفة الأحكام المتعلقة بالإضاءة وكبح الدرجات¹: وتتمثل هذه المخالفات في إنعدام الإضاءة الأمامية أو الخلفية للدراجة ، إنعدام التجهيزات العاكسة للضوء من الجهة الخلفية أو من الدواسات ، إنعدام أو عدم صلاحية المكابح وذلك حسب ما نصت عليه المواد 251 ، 252 ، 251 من م ت 04-381².

02- مخالفة الأحكام المتعلقة بالإضاءة والإشارة وكبح الدرجات المتحركة³ والدراجات النارية⁴: و تشمل هذه المخالفات التي وردت في المادة رقم 04-381 مجموعة من الأمور، منها: عدم توفر الإضاءة الأمامية أو الخلفية وفقاً للمادة رقم 251، وعدم توفر الأجهزة العاكسة للضوء من الخلف أو من الدواسات وفقاً للمادة رقم 252، وعدم توفر أو عدم صلاحية المنبه الصوتي وفقاً للمادة رقم 255، وعدم توفر الفرامل أو عدم فعاليتها وفقاً للمادة رقم 250.

¹ تنص م 02 فقرة 26 من القانون رقم: 05/17:"الدراجة ، مركبة ذات عجلتين أو أكثر ، غير مزودة بجهاز محرك ذاتي ، تخصص لنقل الأشخاص

² مرسوم تنفيذي رقم : 04/381 المؤرخ في 28/11/2004، يحدد قواعد حركة المرور عبر الطرق ، المنشور في الجريدة الرسمية ، العدد 76 ، لسنة 2004

³ المادة 02 فقرة 27 من القانون رقم : 05-17 : الدراجة المتحركة ذات عجلتين أو أكثر مزودة بمحرك إضافي ، لا تتجاوز سعة إسطوانته 50 سم ، ولها نفس الخصائص العادية للدرجات من حيث إمكانية إستعمالها ، ولا يمكن أن تتجاوز سرعتها في السير ، نظرا لصنعها 45 كلم في الساعة "

⁴ المادة 02 فقرة 28 من القانون رقم : 05-17 - الدراجة النارية : مركبة ذات عجلتين أو أكثر ، مزودة بمحرك

03- مخالفة الأحكام المتعلقة بتقديم وثائق المركبة ، وعند الاقتضاء شهادة الكفاءة المهنية هذه المخالفات تتمثل فيما يلي:

أ- عدم تقديم رخصة السياقة : فكل سائق مركبة يجب أن يكون حائزا لرخصة سياقة موافقة للمركبة التي يقودها طبقا لنص م 08 من القانون رقم : 17-05 ، ورخصة السياقة هي ترخيص إداري يؤهل حائزه لقيادة مركبة ذات محرك في المسالك المفتوحة لحركة المرور ، تتضمن عدة أصناف طبقا لنص م 02 الفقرة الأخيرة و م 10 مكرر من القانون رقم: 17-05 ، لها مدة محددة حسب نص م 185 من م ت رقم: 15-239¹ وتسلم بناء على الطلب المقدم إلى والي الولاية التي يقيم فيها المعني مع مراعاة السن القانونية المنصوص عليها في المادة الأولى من القرار الوزاري المشترك المؤرخ في 01/08/1989².

أما بالنسبة لشهادة الكفاءة المهنية، فهي تُعتبر شهادة خاصة مطلوبة لقيادة بعض المركبات، مثل الآلات المستخدمة في الأعمال العامة.

ب - عدم تقديم بطاقة الترخيم (البطاقة الرمادية) ، المنصوص عليها في م 54 من القانون 01-14³.

ج- عدم تقديم شهادة التأمين: إن تأمين السيارة إجباري ويتم إثبات ذلك عن طريق تقديم شهادة التأمين ، والتي تعتبر من وثائق المركبة .

د- عدم تقديم محضر المراقبة التقنية : و المراقبة التقنية هي المعاينة التقنية المخصصة للتأكد من حالة صيانة السيارة ومدى قابليتها للسير في الطريق بدون

¹ مرسوم تنفيذي رقم 15-23 المؤرخ في 06/09/2015، يعدل ويتم المرسوم التنفيذي رقم 04-381 المؤرخ في 28/11/2004 ، الذي يحدد قواعد حركة المرور عبر الطرق ، المنشور في الجريدة الرسمية ، العدد رقم: 49 ، لسنة 2015

² القرار الوزاري المشترك المؤرخ في 01/08/1989 الذي يحدد شروط تسليم رخص سياقة السيارات وصلاحياتها ، المنشور في الجريدة الرسمية ، العدد 45 ، لسنة 1989

³ القانون رقم: 01-14 المؤرخ في : 19/08/2001 ، يتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها وأمنها ، المنشور في الجريدة الرسمية ، العدد 46 ، لسنة 2001

خطر، بحيث لا يمكن لأي سيارة البقاء في السير إذا لم تستوف متطلبات المراقبة التقنية¹.

هـ - عدم إظهار قسيمة السيارة : تم تطبيق قسيمة على السيارات المسجلة في الجزائر، مما يستلزم أن تخضع كل سيارة للضريبة. يتم دفع هذه الضريبة سنوياً مقابل الحصول على قسيمة تحتوي على شقين، يتم لصق نصفها على الزجاج الأمامي للسيارة.

04- مخالفة الأحكام المتعلقة باستخدام آلة أو جهاز مركبة غير مطابق: المنصوص عليها في المواد 02 و 03 من القرار الوزاري الصادر في تاريخ 1989/09/24، وتشمل خروج جهاز الإنارة عن إطار المركبة بمقدار 05 سم، أو عدم تطابق وافي الصدمات.

05- مخالفة الرافلين للقواعد التي تنظم سيرهم ، لاسيما القواعد المتعلقة باستعمال الممرات المحمية وتتمثل هذه المخالفات فيما يلي:

أ- عدم استعمال الممرات العلوية للرافلين كلما وجدت على مسافة أقل من 30 متر وعدم استعمال الأرصفة و الحواف عند وجودها حسب ما نصت عليه م 268 م ت 04-381 .

ب - عدم استعمال الأنفاق المخصصة للرافلين و عدم استعمال الممرات المحمية كلما وجدت على مسافة أقل من 30 متر طبقاً لنص م 35 من القانون رقم : 01-14 .

ج - عبور الرافلين أمام حافلة متوقفة أثناء صعود أو نزول الركاب وهو ما نصت عليه المادة 270 فقرة 03 م ت 04-381 .

¹ المرسوم التنفيذي رقم : 223-03 المؤرخ في : 10/06/2003 ، يتعلق بتنظيم المراقبة التقنية للسيارات وكيفية ممارستها ، المنشور في الجريدة الرسمية ، العدد 37 ، لسنة 2003

د - عدم تجاوز السيارات جزءاً من منتصف الطريق الواقع بين الرصيفين في التقاطعات حيث لا تتوفر ممرات للمشاة، حسب نص م 272 ت 04-381 .

هـ - عدم إحترام أوامر العون المنظم للمرور أو الإشارة الضوئية طبقاً لنص م 273 م ت 04-381 .

و - عبور خط السكة الحديدية أثناء إشتعال الضوء الأحمر طبقاً لنص م 04 فقرة 3 م ت 04-381 .

ي - عبور الطريق بصفة محورية م 274 ت 04-381.

06- المخالفات المتعلقة بمخالفة الأحكام المتعلقة بإستعمال أضواء الطريق عند التلاقي ، أو عند القيادة وراء مركبة أخرى على مسافة قريبة، ما لم تكن تقوم بعملية التجاوز، أو عندما تكون الرؤية ضعيفة بسبب الظروف الجوية. كما يشمل ذلك استخدام أضواء غير مطابقة للتشريعات المعمول بها، أو عدم وجود أضواء على الطريق أو عدم صلاحيتها، وعدم وجود أضواء التقاء أو عدم صلاحيتها، وعدم وجود أضواء تغيير الاتجاه أو عدم صلاحيتها، وعدم وجود تجهيزات عاكسة للضوء، وعدم وجود أضواء السير إلى الخلف أو عدم صلاحيتها، وعدم وجود أضواء خلفية على حافتي المركبات التي تتجاوز طولها الستة أمتار أو عرضها 2.10 متر (أضواء الحجم)، وعدم صلاحية أضواء الكبح (أضواء التوقف)، وعدم صلاحية أضواء إعلان الوضعية، وعدم وجود جهاز إنارة لوحة الترقيم أو عدم صلاحيته، وعدم وجود أضواء خلفية حمراء أو عدم صلاحيتها، وعدم وجود جهاز عاكس الضوء الخلفي للمقطورة.

07- مخالفة الأحكام المتعلقة بوضع حزام الأمن ، حيث يعتبر حزام الأمن إجبارياً، كما أن السائق مسؤول عن الركاب القصر (أقل من 18 سنة) الذين لم يقوموا بوضع حزام الامن طبقاً لنص م 11 من القانون رقم 05-17 ، و م 100 م ت 04-381

الفرع الثاني - المخالفات من الدرجة الثانية : وهي مانصت عليها م 66 ب من القانون رقم : 05-17 والمبينة كما يلي:

01- مخالفة الأحكام المتعلقة باستعمال أجهزة التنبيه الصوتي : هذه المخالفات وردت في م ت 04-381 وتتمثل فيما يلي :

أ - استعمال المنبهات الصوتية دون ضرورة حتمية م 55.

ب - استعمال الأبواق المتعددة الأصوات وصفارات الإنذار م 56.

ج - استعمال المنبهات الصوتية ليلا دون ضرورة قصوى م 57 .

د - استعمال المنبهات الصوتية في المناطق العمرانية بدون سبب ما يؤدي الى ازعاج السكان.

02- مخالفة الأحكام المتعلقة بالمرور في أوساط الطرق أو المسالك أو الدروب أو أشرطة الطريق أو الأرصفة أو حواف الطرق المخصصة لمرور مركبات النقل العمومي و غيرها من المركبات المرخص لها بذلك خصيصا و المرور الراجلين نصت على هذه المخالفات م 80 م ت 04-381 ، وتتعلق بسير المركبة على الرصيف ، والسير في الطرق المخصصة لمرور مركبات النقل الجماعي ، وكذلك السير في المسالك والأشرطة المخصصة للدراجات والدراجات النارية ، والسير في المسالك المخصصة للراجلين.

03 - مخالفة الأحكام المتعلقة بالتقليل غير الضروري من السرعة، دون وجود أسباب ضرورية، مما يؤدي إلى تقليل سلاسة حركة المرور والتي نصت عليها م 27 م ت 04-381.

04- مخالفة الأحكام المتعلقة بلوحات التسجيل و التجهيزات و إشارات النقل الاستثنائي وكذا مؤشرات السرعة : والمنصوص عليها في م 51 من القانون 01-14 ، والقرار

المؤرخ في 1988/05/05¹ المعدل والمتمم بالقرار المؤرخ في 1993/01/15، وتتمثل هذه المخالفات فيما يلي: لوحة الترقيم ذات خلفية غير عاكسة ، أو غير مطابق ، إنعدام لوحة الترقيم المقطورة تجاوز وزنها الإجمالي 500 كلغ في المقطورة الأخيرة ، عدم وضع لوحة ترقيم القاطرة لمقطورة حمولتها المرخص بها أقل من 500 كلغ ، وضع علامة مميزة أو رموز قد تثير التباسا مع العلامات المميزة رسميا على مركبات ذاتية الحركة أو مقطورة ، مخالفة الأحكام المتعلقة بالتجهيزات ، مخالفة الأحكام المتعلقة بإشارات النقل الاستثنائي ، مخالفة الأحكام المتعلقة بمؤشرات السرعة.

-05- مخالفة الأحكام المتعلقة بوضع الإشارة الملائمة من قبل كل سائق صاحب رخصة سياقة في الفترة الإختبارية عدم وضع إشارة (80) في خلف المركبة الجهة اليسرى على الهيكل المعدني م 25 ت 04-381 .

-06- مخالفة الأحكام المتعلقة بالسير على الخط المتواصل : فإذا كان وسط الطريق يشتمل على مسالك تحدها خطوط متواصلة فلا يجوز للسائق أن يجتازها أو يدوسها طبقا لنص م 11 ت 04-381.

-07- مخالفة الأحكام المتعلقة بالتوقف أو الوقوف التعسفي المعيق الحركة المرور : وتتمثل هذه المخالفات فيما يلي: الوقوف أو التوقف التعسفي لمركبة بصورة غير منقطعة في نفس المكان من الوسط الحضري وذلك حسب نص م 62 ت 04-381 ، أو على الرصيف أو على ممرات الراجلين أو حافة الطريق المخصص لسير الراجلين طوال مدة تتجاوز ثلاثة (03) أيام أو طول مدة أقل لكنها تتجاوز المدة التي حددتها السلطة المختصة إقليميا بقرار ، أو الوقوف أو التوقف على الممرات أو حواف الطريق المواقع المخصصة لوقوف أو توقف بعض أصناف المركبات أو بين جانبي

¹ قرار مؤرخ في 05/05/1988 ، يحدد القواعد الإدارية المتعلقة بأرقام تسجيل المركبات الذاتية الحركة ، المنشور في ج ر ، العدد 33 لسنة 1988

وسط الطريق و الخط المتواصل في حالة ضيق الطريق أو قرب الإشارات المضيئة أو قرب إشارات المرور وهو ما نصت عليه م 64 ت 04-381.

08- مخالفة الأحكام المتعلقة بمرور مركبة ذات محرك أو مقطورة في المسالك المفتوحة الحركة المرور دون أن تكون هذه المركبة مزودة بلوحتي التسجيل : بحيث يجب أن تزود كل مركبة بلوحتين عاكستين للنور تسميان " لوحتي الترقيم وهي ما نصت عليها م 161 ت 04-381، والقرار المؤرخ في 1988/05/05 الذي يحدد القواعد المتعلقة بأرقام تسجيل المركبات ذاتية الحركة المعدل والمتمم بالقرارين المؤرخين في 1990/01/10¹ و 1993/06/15².

كما يجب أن تزود كل مقطورة يزيد وزنها عن 500 كلغ بلوحة ترقيم طبقا لنص م 162 ت 04-381، وكذلك المقطورة الأخيرة إذا كانت العربّة تجر أكثر من مقطورة م 163 من نفس المرسوم ، كما يجب أن تزود كل دراجة نارية بلوحة ترقيم خلفية وذلك حسب نص م 06 من القرار المؤرخ في 1993/06/15.

09- مخالفة الأحكام المتعلقة بعدم التصريح بنقل ملكية المركبة أو عدم التصريح بتغيير إقامة مالك المركبة ، تطبيقا لنص المادتين 171 ، 173 م ت 04-381 .

10 - مخالفة الأحكام المتعلقة بتجاوز حد السرعة القانونية المرخص بها بنسبة لا تفوق 10%، والتي قامت التجهيزات المعتمدة بمعايينتها للمركبات ذات محرك بمقطورة ، أو دون مقطورة ، أو نصف مقطورة في بعض مقاطع الطرق ، ولكل صنف من أصناف المركبات حيث تنص: م 23 ت 04-381 على أنه يجب على كل سائق مركبة أو حيوانات أن يضل متحكما في سرعته وأن يقود مركبته أو حيواناته بحذر وأن يراعى حالة الطريق .

¹ قرار مؤرخ في 10/01/1990 ، يعدل القرار المؤرخ في 5 مايو سنة 1988 والذي يحدد القواعد الادارية المتعلقة بأرقام تسجيل المركبات الذاتية الحركة ، المنشور في الجريدة الرسمية ، العدد 14 ، لسنة 1990

² قرار مؤرخ في 15/06/1993 ، يعدل القرار المؤرخ في 05/05/1988 ، الذي يحدد القواعد الإدارية المتعلقة بأرقام تسجيل المركبات الذاتية الحركة ، المنشور في الجريدة الرسمية ، عدد 53 ، لسنة 1993

وصعوبات السير والظروف المناخية والحواجر المتوقعة وتحديدات السرعة ، وتحدد سرعة المركبات طبقا لنص م 24 م ت 04-381 ، حيث تكون 120 كلم/سا في الطريقة السريعة ، 100 كلم / سا خارج المجمعات السكانية وفي الطرق التي ليست سريعة ، وعندما يكون الطريق نديا أو مبتلا فإنه تكون 100 كلم/س في الطريق السريعة و 80 كلم في الطرق الأخرى وخارج المجمعات السكانية ، 40 كلم/سا في المجمعات السكانية غير أنه يمكن تحديد مختلف أشكال السرعة القصوى بصفة دائمة أو مؤقتة بقرار كما أنه تم تحديد السرعة النظامية لبعض أصناف المركبات بموجب القرار الوزاري المؤرخ في 01/06/1988¹.

المطلب الثاني : المخالفات من الدرجة الثالثة والرابعة

تكمن العقوبة في المخالفات المرورية بدفع غرامة مالية الى غاية التجسيد الفعلي لتنظيم الرخصة بالتنقيط و هذا في اطار استراتيجية الدولة للحد من حوادث المرور التي تتسبب في اضرار بشرية و مادية جسيمة، تختلف هذه الغرامة باختلاف جسامته المخالفة .

الفرع الاول : المخالفات من الدرجة الثالثة : وهي واردة في نص م 66 ج من القانون رقم: 05-17 ، وتتمثل فيما يلي :

1- مخالفة الأحكام المتعلقة بتجاوز حد السرعة القانونية المرخص بها بنسبة تفوق 10% وتقل عن 20% ، والتي قامت التجهيزات المعتمدة بمعايينتها للمركبات ذات محرك بمقطورة أو دون مقطورة ، أو نصف مقطورة في بعض مقاطع الطرق ، ولكل صنف من أصناف المركبات حسب نص المادتين 23 و 24 م ت 04-381 .

2- مخالفة الأحكام المتعلقة بمنع المرور أو تقييده في بعض خطوط السير بالنسبة لبعض أصناف المركبات أو بالنسبة للمركبات التي تقوم ببعض أنواع النقل: وتتمثل

¹ قرار مؤرخ في 01/06/1988 ، يحدد السرعة القصوى ورخص السير للمركبات السيارة التي يتجاوز وزنها الإجمالي بالحمولة والمقطورة المرخص به 5.5 أطنان ، المنشور في ج ر ، العدد 34 ، لسنة 1988

في السير في بعض أجزاء الطرق الممنوعة بالنسبة لبعض أصناف المركبات أو بعض أجزاء الطرق الممنوعة بالنسبة للمركبات التي تقوم ببعض أنواع النقل حسب ما نصت عليه م 92 ت 04-381 .

3 مخالفة الأحكام المتعلقة بوضع حزام الأمن من قبل سائق مركبة ذات محرك المنصوص عليها في م 11 فقرة الأولى من القانون رقم : 05-17 ، و م 100 ت م 04-381.

4 - مخالفة الأحكام المتعلقة بالإرتداء الإجباري للخوذة بالنسبة لسائقي الدراجات النارية والدراجات المتحركة وراكبيها طبقا لنص م 11 فقرة 05 من القانون رقم: 17-05 ، فإنه يجب على كل سائق دراجة نارية ذات عجلتين أو دراجة ذات محرك أو دراجة ذات محرك ثلاثية أو رباعية العجلات أن يضع على رأسه خوذة تتوفر فيها الشروط يحددها القرار الوزاري المؤرخ في: 01/12/1984¹.

5- مخالفة الأحكام المتعلقة بالمرور أو التوقف أو الوقوف بدون ضرورة حتمية على شريط التوقف الاستعجالي للطريق السيار أو الطريق السريع حيث نصت م 88 ت م 04-381 بأنه يمنع الوقوف أو التوقف في أوساط الطريق وعلى حافته ، لا سيما على أشربة التوقف الإضطراري إلا في حالة الضرورة القصوى .

6- مخالفة الأحكام المتعلقة بالتوقف أو الوقوف الخطيرين : بحيث يجب التقيد بالقواعد المتعلقة بالوقوف والتوقف ، حيث يعتبر الوقوف والتوقف خطيرين إذا كانت الرؤية غير كافية ، قرب تقاطع الطرق والمنعرجات وقمم المرتفعات وممرات السكة الحديدية والمؤسسات التعليمية والصحية وهو ما نصت عليه م 66 ت 04-381 .

7- مخالفة الأحكام المتعلقة بمنع نقل الأطفال الذين تقل أعمارهم عن عشر (10) سنوات في المقاعد الأمامية : حيث لا يسمح للأطفال اللذين لم يبلغوا عشرة (10)

¹ قرار مؤرخ في 01/12/1984 ، يأمر سائقي الدراجات النارية التي لها عجلتان أو ثلاث عجلات أو أربع عجلات بوضع الخوذ على رؤوسهم ويحدد مواصفاتها ، المنشور في الجريدة الرسمية ، العدد 12 ، لسنة 1985

سنوات الجلوس في المقعد بجانب السائق ، ويجب على السائق إتخاذ الإحتياطات اللازمة الحماية وتثبيت الأطفال على مستوى المقاعد الخلفية للمركبات طبقا لنص م 11 من القانون 05-17 ، وكذلك نص المادة الأولى من القرار المؤرخ في : 1988/06/10¹ ، إلا أنه يسمح بذلك إذا لم تتوفر السيارة على مقاعد خلفية ، أو مقاعد السيارة غير صالحة للإستعمال مؤقتا أو السيارة تحمل عدد كبير من الأطفال ولا يمكن وضعهم في الخلف شريطة أن يكون الطفل محمي بصورة جيدة بحزام أمن طبقا لنص م 02 من نفس القرار .

8- مخالفة الأحكام المتعلقة بالمركبات غير المزودة بالتجهيزات التي تسمح للسائق بأن يكون له مجال رؤية كاف كإندام ماسحة الزجاج أو وجود واحدة ولكنها لا تغطي مجال الرؤية الكافي للسائق أو عدم صلاحية غسالة الزجاج ، أو عدم وجود مرآتين عاكستين داخليتين أو خارجيتين في سيارة تعليم السياقة ، أو عدم شفافية الزجاج الواقي الأمامي أو الخلفي طبقا لنص المواد 124 ، 126 ، 123 م ت 04-318 .

9- مخالفة الأحكام المتعلقة بوضع شريط بلاستيكي أو أية مادة معتمة أخرى على زجاج المركبة بحيث يمنع الصاق شريط بلاستيكي أو إستعمال أي طريقة أخرى تعتم زجاج المركبة طبقا لنص م 48 من القانون 01-14.

10- مخالفة الأحكام المتعلقة بعدم التصريح بالتغييرات التي أجريت على المركبة وهذه التغييرات تمس إما الطاقة أو القوة أو عدد المقاعد بحيث يجب أن يكون التصريح في غضون 15 يوم التي تلي إدخال التغييرات على المركبة طبقا لنص م 43 من القانون 01-14.

11- مخالفة الأحكام المتعلقة بإلزام حائزي رخص السياقة في الفترة الإختبارية للتكوين وعلى نفقتهم : حيث تلقن مؤسسات التكوين المعتمدة كفايات تعليم سياقة المركبات

¹ القرار المؤرخ في 10/06/1988 ، يحدد شروط الأمن الخاصة بالأطفال المسافرين على السيارات ، المنشور في ج ر ، العدد 04 ، لسنة 1989

للحصول على رخصة السياقة بمقابل مالي وهو ما نصت عليه م 57 من القانون رقم: 05-17 .

12- مخالفة الأحكام المتعلقة بطبيعة الأطر المطاطية للمركبات ذات محرك ، غير المطابقة للمعايير المقبولة وشكلها وحالتها : فيجب أن تكون شكل وحالة الأطر المطاطية مطابق لشروط إستعمالها حسب نص المادتين 109 ، 110 م ت 04-381 ، وكذلك ما ورد في القرار الوزاري المؤرخ في 25/04/2001 ، المتعلق بمواصفات الأطر المطاطية .

13 مخالفة الأحكام المتعلقة بالزامية المراقبة التقنية للسيارات : وتعد المراقبة التقنية عملية دورية تهدف إلى التحقق من مدى استجابة المركبات للشروط القانونية المنصوص عليها والتي تجعلها قابلة للسير على الطريق العمومية ¹ وهي عملية إجبارية.

الفرع الثاني: المخالفات من الدرجة الرابعة : وهي مبينة في نص المادة 66/د من القانون رقم: 05-17 كما يلي :

01- مخالفة الأحكام المتعلقة باتجاه المرور المفروض: حيث يجب على مستعملي الطرق أن يحترموا في كل الظروف إشارات المرور حسب نص م 90 م ت 04-381 ، والغاية من هذه الإشارات إطلاع الجمهور لا سيما السائقين على تدابير السير الواجب إتباعها وتوجيههم إلى مقاصدهم بأسهل الطرق وأكثرها أمانا وذلك حرصا على سلامتهم ، وتعد هذه الإشارات بشروط معينة (القرار الوزاري المشترك المؤرخ في 15/07/1974 المتعلق بتحديد مواصفات إشارات المرور) .

02- مخالفة الأحكام المتعلقة بتقاطع الطرقات و أولوية المرور : وتندرج هذه المخالفات فيما يلي: عدم منح الأولوية لمركبات المعوقين حركيا م 51 م ت 04-

¹ شهلي يزيد ، المراقبة التقنية للمركبات ودورها في تخفيض حوادث المرور بالجزائر ، مذكرة تدخل ضمن متطلبات نيل شهادة الماستر ، جامعة الحاج لخضر ، باتنة ، 2010-2011 ، ص 43.

381 ، شريطة أن توضع علامة مميزة على كل سيارة مهيأة خصوصا للأشخاص المعوقين أو العجزة¹ و رفض الأولوية عند تقاطع الطرق بالرغم من وجود الإشارة طبقا لنص م 45 من نفس المرسوم ، ورفض الأولوية لمستعملي الطرق ذات حركة المرور الكبيرة خارج التجمعات السكانية م 43 من نفس المرسوم ، عدم احترام الأولوية عند الدخول للطرق الموصلة للطرق السريعة م 46 من نفس المرسوم ، عدم الالتزام بالالتفاف على اليمين حول معلم أو مبنى أو شريط أو نصب تذكاري يشكل اتجاهها دورانيا أو عدم تسهيل مرور المركبات ذات الأولوية أو رفض أولوية المرور للمركبات الآتية من اليسار لدى التقاطع الدوراني وهو ما نصت عليه م 21 م ت 04-381.

03- مخالفة الأحكام المتعلقة بالتقاطع و التجاوز : وردت هذه المخالفات في المرسوم التنفيذي رقم 04-381 ، وتتمثل فيما يلي: عدم إحترام القواعد المقررة أثناء عمليات التجاوز أو التجاوز دون أخذ الاحتياطات اللازمة أو القيام بعملية التجاوز أثناء تأهب سائق آخر للتجاوز أو عدم الإعلان عن عملية التجاوز أو التجاوز في طريق ذات اتجاهين مع انعدام الرؤية و في المنعرجات و قمم المرتفعات م 30 ، أو الفصل بين قافلة عسكرية أو للشرطة أو موكب رسمي م 19 ، أو التجاوز بالقرب من ممرات الراجلين م 38 أو رفض تسهيل عملية التجاوز م 36 ، تجاوز قطار أو حافلة قطارية متوقفة خلال صعود الركاب أو نزولهم أو التجاوز على اليمين م 31 .

04- مخالفة الأحكام المتعلقة بإشارات الأمر بالتوقف التام : وتشمل عدم الوقوف التام أمام إشارة الضوء الأحمر الثابت أو الوامض ، أو عدم الوقوف التام أمام إشارة قف ، حسب ما نصت عليه المادتين 22 و 48 م ت 04-381 .

05- مخالفة الأحكام المتعلقة بالمناورات الممنوعة على الطرق السيارة و الطرق السريعة : كالرجوع إلى الخلف في الطريق السيار والطريق السريع أو الاستدارة في

¹ القرار الوزاري المؤرخ في 10/07/1988 ، الذي يحدد العلامة المميزة للسيارات التي يقودها الأشخاص المعوقين أو العجزة ويضبط شروط مرورهم ووقوفهم ، المنشور في الجريدة الرسمية ، العدد 04 ، لسنة 1989

الشريط المركزي الفاصل بين أوساط الطريق حسب نص م 88 فقرة 02 م ت 04-381 .

06- مخالفة الأحكام المتعلقة بزيادة السرعة من طرف سائق المركبة أثناء محاولة تجاوزه من طرف سائق آخر.

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: وهي المخالفات التي نصت عليها م 73 م ت 04-381 وتتمثل في: السير ليلا دون إشعال الأضواء أو سير أو وقوف أو توقف مركبة في وسط الطريق ليلا في مكان خال من الإنارة العمومية أو أثناء إنتشار الضباب.

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 التي تشمل على أكثر من تسعة (09) مقاعد ، أو لمركبات البضائع التي يتجاوز طولها سبعة (7) أمتار، أو ذات وزن إجمالي مرخص به مع الحمولة يفوق 3.5 طنا.

9- مخالفة الأحكام المتعلقة بمنع الوقوف أو التوقف على أجزاء الطريق التي تعبر سطحها سكة حديدية أو سير مركبات غير مرخص لها بذلك على الخطوط الحديدية م 54 م ت 04-381 .

10- مخالفة الأحكام المتعلقة بعبور بعض مقاطع الطرق الممنوعة للسير أو بعض الجسور ذات الحمولة المحدودة : وتتمثل في عبور بعض الجسور ذات الحمولة المحدودة أو المرور في طريق غير صالح للسير بسبب رداءة الطقس أو غير صالح للسير بسبب الأشغال المنبه عليها بإشارات نظامية ، حسب نص المادتين 91 ، 93 م ت 04-381 .

11- مخالفة الأحكام المتعلقة بوزن المركبات ذات محرك غير المطابقة للمعايير المقبول:

وتتمثل في سير مركبة بحمولة تزيد عن الحمولة المرخصة ، أو سير مركبة مكونة من مجموعة من العربات بحمولة تزيد عن الحمولة القانونية المرخصة حسب نص المادتين 103 و 107 م ت 04-381.

12- مخالفة الأحكام المتعلقة بمكايح المركبات ذات محرك وربط المقطورات و نصف المقطورات وتظم عدم فعالية جهاز الفرامل أو جهاز الكبح اليدوي أو عدم فعالية جهاز الكبح للمقطورات ونصف المقطورات أكثر من 750 كلغ) حسب نص المادتين: 132 و 133 م ت 04-381 .

13- مخالفة الأحكام المتعلقة بالحمولة القصوى لكل محور : بحيث لا يجوز أن يتحمل المحور حمولة تفوق 13 طن ، كما لا يجوز أن يتجاوز الوزن الإجمالي مع الحمولة أكثر من 05 أطنان ، ويقابل زيادة 05 سم في المسافة بين المحورين المتتاليين في حدود 45 سم زيادة في الوزن قدرها 350 كلغ من الحمولة القصوى المواد 106 ، 107، 108 م ت 04-381.

14- مخالفة الأحكام المتعلقة بتركيب جهاز تسجيل وقت السرعة بالمقيت¹ وخصوصياته و تشغيله واستعماله الملائم و صيانته وتظم إنعدام أو عدم تشغيل الجهاز أو عدم تقديم أوراق تسجيل جهاز المراقبة عند طلبها من طرف الأعوان المؤهلين ، بحيث يجب أن تكون مركبات نقل البضائع التي يفوق وزنها الإجمالي المرخص به مع الحمولة أو وزنها الإجمالي السائر المرخص به 3.500 كلغ ، ومركبات نقل الأشخاص التي تشتمل على أكثر من تسعة (09) مقاعد بما في ذلك مقعد السائق ، مجهزة بجهاز تسجيل وقت السرعة بالمقيت طبقا لنص م 49 من القانون رقم : 17-17

¹ المادة 02 من القانون رقم: 01-14 المعدلة بالمادة 02 من قانون 17/05 : جهاز تسجيل وقت السرعة بالمقيت جهاز يسمح بالمراقبة البعيدة للسرعة المطبقة و أوقات السباق والإستراحة وكذا المسافة المقطوعة في وقت معين

05 ، للإشارة فإن وكالات المراقبة التقنية للسيارات هي التي تقوم ببيع وتركيب وتصلح جهاز تسجيل وقت السرعة بالمقيت حسب نص 08 من م ت 17-1255¹ .

15- مخالفة الأحكام المتعلقة بالتغيير الهام للإتجاه دون تأكد السائق من أن المناورة لا تشكل خطرا على المستعملين الآخرين و دون تنبيههم برغبته في تغيير الاتجاه وهو ما نصت عليه م 17 م ت 04-381 .

16- مخالفة الأحكام المتعلقة باجتياز خط متواصل : م 11 م ت 04-381 ، بحيث يجب على السائق أن لا يجتاز أو يدوس الخطوط المتواصلة التي توجد في وسط الطريق .

17- مخالفة الأحكام المتعلقة بتشغيل الأجهزة السمعية البصرية في مقدمة المركبة أثناء السياقة DVD .

18- مخالفة الأحكام المتعلقة بالمكوث على الشريط الوسطي الذي يفصل أوساط الطرق في الطريق السيار و الطريق السريع المنصوص عليها في م 88 م ت 04-381 .

19- مخالفة الأحكام المتعلقة بحجم المركبات وتركيب أجهزة إنارة و إشارة المركبات : وذلك حسب ما نصت عليه المواد من 112 إلى غاية 116 م ت 04-381 .

20- مخالفة الأحكام المتعلقة بالاستمرار في قيادة مركبة دون إجراء الفحص الطبي الدوري: أي عدم تجديد رخصة السياقة في الآجال القانونية م 185 م ت 15-239.

21- مخالفة الأحكام المتعلقة بتعليم سياقة المركبات ذات محرك بمقابل أو بدون مقابل.

¹ المرسوم التنفيذي رقم : 255-17 المؤرخ في: 18/09/2017 ، يعدل ويتم المرسوم التنفيذي رقم 03/223 المؤرخ في 10/06/2003 ، المتعلق بتنظيم المراقبة التقنية للسيارات وكيفيات ممارستها ، المنشور في الجريدة الرسمية ، العدد 54، لسنة 2017

22- مخالفة الأحكام المتعلقة بعدم إحترام مدة السياقة ، ومدة الراحة من قبل سائقي مركبات نقل البضائع التي يفوق وزنها الإجمالي المرخص به مع الحمولة أو وزنها الإجمالي السائر المرخص به 3.500 كلغ ومركبات نقل الأشخاص التي تشتمل على أكثر من تسعة (09) مقاعد بما في ذلك مقعد السائق .

23- مخالفة الأحكام المتعلقة بحالات الإلزام أو المنع الخاصة بعبور السكك الحديدية الواقعة على الطريق : فيمنع التوقف على أجزاء طريق تقطعه سكة حديدية أو وقوف مركبات أو حيوانات أو مرور مركبات أجنبية عن مصلحتها على السكة الحديدية حسب نص م 54 م ت 04-381.

24- مخالفة الأحكام المتعلقة بالاستعمال اليدوي للهاتف المحمول أو التصنت بكتلا الأذنين بوضع خوذة التصنت الإذاعي و السمعي أثناء السياقة.

25- مخالفة الأحكام المتعلقة بتجاوز حد السرعة المنصوص عليها بالنسبة لصنف السائقين الحائزين رخصة السياقة الإختبارية: يجب على السائقين الحائزين على رخصة السياقة منذ أقل من سنتين ألا يتجاوزوا سرعة 80 كلم / سا طبقا لنص م 30 م ت 04-380.

26- مخالفة الأحكام المتعلقة بأولوية مرور الراجلين على مستوى الممرات المحمية حيث نصت م 38 من القانون 01-14 على أنه في حالة إنعدام الإشارة الضوئية يلزم السائقين بالسماح بمرور الراجلين الموجودين في الممرات ، وعند الإقتراب من الممرات المخصصة للراجلين يجب على السائقين الإمتناع عن تجاوز السيارات ، دون التأكد من عدم وجود أحد الراجلين في هذا الممر .

27- مخالفة الأحكام المتعلقة بالمسافة القانونية بين المركبات أثناء سيرها بحيث يجب على كل سائق مركبة يسير خلف مركبة أخرى أن يترك بينه وبين من يسبقه مسافة

أمن كافية بحيث يتجنب الإصطدام في حالة تمهل المركبة السابقة تمهلاً مفاجئاً أو توقفها توقفاً مباغتاً وتزداد هذه المسافة طويلاً كلما ارتفعت السرعة .

وعندما تتتابع مركبتان يفوق وزنهما الإجمالي المرخص به مع الحمولة 3.5 طناً أو يفوق طول كل منها سبعة (07) أمتار ، بسرعة واحدة خارج المجمعات السكنية ، ويجب أن يترك بين كل منهما فراغ يقدر بخمسين (50) متراً على الأقل.

28- مخالفة الأحكام المتعلقة بالضرر أو الخطر الملحق بالغير ، أو بالمسلك العمومي وبتجهيزاته أو بملحقاته .

29- مخالفة الأحكام المتعلقة بتصاعد الدخان والغازات السامة و إصدار الضجيج عند تجاوز المستويات المحددة : هذه الأحكام وردت في م ت 03-1410¹ .

30- مخالفة الأحكام المتعلقة بتجاوز حد السرعة القانونية المرخص بها بنسبة تفوق 20% وتقل عن 30% ، والتي قامت التجهيزات المعتمدة بمعايينتها للمركبات ذات محرك بمقطورة أو دون مقطورة أو نصف مقطورة ، في بعض مقاطع الطرق ، ولكل صنف من أصناف المركبات ، تحدد سرعة المركبات طبقاً لنص م 24 م ت 04-381 .

المطلب الثالث : الجرح المرورية المنصوص عليها في قانون العقوبات

أقر المشرع الجزائري على الجرح المرورية في كل من المواد 222، 223، 279 ، 288 و 289 من قانون العقوبات.

الفرع الأول - جنحة القتل الخطأ أو الجرح الخطأ :القتل الخطأ هو ازهاق روح انسان بصفة غير عمدية، أما الجرح الخطأ فهو كل ضرر داخلي أو خارجي يلحق بجسم الانسان أو بصحته² ،يحدث هذا النوع من الجرائم عن طريق الإهمال أو عدم اتخاذ

¹ مرسوم تنفيذي رقم : 03-410 المؤرخ في 05/11/2003 ، يحدد المستويات القصوى لانبعاث الأدخنة والغازات السامة والضجيج من السيارات ، المنشور في الجريدة الرسمية ، العدد 68 ، لسنة 2003

² دروس مكي ، القانون الجنائي الخاص في التشريع الجزائري، ج1 ، د ط ، ديوات المطبوعات الجامعية ، قسنطينة ، الجزائر، 2005 ص 202

الحيطة الكافية أو الاحتياطات اللازمة ، ولكن بدون النية المتعمدة لايذاء الشخص الآخر.

و تتشارك هاتين الجريمتين في عناصرها وتختلفان في جسامة النتيجة المادية عن النشاط الاجرامي ، و لقيام هاتين الجريمتين يتوجب وجود ركنين و هما :

أولاً -الركن المادي :هو سلوك صادر عن الجاني ينتج عنه وفاة أو اصابة شخص أو عدة أشخاص ¹ و لتحقيقه يجب ان تتوفر ثلاث عناصرهي:

أ-السلوك الاجرامي: السلوك هو الامر الذي يصدر عن الفاعل و يؤدي الى احداث ضرر يوجب تدخل المشرع للعقاب عليه ² وهو الفعل الذي يقوم به الجاني أي السائق و الذي يتسبب في الوفاة أو الاصابة مهما كانت طبيعته أو جسامته.

وباعتبار أن السلوك يمثل الاعتداء على حياة الانسان أو سلامة بدنه ، الا أن مايميزه هو الوسيلة التي يستخدمها الجاني في سلوكه حيث تعد الوسيلة عنصرا أساسيا في الجريمة المرورية وهي المركبة ³.

ب - النتيجة الاجرامية (الوفاة أو الجرح) : و يقصد بها الاثر الطبيعي الذي يتولد عن السلوك و يحدث في العالم الخارجي تغييرا محسوسا يعتد به القانون ⁴.

و للنتيجة مدلولين ، الاول مدلول مادي و هو التغيير في العالم الخارجي الذي يمكن ادراكه حسبيا كأثر للسلوك ، و الثاني مدلول قانوني يتمثل في العدوان على المصلحة أو الحق الذي يحميه القانون ، و بين المدلولين صلة وثيقة حيث أن المدلول القانوني تكييف قانوني للمدلول المادي ⁵.

¹ شاذل عبد احمد رشان ، الجريمة المرورية و عقوبتها في القانون و الشريعة الاسلامية ص103

² عبد الشويش ماهر ، الاحكام العامة في قانون العقوبات، ط 1 ، مديرية دار الكتب للطباعة والنشر، جامعة الموصل ، 1990 ص 188

³ حاتم محمد صالح، جريمة الدس في التشريع العراقي ، رسالة ماجستير مقدمة الى كلية القانون ، جامعة بغداد ، 1988 ص35

⁴ ثروت جلال ، قانون العقوبات ، القسم العام ، المكتبة القانونية ، الدار الجامعية ، القاهرة ، 1989، ص120

⁵ نجيب حسني محمود ، شرح قانون العقوبات ، القسم العام ، دار النهضة العربية ، ط4، 1977 ص120

فلا يأخذ القانون الا بالنتيجة المادية ، فحتى نكون بصدد جنحة القتل الخطأ يجب أن تقتل الضحية طبقا للنص م 288 ق.ع ، و حتى نكون بصدد جنحة الجرح الخطأ يجب أن تصاب الضحية بجرح أو بمرض بشرط أن يؤدي ذلك الى عحو كلي عن العمل لمدة تتجاوز ثلاثة (03) أشهر طبقا لنص المادة 279 ق.ع ، حيث تسلم شهادة طبية للمصاب من طرف الطبيب الشرعي تحدد مدة العجز .

ج- العلاقة السببية : فالعلاقة السببية هي الصلة التي تربط ما بين الفعل و النتيجة و تثبت أن ارتكاب الفعل هو الذي أدى الى حدوث النتيجة ، فهي تربط بين عنصري الركن المادي للجريمة ، فتقيم بذلك وحدته وكيانه ¹.

ثانيا - **الركن المعنوي** : اذا تعدد الجاني الاعتداء على الحق الذي يحميه القانون ، أي احداث النتيجة المعاقب عليها ، كان الركن المعنوي في الجريمة هو القصد ، أما اذا انصرفت الارادة في السلوك دون النتيجة فالركن المعنوي يكون الخطأ ².

ان جنحة القتل الخطأ أو الجرح الخطأ في حوادث المرور هما جريمتان غير عمديتان ينتقي فيهما القصد الجنائي لدى الجاني ، و على هذا فأن الخطأ هو الركن المعنوي لهما .

فالمشرع الجزائري لم يعرف الخطا الجنائي بل اكتفى بتعداد صوره ، و يعرف الخطأ للسائق بأنه "اهمال أو تقصير ينسب الى السائق لعدم اتخاذه ما يلزم من الحيلة و الحذر في الواجبات التي تفرضها عليه القوانين و القواعد المتعارف عليها في مهنة السياقة لتوقع أو تجنب النتائج الضارة التي ترتبت على تصرفه ان كان ذلك في استطاعته دون ان تتصرف ادارته الى النتيجة الضارة ³.

¹ نجيب حسني محمود ، النظرية العامة للقصد الجنائي، ط3 ، دار النهضة العربية ، القاهرة، 1989، ص277

² نجيب حسني محمود ،العلاقة السببية في قانون العقوبات ،دار النهضة العربية ،1983، ص143

³ شاذل عبد أحمد الرشان، مرجع سابق ، ص144

لقد حدد المشرع الجزائري صور الخطأ في المادتين 288 و 289 ق.ع، بحيث أن اثبات الخطأ يجب أن يتم حسب أحد الاشكال الخمسة المنصوص عليها في القانون وهي الرعونة أو التهور أو عدم الانتباه أو الإهمال أو عدم مراعاة الانظمة¹.

و بذلك نبين تعريف صور الخطأ غير العمدي على النحو التالي :

أ- **الرعونة** : ويقصد بها سوء التقدير ونقص المهارة والجهل بما ينبغي العلم به ، فالفاعل هنا يجهل ما كان يجب العلم به، فيتوافر لديه جهل أو غلط منصب على الواقعة أو على ظروفها ، ويتمثل خطئه في أنه أهمل اكتساب المعلومات الضرورية لتجنب الضرر الذي أحدثه بعمله² ، وأبرز الأمثلة لصورة الرعونة ، قائد السيارة الذي يغير اتجاهه فجأة دون أن ينتبه المشاة فيدعى شخصا³ ، وتحقق الرعونة كذلك عند إقدام الشخص على عمل دون أن تتوافر لديه المهارة المطلوبة لأدائه، كمن يقود سيارة وهو غير كفء لقيادتها فيصيب إنسانا⁴، وكذلك السياقة بسرعة فائقة على أساس أنه ماهر في السياقة ، وكذلك رجوع السائق إلى الخلف برعونة نتيجة انفعاله.

ب - **الإهمال** : يعرف الإهمال على أنه - تقاعس الفاعل حينما يأتي نشاطه عن إتخاذ ما تمليه عليه ضروريات الحيطة والحذر، والتي كان يتخذها من يوجد في ظروفه ويتصرف بمقتضاها⁵، كما لو أوقف السائق مركبته في مكان خطير معرضة للإصطدام بها ، أو عدم استعمال السائق مصابيح المركبة مع أنها صالحة للاستعمال.

¹ ملف رقم : 39360، قرار بتاريخ: 1988/05/10 ، عن غرفة الجنح و المخالفات للمحكمة العليا ، المجلة القضائية، العدد 01 لسنة 1992 ، ص166

² عبد الشويش ماهر ، النظرية العامة للخطأ الجنائي في القانون الجنائي، أطروحة دكتوراه مقدمة الى كلية كلية القانون، جامعة بغداد، 1981، ص249

³ عبد الستار فوزية ، النظرية العامة للخطأ غير العمدي، دار النهضة العربية، القاهرة، 1977، ص102

⁴ مصطفى القلي محمد ، في المسؤولية الجزائية، مطبعة دامة فواد الاول، القاهرة، 1948، ص212

⁵ وداد عبد الرحمن حمادي القيسي، جريمة الإهمال، ط1 ، الناشر صباح صادق جعفر ، بغداد، 2005، ص26

ج - **عدم الإنتباه** : إن عدم الانتباه يدخل في مفهوم الإهمال وهو يمثل الطيش والخفة غير المعذورة¹ ، كسائق السيارة الذي يسير في طريق مزدحم وهو يمازح من معه فلا ينتبه إلى المشاة أثناء عبورهم ويتسبب في الجريمة المرورية².

د - **عدم الاحتياط** : يعني هذا التصرف عدم التبصر بعواقب الأمور رغم أن الجاني يدرك أنه قد يترتب على عمله نتائج ضارة ومع ذلك يقدم على نشاطه ، وأكثر صوره شيوعا هي حوادث السيارات ، مثلا السائق الذي يسير في الجهة اليسرى يتوافر في حقه الخطأ الكافي. المساءلته ، وللاشارة فكل مخالفة يرتكبها السائق الأنظمة المرور تعتبر عدم إحتياط³.

هـ - **عدم مراعاة الأنظمة** : أي مخالفة الشخص ما تفرضه القوانين واللوائح والأنظمة من واحداث ، ويعتبرها المشرع قرينة قانونية على توافر عنصر الخطأ، ومن أمثلتها أن يسلم صاحب السيارة قيادتها لشخص يعلم أنه لا يملك رخصة سياقة ، هنا يتحمل المسؤولية أيضا، أو أن يقود سيارته فيما تجاوز الحد المسموح به قانون⁴.

الفرع الثاني : جنحة الحصول على رخصة السياقة أو محاولة الحصول عليها أو على نسخة ثانية منها بواسطة تصريح كاذب : لقد نص الشرع الجزائري على هذه الجنحة في م 78 من الأمر رقم: 09-03 ، التي أحالت على م 223 ق ع ، فيعتبر مرتكب هذه الجنحة كل من تحصل بغير حق أو شرع في الحصول على رخصة السياقة ، وهذه الأخيرة هي من بين الوثائق التي تصدرها الإدارة العمومية المنصوص عليها في م 222 ق ع وذلك سواء بالإدلاء بإقرارات كاذبة أو بإنتحال إسم كاذب أو صفة كاذبة أو بتقديم معلومات أو شهادات أو إقرارات كاذبة ، ويعتبر كذلك مرتكب هذه الجنحة كل من استعمل رخصة السياقة المقلدة أو المزيفة أو المزورة ، أو إستعملها مع علمه بأن البيانات المدونة فيها هي غير كاملة أو غير صحيحة .

¹ السعدي حميد ، شرح قانون العقوبات الجديد، الأحكام العامة، مطبعة المعارف، بغداد، 1970 ،ص287

² شاذل عبد أحمد رشان ، الجريمة المرورية و عقوبتها في القانون و الشريعة، ص172

³ محمد صبحي نجم ، شرح قانون العقوبات الجزائري ، القسم الخاص ، ط6 ، ديوان المطبوعات الجامعية ، الجزائر ، 2005 ، ص57

⁴ معوض عبد التواب ، الوسيط في شرح قانون المرور ولائحته التنفيذية ، ط 3 ، منشأة المعارف الاسكندرية ، 1988 ، ص63

المطلب الرابع: الجناح المرورية المنصوص عليها في قانون المرور.

تطرق المشرع الجزائري الى الجناح المرورية في كل من الامر 14/01 المؤرخ في 2001/08/19 المنظم لحركة المرور عبر الطرق و سلامتها في المواد من 75 الى 77 و المادة 84 ، 88 و 111 و اتبعه بالامر 09/03 المؤرخ في 2009/07/22 في مواده من 72 الى 90 يليه الامر 17/05 المؤرخ في 16 فبراير 2017.

الفرع الاول: جنحة القيادة في حالة سكر أو تحت تأثير مواد أو أعشاب تدخل ضمن أصناف المخدرات : لقد نظم المشرع الجزائري هذه الجنحة بموجب م 74 من الأمر رقم: 03-09 ، على اعتبار قيادة المركبة تحت تأثير المخدرات أو المسكرات جريمة . ويشترط لقيام هذه الجريمة توافر ركنين قانونيين لها ، وفي حالة تخلف إحداهما لا تقوم الجريمة، وبالتالي لا يكون هناك محل للمسائلة الجنائية لعدم توافر ركني الجريمة والركنين الجوهريين هما الركن المادي الذي يمثل العناصر المادية الملموسة للجريمة ، والركن المعنوي والذي يعبر عن العلاقة النفسية بين السلوك وصاحبه ، ويتكون من الإرادة والعلم، ومن ثم تبدو المسؤولية الجنائية لهذه الجريمة¹.

والركن المادي لهذه الجريمة ينحصر في تعاطي السابق الكحول أو تناول مواد أو أعشاب تدخل ضمن أصناف المخدرات ، ثم قيامه بسياسة المركبة .

أما الركن المعنوي فيتمثل في علم السائق بأنه واقع تحت تأثير المخدرات أو الكحول ، فهو بهذا يكون عالما بكافة عناصر هذه الجريمة.

غير أن القانون حدد نسبة الكحول في دم السائق ، بحيث يجب أن تعادل أو تزيد عن 0.20 غ في 1000 ملل ، لكي يتم مساءلة السائق جزائيا عن هذه الجنحة .

¹ نجيب حسني محمود ، شرح قانون العقوبات ، مرجع سابق ، ص 279

الفرع الثاني : جنحة الفرار : جريمة الهرب في قانون المرور، والتي تعنى هروب قائد المركبة عقب التورط في إرتكاب حادث مروري ،أو المتسبب في حادث مروري ¹ ، ولقيامها لا بد من توافر شرط أساسي مفترض وهو وقوع حادث مروري بالمركبة ، وتوفر ركنين قانونيين :

1- ركن المادي: ويتمثل في عدم إبلاغ السائق عن الحادث الذي وقع له للجهات المختصة أو عدم الاهتمام بأمر المصابين وإسعافهم، ويكفي تحقق واحد من هاتين الحالتين القيام جريمة الفرار كاملة.

2- ركن معنوي : فتعتبر هذه الجريمة عمدية في جميع صورها ، ولذلك نجد أن ركنها المعنوي يتخذ صورة القصد الجنائي ، والذي يعني وجود العمد الذي يظهر فيه خروج الجاني عن أوامر الشارع ونواحيه طواعية ، ولهذا كان العمد هو الأصل في هذا النوع من الجرائم ، أما الخطأ غير عمدي فيعتبر إستثناء ² .

فلقد عرف المشرع الجزائري جنحة القرار بموجب نص م 72 من الأمر 09-03 ، وتتمثل في عدم توقف كل سائق على علم أنه قد ارتكب حادث أو تسبب فيه بواسطة المركبة التي يقودها وحاول الإفلات من المسؤولية الجزائية أو المثنية التي تعرض لها³.

فكل سائق مركبة يعلم بأنه ارتكبت حادث أو تسبب في ارتكابه ولم يتوقف ، محاولا بذلك الإفلات من المسؤولية الجزائية أو المدنية التي يمكن أن تلقى على عاتقه من جراء هذا الحادث ، ومهما كانت ظروف و مسؤولية الحادث سواء خسائر مادية أو خسائر بشرية أو حتى في قتل أو جرح حيوان ولم يتوقف فإن السائق يكون قد ارتكب جنحة الفرار .

¹ سعيد أحمد علي قاسم ، الجرائم المرورية، رسالة لنيل شهادة الدكتوراه في الحقوق ، كلية الحقوق ، جامعة الاسكندرية ، مصر 2009، ص116

² عوض محمد عوض ، قانون العقوبات ، القسم العام ، دار الجامعة الجديدة للنشر ، 2000 ، ص211

³ زميتي نجلاء ، بوصوفة مريم ، دور نظام النقاط المرورية في الحد من المخالفات المرورية ، مذكرة تخرج لنيل شهادة الماستر في القانون ، تخصص قانون عام (منازعات ادارية) ، جامعة قلمة ، الجزائر ، 2015-2016، ص62

وإذا نتج عن هذا القرار جريمة قتل أو جرح خطأ فإن العقوبة تشدد طبقاً لنص م 73 من الأمر 03-09 .

كما تقوم كذلك جنحة القرار في حالة عدم توقف السائق في مكان الحادث بالضبط ، حتى ولو إتجه إلى مقر الشرطة أو الدرك من أجل الإعلان عن الحادث، أو قام بذلك بعد مدة زمنية وفي حالة ما إذا كان التوقف غير إرادي للسائق كان يبعد سيارته من مكان الحادث لعدم ملاحظة لوحة الترقيم أو يقدم معلومات خاطئة عن هويته ¹ .

الفرع الثالث: الجنح المتعلقة برفض الخضوع للفحوص و عدم الامتثال لإنذار التوقف

وتتمثل في رفض الخضوع من طرف السائق أو مرافق للسائق المتدرب للفحوص الطبية و الاستشفائية والبيولوجية، وكذلك رفض السائق لإنذار التوقف أو رفض الخضوع لكل التحقيقات المنصوص عليها و من طرف الأعوان المؤهلين و الحاملين للشارات الخارجية الظاهرة والدالة على صفتهم، طبقاً لنص المادتين 75 و 76 من القانون 01-14.

الفرع الرابع: الجنح المتعلقة بحالة المركبة : والمنصوص عليها في المواد 77 ، 84 ، 88 من قانون رقم: 01-14 ، وتتمثل في جنحة وضع مركبة ذات محرك أو مقطورة للسير مزود بلوحة تسجيل أو تحمل كتابة لا تتطابق مع المركبة أو مع مستعملها ، وجنحة حيازة أو استعمال بأية صفة كانت جهاز أو آلة مخصصة إما للكشف عن الأدوات المستعملة لمعاينة المخالفات للتشريع أو التنظيم المتعلق بحركة المرور أو عرقلة تشغيلها ، وعدم رد البطاقة الرمادية للمركبة في الآجال المحددة بعد سحبها

¹ قيسي سامية ، المسؤولية الجنائية عن حوادث المرور، مذكرة لنيل شهادة الماستر في العلوم الجنائية وعلم الاجرام ، جامعة أبي بكر بلقايد ، تلمسان ، الجزائر ، 2004-2005 ، ص 129

نهائيا من السير ، وكذلك جنحة إتلاف أو سرقة أو تحطيم مركبة موضوعة في المحشر أو محاولة ذلك ، التي نصت عليها م 111 من القانون رقم: 01-14 .

الفرع الخامس: الجنح المتعلقة بالتراخيص : وتتمثل في جنحة قيادة مركبة دون حيازة رخصة سياقة صالحة بالنسبة لصنف المركبة المعنية م 79 من القانون رقم: 05-17 ، و جنحة قيادة المركبة دون الحيازة على رخصة السياقة المنصوص عليها في م 80 من الأمر 03-09 ، وكذلك جنحة الاستمرار في القيادة رغم تبليغ قرار تعليق أو إلغاء الرخصة أو منع استصدار رخصة جديدة في قيادة مركبة يقتضي لأجل قيادتها مثل هذه الوثيقة وجنحة رفض رد الرخصة رغم تبليغ قرار تعليق الرخصة أو إلغائها إلى العون التابع للسلطة.

المكلفة بتنفيذ هذا القرار طبقا لنص المادة 81 من الأمر 03-09 ، و المادة 98 مكرر من القانون رقم: 05-17 ، وكذلك جنحة مخالفة الأحكام التي تنظم النقل الخاضع للتراخيص المنصوص عليها في المادة 86 من الأمر 03-09 .

الفرع السادس: الجنح المتعلقة بالأضرار الملحقة بالمسالك العمومية أو بملحقاتها : وتضم جنحة وضع ممهلات على مسلك مفتوح لحركة المرور بدون ترخيص المنصوص عليها في م 82 من الأمر 03-09 ، وجنحة عدم الامتثال للقواعد الخاصة بتنظيم السباقات أو المشاركة في سباق المركبات ذات محرك غير المرخص لها في المسالك العمومية طبقا لنص م 87 من القانون رقم: 05-17 ، وجنحة القيام بأشغال على رحاب الطريق ، أو عدم الإمتثال الأحكام الرخصة بالرغم من الحصول عليها ، المنصوص عليها في م 90 من الأمر 03-09.

الفرع السابع: الجنحة المتعلقة بتجاوز السرعة المرخص بها : وردت في نص م 89 من القانون رقم 05-17 ، وتتمثل في تجاوز حد السرعة القانونية المرخص بها بنسبة 30% فما فوق ، والتي قامت التجهيزات المعتمدة بمعايينتها للمركبات ذات محرك بمقطورة أو دون مقطورة ، أو نصف مقطورة في بعض مقاطع الطرق ولكل صنف من

أصناف المركبات والمادة 24 م ت 04/381 ، هي التي تحدد السرعة القانونية المرخص بها للمركبات.

المبحث الثاني: الضبط الجنائي للمخالفات و الجنح المرورية

لقد إتجهت أغلب التشريعات إلى تقسيم وتصنيف الجرائم المرورية من حيث الجسامة والخطورة إلى نوعين فقط وهما الجنح والمخالفات ، ذلك ما فعل المشرع الجزائري حسب ما ورد في الفصل السادس بعنوان المخالفات والجنح من الأمر -09-03¹ ، و بالرجوع الى م 65 نجد انها تصنف المخالفات للقواعد الخاصة بحركة المرور حسب خطورتها إلى مخالفات وجنح .

ف نجد الجنح هي الإنتهاكات الجسيمة ، والتي لها قدر كبير من الخطورة سواء على الفرد أو الدولة ، غير أن هذا النوع من الجرائم ليس بالعدد الكثير في قانون المرور²، بينما المخالفات هي السلوكات التي لا تحمل مخاطر كبيرة، وتمثل النسبة الأكبر من الأفعال التي يتم معاقبتها".

كما أن الهيكل القانوني لهذه الجرائم المرورية يتميز بالتقسيم الثنائي للجرائم من جنح ومخالفات دون الجنائيات فلا مجال للجنائيات في قانون المرور³.

فعند تحديد الجرائم المرورية، لم يقم المشرع الجزائري بتعريفها بل قام بتقسيمها إلى جنح ومخالفات، وقرر فرض عقوبة جنائية عليها، واكتفى بتعريف الجنحة والمخالفة وفقاً لما هو منصوص عليه في المادتين 05 و 27 من القانون الجزائري.

¹ الأمر رقم 03-09 المؤرخ في 22 جويلية 2009 ، يعدل ويتم القانون رقم 14-01 المتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها وأمنها ، المنشور في الجريدة الرسمية العدد 45 ، لسنة 2009 . المتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها وأمنها ، المنشور في الجريدة الرسمية العدد 45 ، لسنة 2009

² سعيد أحمد على قاسم ، مرجع سابق، ص 86

³ R.Garraud Traite Théorique et pratique du droit pénal français L.Larose Directeur de la librairie Paris 1898 Deuxième Edition P.174

المطلب الأول : الاعوان المسؤولين عن ضبط المخالفين والمتسببين في حوادث المرور والانتهاكات المرورية.

لم يعرف المشرع الجزائري الاعوان المؤهلين لضبط مرتكبي المخالفات و الجنح المرورية ، بل حددهم على سبيل الحصر و بين مهامهم و إختصاصاتهم ، و يمكن تعريف العون المؤهل بأنه ذلك الشخص المختص بضبط المخالفات المرورية و الذي يملك القدرة على تصنيف هذه المخالفات و تحديد العقوبة المناسبة لكل مخالفة ، و من ثمة معاقبة المخالف لقانون المرور بعد ضبطه و تحرير محضر المخالفة¹

ومن خلال دراسة المادة (130) من القانون رقم (01-14) التي لم تعدل في القانون الجديد رقم : 05-17 و التي تنص على أنه :

"طبقا لأحكام قانون 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 و ذوي الرتب و أعوان الأمن الوطني و ضباط الشرطة القضائية" .

نجد أن الصنفين الثاني و الثالث كلاهما يتمتع بصفة ضابط الشرطة القضائية ، طبقا لنص المادة (15) قانون الإجراءات الجزائية ، رغم ذلك فإن الاعوان المؤهلين لمعاينة المخالفات الخاصة بالسلامة المرورية في الطرق هم ضباط الشرطة القضائية و أعوانهم بالإضافة إلى ضباط و أعوان الضبط القضائي ، و كذلك مجموعة من الفئات التي أعطاهها قانون المرور صفة العون المؤهل في الضبطية القضائية و ذلك ما هو

¹ جدادوة مهدي ، فارح سميرة، دور الاعوان المؤهلين في مجال الحفاظ على السلامة المرورية، مذكرة تخرج لنيل شهادة الماستر في القانون، جامعة 1945/05/08 ، قالمة، الجزائر، 2015-2016 ص 09

منصوص عليه في المادة (130) و المادة (131) من القانون رقم (17-05) و يتم توضيحهم كالتالي :

الفرع الأول: ضباط الشرطة القضائية

جاءت المادة (15) من قانون الإجراءات الجزائية لتحديد الأشخاص الذين يتمتعون بصفة ضابط الشرطة القضائية حيث نصت المادة المذكورة على أنه يتمتع بصفة ضابط الشرطة القضائية كل من :

1. رؤساء المجالس الشعبية البلدية

2. ضباط الدرك الوطني

3. محافظوا الشرطة

4. ضباط الشرطة

5. ذوي الرتب في الدرك الذين أمضوا في سلك الدرك ثلاث سنوات على الأقل و الذين تم تعيينهم بموجب قرار مشترك صادر عن وزير الدفاع الوطني بعد موافقة لجنة خاصة¹.

6. مفتشوا الأمن الوطني الذين قضوا في خدمتهم بهذه الصفة ثلاث سنوات على الأقل و عينوا بموجب قرار مشترك صادر عن وزير العدل و وزير الدفاع الوطني و وزير الداخلية و الجماعات المحلية بعد موافقة لجنة خاصة .

7. ضباط و ضباط الصف التابعين للمصالح العسكرية للأمن الذين تم تعيينهم خصيصا بموجب قرار مشترك صادر بين وزير الدفاع الوطني و وزير العدل .

و يقوم ضباط الشرطة القضائية بمباشرة إختصاصاتهم في إستقصاء الجرائم و جمع أدلتها و القبض على فاعليها و غيرها من الإجراءات الموكلة في الحدود المكانية

¹ هونني نصر الدين ، يقدر دارين ، الضبطية القضائية في القانون الجزائري، دار هومة للطباعة والنشر والتوزيع ، الجزائر، 2009 ص30

للمناطق التي يعينون فيها و تسمى بدائرة الإختصاص المكاني¹ ، و ذلك طبقا للمادة (16) فقرة من 1 الى 5 من قانون الإجراءات الجزائية .

الفرع الثاني: الضباط و ذوي الرتب و أعوان الدرك الوطني

نصت المادة (02) من المرسوم الرئاسي رقم 143-09² على أن الدرك الوطني قوة عسكرية منوطة به مهام الأمن العمومي يمارس مهامه على كامل التراب الوطني و بصفة خاصة في المناطق الريفية و شبه الحضرية و على طرق المواصلات و على الحدود ، و يتولى ممارسة مهام الشرطة القضائية و الشرطة الإدارية و الشرطة العسكرية ، و يعد الدرك الوطني من بين الأعوان الفاعلين في ميدان السلامة المرورية ، حيث يمتد إختصاصه على (85%) من مجموع الشبكة الوطنية للطرق و له دور فعال في مكافحة ظاهرة الأمن المروري ، و تنحصر مهام وحدات الدرك الوطني في مجال أمن الطرقات في تنظيم و مراقبة حركة المرور ، و الوقاية و الإعلام المروري ، شرطة المرور و تنسيق النقل ، ردع الانحراف في الطرقات ، معاينة حوادث المرور .

الفرع الثالث: محافظي الشرطة و الضباط و ذوي الرتب و أعوان الأمن الوطني

هؤلاء ينتمون لموظفي الأمن الوطني طبقا لنص المادتين 02 و 05 من المرسوم التنفيذي رقم 10-322³ ، و الشرطة مصطلح كثيرا ما يردده الأفراد لأنه يضطلع بالجانب الأكبر في الوقاية للأفراد من الجرائم ، و هي أقرب المؤسسات إتصالا بالجمهور ، كما تمثل رمزا لقوة المجتمع و لإرادته ، بحيث غدا مفهوم الشرطة مرادفا للحماية و المساعدة⁴ ، يقوم هؤلاء الأعوان بمهمة حفظ النظام العام و الأمن بالمدن الكبرى و المناطق الحضرية ، بالإضافة إلى ضمان حماية الأشخاص و ممتلكاتهم و

¹ بوعونية أمين شعيب ، مهلب حمزة ، اختصاصات الضبطية القضائية في القانون الجزائري، مذكرة لنيل شهادة الماستر في الحقوق ، جامعة عبد الرحمان ميرة ، بجاية ، الجزائر ، 2012-2013 ص 09

² المرسوم الرئاسي رقم: 143-09 المؤرخ في 2009/04/27 ، المتضمن مهام الدرك الوطني و تنظيمه، جريدة رسمية العدد 26 ، لسنة 2009

³ مرسوم تنفيذي رقم: 10-322 مؤرخ في: 2010/12/22 ، يتضمن القانون الاساسي الخاص بالموظفين المنتمين للاسلاك الخاصة بالامن الوطني ، الجريدة الرسمية عدد 78 ، لسنة 2010

⁴ بغدادي جيلالي ، التحقيق ، دراسة مقارنة نظرية و تطبيقية، دون طبعة ، دار هومة، الجزائر، 2004 ، ص 7، 8

التحقيق في الجرائم و القبض على الجناة كما أنهم يؤديوا مهامهم الروتينية الأخرى مثل المراقبة الدورية لحركة المرور و معاينة المخالفات و الجرح المرورية و إثباتها .

الفرع الرابع : مهندسو الأشغال العمومية و رؤساء المناطق و الأعوان التقنيون للغابات :

إصطلاح على تسمية مهندسو الأشغال العمومية و رؤساء المقاطعات بشرط حفظ الطريق و هم أشخاص يتم إختيارهم من بين الحائزين على شهادة مهندس دولة أو تقني سامي في الأشغال العمومية ، هذا الجانب التقني في تكوينهم يؤهلهم أكثر للتدخل ميدانيا ، حيث يتم التعرف على نوع الإعتداء او التخريب الواقع على الملك العمومي للطريق و يقوم الأضرار الملحقة بمكوناته و يتم إقتراحهم من طرف مديرية الأشغال العمومية و يصادق على هذا الإقتراح وزير الأشغال العمومية¹.

والأعوان التقنيون للغابات و حماية الأراضي و إستصلاحها سواء الضباط أو ضباط الصف التابعين لإدارة الغابات أو شرطة السير و المرور داخل الأملاك الغابية ثم تحديد صلاحيتهم لمعاينة المخالفات والجرح بموجب القانون رقم 84-12² بحيث يقومون بالبحث و التحري و معاينة الجرح و المخالفات المرتكبة على تلك المسالك و إثباتها في محاضر ضمن الشروط المحددة في النصوص القانونية.³

للإشارة فإنه يجب على هؤلاء الأعوان أداء اليمين أمام المحكمة التابعة لمكان إقامتهم في حال إن لم يسبق لهم تأديتها من قبل ، طبقا لنص المادة 135 من القانون رقم 01-14 .

الفرع الخامس : مفتشوا النقل البري

¹ جادوة مهدي ، فارح سميرة، مرجع سابق ، ص20
² قانون رقم: 48-12 المؤرخ في: 23/06/1984، المتضمن النظام العام للغابات، المنشور في الجريدة الرسمية العدد 26 ، لسنة 1984 ، المعدل و المتمم بالقانون رقم: 91-20، المؤرخ في : 02/12/1992 ، المنشور في الجريدة الرسمية العدد 62 ، لسنة 1991
³ أوهابيه عبد الله ، شرح قانون الاجراءات الجزائية، دون طبعة ، دار هومة، الجزائر، 2003، ص199

يخضع مفتشوا النقل البري للمرسوم التنفيذي رقم 11-328¹ حيث نصت المادة 05 منه على أنه يؤدي مفتشوا رخصة السياقة و الأمن في الطرق و مفتشوا النقل البري اليمين أمام المحكمة التابعة لمكان إقامتهم طبقا لنص المادة 135 من القانون رقم 01-14 و يزود هؤلاء المفتشون ببطاقة مهنية تسلمها الإدارة المكلفة بالنقل و تؤهلهم ممارسة المهام المنوطة بهم في التشريع و التنظيم المعمول به ، حسب نص المادة 06 من نفس المرسوم .

المطلب الثاني: إختصاصات الأعوان المؤهلين

لقد حدد المشرع الجزائري الأعوان المؤهلين للمحافظة على السلامة المرورية ، و بين إختصاصاتهم ، حيث نص صراحة بأن هؤلاء الأعوان يختصون بمعاينة الجرائم المرتكبة في الطرقات العمومية و المحيط المجاور لها ، كما يقومون بمعاينة المخالفات المنصوص عليها في قانون المرور و النصوص التطبيقية له بموجب محضر معاينة المخالفة²، و إلى جانب ذلك يعمل هؤلاء الأعوان على تنظيم و مراقبة حركة المرور عبر الطرق ، و ذلك لضمان سيولة المرور و سرعة حركته و السهر على إحترام تطبيق قانون المرور .

الفرع الأول: معاينة المخالفات و الجناح المرورية

لقد نصت المادة 130 من القانون رقم 01-14 على أن المعاينة تكون بموجب محضر يحرر من طرف الأعوان المؤهلين و هي من إختصاص الشرطة القضائية (أعوان الأمن العمومي) على مستوى الأقاليم الحضرية ، اللذين يباشرون مهامهم بوضع نقاط مراقبة و أثناء سير حركة المرور ، أما على مستوى الأقاليم الريفية فهي من إختصاص قيادة الدرك الوطني ، كما يختص هؤلاء الأعوان بمعاينة المخالفات المنصوص عليها في هذا القانون و نصوصه التطبيقية بموجب محضر و ذلك عند إقترانها بالمخالفات

¹ مرسوم تنفيذي رقم 11-328 ، يتضمن القانون الأساسي الخاص بالموظفين المنتمين للأسلاك الخاصة بالإدارة المكلفة بالنقل ، منشور في ج ر ، العدد 52 ، لسنة 2011

² جدادوة مهدي ، فارح سميرة ، دور الاعوان المؤهلين في مجال الحفاظ على السلامة المرورية ، مذكرة تخرج لنيل شهادة الماستر في القانون ، جامعة 1945/05/08 ، قالمة ، الجزائر ، 2015-2016 ، ص 24

المتعلقة بسلامة الأملاك العمومية الخاصة بالطرق ، أو عندما تكون مرتكبة في موقع الورشات الواقعة على المسلك العمومي أو بجوارها و ينتج عنها ضرر يضر بالاستغلال العادي لتلك الورشات المذكورة أو بحماية المستخدمين فيها و ذلك طبقا لنص المادة 133 من القانون رقم 01-14 ، كما يمكن لمهندسي الأشغال العمومية و رؤساء المناطق و الأعوان التقنيين للغابات و حماية الأراضي و إستصلاحها ، معاينة المخالفات المنصوص عليها في أحكام هذا القانون عندما ترتكب على المسالك الغابية المفتوحة للسير العمومي طبقا لنص المادة 131 من نفس القانون و يمكن لمهندسي و تقنيي الأشغال العمومية دون المساس بالحق المخول لجميع الموظفين و الأعوان المذكورين في المادة 130 أعلاه ، معاينة الأضرار التي تلحق بالمسالك العمومية ، و إعداد محضر عن الأعمال التخريبية المرتكبة بحضورهم حسب نص المادة 132 و يختص مفتشوا النقل البري بمعاينة مخالفات الأحكام المتعلقة بطبيعة الأطر المطاطية للمركبات ذات محرك ، غير المطابقة للمعايير المقبولة و مخالفة الأحكام المتعلقة بوزن المركبات ذات محرك غير مطابقة للمعايير المقبولة ، و مخالفة الأحكام المتعلقة بالحمولة القصوى لكل محور ، و يتم إعداد محضر بذلك طبقا لنص المادة 134 من القانون رقم 05-17 .

الفرع الثاني: تنظيم و مراقبة المرور

يعمل الأعوان المؤهلين على توجيه و تنظيم و ضبط حركة المرور داخل المدن أو خارجها على الطرق المختلفة حيث يقومون بجهد عال في جعل حركة المرور إنسيابية دون إعاقة لحركة المرور خاصة في الساعات التي تكثر فيها الأحجام المرورية و كذلك عند حصول إختناقات مرورية قد تكون ناتجة عن عوائق غير متوقعة ، فيسعى هؤلاء الاعوان في المحافظة على السلامة المرورية بتطبيق قانون المرور و ضبط المخالفات و تحريرها بحق المخالفين و تنظيم مخططات الحوادث و كتابة تقارير عنها ، ولا يكتمل تنظيم المرور إذا لم يشتمل على منظومة فعالة لمراقبة حركة المرور ، و

السهر على تقييد مستعملي الطريق بقواعد السلامة و إلزامهم بإحترام القواعد المنصوص عليها في قانون المرور¹، و تتم هذه المراقبة على مستوى الحواجز أو عن طريق الدوريات و التي تلعب دورا هاما في السهر على إحترام قانون المرور ، حيث تتم مراقبة المركبات سواء تعلق الأمر بالوثائق أو بالتجهيزات الضرورية للمركبة²، او في الحالة الجسمانية و النفسية للسائق التي تسمح له بالسياقة في أحسن الظروف ،كما تتم المراقبة عن طريق تجهيزات إلكترونية مثل :

- جهاز الرادار أو ما يعرف بدليل السرعة و الذي يسمح بقياس سرعة المركبات أثناء سيرها .

- مقياس السرعة و هو جهاز متحرك محمول يسمح بالمقياس الفوري لسرعة المركبة أثناء سيرها.

- مقياس الكحول أو ما يعرف بإثلوتاست و هو جهاز محمول يسمح بالتحقق الفوري من وجود الكحول في جسم الشخص من خلال الهواء المستخرج.

- مقياس الإثيل و هو جهاز متحرك محمول يسمح بالمقياس الفوري لسرعة المركبات أثناء سيرها جهاز تحليل اللعاب و هو جهاز يسمح بالكشف عن وجود مخدرات أو مواد مهلوسة عن طريق تحليل اللعاب حسب نص المادة (02) من القانون رقم (17-05).

- كاميرات التصوير و الفيديو ، إن إستعمال هذه التجهيزات يساعد على مراقبة حركة المرور و رصد المخالفين ،فهي تؤدي دورا فعالا في تنظيم حركة المرور و بذلك تساهم في رفع مستوى السلامة المرورية .

¹ الهاشمي بوزيد بوطالبي وآخرون ، التجارب العربية و الدولية، الطبعة الاولى، دار الحامة للنشر و التوزيع، الرياض، دون سنة النشر، ص128

² بن عباس فتيحة، دور الاعلام في التوعية و الوقاية من حوادث المرور في الجزائر، مقارنة بين المناطق الريفية و المناطق الحضرية (دراسة وصفية استطلاعية) ، أطروحة لنيل شهادة الدكتوراة في علوم الاعلام و الاتصال، كلية العلوم السياسية و الاعلام، جامعة الجزائر 3، الجزائر، 2011-2012 ص286

- جهاز توجيه و تحذير و هو جهاز إلكتروني تزود به المركبات ، يسمح بوصلها بنظام معلوماتي مركزي ، يجعل المركبات تحت الرقابة عن بعد لإستشعار أي خطر يحدق بها فتوجه للسائق تحذيرات و تعليمات لتفادي هذه الأخطار وهو من الأجهزة المخترعة حديثا ، و الذي يساهم في تعزيز السلامة المرورية ¹.

المطلب الثالث : فرض الجزاءات الإدارية :

أصبح الجزاء الإداري (العقوبة الإدارية العامة) طريقا مألوفاً لتطبيق القانون ، كما صار ظاهرة فرضتها متطلبات التوازن في الحياة اليومية الإدارية ، بين واجب الإدارة في أداء دورها في تطبيق القانون ، وحق الأفراد في التمتع بما يكفل لهم من حقوق وهذه المعالم والأهداف هي التي تحدد ذاتية واستقلالية العقوبة الإدارية ².

فالجزاءات الإدارية العامة تصدر عن الإدارة بقرار إداري فردي ، ولا يعد ذلك تعديا على إختصاص القضاء وتماشيا مع ذلك تملك الإدارة سلطة توقيع الجزاءات حال ممارستها لنشاطها بوصفها سلطة عامة في حالات محددة وذلك في بعض الجرائم قليلة الأهمية أو ذات الصبغة الإقتصادية ³.

إن تنفيذ الجزاء بحق المخالف ليس الهدف منه مجرد العقوبة أو تحصيل الغرامة المادية ، بل الهدف هو تنبيه السائق بأنه ارتكب خطأ يعاقب عليه وذلك بموجب النظام ، وكذلك تنبيهه إلى عدم العودة وارتكاب هذا الخطأ مرة أخرى لما ينطوي عليه ذلك من خطورة تجاه نفسه وتجاه الآخرين.

ولكن ينبغي على رجل المرور عند إيقاف السائق المخالف أن يتبع الأسلوب الطيب وأن يخاطبه بالألفاظ الحسنة ، فإن هذا له واقع في النفس أكثر مما لو زجره بكلمة

¹ الهاشمي بوزيد بوطالبي و اخرون ، مرجع سابق، ص131

² بومدين كتون ، العقوبة الإدارية وضمان مشروعيتها ، مذكرة ماجستير ، تخصص قانون عام، جامعة أبي بكر بلقايد ، كلية الحقوق والعلوم السياسية ، تلمسان ، الجزائر ، ص 10

³ عبد المنعم خليفة عبد العزيز ، ضمانات مشروعية العقوبات الإدارية العامة ، دون طبعة ، منشأة المعارف ، الأسكندرية ، دون سنة نشر ، ص 03

جارحة وأوقع بحقه العقوبة¹ إن السائق المخالف والذي لا يحترم قواعد وأنظمة المرور فإنه يعرض نفسه والآخرين للخطر المحقق ، ومن ثم فإنه يستحق العقاب والجزاء الرادع ، وذلك حتى يلتزم الأفراد بتطبيق قواعد النظام المروري ، وما على الأعوان المؤهلين للمحافظة على السلامة المرورية أن يتدخلوا لتنفيذ وفرض الجزاءات اللازمة ، وأهم هذه الجزاءات التي يفرضها الأعوان على المخالفين هي الجزاءات الإدارية والتي بدورها تنقسم إلى جزاءات إدارية مالية وأخرى غير مالية .

عند ضبط العون المكلف مرتكب المخالفة المرورية يقوم بتحرير محضر مخالفة وإخطار السائق بها من أجل دفع الغرامة الجزافية في أجل أقصاه خمسة وأربعون (45) يوم وإعلامه بأنه عند إنقضاء هذا الأجل وفي حالة عدم دفع الغرامة الجزافية ، يرسل محضر عدم الدفع إلى وكيل الجمهورية ، وفي هذه الحالة يرفع مبلغ الغرامة بعدها الأقصى طبقا لنص م 93 من القانون رقم : 05-17 ، هذا إذا كانت رخصة السياقة الخاصة بالمخالف جزائية ، أما إذا كانت أجنبية فإنه علاوة على ذلك يتم الاحتفاظ بالرخصة إلى غاية تسديد الغرامة الجزافية حسب نص م 92 مكررا من القانون رقم : 05-17 .

المطلب الرابع : التحقيق في حوادث المرور .

بصورة عامة يمكن القول أن حادث المرور هو إصطدام بين مركبتين أو أكثر ، أو صدم شخص أو أكثر ، كما قد يكون إصطدام بين مركبتين وملكية عامة أو خاصة كبنائية أو منشأة والحادث قد تكون له عواقب مادية فقط ، وفي كل الأحوال فإن الحادث المروري يعتبر إخلال بالنظام العام² .

¹ عثمان السنيدي عبد الرحمن ، مدى فعالية أساليب تنفيذ الجزاءات المرورية في الحد من المخالفات من وجهة نظر الضباط والجمهور بمدينة الرياض ، بحث مقدم إستكمالا لمتطلبات الحصول على درجة الماجستير في العلوم الشرطية ، تخصص القيادة الأمنية ، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية ، 2004 ، ص 73

² عمر الدهمي الأخضر ، عميد أول للشرطة ، الدورة التدريبية ، التحقيق المتقدم في حوادث المرور ، الإجراءات القانونية والإدارية والتنظيمية المتخذة عند وقوع حادث مرور نموذج تطبيقي من الجزائر) ، أكاديمية نايف العربية للعلوم الأمنية ، 2003 ، ص 06

فالقانون الجزائري أجبر الأعوان المؤهلون لمعاينة المخالفات الخاصة بسلامة المرور في الطرق بالتنقل إلى مكان الحادث والتحقيق فيه ، ويعرف التحقيق في حوادث المرور بأنه مجموعة من الإجراءات التي يقوم بها المحقق في حوادث المرور في حدود الوسائل المشروعة المسموح بها نظاما والتي تهدف إلى إيجاد إجابات حقيقية على مجموعة من الأسئلة تتمثل فيما يلي : ماذا حدث؟ كيف؟ متى؟ أين؟ من هم أطراف الحادث؟ ما هي الأسباب؟ ما هي النتائج؟¹.

فعند تلقي البلاغ عن وقوع حادث مروري يعمل مستقبل البلاغ على تهدئة المبلغ حتى يتمكن من الحصول على المعلومات الصحيحة واللائمة ، فيطلب منه تحديد موقع الحادث بالضبط حتى يتم تحديد أفضل الطرق المؤدية إلى موقع الحادث ، وكذلك نوع الحادث وما نتج عنه ، واسم المبلغ وعنوانه ومحل إقامته وعلاقته بالحادث.

بعد ذلك يتم الإستجابة للبلاغ باتخاذ الإجراءات اللازمة لتقديم المساعدات الضرورية وإرسال إحدى دوريات المرور المتواجدة بمنطقة الحادث بأسرع وقت وذلك لتجنب مزيد من الأضرار أو الخسائر أو تغيير الأدلة.

عند وصول الأعوان تأتي مرحلة السيطرة على موقع الحادث وتقدير الوضع ووضع الأولويات المطلوبة لإجراء التحقيق².

فالقاعدة العملية الصحيحة في التحقيق تقتضي بأن تكون المعاينة هي الإجراء الأول الذي يقوم به المحقق ولها الصدارة على ما عداه من سائر الإجراءات³.

يتولى المحقق معاينة الحادث المروري وإثباته والتأكد من أن يكون ناتجا عن فعل جنائي أو حادث عرضي .

¹ عقاب صقر عول ضال الطبري ، التحقيق في حوادث المرور ، دراسة تحليلية تطبيقية للإجراءات المطبقة في المملكة العربية السعودية ، مشروع مقدم إستكمالا لمتطلبات درجة الماجستير في مكافحة الجريمة ، المركز العربي للدراسات الأمنية والتدريب ، الرياض ، 1989 ، ص 97.

² عقاب صقر عول ضال الطبري ، مرجع سابق ، ص 153.

³ ياقوت محمد ماجد ، أصول التحقيق الإداري في المخالفات التأديبية ، ط 3 ، دار الجامعة الجديدة ، الإسكندرية ، 2007 ، ص 393

كما يتولى المحقق رسم الكروكي الذي يعتبر أهم إجراء يقوم به بعد الوصول إلى موقع الحادث لأنه يبنى عليه في تحديد المسؤولية بين أطراف الحادث ويتم إيضاح مكان الحادث وكيفية وقوعه واتجاه السيارات قبل وبعد الحادث وآثار الفرملة وقياسها لأن ذلك يساعد على معرفة السرعة التي كان يسير عليها السائق حين وقوع الحادث. ومن أهم الأشياء التي يجب أن يراعيها المحقق الذي يقوم بمعاينة مسرح الحادث المروري عند الرسم التخطيطي للحادث هي:

- القيام برسم تخطيطي لموقع الحادث قبل إجراء القياسات وذلك في أسرع وقت بعد الحادث.

و يعتبر الرسم التخطيطي لموقع الحادث سجلاً لا يمكن إعادة رسمه مرة أخرى وذلك للوصول إلى طريقة أفضل للرسم.

- يجب على المحقق أن لا يرسم إلا ما يراه وأن لا يرسم حسب توقعه لأن الرسم يعد سجلاً للوقائع.

. الالتزام برسم الأشياء وفقاً لتنظيمها الشكلي في المخططات وما كانت عليه بدون زيادة أو نقصان¹.

فيجب على المحقق أن يراعي في التخطيط للحادث أن يكون متميزاً بثلاثة عناصر مهمة وهي: الوضوح - البساطة - الدقة .

وإذا حركت المركبات يرسم حسب أقوال الأطراف ذات العلاقة وشهود العيان أما إذا اختلفت أقوالهم فيتم رسم الكروكي حسب أقوال كل طرف ويتم في النهاية استنتاج الحقيقة بعد استكمال التحقيق ويتم القبض على المتسببين في الحادث وإيقافهم رهن التحقيق حتى إتمام الحصول على جميع المعلومات الخاصة بالحادث ، ويجب على

¹ على السلامة محمد بن عبد العزيز ، المسؤولية الجنائية عن الحوادث المرورية في المملكة العربية السعودية (دراسة تأصيلية تطبيقية ، بحث مقدم استكمالاً لمتطلبات الحصول على شهادة الماجستير في العدالة الجنائية ، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية ، الرياض ، 2009 ، ص 83

المحقق عند معاينته للحادث ورسم حالة السيارات المشتركة في الحادث بإثبات (تسجيل) النقاط التالية:

- مكان كل سيارة واتجاهها .
- تحديد مكان الصدمة في السيارة.
- ملاحظة وجود بقع دم في ملابس الشخص في حوادث الدهس.
- معاينة السيارة المهشمة لمعرفة سبب انقلابها.
- آثار الفرامل على الأرض وقياس طولها لمعرفة سرعة السيارة.
- ملاحظة حمولة السيارة لمعرفة أهى زائدة أم لا.
- التأكد من توفر شروط السلامة الواجب توفرها.
- التأكد من عدم تحريك الآثار بعد وقوع الحادث.

كما يكلف المحقق من يتولى التصوير للسيارات المشتركة بالحادث أن يقوم بتصوير موقع الحادث ومكان الصدمة والآثار الموجودة من الفرامل أو ما نتج عن الحادث وما يتعلق به . ويجب تصوير المتوفين للتعرف عليهم عند الحاجة ويكون التصوير واضحاً مع استخدام الفلاش والإنارة إذا كان الوقت ليلاً. ويتولى المحقق أو مساعدة تفتيش المركبات المشتركة بالحادث للبحث عن ممنوعات قد يكون السائق إستخدمها أو تناولها قبل وقوع الحادث وقد تكون السبب الرئيس في الحادث وفي حالة وجود أغراض تخص السائق أو المرافق فإنه يتم حرزها والمحافظة عليها حيث يتم تسليمها لأصحابها وفي حالة وجود ما يشتبه أنه مسكر أو مخدر فإنه يتم حرزه وإرساله إلى جهة الاختصاص لتتولى الكشف والتحليل عليه وإذا إتضح أن الحادث ناتج عن فعل جنائي فإنه يتم إحالة السائق إلى الشرطة لإتمام اللازم بالجانب الجنائي¹.

¹ محمد بن عبد العزيز على السلامة ، مرجع سابق ، ص 87

بعد ذلك يتم إستجواب كل من قادة المركبات والمجنى عليهم والشهود ، وكل ذلك من أجل تحديد المسؤولية الناتجة عن الحادث ، ثم يعد المحقق تقرير و إخلاء مكان الحادث ، بصفة عامة يشمل التحقيق أخذ أقوال السائق والركاب والشهود ويتم إعداد محضر تحقيق إبتدائي ، كما يتم إعداد محضر المعاينة المادية والذي يعد من وسائل الإثبات الهامة التي يستند عليها القضاء أو شركة التأمين لإثبات مسؤولية السائقين على الحوادث المرتكبة بنوعيتها أو نفيها ، وللإشارة لا تخلو المحاضر من رسم بياني لمكان الحادث ووضعية المركبة ويدعم بصور فوتوغرافية للمركبات والضحايا ¹ (ملف تقني).

إن الأعوان المكلفين اللذين حددهم قانون المرور يمارسون إختصاصاتهم لضبط ومعاينة المخالفات والجنح المرورية وفق السلطات المخولة لهم ، بتحرير وفرض العقوبات واتخاذ كافة الإجراءات اللازمة لردع مرتكبيها ، وذلك للمحافظة على السلامة المرورية ، كما أن سلطة هؤلاء الأعوان عند وقوع حادث مروري والتحقيق فيه هام وأساسي في تحديد المسؤولية القانونية المترتبة عن هذا الحادث .

¹ عدي نبيلة ، المخالفات المتعلقة بقانون المرور، مذكرة مقدمة ضمن متطلبات نيل شهادة الماستر، كلية الحقوق و العلوم السياسية، جامعة العربي التبسي، الجزائر، 2016-2017، ص61

خلاصة الفصل الثاني

تم تصنيف الجرائم المرتكبة في حركة المرور حسب درجة خطورتها إلى مخالفات وجنایات، فقد تم تصنيف المخالفات إلى أربع فئات مختلفة ، حيث تم إعادة التصنيف بشكل يوسع نطاقه ويزيد من عدد المخالفات، بتعديل يختلف عما كان محددًا سابقًا، كما نص على الجرح و التي بدورها أيضا مقسمة الى جرح منصوص عليها في قانون العقوبات و أخرى منصوص عليها في قانون المرور، وقد حدد قانون المرور الأعوان المؤهلين لمعاينة المخالفات الخاصة بسلامة المرور في الطرق، فيسهر هؤلاء الأعوان على إحترام وتطبيق القانون عن طريق معاينة المخالفات والجرح الناتجة عن عدم إحترام قواعد السلامة المرورية ، وأيضا تنظيم ومراقبة حركة المرور بشكل مستمر ، كما خول لهم العديد من السلطات ، ومن بينها تسليط العقوبات على مرتكبي مخالفات قواعد المرور ، وفرض الجزاءات الإدارية وفق ما نص عليه القانون ، وكذلك التحقيق في الحوادث المرورية ومعرفة المتسبب فيه وكل ذلك عن طريق إعداد محاضر في هذا الشأن ، ولهم الحق في تحريك الدعوى العمومية وذلك عن طريق إرسال تلك المحاضر إلى وكيل الجمهورية لدى المحكمة المختصة لمباشرة إجراءات الدعوى ، وتكييف القضية والفصل فيها بتطبيق قواعد قانون الإجراءات الجزائية وإصدار أحكام في شأن المخالفين لقواعد حركة المرور .

الختاتمة

إن السلامة المرورية بصورة عامة و الوقاية من حوادث المرور بصفة خاصة ، تعد من الاخطار التي أضحت تهدد المجتمع الجزائري نظرا لكونها تمثل حوادث تزرع الرعب في أفراد المجتمع ، بسبب النتائج السلبية المترتبة عنها ، سواء كان ذلك في ما تخلفه من ضحايا و مصابين ، أو فيما تخلفه من نتائج نفسية أو إجتماعية أو إقتصادية ، فكان من الضروري العمل على مواجهة هذه المشكلة وما ينتج عنها من آثار سيئة ، و العمل على حلها ، أو على الأقل الحد من تأثيراتها السلبية نظرا لخطورتها و لكونها من أبرز المشكلات التي تهدد حياة الإنسان و أمواله في العصر الحديث ، الأمر الذي دفع المشرع الجزائري لإعادة تغيير السياسة الردعية لمواجهة هذا المشكل ،فرغم إصدار الأمر رقم (09-03) لتعديل القانون رقم (01-14) الذي يعتبر من أشد القوانين الردعية ،إلا أنه لم يتم التوصل من خلال تطبيقه إلى القضاء أو التقليل من هذه الحوادث.

إن سياسة مواجهة الدولة للحوادث المرورية تبدأ بضرورة إقرارها بوجود المشكلة و آثارها الإجتماعية و الإقتصادية و القانونية ، ثم وضع الإستراتيجيات المناسبة و هذا ما سعى إليه المشرع الجزائري و حرص على تجسيده بإيجاد أطر قانونية داخلية ، كانت قوانين المرور المتعاقبة حتى تكون إطارا مرجعيا للحد من الحوادث المرورية ، من خلال تخويل الجهات الإدارية المختصة بالمرور بجملة من السلطات و الآليات لتنظيم السير على الطرقات ، هذا ناهيك عن وجود إرادة سياسية قوية لمواجهة هذه المشكلة ، التي تتضح من خلال تبني المشرع لنظام إجرائي فعال في متابعة مرتكبي المخالفات المرورية من خلال إستحداث نظام الرخصة بالنقاط الذي حبذا لو قامت الدولة للتحضير له قبل وضعه على مستوى المنظومة التشريعية

ليس هناك شك أن نظام الرخصة بالنقاط سيكون له أثر إيجابي في حالة تطبيقه تطبيقاً سليماً ، و هذا لن يكون إلا إذا فعلت أدوار الأجهزة التي يفترض أن تقوم على تطبيق هذا النظام و المتمثلة في المندوبية الوطنية للأمن و المجلس التشاوري و المركز الوطني للوقاية و الأمن عبر الطرق ، و يبقى هذا النظام ضمن محاولات المشرع الجزائري للتصدي لحوادث المرور من خلال إيجاد ترسانة قانونية تردع المخالفين ، ولكن الجدير بالذكر ، أن البحث في النتائج لا يغنينا عن البحث في الأسباب أيضاً ، لذلك فإن هناك بعض الأمور التي تستوجب الإهتمام بها و إعادة النظر فيها ، و التي لها دخل كبير في حوادث المرور ، نذكر منها : مشكل إهتراء الطرقات ، إنعدام الإنارة العمومية ، النقص الكبير في إشارات المرور على المستوى الوطني ، و الإختلالات الموجودة في المركبات و عدم صيانتها ، فبعض وسائل النقل المستوردة لا تستجيب للمواصفات التقنية الدولية و غير خاضعة للمراقبة الدورية لوكالات الفحص التقني ، كما تقتصر الى شهادات المطابقة ، بالإضافة إلى ضعف التكوين في مجال السياقة وهو ما يحاول القانون الجديد الإستثمار فيه بفتح مجال التكوين

أخيراً نشير طبقاً للإحصائيات المقدمة من قبل المركز الوطني للأمن عبر الطرق ، أن عدد حوادث المرور في تزايد مستمر خصوصاً في السنوات الأخيرة ، مما يجعل المسؤولية ملقاة على كافة الأطراف الفاعلة في السلطة و في المجتمع المدني ، و التي تستدعي التحرك لإيجاد الحلول الممكنة لظاهرة حوادث المرور و بذلك لا نستغرب من تصنيف الجزائر في المراتب الأولى عربياً و عالمياً في عدد حوادث المرور في الوقت الحالي .

و انطلاقاً من هذه النتائج المتوصل إليها نعطي بعض الاقتراحات و التوصيات وذلك على النحو التالي :

- الاسراع في تعميم اصدار رخص السياقة البيوميتريّة الالكترونيّة .

- تعميم سياسة التبليغ عن مرتكبي المخالفات .

- تهيئة الطرق خاصة الطريق السيار شرق غرب الذي يدفع السائقين الى القيام بالمناورات تفاديا للحفر و الذي يؤدي الى حوادث كثيرة .
- وضع خطط فعالة لمتابعة المخالفين و تنفيذ الجزاءات المقررة عليهم .
- احداث محاكم أو اقسام خاصة للنظر في المنازعات المتعلقة بالسلامة المرورية نظرا لزيادة الملفات الخاصة بها .

قائمة المراجع و المصادر

المراجع باللغة العربية

أولاً: الكتب :

- _ الهاشمي بوزيد بوطالبي وآخرون ، التجارب العربية والدولية في تنظيم المرور ، ط 1 ، دارالحامة للنشر والتوزيع ، الرياض ، دون سنة نشر
- _ أوهابيه عبد الله ، شرح قانون الإجراءات الجزائية ، دون ط ، دار هومة ، الجزائر ، 2003 .
- _ بكر القباني ، القانون الإداري ، دار النهضة العربية ، مصر ، 1985
- _ توفيق شحاته ، مبادئ القانون الإداري ، دار النشر الجامعات العصرية الجزء الأول ، القاهرة ، مصر ، 1954
- _ جلال ثروت ، قانون العقوبات ، القسم العام ، المكتبة القانونية ، الدار الجامعية ، القاهرة ، 1989
- _ جيلالي بغدادي ، التحقيق ، دراسة مقارنة نظرية وتطبيقية ، دون ط ، دار هومة ، الجزائر ، 2004
- _ حميد السعدي ، شرح قانون العقوبات الجديد ، الأحكام العامة ، مطبعة المعارف ، بغداد ، 1970
- _ سليمان الطماوي ، الوجيز في القانون الإداري ، دار الفكر العربي ، القاهرة ، مصر ، 1984 ،
- _ سهيلة بوخميس ، النظام القانوني لرخصة السياقة في التشريع الجزائري مجلة حوليات جامعة قالمة للعلوم الإجتماعية و الإنسانية ، جامعة قالمة 8 ماي 1945 قالمة ، العدد 23 الجزء الثاني ، ماي 2018

_ شاذل عبد أحمد رشان، الجريمة المرورية وعقوبتها في القانون والشرعية الإسلامية
العراق ، 1436هـ - 2015م

_ عادل أبو الخير ، النظام القانوني لحرية إصدار الصحف ، دار النهضة العربية ،
القاهرة ، مصر ، 1999

_ عبد العزيز عبد المنعم خليفة ، ضمانات مشروعية العقوبات الإدارية العامة ، دون
ط ، منشأة المعارف ، الإسكندرية ، دون سنة نشر.

_ فوزية عبد الستار ، النظرية العامة للخطأ غير العمدي ، دار النهضة العربية ،
القاهرة ، . 1977

_ محمد مرغني خيري ، المبادئ العامة للقانون الإداري المغربي ، الطبعة الثالثة ،
مكتبة الطالب ، الرباط ، المغرب ، 1982

_ محمد أنس جعفر ، الوسيط في القانون العام ، أسس و أصول القانون الإداري ،
دار النهضة العربية ، القاهرة ، مصر ، 1984

_ ماهر عبد شويش ، الأحكام العامة في قانون العقوبات ، الطبعة الأولى ، مديرية
دار الكتب للطباعة والنشر ، جامعة الموصل ، 1990

_ محمد صبحي نجم ، شرح قانون العقوبات الجزائري ، القسم الخاص، ط 6 ، ديوان
المطبوعات الجامعية الجزائر ، 2005

_ محمد ماجد ياقوت ، أصول التحقيق الإداري في المخالفات التأديبية ، الطبعة الثالثة
، دار الجامعة الجديدة ، الإسكندرية ، 2007.

_ محمد مصطفى القللي ، في المسؤولية الجزائية ، مطبعة جامعة فؤاد الأول، القاهرة
، 1948.

- _ محمود سعد الدين الشريف ، النظرية العامة للضبط الإداري ، مقالة منشورة بمجلة مجلس الدولة المصرية ، 1962
- _ محمود عاطف البنا ، الوسيط في القانون الإداري ، دار الفكر العربي ، القاهرة ، مصر ، 1984
- _ محمود نجيب حسني ، النظرية العامة للقصد الجنائي ، ط 3 ، دار النهضة العربية ، القاهرة ، 1988
- _ محمود نجيب حسني ، علاقة السببية في قانون العقوبات ، دار النهضة العربية ، 1983 .
- _ معوض عبد التواب ، الوسيط في شرح قانون المرور ولائحته التنفيذية ، ط 3 ، منشأة المعارف الإسكندرية ، 1988 .
- _ مكي دردوس ، القانون الجنائي الخاص في التشريع الجزائري ، ج 1 ، د ط ، ديوان المطبوعات الجامعية ، قسنطينة ، 2005 .
- _ نصر الدين هونوي ، دارين يقدح ، الضبطية القضائية في القانون الجزائري ، دار هومة للطباعة والنشر والتوزيع ، الجزائر ، 2009
- _ وداد عبد الرحمن حمادي القيسي ، جريمة الإهمال ، ط 1 ، الناشر صباح صادق جعفر بغداد .

ثانيا :النصوص القانونية

1- القوانين .

- _ قانون رقم (01-14) المؤرخ في 19 غشت 2001 المتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق و أمنها و سلامتها ، الجريدة الرسمية العدد 46

_ قانون رقم (04-16) الموافق ل28 نوفمبر 2004 ، المتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق ، الجريدة الرسمية العدد 72

_ قانون رقم (17-05) المؤرخ في 22 فبراير 2017 المتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق و أمنها و سلامتها ، الجريدة الرسمية العدد 12

_ القانون رقم 84-12 المؤرخ في 23/06/1984 ، المتضمن النظام العام للغابات المنشور ج ر ، العدد 26 ، لسنة 1984 ، المعدل والمتمم بالقانون رقم 91-20 ، المؤرخ في: 02/12/1992 ، المنشور في ج ر ، العدد 62 ، لسنة 1991

2- الاوامر

_ الأمر رقم (09-03) المؤرخ في 22 يوليو 2009 المتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق و أمنها و سلامتها ، الجريدة الرسمية العدد 45

3- المراسيم التشريعية

_ المرسوم التشريعي رقم 94-07 المؤرخ في: 18/05/1994 ، يتعلق بشروط الإنتاج المعماري وممارسة مهنة المهندس المعماري ، المنشور في ج ر ، العدد 32.

4- المراسيم التنظيمية

_ المرسوم التنفيذي رقم (03-262) المؤرخ في 23 يوليو 2003 الذي يحدد تنظيم المركز الوطني لرخص السياقة و سيره ، الجريدة الرسمية العدد 46 مؤرخة في 30 يوليو 2003

_ المرسوم التنفيذي رقم (03-502) بتاريخ 27 ديسمبر 2003 يتضمن مهام المركز الوطني للوقاية و الأمن عبر الطرق و تنظيم سيره ، الجريدة الرسمية ، العدد (82) مؤرخة في 2003/12/28

_ المرسوم التنفيذي رقم (04-381) الموافق ل28 نوفمبر 2004 المتعلق بتنظيم حركة المرور ، الجريدة الرسمية العدد 76

_ المرسوم التنفيذي رقم 95-318 المؤرخ في 14/10/1995 ، يحدد شروط تعيين الأعران الموظفين المؤهلين لتقصي مخالفات التشريع والتنظيم ومعاينتها في ميدان الهندسة المعمارية والتعمير ، المنشور في ج ر ، العدد 61 ، لسنة 1995

_ المرسوم التنفيذي رقم : 223-03 المؤرخ في 10/06/2003 ، يتعلق بتنظيم المراقبة التقنية للسيارات وكيفية ممارستها المنشور في الجريدة الرسمية ، العدد 37 ، لسنة 2003

_ المرسوم التنفيذي رقم : 410-03 المؤرخ في 05/11/2003 ، يحدد المستويات القصوى الانبعاث الأذخنة والغازات السامة والضجيج من السيارات ، المنشور في ج ر ، العدد 68 لسنة 2003

_ المرسوم الرئاسي رقم : 143-09 المؤرخ في : 27/04/2009 ، المتضمن مهام الدرك الوطني وتنظيمه ، ج ر ، العدد 26 ، لسنة 2009 .

_ المرسوم التنفيذي رقم : 322-10 مؤرخ في : 2010 /12/22 ، يتضمن القانون الأساسي الخاص بالموظفين المنتمين للأسلاك الخاصة بالأمن الوطني ، ج ر ، عدد 78 لسنة 2010

_ المرسوم تنفيذي رقم 328-11 ، المؤرخ في : 15/09/2011 ، يتضمن القانون الأساسي الخاص بالموظفين المنتمين للأسلاك الخاصة بالإدارة المكلفة بالنقل ، منشور في ج ر ، العدد 52 ، لسنة 2011

_ المرسوم التنفيذي رقم 239-15 المؤرخ في 06/09/2015 ، يعدل ويتم المرسوم التنفيذي رقم 381-04 المؤرخ في 28/11/2004 ، الذي يحدد قواعد حركة المرور عبر الطرق ، المنشور في الجريدة الرسمية ، العدد رقم : 49 ، لسنة 2015

_ المرسوم التنفيذي رقم : 255-17 المؤرخ في : 18/09/2017 ، يعدل ويتم المرسوم التنفيذي رقم : 223-03 المؤرخ في : 10/06/2003 ، المتعلق بتنظيم المراقبة التقنية للسيارات وكيفية ممارستها ، المنشور في الجريدة الرسمية ، العدد رقم: 54 ، لسنة 2017

5- القرارات الوزارية

_ القرار المؤرخ في 05/05/1988 ، يحدد القواعد الإدارية المتعلقة بأرقام تسجيل المركبات الذاتية الحركة ، المنشور في الجريدة الرسمية ، العدد 33 لسنة 1988

_ القرار الوزاري المشترك المؤرخ في 01/08/1989 الذي يحدد شروط تسليم رخص سيطرة السيارات وصلاحياتها ، المنشور في ج ر ، العدد 45 ، لسنة 1989.

ثالثا :المذكرات .

_ بن عباس فتيحة ، دور الإعلام في التوعية والوقاية من حوادث المرور في الجزائر ، مقارنة بين المناطق الريفية والمناطق الحضرية (دراسة وصفية إستطلاعية) ، أطروحة لنيل شهادة الدكتوراة في علوم الإعلام والاتصال ، كلية العلوم السياسية والإعلام ، جامعة الجزائر، 3 ، الجزائر، 2011-2012

_ بوعويينة أمين شعيب ، مهلب حمزة ، اختصاصات الضبطية القضائية في القانون الجزائري .مذكرة لنيل شهادة الماستر في الحقوق ، جامعة عبد الرحمان ميرة ، بجاية ، الجزائر. 2012-2013

_ جدادوة مهدي ، فارح سميرة ، دور الأعوان المؤهلين في مجال الحفاظ على السلامة المرورية ، مذكرة تخرج لنيل شهادة الماستر في القانون ، جامعة 08 ماي 1945 ، قالمة ،الجزائر، 2015-2016

_ جميلة دوار ، النظام القانوني للطرق في التشريع الجزائري ، مذكرة ماجستير ، قانون عقاري المركز الجامعي سوق أهراس ، الجزائر ، 2007-2008

_ حاتم محمد صالح ، جريمة الدعس في التشريع العراقي ، رسالة ماجستير مقدمة إلى كلية القانون ، جامعة بغداد ، 1988

_ سعيد أحمد علي قاسم ، الجرائم المرورية ، رسالة لنيل شهادة الدكتوراه في الحقوق ، كلية الحقوق ، جامعة الاسكندرية ، مصر ، 2009

_ عبد الرحمان عزاوي ، الرخص الإدارية في التشريع الجزائري ، أطروحة دكتوراه ، كلية الحقوق ، جامعة الجزائر ، 2007

_ علي عطا الله صلاح ، أثر إستخدام الحاسوب على أداء إدارة المرور ، مذكرة ماجستير ، معهد الدراسات العليا ، أكاديمية نايف العربية للعلوم الأمنية ، الرياض ، السعودية ، 1999

_ عقاب صقر عول ضال الطبري ، التحقيق في حوادث المرور ، دراسة تحليلية تطبيقية للإجراءات المطبقة في المملكة العربية السعودية ، مشروع مقدم إستكمالاً لمتطلبات درجة الماجستير في مكافحة الجريمة ، المركز العربي للدراسات الأمنية والتدريب ، الرياض، 1980

_ قيسي سامية ، المسؤولية الجنائية الناتجة عن حوادث المرور ، مذكرة لنيل شهادة الماستري في العلوم الجنائية وعلم الإجرام ، جامعة أبوبكر بلقايد ، تلمسان ، الجزائر ، 2004-2005

_ كتون بومدين ، العقوبة الإدارية وضمان مشروعيتها ، مذكرة ماجستير ، تخصص قانون عام ، جامعة أبوبكر بلقايد ، كلية الحقوق والعلوم السياسية ، تلمسان ، الجزائر .
_ ماهر عبد شويش ، النظرية العامة للخطأ الجنائي في القانون الجنائي ، أطروحة دكتوراه مقدمة الى كلية القانون ، جامعة بغداد ، 1981

_ محمد بن عبد العزيز على السلامة ، المسؤولية الجنائية عن الحوادث المرورية في المملكة العربية السعودية (دراسة تأصيلية تطبيقية) ، بحث مقدم إستكمالاً لمتطلبات الحصول على شهادة الماجستير في العدالة الجنائية ، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية ، الرياض ، 2009.

_ منصور بن صالح إبراهيم الفوزان ، الأحكام الموضوعية والإجرائية للجرائم في نظام المرور الجديد ، رسالة مقدمة إستكمالاً لمتطلبات الحصول على درجة الماجستير في العدالة الجنائية ، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية ، الرياض ، 2010

_ نبيلة عبيدي ، المخالفات المتعلقة بقانون المرور ، مذكرة مقددة ضمن متطلبات نيل شهادة الماستر ، كلية الحقوق والعلوم السياسية ، جامعة العربي التبسي ، الجزائر ، 2016-2017

_ نجلاء زميتي ، بوصوفة مريم ، دور نظام النقاط المرورية في الحد من المخالفات المرورية ، مذكرة تخرج لنيل شهادة الماستر في القانون ، تخصص قانون عام منازعات إدارية) ، جامعة قالمة ، الجزائر، 2015-2016

_ يزيد شهلي ، المراقبة التقنية للمركبات ودورها في تخفيض حوادث المرور بالجزائر ، مذكرة تدخل ضمن متطلبات نيل شهادة الماستر ، جامعة الحاج لخضر ، باتنة ، 2010-2011.

رابعاً : المحاضرات

_ الأخضر عمر الدهمي ، عميد أول للشرطة ، الدورة التدريبية ، التحقيق المتقدم في حوادث المرور ، الإجراءات القانونية والإدارية والتنظيمية المتخذة عند وقوع حادث مرور نموذج تطبيقي من الجزائر) ، أكاديمية نايف العربية للعلوم الأمنية ، 2003. عبد الرحمان خلفي ، محاضرات في الإجراءات الجزائية ، جامعة عبد الرحمان ميرة بجاية ، الجزائر ، 2016-2017.

خامساً : الملتقيات

_ كريمة مقاوسي ، قرمية مشاشو " إدارة السرعة وحوادث المرور ، دراسة فارقية بين المسرعين وغير المسرعين من المراهقين "، الملتقى الوطني الأول حول حوادث المرور بين مستعملي الطريق وتنظيم المرور، المطبوع رقم 04 ، مركز التوثيق والإعلام للأمن الوطني، يومي 24 و 25 سبتمبر 2013

خامساً : الأحكام القضائية .

_ ملف رقم 39360 ، قرار بتاريخ 10/05/1988 ، عن غرفة الجنح والمخالفات للمحكمة العليا ، المجلة القضائية ، العدد 01 ، لسنة 1992

مواقع الكترونية

_ <https://news.radioalgerie.dz/ar/node/38173>

_ <http://www.dgsn.dz>، الموقع الرسمي لمديرية الامن الوطني،

_ http://www.mdn.dz/site_cgn/index.php?L=ar#undefined

_ http://www.cnpsr.org.dz/page?page_id=2

_ <https://www.algeriel.com/actualite/ce-quit-faut-savoir-sur-le-permis-de-conduire-a-points>

_ <https://www.permisapoints.fr/permis-a-points>

_ <https://www.legipermis.com/legislation>

المراجع باللغة الفرنسية

_ Code de la route francais

_ R, Garraud Traité Théorique et pratique du droit pénal

français, Deuxième Edition, L. Larose Directeur de la librairie

Paris 1898

الفهرس

الموضوع	الصفحة
مقدمة	
الفصل الاول : رخصة السياقة بالنقاط كألية للحد من حوادث المرور	1
المبحث الأول : الأحكام الموضوعية لنظام الرخصة بالنقاط	2
المطلب الأول : الإطار المفاهيمي لنظام الرخصة بالنقاط	2
الفرع الأول: تعريف رخصة السياقة	2
الفرع الثاني : ماهية نظام الرخصة بالنقاط	4
أولا : تعريف التشريع لنظام الرخصة بالنقاط	4
ثانيا : تعريف الفقه للرخصة بالنقاط	5
المطلب الثاني: تمييز الرخصة بالنقاط عن باقي الرخص المرورية	6
الفرع الأول: الفرق بين الرخصة بالنقاط و بين رخصة السياقة العادية	7
الفرع الثاني: الفرق بين الرخصة بالنقاط و بين باقي الرخص المرورية	7
المطلب الثالث : خصائص نظام الرخصة بالنقاط	8
الفرع الأول: تجسيد نظام الإدارة الإلكترونية	8
الفرع الثاني : ردع إرتكاب المخالفات المرورية	9
المطلب الرابع : السلطات المختصة بنظام الرخصة بالنقاط	11
الفرع الأول: الجهة المختصة بمسك البطاقة الوطنية لرخص السياقة	11
أولا : مفهوم البطاقة الوطنية لرخص السياقة	12
ثانيا : الجهة صاحبة الاختصاص في تسييرها و مسكها	12
الفرع الثاني: الجهات التي تملك حق الإطلاع على المعلومات المتعلقة برصيد نقاط رخصة السياقة	13
أولا : مصالح الامن	14

17	ثانيا : السلطات القضائية
18	المبحث الثاني: الأحكام الإجرائية لنظام الرخصة بالنقاط
18	المطلب الأول : الهيئات التي وضعها المشرع في تنفيذ نظام الرخصة بالنقاط
18	الفرع الأول: المندوبية الوطنية للأمن
19	الفرع الثاني: المجلس التشاوري ما بين القطاعات
19	الفرع الثالث: المركز الوطني للوقاية و الأمن عبر الطرق
21	المطلب الثاني: آليات تطبيق نظام الرخصة بالنقاط
21	الفرع الأول: رخصة السياقة بعد إنتهاء الفترة الإختبارية
23	الفرع الثاني : رخصة السياقة للفترة الإختبارية
24	المطلب الثالث : العقوبات المفروضة على رخصة السياقة بالنقاط
24	الفرع الأول: عقوبات متعلقة برخصة السياقة بالنقاط
24	أولا : التعليق
25	ثانيا : الالغاء
25	ثالثا : السحب
25	رابعا : عدم الصلاحية
26	الفرع الثاني : العقوبات الشخصية و المالية المفروضة على مالك رخصة السياقة بالنقاط
29	المطلب الرابع : مقارنة نظام الرخصة بالنقاط في القانونين (الجزائري و الفرنسي)
29	اولا : أوجه الإتفاق
30	ثانيا: أوجه الإختلاف
35	الفصل الثاني : الغرامة الجزافية كألية للحد من حوادث المرور
36	المبحث الأول: تصنيف المخالفات والجناح المرورية
37	المطلب الأول : المخالفات من الدرجة الأولى والثانية

37	الفرع الأول: المخالفات من الدرجة الأولى
41	الفرع الثاني: المخالفات من الدرجة الثانية
44	المطلب الثاني : المخالفات من الدرجة الثالثة والرابعة
44	الفرع الأول: المخالفات من الدرجة الثالثة
47	الفرع الثاني: المخالفات من الدرجة الرابعة
53	المطلب الثالث : الجرح المرورية المنصوص عليها في قانون العقوبات
53	الفرع الأول: جنحة القتل الخطأ أو الجرح الخطأ
54	أولاً : الركن المادي
55	ثانياً : الركن المعنوي
57	الفرع الثاني: جنحة الحصول على رخصة السياقة أو محاولة الحصول عليها أو على نسخة ثانية منها بواسطة تصريح كاذب
58	المطلب الرابع : الجرح المرورية المنصوص عليها في قانون المرور
58	الفرع الأول: جنحة القيادة في حالة سكر أو تحت تأثير مواد أو أعشاب تدخل ضمن أصناف المخدرات
59	الفرع الثاني: جنحة القرار
60	الفرع الثالث: الجنحة المتعلقة برفض الخضوع للفحوص وعدم الإمتثال لإنذار التوقف
60	الفرع الرابع : الجنحة المتعلقة بحالة المركبة الفرع الخامس : الجرح المتعلقة بالتراخيص
61	الفرع الخامس : الجرح المتعلقة بالتراخيص
61	الفرع السادس: الجرح المتعلقة بالأضرار الملحقة بالمسالك العمومية أو بملحقاتها
61	الفرع السابع: الجنحة المتعلقة بتجاوز السرعة المرخص بها
62	المبحث الثاني: الضبط الجنائي للمخالفات و الجرح المرورية

63	المطلب الأول : الأعوان المسؤولين عن ضبط المخالفين و المتسببين في حوادث المرور و الإنتهاكات المرورية
64	الفرع الأول : ضباط الشرطة القضائية
65	الفرع الثاني: الضباط و ذوي الرتب و أعوان الدرك الوطني
65	الفرع الثالث: محافظي الشرطة و الضباط و ذوي الرتب و أعوان الأمن الوطني
66	الفرع الرابع : مهندسو الأشغال العمومية و رؤساء المناطق والأعوان التقنيون للغابات
66	الفرع الخامس : مفتشوا النقل البري
67	المطلب الثاني: إختصاصات الأعوان المؤهلين
67	الفرع الأول: معاينة المخالفات والجنح المرورية
86	الفرع الثاني: تنظيم ومراقبة المرور
70	المطلب الثالث : فرض الجزاءات الإدارية
71	المطلب الرابع : التحقيق في حوادث المرور
77	خاتمة
80	قائمة المراجع و المصادر
89	الفهرس