Alive PDF Merger: Order full version from www.alivemedia.net to remove this watermark!

الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية
وزارة التعليم العالي والبحث العلمي
جامعة محمد بوضياف -المسيلة

كلية الحقـــوق والعلـــوم السياسية
قســم الحقـــــــوق
رقم: .....

ميدان: الحقـــوق والعلـــوم السياسية
فرع: الحقـــــوق
تخصص: قانـــون أعـمال

مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماستر أكاديمـــي

إعداد الطالب: زعيتر عاصم

تحت عنوان

آليات الحد من حوادث المرور حسب القانون 17-05

لجنة المناقشة:

- عنان جمال الدين	جامعة المسيلة	رئيســا
- بقة عبد الحفيظ	جامعة المسيلة	مشرفا ومقررا
- ميرة وليد	جامعة المسيلة	مناقشا

السنة الجامعية: 2018/2017

الإهـــداء

بسم الله الرحمان الرحيم

أولاً لك الحمد ربي على كثير فضلك وجميل عطائك والصلاة والسلام على رسول الله صلى الله عليه وسلم.

إلى من كلله الله بالهيبة والوقار.

إلى من علمني العطاء بدون انتظار إلى من أحمل اسمه بكل افتخار أرجو من الله أن يمد في عمرك لترى ثمارًا قد حان قطافها بعد طول انتظار وستبقى كلماتك نجوماً أهتدي بها اليوم وفي الغد وإلى الأبد ... **والدي العزيز**

إلى ملاكي في الحياة إلى معنى الحب وإلى معنى الحنان والتفاني

إلى بسمة الحياة وسر الوجود إلى من كان دعائها سر نجاحي وحنانها دواءً لجراحي إلى

أمي الحبيبة

إلى عمي ناصر عروسي الذي كان سندا و دعما لي إلى الأخوة والأصدقاء والأحباب من دون استثناء

إلى أساتذتي الكرام وكل رفقاء الدراسة .

شكر وعرفان

إلى من هو الأحق بالحمد والثناء إلى الله سبحانه وتعالى أتضرع شاكرا له.

وممتناً فسبحانك الله راعياً للورى فأنت الأحق بأن تحمد وتشكر وامتثالا لقول الرسول صلى الله عليه وسلم" من لم يشكر الناس لم يشكر الله".

أتقدم بوافر الامتنان والتقدير للأستاذ المشرف " بقة عبد الحفيظ" على ما بذله من جهد وحرص على تصويب هذا العمل.

لكل أساتذة قسم العلوم القانونية والإدارية

بجامعة محمد بوضياف بالمسيلة.

ولكل من علمنا وشفانا من جهلنا ولو بحرف فشكركم واجب.

قائمة أهم المختصرات

OMS: المنظمة العالمية للصحة

ABS: نظام مضاد لقفل العجلات

ESC-ESP: المراقبة الإلكترونية للاستقرار جهاز محدد السرعة

ق ع: قانون العقوبات.

ط : الطبعة

ص : الصفحة

ج ر: جريدة رسمية .

موضوع الدراسة:

تعتبر حوادث المرور من اخطر المشاكل الأمنية والاجتماعية التي تعاني منها غالبية الدول في عصرنا الحديث دون استثناء، سواء النامية أو المتقدمة منها وهذا ما دفع بالمنظمة العالمية للصحة (OMS) للاهتمام بها، حيث أدرجتها ضمن أفات العصر التي يجب محاربتها وذلك ما جسد في اليوم العالمي الذي انعقد بباريس في 07 أفريل 2004 تحت شعار "حوادث المرور ليست قدرا محتوما".

فقد أصبحت الحوادث المرورية تمثل وبشكل كبير هاجسا وقلقا لكافة أفراد المجتمعات كما صارت واحدة من أهم المشكلات التي تستنزف الموارد المادية والطاقات البشرية وتستهدف المجتمعات في أهم مقومات الحياة والذي هو العنصر البشري، إضافة إلى ما تكبده من مشاكل اجتماعية ونفسية وخسائر مادية ضخمة حيث تحتل الجزائر المرتبة الثالثة عالميا والأولى عربيا في عدد حوادث المرور، فحسب أرقام المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق، وفي سنة 2016، توفي 3992 شخص وأحصى المركز 28856 حادث مرور[1]، وهذا ما يحتم ضرورة إعداد استراتيجيات للسلامة المرورية وذلك للبحث عن النظام الأنسب لحل هذه المشكلة وهو ما اعتمده المشرع الجزائري من خلال التعديلات المتكررة لقانون المرور للحد من هذه الظاهرة.

فقانون المرور هو مجموعة القوانين واللوائح التي تنظم حركة المرور الخاصة بالمركبات والسائقين والراجلين، وتسليط عقوبة على كل مخالف حيث جاء قانون المرور لتنظيم حركة المرور عبر الطريق وسلامتها بتبيان الشروط المتعلقة بسير مختلف فئات مستعملي الطريق العمومي من مركبات ومشاة، من أجل تحقيق وضمان تنقل آمن وعادل

[1] نعطي بعض الإحصائيات للقتلى في حوادث المرور حسب المركز الوطني للوقاية و الأمن عبر الطرق، ففي سنة 2013 توفي 4540 قتيلا، سنة 2014 توفي 4812 شخصا، وفي سنة 2015 توفي 4610 قتيلا. انظر إحصائيات حوادث المرور الجسمانية خلال سنة 2014، http://www.cnpsr.org.dz/files/download/12%20mois%202014.pdf بتاريخ 2017/11/12.

للمواطنين، لذلك أن هذا القانون يمتاز بالمرونة مما يستدعي تعديله بصفة مستمرة حتى يكون مواكبا للتطورات الحاصلة في مختلف مجالات الحياة.

لهذا ظهرت عدة قوانين وتعديلات صبت كلها في موضوع تنظيم حركة المرور وسلامة المواطن، فكان القانون رقم 87-09 المؤرخ في 10 فيفري1987 والمتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها[1]، وقد تم العمل به لمدة 14 سنة كاملة، مما جعله لا يتماشى مع المستجدات والمعطيات التي طرأت على مختلف الميادين وخاصة تلك المتعلقة بالنقل والتنقل.

فكان لا بد من تعديله بقانون أكثر ملاءمة للواقع المعاش وأكثر دقة ووضوحا وكان ذلك بالقانون الصادر في 19 أوت2001 تحت رقم01-14[2]، والذي جاء ليبين الكثير من النقاط غير الواضحة في قانون 87-09، والتطرق إلى النقائص التي كان يحملها هذا القانون.

وبما أن القانون رقم 01-14لم يحقق الهدف المنشود منه، فقد تم تعديل وتتميم بعض أحكامه بالقانون رقم 04-6 1الصادر في 10 نوفمبر2004[3]، الذي حمل تعديلات مست خاصة الجانب الردعي وذلك بوضع تدابير من شأنها تحقيق الردع والصرامة اللازمة لتطبيق أنجع لمختلف مواد هذا القانون، إلا أن قانون04-16 لم يعد مواكبا للتطورات الحديثة للحد من آفة حوادث الطرق، فقد تم تعديله بالأمر 09-03 الصادر في 29 جويلية 2009[4]، الذي جاء لتغطية النقائص التي كان يحملها القانون السابق،

---

[1] القانون رقم: 87-09 المؤرخ في 10 جانفي 1987 المتضمن حركة المرور عبر الطرق وسلامتها، الجريدة الرسمية، العدد 6 الصادرة بتاريخ 10 جانفي 1987.

[2] القانون رقم: 01-14 المؤرخ في 19 أوت 2001، يتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وأمنها وسلامتها، الجريدة الرسمية، العدد 46 الصادرة بتاريخ 19 أوت 2001.

[3] القانون رقم: 04-16 المؤرخ في 10 نوفمبر2004، المتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وأمنها وسلامتها، الجريدة الرسمية، العدد 46 الصادرة بتاريخ 10 نوفمبر 2004.

[4] أمر رقم: 09-03 المؤرخ في 22 جويلية 2009، المتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها وأمنها، الجريدة الرسمية، العدد 45، الصادرة بتاريخ 29 جويلية 2009

حيث تم تعديله هو الأخر بقانون رقم 17-05[1] الذي جاء لتوضيح النقاط غير الواضحة في الأمر 09-03 خاصة بما يتعلق بنظام الرخصة بالنقاط والذي يهدف المشرع من خلاله إلى تنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها وأمنها.

أسباب اختيار الموضوع:

تمثلت إجمالا في دوافع شخصية كون هذا الموضوع يمس أكبر شريحة من المجتمع، نظرا لآثارها المادية أو الجسمانية بالنسبة للأشخاص الذين تعرضوا للحادث مباشرة مع إمكانية امتداد تأثيرها زمنيا في صورة الم أو إعاقة جسدية أو نفسية، أيضا الرغبة الأكيدة في إثراء الموضوع.

أما فيما يتعلق بالدوافع الموضوعية فتمثلت في محاولة الوقوف على النصوص القانونية المتعلقة بالآليات الوقائية والردعية للحد من هذه الظاهرة، وتزويد البحث العلمي والمكتبة الجامعية ببحث يفصل فيه.

أهمية الموضوع:

تبرز أهمية هذا الموضوع خلال تسليط الضوء على الآليات الوقائية والردعية للحد من حوادث المرور لان نتائج حوادث المرور تنصرف لتعريض حياة المخالف والغير للخطر فدون مبالغة لا توجد أسرة لم تتضرر من حوادث المرور بفقد فرد أو تعرضه لإصابات خطيرة خاصة الشلل أو أي أضرار مادية أخرى، لذا فأهمية الموضوع تكمن في كونه يتعلق في الأرواح والأموال ومدى الالتزام بتطبيق قانون المرور.

أهداف الدراسة:

من أبرز الأهداف التي استدعتنا لدراسة هذا الموضوع توضيح ما جاء به قانون المرور رقم 17-05 فيما يتعلق بالآليات الوقائية والردعية في تحسين مستوى السلامة المرورية والتقليل من حوادث الطرقات في الجزائر.

[1] القانون رقم: 17-05 المؤرخ في 16 فيفري 2017، المتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها وأمنها، الجريدة الرسمية، العدد12 الصادرة بتاريخ 22 فيفري 2017.

إشكالية الدراسة :

ماهي أهم الآليات المستحدثة التي جاء بها قانون المرور الجديد 17-05 للحد من حوادث المرور ؟

منهج الدراسة:

من أجل الإحاطة بالموضوع وحصر جوانب الموضوع استخدمنا المنهج الوصفي من خلال عرض المعلومات المتوفرة حول الموضوع لاستخلاص النتائج المناسبة والدقيقة، والمنهج التحليلي لتحليل مختلف النصوص القانونية والتنظيمية المتعلقة به.

صعوبات الدراسة:

- قلة المراجع المتخصصة التي تعالج الموضوع والتي يمكن الاعتماد عليها.

- تشعب النصوص القانونية التي تحكم الموضوع ومحاولة البحث عن القوانين وتعديلاتها احتراما للدقة العلمية

- أيضا من أهم الصعوبات كون قانون المرور لا يتم التعرض له في المناهج الدراسية على مستوى الجامعات رغم أهميته، فهو من المواضيع الغامضة والتي يصعب البحث فيها.

خطة الدراسة:

للإحاطة بالإشكالية المطروحة ارتأينا تقسيم دراستنا إلى فصلين أساسيين، حيث تناولت في الفصل الأول الآليات الوقائية للحد من حوادث المرور حسب القانون 17-05، والذي قمنا بتقسيمه إلى مبحثين، المبحث الأول تمثل في الآليات الوقائية المتعلقة بالمركبة، أما بالنسبة للمبحث الثاني فتناولنا رخصة السياقة، وفي الفصل الثاني الآليات العقابية للحد من حوادث المرور والذي بدوره قسمناه إلى مبحثين، تطرقنا في المبحث الأول إلى تقسيم المخالفات المرورية، أما بالنسبة للمبحث الثاني العقوبات المفروضة على المخالفات.

الفصل الأول

الآليات الوقائية للحد من حوادث المرور حسب القانون 17-05

أصبحت الحوادث المرورية من أخطر المشكلات التي تهدد كيان المجتمعات، بدليل أنها تحتل المرتبة الخامسة في أسباب الوفيات بالعالم، في هذه الظروف أدركت جميع الدول مدى خطورة هذه المشكلة، ووجوب التفكير في الحد منها، وذلك بإرساء أنجع الخطط والقوانين والتنظيمات لتوجيه المرور على نحو يقلل من مخاطر الحوادث في حياة الأفراد .

فالجزائر من بين الدول التي أدركت أهمية السلامة المرورية ويتجلى ذلك من خلال الخطط و الإجراءات التي وضعتها والتي تهدف من خلالها إلى رفع مستوى السلامة المرورية والحد من الخسائر البشرية والاقتصادية والتخفيف من أضرارها، ويعد الجانب القانوني في مجال السلامة المرورية من الجوانب المهمة التي أولتها الجزائر إهتماما بالغا ويظهر ذلك من خلال ما قام بها المشرع الجزائري من تنظيم للنصوص القانونية المتعلقة بحركة المرور إيمانا منه أن العنصر البشري هو المتسبب الرئيسي في حوادث المرور، وأهمها القانون رقم 17-05 الذي تضمن إجراءات جديدة غير مألوفة في القوانين السابقة وأهمها العمل بنظام الرخصة بالنقاط وتفعيله، وعليه تم تقسيم هذا الفصل إلى مبحثين المبحث الأول آليات الوقاية المتعلقة بالمركبة و المبحث الثاني رخصة السياقة.

المبحث الأول: آليات الوقاية المتعلقة بالمركبة

تعتبر المركبة من أهم الاختراعات البشرية والتي غيرت مجرى الحياة في نقل الأشخاص والبضائع اختصارا للمسافات، بحيث أصبح تواصل المجتمعات أيسر كما أصبح حجم التبادلات التجارية أسرع،غير أن الحديث عن المركبة يطرح إشكالات السلامة سواء للأشخاص أو للبضائع وخاصة في ما تشكله من أخطار على مستوى الطرقات والتي تعرف بحوادث المرور وهو الهاجس الذي يؤرق العالم البشري اليومفقد تجد عدد ضحايا حوادث المرور يضاهي أحيانا بعض عدد ضحايا الحروب التي قامت بين الدول، ومن هنا طرحت فكرة سن مجموعة من القواعد القانونية التي تفرض على مصانع المركبات بضرورة أحاطتها بكل شروط السلامة والأمن حفاظا على الأرواح البشرية.

ويعتبر القانون من أهم الآليات الوقائية لحوادث المرور، حيث كما ذكرنا وضع المشرع الجزائري تشريعات حديثة وسن قوانين تتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرقات وأمنها وسلامتها، بالإضافة إلى نصوص خاصة تشير إلى ضرورة توافر شروط الأمن والسلامة في المركبات الجديدة المستوردة لتفادي حوادث الطرقات، وعليه تم تقسيم هذا المبحث إلى مطلبين المطلب الأول: المركبة مفهومها أنواعها سلامتها وأمنها وعلاقتها بحوادث المرور المطلب الثاني: رخصة السياقة.

المطلب الأول: المركبة مفهومها أنواعها سلامتها وأمنها وعلاقتها بحوادث المرور

قبل التطرق إلى شروط ومفهوم أمن وسلامة المركبة ينبغي أولا تحديد مفهومها وذلك من خلال الفرع الأول من هذا العنصر، فضلا عن التطرق إلى سلامة وامن المركبة وعلاقتها بحوادث المرور وذلك في الفرع الثاني منه.

الفرع الأول: مفهوم المركبة وأنواعها

لتحديد مفهوم المركبة يتعين تعريفها ثن ذكر أنواعها.

أولا: تعريف المركبة

سنتناول التعريف الفقهي للمركبة ثم تعريف المشرع الجزائري لها كما يلي

1-**التعريف الفقهي:** المركبة هي آلة تتكون من مجموعة من الأجزاء الميكانيكية، تعمل كل هذه الأجزاء بصورة متناسقة ومتكاملة بحيث تؤدي إلى تحريك هذه المركبة، وتعتبر السيارة كنوع من أنواع المركبات من أكثر وسائل النقل انتشارا في عصرنا الحالي[1].

وتعتبر المركبة آلة تتحرك على عجلات حاملة المحرك الخاص بها تستخدم لنقل الركاب أو البضائع، ومنها ما يستخدم في المناجم لنقل المعادن والمواد الخام، وجرى العرف على أن المركبات لا يدخل ضمن مفهومها ما يسير على قضبان[2].

2-التعريف التشريعي: وبالرجوع إلى التشريع الجزائري نجده عرف المركبة في المادة 02 من المرسوم التنفيذي رقم 15-58 المحدد لشروط وكيفيات ممارسة نشاط وكلاء المركبات الجديدة[3]على أنها " المركبة هي كل وسيلة نقل بري مزودة بمحرك للدفع أو غير مزودة لذلك، تسير على الطريق أو تدفع أو تجرسيارة ومقطورة ونصف مقطورة وآلة متحركة." وهو نفس التعريف الذي نص عليه القرار الوزاري الصادر في مارس 2015 المحدد لدفاتر الشروط المتعلقة بشروط وكيفيات ممارسة نشاط وكلاء السيارات الجديدة[4].

من خلال هذا التعريف يتضح أن المشرع وسع من مفهوم المركبة بغية التوسيع من نطاق حماية مستهلكيها، حيث تشمل المركبة السيارات والشاحنات والحافلات والآلات المستخدمة في الزراعة والفلاحة، وعموما كل آلة متحركة بمحرك كهربائي أو ميكانيكي أو تدفع أو تجر وسواء كانت مخصصة لنقل البضائع أو الأشخاص.

هذا وتجب الإشارة إلى أن المشرع حصر مفهوم المركبة من جهة أخرى في وسائل النقل البرية وعليه يخرج من مفهوم المركبة الطائرات والسفن والبواخر وغيرها من وسائل

---

[1]-مقني بن عمار، الأطر القانونية لممارسة نشاط تسويق السيارات في الجزائر، مقال منشور على الموقع الالكتروني www.asjp.cerist.dz، ص 01.

[2]- مقني بن عمار، مرجع سابق،ص01

[3]- المرسوم التنفيذي رقم 15-58 المؤرخ في 08 فيفري 2015، المحدد لشروط وكيفيات ممارسة نشاط وكلاء المركبات الجديدة، الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية العدد 05، المؤرخة في 08 فيفري 2015.

[4]- القرار المؤرخ في 23 مارس 2015 المحدد لدفاتر الشروط المتعلقة بشروط وكيفيات ممارسة نشاط وكلاء المركبات الجديدة، الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية العدد 16 المؤرخة في 1 افريل2015.

النقل المائية والجوية، وحسن ما فعل المشرع كون أن هذه الأخيرة خصص لها المشرع إطارا قانونيا يحكمها.

أما فيما يتعلق بالمركبات الجديدة فقد عرفها المشرع على أنها "المركبة التي لم تكون موضوع ترقيم على الإطلاق في أي بلد كان، وأن لا يتجاوز تاريخ صنعها وتاريخ دخولها التراب الوطني 12 شهرا، وأن لا تتجاوز المسافة المقطوعة بها بأي حال من الأحوال 100 كلم للسيارات الخاصة والشاحنات الصغيرة، و1500 كلم للشاحنات وحافلات النقل خارج المدينة[1]."

وعليه فالمركبة التي لا تشتمل على هذه المواصفات لا ينطبق عليها وصف المركبة الجديدة، وبالتالي فهي لا تخضع لأحكام المرسوم التنفيذي رقم 15-58 المذكور أعلاه بما فيها تلك الأحكام المتعلقة بشروط أمن وسلامة المركبات.

ثانيا: أنواع المركبات

تتنوع المركبات حسب أشكالها إلى سيارات ومقطورات وآلات متحركة سنتطرق إلى تعريف كل واحدة منها فيما يلي:

- **السيارات** يطلق المشرع مصطلح السيارة على كل مركبة موجهة لنقل الأشخاص أو البضائع تكون مزودة بجهاز ميكانيكي للدفع تسير على الطريق، ويدخل ضمن مفهومها السيارة الخاصة والشاحنات الصغيرة والكبيرة وجرار الطريق و حافلات النقل في المدينة وخارج المدينة والدراجات المتحركة[2].
- **المقطورات ونصف المقطورات:** يطلق المشرع الجزائري مصطلح المقطورات على كل مركبة مخصصة لنقل البضائع ويكون الوزن الإجمالي لحمولتها المسموح به يساوي أو يفوق 3500 كغ وتكون مرتبطة بجرار طريق[3].

---

[1]- المادة 02 من المرسوم التنفيذي رقم 15-58 المؤرخ في 08 فيفري 2015، المحدد لشروط وكيفيات ممارسة نشاط وكلاء المركبات الجديدة. السالف ذكره.

[2]- المادة 02 من المرسوم التنفيذي رقم 15-58 المؤرخ في 08 فيفري 2015، المحدد لشروط وكيفيات ممارسة نشاط وكلاء المركبات الجديدة السالف ذكره.

[3]- المادة 02 من المرسوم التنفيذي رقم 15-58 المؤرخ في 08 فيفري 2015، المحدد لشروط وكيفيات ممارسة نشاط وكلاء المركبات الجديدة السالف ذكره.

❖ **الآلات المتحركة:** عرفها المشرع على أنها كل آلة متحركة أو تجهيز صناعي يمكن نقلها أو حملها، ذات هيكل أو لا، غير مخصصة لنقل الأشخاص أو السلع في الطرق، مجهزة بمحرك دفع داخلي وتشمل كل مركبة مستعملة في الفلاحة والغابات والأشغال العمومية والنقل و التخزين والرفع والأشغال المائية والمحروقات والكهرباء ومركبات ذات استعمال خاص[1].

الفرع الثاني: سلامة وأمن المركبة وعلاقتها بحوادث المرور

نتناول في هذا الفرع التعريف الفقهي لسلامة وأمن المركبة أولا، ثم التعريف التشريعي لسلامة وامن المركبة ثانيا.

أولا: التعريف الفقهي لسلامة وأمن المركبة: السلامة والأمن كلمتان في الفكر الحضاري والإنساني وتعتبران وجهان لعملة واحدة، ويقصد بها الوقاية من الحوادث أو التقليل من وقوعها لأدنى حد ممكن، وذاك بإزالة كل الأسباب المباشرة للحوادث المتمثلة في الأفعال والظروف التي لا تتوفر فيها عوامل السلامة[2].

وأصل السلامة والأمن تدل على وجود الشخص أو الحيوان أو الشيء في وضع محمي من أي أذى قد يسببه أي طرف عند إبرام العقود والقيام بعدة معاملات وبالتالي يتطلب الأمر أن تكون السلامة متوفرة في أي منتوج بما فيها المركبة التي تعتبر منتوجا[3] في مفهوم قانون حماية المستهلك وقمع الغش.

ثانيا: التعريف التشريعي لسلامة وأمن المركبة: وقد نص المشرع الجزائري في القانون رقم 09-03 المتعلق بحماية المستهلك وقمع الغش[4]، على "يجب أن تكون المنتوجات الموضوعة للاستهلاك مضمونة وتتوفر على الأمن بالنظر إلى الاستعمال المشروع المنتظر

---

[1]- المادة 02 من المرسوم التنفيذي رقم 15-58 المؤرخ في 08 فيفري 2015، المحدد لشروط وكيفيات ممارسة نشاط وكلاء المركبات الجديدة السالف ذكرها.

[2]- أوشن أمال، ضمان السلامة والأمن في المواد الغذائية، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون الخاص، جامعة تيزي وزو، 2016، ص 09.

[3]- حساني علي، الإطار القانوني للالتزام بالضمان في المنتوجات ، دراسة مقارنة، أطروحة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون الخاص، جامعة تلمسان، 2011-2012، ص 161.

[4]-المادة 09 من القانون رقم 09-03 ، المؤرخ في 25 فيفري 2009، المتعلق بحماية المستهلك وقمع الغش، الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية عدد 15 الصادرة في 08مارس 2009.

منها، وأن لا تلحق ضررا بصحة المستهلك وأمنه ومصالحه وذلك ضمن الشروط العادية الممكن توقعها من قبل المتدخلين."

كما عرف المشرع "أمن المنتوج" على أنه "البحث عن التوازن الأمثل بين كل العناصر المعنية بهدف التقليل من الإصابات في حدود ما يسمح به القانون[1]."

فانطلاقا من هاذين المادتين يتضح أن المشرع الجزائري ألزم المتدخل في إطار علاقته التعاقدية مع المستهلك أن يقدم لهذا الأخير منتوجا أمنا ومضمونا من الأخطار التي يمكن أن تهدد المستهلك في صحته وجسده وماله.

وفي هذا السياق عرف المشرع في قانون حماية المستهلك "المنتوج المضمون" على أنه "كل منتوج في شروط استعماله العادية أو الممكن توقعها بما في ذلك المدة لا يشكل أي خطر أو يشكل أخطارا محدودة في أدنى مستوى تتناسب مع استعمال المنتوج، وتعتبر مقبولة بتوفير حماية عالية لصحة وسلامة المستهلك[2]."

وعليه فبمفهوم المخالفة فالمنتوج الذي يمكن أن يلحق بالمستهلك في ظروف استعماله العادية ضررا في جسده أو صحته أو ماله يعتبر منتوجا خطيرا وغير آمن.

كما يقصد بالسلامة في مفهومها العام الحالة التي يكون فيها التكامل الجسدي والصحي للمستهلك محفوظا من أي إعتداء يسببه له تنفيذ الالتزامات التعاقدية في الاتفاق المبرم بين هذا الأخير وبين المتدخل الذي يعتبر الطرف الأقوى في مثل هذه العلاقات التعاقدية[3].

وكما عرفها الاتجاه السائد من الفقه على أنها التزام المتدخل من ناحية بتوقع الحادث الذي يمكن أن يخل بالمتعاقد الأخر أو المستهلك، ومن ناحية أخرى يلتزم بأن يتصرف من أجل منع حدوثه من الأصل أو على الأقل تجنب أثاره السلبية إلى أقل حد ممكن.

---

[1]– المادة 03 من القانون رقم 09-03 ، المؤرخ في 25 فيفري 2009، المتعلق بحماية المستهلك وقمع الغش السالف ذكره.

[2]– المادة 03 من القانون رقم 09-03 ، المؤرخ في 25 فيفري 2009، المتعلق بحماية المستهلك وقمع الغش السالف ذكره.

[3]–قرواش رضوان، الضمانات القانونية لحماية أمن وسلامة المستهلك، أطروحة لنيل درجة الدكتوراه في الحقوق، تخصص قانون الأعمال، جامعة الجزائر، 2012-2013، ص 27.

وبالرجوع إلى التشريع الجزائري نجده عرف "المنتوج السليم والنزيه والقابل للتسويق" على أنه " كل منتوج خال من أي نقص و/ أو عيب خفي يضمن عدم الإضرار بصحة و سلامة المستهلك و/ أو مصالحه المادية والمعنوية[1]."

فبإسقاط هذه التعاريف المتعلقة بسلامة المنتوجات عموما على سلامة وأمن المركبة خصوصا فإنه يقصد بها أن تتضمن المركبة على ضمانات ضد كل المخاطر التي من شأنها أن تمس المستهلك أو أمنه أو أن تضر بمصالحه المادية، وهو التزام يقع على مستوردي المركبات الجديدة التي ينبغي أن تكون سليمة وخالية من كل عيب وأن تكون مطابقة للمواصفات والمقاييس التنظيمية والقانونية المتعلقة بأمنها وسلامتها سواء تلك المحددة وطنيا أو دوليا.

المطلب الثاني: الشروط القانونية المتعلقة بتحقيق أمن وسلامة المركبة

تتمثل شروط الأمن والسلامة الواجب توافرها في المركبة الجديدة والتي يجب على المتدخل الالتزام بها أساسا في ضمان مطابقة المركبة للمواصفات المنصوص عليها في النصوص القانونية والتنظيمية وكذا في الالتزام بضمان العيوب الخفية، فضلا عن الابتعاد عن كل أشكال الاشهارات التجارية المشجعة على تصرفات من شانها المساس بأمن الطرقات، وهو ما سنتحدث عنه بشيء من التفصيل في هذا العنصر.

الفرع الأول: الشروط المتعلقة بالمطابقة

نص المشرع الجزائري في المرسوم التنفيذي رقم 15-58 المحدد لشروط وكيفيات ممارسة نشاط وكلاء المركبات الجديدة في المادة في المادة 20 منه على " يلتزم الوكيل باحترام الأحكام التشريعية والتنظيمية المطبقة لاسيما في مجال المنافسة والممارسات التجارية وحماية المستهلك والأمن والنظافة والشروط الصحية والعمل والتأمين والبيئة[2]."

---

[1]- المادة 03 من القانون رقم 09-03 ، المؤرخ في 25 فيفري 2009، المتعلق بحماية المستهلك وقمع الغش السالف ذكره.

[2]- أنظر المادة 20 من المرسوم التنفيذي 15-58.

كما نصت المادة 28 من نفس المرسوم على "يجب أن يكون عقد البيع الذي يربط الوكيل بالزبون مطابقا لأحكام هذا المرسوم ولدفتر الشروط وكذا للقواعد والشروط المنصوص عليها في التشريع والتنظيم المعمول بهما"[1]،

فطبقا لهذين المادتين ينبغي أن يكون عقد البيع الذي يربط الوكيل بالمستهلك والذي يكون محله مركبة جديدة مطابقا للمعايير والمقاييس القانونية المعمول بها لا سيما فيما يتعلق بشروط أمن وسلامة المركبة، سواء تلك المنصوص عليها في هذا المرسوم أو في دفتر الشروط أو تلك المنصوص عليها في القوانين الخاصة بحماية المستهلك.

إضافة إلى ذلك ومن أجل حماية أمن مستعملي الطرقات وتفاديا لحوادث المرور نص المشرع في المادة 21 من المرسوم التنفيذي رقم 15-58 المذكور أعلاه على التزام الوكيل بعدم تسليم المركبة للمستهلك إلا إذا كانت محل فحص المطابقة من طرف مصالح المناجم طبقا للمادتين 7 و42 من القانون رقم 01-14 المتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها أمنها المعدل والمتمم[2].

وفي إطار التزام الوكيل بمطابقة المركبة للنصوص القانونية والتنظيمية نص دفتر الشروط المتضمن لشروط وكيفيات ممارسة نشاط وكلاء المركبات الجديدة في المادة 06 على ضرورة توافر المركبة على مجموعة من التجهيزات التي تلعب دورا كبيرا في الحفاظ على أمن وسلامة المركبة، والتي سنبرزها حسب نوع المركبة كالأتي:

أولا: التجهيزات الواجب توافرها في السيارة الخاصة

يقصد بالسيارة الخاصة السيارة الموجهة لنقل الأشخاص والتي لا تحتوي على أكثر من تسعة مقاعد بما فيها مقعد السائق ويقل وزنها على 3500 كلغ، ويجب أن تتضمن هذه السيارة التجهيزات الآتية:

- نظام مضاد لقفل العجلات ABS، المراقبة الإلكترونية للاستقرارESP _ESC(). جهاز محدد و/أو منظم للسرعة، نظام التذكير لغلق حزام الأمن للسائق والراكب الأمامي، كيسان هوائيين أماميين للسائق والراكب وكيسان هوائيين جانبيين، حزام أمن لجميع الركاب ومثبتات مطابقة للأحكام التنظيمية وتستجيب للمقاييس المطبقة فيما يخص تجارب الصدمات،

[1]- أنظر المادة 28 من المرسوم التنفيذي 15-58.

[2]- أنظر المادة 21 من المرسوم التنفيذي 15-58.

نظام شد مقاعد للأطفال، نظام تذويب و إزالة السديم من الزجاج الأمامي والخلفي ،نظام التذكير لغلق حزام الأمن للسائق والراكب الأمامي.

ثانيا: التجهيزات الواجب توافرها في الشاحنات الصغيرة

ويقصد بالشاحنات الصغيرة المركبات الموجهة لنقل البضائع ذات الوزن الإجمالي المرخص بالحمولة الذي يقل عن 3500 كلغ والتي يجب أن تتوفر على التجهيزات الآتية:[1]

_ نظام مضاد لقفل العجلات ABS. _ المراقبة الإلكترونية للاستقرار (ESP، ESC)، جهاز محدد و/ أو منظم للسرعة._ كيسان 2 هوائيان أماميان (السائق والراكب)، حزام أمن ومثبتات مطابقة للأحكام التنظيمية وتستجيب للمقاييس المطبقة فيما يخص تجارب الصدمات، مسند الرأس لجميع المقاعد، جهاز تذويب وإزالة السديم من الزجاج ، نظام التذكير لغلق حزام الأمن، حاجز الفصل بين مقصورة القيادة ومنطقة الشحن للشاحنات يستجيب للمقاييس بالنسبة للشاحنات الصغيرة، من نوع fourgon.

ثالثا: التجهيزات الواجب توافرها في الشاحنات وجرار الطريق

ويقصد بها المركبات الموجهة لنقل البضائع ذات الوزن الإجمالي المرخص بالحمولة الذي يساوي أو يفوق 3500 كلغ والتي يجب أن تحتوي على التجهيزات الآتية:

_ نظام كبح في الأمام وفي الخلف مع نظام مضاد لقفل العجلات ABS، المراقبة الإلكترونية للاستقرار (ESP، ESC)، معدل مائي أو فوق صمام خروج الغازات للمركبات حيث يساوي الوزن الإجمالي المسموح به بالحمولة أو يفوق 19 طنا._ جهاز محدد و/ أو منظم للسرعة، نظام شد السرعة القصوى المنصوص عليها في التنظيم الذي ينظم حركة المرور، حزام أمن ومثبتات مطابقة للأحكام التنظيمية وتستجيب للمقاييس المطبقة فيما يخص تجارب الصدمات، جهاز حماية من التجزيف للشاحنات في الأمام وفي الخلف، جهاز حماية في الأمام من التجويف لجرارات الطريق، حماية جانبية، عداد تسجيل السرعة وأوقات السير، مسند الرأس في جميع المقاعد، جهاز تذويب وإزالة السديم من الزجاج، نظام التذكير لغلق حزام الأمن، حافظة الطين.

[1] أنظر المادة 06 من المرسوم التنفيذي 15-58.

رابعا: المقطورة ونصف المقطورة: يجب أن تتوفر على التجهيزات الآتية

_ نظام مضاد لقفل العجلات ABS، جهاز خلفي للوقاية من التجويف، حماية جانبية، المراقبة الإلكترونية للاستقرار، حافظة الطين.

وفيما يخص مركبات النقل للمواد الخطيرة ذات الوزن الإجمالي المرخص بالحمولة الذي يساوي أو يفوق 3500 كلغ، يجب أن تطابق التنظيم المعمول به أو أن تعمل، في غياب ذلك بالمقاييس المعمول بها دوليا دون أن تكون أقل من تلك المطبقة في البلد الأصلي للصانع.

خامسا: حافلات النقل خارج المدينة

ويقصد بها المركبات المخصصة لنقل الأشخاص التي تحتوي على أكثر من تسعة مقاعد بما فيها مقعد السائق والموجهة للنقل بين المدن:[1]

نظام مضاد لقفل العجلات ABS، المراقبة الإلكترونية للاستقرار (ESP، ESC)، نظام تحديد السرعة أو نظام شد السرعة بـــ 100كلم/سا، عداد تسجيل السرعة بالمقيت وخصوصياته وتشغيله وصيانته، نظام ضد الانقلاب، حزام أمن مزود بنظام التذكير بالغلق لجميع المقاعد، مسند الرأس لجميع المقاعد، جهاز تذويب وإزالة السديم من الزجاج .

سادسا: حافلات النقل في المدينة:

ويقصد بها مركبات نقل الأشخاص التي تحتوي على أكثر من تسعة 9 مقاعد بما فيها مقعد السائق والموجهة للنقل الحضري[2]:

نظام مضاد لقفل العجلات ABS، المراقبة الإلكترونية للاستقرار (ESP، ESC)، نظام شد السرعة بـــــ 80 كلم/سا، عداد تسجيل السرعة وأوقات السير، حزام أمن السائق مزود بنظام التذكير للغلق، مسند الرأس للسائق، جهاز تذويب وإزالة السديم من الزجاج.

سابعا: الدراجات المتحركة

– خوذة الحماية المصادق عليها، ركائز جانبية أو مركزية، نظام مضاد لقفل العجلات ABS للدراجات المتحركة من صنف ب و ج، جهاز ضد انبعاث الضجيج (صامت).

---

[1] أنظر المادة 06 من المرسوم التنفيذي 15-58.

[2] المادة 06 من المرسوم 15-58 السالف ذكره.

وفي إطار الالتزام بالمطابقة أيضا ألزم الوكيل بأن يقوم بتجارب تِأكد أمن المركبة وأن يعد بخصوص ذلك محاضر يسلمها لمصالح مناجم الولاية وهذا ما نصت عليه الفقرة الثانية من المادة 22 من القرار الوزاري المحدد لدفاتر الشروط المتعلقة بكيفيات ممارسة نشاط وكلاء المركبات الجديدة السالف ذكره والتي جاء فيها "... يلزم الوكيل بأن يضع تحت تصرف مصالح مناجم الولاية صنف المركبة الموجهة لوضعها في السوق وكل الوثائق التقنية الخاصة بها وهي الآتية: محاضر تجارب الأمن النشطة، محاضر تجارب الأمن الكامنة محاضر تجارب الأمن العام، ويجب أن تقدم محاضر التجارب المذكورة أعلاه حسب الحالات وصنف المركبة ويجب أن تسلم من طرف الصانع أو هيئات تقييم المطابقة المعتمدة."[1]

الفرع الثاني: الشروط المتعلقة بضمان عيوب المركبات

وبالرجوع إلى المرسوم التنفيذي رقم 15-58 المذكور أعلاه نجد أن المشرع ألزم صراحة الوكيل بضمان عيوب المركبات الجديدة من خلال المادة 36 منه على " يتعهد الوكيل بالتكفل في إطار الضمان بالمركبات التي تكون فيها نقائص التصنيع والعيوب الظاهرة أو الخفية وكذا استبدال قطع الغيار واللوازم غير صالحة للاستعمال."

يتضح من خلال هذا النص أن المشرع ألزم الوكيل والذي يعتبر متدخلا في مفهوم قانون حماية المستهلك بضمان عيوب المركبات الجديدة سواء كانت هذه العيوب ظاهرة أو خفية عن طريق إصلاح العيب أو استبدال القطع المعيبة بقطع سليمة وهو نفس الضمان الذي فرضه على المتدخل بخصوص باقي المنتوجات التجهيزية الأخرى بموجب قانون حماية المستهلك وقمع الغش.

وعليه فإن فرض الضمان على المتدخل في مجال استيراد المركبات الجديدة قد يساعد على التقليل من حوادث المرور وحماية امن الطرقات بطريقة غير مباشرة وذلك عن طريق تحسين الكفاءة الإنتاجية، حيث أن الضمان يساعد على جودة السلع والمنتوجات لأن المتدخلين يخشون من مساءلتهم وركود سلعهم أو كثرة مطالبيهم بأعمال الإصلاح والصيانة وتقديم القطع اللازمة، فيحرصون على تقديم مركبات عالية الجودة.

[1]المادة 22 ،القرار الوزاري المؤرخ في 23مارس2015، المحدد لدفاتر الشروط المتعلقة بشروط وكيفيات ممارسة نشاط وكلاء المركبات الجديدة،ج ر العدد16،المؤرخة في 1 أفريل 2015

الفرع الثالث: الامتناع عن الإشهار بالمركبة المشجع لتصرفات الخطيرة عبر الطرق

بالرجوع إلى المادة 28 من القانون رقم 04-02 المحدد للقواعد المطبقة على الممارسات التجارية[1] فإننا نجد أن قيام المتدخل بعمليات الإشهار من أجل الترويج بمنتجاته وإغراء المستهلك وحثه على التعاقد جائزا بحسب الأصل إلا في بعض الحالات المحددة في نفس القانون والمتمثلة في الإشهار المضلل والكاذب.

غير أن المشرع قد أضاف حالة أخرى ممنوعة خاصة بالإشهار في مجال المركبات الجديدة ،من خلال المرسوم التنفيذي رقم 15-58 المذكور سابقا، وهي الحالة التي يكون فيها هذا الإشهار مشجعا للتصرفات الخطيرة التي قد تمس بسلامة وأمن مستعملي الطرقات والتي قد يمكن أن تلحق ضررا بهم في حال القيام بهذه التصرفات، وهو ما نصت عليه المادة 35 منه والتي جاء فيها مايلي: " يلتزم الوكيل بالامتناع عن كل أشكال الإشهار التي من شأنها تشجيع التصرفات الخطيرة لضمان أمن مستعملي الطرقات.

الفرع الرابع: المراقبة التقنية للسيارات

المراقبة التقنية هي المعاينة التقنية الدورية المخصصة للتأكد من حالة صيانة المركبة ومدى قابليتها للسير في الطريق وبدون خطر.

نصت المادة 09 من القانون 04-16 يجب أن تتوفر كل مركبة على محضر المراقبة التقنية -إجبارية المراقبة التقنية للسيارات حيث تم منع سير المركبات الغير مطابقة للقواعد و المقاييس التقنية المعمول بها أو أصبحت لا تتماشى معها كما أوجب خضوعها للمراقبة التقنية قبل وضعها للسير أول مرة[2].

طبقا لأحكام المادة 43 من قانون01-14 تكون المراقبة التقنية إجبارية وتقوم لاسيما بالآتي:

-الوقاية و الأمن في الطرق.

-المساهمة في تقليص حوادث المرور والتكاليف الناجمة عنها.

---

[1]- القانون رقم 04-02، المتعلق بالقواعد المطبقة على الممارسات التجارية، المؤرخ في 23-06-2004، الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية الدمقراطية الشعبية، العدد 41، لسنة 2004، المعدل والمتمم بالقانون 10-06 المؤرخ في 15-08-2010، الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية الدمقراطية الشعبية، العدد 46 لسنة 2010

[2]- هاجر جاب الله ، النصوص القانونية ومدى تأثيرها في تحسين السلامة المرورية ،مذكرة ماستر ، تخصص نقل وإمداد ، جامعة الحاج لخضر سنة 2011/2010 باتنة ، الجزائر ،ص11 .

-الحفاظ على الصحة العمومية وحماية البيئة.

-تمديد عمر الحظيرة الوطنية.

المبحث الثاني : رخصة السياقة

أشارت المادة 8 المعدلة بموجب القانون 04 -16 والأمر رقم 09-03 أنه يجب على كل سائق مركبة أن يكون حاملا لرخصة سياقة موافقة للمركبة التي يقودها كما أشارت هذه المادة إلى رخصة السياقة بالنقاط و الرخصة الإختبارية ولهذا تم تقسيمه ثلاث مطالب المطلب الأول رخصة السياقة وأصنافها المطلب الثاني رخصة السياقة الإختبارية المطلب الثالث رخصة السياقة بالنقاط.

المطلب الأول : رخصة السياقة وأصنافها وتكوين السائقين

وتشمل تعريف رخصة السياقة فرع أول وأصناف رخصة السياقة في الفرع الثاني وذلك حتى لا يلتبس الأمر أثناء التطرق إلى التعديلات الواردة في العناصر اللاحقة برخصة السياقة بالنقاط.

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 صلاحية رخصة السياقة بعشر سنوات، وعرفها المشرع الجزائري بأنها ترخيص إداري يؤهل صاحبه لقيادة مركبة ذات محرك في المسالك المفتوحة لحركة المرور ،تعد رخصة السياقة على دعامة تسمح بتسجيل المعلومات التي يحتويها هذا الملف بشكل إلكتروني ،يمكن تغيير الدعامة مع مراعاة التطورات التكنولوجية[1].

[1]-أنظر المادة 2 الفقرة 30 من قانون17-05 المؤرخ في16فيفري2017 المعدل والمتمم للقانون رقم 01-14 والمتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها وأمنها ،ج ر ،عدد12 ،الصادرة بتاريخ22فيفري2017

الفرع الثاني: أصناف رخص السياقة

ولرخصة السياقة عدة أصناف[1] وهي:

- أ1: (A1) الدراجات النارية من الصنف أ (حجم الاسطوانة من 50 إلى 80 سنتمتر مكعب) والدراجات الثلاثية والرباعية العجلات (حجم الاسطوانة يساوي أو يقل عن 125 سم مكعب).
- أ2: (A2) الدراجات النارية من الصنف ب (حجم الاسطوانة من 80 إلى 400 سم مكعب) والصنف ج (أكثر من 400 سم مكعب).
- ب: (B) السيارات الأقل من 10 مقاعد وزنها الإجمالي مع الحمولة أقل من 3.5 طن.
- ج1: (C1)تسمح بقيادة المركبات المنفردة المخصصة لنقل البضائع التي يكون وزنها بين 3.5طن و 19طن.
- ج2: (C2)تسمح بقيادة مركبات نقل البضائع التي يتجاوز وزنها مع الحمولة 19طن(مركبة منفردة) أو التي يتجاوز وزنها 12.5 طن(مركبة جارة لمجموعة مركبات أو مركبة متمفصلة).
- 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.
- و : (F) السيارات من الصنف أ1 أو أ2 أو ب التي يسوقها المعطوبون و المهيأة خصيصا لمراعاة إعاقتهم.

الفرع الثالث: تكوين السائقين

لاشك أن السائق هو المحرك للمركبة لهذا فهو أهم العناصر المسببة في الحوادث المرورية ، ولقد أثبتت التقارير في عدد من الدول أن دور العنصر البشري وعلاقته بالحادث كبير جدا، فالسلوك البشري يتأثر بعدة عناصر تجعل منه السبب الرئيسي في حوادث المرور أهمها عمر الفرد و ثقافته وخبرته في القيادة وحالته الاجتماعية ، وقد أثبتت الدراسات

[1]– المادة 10 مكرر من القانون رقم 17-05 مؤرخ في 16 فبراير سنة2017 يعدل ويتمم القانون رقم 01-14 المؤرخ في 19 أوت 2001 و والمتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها وأمنها.المعدل والمتمم للقانون رقم 01-14 المؤرخ في 19 أوت 2001 والمتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها وأمنها، ، ج.ر، العدد 12.

الحديثة أن عمر الفرد يلعب دورا أساسيا في سلوكياته وتصرفاته كسائق، فقد وجد أن السائقين في عمر الشباب تزيد مخالفاتهم في أنظمة وقواعد المرور بخلاف من أكبر سنا وعلى هذا الأساس عمد المشرع الجزائري إلى التركيز على السائق سواء في المدارس التربوية للسياقة أو الجانب الثقافي والإعلامي أو جانب المراقبة والمتابعة على مستوى الطرقات وكذا رفع مستوى العقوبات وكل هذه العناصر كآليات يهدف من خلالها للحد من الحوادث المرور والتي ركز فيها خاصة في نصوص مواد القانون رقم 17-05 المؤرخ في 2017.

كما فرض المشرع الجزائري شهادة الكفاءة المهنية لنقل الأشخاص والبضائع[1]،نظرا للحوادث المميتة التي يتسبب بها سائقي الوزن الثقيل بسبب التعب الناتج عن عدم احترام أوقات الراحة والعمل أو النقص في التحكم في القيادة نتيجة ضعف التكوين على مستوى مدارس السياقة سيفرض على سائقي هذه لأصناف تكوين يساهم في تطوير خبرتهم في القيادة يتوج هذا التكوين بشهادة مهنية، أما في ما يتعلق بأوقات الراحة والعمل لذا قد ألزم هذا القانون هذا الصنف من السائقين بتركيب جهاز تسجيل وقت السرعة بالمقيت وعدم تركيبه سيعرض صاحبه إلى سحب رخصة السياقة لمدة 06 أشهر. ويحكمه القرار المؤرخ في 19 ماي2016 يحدد شروط وكيفيات التكوين للحصول على شهادة الكفاءة المهنية لسائقي نقل الأشخاص و البضائع على مستوى مراكز التكوين المعتمدة أو المرخص لها من طرف الوزارة المكلفة بالنقل، كما فرضا أيضا بتعليم القواعد الخاصة والوقاية و الأمن عبر الطرق في المؤسسات المدرسية[2].

المطلب الثاني : رخصة السياقة الإختبارية

رخصة السياقة الإختبارية وهي التسمية التي اعتمدها المشرع الجزائري بدلا من شهادة القيادة المؤقتة ، وهي رخصة صالحة لمدة سنتين إبتداءا من تاريخ النجاح في

[1] المادة59 من قانون 17-05،المتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها و أمنها.مرجع سابق.

[2]-أنظر المادة 60 من قانون17-05 المؤرخ في16فيفري2017 المعدل والمتمم للقانون رقم 01-14 والمتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها وأمنها ،ج ر ،عدد12 ،الصادرة بتاريخ22فيفري2017

الامتحانات التطبيقية والنظرية للحصول عليها[1]، لذا تم تقسيم المطلب إلى فرعين فرع أول أثناء الفترة الإختبارية بعد انتهاء الفترة الإختبارية ، فرع ثاني بعد انتهاء الفترة الإختبارية

الفرع الأول : رخصة السياقة أثناء الفترة الإختبارية

أما بالنسبة المتحصلين على رخصة سياقة جديدة[2] ، فتخصص لهذه الرخصة رصيد يحدد باثني عشرة 12 نقطة خلال الفترة الإختبارية ، والمقدرة بسنتين، وفي حالة فقدان النقاط خلال هذه الفترة، يلزم صاحب الرخصة بمتابعة تكوين على نفقته لاسترجاع النقاط الضائعة، أما إذا ارتكب المخالفات المدرجة في القسم الثاني من قانون المرور خلال الفترة الإختبارية ، فتصدر الجهة القضائية المختصـــة قرار إلغاء رخصة السياقة بالإضافة إلى العقوبات الجزائية[3] .

أما بعد انتهاء الفترة الإختبارية ، وفي حالة فقدان حائز الرخصة لبعض النقاط ،لا تمنح له سوى النقاط المتبقية من الرصيد النهائي، أما في حالة عدم ارتكاب حائز الرخصة أية مخالفة تؤدي إلى سحب النقاط يخصص له رصيد نهائي يقدر بـــ24 نقطة

الفرع الثاني: رخصة السياقة بعد انتهاء الفترة الإختبارية

آلية احتساب النقاط في هذه المرحلة يتناسب مع خطورة المخالفة المرتكبة من طرف السائق وتعالج آليا كما يلي :

*بالنسبة للمخالفات من الدرجة الأولى ، تخصم نقطة واحدة باستثناء المخالفات المذكورة في المواد 1و5و7 والمتعلقة بمخالفة الأحكام المتعلقة بالإنارة وكبح الدراجات ومخالفة الراجلين للقواعد التي تنظم سيرهم و عدم وضع حزام الأمن من قبل راكبي المركبات ذات محرك .

*بالنسبة للمخالفات من الدرجة الثانية 2نقطتان .

* بالنسبة للمخالفات من الدرجة الثالثة 4نقاط

*بالنسبة للمخالفات من الدرجة الرابعة 6نقاط

---

[1]- أنظر المادة 55 من نفس القانون.

[2]-تأتي رخصة السياقة الإختبارية على شكل وثيقة زرقاء اللون ذات طول يبلغ 11 سنتيمترا وعرض مقداره 21 سم تحمل ثلاث صفحات تتضمن كل منها رقما تسلسليا وفصيلة دم السائق. وتسلم لكل مترشح نجح في مختلف الاختبارات التنظيمية الإجبارية من أجل الحصول على رخصة السياقة الخاصة بالأصناف "أ1" و"أ2" و"ب" و"و" .

[3]-نظر المادة 99 من القانون 17-05.

*بالنسبة للجنح10 نقاط باستثناء الجنح المذكورة في المواد 78 و80و81و82و87 الفقرة الأولى 88و90.

وفي حالة عدم دفع الغرامة الجزافية المتعلقة بالمخالفات، يرفع مبلغ الغرامة بحده الأقصى[1] ويتم سحب نقطتين تلقائيا بعد أجل خمسة وأربعون 45 يوما من تاريخ معاينة المخالفة[2]، بعد ارتكاب المخالفة يقوم العون الذي عاين المخالفة بإرسال المعلومة الخاصة بها إلى الإدارة المكلفة بتسيير نظام الرخصة بالنقاط في أجل لا يتجاوز ثمانية أيام ابتداء من تاريخ معاينة المخالفة، ويتم سحب النقاط تلقائيا بعد ذلك بشكل يتماشى ونوع المخالفة المرتكبة .

يطلع على رصيد النقاط صاحب الرخصة ومصالح الأمن المتمثلة في قيادة الدرك الوطني أو المديرية العامة للأمن الوطني، السلطات القضائية والإدارة المكلفة بتحصيل الغرامات[3] .

وبالموازاة مع ذلك سن قانون المرور نظاما مرنا يمكن من خلاله استرجاع النقاط المفقودة في حالة احترام السائق لبعض القواعد ، والمتمثلة أساسا في دفع الغرامات دائما وعدم ارتكابه أية مخالفة أخرى خلال مدة محددة أو بعد متابعة تكوين على نفقته وتكون رخصة السياقة عند نفاذ رصيد النقط المخصص لها غير صالحة تلقائيا ، ويتعين على المعني إعادة رخصته إلى المصالح المؤهلة التابعة لوزارة الداخلية، وبعد مرور ستة أشهر من تاريخ إعادة الرخصة يمكن للمعني طلب الحصول على رخصة سياقة جديدة تخضع للفترة الإختبارية، يرفع هذا

---

[1]- تنص المادة 93 من القانون 17-05 على :" في حالة المخالفات المذكورة في القسم الأول من هذا الفصل ، يسلم العون الذي عاين المخالفة للسائق الإخطار بالمخالفة من أجل دفع الغرامة الجزافية في أجل أقصاه خمسة وأربعون يوما ، ومع انقضاء وفي حالة عدم دفع الغرامة الجزافية ،يرسل محضر عدم الدفع إلى وكيل الجمهورية ، وفي هذه الحالة يرفع مبلغ الغرامة بحدها الأقصى كمايلي :

-3000دج بالنسبة للمخالفات من الدرجة الأولى .

-4000دج بالنسبة للمخالفات من الدرجة الثانية .

-6000 دج بالنسبة للمخالفات من الدرجة الثالثة .

-7000دج بالنسبة للمخالفات من الدرجة الرابعة

ترسل المعلومة للإدارة المكلفة بتسيير نظام الرخصة بالنقاط للسحب الإضافي لنقطتين ..."

[2]-أنظر المادة 62مكرر من القانون 17-05 السابق.

[3]- أنظر المادة 62 مكرر 2 من نفس القانون .

الأجل إلى سنة في حالة ما إذا كانت الرخصة محل عدم صلاحية مرتين خلال فترة خمس 5سنوات [1]، ولا يمكن للسائق الذي يكون في حالة منع أن يطلب الحصول على رخصة سياقة جديدة [2].

المطلب الثالث: نظام الرخصة بالنقاط

لقد اعتمد المشرع الجزائري آلية جديدة من أجل دعم الوسائل الوقائية من حوادث المرور لاسيما في القانون 05-17 والمتمثلة في نظام الرخصة بالنقاط وقد تم تقسيم هذا المطلب إلى فرعين تطرقنا فيه إلى تعريف هذا النظام و الفرع الثاني آليات واستراتيجيات تطبيق هذا النظام

الفرع الأول : تعريف نظام الرخصة بالنقاط

هو عبارة عن ترخيص إداري (رخص بيومترية) يؤهل حائزها لقيادة مركبة ذات محرك في المسالك المفتوحة لحركة المرور وهي مشابهة لبطاقات التعريف البيوميترية، حيث أنها أصغر حجما وأكثر دقة من الرخص الحالية. حيث تحمل دعامة الكترونية تسمح بتسجيل المعلومات التي يحتويها هذا الملف بشكل إلكتروني. كما يمكن القيام بتغير الدعامة مع مراعاة التطورات التكنولوجية[3]،استحدث نظام الرخصة بالنقاط لأول مرة بموجب الأمر09-03والمتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها وأمنها، باعتباره أداة معيارية بيداغوجية تهدف إلى جعل السائقين يتحملون مسؤولياتهم وتدعم الأمن في الطرق

إذن تعتبر رخصة السياقة بالنقاط آلية بيداغوجية جديدة في مجال السلامة المرورية حيث ترتكز على إسناد رصيد من النقاط لكل رخصة سياقه، قابلة للخصم في حالة ارتكاب

---

[1]- انظر المادة 62 مكرر 5 من نفس القانون

[2]-حددت حالات تعليق رخصة السياقة لمدة سنتين إلى أربع سنوات بالنسبة للجنح المنصوص عليها في المواد 67و68 و69و69مكرر و70و71مكررو73، ولمدة سنة بالنسبة للجنح المنصوص عليها
المواد72و74و75و77و84و85و86و87و89. وفي حالة العود تقوم الجهة القضائية المختصة بإلغاء رخصة السياقة .

[3]- المادة 02 من القانون رقم 17-05 مؤرخ في 16 فبراير سنة2017 يعدل ويتمم القانون رقم 01-14 المؤرخ في 19 أوت 2001 و والمتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها وأمنها.المعدل والمتمم للقانون رقم 01-14 المؤرخ في 19 أوت 2001 والمتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها وأمنها، ، ج.ر، العدد 12.

حاملها مخالفة معاقب عليها بسحب النقط، وبالموازاة سن قانون المرور 17-05 نظاما مرنا يمكن من استرجاع النقاط المفقودة في حالة احترام السائق لبعض القواعد كالخضوع إلى تكوين خاص على نفقته يتضمن برنامجا تحسيسيا حول أسباب وقوع حوادث المرور والعواقب الناجمة عنها وذلك بموجب اتفاقية موقعة مع قطاع التكوين المهني، ويحق للمعني متابعة تكوينين في السنة تسمح له باسترجاع نصف نقاطه الضائعة.

الفرع الثاني: آليات وإستراتيجيات لتطبيق نظام الرخصة بالنقاط

تناولنا في هذا الفرع إحداث مجلس تشاوري ما بين القطاعات أولا وثم إنشاء مندوبية وطنية في الطرق وتناولنا ثالثا ورابعا المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق وإحداث بطاقية وطنية لرخصة السياقة وفق الترتيب.

أولا: إحداث مجلس تشاوري ما بين القطاعات

يوضع لدى الوزير الأول، يكلف بتحديد السياسة الإستراتيجية الوطنية للوقاية والأمن في الطرق والتنسيق المؤسساتي بين كافة الفاعلين المعنيين

تحدد طبيعة ها المجلس ومهامه وعمله وتنظيمه عن طريق التنظيم، وهو ما نصت عليه المادة 63 مكرر01 من القانون 05-17[1]، حيث لم يصدر التنظيم بعد.

ثانيا: إنشاء مندوبية وطنية للأمن في الطرق

تابعة للوزارة المكلفة بالداخلية والتي تكلف بتنفيذ السياسة الوطنية للوقاية والأمن في الطرق من الناحية العملية، والتي تحدد طبيعتها ومهامها وتنظيمها عن طريق التنظيم، وهو ما نصت عليه المادة 63 مكرر1 من القانون 17-05[2].

ثالث: المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق

مؤسسة عمومية ذات طابع إداري، يتمتع بالشخصية المعنوية والاستقلال المالي، أنشأ المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق بموجب القانون 87-09 المؤرخ في فيفري 1987، (المادة رقم 24) المتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها وأمنها تم التدشين الفعلي له بتاريخ 20 أفريل 1998 تحت وصاية وزارة الداخلية والجماعات المحلية. وبصدور القانون 01-14 المؤرخ في 19 أوت2001 المتعلق بتنظيم حركة المرور عبر

---

[1]- المادة 63 مكرر من القانون 17-05 المعدل للقانون رقم 01-14.

[2]- المادة 63 مكرر1 من القانون 17-05 المعدل للقانون رقم01-14.

الطرق وسلامتها وأمنها، حوّلت وصايته إلى الوزارة المكلفة بالنقل طبقاً لأحكام المادة 64 منه.

في إطار السياسة الوطنية للوقاية والأمن عبر الطرق تحدد مهام المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق طبقا للمرسوم التنفيذي رقم 03-502 المؤرخ في27 ديسمبر 2003 حيث يطلع بالاتصال مع الأجهزة والمؤسسات والهيئات التي لها نفس الغاية بمهام تصور العناصر الكفيلة بتحسين الوقاية و الأمن عبر الطرق واقتراحها وتطويرها، وفي هذا الصدد يكلف المركز بمايلي:

- ✓ القيام بكل الأعمال واتخاذ كل التدابير الكفيلة بترقية الوقاية والأمن عبر الطرق.
- ✓ تنسيق أعمال مختلف المتدخلين في مجال الوقاية والأمن عبر الطرق.
- ✓ تأطير وتنشيط أشغال اللجان الولائية المكلفة بتنفيذ برامج الوقاية والأمن عبر الطرق التي يقررها المركز.
- ✓ تنشيط حملات الوقاية عبر الطرق وتنظيمها.
- ✓ إعداد تقارير سنوية ومتعددة السنوات تتعلق بالوقاية والأمن عبر الطرق.
- ✓ القيام بدراسات وبحوث لها صلة بمهامه.
- ✓ التنسيق مع السلطات المؤهلة لتعليم القواعد الخاصة بالوقاية والأمن عبر الطرق في المؤسسات المدرسية ومراكز التكوين المتخصصة للنقل.
- ✓ تطوير الإعلام والتربية والتكوين في ميدان الوقاية والأمن عبر الطرق.
- ✓ ترقية الحركة الجمعوية في مجال الوقاية والأمن عبر الطرق.
- ✓ وضع البطاقية الوطنية لحوادث المرور عبر الطرق ونشر الإحصائيات المتعلقة بها[1].

رابعا: إحداث بطاقية وطنية لرخصة السياقة

توضع لدى الوزير المكلف بالداخلية وتقوم بتسيير نظام الرخصة بالنقاط الإدارة المكلفة بتسيير هذه البطاقية ولم تحدد شروط وكيفيات تطبيق المادة 62 من القانون 17-05 وإنما تركت المجال للتنظيم.

---

[1]- المركز الوطني للوقاية و الأمن عير الطرق، انظر موقع الانترنت:
http://www.cnpsr.org.dz/page?page_id=2 بتاريخ 2017/11/09.

كما اعتبر أن رخصة السياقة تعد دعامة تسمح بتسجيل المعلومات التي يحتويها ها الترخيص الإداري بشكل الكتروني ويمكن القيام بتغيير الدعامة مع مراعاة التطورات التكنولوجية وهو ما جاء في المادة 2.

الفصل الثاني

الآليات العقابية للحد من حوادث المرور حسب القانون 17-05

إثر تفشي حوادث المرور في الجزائر بوتيرة متصاعدة وخطيرة وآثارها الوخيمة على الفرد والمجتمع، قام المشرع الجزائري بالتصدي لهذه الظاهرة، حيث تعرف السلامة المرورية أنها إرادة سياسية وآليات تنظيم مؤسساتي لاعتماد خطط للحد من حوادث المرور[1]، التي تعد كل فعل أدى إلى تلف جسمي أو مادي أو أدى إلى الوفاة أو يؤدي إلى كل تلك الاتلافات مجتمعة، وتنتج مبدئيا عن سير الإنسان مروره أو وقوفه في الطريق سواء بذاته أو بسبب المركبة التي يستعملها والتي تقسم إلى نوعين حسب نتائجها، إما مادية وهي التي تنتج عنها خسائر مادية، ولا تترتب عنها إلا المسؤولية المدنية فهي تحمل الشخص تبعة ما يحدثه من ضرر الذي يمس حقا أو مصلحة مشروعة سواء مادي أو معنوي[2]، ويلزمه بتعويض الأضرار الحاصلة عن مخالفة القواعد المرورية، الجزاء المدني المترتب عنه خسائر

جسمانية (جرحى، قتلى) والتي تترتب عليها المسؤولية المدنية والجزائية معا، والجزائية تخص العقوبات المقررة لان المخالفات المرورية تعد من قبيل التعدي على قوانين المرور والقواعد المقررة فيه.

لذلك أدى بالمشرع الجزائري إلى محاولة التصدي لهذه الظاهرة والبحث عن أسبابها وإقرار المسؤولية الناجمة عن هذه الحوادث من خلال إرساء قواعد قانونية ردعية سواء قبل وقوع الحادث أو بعده، وانطلاقا من هنا تم تقسيم الفصل إلى مبحثين، (المبحث الأول) تقسيم المخالفات المرورية، و(المبحث الثاني) الجزاءات المقررة للمخالفات المرورية.

[1] محمد العجمي بن عيسى، حجم حوادث المرور وسبل معالجتها، ط1، جامعة نايف للعلوم الأمنية، الرياض، 2006، ص09.

[2] محمد عابدين، التعويض بين الضرر المادي والأدبي، د ط، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، 1997، ص 55.

المبحث الأول : تقسيم المخالفات المرورية

استحدث المشرع الجزائري قوانين خاصة بالمرور، وهي مجموعة النصوص التي تهدف لتحديد الشروط المتعلقة بتنظيم حركة المرور في الطرق وسلامتها وأمنها وضبط سلوك مستعملي الطرق، فقانون المرور هو مجموعة القوانين واللوائح التي تنظم حركة المرور

الخاصة بالمركبات والسائقين والراجلين، وتسلط العقوبة على كل مخالف، وهذا من أجل ضمان تنقل آمن للمواطنين، والجزائر واحدة من الدول التي أصدرت نصوص عديدة ، على اعتبار انه قانون مرن تطلب تعديله بصفة مستمرة آخرها القانون 17-05.

ويهدف قانون المرور إلى الوقاية من حوادث المرور وتنظيم المركبات، وعدم الإخلال بالنظام العام وعرقلة حركة المرور، وكذا تنظيم استعمال الطرق العمومية بصفة تحقق تنقل عادل، بالإضافة إلى تنظيم سير المركبات ورصد كل المخالفات والجنح، لذا تم تقسيم المبحث لمطلبين، (المطلب الأول) مخالفات المرور، (المطلب الثاني) جنح المرور.

المطلب الأول : مخالفات المرور

تجدر الإشارة إلى أن المخالفات في قانون المرور إما تكيف مخالفات أو جنح أيضا إذا ارتبط الأمر بحادث جسماني وحسب خطورته،فإذا كانت الجروح تشكل عجزا عاما عن العمل لمدة أقل من ثلاثة أشهر يعتبر الحادث مخالفة وهي المعاقب عليها بإجراءات الغرامة الجزائية وتقسم إلى أربعة درجات،تصنف المخالفات طبقا للمادة 66 من القانون 17-05 المعدل والمتمم للقانون 01-14 إلى مخالفات درجة أولى وثانية وثالثة ورابعة، لذا تم تقسيم هذا المطلب إلى فرعين، (الفرع الأول) المخالفات من الدرجة الأولى والثانية، والفرع الثاني مخالفات من الدرجة الثالثة والرابعة.

الفرع الأول: المخالفات من الدرجة الأولى والثانية : وتشمل

أولا: المخالفات من الدرجة الأولى

عددها سبع مخالفات يعاقب عليها القانون ب 2000 دج على كل مخالفة ونذكر منها[1]:

[1]أنظر المادة66 من القانون17-05 السالف ذكره.

1- مخالفة الأحكام المتعلقة بالإنارة وكبح الدراجات: مخالفة الأحكام المتعلقة بالإنارة والإشارة وكبح الدراجات المتحركة والدراجات النارية وتشمل انعدام الإنارة الأمامية و الخلفية[1]، وانعدام التجهيزات العاكسة للضوء حتى في الدواسات[2]، انعدام المنبه الصوتي وعدم صلاحيته[3]، انعدام المكابح وكذلك عدم فعاليتها وصلاحيتها، وعدم استعمال الأضواء أثناء الضباب وهذا ما نصت عليه المادة 255 من المرسوم التنفيذي 04-381، يحتفظ برخصة السياقة لمدة لا تتجاوز 10 أيام من طرف الأعوان المؤهلين مقابل وثيقة وترد فور تقديم وصل تسديد الغرامة.

2- مخالفة الأحكام المتعلقة بالإنارة والإشارة وكبح الدراجات المتحركة والدراجات النارية:

3- مخالفة الأحكام المتعلقة بتقديم وثائق المركبة وعند الاقتضاء شهادة الكفاءة المهنية: وتتمثل هذه الأحكام في عدم تقديم بطاقة الترقيم أي البطاقة الرمادية أو شهادة التأمين، أو عدم تقديم محضر المراقبة التقنية والذي يقصد به الفحص الدوري الذي يبين حالة السيارة بالنسبة للأنظمة السارية المفعول.

4- مخالفة الأحكام المتعلقة باستخدام آلة أو جهاز مركبة غير مطابق: ويتعلق الأمر بخروج جهاز الإنارة عن إطار المركبة ب 05 سم، أو في حالة كون واقي الصدمات غير مطابق، طبقا للمادتين 02 و 03 من القرار الوزاري المؤرخ في 24 سبتمبر1989.

5-مخالفة الراجلين للقواعد التي تنظم سيرهم لاسيما القواعد المتعلقة بالممرات المحمية: وتتعلق بعدم استعمال الممرات العلوية للراجلين، وعدم استعمال الأرصفة والحواف عند وجودها، وكذلك عدم استعمال الأنفاق المخصصة والممرات المحمية للراجلين إلى جانب عدم احترام أوامر العون المنظم للمرور أو الإشارة الضوئية أو عبور خط السكة الحديدية أثناء اشتعال الضوء الأحمر[4].

6-مخالفة الأحكام المتعلقة بالخلل في أجهزة الإنارة وإشارات السيارات:

---

[1] أنظر المادة 251 من المرسوم التنفيذي 381/04 المؤرخ في 28 /2004/11 الذي يحدد قواعد حركة المرور عبر الطرق ،ج ر، عدد76، المؤرخة في 2004/11/28.

[2] أنظر المادة 252 من المرسوم التنفيذي 381/04.

[3] أنظر المادة 255 من المرسوم التنفيذي 381/04.

[4] أنظر المادة 273 من المرسوم التنفيذي 381/04.

7- مخالفة الأحكام المتعلقة بوضع حزام الأمن من قبل راكبي المركبات ذات محرك: طبقا للمادة 100 من المرسوم التنفيذي عند عدم وضعه من السائق أو الركاب الجالسين في المقاعد الأمامية والخلفية بالنسبة لمركبات نقل الأشخاص الأكثر من 09 مقاعد مع الملاحظة أن السائق مسؤول عن الركاب القصر الأقل من 18 سنة.

ثانيا: المخالفات من الدرجة الثانية

عددها 10 مخالفات يعاقب عليها القانون بغرامة جزافية تقدر ب 2500 دج[1]

1- مخالفة الأحكام المتعلقة باستخدام أجهزة التنبيه الصوتي: تحكمها المواد من 55 إلى 58 من المرسوم التنفيذي 11-376 وتشمل استعمال الأبواق متعددة الأصوات، استعمال صفارات الإنذار، استعمال المنبهات الصوتية دون ضرورة حتمية أو ليلا دون ضرورة قصوى أو في المجمعات السكنية مالم يكن هناك خطر داهم أو استعمالها بشكل مفرط.

2- 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، ولمرور الراجلين: تتعلق بسير المركبة على الرصيف حسب المادة 80 من المرسوم التنفيذي، أو في الطرق المخصصة لمرور مركبات النقل الجماعي أو في المسالك والأشرطة المخصصة للدراجات والدراجات النارية أو المخصصة للراجلين.

3- مخالفة الأحكام المتعلقة بالتخفيض غير العادي للسرعة بدون أسباب حتمية من شأنه تقليص سيولة حركة المرور[2].

4- مخالفة الأحكام المتعلقة بلوحات التسجيل والتجهيزات وإشارات النقل الاستثنائي وكذا مؤشرات السرعة: طبقا لأحكام القرار المؤرخ في 1988/05/05 المعدل والمتمم في القرار المؤرخ في 1993/01/15 وتتضمن وجود لوحة ترقيم ذات خلفية غير عاكسة أو ذات لون غير مطابق، انعدامها لمقطورة تجاوز وزنها الإجمالي 500 كغ في المقطورة الأخيرة، عدم

[1] أنظر المادة 66من القانون 17-05السالف الذكر.

[2] سمير عبد الفتاح، كريم محمود رشوان، قانون المرور الجديد ولائحته التنفيذية، ط1، المكتب الجامعي الحديث، الإسكندرية، 2003، ص37.

وضعها في قاطرة لمقطورة حمولتها المرخص بها اقل من 500 كغ، مخالفة الأحكام المتعلقة بالتجهيزات أو بإشارات النقل الاستثنائي أو بمؤشرات السرعة.

5- مخالفة الأحكام المتعلقة بوضع الإشارة الملائمة من قبل سائق صاحب رخصة السياقة في الفترة الإختبارية[1]: وتتظمن عدم وضع إشارة 80 في خلف المركبة، الجهة اليسرى للهيكل المعدني.

6- مخالفة الأحكام المتعلقة بالسير على الخط المتواصل: وتتضمن السير عليه طبقا لأحكام المادة 11من المرسوم التنفيذي فإذا تواجدت خطوط متواصلة لا يجوز للسائق أن يجتازها أو يدوسها.

7- مخالفة الأحكام المتعلقة بالتوقف أو الوقوف التعسفي المعيق لحركة المرور: تنظمها المواد من 65 إلى 67 من المرسوم التنفيذي.

8- مخالفة الأحكام المتعلقة بمرور مركبة ذات محرك أو مقطورة في المسالك المفتوحة لحركة دون أن تكون هذه المركبة مزودة بلوحتي التسجيل.

9- مخالفة الأحكام المتعلقة بعدم تصريح بنقل ملكية المركبة أو عدم التصريح بتغيير إقامة مالك المركبة: نقل الملكية للغير تحكمها المادة 171 من المرسوم التنفيذي، أما بالنسبة لتغيير إقامة مالك المركبة تحكمها المادة 173 من المرسوم التنفيذي.

10- مخالفة الأحكام المتعلقة بتجاوز حد السرعة القانونية المرخص بها بنسبة لا تفوق 10 % والتي قامت التجهيزات المعتمدة معاينتها للمركبات ذات محرك بمقطورة ، أو دون مقطورة ، أو نصف مقطورة في بعض مقاطع الطرق، ولكل صنف من أصناف المركبات.

الفرع الثاني: المخالفات من الدرجة الثالثة والرابعة

وتصنف هذه المخالفات إلى المخالفات من الدرجة الثالثة (أولا)، والمخالفات من الدرجة الرابعة (ثانيا).

[1] نبيل صقر، تنظيم حركة المرور وسلامتها وأمنها، سلسلة نصوص تنظيمية تشريعية، د ط، دار الهدى، الجزائر، 2010، ص 09.

أولا: المخالفات من الدرجة الثالثة

عددها ثلاثة عشر 13 مخالفة والتي يعاقب عليها القانون بغرامة جزافية تقدر ب 3000 دج نوجزها في التالي[1]:

1- مخالفة الأحكام المتعلقة بتجاوز حد السرعة القانونية المرخص بها بنسبة تفوق 10% و تقل عن 20 %، والتي قامت التجهيزات المعتمدة بمعاينتها للمركبات ذات محرك بمقطورة، أو دون مقطورة، أو نصف مقطورة في بعض مقاطع الطرق، ولكل صنف من أصناف المركبات.

2- مخالفة الأحكام المتعلقة بمنع المرور أو تقييده في بعض خطوط السير لبعض أصناف المركبات أو بالنسبة للمركبات التي تقوم ببعض أنواع النقل، خاصة التي تنقل مواد خطرة حسب المادة 92 من المرسوم التنفيذي رقم03-452 المتعلق بتحديد الشروط الخاصة لنقل المواد عبر الطرقات[2].

3- مخالفة الأحكام المتعلقة بوضع حزام الأمن من قبل سائق مركبة ذات محرك.

4- مخالفة الأحكام المتعلقة بالارتداء الإجباري للخوذة بالنسبة لسائقي الدراجات المتحركة والدراجات النارية وراكبيها.

5- مخالفة الأحكام المتعلقة بالمرور أو التوقف أو الوقوف بدون ضرورة حتمية على شريط الوقوف الإستعجالي للطريق السيار، أو الطريق السريع.

6- مخالفة الأحكام المتعلقة بالتوقف أو الوقوف الخطيرين وتنظمها المادة 66 من المرسوم التنفيذي 04-381.

7- مخالفة الأحكام المتعلقة بمنع نقل الأطفال الذين تقل أعمارهم عن عشر 10 سنوات في المقاعد الأمامية.

8- مخالفة الأحكام المتعلقة بالمركبات غير المزودة بالتجهيزات التي تسمح للسائق بأن يكون له مجال رؤية كافية.

---

[1] أنظر المادة 66 من القانون 17-05 السالف الذكر.

[2] أنظر المادة 92 من المرسوم 03-245 المؤرخ في 2003/12/1 المتعلق بتحديد الشروط الخاصة لنقل المواد عبر الطرقات،ج ر ،عدد75، المؤرخة في 2003/12/7.

9- مخالفة الأحكام المتعلقة بوضع شريط بلاستيكي أو أية مادة معتمة أخرى على زجاج المركبة.

10- مخالفة الأحكام المتعلقة بعدم التصريح بالتغيرات التي أجريت على المركبة.

11- مخالفة الأحكام المتعلقة بإلزام حائزي رخص السياقة الإختبارية للتكوين وعلى نفقتهم.

12- مخالفة الأحكام المتعلقة بطبيعة الإطارات المطاطية للمركبات ذات محرك، غير مطابقة للمعايير المقبولة أو شكلها وحالتها.

13- مخالفة الأحكام المتعلقة بإلزامية المراقبة التقنية الدورية للمركبات: عددها المشرع في المادة 83 من قانون 09-03.

ثانيا: المخالفات من الدرجة الرابعة

عددها 30 مخالفة و التي يعاقب عليها القانون بغرامة جزافية تقدر ب 5000 دج نوجزها في الآتي[1]:

1- مخالفة الأحكام المتعلقة باتجاه المرور المفروض.

2- مخالفة الأحكام المتعلقة بتقاطع الطرقات و أولوية المرور.

3- مخالفة الأحكام المتعلقة بالتقاطع و التجاوز.

4- مخالفة الأحكام المتعلقة بإشارات الأمر بالتوقف التام.

5- مخالفة الأحكام المتعلقة بالمناورات الممنوعة على الطرق السيارة و الطرق السريعة.

6- مخالفة الأحكام المتعلقة بزيادة السرعة من طرف سائق المركبة أثناء محاولة تجاوزه من قبل سائق أخر.

7- مخالفة الأحكام المتعلقة بسير مركبة بدون إنارة أو إشارة أو وقوفها في وسط الطريق ليلا أو أثناء انتشار الضباب في مكان خال من الإنارة العمومية.

8- مخالفة الأحكام المتعلقة بمنع المرور على مسلك يقع مباشرة على يسار طريق يتضمن ثلاثة مسالك أو أكثر ذات اتجاه واحد للمرور بالنسبة لمركبات نقل الأشخاص التي تشمل على أكثر من تسعة 9 مقاعد، أو لمركبات نقل البضائع التي يتجاوز طولها سبعة 7 أمتار، أو ذات وزن إجمالي مرخص به مع الحمولة يفوق 3.5 طن.

[1] أنظر المادة 66 من القانون 17-05 السالف الذكر.

9- مخالفة الأحكام المتعلقة بمنع وقوف أو التوقف على أجزاء الطريق التي تعبر سطحها سكة حديدية أو سير مركبات غير مرخص لها بذلك على الخطوط الحديدية.

10-مخالفة الأحكام المتعلقة بعبور بعض مقاطع الطرق الممنوعة للسير أو بعض الجسور ذات الحمولة المحدودة.

11- مخالفة الأحكام المتعلقة بوزن المركبات ذات محرك غير المطابقة للمعايير المقبولة غرامة من 5000 دج لكل 250 كلغ من الحمولة الزائدة في مركبات يقل وزنها الإجمالي المرخص به مع الحمولة 3.5 طن، غرامة من 5000 دج لكل 500 كلغ من الحمولة الزائدة في مركبات يفوق وزنها الإجمالي المرخص به مع الحمولة 3.5 طن.

12- مخالفة الأحكام المتعلقة بمكابح المركبات ذات محرك، وربط المقطورات ونصف المقطورات.

13- مخالفة الأحكام المتعلقة بالحمولة القصوى لكل محور. غرامة من 5000 دج لكل 200 كلغ من الحمولة الزائدة في كل محور.

14- مخالفة الأحكام المتعلقة بتركيب جهاز تسجيل وقت السرعة بالميقت، و خصوصياته وتشغيله واستعماله الملائم وصيانته.

15- مخالفة الأحكام المتعلقة بالتغيير الهام لاتجاه دون تأكد السائق من أن المناورة لا تشكل خطراً على المستعملين الآخرين ودون تنبيههم برغبته في تغيير الاتجاه.

16- مخالفة الأحكام المتعلقة باجتياز خط متواصل.

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

18- مخالفة الأحكام المتعلقة بالمكوث على الشريط الوسطي الذي يفصل أوساط الطرق في الطريق السيار و الطريق السريع.

19- مخالفة الأحكام المتعلقة بحجم المركبات وتركيب أجهزة إنارة وإشارة المركبات.

20- مخالفة الأحكام المتعلقة بالاستمرار في قيادة مركبة دون إجراء الفحص الطبي الدوري للسائق.

21- مخالفة الأحكام المتعلقة بتعليم سياقة مركبات ذات محرك بمقابل أو دون مقابل.

22- مخالفة الأحكام المتعلقة بعدم احترام 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 تشمل على أكثر من تسعة 9 مقاعد بما في ذلك مقعد السائق.

23- مخالفة الأحكام المتعلقة بحالات الإلزام أو المنع الخاصة بعبور السكة الحديدية الواقعة على الطريق.

24- مخالفة الأحكام المتعلقة بالاستعمال اليدوي للهاتف المحمول، أو التصنت بكلتا الأذنين بوضع خوذة التصنت الإذاعي والسمعي أثناء السياقة وفقا لنص مادة 66 حسب القانون 17-05.

25- مخالفة الأحكام المتعلقة بتجاوز حدود السرعة المنصوص عليها بالنسبة لصنف السائقين الحائزين رخصة السياقة في الفترة الإختبارية.

26- مخالفة الأحكام المتعلقة بأولوية مرور الراجلين على مستوى الممرات المحمية.

27- مخالفة الأحكام المتعلقة بالمسافة القانونية بين المركبات أثناء سيرها.

28- مخالفة الأحكام المتعلقة بالضرر أو الخطر الملحق بالغير، أو المسلك العمومي وبتجهيزاته أو ملحقاته.

29-مخالفة الأحكام المتعلقة بتصاعد الدخان والغازات السامة وإصدار الضجيج عند تجاوز المستويات المحددة.

30- مخالفة الأحكام المتعلقة بتجاوز حد السرعة القانونية المرخص بها بنسبة تفوق 20 % وتقل عن 30 % و التي قامت التجهيزات المعتمدة بمعاينتها للمركبات ذات محرك بمقطورة، أو دون مقطورة أو نصف مقطورة، في بعض مقاطع الطرق، و لكل صنف من أصناف المركبات.

نرى أن المشرع في التعديل الجديد انتهج خطة واضحة في تحديد أنواع المخالفات بحسب شدة خطورتها، حيث عددها على سبيل الحصر كما نص على مخالفات لم تكن موجودة في القانون القديم ،خاصة المخالفة السادسة (6) والسابعة (7) من مخالفات الدرجة الأولى، المخالفات السابعة (7) التاسعة (9) العاشرة (10) من مخالفات الدرجة الثانية، كما قلص من مخالفات الدرجة الثالثة وإضافة مخالفات جديدة.

والتشديد في بعض مخالفات الدرجة الثالثة في القانون القديم وإعطائها وصف مخالفات من الدرجة الرابعة في التعديل الجديد.

كما حدد مبالغ الغرامة الجزافية، حسب كل مخالفة وهو ما أصاب فيه المشرع حيث لم يترك المجال للسلطة التقديرية للعون الذي عاين المخالفة بتحديد مبلغ الغرامة الجزافية كما كانت في القانون السابق (بحد أدنى وحد أقصى)، إضافة إلى تخفيض قيمة الغرامات الجزافية.

وفي حالة ارتكاب السائق إحدى المخالفات يتم سحب النقاط حسب ما نصت عليه المادة 62 مكرر من القانون 17-05.

ونرى أن غموضا في نص المادة 66 من القانون 17-05 فيما يتعلق باحترام قواعد القيادة السليمة فهي مادة فضفاضة يمكن للأعوان التوسع فيها، مثلا في حالة ارتداء الخف والقشبية.

كما نرى فيما يخص المخالفات المتعلقة بمراقبة صلاحية أجهزة السرعة فهي تعاين بصعود العون إلى المركبة فهل هذا الإجراء قانوني؟ لذا كان على الهيئة التنفيذية إيجاد حل تقني لمعاينتها.

ونرى أيضا المخالفات المتعلقة بتشغيل الأجهزة السمعية البصرية في مقدمة السيارة، فهناك سيارات تحتوي بشكل أصلي على أجهزة مماثلة منها ما يتحدث مع السائق وتسمى ذاكرة السيارة.

ونرى أيضا المخالفة المتعلقة في الاستمرار بقيادة مركبة دون إجراء فحص طبي دوري، وهي وثيقة لا يسمع عنها الغالبية ولا يتم طلبها من الأعوان، ثم المخالفات المتعلقة بمسافة الأمان ويصعب تنفيذها نظرا لضيق الطرقات وارتفاع نسبة حظيرة السيارات.

المطلب الثاني: جنح المرور

المخالفات المرورية التي تصنف إلى جنح، تعاين وجوبا بموجب محضر[1]، في حوادث المرور الجسمانية الخطيرة، إذا سببت عجزا عاما عن العمل لمدة أكثر من 3 أشهر أو موت الضحية والتي يتحمل مرتكبها المسؤوليتين المدنية والجزائية معا، بالإضافة إلى قائمة أخرى من الجنح والتي نص عليها قانون المرور وهي كما يلي

[1]– أحمد غاي ،الوجيز في تنظيم مهام الشرطة القضائية ،دار هومة الجزائر ،2005،ص 154.

الفرع الأول : الجنح المعاقب عليها طبقا لقانون العقوبات

أولا :جنحة القتل الخطأ أو الجرح الخطأ

1- القتل الخطأ: وفقا لنص **المادة** 288 من قانون العقوبات الجزائري :" كل من قتل خطأ أو تسبب في ذلك برعونته أو عدم احتياطه أو عدم انتباهه أو إهماله أو عدم مراعاته الأنظمة يعاقب بالحبس من ستة أشهر إلى ثلاث سنوات وبغرامة من 20.000 إلى 200.000 دينار".

لكن المشرع في قانون 17-05 المنظم لحركة المرور وفي المادة 69 تنص على المعاقبة بالحبس من سنة (1) إلى ثلاث (3) سنوات وبغرامة من 50.000 دج إلى 200.000 دج، كل سائق ارتكب إحدى المخالفات أدناه التي ترتب عليها جريمة القتل الخطأ....." والتي الأصل فيها أنها تشكل مخالفات من الدرجة الرابعة[1].

2- الجرح الخطأ:

وفقا لنص المادة 289 من قانون العقوبات الجزائري على انه إذا نتج عن الرعونة أو عن عدم الاحتياط إصابة أو جرح أو مرض أدى إلى العجز الكلي عن العمل لمدة تجاوز ثلاثة أشهر فيعاقب الجاني بالحبس من شهرين إلى سنتين وبغرامة من 20.000 إلى 200.000 دينار أو بإحدى هاتين العقوبتين، وتجدر الإشارة هنا أن قانون 17-05 لم يرتب عقوبات اشد على المخالفات المرورية التي ينتج عنها الجرح الخطأ ماعدا ما جاء في المادة 70 قانون 17-05 المنظم لحركة المرور، والمتعلقة بارتكاب جنحة الجرح الخطأ وهو في سكر والتي أدت إلى الجرح الخطأ. لذا فتكون المادة 289 ق.ع.ج هي الواجب التطبيق.

ثانيا: جنحة الحصول على رخص سياقة أو محاولة الحصول عليها بتصريح كاذب

نصت عليها المادة 78 من قانون 17-05 يعاقب عليها طبقا لنص المادة 223 ق ع والتي تنص على :"كل من تحصل بغير حق على إحدى الوثائق المبينة في المادة 222 أو شرع في الحصول عليها سواء بالإدلاء بإقرارات كاذبة أو بانتحال اسم كاذب أو صفة كاذبة أو بتقديم معلومات أو شهادات أو إقرارات كاذبة."

[1]- راجع ما تم ذكره مخالفات الدرجة الرابعة الواردة في المادة 66 ق ت م.

الفرع الثاني: الجنح المعاقب عليها طبقا لقانون المرور

أولا: جنحة الفرار

نصت عليها المادة 72 من الأمر 09-03 والتي تقوم عندما يعلم السائق الذي يقود المركبة أنه بالفعل قد ارتكب حادث أو تسبب في وقوعه ولم يتوقف ، ويعاقب عليها بالحبس من ستة6 أشهر إلى سنتين وبغرامة من 50000 دج إلى100000دج.

ثانيا: جنحة القيادة في حالة سكر :

1- القيادة في حالة سكر والمؤدي للقتل الخطأ بواسطة مركبة تابعة لأصناف الوزن الثقيل أو النقل الجماعي أو نقل المواد الخطيرة: حيث نجد أن المادة 68 قانون 17-05 تتشدد في معاقبة كل سائق ارتكب جريمة القتل الخطأ وهو في حالة سكر وذلك وعندما يرتكب القتل الخطأ في نفس الظروف بواسطة مركبة تابعة لأصناف الوزن الثقيل أو النقل الجماعي أو نقل المواد الخطيرة، يعاقب السائق بالحبس من خمس (5) إلى عشر (10) سنوات وبغرامة من 500.000 دج إلى 1.000.000 دج.

2- القيادة في حالة سكر والمؤدي الجرح الخطأ بواسطة مركبة تابعة لأصناف الوزن الثقيل أو النقل الجماعي أو نقل المواد الخطيرة: وفقا لقانون 17-05 المنظم لحركة المرور وفي المادة 70 تنص على المعاقبة بالحبس من سنة (1) إلى ثلاث (3) سنوات وبغرامة من 50.00 دج إلى 150.000 دج ، كل سائق ارتكب جنحة الجرح الخطأ وهو في سكر أو تحت تأثير مواد أو أعشاب تدخل ضمن أصناف المخدرات. وعندما ترتكب جنحة الجرح الخطأ في نفس الظروف بواسطة مركبة تابعة لأصناف الوزن الثقيل أو النقل الجماعي أو نقل المواد الخطرة، يعاقب السائق بالحبس من سنتين(2) إلى خمس (5) سنوات وبغرامة من 100.000 دج إلى 250.000 دج.

3- طريقة تنفيذ الجنحة المرورية

أ- ارتكاب مخالفة مرورية في حالة تخدير: وفقا لنص المادة 74 من قانون 17-05 فانه يعاقب بالحبس من ستة (6) أشهر إلى سنتين(2) وبغرامة من 50.000 دج إلى 100.000 دج ، كل شخص يقود مركبة وهو تحت تأثير مواد أو أعشاب تدخل ضمن أصناف المخدرات. بينما نجد أكثر تشددا في حالة:

ب- السياقة في حالة تخدير أدت إلى القتل الخطأ: شدد القانون العقوبة في حالة تعاطي الجاني مسكرا أو مخدرا عند ارتكابه الخطأ الذي نجمت منه الوفاة أو الإصابة ، وحكمة التشديد واضحة ،إذ ثبت أن كمية قليلة من الخمر إذا تناولها الفرد فإنها كفيلة بأن تقلل من الوعي وتضعف الإرادة ، فينقص تبعا لذلك قدرة المتهم على **اتخاذ** أساليب الاحتياط والحذر التي من شأنها أن تمنع وقوع الحادث، حيث نصت المادة 290: " تضاعف العقوبات المنصوص عليها في المادتين 288 و 289 إذا كان مرتكب الجنحة في حالة سكر أو حاول التهرب من المسؤولية الجنائية أو المدنية التي يمكن أن تقع عليه وذلك بالفرار أو بتغيير حالة الأماكن أو بأية طريقة أخرى". وهو ما ذهبت إليه المادة 68 قانون 17-05 التي تنص:" ...وعندما يرتكب القتل الخطأ في نفس الظروف بواسطة مركبة تابعة لأصناف الوزن الثقيل **أو** النقل الجماعي أو نقل المواد الخطيرة، يعاقب السائق بالحبس من خمس (5) إلى عشر (10) سنوات وبغرامة من 500.000 دج إلى 1.000.000 دج".

ج- السياقة في حالة تخدير أدت إلى الجرح الخطأ : وفقا لنص المادة 70 يعاقب بالحبس من سنة (1) إلى ثلاث (3) سنوات وبغرامة من 50.00 دج إلى 150.000 دج، كل سائق ارتكب جنحة الجرح الخطأ وهو في سكر أو تحت تأثير مواد أو أعشاب تدخل ضمن أصناف المخدرات، وعندما ترتكب جنحة الجرح الخطأ في نفس الظروف بواسطة مركبة تابعة لأصناف الوزن الثقيل أو النقل الجماعي أو نقل المواد الخطرة، يعاقب السائق بالحبس من سنتين(2) إلى خمس (5) سنوات وبغرامة من 100.000 دج إلى 250.000 دج.

ثالثا: جنحة عدم الامتثال

وهي التي تنتج عن عدم الامتثال العمدي لإنذار التوقف الصادر عن الأعوان قصد مراقبة السيارة ووثائقها ويعاقب عليها بالحبس من ستة 6 أشهر إلى ثمانية عشر شهرا وبغرامة من 20000 دج إلى 30000 دج.

أ-**رابعا جنح أخرى:** ونذكر منها **قيادة السيارة دون رخصة سياقة** حسب المادة 79 من القانون 17-05 والتي يعاقب عليها من ستة أشهر إلى سنة كاملة وبغرامة مالية من 20000 دج إلى 50000 دج، كل شخص يقود مركبة دون أن يكون حائزا لرخصة سياقة صالحة لصنف المركبة المعنية. ويمنع علاوة على ذلك لمدة سنة من طلب الحصول على رخصة سياقة لأصناف الأخرى...

وكذلك **جنحة تجاوز حد السرعة القانونية المرخص بها** بنسبة 30% فما فوق والتي قامت التجهيزات المعتمدة بمعاينتها للمركبات ذات محرك لمقطورة أو دون مقطورة أو نصف مقطورة في بعض مقاطع الطرق ويعاقب عليها بغرامة من 10000 دج إلى 50000 دج.

من خلال ما تقدم، نرى أن قانون المرور 17-05 شدد العقوبات ووضع حد أقصى للغرامات المالية، كما رفع في العقوبات السالبة للحرية والغرامات المالية بالنسبة للجنح.

هناك العديد من المخالفات المرورية و التي بسببها تقع حوادث المرور والتي تؤدي إلى موت المواطنين وخاصة المسافرين منهم كما تكون سببا في إعاقتهم، وسبب المخالفات أساساً هو عدم احترام القانون من جهة، ومن جهة ثانية الرعونة والتهور في السياقة من طرف السائقين، مما يجعل مسؤولية عدد حوادث المرور تقع على عاتقهم، كما تصدى المشرع الجزائري إلى هذا السلوك المشين من خلال تشديد العقوبة على السائقين من ناحية الجزائية والمالية كأمر حتمي لا مفر منه.

وبالرجوع إلى نص المادة 62 مكرر من قانون 17-05 فإن خصم النقاط حسب كل درجة يكون بالمواصفات التالية: نقطة واحدة 1 بالنسبة للمخالفات الدرجة الأولى، نقطتان 2 بالنسبة للدرجة الثانية، أربع 4 نقاط بالنسبة للمخالفات من الدرجة الثالثة، وست 6 نقاط بالنسبة للمخالفات بالنسبة للدرجة الرابعة، عشر نقاط 10 بالنسبة للجنح باستثناء الجنح المذكورة في المواد 78 و 80 و 81 و 82 و 87 و 88 و 90.[1] والجنح المستثنات هي عبارة عن غرامات فقط دون الحبس.

[1] انظر المادة 62 مكرر من قانون 17-05 المؤرخ في 22 فبراير 2017، المتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق و سلامتها و أمنها، الجريدة الرسمية العدد 12.

بالنسبة للجنح: عشرة (10) نقاط، باستثناء الجنح المذكورة في المواد 78 و80 و81 و82 و87(الفقرة الأولى) و88 و90 .

وفي حالة عدم تسديد الغرامة الجزافية في اجل أقصاه 45 يوما يرسل محضر عدم الدفع إلى وكيل الجمهورية، وفي هذه الحالة يرفع مبلغ الغرامة بحدها الأقصى كما نصت عليه المادة 93 من القانون 17-05.

- 3000 د.ج بالنسبة للمخالفات من الدرجة الأولى.
- 4000 د.ج بالنسبة للمخالفات من الدرجة الثانية.
- 6000 د.ج بالنسبة للمخالفات من الدرجة الثالثة.
- 7000 د.ج بالنسبة للمخالفات من الدرجة الرابعة.

ترسل المعلومات إلى الإدارة المكلفة بتسيير نظام الرخصة بالنقاط للسحب الإضافي للنقطتين.

كما ترك المشرع كيفية تطبيق هذه المادة للتنظيم كما جاء في اغلب مواد هذا القانون (17-05)

ونرى أن الهدف من هذا الإجراء إلزام المخالف بتسديد الغرامة وتطبيق القانون لان الغاية ليست العقوبة وإنما هي غاية ردعية، تهذيبية، تربوية من اجل الحد من آفة حوادث الطرقات التي أصبحت تشكل هاجسا لكل الدول.

وتعد هذه الدراسة الوصفية لما جاء به المشرع الجزائري من تعديلات وإضافات جد مهمة في قانون المرور، التي تنم على مواكبة المشرع الجزائري لمختلف التطورات التي مست قوانين المرور لاسيما في الدول المتقدمة الأوروبية، وكذا تحديده من خلال هذه التشريعات لأطر وسياسات وقائية للحد من مخاطر وأخطار الطرقات، فبرغم جدية وتطور هذه النصوص التي لا تقل أهمية عن نظيراتها في الدول المتطورة والمتقدمة،إلا أن فعالياتها لن تأتي إلا بوضع الإطار والميكانيزمات والأطر الصحيحة والحقيقية لتطبيق هذه التشريعات.

المبحث الثاني: العقوبات المفروضة على المخالفات

هناك عقوبات متعلقة برخصة السياقة بالنقاط في حالة ارتكاب مخالفة ما، ونتطرق إليها في المطلب الأول، وهناك عقوبات أخرى متعلقة بمالك رخصة السياقة أي عقوبات شخصية سالبة للحرية تكون في حالة ارتكاب المخالفات والجنح من طرف السائق ونتطرق إليها في المطلب الثاني.

المطلب الأول :عقوبات متعلقة برخصة السياقة بالنقاط

هناك عدة عقوبات تفرض على رخصة السياقة بالنقاط في حالات حددها المشرع الجزائري بنص المادة 8 مكرر إذ يمكن أن تكون رخصة السياقة محل تعليق أو إلغاء أو سحب أو عدم صلاحية نتطرق إليها في الأتي

الفرع الأول: التعليق والإلغاء

أولا: التعليق

يتم تعليق رخصة السياقة بالنقاط بنوعين و هما التعليق الإداري[1] والتعليق القضائي، فالإداري تختص به جهة الإدارة المكلفة بتسيير نظام الرخصة بالنقاط على مستوى الوزارة المكلفة بالداخلية أين يتم السحب التلقائي للنقاط، كما تعلق رخصة السياقة بموجب حكم قضائي، بالإضافة إلى العقوبات الجزائية، و تعلق رخصة السياقة لمدة سنتين (2) إلى أربع 4 سنوات بالنسبة للجنح المنصوص عليها في المواد 67و 68و 69و 69 مكرر و 70 و 71و 71 مكرر و73. كما تلعق الرخصة لمدة سنة (1) بالنسبة للجنح المنصوص عليها في المواد 72 و74 و75 و76 و77 و79 و84 و85 و86 و87 /2 و89[2].

[1] يتم التعليق الإداري في القانون الفرنسي في بعض المخالفات حيث يتم تعليقها من قبل الوالي، ففي حالة السكر وكشفها من قبل الجهاز و كذلك حالات التحقق المنصوص عليها في المادتين 5-234 et 4-L234 الخاصة بالدليل في هذه الحالة، فإن الوالي يمكن له تعليق رخصة السياقة في مدة 72 ساعة من سحب الرخصة و لمدة لا تتجاوز 6 أشهر.

http://www.permis-infos.com/suspension-du-permis-conduire Suspension du permis de conduire, voir site internet: بتاريخ 2017/11/18

[2] انظر المواد من قانون 01-14 .

ثانيا: الإلغاء

يتم إلغاء رخصة السياقة بحكم قضائي، وهذا ما نصت عليه المادة 98 مكرر من القانون 17-05، وتصدر الجهة القضائية المختصة قرار إلغاء رخصة السياقة في حالة الفترة الإختبارية كذلك، بالإضافة إلى العقوبات الجزائية وهذا في حالة ارتكاب صاحب رخصة السياقة المخالفات المنصوص في المواد 67 وما يليها، وفي هذه الحالة لا يمكن للسائق الحصول على رخصة السياقة جديدة إلا بعد مرور مدة 18 شهراً من تاريخ صدور القرار، وفي حالتي التعليق والإلغاء يتعين على السائق إرجاع رخصة السياقة إلى المصالح المؤهلة التابعة للوزارة المكلفة بالداخلية[1].

الفرع الثاني: السحب و عم الصلاحية

أولا: السحب

تسحب رخصة السياقة بالنقاط من صاحبها وهذا بعد نفاذ كل النقاط، أي 24 نقطة التي يحوزها كرصيد نهائي، وعند سحب فإنه يتعين على صاحب الرخصة إعادتها المصالح المؤهلة التابعة للوزارة المكلفة بالداخلية، وعليه فإن السائق ينتظر مدة 6 أشهر كاملة وهذا لاستطاعته مجددا اجتياز الاختبار والحصول على رخصة سياقة جديدة تخضع للفترة الإختبارية[2].

ثانيا: عدم الصلاحية

لا يجوز لأحد سياقة سيارة أو مجموعة مركبات ما لم يكن حائزا على رخصة سياقة صالحة من الناحية القانونية ومسلمة له من قبل والي الولاية التي يوجد بها مقر سكناه، ولا تكون رخصة السياقة صالحة إلا للصنف أو الأصناف التي ينص عليها صراحة[3]، هذا من جهة، ومن جهة أخرى، وفي حالة نفاذ كل النقاط، تصبح رخصة السياقة غير صالحة تلقائيا، وبعد انتهاء اجل 6 أشهر يمكن للسائق مجددا اجتياز الاختبار والحصول على رخصة

---

[1] المادة 98 مكرر من قانون 17-05 المتعلق المتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق و سلامتها و أمنها، الجريدة الرسمية العدد 12.

[2] Ce qu'il faut savoir sur le permis de conduire à points, Voir internet : https://www.algerie1.com/actualite/ce-quil-faut-savoir-sur-le-permis-de-conduire-a-points, consulté le 08/11/2017.

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

سياقة جديدة تخضع للفترة الإختبارية كما ذكرنا، كما يرفع هذا الأجل إلى سنة كاملة في حالة ما إذا كانت رخصته محل عدم صلاحية مرتين خلال فترة خمس (5) سنوات[1]، و يجب التنويه إلى أنه في حالة عدم صلاحية رخصة السياقة لا يمكن للسائقين طلب الحصول على رخصة السياقة جديدة إلا بعد تسديد الغرامات المرتبطة بالمخالفات الخاصة بقواعد حركة المرور عبر الطرق[2].

المطلب الثاني : العقوبات الشخصية و المالية المفروضة على رخصة السياقة

نص المشرع الجزائري على الجنح و عقوباتها في المواد من 67 إلى 91 من الأمر رقم 09- 03 المتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها وأمنها، منها جنحة القتل الخطأ، والجرح الخطأ، كما يكونان في حالة السكر والمخالفات التي تترتب عليها كلا من جنحة القتل الخطأ و جنحة الجرح الخطأ، ومن الجنح كذلك رفض الخضوع للفحوص الطبية الإستشفائية، الحصول على نسخة ثانية من الرخصة السياقة بواسطة التصريح الكاذب، سياقة مركبة في حالة تعليق أو إلغاء رخصة السياقة، وضع ممهل على طريق مفتوح لحركة المرور وبدون ترخيص، عدم خضوع السائق للمركبة للمراقبة التقنية الدورية الإجبارية، كما أن هناك غرامات دون الحبس تصل إلى 150.000 دج[3] مثل مخالفة الأحكام التي تنظم النقل الخاضع للرخصة، تنظيم سباقات العدو أو سباقات المركبات ذات محرك أو الدراجات والدراجات النارية على مسلك عمومي بدون ترخيص من السلطة المختصة، عدم ترجيع البطاقة الرمادية للمركبة في الآجال المحددة بعد السحب النهائي للمركبة .. الخ. وفي الأتي نتطرق إلى بعض الجنح مثل السياقة بدون رخصة وجنحة القتل الخطأ والجرح الخطأ والتي هي من الحوادث المرورية الشائعة في بلادنا و العقوبة المقررة له.

نصت المادة 79 من الأمر 09-03 المتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق و سلامتها و أمنها 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 حائزاً على رخصة السياقة

[1] انظر المادة 62 مكرر 5 من قانون 17-05 المؤرخ في 22 فبراير 2017، المتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق و سلامتها و أمنها، الجريدة الرسمية العدد 12.

[2] انظر المادة 62 مكرر 6. نفس المرجع.

[3] انظر المواد 85 و 86 و 87 و 88 من الأمر رقم 09-03 المؤرخ في 22 يوليو 2009، المتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق و سلامتها و أمنها. الجريدة الرسمية، العدد 45.

صالحة للصنف المركبة المعنية. ونفس الشيء ينطبق حسب نص المادة 80 إذا كان السائق يقود مركبة دون حيازته لرخصة السياقة أصلاً.

وتنص المادة 67 من الأمر 09-03 المتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها وأمنها[1] يعاقب طبقا لأحكام المادتين 288 و289 من قانون العقوبات، كل سائق ارتكب جريمة القتل الخطأ/ أو الجرح الخطأ نتيجة خطأ منه أو تهاونه أو تغافله أو عدم امتثاله لقواعد حركة المرور في الطرق.

وتنص المادة 68 من نفس القانون على أنه يعاقب بالحبس من سنتين 2 إلى خمس 5 سنوات وبغرامة من 100.000 دج إلى 300.000 دج، كل سائق ارتكب جريمة القتل الخطأ وهو في حالة سكر أو تحت تأثير مواد أو أعشاب تدخل ضمن أصناف المخدرات، تشدد العقوبة في حالة ارتكابها من طرف مركبة تابعة لأصناف الوزن الثقيل أو النقل الجماعي أو نقل المواد الخطيرة وتكون العقوبة الحبس من خمس 5 سنوات إلى عشر 10 سنوات وبغرامة من 500.000 دج إلى 1.000.000 دج.

كما حددت المادة 69 الحبس من سنة 1 إلى 3 سنوات و بغرامة من 50.000 دج إلى 200.000 دج كل سائق ارتكب إحدى هذه المخالفات التي تترتب عليها جريمة القتل الخطأ: منها الإفراط في السرعة، التجاوز الخطير، عدم احترام الأولوية القانونية، عدم الامتثال لإشارات الأمر بالتوقف التام، المناورات الخطيرة، السير في الاتجاه الممنوع. السير بمركبة بدون إنارة أو وقوفها في وسط الطريق ليلا أو أثناء انتشار الضباب في مكان خال من الإنارة العمومية، الاستعمال اليدوي للهاتف المحمول أو التصنت بكلتا الأذنين بوضع خوذة التصنت الإذاعي والسمعي أثناء السياقة، تشغيل الأجهزة السمعية البصرية أثناء السياقة، و تشدد العقوبة في حالة ارتكابها من طرف مركبة تابعة لأصناف الوزن الثقيل أو النقل الجماعي أو نقل المواد الخطيرة وتكون العقوبة الحبس من 2 سنتين إلى خمس 5 سنوات و بغرامة من 100.000 دج إلى 500.000 دج.

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

الخاتمة

في الأخير نخلص إلى أن السلامة المرورية هي مسؤولية الجميع ،ولذا ينبغي تبني سياسة وطنية للحد من ظاهرة حوادث المرور، والتي تتطلب تضافر جميع جهود الهيئات الفاعلة ولعل تطور التشريع في الآونة الأخيرة لاسيما ما ورد في القانون 17-05 الذي عزز فيه المشرع الجزائري الجوانب الردعية لمجابهة أخطار حوادث المرور، بالإضافة إلى استحداث هيئات جديدة للإشراف على تطبيق القوانين الجديدة، إبتداءا من التركيز على سلامة المركبة إلى الاهتمام بمراكز تكوين السائقين وتجدر الإشارة إلى أهم ما ورد في القانون الأخير والمتمثل في استحداث الفترة الإختبارية الخاصة برخصة السياقة كذا نظام رخصة السياقة بالنقاط وهي آليات جديرة بالحد من حوادث المرور ورغم كل هذا فهناك آليات كثيرة تجدر الإشارة إليها لتعزيز و تفعيل الإجراءات القانونية .

النتائج:

- غالبية حوادث المرور هي نتيجة مباشرة لخطأ السائق حسب الإحصاءات.
- المسؤولية الجزائية تترتب عنها جزاءات مختلفة حسب تكييفها، فإن كانت مخالفة تتابع طبقا لإجراءات الغرامة الجزافية، وان كانت جنحة تحرر بشأنها محاضر وتحال للجهة القضائية المختصة(الحبس أو الغرامة).
- تشديد العقوبات طبقا للقانون 17-05 سواء برفع مقدار الغرامات الجزافية أو العقوبات السالبة للحرية والغرامة بالنسبة للجنح.
- وقاية وصيانة المركبة ضرورة حتمية للحفاظ على الأرواح البشرية.

الاقتراحات:

يقدم البحث مجموعة من التوصيات و الاقتراحات الهامة أوجزها في الأتي:

- على السلطات المعنية تطوير شبكة الطرقات وصيانتها للتقليل من حوادث المرور.
- تدريس قانون المرور للتلاميذ في الثانوية لأنهم هم سائقي السيارات في المستقبل.
- التكوين المستمر للسائقين بالإضافة إلى توعية المواطن بكل السبل المتاحة عن طريق الإشهار في المجلات والإذاعة والتلفزيون والانترنت والملصقات والمدونات والمطويات بخطورة حوادث المرور على حياة الإنسان.
- تشديد العقوبة في حالات زيادة السرعة المفرطة والتجاوزات الخطيرة.

- الاستعانة بالباحثين في مجال علم الاجتماع وعلم النفس للبحث في أسباب ظاهرة عدم احترام القانون من طرف السائقين لأنها السبب الأهم و الرئيسي في جميع حوادث المرور التي تقع.
- تطبيق نظام السياقة بالنقاط على الجميع دون استثناء ومراعاة للمصلحة العام.
- لنجاح نظام الرخصة بالنقاط يجب الإسراع في تفعيلة وتطبيقه وكذلك تفعيل البطاقية الوطنية لرخص السياقة لحصر كل مخالف يحاول التهرب من العقوبة على المستوى الوطني.
- وضع رادارات ثابتة في الطرق لرصد المخالفات .
- المراقبة والمتابعة للأعوان للحد من التعسف في ظل تطبيق القانون.

قائمة المصادر والمراجع:

1-الكتب:

1-أحمد غاي، الوجيز في تنظيم مهام الشرطة القضائية، دار هومه، الجزائر، 2005.

2-سمير عبد الفتاح، كريم محمود رشوان، قانون المرور الجديد ولائحته التنفيذية، ط1، المكتب الجامعي الحديث، الإسكندرية، 2003.

3-محمد العجمي بن عيسى، حجم حوادث المرور وسبل معالجتها، ط1، جامعة نايف للعلوم الأمنية، الرياض، 2006.

4-محمد عابدين، التعويض بين الضرر المادي والأدبي، د.ط، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، 2007.

5-نبيل صقر، تنظيم حركة المرور وسلامتها وأمنها، سلسلة نصوص تنظيمية تشريعية، د.ط، دار الهدى، الجزائر، 2010.

2-المذكرات الجامعية:

1-أوشن أمال، ضمان السلامة والأمن في المواد الغذائية، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون الخاص، جامعة تيزي وزو، 2016.

2-حساني علي، الإطار القانون للالتزام بالضمان في المنتوجات، دراسة مقارنة، أطروحة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون الخاص، جامعة تلمسان، 2011-2012.

3-قروش رضوان، الضمانات القانونية لحماية أمن وسلامة المستهلك، أطروحة لنيل شهادة الدكتوراه في الحقوق، تخصص قانون الأعمال، جامعة الجزائر، 2012-2013.

4-هاجر جاب الله، النصوص القانونية ومدى تأثيرها في تحسين السلامة المرورية، مذكرة ماستر، تخصص نقل وإمداد، جامعة الحاج لخضر، سنة 2010-2011، باتنة، الجزائر.

3-النصوص القانونية:

أ-القوانين:

1-القانون رقم 87-09 المؤرخ في 10 جانفي 1987 المتضمن حركة المرور عبر الطرق وسلامتها، الجريدة الرسمية، العدد 6 الصادرة بتاريخ 10 جانفي 1987.

2-القانون رقم: 01-14 المؤرخ في 19 أوت 2001، يتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وأمنها وسلامتها، الجريدة الرسمية، العدد 46 الصادرة بتاريخ 19 أوت 2001.

3-القانون رقم: 04-16 المؤرخ في 10 نوفمبر 2004، المتعلق بتنظيم حركة المرور عبر

الطرق وأمنها وسلامتها، الجريدة الرسمية، العدد 46 الصادرة بتاريخ 10 نوفمبر 2004.
4-أمر رقم: 09-03 المؤرخ في 22 جويلية 2009، المتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها وأمنها، الجريدة الرسمية، العدد 45، الصادرة بتاريخ 29 جويلية 2009.
5-القانون رقم 04-02، المتعلق بالقواعد المطبقة على الممارسات التجارية، المؤرخ في 2004/06/23، الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية، العدد 41، لسنة 2004 المعدل والمتمم بالقانون 10-06 المؤرخ في 2010/08/15، الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية، العدد 46 لسنة 2010.
6-من القانون رقم 09-03ن المؤرخ في 25 فيفري 2009، المتعلق بحماية المستهلك وقمع الغش، الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية، العدد 15، الصادرة في 08 مارس 2009.

ب-المراسيم التنفيذية:

1-المرسوم رقم 15-58 المؤرخ في 08 فيفري 2015، المحدد لشروط وكيفيات ممارسة نشاط وكلاء المركبات الجديدة، الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية، العدد 05، المؤرخ في 08 فيفري 2015.
2-المرسوم التنفيذي 381/04 المؤرخ في 2004/11/28 الذي يحدد قواعد حركة المرور عبر الطرق، ج ر، عدد 76، المؤرخ في 2004/11/28.
3-المرسوم 03-245 المؤرخ في 2003/12/01، المتعلق بتحديد الشروط الخاصة لنقل المواد عبر الطرقات، ج ر، عدد 75، المؤرخ في 2003/12/07.
4-القرار المؤرخ في 23 مارس 2015 المحدد لدفاتر الشروط المتعلقة بشروط وكيفيات ممارسة نشاط وكلاء المركبات الجديدة، الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية، العدد 16، المؤرخ في 01 أفريل 2015.

4-المواقع الإلكترونية:

1-المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق:http://www.cnprs.org.dz/page?page_id=2

2-مقني عمار، الأطر القانونية لممارسة نشاط تسويق السيارات في الجزائر: www.asjp.dz

http://www.algerie1.com/actuaite/ce-qui-faut-savoir-sur-le-permis-de-conduire-a-points, consulté le 08/11/2017.

فهرس الموضوعات

- شكر وعرفان

- الإهداء

- مقدمة.....01

الفصل الأول: الآليات الوقائية للحد من حوادث المرور حسب القانون 17-05

- المبحث الأول : الآليات الوقائية المتعلقة بالمركبة.....06

- المطلب الأول: مفهوم المركبة أنواعها سلامتها وأمنها وعلاقتها بحوادث المرور.....06

- الفرع الأول: مفهوم المركبة وأنواعها.....07

- الفرع الثاني: سلامة وأمن المركبة وعلاقتها بحوادث المرور.....09

- المطلب الثاني: الشروط القانونية المتعلقة بتحقيق امن وسلامة المركبة.....11

- الفرع الأول :الشروط المتعلقة بالمطابقة.....11

- الفرع الثاني : الشروط المتعلقة بضمان عيوب المركبات.....15

-الفرع الثالث : الامتناع عن الإشهار بالمركبة المشجع للتصرفات الخطيرة عبر الطرق..16

- الفرع الرابع: المراقبة التقنية للسيارات.....16

-المبحث الثاني: رخصة السياقة.....17

- المطلب الأول : رخصة السياقة وأصنافها.....17

- الفرع الأول :تعريف رخصة السياقة.....17

- الفرع الثاني: أصناف رخصة السياقة.....18

-الفرع الثالث: تكوين السائقين.....19

-المطلب الثاني: رخصة السياقة الإختبارية.....20

- الفرع الأول : رخصة السياقة أثناء الفترة الإختبارية.....20

- الفرع الثاني: رخصة السياقة بعد انتهاء الفترة الإختبارية.....21

-المطلب الثالث: نظام الرخصة بالنقاط.....22

- الفرع الأول: تعريف نظام الرخصة بالنقاط.....22

– الفرع الثاني: الآليات والاستراتيجيات لتطبيق نظام الرخصة بالنقاط.....23
الفصل الثاني : الآليات العقابية للحد من حوادث المرور حسب القانون 17–05
–المبحث الأول: تقسيم المخالفات المرورية.....26
– المطلب الأول: مخالفات المرور.....27
– الفرع الأول :مخالفات من الدرجة الأولى والثانية.....27
– الفرع الثاني: مخالفات من الدرجة الثالثة والرابعة.....30
– المطلب الثاني: جنح المرور.....35
– الفرع الأول: الجنح المعاقب عليها طبقا لقانون العقوبات.....35
– الفرع الثاني:الجنح المعاقب عليها طبقا لقانون المرور.....36
– المبحث الثاني: العقوبات المفروضة على المخالفات.....41
– المطلب الأول: عقوبات متعلقة برخصة السياقة بالنقاط.....41
– الفرع الأول: التعليق والإلغاء.....41
– الفرع الثاني: السحب وعدم الصلاحية.....42
–المطلب الثاني :العقوبات الشخصية والمالية المفروضة على رخصة السياقة.....43
– خاتمة.....45
– قائمة المراجع والمصادر.....47
– الفهرس

الملخص:

إن عدم احترام معظم السائقين لقانون المرور وكثرة حوادث الطرقات التي تؤدي إلى خسائر بشرية ومادية لا تعوض.

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 السائق، حيث أنشأ بطاقية وطنية لرخصة السياقة بالنقاط توضع تحت تصرف وزير الداخلية.

تكلف هيئة مختصة بتسيير هذه البطاقية حيث تصنف المخالفات حسب القواعد الخاصة بحركة المرور، يتم سحب نقط أو أكثر من رصيد السائق ويتم استرجاع النقاط ضمن شروط وحالات حددها القانون 17-05 المؤرخ في 17 فبراير 2017، وعند سحب كل النقاط تسحب الرخصة نهائيا ويحال السائق على التكوين من جديد وعلى حسابه.

Abstract:

The non- respect of the traffic law by the majority of drivers that's lead to road accidents which cost to human lives and materials.

In order to deter drivers and reduce incidents known as road terrorism and security and safety of the roads. The legislator has set up several mechanisms, including the fines and points system, as well as the driver's re-establishment, where he established a national license card for the points to be placed at the disposal of the Minister of the Interior.

The Authority shall be responsible for the operation of this card, where the violations shall be classified according to the traffic rules. One or more points shall be withdrawn from the driver's balance. Points shall be returned within the conditions specified by Law 17-05 of 17 February 2017. Upon the withdrawal of all points, the license shall be withdrawn permanently. The driver is referred to the training again and at his expense.