

جامعة عبد الحميد بن باديس مستغانم

المرجع: سجل رقم 06

كلية الحقوق و العلوم السياسية

قسم العام

مذكرة نهاية الدراسة لنيل شهادة الماستر

## الضبط الإداري في المجال الأمني

دراسة حالة المراكز الوطنية المتخصصة في الوقاية المرورية

ميدان الحقوق و العلوم السياسية

التخصص: قانون إداري

الشعبة: حقوق

تحت إشراف الأستاذ(ة):

من إعداد الطالب(ة):

أ. طواولة أمينة

زوريفي أمال

أعضاء لجنة المناقشة

رئيسا

دويدي عائشة

الأستاذ(ة)

مشرفا مقرا

طواولة أمينة

الأستاذ(ة)

مناقشا

شيخي النبية

الأستاذ(ة)

السنة الجامعية: 2018 / 2019

نوقشت يوم: 2019/06/30

# كلمة شكر وتقدير

نحمد ونشكر الله الواحد الأحد الذي أنعم علينا بنعمة العلم والعقل وأمدنا بالعزيمة والإرادة لإتمام هذا العمل.

وأتقدم بالشكر الجزيل والعرفان لأستاذتنا المشرفة طواولة أمينة بتوجيهاتها ونصائحها القيمة لإتمام هذا العمل على أحسن وجه فجزاها الله عني خير جزاء.

الأستاذة الأفاضل أعضاء لجنة المناقشة على تخصيصهم جزءا من

وقتهم لتقييم هذا البحث. يفوتني أن أشكر جميع من كان لي عوناً ومد لي يد

خلال جميع مراحل إنجاز هذا العمل خاصة الأستاذة بلباقي وهيبة.

# إهداء

الله عليه وسد

أهدي هذا العمل المتواضع إلى والدتي الكريه الغالية والدي العزيز أطال

أدامه .

.

ساتذة من ساهم في تكويننا لمدة خمسة اعوام .

الصديقا إلى كل من قدم لي يد العون من قريب أو من

بعيد.

## قائمة المختصرات

ة العربية:

.  
جريدة الرسمية.

. . .  
الجريدة الرسمية الجمهورية الجزائرية.

. . .  
قانون إجراءات جزائية جزائري.

.  
مرسوم تنفيذي.

الهجري.

باللغة الفرنسية:

**A .J.D.A** Actualité juridique de droit Administratif.

**N** numéro.

**P** page

رغم الإجراءات الردعية التي اتخذتها الدولة في السنوات الأخيرة للوقاية من الحوادث على الطرقات لاسيما تلك التي وردت في قانون المرور، من حيث لاتزال حوادث المرور التي تشكل حاجزا و قلقا كبيرا للسلطة العمومية و المجتمع في آن واحد لما تحصد من الأرواح والمآسي الاجتماعية الناتجة عنها، ولما تستنزفه من مال وإسراف للجهد وهدر الوقت وحسب المنظمة العربية للسلامة المرورية ، تأتي الجزائر في المرتبة الثالثة بعد كل من مصر و المملكة العربية السعودية فيما يتعلق بعدد الوفيات التي تسبب فيها حوادث المرور في الدول العربية و يتسبب مستعملي الطريق بعدم احترام قانون المرور لاسيما السرعة المفرطة التجاوزات الخطيرة وفقدان السيطرة<sup>1</sup>.

على إثر هذه العوامل و الحثيات ، فإن الوقاية المرورية ليست مسؤولية الدولة وحدها بل هي مسؤولية فرقاء كثر الأمر الذي يتطلب تكافل جهود كافة المعنيين، بالوقاية من حوادث المرور و السلامة المرورية كمدارس تعليم السياقة و الأفراد أنفسهم للحد منها و هذا ما استدعى الجهات المسؤولة المعنية إلى تنبه من الأخطار التي تسببها تلك الحوادث واستصدار القوانين الرادعة ، لتحقيق نسب مرتفعة من السلامة المرورية بصفة عامة والوقاية المرورية بصفة خاصة.

وتعتمد منظومة السلامة المرورية على ثلاث عناصر أساسية و هي الإنسان ثم المركبة والطريق، حيث إن حدوث أي قصور في المعايير الحاكمة لهذه العناصر، يصبح سببا رئيسا في وقوع الحوادث المرورية و على رغم من وجود تشريعات و لوائح تنفيذية وأنظمة قياسية ومواصفات للسلامة المرورية ومن أهم انشغالات السلطات العمومية لأن موضوع الضبط الإداري في مجال الأمان يستوجب الدراسة.

---

<sup>1</sup> فوزي بودقة ، الوقاية من حوادث المرور، الملتقى الدولي الثالث حول تطبيقات الأرغنونيا بالدول السائرة عن طريق النمو

فيكمن هذا الأخير في وجود إجراء الردع والوقاية المرورية إذ يعتبر الردع إجراء من الإجراءات القانونية المنصوص عليها في قانون المرور والذي شهد ولازال يشهد العديد من التعديلات إلى يومنا هذا من جهة ومن ناحية أخرى هو اتخاذ الإجراءات الإدارية كتعليق رخصة السياقة وإرسالها إلى لجنة الولاية لتعليق رخص السياقة في المخالفات المرورية وفي حين تعتبر الوقاية في تنظيم حركة المرور وتسهيلها وتكون ذلك في المؤسسات أو بالأحرى المراكز الوطنية المتخصصة في الضبط المروري وهي هيئات وقائية قبل وقوع الحوادث المرورية قصد التقليل أو منع وقوعها ويكون ذلك في إطار السياسة الوطنية للوقاية من بين تلك المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرقات ، المركز الوطني لرخص السياقة المؤسسة الوطنية للمراقبة التقنية للمركبات ولضمان تنظيم حركة المرور سعت الجهات المعنية بضبط كل مخالفات قوانين المرورية عن طريق جوانبها المختلفة من جانب الردعي الذي يقوم به الجهاز الأمني، كذلك من جانب تشريعي المتمثل في القوانين والإجراءات كما نجد جانب الوقائي وعليه يكتسي موضوع الضبط الإداري والذي هو محور دراستنا في المجال الأمني أهمية بالغة إذ تعتبر وظيفة الضبط الإداري من أولى واجبات الدولة وأهمها فهي ضرورة لأزمة استقرار النظام العام فبدونها تعم الفوضى. إن أغراض الضبط الإداري من أقدم وأهم نظريات القانون الإداري وأنها مازالت محل الدراسات إلى يومنا هذا، حيث يعد الضبط الإداري أهم وظيفة من وظائف العامة في الدولة<sup>1</sup>. بل امتياز من امتيازات السلطة العامة<sup>2</sup> ويقصد بالضبط الإداري مجموعة من الإجراءات والقواعد التي تفرضها السلطة الإدارية المختصة على الأفراد لتنظيم بها نشاطاتهم وتحدد مجالاتهم وتقيد حرياتهم في حدود القانون بقصد حماية النظام العام ووقاية المجتمع ضد كل ما يهدده<sup>3</sup>.

<sup>1</sup> محمد محمد عبده الإمام، القانون الإداري وحماية الصحة العامة، دار الفكر الجامعي، 2007، الإسكندرية، ص 275.

<sup>2</sup> CHEVENEMENT jean pierre, "difficultés et légitimités de la contrainte", discours d'ouverture l'ors de colloque intitulé : "puissance publique", organise conjointement par le ministère de l'intérieur et l'université Paris .1, Panthéon Sorbonne, publié dans la revue A. J. D. A 20 JUILLET AOUT 1999 N, SPECIAL P06.

<sup>3</sup> علاء الدين عشي، مدخل القانون الإداري، دار الهدى، الجزائر، 2012، ص ص 190، 191.

كما يعرف الضبط الإداري بأنه وسيلة من وسائل ممارسة الإدارة لوظائفها و تكفل بموجبه حماية النظام العام بعناصره المعروفة و هي الأمن العام ،والصحة العامة والسكينة العامة ومن حيث الغرض إن مهمة الضبط الإداري وقائية تسبق الإخلال بالنظام العام وتمنع وقوع الاضطراب فيه فعدم تعرض المشرع إلى تعريف فكرة الضبط الإداري فتحت مجال أمام الفقه ليستكمل نقص و توضيح الغموض الذي يكتشف هذه الفكرة، و إن اختلفت توجهاتهم و ذلك باختلاف الزاوية التي ينظر منها إلى الضبط الإداري، فالتعريف التقليدي للضبط الإداري لكلمة البوليس أو الضبط. Politia مشتقة من كلمة لاتينية التي اشتقت من الكلمة الإغريقية والتي كانت تعني إدارة الدولة أو الحكومة، ولقد ارتبط تطور معنى الضبط الإداري بالتطورات الهامة التي حصلت في وظيفة الدولة، فبالنسبة للفقه التقليدي كان يعرف الضبط الإداري تعريفا واسعا حيث عرفه العديد من فقهاء و من بينهم الفقيه هوريو فيري أن الضبط الإداري بمعناه الواسع هو نظام المدينة بمعنى الدولة ، فكل وسائل الحكم ماعدا القضاء تعد وسائل الضبط<sup>1</sup> أما بخصوص التعريف الحديث للضبط الإداري الحديث في إطاره القانوني غير أن ظهرت اختلافات بينهم و تباينت مواقفهم، ذلك لتباين في نظرة هذه الصورة فمنهم ما ينظر إليها من زاوية الهدف من وجودها والمتمثل في الحفاظ على النظام العام بصفة وقائية و في هذا الإطار يقول طعيمه الجرف بأن: " الضبط الإداري وظيفة من أهم وظائف الدولة تتمثل أصلا في المحافظة على النظام العام بعناصره الثلاثة الأمن العام و الصحة العامة والسكينة العامة عن طرق إصدار القرارات اللائحية والفردية واستخدام القوة المادية مما يتبع ذلك من فرض القيود على الحريات الفردية تستلزمها الحياة الجماعية"<sup>2</sup>.

---

<sup>1</sup>ABDEL MALEK MANSOUR Samir .La protection des libertés publiques face à l'autorité de la police administrative en France et en Egypte .thèse de doctorat .université de paris 1 panthéon Sorbonne1992, P11.

<sup>2</sup> طعيمه الجرف، القانون الإداري والمبادئ العامة في تنظيم نشاطات السلطات الإدارية، دراسة مقارنة، دار النهضة العربية، القاهرة، 1978، ص471

وهناك جانب آخر من الفقه ينظر إلى الضبط الإداري كنشاط يهدف إلى تقييد حريات الأفراد و ذلك من خلال القرارات اللائحية أو الفردية التي تتخذها سلطات الضبط الإداري على المستوى المركزي أو المحلي بغرض صيانة النظام العام، أما بالنسبة لسليمان الطماوي يرى أن الضبط الإداري هو حق الإدارة العامة في فرض قيود على الأفراد التي تحد من حرياتهم قصد المحافظة على النظام العام<sup>1</sup>.

حيث يعد النظام العام قيدا أساسيا لسلطة الضبط الإداري بحيث ليس لسلطات الضبط تحقيق أهداف تخرج عنه، ذلك أن أهداف الضبط الإداري من الأهداف المخصصة و تعد فكرة النظام العام لصيقة بالمجتمع حيث تطورت معه واتسع معناها ومداهما لتغزو مجالات عديدة إن التعريف بفكرة النظام العام الحديث حيث يعد السبب المباشر لتدخل سلطة الضبط الإداري وهذا لأجل الحفاظ عليه، وتتعدد حالات التدخل التي تشكل تقييدا للحريات لأن مجال التدخل يراد به منع الإخلال بالنظام العام سواء كانت سلطة الضبط الإداري سلطة عامة أو سلطة خاصة ، وبذلك لا يجوز لسلطة الضبط الإداري تحقيق أهداف أخرى غير المحافظة على النظام العام حتى ولو كانت هذه الأهداف تتصل بالمصلحة العامة<sup>2</sup>.

يبدو أن هناك نوعا آخر من الضبط الإداري بخلاف النوع المذكور سلفا أي الضبط الإداري العام و هو الضبط الإداري الخاص الذي يهدف منه المشرع إلى تنظيم نشاط معين محدد مثل الرغبة في المحافظة على الصحة الإنسان من خلال الوقاية المرورية من تنظيم المرور و منع الحوادث المرورية ومسبباتها ومعالجة الاختلالات التشريعية والتنظيمية المؤدية إلى وقوع أو التسبب في وقوع الحوادث التي ينجم عنها تهديد الأمن وسلامة المجتمع<sup>3</sup>.

---

<sup>1</sup> حسين طاهري، القانون الإداري والمؤسسات الإدارية، دار الخلدونية، الجزائر، 2012، ص 71 .

<sup>2</sup> جلطي أعمار الأهداف الحديثة للضبط الإداري، أطروحة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون العام، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبي بكر بلقايد ، تلمسان، 2015\_2016، ص ص 08، 11.

<sup>3</sup> سليم سلامة حتمالة، دور إجراءات الضبط والجزاءات الإدارية في الوقاية من حوادث المرور في التشريعات الأردنية، كلية

الحقوق ،جامعة جرش الأهلية، ص 334

إن كثرة الحوادث المرورية ناتج عن عدم إحترام القوانين المرورية و لذا وجب على المشرع الجزائري خلق هيئات الوقاية المرورية للتخفيف من الجرائم المرورية قبل وقوعها عن طريق الردع باستعمال وسائل الضبط الإداري وأنظمته الفعالة من لوائح ،رخص إدارية تمنحها الجهات المعنية للتخفيف من حدثها أو التقليل أو بالأحرى من الخسائر التي تلحق بالسائق والمركبة والاستراتيجيات المعتمدة من طرف سلطات تمت بنجاح،على ضوء ذلك يمكن طرح الإشكالية التالية: **فيما تتمثل هيئات الضبط الإداري المروري، و ما دور المراكز الوطنية في الوقاية المرورية قبل وقوع حوادث المرورية ؟** و هذا ما يقودنا إلى طرح تساؤلات لعل أهمها ماهي هيئات الضبط الإداري المروري لحفظ النظام العام؟. و كيف تتم آليات الرقابة المستعملة في الوقاية من حوادث المرور قبل وقوعها؟وهل هناك استراتيجية تقوم بها المراكز المتخصصة في الضبط المروري؟ ما مدى فعالية المراكز المتخصصة في الوقاية المرورية؟ **وتبرز أهمية الدراسة** بالغة نظرا لتوافقها مع القانون المتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها<sup>1</sup> حيث يعتبر هذا القانون من أهم القوانين التي تحرص على تنظيم سلوك الأفراد داخل المجتمع للمحافظة على السلامة المرورية، فهذا القانون لم يحظى بالدراسة حسب اطلاعي بعد، كما تكمن أهمية الدراسة من انها سوف تبحث في الأحكام الموضوعية من آليات القانونية و الرقابة المرورية كذلك في الأحكام الإجرائية قبل وقوع الحوادث المرورية من حيث الضبط المروري و الهيئات الوقائية التابعة له.

**وتتجلى أسباب اختيار موضوع الضبط الإداري في المجال المروري يرجع السبب إلى كثرة القضايا المتعلقة بالوقاية المرورية و التي لازالت مستمرة و بشكل كبير، رغم التعديلات المتكررة للتشريع الخاص بتنظيم حركة المرور عبر الطرق و سلامتها و أمنها كما كان إختياري لهذا الموضوع نابعا من علاقة العمل مع الموضوع ،حيث صادفت الكثير من القضايا المرورية.**

---

<sup>1</sup> القانون رقم 05-17 المعدل والمتمم لقانون رقم 01-14 المتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها وأمنها.

و كذا النقائص في التشريعات ومدى تطبيقها للمحافظة على السلامة المرورية والمراكز الوطنية المتخصصة في الوقاية المرورية ، في الحقيقة إن اهتمام الباحث ورغبته في تناول أي موضوع محل الدراسة يركز من حيث قيمته العلمية وحدائته هذا من جهة، و أهم العوائق و الصعوبات التي تعرض الباحث في هذا الموضوع وهي محاولته إزالة الغموض لمعالجة القانونية في هذا المجال خاصة بالنسبة للنصوص القانونية التي تناولت مسألة القوانين المتعلقة بقوانين الضبط المروري من جهة أخرى، فمنهج الدراسة في القانون الجزائري ذلك نظرا لطبيعة هذه الدراسة اعتمدنا على المنهج الوصفي من خلال عرض المعلومات و جمع البيانات الخاصة بإجراءات الضبط قصد التقليل أو المنع قبل وقوع الجرائم أو الحوادث المرورية والمنهج التحليلي الذي يمكننا من استعراض المفاهيم القانونية و الإدارية المتعلقة بالضبط الإداري في المجال الأمني الذي يقوم على تتبع و تحليل مختلف النصوص القانونية من خلال ما جاء في قانون المرور الجديد لآليات جديدة وضعها المشرع المتمثلة في رخص السياقة بالنقاط و آليات تطبيقها وذلك عدم إخلال بالنظام العام و المحافظة على السلامة المرورية في الجزائر و كما اعتمدنا في دراستي لموضوع الضبط الإداري في المجال الأمن المروري إلى منهج دراسة الحالة الذي يقوم على دراسة مرتكزة على مراكز متخصصة في الضبط المروري قصد الوقاية المرورية بما يتفق هذا المنهج و أدواته مع طبيعة دراستي وتأسيسا على ما تقدم فإن المحاولة على الإجابة على الإشكالية المطروحة تتطلب تقسيم الموضوع إلى فصلين ، يتم التعرض في الفصل الأول إلى الضبط الإداري في المجال الأمني المتضمنين لمبحثين و في المبحث الأول تعرضت إلى الإطار المفاهيمي للضبط المروري والآليات القانونية في المبحث الثاني و ما تضمن الفصل الثاني من المراكز الوطنية المتخصصة في الوقاية المرورية بينما يتناول في المبحث الأول التنظيم القانوني لهذه المراكز في المطلب الأول والتكييف القانوني في المطلب الثاني، وأهم ما تضمن المبحث الثاني لدور المراكز الوطنية المتخصصة في الوقاية المرورية من تدابير ومهام الموكلة لها تضمن في المطلب الأول واستراتيجية المراكز في المطلب الثاني.

:

بالرغم من الجهود المبذولة من طرف أجهزة الدولة الأمنية لضبط المرور وجب الوقوف أمام الهاجس التجاوزات والاختراقات للقوانين وانطلاقا من مبدأ الذي يقر بأن أمن الدولة يقاس في طرقاتها ومن أجل تحسين الأمن المروري على مستوى طرقاتنا فإن هذا ما ترمي إليه جهود الأجهزة الأمنية للوقاية من الحوادث قبل وقوعها ،حيث تضبط حركة المرور انطلاقا من جانبيين يكمن الجانب الأول وهو الجانب التشريعي المتمثل في القوانين والإجراءات أما الجانب الثاني وظيفته ردعية رقابية في حين يقوم بها الجهاز الأمني عملا على رفض تطبيق القانون فالقوة بدون قانون والقانون دون قوة كلاهما ذريعة التعسف .

هذا ما جعل السلطات المعنية تولي العناية اللازمة في سنه ليكون شاملا ودقيقا و الاهتمام بموضوع السلامة المرورية بصورة عامة والوقاية من حوادث المرور بصفة خاصة لأجل ضمان وضبط المرور المتمثلة في القوانين المرورية ورقابة مرورية و ضمان سلامة مرورية للحد أو التقليل من حوادث المرور قبل وقوعها.

تطرقنا في دراسة الفصل الأول الضبط الإداري في مجال الأمن المروري إلى مبحثين فيما يتعلق بالمبحث الأول تحدثنا عن الإطار المفاهيمي للضبط المروري و الآليات القانونية المتعلقة به من قوانين مرورية ورقابة مرورية بمعنى آليات الضبط المروري ماجاء في المبحث الثاني.

## : الإطار المفاهيمي

سنتطرق في هذا المبحث إلى الإطار المفاهيمي للضبط المروري والقائم على خفض مشاكل التي تضبط عن طريق وسائل ضبط إدارية مرورية منحها المشرع للهيئات المختصة بالضبط الإداري والمتمثلة أساسا في القوانين والإجراءات التي نص عليها المشرع لضمان السلامة المرورية للمواطنين من جهة والأفراد الذين يعملون ضمن السلطات القانونية ويحرصون على تطبيق أحكام القانون ولوائح الضبط المرورية في سياق الحديث نتطرق إلى مطلبين حيث نأخذ في **المطلب الأول** إلى مفهوم الأمن المروري والسلامة المرورية والضبط المروري لحفظ النظام العام في **المطلب الثاني**.

### : مفهوم الأمن المروري والسلامة المرورية

إن مشكلة حوادث المرور أصبحت من أكثر المشاكل تعقيدا، حيث أصبح أمن الدولة يقاس في طرقاتها وذلك للتزايد الرهيب لحوادث المرور ما ينجزعنها من تهديد لأمن واستقرار المواطن مما أوجب الوقوف على هذا الهاجس لتحسين الأمن المروري خفضا لهذه الحوادث، ولهذا الهدف من السلامة المرورية هو الحد من الحوادث المرورية و ضمان سلامة الإنسان وممتلكاته والحفاظ على الموارد البشرية والممتلكات و في السياق الحديث نتطرق إلى مفهوم الأمن المروري في **الفرع الأول** وكذلك مفهوم السلامة المرورية في **الفرع الثاني** .

: ماهي

تعد مسألة الأمن بمفهومها الواسع هامة وجوهرية في كل مجتمع فلا يمكن العيش في أمان إلا في محيط يسود فيه السلم والأمان وإلا فقدت حرية الأفراد مضمونها، وأبسط ما تقتضيه الحياة اليومية للأفراد هو توفير الأمن وحفظه في مقر سكنهم وأماكن عملهم وحتى عبر الطرقات التي يسلكونها يوميا والأمن المروري الذي يضمن استعمال الأفراد للطرقات بسلام دون تعرض لأي حادث طارئ يدفعون حياتهم ثمنا لذلك، الأمن ظاهرة مرتبطة بالإنسان ومطلب دائم لحياته وحفظها لاستمراره وهو لصيق الصلة بحاجة الأفراد.

- الأمن من الناحية اللغوية:

نقيض الخوف ومعناها الطمأنينة والثقة وهدوء النفس أو ماله سواء من أخطار عمدية طبيعية كانت أو بشرية<sup>1</sup>.

وتفيد قواميس اللغة أن الأمن ضد الخوف أي نقيضه، أي أن الأمن هو عدم الخوف أي كان مصدر هذا الخوف فردا كان أو جماعة، حاكما أو محكوما<sup>2</sup>.

- من الناحية :

يرى أديب خضور أن مفهوم الأمن صعب في تحديد تعريفه نتيجة الغموض و الالتباس الذي لايزال محيط بالظاهرة الأمنية كموضوع للدراسات الأمنية و الأمن كموضوع للدراسات الأمنية والأمن ظاهرة مرتبطة بالإنسان هذا ما يفسر ظاهرة توأمة الإنسان و الأمن<sup>3</sup>. و الأمن في اللغة الإنجليزية يعني الحالة التي يشعر فيها الفرد بالأمان و التحرر من الخطر والمخاطرة، والأمن في اللغة الفرنسية يعني غياب الخطر الحقيقي.

<sup>1</sup> لواء أحمد كامل، الأمن الشعوري، مجلة الشرطة، ع43 (د. م. ن) المديرية العامة للأمن الوطني 1990، ص ص36،37.

<sup>2</sup> فهد عبد العزيز، الأمن والإعلام في الدولة الإسلامية، د ط، المركز العربي للدراسات الأمنية، الرياض (د. س. ن).

ص103.

<sup>3</sup> أديب خضور، الإعلام الأمني، د ط، المكتبة الإعلامية، دمشق، 2002، ص28.

ويرى اللواء فؤاد كامل أن مفهوم الأمن لا يقتصر على مفهوم التحرر من الخوف، يشمل كذلك ازدهار الأمانى الفردية والجماعية و القومية، وقد يكون الأمن إما أمن فرد أو أمن علم أو أمن قومي<sup>1</sup>.

هنالك من يعرف على أنه الدفاع ضد أي عدوان على مكتسبات المجتمع وهو قدرة الدولة على استخدام القوة و قدرتها على توظيف سياستها و إدارتها للحفاظ على أهداف قومية. ويرى روبرت ما كنمارا- وزير الدفاع الأمريكي السابق، وأحد مفكري الاستراتيجية البارزين في كتابة جوهر الأمن "الأمن يعني التطور والتنمية سواء منها الاقتصادية أو الاجتماعية أو السياسية في ظل حماية مضمونة.

#### -التعريف الاصطلاحي للأمن المروري:

و يعتبره حمد يمانى أنه الأمن بمفهوم الشرطة أي " الأمن الذي تقوم الشرطة بحمايته و معنى هذا هو المعنى المباشر لكلمة الأمن، الذي تختص به الشرطة حين تعمل لكشف غموض جريمة وقعت أو لمنع وقوع جريمة لتدبير أو لتنظيم حركة المرور في الشوارع المزدهمة وهذا بالتحديد ما يعرف بالأمن المروري القائم على خفض مشاكل المرور وتحسين حركته حفاظا على أمن و حياة المواطن هي عمليات مباشرة تدخل في صميم اختصاص مهمة معينة يتولاها رجال مدربون عليها<sup>2</sup>.

من هذا التعريف يتضح المعنى الحقيقي للأمن المروري والذي مجاله الطرقات، وقائم أساسا على خفض حوادث المرور<sup>3</sup>.

---

<sup>1</sup> مجلة الشرطة، المرجع السابق، ص 37 .

<sup>2</sup> عصمت عدلي، علم الاجتماع الأمني، الأمن و المجتمع، دار المعرفة الجامعية، الإسكندرية مصر، 2001، ص20.

<sup>3</sup> ملتقى دولي حول الرقابة المرورية في الجزائر، جامعة 8 ماي 1945، كلية الحقوق و العلوم السياسية، يوم 02-03 نوفمبر،

قالمة، 2016 ، ص144.

والأمن المروري الذي يضمن استعمال الأفراد للطرق بسلام دون التعرض لأي حادث طارئ يدفعون حياتهم ثمنا لهم يتعلق أساسا بحركة المرور في الشوارع المزدحمة و القائم على خفض مشاكل حوادث المرور التي تضبط عن طريق وسائل ضبط إدارية مرورية منها للمشرع هيئات المختصة بالضبط الإداري إحدى هذه الوسائل تشريعا يتمثل أساسا في القواعد والإجراءات التي نص عليها المشرع لضمان السلامة المرورية للمواطنين أما الوسيلة الثانية فهي عندما يتعلق بالأفراد الذين يعملون ضمن السلطات القانونية ويحرصون على تطبيق أحكام القانون ولوائح الضبط المرورية و يتعلق الأمر بالحصار الأمني لدى أفراد الشرطة<sup>1</sup>.

#### - التعريف الإجرائي للأمن الم :

هو انخفاض معدل الوفيات و الإصابات و الخسائر البشرية و المادية على مستوى الطرق بانخفاض معدل حوادث المرور التي قد تحدث على مستوى الطرق<sup>2</sup>. ويشير الأمن المروري بمعناه العمل إلى توفر الأمن و حفظه عبر الطرق التي يسلكها مستعملو الطرق روتينيا و الذي يضمن استعمالهم للطرق بسلام دون التعرض لأي ظرف أو طارئ مفاجئ يدفعون حياتهم ثمنا، يعني تعرضهم لحوادث المرور فارتفاع معدل هذه الأخيرة وتضاعف مسببات حدوثها من اختراق لقواعد السير الحسن و غياب الثقافة الأمنية و نقص الوعي الأمني وغير ذلك من عوامل حدوثها ينجم عنه تراجع طردي لمستوى الأمن المروري عبر الطرق<sup>3</sup>.

---

<sup>1</sup> فهد عبد العزيز، المرجع السابق، ص357.

<sup>2</sup> عصمت عدلي، المرجع السابق، ص25

<sup>3</sup> مركز الدراسات و البحوث، المسؤولية الأمنية للمرافق العامة في الدول العربية دار النشر المركز العربي للدراسات الأمنية والتدريب، الرياض، السعودية 1990، ص 357.

## - جهاز الأمان

إضافة إلى الجانب التشريعي الذي تضبط وفقا له حركة المرور هناك جانب ردعي ورقابي يقوم به الجهاز الأمني.

### : تعريه جه

حيث عمل الشرطي لم يعد مقتصر على النشاط التقليدي الذي يكون موجهها بالأساس إلى الفئة الخارجة عن القانون بل إن إدارة الشرطة تطورت وأصبحت منظمة ذات أهداف وتمارس أنواعا متعددة النشاط الهادف إلى خدمة أعداد متميزة من المواطنين ورعاية مصالحهم. ويتكون جهاز الأمان المروري من:<sup>1</sup>

- **ية المروري** : وظيفته أساسا ترقية عمليات الوقاية و المرور والمشاركة في حملات الوقاية المرورية، إضافة إلى استغلال المناهج المكرسة في الدول المتقدمة في ظل الانفتاح الاقتصادي الذي تعرفه الجزائر يفرض عليها تحسين نصوصها القانونية .

- **يعني احترام التشريعات و النصوص القانونية و التنظيم في مجال حركة المرور** إعداد دراسات تهدف إلى تحسين حركة المرور .

- **مهمته إعداد الدراسات حول التجهيزات أمن المرور و وسائل المراقبة الخاصة كأجهزة الرادار، كما يقوم بإجراء البحوث في إطار تحسين التجهيزات<sup>2</sup>.**

**1- تشريع الجهاز الأمني**: يضبط حركة المرور من جانبيين فيكمن الجانب التشريعي والمتمثل في القوانين والإجراءات أما في الجانب الردعي الرقابي فيقوم به الجهاز الأمني عملا على رفض تطبيق القانون و الأطراف المعنية في هذا الجهاز هي الدرك و الشرطة أما الحماية المدنية فدورها يأتي في المرحلة الوقائية<sup>3</sup>.

---

<sup>1</sup> مركز الدراسات و البحوث، المرجع السابق، ص 357.

<sup>2</sup>ستي حفيظة، المديرية الفرعية للوقاية و أمن الطرق عزم على تطبيق القانون و محاولة تقليص جرائم المرور، مجلة الشرطة، 2005، ص31.

<sup>3</sup>الوقاية خير من العلاج، مجلة الوقاية والسياسة، ع1، الجزائر، 2001، ص ص28، 29.

## 2 - هيكلة الجه

:

حيث تتم هيكلة الجهاز الأمني في الجزائر ولضمان حركة المرور والتنقل للأمن والأشخاص والبضائع، عمدت المديرية العامة للأمن الوطني إلى إنشاء المديرية الفرعية للوقاية والأمن الوطني عبر الطرقات<sup>1</sup>.

ثانيا: مهام الجهاز الأمني لتحسين الأمن المروري

دور الجهاز الأمني كسلطة ضبط إداري مروري لا ينحصر في الجانب الردعي العقابي بل هناك جملة من المهام التي يقوم بها الجهاز لتحسين الأمن المروري عبر الطرقات لتخفيض نسبة حوادث المرور منهاما يتعلق بالتشريع ومهام أخرى تتعلق بالرقابة والإجراءات المعنية.

### 1- التشريع :

مع تفاقم حوادث المرور في الجزائر تبعث على القلق و تدفع لمضاعفته الجهود للتقليل منها ومن ثم فإن الجهاز الأمني تعدى دوره في الردع و العقاب إلى مهمة المشاركة في التشريع إلى تطبيق النصوص القانونية في مجال الأمن المروري إذ يمثل التشريع أحد أهم وسائل الضبط القانونية للردع المروري، وفي مجال الأمن المروري هناك جملة من التشريعات الصادرة عن الجهات المعنية بالسلامة المرورية من أجل تنظيم سلوك السائقين عبر الطرقات لتحسين مستوى الأمن المروري، حيث من أنواعه نجد هناك قوانين، تشريعات لضمان تنظيم من بين التشريعات تأتي تشريع وزارة النقل على رأس الهيئات التي لها دور فعال في تنظيم و تحسين النقل و نذكر من بين مهامها تأسيس المركز الوطني لوقاية الأمن عبر الطرقات والذي هو محور دراستنا كأهم مركز للوقاية المرورية<sup>2</sup>.

حركة المرور ضمانا للسلامة المرورية عبر الطرقات<sup>3</sup>.

<sup>1</sup> تم إنشاء هذه المديرية الفرعية للأمن طبقا للمرسوم 72-92 المؤرخ في 18 أكتوبر 1992..

<sup>2</sup> ستي حفيفة، المرجع السابق، ص 37.

<sup>3</sup> سهيلة بوخميس والآخرين، ملتقى دولي حول الرقابة المرورية في الجزائر، المرجع السابق، ص 145

## - التشريع :

تأتي على رأس الهيئات التي لها دور فعال في تنظيم و تحسين النقل، فهي المخولة قانونا للسهر على تحقيق و توفير الأمن و توفير مختلف حاجيات الأفراد في مجال النقل<sup>1</sup>.  
ومن المهام المنوطة لوزارة النقل نذكر على سبيل المثال:  
- تأسيس المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق.  
- تأسيس المركز الوطني للدراسة والبحث والتقييم التقني للسيارات .  
تجدر الإشارة إلى أن جهاز الأمن يقوم بدور مهم في مجال التشريع من خلال إشراكه في وضع كافة التشريعات والقوانين والأنظمة التي تهدف إلى ضبط و تنظيم النقل المرور بوضع القواعد المرورية السلمية التي تحفظ حق المجتمع و تضمن سلامته المرورية<sup>2</sup>.

### \_ مهام الرقابة و الإجراءات الفني :

حيث يقوم الجهاز الأمني بهدف تحسين الأمن عبر الطرقات لتخفيض حوادث المرور ومن أهم مهامه المتمثلة في مهمة الرقابة والتنفيذ عندما يتعلق الأمر بمنح التراخيص للسائقين والمكاتب وتتمثل واجباتها الأساسية في تنظيم المرور، ضبط مخالفات التشريعات ونصوصها القانونية في مجال السلامة المرورية ومنح التراخيص للمركبات بعد عمليات الفحص<sup>3</sup> .

<sup>1</sup> ستي حفيظة، المرجع السابق ، ص 37.

<sup>2</sup> سهيلة بوخميس والآخرين ، المرجع السابق، ص 145 .

<sup>3</sup> يوسف محمد عبده، حجم مشكلة المرور في الأردن، أسبابها ودور مديرية الأمن العام في الحد من حوادث السير، عمان

الأردنية

(د.س.ن) ص ص 115، 116.

## - أيام بالإجراءات الفنية :

هي إجراءات يقوم بها الجهاز الأمني هدفها هو تحديد أماكن التقطعات الخطيرة ووضع الإشارات المرورية اللازمة بها بالتعاون مع الجهات التي لها علاقة بهذا المجال<sup>1</sup>.

## -2 :

هو مجموعة القواعد الأساسية للسلامة المرورية ويحدد فرض احترامها، يعد سلاح قانوني في يد الأجهزة المكلفة بالمراقبة وردع المخالفين<sup>2</sup>. ومن خلال التعريف الإجرائي يعرف: "من القوانين واللوائح و اللافتات التي تنظم حركة المرور للمركبات والسائقين والراجلين ومستعملي الطريق<sup>3</sup>

ويعد قانون المرور أهم وسيلة من الوسائل القانونية التي تضمن تحقيق السلامة والأمن من خلال النصوص التي يتضمنها والذي يحرص الجهاز الأمني على تطبيقه على أرض الواقع بما في ذلك النصوص المتعلقة بالعقوبات المقررة في حالة مخالفة قواعد المرور وبعد 14 سنة من العمل بقانون 87-09 كان لزاما على المشرع الجزائري تعديل قانون المرور بعد الإرتفاع المذهل في حوادث المرور و اتخاذ إجراءات للوقاية المرورية فصدر قانون 01-14<sup>4</sup> لتدعيم وسائل و أساليب الوقاية المرورية ومن خلال تعديلاته ركز على أهم محاور أساسية من بينها سحب الوثائق لإجبار المخالف على الدفع وكذلك العمل بنظام رخصة السياقة بالتنقيط وغيرها من التعديلات<sup>5</sup>.

<sup>1</sup> يوسف محمد عبده، المرجع السابق، ص 117 .

<sup>2</sup> الهاشمي بوزيد بوطالبي، الندوة العلمية للتجارب العربية والدولية في تنظيم المرور، الجزائر، 2003، ص 20 .

<sup>3</sup> عايش المطيري، دور الأسرة والمدرسة في الحد من السلوك الإنحرافي في مدارس منطقة رياض، مملكة العربية السعودية، جامعة مؤتة، 2010، ص 57 .

<sup>4</sup> القانون رقم 01-14 المؤرخ في 19/08/2001، يتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرقات و سلامتها و أمنها المعدل و المتمم بالأمر رقم 09-03، ج.ر.ج.ج، العدد 45 المؤرخ في 29/07/2009 .

<sup>5</sup> سهيلة بوخميس والآخرين، المرجع السابق ص 146

## ماهية السلامة المرورية:

تعد السلامة المرورية مطلباً أساسياً في حياة المجتمعات المعاصرة نظراً لما تشكله الحوادث المرورية وما ينجم عنها من مشكلات رئيسية في عصرنا الحديث ، حيث تعرف على أنها : " مجموعة من إجراءات تنظيمية موجهة للوقاية ، تهدف لتأمين السلامة بمفهومها الواسع لمستخدمي الطريق ( سائق، راجل أو راكب) و تذهب بعض التعاريف الأخرى للسلامة المرورية في كونها مجموعة إجراءات تهدف لتقليل أو تخفيف أخطار حوادث الطرقات..."<sup>1</sup>

فتهدف السلامة المرورية بمفهومها الواسع إلى تبني جميع الخطط والبرامج واللوائح المرورية

والإجراءات الوقائية للحد من وقوع الحوادث المرورية أو منعها لضمان سلامة الإنسان وممتلكاته والحفاظ على أمن البلاد ومقوماتها البشرية و الاقتصادية<sup>2</sup>.

### 1 : تعريفها:

وعلى ذلك فإن من أسباب توافر السلامة المرورية من جوانبها، حيث يكمن الجانب الأول في توعية الإنسان بقواعد وأنظمة المرور الصحيحة و الإجراءات التي توفر له أسباب السلامة و في الوقت يطبق الجزء على من يخالف هذه الأنظمة في حين يتولى الجانب الثاني في تأمين مراعاة وسائل السلامة المرورية فيما يقوم الجانب الثالث من جوانب السلامة المرورية بتصميم الطرق حسب المواصفات القياسية ومتابعة صيانتها بما يضمن سلامة مستخدميها<sup>3</sup>.

<sup>1</sup> محسن بن العجمي عيسى، السلامة المرورية الواقع و التطلعات، جامعة نايف للعلوم الأمنية، الرياض، 2008، ص 14.

<sup>2</sup> علي بن ضنيان الراشدي المحددات الأساسية للسلامة المرورية، جامعة نايف، الرياض، 2015، ص 13.

<sup>3</sup> محسن العجمي بن عيسى، حجم حوادث المرور وسبل معالجتها، ط1، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، الرياض، ص54.

## ثانياً: هـ

محور السلامة المرورية يتمثل في ثلاث عناصر منها العنصر البشري، المركبة والطريق.

- :

العنصر البشري سواء كان سائقاً أو راكباً هو المتسبب الرئيسي في حوادث المرور إذ الأفعال المرتكبة من سائق المركبة من خلال: السرعة المفرطة<sup>1</sup> ومن التجاوزات الخطيرة عدم احترام إشارات المرور<sup>2</sup>. مسافات الأمان<sup>3</sup> وكذلك عدم اتباع أصول القواعد الصحيحة لقيادة السيارة<sup>4</sup>. فالمشعر الجزائري قد عرف سائق المركبة في نص المادة 02 من القانون رقم 03-09 المعدل والمتمم لقانون رقم 03-09 المعدل و المتمم للقانون 01-14 المتعلق بتنظيم حركة المرور<sup>5</sup>.

:

وقد عرفها نظام المرور (1291هـ) بأنها وسيلة نقل أوجرآلية أو حيوانية لا تشمل القطارات الحديدية... تعرف المادة 03 من الأمر المتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق و سلامتها و أمنها السائق على أنه: " كل شخص يتولى قيادة مركبة بما فيها الدراجات والدراجات النارية أو يسوق حيوانات الجر والحمل والركوب والقطعان عبر الطرق أو يتحكم فعلا في ذلك<sup>6</sup>.

<sup>1</sup>www. Aps-dz/ ar.27/05/2019 18h:00-19h20 .

<sup>2</sup>المادة 89 من الأمر رقم 03-09 المؤرخ في 29 رجب عام 1430 الموافق 22 يوليو سنة 2009 المعدل و المتمم للقانون رقم 01-14 المتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرقات و سلامتها و أمنها.

<sup>3</sup>مجلة الوكالة و السياحة، المركز الوطني للوقاية و الأمن عبر الطرق ، العدد 9 سنة 2010 . ص ص 98، 99 .

<sup>4</sup>عزالدين صوري و عبد الحميد الشواربي، المسؤولينتان الجنائية و المدنية في القتل و الإصابة الخطأ في ضوء الفقه والقضاء ، القاهرة، 1996 . ص 179 .

<sup>5</sup>المادة 02 من الأمر رقم 03-09 المؤرخ في 22 يوليو سنة 2009 المعدل و المتمم للقانون رقم 01-14 المتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرقات و سلامتها و أمنها.

<sup>6</sup>محمود بن محمد عبد الله كسناوي من إعداد الطالب عطية بن حامد بن عطية آل محفوظ الغامدي، دور الشراكة المجتمعية في تحقيق التوعية الأمنية، جامعة أم القرى ، المملكة العربية السعودية، 1433 هـ، ص 47.

ومن منطلق نص المادة 03 أعلاه فإن النصوص القانونية قد تناولت بالتفصيل إلى حد ما تنظيم سلوكيات السائق على نحو ما يحقق سلامته وسلامة المشاة والراكبين معه<sup>1</sup>.

وتتمثل وسائل السلامة في المركبة في الإطارات والمصابيح والإشارات الضوئية ومساحات المطر والمرميات العاكسة والمكابح وفواصل الوقوف والأقفال والإشارات الصوتية والضوئية وحزام الأمان والمساند ومكان الأطفال والوسادة الهوائية.

- الطريق :

هو السبب الرئيسي للحوادث عندما لا تتوفر فيه كل متطلبات السلامة المرورية والعبور الآمن لمستخدمي الطريق في الليل والنهار وقد عرفها نظام المرور (1292هـ): "بأنها سبيل مفتوح لسير وسائل النقل أو الجر والمشاة والحيوانات و يعتبر الطريق ثاني مكونات الحوادث المرورية ومتى ما كان الطريق كالدرجة عالية من الإتقان. وصفة تعبيده وتزويده باللوحات الإرشادية كلما سهل قيادة السائقين ويقلل من نسبة الحوادث المرورية<sup>2</sup>.

هو السبب الرئيسي للحوادث عندما لا تتوفر فيه كل متطلبات السلامة المرورية والعبور الآمن لمستخدمي الطريق في الليل والنهار وفي جميع الأحوال التي لها أثرا كبيرا في تسبب الحوادث<sup>3</sup>.

⊥

- برامج السلامة المرورية: كجعل الطرق آمنة مروريا<sup>4</sup>.

---

<sup>1</sup> المادة 03 من الأمر 09-03، المرجع السابق.

<sup>2</sup> محمود بن محمد عبد الله كسناوي من إعداد الطالب عطية بن حامد بن عطية آل محفوظ الغامدي، المرجع السابق، ص47.

<sup>3</sup> ستالين نجم الدين كفو، أهمية التعاون بين الجهات الرئيسية والأهلية و دور الجمعيات من عدة حوادث السير أعمال مة العربية للتنمية الإدارية، ندوة الحوادث المرورية ومنازعاتها المنعقدة ، المملكة الأردنية الهاشمية، 2008. 50.

<sup>4</sup> حسن بن ساعد الأحمدي ، الحوادث المرورية في المملكة العربية للتنمية ( دراسة و تحليل)، أعمال المؤتمرات بالمنظمة العربية للتنمية الإدارية ندوة الحوادث المرورية و منازعاتها القانونية ، المنعقدة في عمان، المملكة الأردنية الهاشمية مارس 2008، ص53.

\_الارتقاء بالوعي المروري.

\_تطوير مواصفات السلامة في المركبات

\_تطوير سلوك مستخدمي الطريق<sup>1</sup>.

- الات السلامة المرورية:

ومنها ما يتعلق بالمهام المرورية ويكون في الجوانب التالية:

\_ تقويم مستوى السلامة المرورية.

\_ رفع درجة الإتقان للحصول على أفضل النتائج.

\_ عدم الازدواجية في تأدية المهام<sup>2</sup>.

: آلي تطبيق المحددات الأساسية للسلامة المرورية في الجزائر

وذلك من خلال إنشاء مجموعة عمل متخصصة ومعينة بالوقاية من حوادث المرور، وعن طريق ورش عمل ، وندوات ولقاءات ، حول السلامة المرورية في كل مجال من مجالات التي من شأنها أن توفر معلومات تسهم وضع الأهداف والتدابير المهمة ذات الممارسات الجيدة التي استخدمت بنجاح في الدول ذات السجلات الجيدة في مجالاتها المرورية ومع الشركاء الفاعلين في دعم سياسات وبرامج السلامة المرورية، وتتكون هذه اللجان تحت وصاية وزارة الداخلية والجماعات المحلية وأعضاء من الدرك والأمن والحماية المدنية، ممثلين لجمعيات ناشطة

في المجال المروري لتكون لجان على مستوى الولاية ثم على مستوى الدوائر لتمس الوطن كله<sup>3</sup>.

---

<sup>1</sup> حسن بن ساعد الأحمدي ، المرجع السابق، ص53.

<sup>2</sup> محمود بن محمد عبد الله كسناوي من إعداد الطالب عطية بن حامد بن عطية آل محفوظ الغامدي، المرجع السابق ، ص44.

<sup>3</sup> سهيلة بوخميس والآخرين، المرجع السابق، ص 69.

:

و قد أدت الأبحاث و الدراسات في مجال الضبط المروري إلى قفزات مذهلة في مدى الفعالية و الجودة باستخدام الأجهزة الالكترونية مثل الرادار لضبط السرعة و التحسينات التي نمت عليه باستخدام الليزر أدى إلى انخفاض الحوادث و باستخدام الكاميرات عند التقاطعات الضوئية لضبط مخالفتي الإشارة الحمراء والتطوير في نظام الجزاءات ،حيث أصبح يعتمد على نظام النقاط الذي أصبح رادعا للسائقين في عدم مخالفة أنظمة السير الذي يمكن أن يؤدي système point إلى فرض الغرامات أو إلى السحب المؤقت أو الدائم لرخص السياقة و لزيادة فعالية و ديمومة الضبط المروري، أصبح يستخدم لنظام الرصد عن طريق الكاميرات الذي يقلل من الاعتماد على العنصر البشري في الموقع و يتيح مجال أوسع للضبط المروري لذا سيتم التطرق إلى الفرع الأول إلى ماهية الضبط المروري وفي الفرع الثاني إلى الاستراتيجيات الوقائية المرورية.

**: ماهية**

فالضبط الأمني للمرور الذي يشمل مجال الإنقاذ يهدف إلى اعتدال سلوك مستخدمي الطريق من قبل ضبط القوانين واللوائح التي تنظم استخدام شبكة الطرق والهدف الرئيسي كما يقول هو خلق و تعزيز والحفاظ على أبنية آمنة على مستوى الطرق من خلال ضمان الالتزام بقوانين المرور<sup>1</sup>.

**: تعريف الضبط المروري**

يعتبر ضبط المروري أحد مجالات المساهمة في السلامة المرورية حيث يعد أضلاعها و له التأثير الفاعل في تحسين معدلات السلامة المرورية على الطريق حيث أن الضبط المروري يؤدي إلى انخفاض في عدد ونوعية الحوادث المرورية<sup>2</sup>.

---

<sup>1</sup> سهيلة بوخميس والآخرين، المرجع السابق . ص170.

<sup>2</sup> الملتقى الوطني الأول حول حوادث المرور من مستعملي الطريق و تنظيم المرور، جامعة الحاج لخضر، باتنة للعلوم الاجتماعية يوم 25/24 أبريل ، 2013. ص330.

لازالت السلامة المرورية تعتبر من قبل السلطات الشرطة الأمنية الهدف الرئيسي ومن بين الأهداف الأخرى الهادفة إلى تطبيق قوانين السير و الأنظمة وكذلك الأخذ بأدوات الضبط المروري الحديثة مثل نظام النقاط السوداء، و التي تمثل نوعا من الردع الإضافي<sup>1</sup> .

**ثانيا:**

تتولى سلطات الضبط الإداري في مجال السلامة المرورية العديد من المسؤوليات والمهام، للحفاظ على الأمن العام و الصحة العامة و السكينة العامة داخل الدول و لعل أهم هذه المسؤوليات ما يتعلق بصيانة الطرقات وإشارات المرور وإعداد الرخص الإدارية .

:

يرمي الأمن العام إلى صيانة الأفراد في أنفسهم و أموالهم و حرية عملية و يتمثل ذلك في مجموع الإجراءات المتخذة لمنع حدوث الجرائم أو الحماية من الكوارث الطبيعية و يتمثل العنصر الأساسي للنظام العام و بالرجوع إلى القانون .

ويعد الأمن العام من أهم أهداف الضبط الإداري، بحيث يلتقي على عاتق الإدارة العمومية ككل المركزية و المحلية<sup>2</sup>.

**العنصر الثاني: الصحة العامة**

و يقصد بهذا الهدف قيام سلطات الضبط الإدارية باتخاذ كافة التدابير الوقائية والعلاجية من خطر الإصابة بالأمراض و انتشار الجراثيم و المكاره الصحية المهددة لسلامة وصحة الإنسان.

---

<sup>1</sup> ناصر المطر، ناصر بن مرشد الزير، مستوى السلامة المرورية في الوطن العربي، مقارنة بالدول الأخرى والاستراتيجية،

جامعة ملك سعود (ب،س، ن) ص17.

<sup>2</sup> علاء الدين العشي، مدخل القانون الإداري، دار الهدى، عين ميله، الجزائر، 2003، ج1، ص ص193، 194.

تشمل الصحة العامة جميع الإجراءات و الوسائل التي تتخذ قصد حماية الأفراد من الأمراض والأوبئة ، بما في ذلك الإسعاف على الطرقات<sup>1</sup>.

### العنصر الثالث: السكنية العامة

تهدف إلى توفير الحد الضروري من الهدوء في الشوارع والأماكن العمومية ومنع كل نشاط في الأماكن الخاصة الذي من شأنه أن يقلق راحة الغير بما فيه ذلك حركة المرور<sup>2</sup>. يرتبط هذا الهدف ارتباطا وثيقا بقواعد لسلوك الأفراد ولهذا إن السكنية العامة فيما تعنيه من المحافظة على الهدوء و الراحة في الطرق و الأماكن العامة و أماكن السكن.

### ثالثا: أساليب أنظمة الضبط المروري في الوقاية المرورية

تتخذ أنظمة الضبط المروري مظاهر و أساليب مثالية بصدد تقيد حريات الأفراد وأنشطتهم لتحقيق الهدف المتمثل في الوقاية الصوى من وقوع حوادث المرور.

### أ\_ الحضر أو المنع الجزئي:

الأصل في ممارسة الأفراد لأنشطتهم إشاعة الحرية و عدم مصادرة قيامهم بتلك الأنشطة وغير ذلك بعد إلغاء ومصادرة القانون لهذه الحرية إذا اتخذ أي قرار صورة الحظر أو المنع المطلق المقيد له و هذا ما لا تملكه سلطة الضبط الإدارية المرورية المخالفة قواعد المشروعية و مثال الحضر الجزئي الحصر الذي يقضي بتحديد سير المركبات في الطريق العام في اتجاه واحد لا في اتجاهين منع تناول المشروبات الكحولية أثناء القيادة إلخ... كل ذلك للحد أو التقليل من حوادث المرور<sup>3</sup>.

---

<sup>1</sup> ناصر المطر، ناصر بن مرشد الزير، مستوى السلامة المرورية في الوطن العربي، مقارنة بالدول الأخرى والاستراتيجية، جامعة ملك سعود (د، س، ن)، ص 17.

<sup>2</sup> علاء الدين العشي، المرجع السابق، ص ص 193، 194 .

<sup>3</sup> نواف كنعان، القانون الإداري، دار الثقافة، عمان، ك1، 2002، ص 294.

## - الترخيص المسبق

قد يتطلب ممارسة نشاط معين من قبل الأفراد على الترخيص المسبق من جهات إدارية مختصة، كما هو الحال بالنسبة للحصول على إذن سابق لممارسة التجارة و يعني ذلك اشتراط القرار الضبطي التنظيمي للحصول على إذن سابق قبل ممارسة نشاط معين، يتصل بالنظام العام<sup>1</sup> وعلى سبيل المثال استمارة طلب رخصة سيطرة المركبات<sup>2</sup>. والحكمة من إشراف الترخيص المسبق هو تمكين الإدارة المرورية من مراقبة صحة ممارسة الأفراد أنشطتهم وفقا لأحكام القانون مقدما وذلك لتجنب المخالفات من خلال اتخاذ الاحتياطات الكفيلة لصون المجتمع ووقائية من خطر ما ينجم عن أفعال وأنشطة الأفراد وبالتالي فإن الأثر المترتب على الترخيص هو إزالة الموانع القانونية التي تحول دون ممارسة النشاط الذي يقدر المشرع خطورته على المجتمع وبالتالي يخضعه لنظام الترخيص المسبق<sup>3</sup>.

:

وفي هذا المظهر من مظاهر أنظمة الضبط المرورية، فإنه يتوجب على الأفراد إخطار السلطة الإدارية مقدما، و إبلاغها قبل بدء ممارسة النشاط لتكون هيئات الضبط على علم بالنشاط. وهذا يمكنها من مراقبة ممارسة النشاط المخطر عنه، مما يمكنها من الاعتراض عليه أو اتخاذ الإجراءات الوقائية، التي تمنع من أضراره بالنظام العام و تجعل ممارسة في العلن و بالتالي تحافظ على مصلحة الدولة و الأفراد معا.

:

## -تنظيم

تباشر سلطات الضبط الإداري تنظيم مباشرة الأفراد لأنشطتهم الفردية في مجال المرور.

<sup>1</sup> نواف كنعان ، المرجع السابق، ص 294.

<sup>2</sup> عبد العليم عبد المجيد، دور سلطات الضبط الإداري في تحقيق النظام العام وأثره على الجهات العامة، دار النهضة، القاهرة، 1998 ، ص80.

<sup>3</sup> سليم سلامة حتمالة، المرجع السابق، ص ص352، 353.

المرور من حيث كيفية ممارستها و حدود تلك الممارسة من خلال توجيهات و أوامر إرشادية توضيحية باستعمال الرسومات أو أشكال معينة و عبارات دالة على كيفية ممارسة ذلك النشاط بطريقة منظمة ، وتمتاز الطريقة بأنها من أقل الإجراءات في مجال تقييد حرية الأفراد ومثال في مجال الوقاية المرورية<sup>1</sup>.

#### ط المروري :

تستطيع سلطات الضبط الإدارية التنظيمية إصدار قرارات تهدف من خلالها إلى صيانة النظام العام في المجتمع ،حيث تعد هذه القرارات من أهم وسائل الضبط الإداري وأبرز مظاهره وهي تتضمن قواعد عامة مجردة تلجأ إليها الإدارة غالبا لسببين :

الأول باعتبارها قواعد عامة وغير شخصية ذات طبيعة وقائية والثاني تشكل هذه القرارات ضمانات الأفراد وصوناً لحياتهم ، وأما على أنفسهم وأموالهم ومن أمتلتها أنظمة المرور، والتي غالبا ما تقيّد حقوق الأفراد وحياتهم وتنظم أوجه نشاطهم حماية للأمن ومحافظة على النظام العام وهذا ما يجعل هذه الأنظمة خطيرة ومهددة لحيات عدد كبير من الأفراد إذا أسيء استعمالها في نطاق سلطات الضابطة الإدارية ، ولذلك أحيط إصدار هذه ومن أمتلتها أنظمة المرور و غالبا ما تقيّد حقوق الأفراد وحياتهم وتنظم أوجه نشاطهم حماية للأمن<sup>2</sup>.

وعليه فالوقاية المرورية تشير إلى التدابير والإجراءات والبرامج ومحافظة على النظام العامة وهذا ما يجعل هذه الأنظمة خطيرة ومهددة لحيات عدد كبير من الأفراد ،إذا أسيء استعمالها في نطاق سلطات الضابطة الإدارية ،ولذلك أحيط إصدار هذه الأنظمة الضابطة بضمانات ضد كل احتمال في اساءة استخدام السلطة .

---

<sup>1</sup> أحسن مبارك طالب، سبل ووقاية من حوادث المرور، ندوى علمية للتجارب العربية والعلمية في تنظيم المرور،

الجزائر، 2002 .

<sup>2</sup> سعدي مراد، دور الجماعات المحلية في تفصيل الحركة الجموعية في الوقاية من حوادث المرور، وزارة الأشغال العمومية،

الجزائر، 1999، ص6.

## : تراتيجيات الوقائية المرورية

حيث الوقاية في كل التدابير و الاجراءات و الأعمال و الخطط التي تهدف إلى الحيلولة دون توفر عوامل أو ظروف من شأنها أن تؤدي إلى وقوع فعل ضار.  
أولاً: مفهوم الوقاية المرورية

إن مفهوم الوقاية المرورية من حوادث المرور، يعادل المفهوم العلمي للوقاية من الجريمة ويصبح الوقاية من حوادث المرور تبعاً لذلك هو التدابير المجتمعية قبلية محسوبة ذات طابع علمي ميداني احترافي يمكن أن تكون شكل واحدة أو أكثر أو كلها من التدابير على الشكل برامج توعوية تأهيلية، تدريبية وعلى شكل تدابير إدارية قانونية في مجال النظام المروري ككل قواعد المرور، تعليمات وتوجيهات يومية على حسب الظروف والحاجة، تدابير تتعلق بالمحيط والتجهيزات منها الطرق والشوارع، إشارات مرور واستخدام وسائل تقنية، تكنولوجية فالتدابير الوقائية تكون إذن بهدف الحيلولة دون وقوع حوادث مرورية من أصله، أو على الأقل التقليل منها أو من نتائجها السلبية على الفرد والمجتمع على حد سواء<sup>1</sup>. فالوقاية من الجريمة مثلاً تعني كل ما تتخذه الدولة، المجتمع من تدابير و برامج وخطط استراتيجيات، لمنع الحركة قبل وقوعها.<sup>1</sup> وعليه فالوقاية المرورية تشير إلى التدابير والإجراءات والبرامج التي تتخذها الدولة والمجتمع والجماعات المحلية (البلديات) والأجهزة المختصة والجمعيات الحكومية ذات العلاقة في مجال الوقاية من حوادث المرور<sup>2</sup>. سبق وذكر أن المفهوم العلمي للوقاية المرورية يدخل ضمن المفهوم العلمي للوقاية المرورية من الجريمة الذي استمدت منه مختلف البرامج والنماذج الوقائية.

---

<sup>1</sup> مبارك طالب أحسن، سبل ووقاية من حوادث المرور، ندوة علمية للتجارب العربية والعلمية في تنظيم المرور، الجزائر، يومي

2\_1 جوان 2009 .

<sup>2</sup> مبارك طالب أحسن ، الوقاية من الجريمة ، دار الطليعة ، بيروت، 2002 ، ص1.

## ثانيا: طرق وأساليب الوقاية المرورية

فيوجد ثلاث أساليب في مجال الوقاية المرورية حسب تطورها الزمني وهي كالآتي:<sup>1</sup>

- الأساليب الوقائية المعتمدة على جهود التطوعية.

- الأساليب الوقائية الشبه الرسمية.

- الأساليب الرسمي .

### الأسلوب الأول: الوقاية من حوادث المرور المعتمدة على الجهود التطوعية

يعتبر هذا النمط من الأساليب التقليدية في مجال الوقاية المرورية وبدأ تطبيقه في الأساس في الولايات المتحدة الأمريكية كأسلوب منظم و معترف به و في الخمسينيات من القرن الماضي يعتبر من أبسط الأساليب في ميدان الوقاية المرورية، حيث يقوم الأفراد المتطوعون في إطار العمل الخيري الإحساني بصورة عامة، والتي يقوم بها الأفراد بمبادرة فردية أو جماعية منهم.

### الأسلوب الثاني: الوقاية المرورية شبه الرسمية

الوقاية شبه الرسمية تنفذ بصفة مؤسساتية جماعية و ليست فردية أي أن الأنشطة و الجهود الوقائية تقوم بها الجمعيات والمؤسسات والأجهزة بصفتها كمؤسسات وجمعيات وأجهزة وليس كأفراد وتقوم بذلك وفق نظام محدد ومعروف مسبقا .

### الأسلوب الثالث: الوقاية من حوادث المرور الرسمية

الأسلوب الأحدث في ميدان الوقاية المرورية وقدرته على تقديم البرامج والتدابير والتقنيات الوقائية المحترفة والناجحة عمليا حيث يهدف هذا الأسلوب إلى إنشاء جهاز وطني مهمته توجيه السياسة الوطنية من حوادث المرور والإشراف عليها وإعداد وتقديم برامج وقائية ويكون هذا الجهاز تابعا للدولة أو لإحدى الوزارات المعنية أوتابعا للولاية أوالمحافظة ولا تسيره هذه الأخيرة بل فقط تشرف عليه رسميا تابعا للدولة أو لإحدى الوزارات المعنية أو تابعا للولاية أوالمحافظة.

<sup>1</sup> دراسة قياسية لحوادث المرور في الجزائر ، مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماجستير في علوم التسيير،

كلية الحقوق والعلوم التجارية، جامعة عبد الحميد ابن باديس، 2010\_2011 .47

## : ط للوقاية المروري

قام المشرع الجزائري بإجراء تعديلات جوهرية للقوانين التي تنظم السير عبر الطرقات والذي تضمن الكثير من المسائل القانونية الجديدة كرخصة السياقة الإختيارية، والرخصة بالنقاط و اعتبرت أهم خطوة وضعها المشرع لردع السائقين والحد من ارتكاب المخالفات المرورية ولقد سمي هذا الإجراء بنظام النقاط المرورية حيث يعتبر هذا الأخير مضمونه في الجزائر و من خلال تطرقنا إلى مفهوم الرخصة بالنقاط المرورية وتطبيق نظام النقاط لمرورية بالجزائر<sup>1</sup>.

### : مفهوم الرخصة بالنق

إن أهم ما جاء في نص المادة 191 من المرسوم التنفيذي رقم 04 - 381 المعدل والمتمم بموجب المرسوم التنفيذي رقم 11-376 على أنه يجب على كل سائق سيارة أو مجموعة من المركبات أو يقدم كلما طلب منه الأعوان المؤهلون لذلك وثائق أهمها رخصة السياقة، وثائق السيارة أو رخصة بالنقاط<sup>2</sup>.

### - تعريف الرخصة بالنق :

التعريف الإصطلاحي لرخصة بالنقاط مكونة من مصطلحي الرخصة و النقاط و تعرف الرخصة بأنها وسيلة أو تقنية قانونية إدارية تمارسها السلطة الإدارية في مجال تنظيم ممارسة بعض الأنشطة التي تستلزم الحصول على إذن مسبق من الجهة الإدارية المختصة<sup>3</sup>. أما النقاط فيقصد بها مجموع النقاط التي يتم سحبها مقابل كل مخالفة مرتكبة منقبل السائق بحيث تتناسب عدد هذه النقاط مع خطورة المخالفة<sup>4</sup>.

<sup>1</sup> الأمر رقم 09-03 المرجع السابق .

<sup>2</sup> سهيلة بوخميس والآخرين ، المرجع السابق، ص ص 197، 198.

<sup>3</sup> نجلاء زميتي ، نظام النقاط المرورية في الحد من المخالفات المرورية ،مذكرة ماستر، جامعة قلمة،2015، نص56.

<sup>4</sup> علي بن ضبيان الرشيد، دور النقاط المرورية في الحد من المخالفات المرورية ،رسالة ماجستير، جامعة نايف للعربية للعلوم الأمنية، المملكة العربية السعودية،2019.(د. ص) .

ولقد عرف المشرع الجزائري الرخصة بالنقاط من الأمر 09-03 المعدل للقانون رقم 01-

14

المتعلق بتنظيم حركة المرور في المادة الثانية بقوله يقصد في مفهوم هذا القانون ما يلي... الرخصة بالنقاط أداة معيارية وبيداغوجية تهدف إلى جعل السائقين يتحملون مسؤوليتهم وتدعم مكافحة انعدام الأمن في الطرق. كما عرفها في المادتين 191 و192 مكرر 1، 2 من المرسوم التنفيذي 11-376 بأنها: "إحدى الوثائق الضرورية التي يجب أن يحملها السائق حتى يتمكن من السير، على الطرقات ، فهي أداة معيارية، تحتوي رصيد معين من النقاط بمجموع 24 نقطة تماما و يتم تخفيضها بقوة القانون على حسب عدد المخالفات المرتكبة من قبل مستعملي الطريق(191مكرر2).

وتعتبر الرخصة بالنقاط نظام قانوني وقائي وإجراء بيداغوجي لتحقيق الأهداف الخاصة بالأمن عبر الطرق ويتم تجميع هذه النقاط في ملف إلكتروني خاص بكل سائق و عنده يبلغ مجموع النقاط مقدار معين من خلال فترة معينة يتم اتخاذ إجراءات ضد السائق الرخصة بالنقاط هي وثيقة من لون أخضر تحتوي على 12 ورقة تتضمن الورقة الأولى كل البيانات المتعلقة بالسائق ورخصة السياقة، أما الورقة الثانية فتحتوي على متابعة الرخصة بالنقاط والتي تتضمن تاريخ المخالفة/الجنح التوقيته، المكان، الطبيعة، عدد النقاط، محل السحب والرصيد كما تحتوي على خانة استرجاع النقاط والتي تتضمن عدد النقاط المسترجعة تاريخ الاسترجاع، الرصيد القديم، الرصيد الجديد، المصادقة على الرصيد<sup>1</sup>

## : آلي

تعد مشكلة الرقابة المرورية من أهم القضايا التي تهتم جميع الدول في العالم بما فيها الجزائر التي تنصدر الدول التي تكثر فيها الحوادث سنويا ، والتي ينجم عنها خسائر بشرية ومادية معتبرة مما جعلها تتوصل إلى ضرورة وضع آليات و إستراتيجيات مرورية لمواجهة تحديات السلامة المرورية، حيث تتولى سلطات الضبط الإداري في مجال الأمن المروري العديد من المسؤوليات والمهام للحفاظ على الأمن العام والصحة العامة والسكينة العامة داخل الدولة. لتفادي وقوع حوادث المرور أو على الأقل التخفيف منها نص المشرع الجزائري من خلال الأمر 03-09 المتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها وأمنها على عقوبات صارمة. و سنتاول من خلال هذا المبحث إلى الآليات القانونية والجزائية للضبط الإداري في مجال الضبط المروري في **المطلب الأول** و السلطات المختصة بها في **المطلب الثاني**.

### : الآليات القانونية والجزائية للضبط الإداري المروري

ترتبط الحركة المرورية بالطريق و تعتبر عنصرا استراتيجيا في التنقل و عاملا من أهم العوامل الرقي و التطور لأهميتها و حاجة الإنسان لها ، و يرتبط المرور ارتباطا وثيقا بالتنمية فحركة الانتقال من مكان لآخر سواء للأفراد أو للبضائع لها أهميتها في تحقيق مطالب التطور الإقتصادي والإجتماعي وفي تلبية حاجات الأفراد ، و إذا كانت المركبة و ما وصلت إليه من تطور تعد أهم الأدوات الرئيسية في حركة المرور و تنظيمه بقوانين محددة و دقيقة ممكنة التطبيق من شأنه أن يضع حدا لهذه الآفة يمكن التقليل من الخسائر المادية و البشرية عن طريق مبدأ الوقاية خير من العلاج على أن يتم ذلك بإنشاء مؤسسات يشرف عليها رجال لديهم اختصاص تعمل للقضاء على العوامل المتسببة في هذه الخسائر بفرض عقوبات مالية على مرتكبي المخالفات المرورية إلى جانب توفير الشروط الضرورية و لهذا الغرض يهدف قانون المرور إلى تحديد الشروط المتعلقة بتنظيم حركة

المرور عبر الطرق و سلامتها وأمنها تنظم من خلاله حركة المرور عبر الطرق قصد ضمان أفضل شروط الأمن.

وستنطبق إلى ذلك من خلال ماجاء في الفرع الأول القوانين المرورية والرقابة المرورية في الفرع الثاني.

## : ي - رورية والرقابة المرورية

يعد قانون المرور سلاحا قانونيا في يد الأجهزة الأمنية المكلفة بالرقابة وردع المخالفين ومن أهم عناصر السلامة المرورية لأنه يحافظ ويضمن تبليغ الجزاءات وتحصيل الغرامات وتحقيق الردع ولتحقيق السلامة المرورية وجب فرض الرقابة المرورية لما تعاني منه الطرقات الوطنية والحضرية ، مما يجعل مستخدم الطريق أكثر ارتياحا ومراعاة للقوانين المرورية.

إن الحديث عن القانون المتعلق بتنظيم حركة المرور جدير بالأهمية لما آلت إليه من حوادث المرورية في بلادنا وقانون المرور هو أولا وثيقة إعلامية والجزائر لا تنقصها قوانين هي جديرة بالاحترام بقدر ما تفتقد إلى النجاعة في تطبيقها ميدانيا و مما لاشك فيه كل تعديل قانوني سوف يعزز آليات تنظيم حركة المرور بصفة أكثر دقة وموضوعية ويدعم السلطات العمومية بأدوات قانونية إضافية<sup>1</sup>.

ومن حيث نطاق الرقابة تتولى سلطات الضبط الإداري في مجال السلامة المرورية العديد من المسؤوليات والمهام للحفاظ على الأمن والصحة العامة والسكينة العامة داخل الدولة ، ولعل أهم هذه المسؤوليات ما يتعلق بإشارات المرور وإعداد الرخص الإدارية<sup>2</sup>.

---

<sup>1</sup> بن عباس فتيحة ، المرجع السابق ، ص ص266،267.

<sup>2</sup> سهيلة بوخميس والآخرين ، المرجع السابق، ص 48 .

## : القوانين المرورية

لقد جاء قانون المرور لتنظيم حركة المرور عبر الطرقات ولأمنها وسلامتها وضمن تنقل عادل وأمن للمواطنين ، وأهم ميزة يتسم بها هذا القانون هو مرونته التي تستوجب تعديله بشكل مستمر تماشياً مع المتغيرات الحاصلة في المجتمعات لذا فقد تعاقبت عليه العديد من النصوص أهمها القانون رقم **87-09** المنظم لحركة المرور عبر الطرق و سلامتها وأمنها والذي ألغى الأمر رقم **74-107** المتضمن قانون المرور و من خلال تزويد الجهات المختصة بمراقبة المرور ومن خلال تزويد الجهات المختصة بمراقبة المرور بآليات قانونية تمكنهم من مكافحة الجرائم المرورية كتنظيم حركة المرور عبر طرق من خلال تنظيم حالات الوقوف و التوقف و إشارات المرور وتدابير ردية، مع تعدد الأسباب التي جعلت من المنظومة التشريعية تعيد النظر في قانون المرور وتعديله أكثر من مرة ما بين سنتي 2001 و 2004.

وقد جاء رقم **01-14** والمتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق و سلامتها و أمنها ليعدل و يتمم ما ورد في القانون **87-09** من هذا القانون حيث نص في مادته الأولى:" يهدف هذا القانون إلى تحديد الشروط المتعلقة بتنظيم حركة المرور عبر الطريق وسلامتها وأمنها احتوى هذا القانون على **140** مادة موزعة في سبعة فصول.

وأهم ما جاء في الفصل الخامس: نص على أمن الطرق و الوقاية من حوادث المرور والفصل السادس: و قد صنفها المشرع بناء على المعيار الموضوعي، أي بناء على موضوع المخالفة في حد ذاتها، المتعلقة بالأحكام المشتركة وما تضمنه الفصل من سبع أقسام<sup>1</sup> أهمها وما تتعلق ببحثنا هذا القسم الرابع العقوبات الخاصة بالمخالفات لأحكام المتعلقة بالوثائق الإدارية، وقواعد تطابق المركبات<sup>2</sup>. القسم الخامس فيه العقوبات الخاصة بالمخالفات المتعلقة برخص السياقة<sup>3</sup>.

<sup>1</sup> الملتقى الوطني للرقابة المرورية في الجزائر، المرجع السابق، ص ص45، 46.

<sup>2</sup> المواد من 101-113 القانون رقم 01-14 المتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها وأمنها.

<sup>3</sup> المواد من 114-115 من نفس القانون.

## انيا :الرقابة المرورية

تعد الرقابة المرورية من أهم القضايا التي تهتم جميع الدول في العالم بما فيها الجزائر والتي تصدر الدول التي تكثر فيها الحوادث سنويا، مما جعلها تتوصل إلى ضرورة وضع آليات واستراتيجيات مرورية لمواجهة التحديات السلامة المرورية فضعف السلامة المرورية هي نتيجة ضعف الرقابة المرورية وسعي الدولة جاهدة لإيجاد حلول لحد أو تقليل من الحوادث المرورية فوضعت نصوص قانونية جديدة تعالج المشكلة كما استحدثت هيئات خاصة تعمل على الرقابة المرورية ،حيث يعد قانون المرور سلاحا قانونيا في يد الأجهزة المكلفة بالرقابة وردع المخالفين وهذا ما جعل السلطات المعنية تولي العناية اللازمة في سنه.

### - الرقابة المرورية بالنسبة للسائق:

يعتبر السائق المحور الرئيسي التي تدور حوله حوادث السير وقيادة السيارة يتطلب العلم بأصول القيادة والمهارة لتجنب وقوع حوادث، فأهم ما يؤدي إلى وقوع حادث على الطريق هو عدم خبرة السائق وعدم اتباعه الإجراءات اللازمة أثناء الانعطاف و عدم مراعاة عملية التجاوز لسيارة وكذلك أو عدم عرفته لقانون المرور، ولتفادي ذلك يجب اتخاذ بعض الإحتياطات اللازم أهمها: عدم القيادة بالسرعة الزائدة عن المقرر قانونا<sup>1</sup>.

### - الرقابة المرورية بالنسبة للمركبة:

إذ تعد السبب الثاني بعد السائق في زيادة الحوادث المرورية يكمن وراء هذه الحوادث عدة أسباب من بينها يمكن أن يسبب تلف إطار السيارات مفاجئة لذا يجب فحص الدائم للإطارات حيث يتم تجنب الحوادث و تحقيق أفضل مستوى للسلامة و الأمان ولتجنب الحوادث أو على الأقل لتخفيف من حدتها عند وقوعها يجب على السائق اتخاذ بعض الإجراءات<sup>2</sup>.

---

<sup>1</sup> مشري راضية، يوم دراسي حول السلامة المرورية في الجزائريين الواقع والمأمول مسببات حوادث المرور، جامعة قالمة

،2015،ص5.

<sup>2</sup> مشري راضية، المرجع نفسه، ص8.

## : الآليات الجزائية

اتجهت أغلب التشريعات إلى تقسيم و تصنيف الجرائم المرورية من حيث الجسامة الخطورة إلى نوعين فقط وهما الجرح والمخالفات وذلك ما فعل المشرع الجزائري حسب ما ورد في الفصل السادس بعنوان المخالفات و الجرح من الأمر 09-03، حيث نصت م 65 على أنه تصنيف المخالفات للقواعد الخاصة بحركة المرور حسب خطورتها إلى مخالفات وجرح كما أن الهيكل القانوني لهذه الجرائم المرورية تتميز بتقسيم ثنائي للجرائم لمن جرح ومخالفات دون جنايات فلا مجال للجنايات في قانون المرور. فالمشرع الجزائري اكتفى بتعريف الجنحة والمخالفات بما هو منصوص عليه في المادتين 07 و25 من ق. ع.

### : المخالفات المرورية والجرح المرورية

#### أ- المخالفات المرورية

لفظ يستخدم لوصف السلوك الذي يأتيه مستخدم الطريق سواء كان قائد مركز أو ماشيا على قدميه مخالفا لما يأمر به قانون المرور، وأيا كان نوع المخالفة فجميعها ينظر إليها قانون المرور على لأنها مخالفات تشكل جريمة تستوجب أنها مخالفات و تشكل جريمة تستوجب العقاب لمجرد وقوعها وحتى إن لم يترتب ضرر للغير لأن الخطأ فيها يتمثل في صورة مخالفة لوائح و القوانين<sup>1</sup>. و قد عالج المشرع الجزائري الانتهاكات المرورية التي تسمى بالمخالفات بتقسيمها حسب خطورتها إلى مجموعات أو فئات تظم كل فئة أو مجموعة أنواعا معينة من المخالفات المرورية ففي بحيث تحدد لكل فئة عقوبات معينة تزيد أو تنقص بحسب جسامة المخالفة المرتكبة فقد نص في م 66 من القانون رقم 17-05 على أنه تصنف المخالفات للقواعد الخاصة بحركة المرور<sup>2</sup>.

<sup>1</sup> المادة 05 من قانون العقوبات المؤرخ في 2012.

<sup>2</sup> عمار حميد جلاب العتابي، المسؤولية الجنائية عن الجرائم المرورية - دراسة مقارنة- جزء من متطلبات نيل درجة الماجستير في القانون، جامعة ذي قار، العراق، 2016، ص64.

## -الجنح المرورية

تعتبر هذه العقوبات ردية وصارمة تجعل السائقين يفكرون أكثر من مرة و هم يقودون مركباتهم حتى يمكنهم تجنب أي حادث مروري و بالتالي عقوبات مقررة قانون حيث يتم تطبيق أحكام المواد من 655 إلى 665 من ق.إ.ج إذ تقيد المخالفات في مجال السلامة المرورية عامة والمخالفات المتعلقة برخصة السياقة خاصة ما نصت عليه المواد 92 إلى 99 على الاحتفاظ برخصة السياقة وتعليقها وإلغاءها فالعقوبات الإدارية تكون كما يلي:<sup>1</sup>

### 1- الفوري برخصة السياقة دون القدرة على السياقة:

حيث تقوم لجنة التعليق المختصة في حالة عدم الدفع بتعليق الرخصة لمدة شهرين إذا مرت المدة ولم يدفع السائق قيمة الغرامة يتم رفع محضر مخالفة إلى الجهة القضائية المختصة، و يفهم من ذلك أن سحب الرخصة لا يوقف القدرة على السياقة و مضاعفة الغرامة هنا يتم إلى حد يجعل العقوبة تؤدي وظيفتها الردية.

### 2- القدرة على السياقة:

وبعد إعطاء مهلة 48 ساعة للسائق يتم الإحتفاظ بالرخصة وتحرير محضر ذلك مقابل تسليم محضر يثبت الإحتفاظ للسائق، ثم ترسل رخصة السياقة إلى لجنة تعليق سحب الرخصة، والتي يمكنها تعليق سحب الرخصة مدة شهرين، فإذا انقضت المدة ولم يتم سداد قيمة الغرامة فإن المحضر يحال للجهة المختصة قضائيا للنظر فيه.

### 3- تعليق رخصة السياقة بغية إلغائها:

في حال ارتكاب مخالفات من الدرجة الثالثة وسداد لمبلغ الغرامة، يحرر الأعوان المؤهلون محضر التماس لجنة التعليق المختصة وترسل رخصة السياقة إلى اللجنة...<sup>2</sup>

<sup>1</sup> الأمر رقم 09-03، المرجع السابق.

<sup>2</sup> الملتقى الوطني حول الرقابة المرورية في الجزائر، المرجع السابق، ص36

محاضر المخالفات قبل استدعاء المخالفين بأسبوع على الأقل.

#### 4- سحب رخصة السياقة مؤقتا أو نهائيا:

إذ بحق للجان الولائية سحب رخص السياقة في حال ارتكاب السائق بعض المخالفات المحددة من الدرجة الثالثة أو الرابعة<sup>1</sup>.  
ثانيا: لجزاءات المتعلقة برخصة السياقة

#### - لقة برخصة السياقة

##### 1- ظ برخصة السياقة :

توقعه السلطة القضائية أو الإدارة على كل من يمارس النشاط الذي خوله هذا الترخيص على نحو مخالف للقوانين والتنظيمات...، حيث ما نصت عليه م 92 على أنه:<sup>1</sup> " في حالة ارتكاب جنح يعاينها قانونا الأعوان المؤهلون ، باستثناء الجنح المذكورة في المواد يجب أن تكون رخصة السياقة موضوع احتفاظ على سبيل التحفظ ،طبقا للإجراءات المنصوص عليها في التشريع المعمول به" و كما نصت عليه م 92 مكرر من نفس القانون على أنه عندما يرتكب حائز رخصة السياقة الأجنبية أي مخالفة منصوص عليها في القسم الأول من هذا الفصل ،يتم الإحتفاظ بها إلى غاية تسديد الغرامة الجزافية.

##### 2 - تعليق رخصة السياقة وإلغاءها:

يمكن للجهة القضائية المختصة عندما يحال عليها محضر إثبات إحدى المخالفات بالإضافة إلى العقوبات الجزائية الأخرى و بناءا على تلك العقوبات انتهج المشرع الجزائري نظام الرخصة بالنقاط وذلك حسب نصم 62 من نفس القانون فعندما يرتكب السائق إحدى المخالفات لحركة المرور فيتم سحب النقاط بالنسبة للمخالفات من الدرجة الأولى والثانية والثالثة والرابعة<sup>2</sup>.

<sup>1</sup> القانون رقم 05-17، المتعلق بتنظيم حركة المرور وامنها وسلامتها.

<sup>2</sup> سهيلة بوخميس والآخرين ، المرجع السابق، 36

ما نصت عليه المادة 66 من الأمر 09-03 على أن تصنيف المخالفات للقواعد الخاصة بحركة المرور إلى أربع درجات كما يلي:

\_ المخالفات من الدرجة الأولى يعاقب عليها بغرامات جزافية من 2000 إلى 2500 دج.

\_ المخالفات من الدرجة الثانية يعاقب عليها بغرامات جزافية من 2000 إلى 3000 دج.

\_ المخالفات من الدرجة الثالثة يعاقب عليها بغرامات جزافية من 2000 إلى 4000 دج.

\_ المخالفات من الدرجة الرابعة يعاقب عليها بغرامات جزافية من 4000 إلى 6000 دج.

لا يمكن للمعني أن يطلب الحصول على رخصة سيطرة جديدة إلا إذا كان محل منع وذلك طبقا لنص م 62 مكرر من القانون رقم 17-05.

- :

#### 1- توقيف المركبات

لقد حددت م 28 م ت 04-381 مفهوم التوقيف ويقصد به إجبار السائق بصفة وقائية في حالة إرتكابه مخالفة منصوص عليها في مادة 291 من هذا المرسوم على ترك المركبة في عين المكان أقرب مكان إثبات المخالفة مع الإمتثال للقواعد المتعلقة بالتوقف كما يمكن اتخاذ إجراء التوقيف عندما يكون السائق على متن مركبته سواء كانت في حالة سير أو وقف فيتم تحرير إستمارة التوقف<sup>1</sup> وتسليم نسخة منها مقابل سحب بطاقة ترقيم المركبة وتحرير محضر المخالفة إن وجدت ثم دعوته إلى وضع المركبة طبقا لقواعد التوقف، حيث يرفع الإجراء إلى السلطات المختصة المعنية بالمحضر فور إثبات السائق إنتهاء المخالفة و في حالة إذا لم يثبت سائق المركبة إنتهاء المخالفة في أجل 48 ساعة ، يمكن لضابط الشرطة القضائية أن يحول التوقيف إلى الوضع في المحشر، ويرفق حينئذ بكل نسخة من نسخ إجراء الوضع في المحشر التي يسلمها للسلطات المذكورة في م 296 من نسخة أو صورة مطابقة لأصل إستمارة التوقيف.

<sup>1</sup> الملحق رقم 02.

-2

ويقصد بالوضع في المحشر، حجزها في مكان تعيينه السلطة المختصة على نفقة مالكيها ويعد بمثابة الوضع في المحشر نقل المركبة إلى هذا المكان وحسب مقتضيات المادة 298 من المرسوم التنفيذي رقم 04-381 المؤرخ في 28 نوفمبر 2004 والمتضمن قواعد حركة المرور عبر الطرق المعدل والمتمم، و يكون من اختصاصات اللجنة الولائية للعقوبات الإدارية المنصوص عليها في مادة رقم 62 من القانون 01-13 على الوالي حتى يتخذ بصدد قرار إداريا يتضمن العقوبة المناسبة حسب طبيعة المخالفة و تتمثل العقوبات الوضع في المحشر ما بين يوم 15 إلى 45 يوما مع إعداد محضرين لإثبات حالة المركبة عند دخولها و خروجها ممضي من قبل المعني<sup>2</sup>.

أما بالنسبة الوضع في المحشر من 3 أيام إلى 45 يوما يكون فقط إذا قام سائق المركبة المخصصة لنقل الأشخاص والبضائع، سواء كان النقل الخاص أو عمومي بارتكاب إحدى مخالفات المنصوص عليها في نص المادة 61 من القانون رقم 01-13.

### الجزء منها

-3

يعرف السحب الإداري على أنه: "قيام الجهة الإدارية بمحو القرار الإداري وإلغاء كافة آثاره بالنسبة للماضي والمستقبل، غير أن هذا السحب لا يمكن إعماله في هذه الحالة لأن السحب في هذه الحالة مؤقتة ولا يمكن إلغاء آثاره في الماضي والمستقبل لأن المعني مرتكب المخالفة سيسترد رخصه بمجرد انقضاء المدة المقررة للسحب هي ثلاثة أشهر و ينصب السحب المؤقت على جل الرخص أو جزء منها و يكون في حالة إعادة ارتكاب المخالفات الواردة في الفقرات 1، 2، 3، 4، 6، 7 من نص المادة 61 من نفس القانون<sup>2</sup>.

<sup>1</sup> الملحق رقم 04.

<sup>2</sup> سهيلة بوخميس والآخرين، المرجع السابق، ص ص 91، 92 و ما بعدها

:

إذ تحدثنا عن تنظيم المرور في الجزائر ، سنتحدث عن هياكله من وزارة النقل ،المصالح الأمنية، المجلس الشعبي البلدي والوالي ولكن موضوع دراستنا هو الضبطية المرورية في الجزائر من سلطاته الردعية والوقائية قبل وقوع الجرائم المرورية.

:

تتكفل وزارة النقل بالتشريع والإجراءات التنظيمية المرتبطة أساسا بقضايا النقل بكل وسائله وأنواعه بالإضافة إلى الجانب التكويني في هذا المجال، وبهذا تكون المؤسسة الموكلة إليها بالاشتراك مع غيرها من الأطراف المعنية بتنفيذ السياسة الوطنية والإستراتيجية التطبيقية ومن بين مهامها:

\_ التشريع باقتراح مشاريع قوانين.

\_ التنظيم بإصدار كل النظم القانونية والإشراف على مختلف المجالس واللجان.

\_ التوعية والتحسيس بالقيام بحملات التوعية المرورية على سبيل المثال كالحملة الوطنية المتعلقة بأمن الطرق وحوادث المرور كما تسهم بمبادرات وإجراءات إعلامية وقائية وتوعوية لغرض الحد من عدد الضحايا ومن مجملها نجد تدعيم المركز الوطني للوقاية و الأمن عبر الطرق الذي يهدف على التنسيق بين مختلف الهيئات التي تخدم الوقاية من حوادث المرور<sup>1</sup>. وتأكيدا على دور الحكومة في معالجة مشكل المرور يقول الرئيس عبد العزيز بوتفليقة : "...وفي هذا الإطار يتعين على الحكومة أن تتولى مراجعة العدة القانونية والمعيارية لضمان شروط فعالية أكبر للوقاية والزجر"<sup>2</sup>.

---

<sup>1</sup>بن عباس فتيحة، دور الاعلام في التوعية و الوقاية من حوادث المرور في المناطق الريفية الجزائرية ،مذكرة ماجستير غير منشورة قسم علوم الاعلام و الاتصال ، كلية العلوم السياسية جامعة الجزائر 2004، ص96.

<sup>2</sup> من خطاب الرئيس عبد العزيز بوتفليقة بمناسبة الملتقى الوطني حول الوقاية من الحوادث المرور، مجلة حول إحصائيات حوادث المرور الجسمانية في الجزائر، المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق عدد خاص 2004، ص4.

وتعتبر وزارة النقل الجهاز الأمن والحارس الذي يعمل بالتنسيق مع وزارة الداخلية ووزارة البيئة في سبيل الحفاظ على أمن الطرقات ،من خلال تجسيد أحكام وقواعد أمن الطرقات على أرض الواقع بموجب ما تتمتع به سلطات و اختصاصات وزارة النقل من اختصاصات تنظيمية واختصاصات رقابية واختصاصات ردعية.

#### - تنظيمي :

حيث تقوم بممارسة اختصاصاتها التنظيمية بتنظيم حركة المرور على مستوى الطرقات وتحديد كفيات الحصول على الرخص والاعتمادات على مستوى الطرقات عن طريق القرارات الوزارية **القرار الوزاري المشترك المؤرخ في 01 أوت 1989** المحدد لشروط تسليم رخصة سياقة السيارات وصلاحياتها والذي ينظم كيفية الحصول على إحدى رخص السياقة مع مراعاة حد السن الأدنى للراغبين في الحصول على مختلف أصناف رخص السياقة، و من الإجراءات الواجب إتباعها قبل الحصول عليها تجسيدا لمبدأ الرقابة المرورية القبلية على سائقي السيارات و **القرار المؤرخ في 18 فبراير 2013** المحدد لكفيات إعداد التكوين الخاص لسائقي السيارات من أجل استرجاع عدد النقاط الضائعة من الرخصة بالنقاط ، و من هي الجهات المختصة بسحب النقاط ، وعلى أي مستوى يتم تأهيل المخالفين الذي تم سحب النقاط من رخصتهم.

#### - اختصاصات رقابية:

باعتبار وزارة النقل إدارة عامة فهي تمارس مهامها الرقابية في شكل سلطة رئاسية وعلى الهياكل التابعة للوزارة والمحددة في نص المادة الأولى من **المرسوم التنفيذي رقم 89-166** المؤرخ في 29 أوت 1989 المتضمن تنظيم الإدارة المركزية في وزارة النقل<sup>1</sup>.

<sup>1</sup> سهيلة بوخميس والآخرين ، المرجع السابق، ص09.

و إلى جانب ممارسة السلطة السلمية تمارس وزارة النقل وصااية إدارية على العديد من الهيئات كالمركز الوطني لرخص السياقة اذ أكدت المادة الثانية من المرسوم التنفيذي رقم **03-262 المؤرخ في 23 يوليو 2003** المحدد لتنظيم المركز الوطني لرخص السياقة وسيره .

#### -اختصاصات ردعية:

إلى جانب سلطة التنظيم خول المشرع الجزائري لوزارة النقل ممثلة في وزير النقل سلطة فرض عقوبات ردعية إدارية عند ارتكاب بعض المخالفات المرورية كعقوبة السحب النهائي لجميع الرخص بناء على اقتراح من الوالي ، في حالة ارتكاب بعض المخالفات المرورية مرة أخرى في غضون الإثني عشر شهرا التي تلي النطق بعقوبة السحب المؤقت للرخص الصادرة من الوالي ذلك ضمن الحالات المحددة في المادة 61 من القانون رقم **01-13** المؤرخ في 07 أوت 2001. المتضمن توجيه النقل البري و تنظيم ، حيث تعد وزارة النقل هي العصب الرئيس المسؤول عن حماية الطرقات ، حماية قبلية أي قبل وقوع الحوادث المرورية عن طريق تنظيم الحصول على الرخص و الإعتمادات اللازمة للسير على مستوى الطرقات أو من خلال التنظيم عمليات السير و غيرها و حماية بعدية أي بعد ارتكاب مخالفات مرورية أو قانونية من شأنها في التسبب جسيمة على الدولة ككل وعلى الأفراد.<sup>1</sup>

---

<sup>1</sup> سهيلة بوخميس والآخرين ، المرجع السابق،ص09

## : صاصات المصالح الأمنية

حيث تسعى الهيئات الأمنية من درك وطني و أمن وطني إلى أداء مهامها و تطبيق استراتيجية في تقاوم ظاهرة حوادث المرور، فالقيادة العامة للدرك الوطني تركز في سياستها لمكافحة الحوادث المرور على تكوين الفرد باعتباره أهم عامل في التوعية والوقاية المرورية بما فيها التجهيزات وتبقى التوعية والردع الدعامة الرئيسية التي تعتمد عليها المديرية العامة للأمن الوطني في استراتيجيتها لمكافحة حوادث المرور بصفة عامة. وتضطلع مصالح الأمن الوطني بدور منفذ للنصوص القانونية و النظم ذات الصلة بالمرور و النقل فالمديرية العامة للأمن الوطني أوكلت مهام مراقبة وتنظيم المرور عبر المدن، والتكفل هذا الدور تسهم المصالح المركزية في إثراء القوانين والنظم وإعداد السياسة الوقائية بينما تتكفل الفرق العاملة في الميدان بالمراقبة و التنفيذ من شأن المديرية القيام بالمهام من بينها المراقبة المرورية والمساهمة في التوعية.

## : رئيس المجلس الشعبي البلدي و الوالي

### - اختصاصات رئيس المجلس الشعبي البلدي

في إطار احترام حقوق وحرية الأفراد المنصوص عليها في المواثيق الدولية والداستير الجزائرية<sup>1</sup> السلطات تتمتع بصلاحيات في مجال المرور في التدابير المرورية السابقة له يد في صيانة الطرقات وإشارات المرور السابقة لتشكيلة طرقاتها، أما التدابير اللاحقة يختص بفرض الجزاءات المرورية وأهمها توقيف المركبات ووضعها في المحشر و من اختصاصاصه في المجال المروري كما يكلف رئيس المجلس الشعبي البلدي بتنظيم ضبطية الطرقات المتواجدة على إقليم البلدية مع مراعاة الأحكام الخاصة بالطرقات ذات الحركة الكثيفة<sup>2</sup>.

<sup>1</sup> الدستور الجزائري لسنة 1996 المعدل في مارس سنة 2016.

<sup>2</sup> المادة 94 من القانون رقم 11-10، ص19.

يختص رئيس المجلس الشعبي البلدي بوضع المركبات في المحشر إذا كان المحل أو المساحة الأرضية ملكا للبلدية أو تمتلك التصرف فيه ما عدا المركبات التي قرر وضعها في المحشر ضابط الشرطة القضائية من الدرك الوطني أو الأمن الوطني، ويعين حارسا عليها<sup>1</sup>. و كذلك تقوم وزارة الشؤون البلدية بنفس الواجبات من أجل الحفاظ على أمن الطرقات و لكن دون داخل حدود النطاق الجغرافي للبلدية و المجالس البلدية التابعة لها<sup>2</sup>.

-

يعين الوالي من طرف رئيس الجمهورية بموجب مرسوم رئاسي، لذا فإن الوالي يتمتع بسلطات وصلاحيات واسعة، أولا بصفته ممثلا للولاية وثانيا بصفته ممثلا للدولة إلى هذه السلطات يتمتع بها في مجال السياسة المرورية من تدابير سابقة كصيانة الطرقات ومراقبتها وإشارات المرور وهندسة الطرق وغيرها من الصلاحيات، كذلك سلطات واسعة في التدبير اللاحقة كفرض الجزاءات المرورية من خلال هذه الجزئية سنيين سلطة الوالي في فرض هذه الجزاءات من خلال اختصاصاته ، وبناءا على نص المادة من المرسوم التنفيذي فإن إجراء وضع المركبات في المحشر لا يمكن إلا من طرف ضابط الشرطة القضائية ، سواء من تلقاء نفسه في المخالفات المتعلقة بقانون المرور، أو بناءا على كتاب من وكيل الجمهورية أو من قاضي التحقيق، أو بناءا على قرار صادر من الوالي<sup>3</sup>.

---

<sup>1</sup> طالب شرطة، توقيف المركبات ووضعها في المحشر طبقا للقانون والواقع العلمي،(وزارة الداخلية، المدرسة العليا للشرطة)

2007، ص14

<sup>2</sup>الملتقى الوطني حول الرقابة المرورية في الجزائر، المرجع السابق،ص81.

<sup>3</sup>المادة 300، المرسوم التنفيذي رقم 04-381، المؤرخ في 28-10-2004، الذي يحدد قواعد حركة المرور عبر الطرق،

ج.ج.ج. ج ، العدد76.

رغم الجهود التي تبذلها الدولة للسلامة المرورية كإصدار قوانين مرورية والضبط الإداري في مجال الأمن المروري للتقليل من الحوادث المرورية قصد الوقاية والزرر من قبل السلطات العمومية القائمة باختصاصاتها الردعية في هذا المجال فضلا بخطورة الظاهرة وتبني إجراءات وقائية والتي من شأنها تحقيق السلامة المرورية والأمن المروري .

وعليه تلتزم السلطات العمومية تحت طائلة المسؤولية القانونية بإتخاذ الإجراءات و الإحتياطات اللازمة والكفيلة بتحقيق السلامة المرورية للمشاة عند عبورهم الطرق، وهذا حتى في عدم وجود نصوص قانونية خاصة إذ تقوم المسؤولية الإدارية عن الإخلال بنظام العام في جانب الأمن طبقا للقواعد العامة .

## : دراسة المراكز الوطنية المتخصصة في الوقاية المرورية

إن تفاقم مشكلة حوادث المرور في الجزائر تبعث على القلق وتدفع لمضاعفة الجهود للتقليل منها حيث تسعى السلطات العمومية على توفير شروط الأمن لمستعملي الطريق إذ تم إنشاء هيئة اللجنة الوطنية لأمن الطرق للقيام بمهمة التنظيم عملية الوقاية والتنسيق بين مختلف المصالح المعنية وبعد أن تبين أن تنظيم هذه الهيئة وتواجدها على المستوى المركزي أعاقها من تحقيق كل الأهداف المسطرة، فكرت السلطات العمومية في إنشاء هيئة أخرى تتوفر على شروط جديدة ، وتنظم بكيفية تسمح لها بالتنسيق بين كل القطاعات والهيئات المعنية ، وتقربها من الميدان أكثر فأكثر لتمكينها لتحقيق نتائج أفضل غير أنها لم تفلح في ذلك .

فص قانون تنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها وأمنها الصادر في **10 فيفري 1987** في **مادة 24** على إنشاء مركز وطني ولجان وطنية للوقاية والأمن عبر الطرق ولم يتم بدء عمله التنظيمي التشريعي بصفة رسمية إلا بعد تدشينه في **20 أبريل 1998** وشرع في اداء مهامه وأول ما بدء به هو السعي إلى تشخيص أسباب وقوع حوادث المرور كما أنشأ المشرع الجزائري المركز الوطني لرخص السياقة والاستراتيجية المعتمدة من طرفه لمحاربة حوادث المرور وذلك بموجب **المادة 61 من قانون المرور رقم 01-14**، كما أنشأت المؤسسة الوطنية للمراقبة التقنية للمركبات هي الأخرى تعد المؤسسة الوقائية بموجب قانون المرور حيث أوكلت لها مهمة تنظيم عملية الفحص التقني للمركبات.

ولقد قمنا بتقسيم فصلنا هذا إلى مبحثين ما تضمنه **المبحث الأول** التنظيم الإداري القانوني للمراكز الوطنية المتخصصة في السلامة المرورية وأهم ما جاء في **المبحث الثاني** التدابير والاستراتيجيات الوقائية لتلك المراكز المذكورة أنفا.

## : تنظيم والتكيف القانوني للمراكز الوطنية للوقاية المرورية

إن التنظيم القانوني للمرور في الجزائر لا يختص به قطاع أو هيئة واحدة، بل تنقسم وتشارك في هذه المهام عدة مؤسسات ومراكز على مستوى المركزي ، وعلى هذا أساس ندرج فيما يلي التنظيم القانوني للمراكز الوطنية المتخصصة في الوقاية المرورية في **المطلب الأول** والتكيف القانوني الخاص لكل مركز في **المطلب الثاني**.

### : التنظيم القانوني بالمراكز الوطنية للوقاية المرورية

إن السلامة المرورية اليوم هي آليات عمل تتجسد في المراكز الوطنية المتخصصة في الوقاية المرورية ما جاء في **الفروع الثلاثة** بخصوص التعريفات المتعلقة بالمراكز الوقائية .

### : وقاية المروري

في إطار السياسة الوطنية للوقاية والأمن عبر الطرق تم إنشاء المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق **أولا** كما تم التعريف به **ثانيا** وذلك ما يتضح من خلال التنظيم القانوني المعتمد للمركز **ثالثا** .

### : نشأة المركز الوطني للوقاي

مرت تجربة الوقاية المرورية في تطورها الزمني والتاريخي بأساليب ساهمت في إثراء العمل الوقائي عبر الخبرات المكتسبة من الأساليب المتنوعة، تم تطور العمل الوقائي الذي نضج بفعل الاحترافية عبر الجهود والحملات التوعوية التي يقوم بها المركز الوطني واستقر لدى العديد من الدول ومن ضمنها الدول العربية أن الأسلوب الأحدث في ميدان الوقاية المرورية وأفضلها تنظيما ومردودا هو عبر إنشاء جهاز وطني أو أي مسمى آخر للوقاية المرورية مهمته الأساسية توجيه السياسة الوطنية للوقاية من حوادث المرور والإشراف عليها وإعداد وتقديم برامج وقائية محترمة ، وقد يكون هذا الجهاز تابعا للدولة <sup>1</sup>

<sup>1</sup> أحسن مبارك طالب، المرجع السابق، ص 36، 37.

أو لإحدى الوزارات المعنية ويعطى لها المجلس صلاحيات وإمكانيات من أجل إعداد وتحقيق البرامج الوقائية على المستوى المحلي أو الإقليمي أو الوطني و ينبغي الإشارة إلى أن جهود المجلس الوقائي لا تعني إلغاء نشاطات المؤسسات الغير الرسمية بقدر ما تقوم بتثمينها و دعمها و الإنطلاق بالعمل الوقائي المجتمعي تحت رعاية الدولة، ومع تفاقم مشكلة حوادث المرورية في الجزائر تبعث على القلق وتدفع لمضاعفة الجهود للتقليل منها حيث تسعى السلطات العمومية على توفير شروط الامن لمستعملي الطريق إذ تم إنشاء هيئة اللجنة الوطنية لأمن الطرق للقيام بمهمة تنظيم عملية الوقاية والتنسيق بين مختلف المصالح المعنية، غير أنها لم تفلح في ذلك، فنص قانون تنظيم عملية الوقاية والتنسيق بين مختلف مصالح المعنية، غير أنها لم تفلح في ذلك، فنص قانون تنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها وأمنها<sup>1</sup>.

ثانيا: التعريف بالمركز

**حيث يعرف:** " أنه مؤسسة عمومية ذات طابع إداري يتمتع بالشخصية المعنوية و الإستقلال المالي بموجب القانون 87-09 المؤرخ في 1987 (المادة رقم 24) المتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها وأمنها ولم يتم بدء عمله التنظيمي التشريعي بصفة رسمية إلا بعد تدشينه في 20 أبريل 1998 تحت وزارة الداخلية والجماعات المحلية، وصدور القانون رقم المؤرخ المتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها وأمنها حولت وصايته إلى الوزارة المكلفة بالنقل طبقا لأحكام المادة 64 منه ،حيث حددت الوزارة برنامج كمايلي:<sup>2</sup>

— يقوم المركز بالدراسات النظرية والتشريعية الممكنة و يوجهها للجهات المعنية على شكل توصيات لتنفيذها وذلك لتقليل من حوادث المرور.

---

<sup>1</sup> الهاشمي بوطالبي، مهام المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق واستراتيجية في عملية الوقاية والسياسة، ع 1، 2001، ص30.

<sup>2</sup> WWW .CNPSR.Org .dz .27/06/2019 15h:00-16h 45..

- \_ دراسة تحليلية عملية لأسباب وقوع حوادث المرور واستخلاص التدابير المختلفة الواجب.
- \_ الشروع في تنشيط حملات التوعية التي تقوم بها بعض المصالح كالأمن الوطني.
- \_ تنظيم الحصص في الإذاعة والتلفزة حول الوقاية الطرقية.

#### : التنظيم الـ للمركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق

تم تحديد التنظيم الداخلي الجديد للمركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق بمقتضى **قرار الوزاري المشترك المؤرخ في 14 جوان 2011**، وبذلك يتكون المركز الوطني للوقاية و الأمن عبر الطرق تحت سلطة المدير العام الذي يساعده الأمين العام مما يلي:<sup>1</sup>

- \_ قسم الوقاية المرورية .

\_ قسم السلامة المرورية والدراسات.

\_ قسم الإدارة العامة والملحقات ،حيث يكلف قسم الوقاية والتنسيق المروريين على الخصوص:<sup>2</sup>

- \_ إعداد استراتيجية الوقاية المرورية وضمنان تنفيذها ومتابعتها.
  - \_ تنشيط الجمعيات وتنسيق أعمال مختلف المتدخلين في مجال الوقاية المرورية.
  - \_ إعداد برامج التكوين والتربية في مجال الوقاية والسلامة المرورية.
  - \_ إعداد التقرير السنوي للمركز الوطني في مجال الوقاية المرورية.
- ويضم ثلاث مصالح وهي المصلحة للوقاية المرورية ومصلحة التنسيق المروري .

---

<sup>1</sup> ألغى القرار الوزاري المشترك السابق المؤرخ في 14 نوفمبر 1998.

<sup>2</sup> المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق، مجلة الوقاية والسياسة، العدد 09، ص04.

\_ مصلحة التريية وتكوين والإعـلام المروري.

حيث يكلف قسم السلامة المرورية والدراسات على الخصوص، بالمهام الآتية:

\_ إعداد استراتيجيية السلامة المرورية وضمنان تنفيذها ومتابعتها

\_ ضمان تنسيق أعمال مختلف المتدخلين في مجال السلامة المرورية

\_ القيام بدراسات في مجال السلامة المرورية وإعداد البرامج التي تسهم في السلامة المرورية

\_ إعداد التقرير السنوي للمركز في مجال السلامة المرورية.

\_ تكليف جهات مختصة بالقيام بها.

\_ ضمان نشرها على نطاق واسع.

ويضم ثلاث مصالح هي: مصلحة السلامة المرورية، مصلحة الدراسات المرورية

ومصلحة الدراسات، ومصلحة التخطيط، يكلف قسم الإحصائيات والتقييم على

الخصوص بالمهام التالية:

\_ جمع الإحصائيات والمعطيات والمعلومات المرتبطة بالوقاية والسلامة المرورية والقيام

بتحليلها ونشرها.

\_ إنجاز دراسات استشرافية ذات صلة بالوقاية والسلامة المرورية والقيام بنشرها .

\_ مسك البطاقة الوطنية لحوادث المرور والقيام باستغلالها.<sup>1</sup>

- تشكيل بنك معطيات يرتبط بالوقاية والسلامة المرورية وتسيير كافة وسائل معلوماتية

للمركز

\_ إعداد بوابة معلوماتية للمركز .

\_ القيام بإصدار مجلة المركز .

\_ إعداد تقرير إحصائيات والقيام بالتقييم في مجال الوقاية والسلامة المرورية.

---

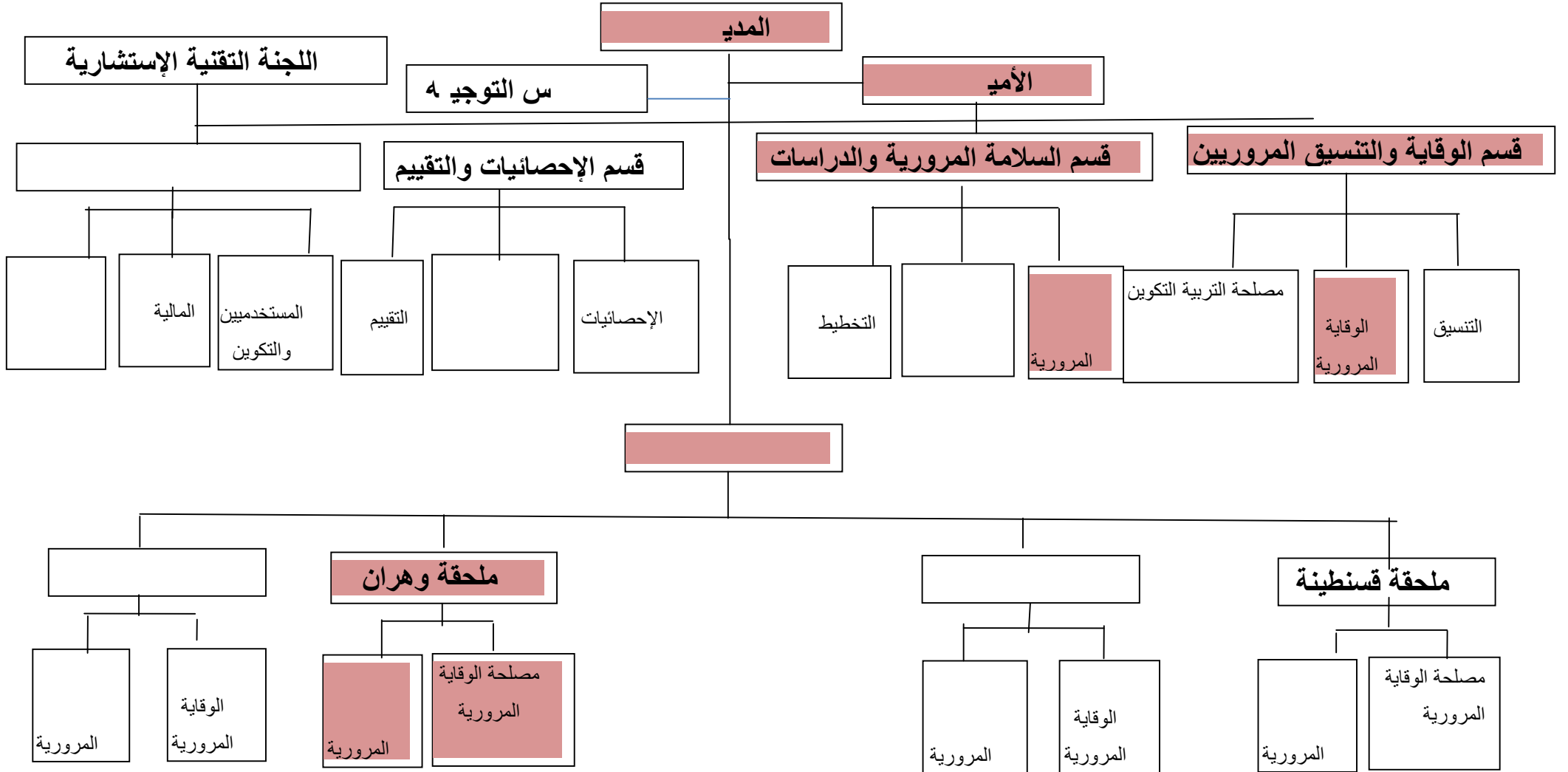
<sup>1</sup> التنظيم الهيكلية للمركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق، وثائق مأخوذة من المركز .

- \_ مصلحة الإحصائيات، مصلحة الإصدارات والإعلام الآلي.
  - \_ يكلف قسم الإدارة العامة على الخصوص بالمهام الآتية:
  - \_ تسيير المستخدمين وتقدير وتنفيذ ميزانية التسيير والتجهيز.
  - \_ تسيير وسائل المركز والمحافظة عليها.
  - \_ تسيير الشؤون القانونية والمنازعات. ويضم ثلاث مصالح و هي:
  - \_ مصلحة المستخدمين والتكوين.
  - \_ مصلحة المالية.
  - \_ مصلحة الوسائل العامة.
- يتوفر المركز على أربع ملحقات يدير الملحقة رئيس ملحقة وتتكون من مصلحتين :
- مصلحة الوقاية المرورية ، مصلحة السلامة المرورية .<sup>1</sup>

---

<sup>1</sup>التنظيم الهيكلي للمركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق،

الشكل رقم 01: التنظيم الهيكلي الداخلي للمركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق



: التعريف خص السياقة

: نشأة المركز الوطني لرخص السياقة

في إطار تم إنشاء المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق والتعريف به كما تم تحديد مهامه وذلك ما يتضح من خلال الطبيعة القانونية للمركز التكييف القانوني للمركز والاستراتيجية المعتمدة من طرف المركز.

ثانيا: التعريف بالمركز الوطني لرخص السياقة<sup>1</sup>

نصت المادة 61 من القانون 14-01 على إنشاء المركز الوطني لرخص السياقة ويعرف على أنه: "مؤسسة عمومية ذات طابع إداري يتمتع بالشخصية المعنوية و الإستقلال المالي" هو مكلف بتأطير نشاطات تعليم سياقة السيارات وتنظيم امتحانات الحصول على رخص السياقة وضع سابقا تحت وصاية وزير النقل ، أما حاليا فقد قررت الحكومة وضع المركز الوطني لرخص السياقة التابع لوزارة النقل تحت وصاية وزارة الداخلية والجماعات المحلية ،ذلك ليعمل مباشرة بالتنسيق مع مصالح البلديات المسؤولة عن استصدار هذه الرخص وسيعمل المركز تحت وصاية الداخلية وبالتنسيق مع وزارة النقل بخصوص متابعة تأطير مدارس السياقة وتنظيم امتحانات رخص السياقة في إطار أخلاقيات المهنة واحتراما وتطبيقا للقوانين المسيرة للعمل ، ويأتي قرار التحويل تطبيقا لتعليمات الوزير الأول عبد الملك سلال من أجل توسيع صلاحيات عمل المركز.

---

<sup>1</sup> مرسوم تنفيذي رقم 03-262 مؤرخ في ، يحدد تنظيم المركز الوطني لرخص السياقة وتنظيمه، المنشور في جريدة الرسمية العدد 46، المؤرخة في 30 جويلية 2003، ص10.

## : التنظيم الـ للمركز الوطني لرخص السياقة

قررت وزارة النقل أخيرا في وضع إطار تنظيمي داخلي للمركز الوطني لرخص السياقة بموجب القرار الوزاري المشترك مع وزارة المالية بهدف تنظيم القطاع الذي عرف النقائص المسجلة ويشير القرار الذي نشر في الجريدة الرسمية في عددها 45 والذي يضم 07 مواد كاملة إلى إجراءات جديدة منها أن المركز الوطني لرخص السياقة والذي هو تحت سلطة المدير العام وبمساعدة الأمين العام على دائرة الدراسات التقنية والوسائل التعليمية و دائرة تنظيم التكوين وتجديد المعارف في المجال إلى جانب دائرة تنظيم إمتحانات رخص السياقة ودائرة للإدارة العامة والفروع كما تضم كل دائرة مصالح تابعة لها للمراقبة والتكوين والتنظيم هذا وتضم دائرة تنظيم التكوين وتجديد المعارف كل من مصلحتي تنظيم التكوين لممتحني رخص السياقة ومصلحة تجديد المعارف لمستخدمي سياقة السيارات فتضم دائرة تنظيم الإمتحانات الخاصة برخص السياقة مصلحة برمجة الامتحانات الخاصة برخص السياقة ومصلحة دوائر التمرن في سياقة السيارات ومصلحة تسيير ملفات المترشحين ،اما دائرة الإدارة العامة فمن جهتها تضم ثلاث مصالح التي تهتم بالمستخدمين و التكوين ،المحاسبة والوسائل العامة والشؤون القانونية والوثائق وهذا ويسير فرع المركز المنشأ رئيس فرع يضم قسمين لمتابعة كل من التأطير لتعليم السياقة وقسم خاص بتنظيم الإمتحانات وتأتي هذه التنظيمات الجديدة من أجل إعادة بعث نشاطات مدارس تعليم السياقة<sup>1</sup>. حيث يزود المركز الذي يديره مدير عام بمجلس التوجيه ويتمتع بلجنة تقنية استشارية ويكلف مجلس التوجيه بدراسة وإبداء الرأي في جميع التدابير المتعلقة بالمسائل الآتية:

\*تنظيم المركز وسيره العام.

\* برامج العمل السنوية والمتعددة السنوات حصيلة نشاط السنة المنصرمة<sup>2</sup>

<sup>1</sup> م . راضية ، إطار تنظيمي جديد للمركز الوطني لرخص السياقة، جريدة أخبار اليوم ،يوم 11\_09\_2011، مأخوذ عن

<https://www.djazairss.com>.

<sup>2</sup> المادتان 04، 05من القانون 01-14 المتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق سلامتها وأمنها.

## : التعريف بالمؤسسة الوطنية للمراقبة التقنية للمركبات

تعد المؤسسة الوطنية للمراقبة التقنية للسيارات من أهم الهيئات المكلفة بالمراقبة والمكلفة بالفحص التقني والتابعة لمديرية النقل.

### : المؤسسة الوطنية للمراقبة التقنية

منذ الاستقلال المراقبة الدورية العربات كانت من اختصاص مصالح المناجم ، هذه المراقبة كانت تتم في ظروف صعبة وفي غياب التجهيزات المتطورة ووسائل تقنية وقوانين منظمة ، ورغم هذه الإرادة فإن هذا الفحص لم يحقق الهدف الحقيقي خاصة في مجال التلوث البيئي والأمن عبر الطرق ثم صارت هذه العملية إجبارية بموجب القانون المؤرخ في المتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها وامنها وبعد فترة لنضج هذه العملية بدأ الانطلاق الفعلي للمراقبة التقنية لسيارات ذات نشاط المنظم ابتداء من فيفري بوصاية المؤسسة الوطنية للمراقبة التقنية للسيارات، أنشأت المؤسسة الوطنية للمراقبة التقنية للسيارات بموجب **المرسوم التنفيذي رقم 98-271 المؤرخ في 29 أوت 1998** الذي يتضمن تغيير القانون الأساسي للمركز الوطني و البحث في التفتيش التقني للسيارات و تعديل تسميته ليصبح المؤسسة الوطنية للمراقبة التقنية للسيارات .

### ثانيا: التعريف بالمؤسسة الوطنية للمراقبة التقنية للسيارات

حيث تعرف : "هي مؤسسة عمومية ذات طابع صناعي وتجاري وتتمتع بالشخصية المعنوية و الإستقلال المالي وهي تحت وصاية الوزير المكلف بالنقل ومقرها مدينة الجزائر، وتعد تاجرة في علاقاتها مع الغير.<sup>1</sup>

<sup>1</sup> المرسوم التنفيذي رقم 98-271، المؤرخ في 29 أوت 1998، المتضمن التغيير الأساسي للمركز الوطني للدراسة والبحث في

التفتيش التقني للسيارات وتعديل تسميته ، ج ، ر ، ج ، ج ، العدد 65

## : التنظيم الـ للمؤسسة الوطنية

يدير المؤسسة الوطنية للمراقبة التقنية للسيارات مدير عام معين بمرسوم بناء على اقتراح

الوزير المكلف بالنقل. ويتكون مجلس الإدارة من: <sup>1</sup>

\_ ممثل الوزارة الوصية رئيسا.

\_ ممثل الوزير المكلف بالصناعة.

\_ ممثل الوزير المكلف بالجمعيات المحلية.

\_ ممثل الوزير المكلف بالبيئة.

\_ ممثل الوزير المكلف بالأشغال العمومية. و يجتمع المجلس مرتين على الأقل بناء على

استدعاء من رئيسه، و تحديد مدة العضوية في المجلس بثلاث سنوات قابلة للتجديد.

\_ لا تصح مداوات مجلس الإدارة إلا بحضور ثاني أعضائه على الأقل، و إذا لم يكتمل

النصاب يجتمع مجلس الإدارة في الأيام الثمانية الموالية وتصح مداواته حينئذ مهما كان

عدد الحاضرين رسميا.

\_ تنفذ القرارات بالأغلبية البسيطة لأصوات الأعضاء الحاضرين و في حالة تساوي

الأصوات يكون صوت الرئيس مرجحا.

\_ ويتداول مجلس الإدارة وفقا للقوانين والتنظيمات المعمول بها في كل المسائل المرتبطة

بنشاطات المؤسسة وخاصة فيما يلي:

\_ برامج العمل السنوي والمتعدد السنوات وكذلك حصيلة نشاط السنة المقبلة.

\_ الشروط العامة المتعلقة بإبرام الاتفاقات، و الحسابات السنوية و الكشوف التقديرية

للإدارات و النفقات <sup>2</sup>.

---

<sup>1</sup> المواد من 10 إلى 13 من المرسوم التنفيذي 98-271.

<sup>2</sup> المادتان 07 و 08 من نفس المرسوم.

\_ شروط منح أجور العمل.

\_ النظام الداخلي للمؤسسة وهيكلها التنظيمية.

\_ جميع المسائل التي من شأنها تحسين المؤسسة والمساعدة على تحقيق أهدافها.

#### : التكييف القانوني للمراكز المتخصصة في الوقاية المرورية

لقد أولت الجزائر أهمية كبيرة للسلامة المرورية منذ سنوات عديدة واستحداث آليات قانونية جديدة والتي يسعى من خلالها الوقاية قصد التقليل من حجم حوادث المرور وتجسيدها لمبدأ السلامة المرورية ثم التكييف القانوني للمراكز الوطنية المتخصصة في الوقاية المرورية في ظل التعديلات للقانون المرور

#### : التكييف القانوني للمركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق

السبب الذي أدى بالمنظومة التشريعية إلى تعديل القانون 09/87 بهذا القانون 01/14 هو عدم نجاعته في التقليل من حوادث المرور، وعند قراءتنا لبعض موادہ نستكشف بعض القوانين والتشريعات الجديدة ونذكر على سبيل المثال:

أ\_ إحداث هيئات جديدة و لجان ولائية للعقوبات الإدارية لم تكن موجودة من قبل كالمركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق<sup>1</sup>.

ب\_ حيث تسهم وزارة النقل في تنظيم و تحسين النقل ومن مهام وزارة النقل هو تأسيس المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق<sup>2</sup>.

ج\_ حيث تنظيم إدارة المرور في الجزائر لا يختص به قطاع أو هيئة واحدة بل تتقاسم وتشارك في هذه المهام مع المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق.

---

<sup>1</sup> المادة 64 من القانون رقم 01-14.

<sup>2</sup> شنيبي حفيفة ، المرجع السابق، ص37.

وهذا الأخير علاقتة مع وزارة الأشغال العمومية من حيث تصميم الطرق و المنشآت الوطنية التي هي من صلاحيات وزارة الأشغال العمومية ومديرتها التنفيذية لتصنيف الطرق في الجزائر من وطنية ،ولائية وبلدية، إذ تتكفل بإنجاز المشاريع الكبرى للطرق والإنجازات الفنية ،مع جانب الصيانة والترميم وإحصاء ومعالجة النقاط السوداء علاوة على تجهيز الطرق بالإشارات المرورية إذ تخصص بذلك للوزارة ميزانية مالية سنوية، ومن حيث صلاحيات وزارة الداخلية والجمعات المحلية و تحت صيانتها، تضطلع السلطات البلدية والولائية بمهام توسيع شبكات الطرق داخل الاختصاص المحلي مع رعاية صيانتها ولدى الضرورة شق الطرق الجديدة وتتم عملية التمويل للمشاريع تبعا لميزانية البلدية والولائية أو إعانات من خزينة الدولة <sup>1</sup>.

وهذا الجهاز يأخذ مسميات عدة مثل الجهاز الوطني للوقاية المرورية، المهم ليست في المسمى بل المهم في وجود مثل هذا الجهاز <sup>2</sup>.

وعليه الجهاز الوطني للوقاية من حوادث المرور و منذ إنشائه يتوفر على متطلبات المادية و قوانين للبداية في النشاط و هذه نقطة مهمة في مجال الإنطلاق في تطبيق البرامج الوقائية أو تجسيد الوقاية المرورية،تم التكييف القانوني من خلال أهم ما جاء في **الفقرة الأولى** وبمقتضى في إطار سياسة الوقاية و الأمن عبر الطرق وما تضمن **قانون المرور 87-09 الصادر في 10 فيفري 1987** مادتين أساسيتين **المادة 23** تتكفل الدولة بترقية سياسة خاصة بالوقاية والأمن و تربية المواطن وإعلامه من أجل الانضباط في استعمال الطرق العمومية ، إضافة إلى التهيئة الملائمة للمنشآت الأساسية للطرق وصيانتها <sup>3</sup>.

---

<sup>1</sup> ملتقى دولي حول الرقابة المرورية في الجزائر، المرجع السابق، ص73.

<sup>2</sup> درقاوي عائشة، دراسة قياسية لحوادث المرور في الجزائر ،مذكرة لنيل شهادة الماجستير في علوم التسيير، 2010\_2011، ص49.

<sup>3</sup> المرسوم التنفيذي رقم 502/03 المؤرخ في 27 ديسمبر 2003

**المادة 24:** إنشاء مركز وطني للوقاية من حوادث المرور ولجان ولائية تابعة، تنسق وتقتصر كل التدابير الضرورية و الرامية إلى تقليص حوادث المرور ثم إلغاء قانون المرور لسنة 1987 وإحداث قانون رقم 01-14 المتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها وأمنها لسنة 2001.

توالت التعديلات بصدر الأمر الرئاسي رقم 03/09 سنة 2009 الذي يعدل و يتمم القانون رقم 01-14 المتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها وأمنها لسنة 2001 ثم صدر القانون رقم 17-05 الذي يعدل ويتمم رقم 01-14 و المتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها وأمنها.

#### : التكيف القانوني للمركز الوطني لرخص السياقة

ما جاء في القانون رقم 01-14 و المتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها و أمنها ليعدل ويتمم ما ورد في القانون 87-09 حيث نص في مادته الأولى يهدف هذا القانون إلى تحديد الشروط المتعلقة بحركة المرور عبر الطرق وسلامتها وأمنها واحتوى هذا القانون على 140 مادة موزعة في سبع فصول وما خص في الفصل الرابع بتكوين السائقين وما جاء في الفقرة الموالية لإحداث مركز وطني لرخص السياقة وإحداث بطاقة وطنية لرخص السياقة<sup>1</sup>. والواقع أن السبب الذي أدى بالمنظومة التشريعية إلى تعديل القانون هو عدم نجاعته في التقليل من حوادث المرور الذي أثبت الرقع العملي انها ترتكب من السواق الجدد الذين تعد رخص سياقتهم حديثة ، باقتراح آلية أو التدبير العمل بما يسمى بنظام الترخيص التدريجي للسائقين هذا النظام المتبع في بعض الدول المتقدمة كالولايات المتحدة الأمريكية ومفاده منح السائقين المبتدئين تراخيص تدريجية لحين حصولهم على الرخصة الكاملة، بحيث يعهد لمدارس تعليم السياقة تلقين المترشحين الصغار جملة من المبادئ والمهارات.

<sup>1</sup> سهيلة بوخميس والآخرون ، المرجع السابق، 189.

بما يسهم في الرفع تدريجيا في كفاءتهم وترسيخ الوعي المروري لديهم، لأنه مهما كانت قدرتهم على قيادة المركبة فأکید تنقصهم الخبرة الكافية والدراية اللازمة للتصرف الواعي والسليم في الحالات الطارئة والحرجة، وما جاء في القانون رقم المتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها في المادة 02 منه بخصوص رخصة السياقة في الفقرة الأولى على أنها : " ترخيص إداري يؤهل حائزه لقيادة مركبة ذات محرك في المسالك المفتوحة لحركة المرور و ما جاء في الفقرة الثانية تعد رخصة السياقة في دعامة مع مراعاة التطورات التكنولوجية ، بالإضافة إلى نظام الرخصة بالنقاط على أنها: " أداة معيارية و بيداغوجية يهدف إلى جعل السائقين يتحملون مسؤولياتهم تجاه مخالقاتهم لقواعد حركة المرور من خلال نظام تسيير النقاط المخصصة لكل حائز رخصة السياقة.

#### : التكييف القانوني للمؤسسة الوطنية للمراقبة التقنية للمركبات

إن إجبارية المراقبة التقنية للسيارات حسب نص المادة 09 من القانون 04-16 فإنه يجب أن تتوفر كل مركبة على محضر للمراقبة التقنية والتي أضحت وثيقة إدارية إجبارية كما تنص المادة المعدلة بالمادة 90 على أن السيارات التي تخضع للمراقبة قبل وضعها للسير لأول مرة داخل التراب الوطني أو عندما تجري عليها تغييرات وهذا من أجل مطابقتها للمواصفات التقنية التنظيمية و بخصوص القواعد المتعلقة بالسير نجد احترام المسافات الأمنية المحددة بين السيارات وهذا ما جاءت به المادة 09 مكرر وتضاف إلى المادة 09 من قانون 01-14 وفيما يتعلق بالسير على الشريط التوقف الاستعجالي يمنع المرور منه بالنسبة لجميع المركبات باستثناء حالات الاستعجال ومركبات الأمن العمومي و هذا حسب نص المادة 39 مكرر و التي تضاف إلى أحكام المادة 39 من القانون 01-14<sup>1</sup>.

---

<sup>1</sup> بن عباس فتيحة ،المرجع السابق، ص276.

## : مراكز الوطنية في الوقاية المرورية

بدءا بالسياسة الوقائية تعد تدبيرا وقائيا وقانونيا في نفس الوقت الموجهة للسائقين والموجهة للمركبات وللمحيط وللأمن الطرقات وتركز على تعزيز إرادة المواطن وقناعته في احترام قوانين و قواعد المرور، وتتم تلك التدابير من خلال اتباع استراتيجية وطنية للوقاية من حوادث المرور حيث تعتمد النظرة الحديثة للتحكم في إدارة الأزمات من خلال الاستشراف والوقاية ، والإعداد المسبق للطوارئ لاحتواء و التقليل من آثار الأزمة ، و هذا لا يتم سوى بوجود عمل مستمر و يقظ يقف على حالة الواقع و يقيمه ويتطلع للمستقبل فيخطط له وهذا ما يطلق عليه التخطيط الاستراتيجي أو الاستراتيجية وهي الآلية التي يمكن الإدارة من العمل في ضوء ما تم تخطيطه بناء على دراسة الواقع الذي تتشظ فيه .

وسنتطرق ذلك في المطلب الأول إلى التدابير القانونية والمهام الموكلة للمركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق وإلى المركز الوطني لرخص السياقة وإلى المؤسسة الوطنية للمراقبة التقنية للسيارات ، أهم ماجاء في المطلب الثاني إلى الاستراتيجيات الوقائية المعتمدة لهذه المراكز .

### : التدابير القانونية والمهام الموكلة للمركز الوطني للوقاية و

بغرض تعزيز منظومة الوقاية المرورية وردع المخالفين وفرض الإنضباط عبر الطرقات أوكلت ذلك إلى المراكز الوطنية المتخصصة في الوقاية المرورية مهام وتدابير قانونية من أجل تنظيم السلامة المرورية بالجزائر وجهود الدولة لتوفير السلامة عبر الطرق سنتطرق في الفرع الأول إلى التدابير القانونية والمهام الموكلة للمركز الوطني عبر الطرقات الوطني والتدابير القانونية والتدابير القانونية والمهام الموكلة للمركز الوطني لرخص السياقة الفرع الثاني والمهام الموكلة للمؤسسة الوطنية للمراقبة التقنية للمركبات الفرع الثالث.

:التدابير القانونية والمهام الموكلة للمركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق

: السياسة الوطنية في مجال الوقاية من حوادث المرور

لقد جاء في خطاب السيد رئيس الجمهورية بمناسبة الملتقى الوطني حول الوقاية المرورية يومي 18 و 19 ماي 2004 : "إن التصدي لآفة حوادث المرور ينبغي من الآن فصاعدا أن تشكل كفاحا حقيقيا وبلا انقطاع وأن النضال في هذا الشأن ستنتم مباشرة في إطار استراتيجية وطنية تكتسي طابع الوطنية والديمومة و هذه الاستراتيجية ستوفر الوسائل و الشروط الضرورية لبسط سياسة فعالة للتقليل من خطر حوادث المرور والتخفيف من خطرها لا يمكنها أن تكفي بمسعى قمعي يقتصر على تدخل قوات الأمن و كفي بل يتعين مراجعة السياسة الوقائية في مجال:

#### 1-تطوير البد :

دعم وتشجيع كل الأبحاث والدراسات المتعلقة بحوادث المرور وتطويرها.

#### 2 - التربية المرورية :

يعتبر إدخال التربية المرورية في المدارس وتلقين تعليم ملائم حول الوقاية من حوادث المرور من اهتمام الدولة لأن نشاط يؤدي إلى التقليل من الحوادث المرور وتنتطع المدرسة فيه بمسؤولية تكوين النشأ وتمكينه من اكتساب مجموعة من المعارف حول الطريق بمختلف مكوناتها وتنمية المهارات الحسية والحركية اللازمة للتعامل معهم بكفاءة ذاتية إن هذا الموضوع يجب أن تخصص له وزارة التربية قسطا وافرا من العناية نظرا لأهميته في نجاح عملية التعليم، و قد بينت الإحصائيات في المائة من مجموع القتلى تشكل فئة الأطفال<sup>1</sup>.

---

<sup>1</sup>محاضرة في مادة المرور وأمن الطرقات ، بعنوان السياسة الوطنية في مجال الوقاية من حوادث المرور ، الدرس دفعة الملائمين الأوائل للشرطة ، الجزائر، 2015، (د ص).

### 3- التكوين :

أثبتت المعاينة الميدانية أن عدد هائل من السواق وحتى المحترفين ينقصهم التكوين الكافي للتحكم في القيادة تحكما فعليا ،والتمكن من استعمال المركبة استعمالا سليما إلى جانب النقص الكبير في التكوين النظري، الذي نقصد به الإلمام التام بقانون المرور و الإقناع الكافي بجدوى الالتزام به و التهيئة النفسية للخضوع لأحكامه طوعية إلى درجة أن يصبح ذلك السلوك مقدسا عند السائق، ولتحقيق ذلك نرى من الضروري :

- \_ مراجعة منظومة التكوين من حيث البرامج والمضامين.
- \_ تأطير مدارس القيادة وتحديث المناهج والوسائل وتطوير نظام الامتحانات.
- \_ إنشاء مركز وطني خاص بالمكونين والممتحنين.
- \_ الإسراع في تكوين أكبر عدد ممكن من السواق المحترفين.
- مراجعة منظومة التكوين وتأطير مدارس القيادة.

### 4 - التوعية والتحسيس

عمل طويل المدى ويكون بالحملات عبر كل الأماكن والمؤسسات والشركات العمومية والخاصة وحتى في الطرقات.

### 5- الحظيرة الوطنية

- \_ يجب استكمال و دعم وسائل المراقبة التقنية للسيارات للتأكد دوريا من مطابقتها لمعايير الأمن وتطهير الحظيرة الوطنية .
- \_ يجب تطوير منظومة الإسعافات على مستوى شبكة الطرق و ضرورة إنشاء صندوق وطني للوقاية من حوادث المرور.<sup>1</sup>

---

<sup>1</sup> محاضرة في مادة المرور وأمن الطرقات ، المرجع السابق.

من التدابير القانونية التي اعتمدها السياسة الوطنية للوقاية المرورية وذلك أهم ما جاء في القانون 14/01 المادة 64 من: " يحدث مركز وطني ولجان ولائية للوقاية والأمن عبر الطرق ويوضع تحت وصاية الوزارة المكلفة بالنقل، حيث يتكفل المركز الوطني باقتراح الوسائل المناسبة والتدابير الضرورية لرسم سياسة وقائية واعتماد استراتيجية وطنية لتأمين السير في الطريق بناء على نتائج مستخلصة من دراسات علمية وميدانية، ولتمكين المركز من إنجاز مهامه زود بمجلس توجيهي يتكون من عدة ممثلي الوزارات و من بينها وزارة النقل، الدرك، المديرية العامة للأمن الوطني، المديرية العامة للحماية المدنية ... إن السياسة الوطنية للوقاية من حوادث المرور يجب أن تركز على الإنسان بالدرجة الأولى ، فهو العامل الأساسي والمباشر لوقوع حوادث المرور ، وتفاقمها ، سائقا كان أم راجلا دون أن ننسى العوامل ، المركبة وذلك لإيجاد الحلول المناسبة ، نرى الأخرى والتي لا تقل أهمية على أخرى ( الطريق وملحقاته) من الضروري والبحث والتدقيق في القوانين من تحديث وتحسين القوانين والتنظيمات وجعلها تتماشى مع المستجدات فالمؤسسات من الغرامات المكلفة بالأمن والمحاكم المتخصصة والجهات الجنائية وينبغي أن توحد كل الجهود اللازمة من أجل أحكام العقوبات الصادرة لحق المخالفين للقوانين<sup>1</sup>.

ثانيا: مهام الموكلة لمركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق

أول مهام المركز وأولوياته تتصل بإطار سياسة الوقاية و الأمن عبر الطرق، حيث يضطلع المركز بالاتصال مع الأجهزة والمؤسسات والهيئات التي لها نفس الغاية بمهام تصور العناصر الكفيلة بتحسين الوقاية والأمن عبر الطرق واقتراحها وتطويرها و يكلف بما يلي:<sup>2</sup>

---

<sup>1</sup>ملخصات اليوم التحسيسي ، استراتيجية الدرك الوطني في مجال مكافحة اللأمن الطرقات، قسم أمن الطرقات مديرية الوحدات المشكلة، قيادة الدرك الوطني، وزارة الدفاع الوطني، جانفي 2016، ص42.

<sup>2</sup> المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق ، في: مجلة السياحة والوقاية، العدد 09. ص 10.

أول مهام المركز و أولوياته تتصل بإطار سياسة الوقاية والأمن عبر الطرق، حيث يضطلع المركز بالاتصال مع الأجهزة والمؤسسات والهيئات التي لها نفس الغاية بمهام تصور العناصر الكفيلة بتحسين الوقاية و الأمن عبر الطرق و اقتراحها و تطويرها و يكلف المركز أساسا بما يلي :<sup>1</sup>

- \_ 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.
  - \_ تنشيط حملات الوقاية عبر الطرق وتنظيمه
  - \_ إعداد تقارير سنوية ومتعددة السنوات تتعلق بالوقاية والأمن عبر الطرق .
  - \_ القيام بدراسات وبحوث لها صلة بمهامه.
  - \_ القيام بالإشتراك مع السلطات المؤهلة بوضع تصور وتنظيم وتعليم القواعد الخاصة بالوقاية والأمن عبر الطرق في المؤسسات المدرسية ومراكز التكوين المتخصصة للنقل .
  - \_ تطوير الإعلام والتربية والتكوين في ميدان الوقاية والأمن عبر الطرق.
  - \_ تنظيم أشغال الهيئات الوطنية والدولية التي لها نفس الغاية والمشاركة فيها.
  - \_ وضع البطاقة الوطنية لحوادث المرور عبر الطرق ونشر الإحصائيات المتعلقة بها.
- : التدابير القانونية والمهام الموكلة لمركز الوطني لرخص السياقة**
- ومن بين مهام المركز في مجال تنظيم الإمتحانات الخاصة برخص السياقة قمنا بتفصيل التدابير القانونية المتعلقة به يعتبر عنصر مهم وهو رخصة السياقة واستغلالها ما افرجت عليه وزارة النقل في هذا السياق عن مجموعة نصوص التشريعية المنظمة نشاط ممارسة مهنة تعليم السياقة<sup>2</sup>.

<sup>1</sup> المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق ، في: مجلة السياقة والوقاية ، العدد 09. ص 14.

<sup>2</sup> سهيلة بوخميس والآخرين ، المرجع السابق، ص 189.

و تطبيقا لمرسوم التنفيذي رقم 12-110 وهو المرسوم الرامي إلى فرض الرقابة على نشاط تمرين السياقة وتحسين مستوى التكوين .<sup>1</sup> إن المفهوم البسيط للحصول الإنسان على رخصة السياقة ، يعني أنه قد اكتسب مهارات التي تؤهله لسياقة السيارة وفقا لقواعد السياقة و قانون المرور، إلا أن الواقع يؤكد أنه في بعض الأحيان ما تباع هذه الرخصة وتشتري كسلعة في غياب الضمير وغياب الرقابة الصارمة.<sup>2</sup> فمن الناحية القانونية لا بد من اجتياز المترشح لنيل رخصة القيادة العديد من الإمتحانات منها إختبارية زرقاء صالحة لمدة 24 شهرا فإن اجتاز هذه المدة من دون ارتكاب أية مخالفة مرورية فيحصل على رخصة القيادة منها ما هو نظري ومنها ما هو تطبيقي، لكن قبل ذلك عليه إيداع ملف يحتوي على طلب وبطاقة ممضاة من البلدية محل إقامة المترشح والطبيب المختص إقليميا ومن المعني ويتلقى تكويننا على مستوى مدارس السياقة، وبعد اجتياز الإمتحانات يحصل المترشح على رخصة سياقة<sup>3</sup>. و تختلف رخصة السياقة و تصنف حسب الصنف الذي يرغب المترشح في قيادته، وحسب امتدادها الإقليمي رخصة وطنية وأخرى اجنبية كما تصنف أيضا حسب المترشح نفسه رخصة مدنية وأخرى عسكرية ومنها اختلفت الرخص فإن إجراءات الحصول عليها نفسها. و تنتظر في هذا الفرع شروط وكيفيات استغلال مدارس تعليم السياقة من خلال نقطتين:

#### : الاستغلال لمدارس تعليم السياقة:

يتم الشروع في استغلال مدرسة تعليم السياقة بطلب من صاحب الاعتماد و يخضع للحصول على رخصة استغلال مسبقة تسلمها مديرية النقل المختصة إقليميا عند التصريح باستيفاء الشروط على اثر عملية الرقابة والتي تقوم بها المصالح المختصة التابعة للمركز الوطني لرخص السياقة .

<sup>1</sup> الملتنقى الوطني حول الرقابة المرورية في الجزائر، المرجع السابق، ص189.

<sup>2</sup> بن عباس فتيحة ، المرجع السابق، ص222.

<sup>3</sup> الملتنقى الوطني حول الرقابة المرورية في الجزائر، المرجع نفسه، ص191.

وتتصب عملية الرقابة على مدى مطابقة المحل والوسائل التعليمية والبيداغوجية والمركبات لأحكام دفتر الشروط المحدد بقرار من وزير النقل وفي حالة عدم المطابقة يقوم مدير النقل بالولاية مختص إقليميا بإعلام صاحب الاعتماد بالتحفظات التي أدلت بها المصالح التابعة للمركز الوطني لرخص السياقة، يمنح صاحب الاعتماد أجل شهر لرفع هذه التحفظات وفي حالة ما إذا لم يقم صاحب الإعتقاد بعد انقضاء الأجل برفع التحفظات يسحب منه تلقائيا، كما يترتب على تسليم رخصة الاستغلال القيد فيسجل مدارس تعليم السياقة إلى تسليم بطاقة تسجيل تسمى "بطاقة مهنية لمدرسة تعليم السياقة".

- **كيفية الاستغلال:**

يتعين على مالك المدرسة تعليم السياقة في إطار ممارستها نشاطه القيام بما يلي:

\_ أداء التزاماته تجاه مترشحيه وحسب أعراف المهنة .

\_ تقديم أحسن نوعية للخدمات.

\_ احترام القوانين والتنظيمات التي تحكم النشاط ، قيد جميع العمليات التي ينفذها في سجل ترقمه وتؤشر عليه المصالح المختصة التابعة لوزارة النقل.

\_ إحترام برنامج تعليم سياقة السيارات مثلما هو محدد بقرار من الوزير المكلف بالنقل.

\_ توظيف ممرنين يستوفون شروط الالتحاق بمهنة تعليم سياقة السيارات المحددة بقرار من

الوزير المكلف بالنقل، إلى جانب هاته الالتزامات يتوجب على مالك مدرسة تعليم السياقة

المعتمد قانونا أن يقدم إلى المركز الوطني لرخص السياقة تقريرا سنويا مدعما بالأرقام حول

نشاطات مدرسته، كما يلزم مالك المدرسة تعليم السياقة بالخضوع لرقابة أعوان المؤهلين

التابعين للمركز الوطني لرخص السياقة.<sup>1</sup>

---

<sup>1</sup> سهيلة بوخميس، المرجع السابق، ص191.

وكل عون آخر مؤهل قانونا ، وتقديم كل وثيقة لها صلة بموضوع نشاطه في اجل أقصاه 06 أشهر ابتداء من تاريخ استلامه الإعتماذ، وفي حالة عدم استغلال الإعتماذ في الآجال المذكورة ، يمكن للوالي المختص اقليميا أن يصدر قرار بتعليقه أو سحبه ،إلا إذا قام صاحبه إثبات حالة القوة القاهرة، كما ألزمت المادة 42 من المرسوم السالف الذكر مالك مدرس تعليم السياقة بإبرام عقد تعليم مع المترشح أو مع وليه الشرعي ،ويحدد عقد التعليم حقوق وواجبات كلا الطرفين ، ويتضمن العقد ما يلي مكان انطلاق التكوين ومدته وتاريخه، و مستوى التأهيل المستهدف ، ومواضيع التكوين وحجمه الساعي الإجمالي والحجم الساعي لكل درس نظري وتطبيقي وتكلفة التكوين ومدته وتاريخه.

#### ثانيا: مهام المركز الوطني لرخص السياقة

يكلف المركز في إطار المهام المحددة له في مادة 61 من القانون رقم 01-14 المؤرخ في 29 جمادى الأولى عام 1422 الموافق 19 غشت سنة 2001 والمذكور أعلاه بما يأتي<sup>2</sup>:

أ\_ في مجال تأطير نشاطات تعليم سياقة السيارات:

- \_ تلقين مستخدمي تعليم سياقة السيارات التقنيات الجديدة في الميدان .
- \_ تصور أجهزة علمية وتقنية ذات استعمال بيداغوجي واختبارها وضبطها.
- \_ المشاركة عند الإقتضاء و بالاتصال مع الهياكل المعنية في وضع التجهيزات التقنية والبيداغوجية الضرورية لتعليم سياقة السيارات.
- \_ تنظيم ومتابعة تدريبات تجديد معارف المستخدمين المرتبطة بتعليم سياقة السيارات
- \_ القيام بدراسات تقنية واقتصادية ودراسات سوق مرتبطة بهدفه قصد البحث عن طاقات الإنتاج الوطني والدولي في مجال نشاطه وتطويرها.
- \_ المشاركة في إعداد التنظيم المتعلق بحركة المرور في الطرق لاسيما فيما يخص تعليم سياقة السيارات و الإمتحانات الخاصة برخص السياقة.

<sup>1</sup> الملتنقى الوطني حول الرقابة المرورية في الجزائر، المرجع السابق، ص191.

<sup>2</sup> المادة 61 من القانون 01-14 ، بتاريخ 30 يوليو 2003، ج .ج.ج ، العدد 46، ص 11.

\_ تأطير نشاطات تعليم سيطرة السيارات التي تلقن في المؤسسات المعتمدة في تكوين معلمي سيطرة السيارات ومؤسسات التكوين لنيل شهادة الكفاءة المهنية لنقل الأشخاص والبضائع والمواد الخطرة عبر الطرقات .

\_ تطوير الوسائل التعليمية والبيداغوجية الملائمة للتكوين في سيطرة السيارات وإثبات صحتها قبل أية عملية تسويق.

\_ تنظيم تكوين ممتحني رخص السيطرة وتجديد معارفهم.

\_ المشاركة في أعمال الوقاية والأمن في الطرق.

\_ المشاركة في نشاطات الهيئات الدولية التي لها صلة بمهامه.

- في مجال تنظيم الإمتحانات الخاصة رخص السيطرة :

\_ دراسة ملفات المترشحين لنيل رخص السيطرة واستغلاله

\_ إثبات صحة الإمتحانات الخاصة برخص السيطرة وإرسال ملفات المترشحين الناجحين إلى السلطات المعنية.

\_ وضع الاتصال مع الجماعات المحلية دوائر التمرن في سيطرة السيارات و الإمتحانات الخاصة برخص السيطرة و إستغلالها وصيانتها وتطويرها.

\_ وضع برنامج وطني وبطاقة وطنية للإمتحانات الخاصة برخص السيطرة.

: مهام المؤسسة الوطنية للمراقبة التقنية للمركبات

تتمثل مهام المؤسسة فيما يلي:<sup>1</sup>

\_ القيام بإعتماد التجهيزات الخاصة بالسيارات .

\_ العمل على تحقيق المراقبة التقنية الدورية للسيارات.

---

<sup>1</sup> المادة 05 من المرسوم التنفيذي 98-271.

\_ دراسة ملفات طلبات الإعتماد التي تقدمها وكالات المراقبة التقنية للسيارات.  
\_ اقتراح كل تدبير من شأنه تحسين مقاييس صناعة السيارات مع مراعاة التطور التقني للسيارات  
\_ إنجاز مخابر توجه للقيام بالتجارب اللازمة لتحقيق مهمتها.  
\_ جمع المعلومات المتعلقة بالمعاينات التقنية ومعالجتها وتوزيعها وبلوغ هذه الأهداف يجب على  
المؤسسة القيام بما يلي: <sup>1</sup>

\_ تقديم كل الخدمات المرتبطة بنشاطها.  
\_ إنشاء فروع في كل التراب الوطني.  
\_ إبرام اتفاقيات مع أي هيئة وطنية أو أجنبية لها علاقة بهدفها.  
\_ المشاركة في المؤتمرات واللقاءات والتظاهرات داخل الوطن وخارجه.  
\_ ضمان خدمات التكوين في ميدان المراقبة التقنية الدورية وصيانة السيارات.  
\_ إيداع كل عمل أو براءة اختراع مرتبطة بهدفها.

**المطلب الثاني: استراتيجية المراكز الوطنية المتخصصة في الوقاية المرورية**

تعتمد النظرة الحديثة للتحكم في إدارة الأزمات من خلال الاستشراف و الوقاية ، والإعداد المسبق للطوارئ لإحتواء والتقليص من آثار الأزمة ،وهذا لا يتم سوى بوجود عمل مستمر و يقظ يقف على حالة الواقع وقيمه ويتطلع للمستقبل فيخطط له و هذا ما يطلق عليه التخطيط الاستراتيجي أو الاستراتيجية وهي الآلية التي تمكن الإدارة من العمل في ضوء ما تم تخطيطه بناء على دراسة الواقع الذي تنشط فيه ويقوم على رسم هذه الاستراتيجية لدى مركز التوجيه ويتكون هذا الأخير من ممثلي عن الوزارات المختلفة يجددون كل ثلاث سنوات بقرار من الوزير المكلف بالنقل.<sup>2</sup>

<sup>1</sup> المادة 06 من المرسوم التنفيذي 98-271.

<sup>2</sup> المرسوم التنفيذي رقم 03-223 المؤرخ في 10 يونيو 2003، المتضمن تنظيم المراقبة التقنية للسيارات وكيفيات ممارستها، ج.ر.ج.ج، العدد 37، لسنة 2003.

ويجتمع هذا المجلس لدراسة التدابير التي من شأنها تحسين بلوغ المركز لأهدافه وتشجيعها على رأسها وضع برامج العمل السنوية والمتعددة السنوات إلى جانب حصيلة نشاط السنة المنصرمة.

### : راتيجية المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق

وقد أفرد المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق عددين متتاليين من مجلته الفصلية "السياقة و الوقاية" يصف فيها المدير العام استراتيجية المركز والتي يمكن رؤيتها من الجوانب الآتية من حيث العوامل المؤدية إلى وقوع حوادث المرور متداخلة وكل حادث غالبا ما يقع نتيجة عدة عوامل و لكن بنسب متفاوتة لذا فالنشاط الوقائي يجب أن يكون شاملا لكل العوامل التي لها علاقة بحوادث المرور بدءا بالعنصرالبشري وهو الطرف الفاعل والواعي في الطريق ، وبناءا على ذلك يرى المركز أن الوقاية من حوادث المرور هي كل التدابير والإجراءات التي يتخذها المجتمع بهدف التخفيف من العوامل و الظروف التي تؤدي إلى وقوع الحوادث المرورية، بغية التقليل من عدد الضحايا التي تخلفه او الخسائر التي تسببها و ذلك ضمن استراتيجية و بالإضافة إلى العمل بالأهداف و التآسي بدولة السويد الرائدة في مجال الوقاية المرورية حيث وضعت برنامجا أسمته الهدف يعمل من خلاله كل متعهدي توريد لوازم وخدمات نظم المرور السويدية على الطرق والمكلفين بإنقاذ هذه النظم ومستعملها بشكل مشترك يضعون الأهداف المنشودة وغيرها من معايير الأداء والهدف النهائي لذلك البرنامج هو التوصل إلى نظام المرور على الطرق تبلغ فيه الوفيات والإصابات الخطيرة الناجمة عن التصادمات مستوى الصفر حيث مسؤولية الوقاية المرورية تشمل الحكومة أساسا والمجتمع تباعا بدء بالأسرة ومرورا بالجمعيات وتستهدف الإنسان باعتبارها المسؤول الأول إذا فوعي الفرد...<sup>1</sup>

<sup>1</sup> المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق، في : مجلة الوقاية والسياسة، العدد 02، الجزائر، 2001.

من خلال تصميم الحملات التوعوية والتي تناولها المركز تفصيلا فالعدد السادس من مجلته الفصلية لما لها من أهمية خاصة في صلب استراتيجيته للوقاية من حوادث المرور لهذا فقد عرفها بأنها تلك الأنشطة المختلفة قواعد السلامة المرورية فهذه الحملات التوعوية تذكيرية إرشادية حسب موضوعاتها وجمهورها المستهدف ومدتها، و يتم وضع الاستراتيجية الاتصالية للحملة التوعوية موضع التنفيذ وبعد أن تبين أن تنظيم هذه الهيئة و تواجدها على المستوى المركزي أعاقها عن تحقيق كل الأهداف المسطرة، فكرت السلطات العمومية في إنشاء هيئة أخرى تتوفر على شروط جديدة وتنظم بكيفية تسمح لها بالتنسيق بين كل القطاعات والهيئات المعنية وتقربها من الميدان أكثر فأكثر لتمكينها من تحقيق نتائج أفضل وأول ما بدأ به هو السعي إلى تشخيص أسباب وقوع حوادث المرور، و تحديد مختلف العوامل التي تؤدي إلى تفاقم هذه الظاهرة، وبالتعاون مع كل أعضاء مجلس التوجيه خبراء والأخصائيين تم رسم استراتيجية للوقاية المرورية ومن خلال ما تم التطرق إليه إلى التطبيق الميداني للوقاية المرورية وعن طريق تشكيل الجهاز الوطني المكلف بالوقاية المرورية يتم وضع وإعداد البرامج والنماذج التطبيقية للوقاية المرورية الممثلة في:

- أ- البرامج الوقائية في مجال الحوادث المرورية.
- ب- النماذج التطبيقية الوقاية من حوادث المرور.
- ج- التدابير الوقائية للوقاية من حوادث المرور.
- د- التكاليف بالدراسات والبحوث الميدانية في مجال الوقاية من حوادث المرور<sup>1</sup>.

---

<sup>1</sup>المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق، المرجع السابق.

بالإضافة إلى ذلك التطبيق الميداني الإستعانة بالخبراء والمختصين وبالمقابل الخطوات الأساسية والتي نحددها في نقاط مهمة :

- أ- اختيار مسؤول الفريق التطبيقي.
- ب- اختيار الفريق نفسه (يكون من طرف رئيس فريق أو بموافقة).
- ج- تحديد مهام ووظائف كل عضو من أعضاء الفريق التطبيقي.
- د- تحديد الخطوات التنفيذية بدقة.
- هـ- تحديد الفترة الزمنية لكل مرحلة تطبيقية .
- و- إعداد تقارير دورية عن سير العمل التطبيقية.

#### : استراتيجية المركز الوطني لرخص السياقة

وهي استراتيجية معتمدة في عملية التكوين يعتمدها اليوم المركز الوطني لرخص السياقة من أجل تأطير مدارس السياقة و تنظيم امتحانات رخص السياقة و في إطار أخلاقيات المهنة واحتراما وتطبيقا للقوانين المسيرة للعمل. و تأتي هذه الإستراتيجية للعمل الفعلي من أجل محاربة حوادث المرور التي تبقى تهدد مجتمعنا بتفاقمها الرهيب لذلك انطلق المركز الوطني لرخص السياقة في تنظيم أيام بيداغوجية لمدارس السياقة وكان قبلها للمكلفين بمكاتب حركة المرور بمديريات النقل و البرنامج العام للمركز الوطني لرخص السياقة أضيفت إليه مفاهيم جديدة تتضمن محاور أساسية للسلامة المرورية و يعتمد على تغيير منظومة التكوين وتفعيلها بمراقبة مدارس السياقة بالرسكلة و سلسلة من الأيام البيداغوجية لتحقيق التواصل الدائم و بالتالي بلوغ النتيجة الموجودة وهي احترافية السياقة والحد من حوادث المرور .

<sup>1</sup> الإذاعة الجزائرية ، المركز الوطني لرخص السياقة، استراتيجية معتمدة في التكوين لمحاربة حوادث المرور، راديو بشار

الجهوي ،يوم الاثنين 2016/02/29 مأخوذة عن [www.radiobechar.com](http://www.radiobechar.com)

هذا ونستخلص من الإستراتيجية المعتمدة من المركز الوطني لرخص السياقة أنها تراهن على محاربة حوادث المرور بنشر الوعي و الإحترافية لدى السائقين والتقليل شيئا فشيئا وفي هذا السياق تعمل وزارة النقل على تحسين منظومة التكوين و الإمتحانات حتى تكون رخصة السياقة المتحصل عليها في مستوى الإسم الذي تحمله لقد أدى التساهل في تطبيق القانون حسب المركز الوطني للوقاية و الأمن عبر الطرقات إلى تزايد من حوادث المرورية على رغم من مهامه هو الوقاية المرورية قبل الوقوع الجرائم المرورية على رغم من تبني استراتيجية وقائية و برامج قصد الردع وبالإضافة إلى المركز الوطني لرخص السياقة و على رغم من الأحكام التي جاء بها قانون السالف الذكر السابق الذكر المتعلق بحركة المرور عبر الطرق و سلامتها وأمنها فإن لم تكن ناجعة و رادعة إذا بقيت حوادث المرور في تزايد مستمر، و بالتالي لم تتحقق الغاية التي كان يصبو إليها المشرع ألا و هي الحد و التقليل من الحوادث المسجلة الذي جعل المنظومة التشريعية تعيد النظر في بعض الأحكام هذا القانون من خلال تعديل وإتمام فيه بقانون جديد و لتوضيح الجهود التي تبذلها الجزائر في هذا المجال أشير إلى بعض الإحصاءات المسجلة من خلال المراكز خلال السنوات الأخيرة.

لقد بينا من خلال دراستنا لدور المراكز الوطنية المتخصصة في الوقاية المرورية قبل وقوع حوادث مرورية و دور السلطات الضبطية الإدارية المختصة بوضع الإجراءات القانونية من مخالفات وجزاءات مرورية والأنظمة التي يخضع لها المواطنين قصد التخفيف أو التقليل منها قد أبرزنا في دراستنا هذه إجراءات الضبطية الإدارية الواجبة الإلتباع من قبل السلطات المرورية موضحين ذلك و من خلال ذلك مدى اختصاص جهات الضبط الإداري المروري في توقيع العقوبة الإدارية وأغراض الضبط الإداري كهدف تسعى الإدارة المرورية إلى تحقيقه والمتمثل في السلامة المرورية وصولا إلى الأمن المروري .

وإلى ذلك فقد أسند قانون المرور إلى تلك المراكز بمساندة الجهات القائمة على الضبط المروري بما في ذلك تم وضع استراتيجيات من رقابة مرورية وقوانين مرورية التي لاقت تعديلات عديدة من جانب الدولة أما من جانب المراكز المتخصصة في السلامة المرورية تمثلت استراتيجيتها في برامج التوعية و التحسيس المواطنين بخطورة الظاهرة وما جاء به مركز الوطني للوقاية و الأمن عبر الطرق و تم من خلال مركز لرخص السياقة وضع آلية جديدة بخصوص رخص السياقة بالتنقيط و المؤسسة للمراقبة التقنية للمركبات ،من خلال التعديل الأخير ولكن لم يتم تطبيقه على رغم الجهود المبذولة من قبل الدولة لازلنا نشهد بعد ذلك تزايد وقوع الحوادث المرورية و قد هدفت هذه الدراسة إلى تقديم مساهمة متواضعة في التطرق إلى الآليات الجزائية و الأسلوب القانوني المتبع في توقيع العقوبات الإدارية على مرتكبي المخالفات المرورية من خلال الدراسة تم التوصل إلى النتائج التالية على اعتبار أن طبيعة إجراء سحب الرخص عقوبة إدارية ذات طابع وقائي من بين النتائج المسجلة لاحظنا من خلال الإستراتيجية المعتمدة للمراكز الوطنية المتخصصة في الوقاية المرورية وذلك لتحقيق السلامة المرورية التي تقوم بها استراتيجيتها الدولة للحد من الحوادث المرورية قبل وقوعها حيث \_ أنه لا ترقى إلى درجة التي يكون من خلالها ذو تأثير في الحد من حوادث المرور .

- أنه لابد من إنشاء مراكز محلية مختصة في الوقاية المرورية .
- تطبيق آلية السحب النهائي لرخص السياقة قبل الوقوع في الجرائم المرورية.
- مناهج جديدة موحدة لتعليم السياقة.
- إدخال نظام الإعلام الآلي في إختبار قواعد السلامة المرورية.
- استخدام نظام التقيط لتحفيز السائقين الذين يحترمون قانون المرور, ولا يرتكبون مخالفات مرورية وبناء على ذلك التوصيات:
- \_ قيام الأجهزة الإدارية المختصة في الدولة وتحقيق الأمن المرور بما يعنيه ذلك من بذل الجهود لتنظيم حركة المرور.
- \_ الإهتمام بالجانب الإعلامي للثتيف المروري، وعقد الندوات والمؤتمرات وإجراء الدراسات للوقوف على أسباب ارتكاب المخالفات وبحث سبل معالجتها.
- \_ التوسع في إنشاء دوائر قضائية متخصصة للفصل في المخالفات المرورية وبالتطبيق عقوباتها وتدابيرها الإدارية.

## لغة العربية

### : النصوص القانونية:

- 1- الدستور الجزائري لسنة 1996 المعدل والمتمم.
- 2- القانون رقم 09-87 المؤرخ في 10 فيفري 1987، يتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق سلامتها وأمنها.
- 3- القانون رقم 01-14 المؤرخ في 19 أوت 2001، يتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها وأمنها .
- 4- القانون رقم 17-05 المؤرخ في 16 فيفري 2017، يتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها وأمنها .
- 5- القانون رقم 01-13 المؤرخ في 07 أوت 2001، المتضمن توجيه النقل البري وتنظيمه.
- 6- القانون رقم 09-87 المؤرخ في 10 فيفري 1987، يتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها وأمنها (المعدل في 06 أبريل 1988) ، الجريدة الرسمية الجمهورية الجزائرية.
- 7- قانون العقوبات.
- 8- قانون إجراءات الجزائية.
- 9- الأمر رقم 09-03 المؤرخ في 22 جويلية 2009 ، يعدل ويتمم القانون رقم 01-14 المتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها وأمنها.
- 10- المرسوم التنفيذي رقم 04-381 المؤرخ في 28 نوفمبر 2004 ،الذي يحدد قواعد حركة المرور عبر الطرق ، الجريدة الرسمية الجمهورية الجزائرية.
- 11- المرسوم التنفيذي رقم 15-239 المؤرخ في 06 سبتمبر 2015، المعدل والمتمم المرسوم التنفيذي رقم 04-381 المؤرخ في 28 نوفمبر 2004 الذي يحدد حركة المرور عبر الطرق الجريدة الرسمية الجزائرية.



- 8- طعيمه الجرف، القانون الإداري والمبادئ العامة في تنظيم نشاطات السلطات الإدارية  
دراسة مقارنة، دار النهضة العربية، القاهرة، 1978 .
- 9- عايش المطيري ، دور الأسرة والمدرسة في الحد من السلوك الإنحرافي في مدارس  
منطقة الرياض، جامعة مؤتة، مملكة العربية السعودية، 2010.
- 10- عبد العليم عبد المجيد، دور سلطات الضبط الإداري في تحقيق النظام العام وأثره على  
الجهات العامة، القاهرة، دار النهضة، 1998.
- 11- محمد محمد عبده الإمام، القانون الإداري وحماية الصحة العامة، دار الفكر الجامعي  
الإسكندرية، 2007.
- 12- عز الدين صوري ، عبد الحميد الشواربي، المسئوليتان الجنائية والمدنية في  
القتل و الإصابة الخطأ في ضوء الفقه والقضاء، القاهرة، 1996.
- 13- ناصر المطر، ناصر بن المرشد الزير، مستوى السلامة المرورية في الوطن العربي  
مقارنة بالدول الأخرى والإستراتيجية، جامعة ملك سعود (د.س.ن) .

ثانيا :

- 01- خالد خليل الظاهر، القانون الإداري، ج 2، دار المسيرة للنشر والتوزيع والطباعة،  
عمانالأردنية، 1997.
- 02- علاء الدين العشي، مدخل القانون الإداري، ج1، الجزائر، دار الهدى، 2003.
- 03- نواف كنعان ، القانون الإداري، ك1، دارالثقافة، عمان، 2002.

\_\_\_\_\_:

- 1- ملتقى دولي حول الرقابة المرورية في الجزائر، جامعة 8 ماي 1945، كلية الحقوق  
العلوم السياسية، قالمة ، يوم 02-03 نوفمبر 2016 .
- 2- الملتقى الوطني الأول حول حوادث المرور من مستعملي الطريق و تنظيم المرور  
جامعة الحاج لخضر، باتنة للعلوم الاجتماعية، يوم 24/25 أفريل، 2013.

3- مشري راضية، يوم دراسي حول السلامة المرورية في الجزائر بين الواقع والمأمول مسببات حوادث المرور، جامعة قالمة، 2015. 4- محاضرة في مادة المرور وأمن الطرقات، بعنوان السياسة الوطنية في مجال الوقاية من حوادث المرور، الدرس 30 أقيمت على دفعة الملازمين الأوائل للشرطة، الجزائر، 2015.

6- مركز الدراسات و البحوث، المسؤولية الأمنية للمرافق العامة في الدول العربية دار النشر المركز العربي للدراسات الأمنية والتدريب، الرياض، السعودية 1990،

7- فوزي بودقة، الوقاية من حوادث المرور، الملتقى الدولي الثالث حول تطبيقات الأرغوميا بالدول السائرة عن طريق النمو 27/26 أكتوبر، جامعة هواري بومدين للعلوم و التكنولوجيا الجزائر، 2015.

8- التنظيم الهيكلي للمركز الوطني للوقاية و الأمن عبر الطرق، وثائق مأخوذة من المركز.

:-  
باللغة العربية

1- أمينة حمراني، الإعلام الأمني في الجزائر ودور العلاقات العامة في تطويره - الأمن المروري نموذجاً - مذكرة لنيل الماجستير في علوم الإعلام و الإتصال والعلاقات العامة باتتة جامعة الحاج لخضر، 2009\_2010.

2- بن عباس فتيحة، دور الإعلام في التوعية والوقاية من حوادث المرور في المناطق الريفية الجزائرية - دراسة وصفية إستطلاعية - مذكرة ماجستير غير منشورة، قسم علوم الإعلام والإتصال، كلية العلوم السياسية، جامعة الجزائر، 2014.

3- جلطي أعمار، الأهداف الحديثة للضبط الإداري، أطروحة لنيل شهادة دكتوراه في القانون العام كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، 2015\_2016.

4- درقاوي عائشة، دراسة قياسية لحوادث المرور في الجزائر، مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماجستير في علوم التسيير، كلية الحقوق والعلوم التجارية، مستغانم، جامعة عبد الحميد ابن باديس، 2010\_2011.

5- سعيد شنين، المسؤولية الجنائية المترتبة عن حوادث المرور، مذكرة لنيل شهادة الماجستير، كلية العلوم الإسلامية، جامعة الجزائر، 2014.

6- علي بن ضبيان ، دور النقاط المرورية في الحد من المخالفات المرورية ،رسالة ماجستير، جامعة نايف للعربية للعلوم الأمنية، المملكة العربية السعودية،2019.

7- فضيل بوجلال، محاولة تقييم التكلفة الاقتصادية للحوادث المرورية في الجزائر، مذكرة لنيل شهادة الماستر،اقتصاد وتسيير الخدمات، باتنة،جامعة الحاج لخضر 2010\_ 2011.

ثانيا: باللغة الفرنسية

1- La protection des libertés ABDEL MALEK MANSOUR Samir en administrative à l' autorité de la police publiques face en Egypte .thèse de doctorat .université de paris France et 1992.,Sorbonne panthéon1

:

: باللغة العربية

1- م .راضية، إطار تنظيمي جديد للمركز الوطني لخص السياقة, في صحيفة أخبار اليوم ، الجزائر، 2011/09/11.

ثانيا: باللغة الفرنسية

2- difficultés et légitimités de la ,CHEVENEMENT jean pierre contrainte ”, discours d’ouverture l’ ors de colloque intitule : ”puissance publique ”, organise conjointement par le ministère de l’intérieur et l’université Paris .I, Panthéon Sorbonne, publié dans la revue A. J. D. A 20 JUILLET AOUT 1999 N, SPECIAL P06.

: الدوريات

1- الوقاية خير من العلاج ،مجلة الوقاية والسياسة ، ع ، 1 ،الجزائر،2001.

2- من خطاب الرئيس عبد العزيز بوتفليقة بمناسبة الملتقى الوطني حول الوقاية من الحوادث المرور، مجلة حول إحصائيات حوادث المرور الجسمانية في الجزائر، المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق عدد خاص 2004.

- 3- مجلة الوكالة والسياحة ، المركز الوطني للوقاية و الأمن عبر الطرق ، العدد 9، 2010 .  
4- لواء أحمد كامل، الأمن الشعوري ،مجلة الشرطة، ع43(د.س.ن)، المديرية العامة للأمن

### المواقع الإلكترونية :

1- /20195www. APS-dz/ ar.27/0

2- 3 - http:www.cnpsr.org.dz/page52.- www .radiobechar. Com.

( ملحق 01 )

الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية

ولاية: .....

الدائرة الإدارية / الدائرة: .....

البلدية: .....

إستمارة طلب رخصة سيطرة المركبات

القرار الوزاري المشترك المؤرخ في أول أوت 1989 المحدد لشروط تسليم رخصة سيطرة السيارات و صلاحيتها

قسم مخصص للولاية	طابع
رقم الرخصة: .....	

السيد الوالي،

لي الشرف أن أطلب منكم تسليم رخصة السيادة الصالحة للسنف :

- أ1 - الدراجات النارية من السنف أ و الدراجات الثلاثية و الرباعية العجلات،
- أ2 - الدراجات النارية من السنفين ب و ج .
- ب - السيارات الأقل من 10 مقاعد ووزنها بحمولتها أقل من 3500 كلغ.
- ج - سيارات البضائع التي يتجاوز وزنها مع الحملة 3.500 كلغ، و أقل من 19.000 كلغ بالنسبة للمركبات المنفردة.
- ج - سيارات البضائع التي يتجاوز وزنها 19.000 كلغ (مركبة منفردة) أو التي يتجاوز وزنها 12.500 كلغ (مركبة جارة لمجموعة مركبات أو مركبة متمفصلة)
- د - سيارات النقل العام (أكثر من 9 مقاعد).
- و - السيارات من السنف (أ1) أو (أ2) أو (ب) التي يسوقها الأشخاص ذوو الإحتياجات الخاصة و المهياة خصيصا لهم.

الاسم : .....  
تاريخ الميلاد : .....  
الجنسية : .....  
العنوان : .....

اللقب : .....

مكان الميلاد : .....  
الولاية : .....

أتعهد بشرفي :

- بأنني لست عاجزا.
- بأنني لست في حالة توقف عن الامتحان في ولاية أخرى.
- لست في حالة لا تسمح لي بالسيادة.
- لست متحصلا على الرخصة المطلوبة.

• عاجز بسبب عدم الرؤية الجيدة

و أن المعلومات الشخصية و العنوان صحيحان.  
مرفق بالوثائق المطلوبة.

الكتابة السابقة بالأحرف اللاتينية :

الاسم : .....

اللقب : .....

في : ..... يوم

..... :

قسم مخصص للبلدية أو محافظة الشرطة

وثائق إثبات الشخصية

سلمت بتاريخ :

في :

( ملحق 01 )

ولاية.....
.....

قسم يملأ من طرف المترشح		
رخص السياقة المتحصل عليها		
الولاية/الدائرة	التاريخ	الأصناف
		(أ)
		(ب)
		(ج)
		(د)
		(هـ)

(الملحق 02)

الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية

وزارة الدفاع الوطني

قيادة الدرك الوطني

القيادة الجهوية الأولى للدرك الوطني ب.....

المجموعة الولائية للدرك الوطني ب.....

مديرية أمن الطرقات للدرك الوطني ب.....

رقم...../2010 ..... يوم:.....

بطاقة التوقيف

يوم: ( التاريخ و الوقت)..... في:.....

نحن: ( الرتبة، الاسم، اللقب و الصفة).....

من فرقة:.....

أمرنا طبقا للمواد 297 - 1/2، 300 و 302 من المرسوم التنفيذي 04 - 381 بتوقيف السيارة (

النوع والترقيم).....

التابعة ل: ( الاسم، اللقب و العنوان).....

التي كان يقودها: (الاسم، اللقب و العنوان).....

.....

في المكان التالي: ( مكان التوقيف).....

للأسباب التالية: (توضيح نوع المخالفة).....

.....

و تبلغه بسحب بطاقة الترقيم إلى حين انتهاء أسباب التوقيف، ومأنه في حالة استمرار هذه الأسباب بعد إنقضاء

المهلة القانونية المحددة ب 48 سا فإن إجراء التوقيف سيحول إلى وضع في المحشر من قبل ضابط الشرطة

القضائية بفرقة ..... المختصة اقليميا.

ضابط الشرطة القضائية

في:.....

إلى:.....

(الملحق 03)

الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية

وزارة الدفاع الوطني

قيادة الدرك الوطني

القيادة الجهوية الأولى للدرك الوطني ب.....

المجموعة الولائية للدرك الوطني ب....

مديرية أمن الطرقات للدرك الوطني ب....

يوم:

رقم...../2010.....

تسخيرة الوضع في المحشر

هذا اليوم:..... من شهر:..... سنة ألفين و .....

نحن :..... قائد: .....

..... و ضابط الشرطة القضائية طبقا للمواد 300، 301 من

المرسوم التنفيذي 04-381، المؤرخ في 28 نوفمبر 2004، الذي يحدد قواعد حركة المرور.

نسخر السيد (ة) :.....

العنوان : .....

بنقل و بدون تأخير المركبة نوع: ..... صنف: .....

طرز : ..... رقم التسجيل: .....

المالك: ..... إلى المحشر العمومي لبلدية: .....

.....

يجب على السيد مسؤول المحشر أن يستلم هذه المركبة و يعمله مسؤولية المحافظة عليها حتى

اصدار الأمر النهائي بإخراجها، تسلم مسؤول المحشر و المعني بالأمر نسخة من التسخيرة.

مدة الوضع بالمحشر : (.....) أيام من : ..... إلى : .....

طبيعة المخالفة : ..... تاريخ الدخول : .....

الشخص المسخر

مسؤول المحشر

الملحق رقم (04)  
الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية

وزارة الداخلية  
الجماعات المحلية والتهيئة العمرانية  
المديرية العامة للأمن الوطني  
أمن ولاية .....  
المصلحة الولائية للأمن العمومي  
رقم: ..... /.../....

تكليف بالوضع في الحضيرة

السيد / المكلف بالحضيرة لبلدية .....  
يرجى منه وضع مركبة من نوع .....  
تحت رقم التسجيل : ..... /...../...../.....  
اسم صاحب المركبة : المدعو/ ..... من مواليد : ..... /.../... : .....  
ابن : ..... و ..... ، المقيم ب: .....  
المدة : .....  
السبب : .....  
حرر ب: ..... في : ..... /.../....

القسم الخاص للمكلف بالحضيرة	
الوضع : التاريخ والساعة : ..... /.../... على : ..... : ..... امضاء المكلف وخاتمه :	رفع اليد : التاريخ والساعة : ..... /.../... على : ..... : ..... امضاء المكلف وخاتمه :

تأشيرة السيد وكيل الجمهورية

ضابط الشرطة القضائية

## الفهرس

1	.....
7	..... :
8	..... : الإطار المفاهيمي للضبط المروري
8	..... : مفهوم الأمن المروري والسلامة المرورية
9	..... : ماهية الأمن المروري
12	..... : تعريف الجهاز الأمن المروري
13	..... : ثانيا: مهام الجهاز الأمني لتحسين الأمن المروري
16	..... : ماهية السلامة المرورية
16	..... : تعريف السلامة المرورية
17	..... : ثانيا: عناصر السلامة المرورية
18	..... : ج ومجالات السلامة المرورية
19	..... : آليات تطبيق المحددات الأساسية للسلامة المرورية في الجزائر
20	..... :
20	..... : ماهية الضبط المروري
21	..... :
22	..... : ثانيا: أساليب أنظمة الضبط المروري للوقاية المرورية
24	..... : أنظمة الضبط المرورية
25	..... : الإستراتيجيات الوقائية المرورية
25	..... : مفهوم الوقاية المرورية
26	..... : ثانيا : طرق وأساليب الوقاية المرورية
27	..... : دور نظام النقاط للوقاية المرورية
29	..... : آليات

- 29 : الآليات القانونية والجزائية للضبط الإداري المروري .....
- 30 : القوانين المرورية والرقابة المرورية .....
- 31 : القوانين المرورية.....
- 32 :ثانيا: الرقابة المرورية.....
- 33 : الآليات الجزائية .....
- 33 : خالفات والجنح المرورية .....
- 35 :ثانيا: الجزاءات المتعلقة برخصة السياقة والمركبة .....
- 38 :
- 38 :
- 41 : اختصاصات المصالح الأمنية.....
- 41 : اختصاصات رئيس المجلس الشعبي البلدي وا .....
- 44 : دراسة المراكز الوطنية المتخصصة في الوقاية المرورية.....
- 45 : التنظيم والتكيف القانوني للمراكز الوطنية للوقاية المرورية.....
- 45 : التنظيم القانوني للمراكز الوطنية المتخصصة للوقاية المرورية.....
- 45 : التعريف بالمركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق .....
- 45 : نشأة المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق .....
- 46 :ثانيا: التعريف بالمركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق .....
- 51 : التنظيم القانوني للمركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق .....
- 51 : التعريف بالمركز الوطني لرخص السياقة .....
- 51 : نشأة المركز الوطني لرخص السياقة.....
- 51 :ثانيا: التعريف بالمركز الوطني لرخص السياقة.....
- 52 : التنظيم القانوني للمركز الوطني لرخص السياقة .....
- 53 : التعريف بالمؤسسة الوطنية للمراقبة التقنية للمركبات .....
- 53 : نشأة المؤسسة الوطنية للمراقبة الوطنية للمركبات .....
- 53 :ثانيا: التعريف بالمؤسسة الوطنية للمراقبة الوطنية للمركبات .....

- 54 : التنظيم القانوني للمركز الوطني للمراقبة التقنية للمركبات .....
- 55 : التكيف القانوني للمراكز الوطنية المتخصصة في الوقاية المرورية ..
- 55 : التكيف القانوني للمركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق .....
- 57 : التكيف القانوني لمركز الوطني لرخص السياقة .....
- 58 : التكيف القانوني للمؤسسة الوطنية للمراقبة التقنية للمركبات .....
- 59 : دور استراتيجية المراكز الوطنية للوقاية المرورية .....
- 59 : التدابير القانونية والمهام الموكلة للمراكز الوطنية للوقاية المرورية ...
- 60 : التدابير والمهام الموكلة للمركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق .....
- 60 : السياسة الوطنية للوقاية والأمن عبر الطرق .....
- 62 : ثانيا: المهام الموكلة للمركز الوطني للوقاية والأمن .....
- 63 : التدابير والمهام الموكلة للمركز الوطني لرخص السياقة .....
- 64 : الاستغلال لمدارس تعليم السياقة .....
- 66 : ثانيا: المهام الموكلة للمركز الوطني لرخص السياقة .....
- 67 : المهام الموكلة للمؤسسة الوطنية للوقاية المرورية .....
- 68 : استراتيجيات المراكز الوطنية المتخصصة في السلامة المرورية .....
- 69 : استراتيجية المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق .....
- 71 : استراتيجيات المركز الوطني لرخص السياقة .....
- 73 .....
- 75 .....

الفهرس