جامعة عمار ثليجي الاغواط

كلية الحقوق و العلوم السياسية

قسم الحقوق

مذكرة مقدمة ضمن مقتضيات نيل شهادة ماستر تخصص قانون جنائي بعنوان

الجرائم المتعلقة بقانون المرور

إعداد الطلبة :

- بقنيش محمد
- عياط بوبكر

تحت إشراف

الأستاذة بركات بهية

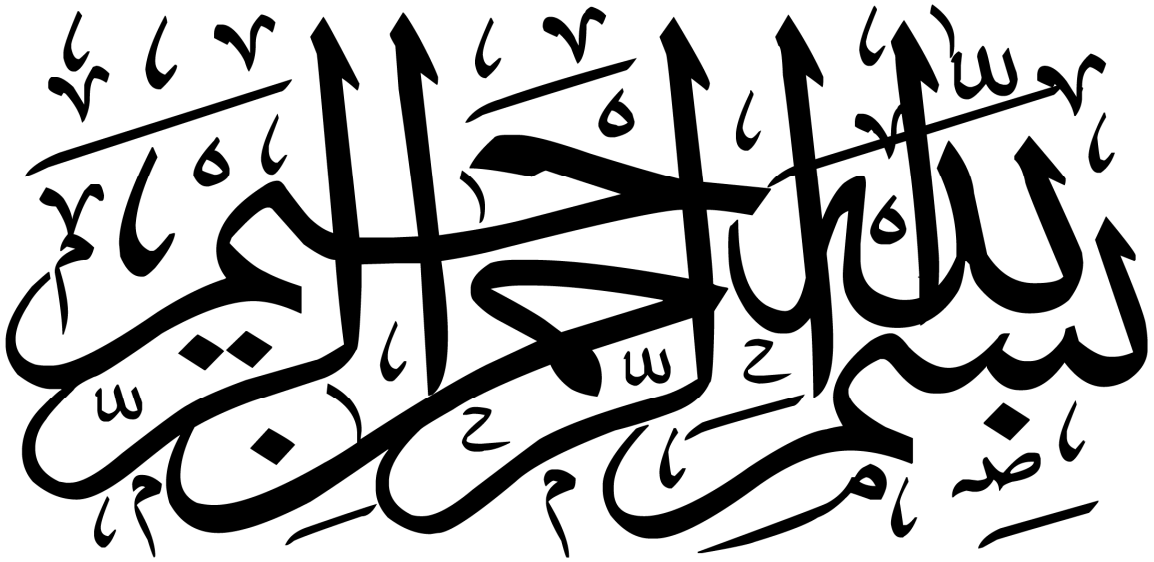
أعضاء لجنة المناقشة

د / الفحلة مديحة .....رئيسا

د/ بركات بهية .....مشرف و مقرر

ا/ بوديسة مصطفى .....ممتحنا

السنة الجامعية 2019-2020


بسم الله الرحمن الرحيم

شكر وتقدير

الحمد الله رب العالمين الذي جعل لكل شيء قدرا ، وجعل لكل قدر اجلا وجعل لكل اجل كتابا .

نتقدم بأسمى عبارات الشكر والتقدير لأستاذتنا الكريمة " بركات بهية " على إشرافها وتوجهاتها في إعداد هذه المذكرة

كما نتقدم بجزيل الشكر و العرفان لأعضاء اللجنة المناقشة الذين خصصوا وقت ثمين لمناقشة هذه المذكرة ،

كما نتوجه بجزيل الشكر لكل من ساهم في انجاز هذه المذكرة

إهداء

اهدي هذا العمل المتواضع إلى الوالدين الكريمين ، أطال الله في عمرهما وأمدهما بتمام الصحة والعافية وحفظهما من كل مكروه . و إلى كل أفراد عائلتي و جميع الأصدقاء و الزملاء في العمل

كما أتوجه بجزيل الشكر لكل أساتذة قسم الحقوق بجامعة عمار ثليجي بالاغواط ، و إلى كل ضحايا حوادث المرور

كما نهدي هذا العمل إلى كل من جمعتني بهم الأقدار و أحبتهم وأحبوني

بقنيش محمد

إهداء

اهدي هذا العمل إلى أحب الناس إلى قلبي والدتي العزيزة أطال الله في عمرها

إلى روح والدي الطاهرة رحمه الله واسكنه فسيح جناته

إلى زوجتي الغالية و أبنائي حفظهم الله من كل مكروه و إلى كل أفراد عائلتي

إلى كل أساتذتي الذين استفدت من عملهم و توجيهاتهم

إلى كل الزملاء الطلبة الذين ساندوني في انجاز هذا العمل المتواضع

بوبكر عياط

قائمة المختصرات

ج : جزاء

ج ر : الجريدة الرسمية

د ج : دينار جزائري

د ط : بدون طبعة

سا : ساعة

ص : صفحة

ط : الطبعة

ق : قانون

ق إ ج : قانون الإجراءات الجزائية

ق إ م إ : قانون الإجراءات المدنية و الإدارية

ق ع : قانون العقوبات

كلم : كيلومتر

م : المادة

م ت : مرسوم تنفيذي

مقدمة

مقدمة

تحضى الجرائم المرورية باهتمام بالغ في السياسيات التشريعية في جل دول العالم لما لها من أثار سلبية على الفرد و المجتمع فهي تشكل تهديدا حقيقيا لحياة الأشخاص وسلامتهم كما أنها ترتبط ارتباطا وثيقا ببرامج التنمية و موارد الدولة ، لذا حرصت الدول على بذل جهود متنوعة للحد من خطورة هذه الحوادث من خلال جملة من التدابير التي تهدف إلى حماية الأفراد و ممتلكاتهم في الطرقات سواء داخل المدن أو خارجها وهذا على اعتبار أن الجرائم المرتكبة في الطرقات تعد من أبرز المشاكل الناجمة عن التوسع العمراني فتنوعت هذه التدابير بين إصدار قوانين وأنظمة مرورية التي تحدد قواعد وأصول قيادة المركبات والشروط القانونية الواجب توافرها في طالب رخصة السياقة وشروط المتانة والأمان في المركبات وضوابط تسجيل واستعمال مختلف وسائل النقل البري فضلا عن تحديد الجرائم المرورية و العقوبات المقررة لها.

و الجزائر كغيرها من دول العالم التي تضررت من هذه الجرائم خاصة في السنوات الأخيرة ، لما عرفته من نمو الديمغرافي و الزيادة المعتبرة في عدد المركبات في المقابل لم تواكب شبكة الطرقات هذه التطورات مما نتج عنه ازدحام مروري واكبه ارتفاع ملحوظ في عدد الجرائم المرورية و ما تخلفه من قتلى و جرحى بالآلاف و أصبح مشهد الموت عبر الطرقات أمرا مألوفا ، و أمام هذه الوضعية الكارثة حاول المشرع الجزائري القضاء على هذا الظاهرة أو على الأقل التخفيف من حدتها باتباعه جملة من الإجراءات منها مراجعة المنظومة القانونية و إدخال التعديلات وتتميمات التي من شأنها تخفيف من حدة الجرائم المرورية ، فكان من أهم القوانين قانون 01-14 المتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها و أمنها ، و الذي أجريت عليه العديد من التعديلات كان أخرها بموجب قانون 17-15 بتاريخ 22 فبراير 2017

أهمية الدراسة :

تبرز أهمية الموضوع من خلال تسليط الضوء على الجرائم المتعلقة بقانون المرور و التي أصبحت مشكلة بارزة في جميع دول العالم سواء الدول المتقدمة أو الدول النامية كما تكمن أهمية الموضوع بأنه يتناول المواد القانونية المرتبطة بقانون المرور بالوصف و التحليل ، لما لي هذا الموضوع من أهمية عليمة وعملية في التحقيق في جرائم المرور

أسباب اختيار الموضوع :

لقد جاء اختيارنا لموضوع الجرائم المرورية لما لهذا الموضوع من أهمية ، حيث تعاني كل دول العالم من هذه الجرائم و لاسيما الدول النامية حيث عرفت الدول المتقدم انخفاض في عدد هذه الجرائم إلا أن الدول النامية لا تزال تعرف ارتفاعا ملحوظا فيها و ما يترتب عنها من نتائج مؤلمة في عدد القتلى و الجرحى إلى درجة أن البعض قد وصفها " بحرب الطريق " في إشارة ليست بالخافية إلى تشابه نتائج حوادث المرور بنتائج الحروب من حيث الخسائر البشرية والمادية. و تكشف الإحصاءات العالمية أن عدد قتلي حوادث المرور يقدر بأكثر من (300000) شخص سنوياً غالبية هذه الحوادث تؤدي الى الإصابات الجسمية ينتج عنها إعاقات مختلفة .كما تقدر خسائر الحوادث المرورية بأكثر من (100) بليون دولار سنوياً في العالم. و أمام هذه الإحصائيات المرعبة لا يسعنا إلى القول أننا أمام حرب غير معلنة جنودها السائقين والمترجلين وسلاحها العربات.

الإشكالية :

إن الارتفاع المخيف في عدد حوادث المرور و نتائجها السلبية على الفرد و المجتمع يقودنا إلى طرح الإشكالية التالية : **كيف نظم المشرع الجزائري للجرائم المتعلقة بقانون المرور ؟**

وتندرج تحت هذه الإشكالية أسئلة فرعية

- ما هي تقسيمات هذه الجرائم و ما هي عقوباتها ؟
- من يقوم بمعاينة هذه الجرائم وكيف يتم إثباتها ؟

المنهج المتبع :

للإجابة على الإشكالية و التساؤلات المطروحة تم الاعتماد على المنهج الوصفي التحليلي ، بحث سنقوم بسرد المعلومات المتوفر لدينا بخصوص الموضوع ، ثم نقوم بتحليل النصوص القانونية المتعلقة بكل جانب .

أهداف الدراسة :

تهدف هذه الدراسة إلى التعريف بحوادث المرور و إبراز القواعد القانونية المتخذة من طرف المشرع الجزائري لمعالجة تفاقم أزمة الطرقات ، ومعرفة مدى نجاعة هذه النصوص القانونية في مواجهة الجرائم المرورية

الدراسات السابقة :

على الرغم من أهمية الموضوع ، وكثرة المواضيع التي تناولت قضية حوادث المرور من جوانب متعددة غير أن جل تلك الدراسات تطرقت لجزئيات فقط ، ويمكن استعراض بعض الدراسات فيما يلي

- محمدي فاطمية، المسؤولية المدنية عن حوادث السيارات دراسة مقارنة، أطروحة دكتوراه في القانون الخاص، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة وهران، 2011

- المسؤولية الجنائية المترتبة عن حوادث المرور ، من إعداد الطالب سعيد شنين رسالة معدة لنيل درجة المجستار ، تخصص شريعة و قانون ، جامعة الجزائر1 ، 2011-2012

- هاجر جاب الله: النصوص القانونية ومدى تأثيرها في تحسين السلامة المرورية ، كلية العلوم الاقتصادية والتجارية وعلوم التسيير، جامعة الحاج لخضر باتنة، 2010-2011 .

صعوبات البحث :

لقد واجهتنا خلال انجاز هذا الموضوع انتشار جائحة فيروس كورونا و التي صاحبها صدور مجموعة من المراسيم التنظيمية الرامية إلى حد من انتشار هذا الفيروس ومعه تم غلق المكاتب و الجامعات الأمر الذي صعب علينا الحصول على المراجع المتخصصة في هذا المجال والتي هي أصلا نادرة الوجود ، بالإضافة إلى صعوبة تجميع المواد القانونية بسبب تشعب النصوص القانونية التي تنظم الجرائم المرورية .

التصريح بالخطة :

اقتضت طبيعة البحث تقسيمه إلى فصلين تسبقها مقدمة وتعقبها خاتمة ، وقسم كل فصل إلى مبحثين ، والمبحث إلى مطلبين ، والمطلب إلى فرعين ، ثم قائمة بالمصادر والمراجع ، كل ذلك حسب مقتضيات البحث ومتطلباته ، فجاءت فصوله على النحو الآتي : الفصل الأول الأحكام العامة ، المبحث الأول تعريف و أركان حوادث المرور ، المبحث الثاني : تقسيمات الجرائم المرورية ، الفصل الثاني الأحكام الجزائية ، المبحث الأول الأعوان المؤهلون لمعاينة الجرائم المرورية ، المبحث الثاني طرق الإثبات . وفي الختام نسأل الله عز وجل الهداية إلى الصواب والمغفرة عن كل خطأ يعلم الله إننا لم نتعمده ، وإننا بجهدنا هذا لم نسع إلا إلى مرضاته وفائدة عباده ، والله ولي التوفيق

الفصـــل الاول :
مفهوم الجرائم المرورية

الفصل الأول مفهوم الجرائم المرورية :

مما لا شك فيه أن تحديد المفاهيم المتعلقة بأي بحث يساهم بشكل لا غبار عليه في ضبط مسار البحث وتحديد نطاقه وبيان أهدافه ، ومن هذا المنطلق قسمنا هذا الفصل إلى مبحثين حيث خصص المبحث الأول لتعريف بحوادث المرور و إبراز عناصرها أما المبحث الثاني فقد خصص لتقسيمات جرائم المرور

المبحث الأول طبيعة الجرائم المرورية

سنحاول في هذا المبحث التطرق لأهم التعريفات التشريعية و الفقهية لحوادث المرور و بيان عناصر المتداخل في وقوع حوادث المرور في المطلب الأول و في المطلب الثاني سنتطرق لأهم الخصائص التي تميز الجرائم المرورية عن غيرها من الجرائم ثم نتطرق لنتائج المترتبة عن حوادث المرور

المطلب الأول تعريف الجرائم المرورية و أسبابها

إن مصطلح الجرائم المرورية مصلح عميق ، يحتاج إلى الكثير من الشرح و التفسير و التحليل للحصول على مفهوم دقيق و واضح ، سنحاول في الفرع الأول تعريف حوادث مرور و في الفرع الثاني نحاول فيه إبراز أهم الأسباب المؤدية لوقوع حوادث المرور

الفرع الأول تعريف حوادث المرور وعناصرها :

يتضمن هذا الفرع عنصرين هما تعريف بحوادث المرور و العناصر المتداخلة في وقوع هذه الحوادث

أولا تعريف بحوادث المرور

لقد سار المشرع الجزائري على نهج معظم التشريعات الدولية التي لم تعطي تعريف جامع شامل لحوادث المرور و اكتفى بتعريف بعض العناصر الفاعلة في وقوعه واضعا الأحكام المنضمة لها ، إلا أن هذا لا يمنعنا من التطرق لبعض التعريفات التشريعية لحوادث المرور فعرف المشرع السعودي حوادث المرور الفقرة 40 من المادة 1 مرسوم

ملكي رقم: م/85 بتاريخ: 26 / 10 / 1428 هـ بأنه " كل حادث ينتج عنه أضرار جسيمة أو مادية دون قصد ؛ جراء استخدام المركبة وهي في حالة حركة وينقسم إلى قسمين:

أ- حادث مروري بسيط : ما ينتج منه أضرار أو (تلفيات) بالممتلكات خاصة أو عامة، ولا ينجم عنه إصابة تتطلب علاجا إسعافيا.

ب- حادث مروري جسيم : ما ينتج عنه إزهاق للأرواح، أو إصابات في الأجسام، أو خسائر في الأموال، أو جميع ذلك، و المركبة في حالة حركة " ويلاحظ أن المشرع السعودي قسم حوادث المرور إلى قسمين تبعا لجسامة الأضرار الناجمة عنها غير أن هذا التعريف يعاب عليه انه ليس كل حوادث المرور تنتج عنها أضرار مادية وجسمانية فقط فهناك حوادث تخلف أضرار معنوية ونفسية ، كما أن هذا التعريف لم يشر إلى العناصر الفاعلة في وقوع الحادث، أو أسبابه [1] أما المشرع التونسي فقد عرف حوادث المرور في القانون العدد 71 ، لسنة1999 بأنها "كل حادث فجائي يحصل على الطريق ، واشتركت فيه عربة على الأقل، وترتبت عنه أضرار بدنية، أو مادية "

كما ظهرت العديد من التعريفات الفقهية التي اختلفت باختلاف نظرة كل فقيه لحوادث المرور فعرفها البعض بأنها " واقعة أو فعل غير مرغوب فيه يحدث دون أن يكون هناك توقع لحدوثه ، وقد ينجم عنه إصابة بسيطة ، أو كبيرة ، أو تلف للأشياء، وقد لا ينجم عنه شيء مطلقا" [2] وذهب البعض إلى القول بأنها " جميع الحوادث التي ينتج عنها إزهاق للأرواح أو إصابات في الأجسام أو خسائر في الأموال، أو جميع ذلك من جراء استخدام المركبة" [3] وعرفته منظمة الصحة العالمية بأنه " كل حادث وقع في طريق مفتوح للسير، تورطت فيه على الأقل مركبة متحركة، ونتج عنه خسائر مادية أو بشرية " كما عرفته بأنه "

---

[1] سعيدة لعموري" الوقاية من حوادث المرور في التشريع الجزائري"، مجلة الاجتهاد القضائي جامعة محمد خيضر بسكرة العدد 15 ، سبتمبر 2017 ، ص 288

[2] أحمد – علي بيلي، التحليل السوسيولوجي لمشكلات المرور في المجتمعات الخليجية والعربية . الحلقة النقاشية 12 ، الكويت ، 2002 ، ص6

[3] علي بن صبيان الرشيدي، مهارات محقق الحوادث المرورية وأثرها في نجاح القضايا المرورية أثناء التحقيق،كلية التدريب(قسم البرامج التدريبية)، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، 2008 ، عمان، ص17 .

فعل خارج عن إرادة الإنسان ، يقع تحت تأثير قوة خارجية تؤثر بسرعة وتتسبب في خسائر جسمانية ومعنوية "[1] كما يقصد به كل حادث فجائي يحصل على الطريق واشتركت فيه عربة على الأقل وترتبت عنه أضرار بدنية أو مادية، على أن يكون الحادث وقع على الأرض وتسببت فيه مركبة ذات محرك أرضي، ويقصد بالأرض الأماكن المفتوحة للسير العام [2]

من خلال جملة التعريفات السابقة يمكن تعريف الحوادث المرور بأنها: " كل واقعة مفاجئة احد طرفيها مركبة تسير في طريق العام ، يتسبب في وقوعها، العنصر البشري أو عيوب فنية في المركبة ذاتها، أو بسبب التصميم الهندسي للطرق، وقد ينتج عنها أضرار مهما كان نوعها، وشدتها."

ثانيا عناصر حوادث المرور

إن تحديد عناصر حوادث المرور يمكننا من تحديد أسباب وقوع حوادث المرور ويمكن حصر هذه في أربعة عناصر هي:

أ- **العنصر البشري:** أن معظم الحوادث المرور يعود سببها للعنصر البشري [3] فهو العنصر الوحيد القادر على التحكم في أفعاله وبذلك فهو يمثل المصدر الرئيسي للخطر وهو المتسبب الرئيسي في حوادث المرور وأصل الخطأ المؤدي إلى الحادث [4] فقد سجلت المديرية العامة للأمن الوطني خلال سنة 2017 ، 15335 حادث مرور جسماني عبر التراب الوطني تسبب العنصر البشري بـ15057 من هذه الحوادث أي ما يعادل 98.18 % و في سنة 2018 تم تسجيل 15211حادث مرور جسماني عبر التراب الوطني تسبب العنصر البشري في 14894حادث منها أي ما يعادل: 97.91 % من نسبة الحوادث[5] إن

[1] بوعون شوقي ، مجلة الشرطة العدد 146، الصادر خلال شهر افريل 2020 ، ص 90

[2] محمدي فاطمية ، المسؤولية المدنية عن حوادث السيارات دراسة مقارنة، أطروحة دكتوراه في القانون الخاص، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة وهران، 2011 ، ص 39

[4] بوعون شوقي ، المرجع السابق ، ص 91

[5] المديرية – العامّة للأمن الوطني، جدول مقارن لحوادث المرور الجسمانية المسجلة خلال سنة 2018 و مقارنتها بسنة 2017 في المناطق الحضرية: www.algeriepolice.dz ، 22:30 ، 2020/05/16/

هذه الأرقام تشير بوضوح إلى أن غالبية حوادث المرور سببها العنصر البشري الذي يبقى العنصر الذي يتحمل الجزاء الأكبر من عدد حوادث المرور التي تقع و ويدخل ضمن العنصر البشري كل من :

01- **السائق** : يعد السائق السبب الرئيس لوقوع حوادث المرور وذلك نتيجة للأخطاء التي يرتكبها أثناء قيادته للمركبة ، وقد عرف المشرع الجزائري السائق في الفقرة 18 من المادة 03. من الأمر 09-03 بأنه " كل شخص يتولى قيادة مركبة بما فيها الدراجات العادية ، والدراجات النارية ، أو يسوق حيوانات الجر ، والحمل، والركوب ، والقطعان عبر الطريق أو يتحكم فعلا في ذلك"

02- **الراجلين** : عرفهم المشرع الجزائري في الفقرة 19 من المادة 03 من الأمر 09-03 بأنه " كل شخص يتنقل سيرا على الأقدام " ويدخل في حكم الراجلين حسب نص الفقرة 20 من المادة 03 من نفس الأمر الأشخاص الذين يدفعون أو يجرون عربات الأطفال أو المرضى أو المعطوبين أو الذين يجرون الدراجات أو الدراجات النارية و المعطوبين الذين يتنقلون في عربات متحركة .

03- **الركاب** : هم كل الأشخاص موجودين داخل المركبة ، أو أثناء نزولهم أو صعودهم إليها باستثناء السائق ، ويقع على عاتق السائق سلامة الركاب فعليه التأكد من أن صعود الركاب أو نزولهم من المركبة لا يشكل تهديدا على باقي مستعملي الطريق

ب- **المركبة** : تعتبر المركبة من أهم عناصر الحادث المروري فهي تمثل وسيلة المستعملة في الجرائم المرورية ، فلا يمكن تصور حدوث جريمة مرورية بدون مركبة فعل الرغم من كونها وسيلة لتحسين حياة البشر إلا أنها لا تخلو من المخاطر خاصة في حالة سوء استعمالها أو في حالة إصابة احد أجهزتها بخلل كالفرامل ، الإطارات، المصابيح ، أو المحرك ،أو أي جزء آخر منها [1] وقد عرفها المشرع الجزائري بموجب الفقرة 21 من المادة3 من الأمر 09-03 بأنها " كل وسيلة نقل بري مزودة بمحرك للدفع أو غير مزودة بذلك ، تسير على الطريق بوسائلها الخاصة أو تدفع أو تجر " فيعتبر الخلل الفني الذي يصيب المركبة احد عناصر الأساسية في وقوع الحوادث فمثلا انفجار العجلة أو تعطل

[1] كوثر زيادة،" دور وسائل الإعلام في الوقاية من حوادث المرور"، مجلة آفاق للعلوم، جامعة الجلفة، العدد05 ، 2016 ، ص 167

نظام الكبح السيارة قد يؤدي إلى كارثة مرورية و في مثل هذه الحالات يعتبر السائق المسئول الأول عن وقوع الحادث وذلك لعدم العناية بمركبته والتفقد الدوري لها ، و تشير الإحصائيات المسجلة خلال ثلاثة سنوات الأخيرة (2017-2018-2019) أن العوامل المتعلقة بالمركبة تتسبب في حوادث المرور بنسبة 01.93%[1]

ج- **الطريق** : يعتبر الطريق من عناصر التي تؤدي إلى وقوع حوادث المروري لكونها المكان الذي تجري عليه عملية سير المركبات ، والراجلين، فأي خلل في الطريق قد يكون سببا مباشرا، أو عاملا مساعدا في وقوع الحادث ، كعدم صلاحيته للسير، بسبب وجود أشغال، أو حفر، أو عدم وجود إشارات المرور في بعض أجزائه، أو عدم وضوحها، بسبب وجود ما يخفيها، ...الخ ، وكل ذلك يحول دون حسن استعمالها للغرض الذي أنشئت لأجله[2] وقد عرف المشرع الطريق في الفقرة الأولى من المادة 03 من الأمر 09-03 بأنه " كل مسلك عمومي مفتوح لحركة مرور المركبات "

د- **الظرف المحيطة** : تتسبب الأحوال الجوية في الكثير من الحوادث والخسائر البشرية والمادية ، وتتمثل هذه العوامل عادة في الرياح، الأمطار، الضباب، الصقيع، الثلوج و ما ينتج عنها من انجرف في التربة وتشير الإحصائيات المسجلة خلال الثلاث سنوات الأخيرة (2017-2018-2019) إلى أن الأسباب المتعلقة بالطريق و المحيط تؤثر بنسبة 01.72 % في وقوع حوادث المرور[3]

الفرع الثاني الأسباب المؤدية لوقوع حوادث المرور:

إن تحديد الأسباب المؤدية لوقوع حوادث المرور عمل مضني يتطلب عملا وجهدا مشتركا من كافة الجهات التي لها علاقة بحوادث المرور وذلك على اعتبار أن حوادث المرور هي ظاهرة اجتماعية معقدة في تركيبها و يدخل في حدوثها عدة عناصر تؤثر في وقوعها بشكل مباشر و غير مباشر و من بين أهم المصالح المتدخلة عند وقوع حوادث المرور نجد مصالح الحماية المدنية التي عادة ما تكون أول من يصل إلى مكان الحادث لتقديم يد المساعدة و نقل القتلى أو الجرح إلى المستشفى لتلقى الإسعافات اللازمة ثم نجد

[1] بوعون شوقي ، المرجع السابق ، ص 91

[2] كوثر زيادة، المرجع السابق ، ص 167

[3] بوعون شوقي ، المرجع السابق ، ص 92

رجل الضبطية القضائية (الدرك أو الشرطة) حسب الاختصاص للتحقيق في ملابسات الحادث وصولا إلى الجهات القضائية التي تقوم في الفصل في النزاع إذا ما دعت الضرورة إلى ذلك بالإضافة إلى جهات أخرى كشركات التامين و الخزينة العامة و غيرها من الجهات التي تدخل في اختصاصها حوادث المرور ، وعلى الرغم من تعدد الأسباب وتنوعها غير أن مردها الأساسي يعود إلى العنصر البشري باعتباره العنصر المدرك و القادر على التأقلم مع كل الأوضاع و في كل الحالات ، و في هذا الخصوص صرحت معظم الدول بان 80% إلى 90% من حوادث المرور ترجع لعوامل بشرية ، في حين أن 10 % إلى 20 % من الحوادث تتسبب فيها المركبة أو الطرقات أو الظروف المحيطة و فيما يلي تفصيل بعض العناصر المباشرة في وقوع حوادث مرور

01- **العوامل المتعلقة بالعامل البشري:** ينعكس سلوك الأفراد بشكل مباشر على تصرفاتهم في الطريق ، فالشباب عادة ما تكون تصرفاتهم متهورة وطائشة على الطريق وهو ما يجعلهم الفئة الأكثر تسببا في حوادث المرور حيث تشير الإحصائيات الصادرة عن المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق إلى أن فئة الشباب تسببت في 34 % من حوادث المرور خلال سنة 2019 كما أن الفئة العمرية مابين (15-35 سنة) الأكثر تعرضا لحوادث المرور بنسبة تقدر بـ 50.42%[1] و من جهتها أشارة منظمة الصحة العالمية إلى أن الإصابات الناجمة عن حوادث المرور تعد السبب الأول لوفاة الأشخاص البالغين من العمر من 15 إلى 29 سنة [2]

وبشكل عام يؤثر سلوك الأفراد بشكل مباشر على تصرفاتهم في الطريق خاصة في ظل التكوين المتواضع الذي يتلقونه في المدارس تعليم السياقة ، و بالرجوع إلى الإحصائيات التي قدمها المركز الوطني للأمن و الوقاية عبر الطرق فان الإفراط في السرعة يمثل 17% من أسباب الحوادث ، وعدم انتباه السواق 15% ، و عدم أخذ الحيطة من طرف

[1] بوعون شوقي ، المرجع السابق ، ص 92

[2] منظمة الصحة العالمية ، الاصابات الناجمة عن حوادث المرور، 26-06-2020 ،18:00، https://www.who.int/ar/news-room/fact-sheets/detail/road-traffic-injuries

المشاة 6% ، فهذه العوامل الثلاثة من العنصر البشري – يقول – تشكل 40 % من نسبة الحوادث [1]

02- **الأسباب المتعلقة بالمركبة** : تعد السيارات في وقتنا الراهن من الوسائل الضرورية التي لا يمكن الاستغناء عليها فهي وسيلة النقل الأهم و الأبرز عبر العالم خاصة مع التطور التكنولوجي و التوسع المناطق الحضارية و يعد الخلل الميكانيكي من أهم العوامل الظاهرية المتعلقة بالمركبة ، فهو عادة ما يصيب السيارات القديمة بسبب عدم فاعلية الصيانة لها نظرا لعدم صلاحية بعض الأجزاء منها ، مثل وجود خلل في نظام المكابح .

03- **الأسباب المتعلقة بالطريق و الظروف المحيطة** : يعتبر المحيط عاملا مساعدا في حوادث المرور حتى وان لم يكن العامل الأساسي ، حيث أن عدم صلاحية جزء من الطريق أو انعدام إشارات المرور و الإنارة في الطريق قد يؤدي إلى وقوع حوادث المرور خاصة في حالة سوء الأحوال الجوية كتساقط الأمطار أو العواصف أو الضباب ، فقد تغير من اتجاهات السائق وتعيق تحكمه في المركبة .

المطلب الثاني خصائص و أثار الجرائم المرورية :

تتميز الجرائم المرورية بمجموعة من الخصائص التي تميزها عن غيرها من الجرائم وهو ما يعطيها طابعها الخاص في معالجتها و ينتج عنها أثار تمس بالفرد و المجتمع وسنتطرق لهذه الخصائص في الفرع الأول و في الفرع الثاني سنتناول أهم الآثار المترتبة عن حوادث المرور

الفرع الأول خصائص الجرائم المرور :

من خلال جملة التعريفات السابقة ، يمكن استخلاص مجموعة من الخصائص التي تميز الجريمة المرورية وهي

01- **الجريمة المرورية سلوك إنساني**: لا تقوم جريمة المرورية إلا بارتكاب السلوك المادي أو النشاط المادي الذي يكون ماديات هذه الجريمة أي الركن المادي للجريمة

[1] احمد نايت حسين ، هلاك 3275 شخصصا خلال 2019 ، 26-06-2020 ، 20:30 سا ، https://www.eldjazaironline.net

المرورية [1]، فالسلوك الإنساني ينطوي على قيمة قانونية ذاتية ، فإذا كان يخالف قاعدة جنائية فانه يوصف بعدم المشروعية ، ومن اجل ارتكابه يقرر القانون العقاب[2]. و من المعلوم أن الجرائم لا تقوم إلا إذا قام ركنها المادي ، الذي يكون للسلوك مظهرها الخارجي أو ضرر ناتج عن هذا السلوك، حيث أن الجريمة لها وقع ضار على المصالح الاجتماعية فلا يكفي قيام حالة فكرية أو انفعالية مجردة ، فلو فكر شخص ما في ارتكاب جريمة وعدل عن هذا قبل إتيان أي فعل فلا يعتبر مرتكب للجريمة، فقانون المرور لا يهتم سوى بالظاهر الملموس غالبا و ينقسم النشاط الإجرامي إلى قسمين تبعا للشكل الذي يظهر فيه العالم الخارجي : فقد يكون سلوكا ايجابيا وهو الفعل بمعناه الدقيق ، وقد يكون سلوكا سلبيا. وهو ما يطلق عليه الترك أو الامتناع. [3]

02- **الجريمة المرورية سلوك غير مشروع**: السلوك غير مشروع ، هي كل الأفعال التي اعتبرها المشرع تمثل تهديدا أو مساسا بحقوق أو مصالح الأساسية و الجوهرية للفرد أو المجتمع كالحق في الحياة والسلامة الجسدية ، و حدد لكل جريمة سلوكا أو مجموعة من السلوكيات تقوم بها الجريمة ، فالفعل الضار الذي يؤتيه الجاني يجب أن يكون الضرر محرما" ومعروفا" في قانون العقوبات ، فالسلوك الموجه ضد مجتمع لا يعد جريمة إلا إذا كان محرما" قانونا".

03- **العينية في الجريمة المرورية** : أي انه لا يجوز معاقبة الجاني في الجرائم المرورية إلى بعد معاينة تلك الجريمة من طرف الأعوان المؤهلون قانونا لمعاينتها وتتم المعاينة بعدة طرق منها

- **مشاهدة الجريمة بالعين المجردة** : وهنا يتم ضبط الجاني وهو يرتكب الجريمة المرورية بالعين المجردة كمشاهدة الشرطي لسائق المركبة وهو يقوم بارتكاب مخالفة الاستعمال اليدوي للهاتف النقال .

---

[1] سعيد أحمد علي قاسم ، الجرائم المرورية ، رسالة لنيل درجة الدكتوراه في الحقوق ، جامعة الإسكندرية ، كلية الحقوق ، قسم قانون الجنائي ، سنة 2007 ، ص 63

[2] محمد محمد مصباح القاضي ، قانون العقوبات، القسم العام النظرية العامة في الجريمة ، منشورات الحلبي الحقوقية بيروت لبنان، ط1،سنة 2014 ، ص322

[3] نفس المرجع ،ص 322

- **المعاينة التقنية للجريمة** : لقد أجاز المشرع للأعوان المؤهلين لمعاينة الجرائم المرورية استخدام وسائل تقنية لإثبات وقوع الجريمة على غرار الرادار و كميرات المراقبة

وتعتبر هذه الخاصية من أهم ما يميز الجرائم المرورية إذ لا يمكن معاقبة الجاني بناءا على معلومات يقدمها شخص غير مؤهل لمعاينة الجرائم المرورية ، إلا أن هذا لا يعني انه لا يجوز التبليغ عن الجرائم المرورية فكثير ما تمكن المعلومات المستقاة من توقيف الجنات خاصة في جريمة الفرار .

04- **ازدواجية العقوبة في الجرائم المرورية** : تميز الجرائم المرورية بازدواجية العقوبة فهي تتنوع بين العقوبات الإدارية مثل تعليق و سحب وحتى إلغاء رخصة السياقة و العقوبات الجزائية من الغرامات و الحبس ، فهي تشترك مع جرائم قانون العام من حيث إجراءات التحقيق لاسيما جريمتي القتل الخطأ و الجرح الخطأ

الفرع الثاني أثار حوادث المرور:

تمثل حوادث المرور أحد المشاكل التي تتسم بالاستمرارية، ولها انعكاسات سلبية على الموارد البشرية والاقتصادية على النطاقين الخاص والعام. ولا يقتصر الثمن الباهظ إلى الأسرة والمجتمع والدولة ، ومن أهم الآثار المترتبة عن حوادث المرور نذكر ما يلي :

01- **الآثار الصحية:** تتفاوت الإصابات التي تنجم عن الحوادث المرور في نوعها و شدتها و تعد الأضرار الجسدية أكثر الآثار شيوعا وانتشارا التي تنتج عن حوادث المرور، فغالبا ما ينتج عن حوادث المرور كسور في الأطراف والرأس وأضرار في الجلد والحبل الشوكي ، كما قد تسبب هذه الحوادث في نزيف في أجزاء مختلفة من الجسم وقد سجلت الجزائر خلال سنة 2019 هلاك 3275 شخصا وإصابة نحو 31010 بجروح متفاوتة نتيجة حوادث المرور، و أشارت منظمة الصحة العالمية إلى وفاة حوالي 1.24 مليون شخص كل عام نتيجة الحوادث المرور ، وهناك 20 مليونا إلى 50 مليونا من الأشخاص الآخرين الذين يتعرضون لإصابات غير مميتة من جراء تلك الحوادث يؤدي الكثير منها إلى العجز[1]، وأن هذا العدد سيرتفع بنسبة 65 % خلال العقدين القادمين ، كما أشارت

[1] المرجع السابق ، بنفس التاريخ ، https://www.who.int/topics/injuries_traffic/ar/

ذات المنظمة إلى أن الإصابات الناجمة عن حوادث المرور تمثل السبب الأول لوفاة الأشخاص البالغين من العمر من 15 إلى 29 سنة [1]

02- **الآثار الاقتصادية:** تخلف حوادث المرور عادة خسائر مادية معتبرة تتحملها الدولة ، فقد تكون هذه الآثار واضحة ملموسة وقد تكون غير واضحة يصعب احتسابها وتنعكس هذه الآثار سلبا على الفرد و المجتمع على حد سواء ، فشركات التامين تقوم بإصلاح المركبات المتضررة و تدفع الديات للمتوفين نتيجة حوادث المرور ، مما قد يدفع بشركات التامين إلى رفع أسعارها لتغطيت الخسائر التي تتكبدها نتيجة حوادث المرور ، الأمر الذي ينعكس سلبا على فرد، أما من ناحية تأثيرها على المجتمع فإن وفات الأفراد أو تعرضهم لعاهات مستديمة نتيجة حوادث المرور يفقد هؤلاء الأفراد قدرتهم على الإنتاج ويتحولون بذلك إلى عاهة على المجتمع ، خاصة وأن الدولة صرفت على الفرد منذ صغره أموال طائلة من اجل علاجه و تعليمه و رعايته.

وتقدر التكلفة الاقتصادية للحوادث المرورية على الطرق والإصابات الناجمة عنها في العالم في معظم البلدان 3% من الناتج المحلي الإجمالي أي ما قيمته (518 مليار دولار) سنويا ، ومن أصل هذا المبلغ تبلغ خسائر البلدان المنخفضة الدخل والبلدان المتوسطة الدخل (65 مليار دولار) أما على مستوى الجزائر فتقدر خسائر حوادث المرور بـ 100 مليار دينار سنويا وفقا ما توصلت إليه دراسة أنجزها المركز الوطني للأمن والوقاية عبر الطرقات مع جامعة باتنة . كما تفرض الإصابات الناجمة عن حوادث مرور أعباء ثقيلة ولا يقتصر تأثيرها على الاقتصاد العالمي و الاقتصاديات الوطنية فقط بل يتعداها إلى الموارد المالية للأسر المتضررة من حوادث المرور، فمعظم الأسر ينخفض مستوى المعيشي لها نتيجة وفات أو إصابة من يعيلها يضاف إلى كل ذلك أعباء رعاية الأفراد الذين تعرضوا لإصابات نتيجة حوادث المرور .

03- **الآثار الاجتماعية** : مما لا شك فيه أن لحوادث المرور أثار اجتماعية كبيرة وعديدة فحوادث المرور قد ينتج عنها إصابة المتسبب في الحادث بعاهة مستديمة قد تجعله عالة على المجتمع بعدما كان سيد نفسه يعول أسرته ويحفظ كرامته و في لحظة

[1] نفس المرجع ، https://www.who.int/ar/news-room/fact-sheets/detail/road-traffic-injuries

يصبح عرضة للتشرد أو التسكع في الشوارع وتنتقل تلك المعاناة للضحية الذي كان يسير في أمان الله حتى يجد نفسه مقتولًا أو مشلولا جراء تهور أحد السائقين فيدخله في متاهات لا أول لها ولا آخر لها بدءًا بفقدان وظيفته ومرورًا بتشريد أسرته وانتهاءً بتشريده وجعله حملًا ثقيلًا على مجتمعه.

04- **الآثار النفسية:** تؤكد الدراسات و البحوث العلمية والمشاهد اليومية أن بعض من يتعرضون لحوادث الطرق أو يشهدونها قد تظهر عليهم اضطرابات نفسية تتطور مع مرور الزمن لتصبح أعراضا حادة ، ومن أهم هذه الأعراض نجد استرجاع الذكريات الأليمة أثناء الأحلام أو الكوابيس ذات العلاقة بموضوع الحادث ، أو عند دخول مركز شرطة أو مشاهدة الحركة المرورية أو سياقة المركبة والاضطرابات الانفعالية الحادة التي تشمل القلق والتوتر المستمر وحالات الاكتئاب المتدرجة من البسيطة إلى الحادة، واضطرابات الوساوس القهرية بدون مبرر ، والشعور بعقدة الذنب، والشعور بالاغتراب والوحدة، وفقدان الأمل، وهو ما قد يؤدي إلى ضعف القدرة على إقامة علاقات اجتماعية مع الغير والمحافظة عليها .

المبحث الثاني تقسيم الجرائم المرورية

طبقا لنص المادة 65 من الأمر 09-03 تصنف الجرائم المرورية إلى مخالفات و جنح ، وذلك حسب درجة خطورة ، فالهيكل القانوني للجرائم المرورية يتميز بالتقسيم ثائي للجرائم من جنح ومخالفات دون الجنايات فلا مجال للجنايات في قانون المرور [1] وذلك على الرغم من خطورة الجرائم المرورية على الفرد و المجتمع ، وعلى هذا الأساس قمنا بتقسيم هذا المبحث إلى مطلبين المطلب الأول خصص للمخالفات المرورية والمطلب الثاني خصص للجنح .

[1] -R.Garraud ، Traite Théorique et pratique du droit pénal français ، L.Larose ، Directeur de la librairie ، Paris 1898 ، Deuxième Edition P.174.

المطلب الأول المخالفات المرورية :

لقد قسمت المادة 66 من قانون 17-05 المخالفات المرورية إلى أربعة درجات حسب درجة خطورتها سنتناولها بنوع من التفصيل في الفرعين التالين :

الفرع الأول المخالفات من الدرجة الأولى والدرجة الثانية : يتناول هذا الفرع نوعين من المخالفات وهي المخالفات من الدرجة الأولى و المخالفات من الدرجة الثانية

أولا المخالفات من الدرجة الأولي مثلما هي مبينة أدناه

1- **مخالفة الأحكام المتعلقة بالإنارة وكبح الدراجات**[1]: و تشمل هذه المخالفات انعدام الإنارة الأمامية و الخلفية للدراجة ، وانعدام التجهيزات العاكسة للضوء وانعدامها في الدواسات، وانعدام المنبه الصوتي أو عدم صلاحيته ، انعدام المكابح أو عدم فعاليتها [2] .

02- **المخالفات المتعلقة بالإنارة والإشارة وكبح الدرجات المتحركة و الدراجات النارية** [3] : و تشمل هذه المخالفات انعدام الإنارة الأمامية و الخلفية للدراجة ، وانعدام التجهيزات العاكسة للضوء ، وانعدامها في الدواسات ، وانعدام المنبه الصوتي أو عدم صلاحيته، انعدام المكابح أو عدم فعاليتها [4] .

3- **مخالفة الأحكام المتعلقة بتقديم وثائق المركبة، وعند الاقتضاء شهادة الكفاءة المهنية** : وتشمل وثائق المركبة عادة مايلي:

- **رخصة السياقة** : فكل سائق ملزم بالحصول على رخصة سياقة مناسبة للمركبة التي يقودها [5] وعرف المشرع الجزائري رخصة السياقة بموجب الفقرة 38 من المادة 03 من الأمر 09-03 بأنها ترخيص إداري يؤهل صاحبه لقيادة مركبة متحركة ذاتيا في

---

[1] تعرف الفقرة 26 من المادة 2 من قانون 17-05 الدراجات على أنها " مركبة ذات عجلتين او أكثر ، غير مزودة بجهاز محرك ذاتي ، تخصص لنقل الأشخاص "

[2] انظر المادتين 251 و 252 من المرسوم التنفيذي رقم 04-381

[3] تنص المادة 02 فقرة 27 من القانونرقم 05/17 " الدراجة المتحركة ذات عجلتين أو أكثر مزودة بمحرك إضافي ، لا تتجاوز سعة أسطوانته 50 سم³،و لها نفس الخاصيات العادية للدرجات من حيث إمكانية استعمالها ، ولا يمكن أن تتجاوز سرعتها في السير ، نظرا لصنعها 45 كم في الساعة"

[4] انظر المادتين 250 و 255 من المرسوم التنفيذي 04-381

[5] انظر المادة 08 من قانون 17-05

المسالك المفتوحة لحركة المرور. و يتم الحصول على رخصة السياقة بعد النجاح في اختبارات السياقة التي تثبت كفاءة الشخص في قيادة المركبة بكل سلامة وأمن و كذا معرفته بالإشارات المرورية ، وتشمل رخصة السياقة عدة أصناف حددتها المادة 180 من المرسوم التنظيمي رقم 04-381 وكذا المادة 10 مكرر من قانون 17-05 ، وقد حددت المادة الأولى من المرسوم التنظيمي 15-239[1] مدة صلاحية رخصة السياقة أما شهادة الكفاءة المهنية فهي شهادة خاصة لقيادة بعض المركبات مثل الآلات الخاصة بالأشغال العمومية

- **البطاقة الرمادية** : حسب نص المادة 54 من قانون رقم01-14

- **شهادة التامين** : وتعتبر شهادة تامين من وثائق سير المركبة ، فكل سائق مجبر على تامين سيارته .

- **محضر المراقبة التقنية:** هي وثيقة تثبت خضوع المركبة للمراقبة التقنية الدورية و مدى صلاحيتها لسير وفق المعايير و الأنظمة المعمول بها ، و إذا وجد خلل في المركبة فانه يدون في هذه الوثيقة وهذا حسب نص المادة 191 من المرسوم التنظيمي 11-376[2]

- **قسيمة السيارة** : كل سيارة مرقمة في الجزائرية يجب أن تخضع للضريبة ، وتدفع الضريبة مرة في السنة .

4- **مخالفة الأحكام المتعلقة باستخدام آلة أو جهاز مركبة غير مطابق** : وتتمثل في خروج جهاز الإنارة عن إطار المركبة بـ5 سم ، أو أن يكون واقي الصدمات غير مطابق ، وهذا حسب نص المادتين 2 و 3 من القرار الوزاري المؤرخ في : 1989/09/24

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

[2] المرسوم التنظيمي 11-376 المؤرخ في : 2011/11/12 ، يعدل ويتمم المرسوم التنفيذي رقم : 04-381المؤرخ في : 2004/11/28 ، الذي يحدد قواعد حركة المرور عبر الطرق ، المنشور في الجريدة الرسمية ، العدد رقم : 62 ، لسنة 2011 .

5- **مخالفة الراجلين للقواعد التي تنظم سيرهم لاسيما القواعد المتعلقة باستعمال الممرات المحمية : وتشمل** عدم استخدام ممرات الراجلين كلما وجدة على مسافة اقل من 30 متر[1] ، بالاضافة الى المخالفات الواردة في المواد من 268 الى المادة 274 من المرسوم التنفيذي 04-381 وهي عدم استعمال الأنفاق أو الممرات العلوية المخصصة للراجلين كلما توفرت على مسافة اقل من 30 متر ، وعدم استخدام الرصيف و الحواف عند وجودها ، العبور أمام الحافلات المتوقفة أثناء صعود أو نزول الركاب سلوك جزء من وسط الطريق الذي يمتد من الرصيف في التقاطعات التي تنعدم فيها ممرات الراجلين ، عدم احترام أو أمر العون المكلف بتنظيم حركة المرور أو الإشارات الضوئية ، عبور خط السكك الحديدية عندما تكون الإشارات الضوئية حمراء عبور الطريق بصفة محورية

6-**مخالفة الأحكام المتعلقة بخلل في أجهزة الإنارة وإشارة السيارات:** وهي المخالفات التي وردت في نص المادة 71 من المرسوم التنظيمي 04-381 و تتمثل في استعمال أضواء الطريق عند التلاقي ، عند تتبع مركبة أخرى على مسافة قريبة إلا إذا كانت تقوم بعملية التجاوز ، استعمال الأضواء المخالفة للتشريع المعمول به ، انعدام أضواء المركبة أو عدم صلاحيتها

7- **مخالفة الأحكام المتعلقة بوضع حزام الأمن من قبل راكبي المركبات ذات محرك :** جاءت هذه المخالفات في نص الفقرة 03 من المادة 100 من المرسوم التنفيذي 04-381 وهي ترتبط بعدم وضع حزام الأمان من قبل الركاب الجالسين في المقاعد الأمامية و الخلفية (بالنسبة للمركبات الخصوصية)

ثانيا المخالفات من الدرجة الثانية مثلما هي مبينة أدناه

1- **مخالفة الأحكام المتعلقة باستخدام أجهزة التنبيه الصوتي :** هي تلك المخالفات الوارد في المواد من 56 إلى 58 من المرسوم التنفيذي 04-381 وهي استعمال المنبهات الصوتية دون ضرورة حتمية ، استعمال الأبواق المتعددة الأصوات استعمال صفارات الإنذار ، استعمال المنبهات الصوتية ليلا دون ضرورة قصوى، استعمال المنبهات الصوتية في التجمعات السكانية ما لم يكن هناك خطر داهم ، الاستعمال المفرط للمنبهات الصوتية

[1] انظر المادة 35 من قانون 01-14

2- **مخالفة الأحكام المتعلقة بالمرور في أوساط الطرق أو المسالك أو الدروب أو أشرطة الطريق أو الأرصفة أو حواف الطرق المخصصة لمرور مركبات النقل العمومي و غيرها من المركبات المرخص لها بذلك خصيصا ، و لمرور الراجلين**

3- **مخالفة الأحكام المتعلقة بالتخفيض غير العادي للسرعة بدون أسباب حتمية من شأنه تقليص سيولة حركة المرور** [1]

4- **مخالفة الأحكام المتعلقة بلوحات التسجيل و التجهيزات وإشارات النقل الاستثنائي وكذا مؤشرات السرعة** : وقد جاءت هذه المخالفات في القرار المؤرخ في : 1988/05/05 [2]المعدل والمتمم بالقرار 1993/01/15 و كذا نص المادة 51 من قانون 01-14 وت هي : لوحة الترقيم ذات خلفية غير عاكسة او ذات لون غير مطابق ،انعدام لوحة الترقيم لمقطورة تجاوز وزنها الإجمالي 500 كلغ في المقطورة الأخيرة ، عدم وضع لوحة ترقيم القاطرة لمقطورة حمولتها المرخص بها أقل من 500 كلغ ، وضع علامة مميزة أو رموز قد تثير التباسا مع العلامات المميزة رسميا على مركبات ذاتية الحركة أو مقطورة ، مخالفة الأحكام المتعلقة بالتجهيزات ، مخالفة الأحكام المتعلقة بإشارات النقل الاستثنائي ، مخالفة الأحكام المتعلقة بمؤشرات السرعة.

5- **مخالفة الأحكام المتعلقة بوضع الإشارة الملائمة من قبل كل سائق صاحب رخصة سياقة في الفترة الاختبارية** [3]: وتتمثل في عدم وضع إشارة (80) في خلف المركبة الجهة اليسرى على الهيكل المعدني طبقا لنص المادة 25 من المرسوم التنظيمي 04-381

6- **مخالفة الأحكام المتعلقة بالسير على الخط المتواصل** : حسب نص المادة 11 من المرسوم التنظيمي 04-381 لا يجوز للسائق أن يتجاوز أو أن يدوس على الخط المتواصل الموضوع للفصل بين مسلكي الطريق

[1] انظر المادة 27 من المرسوم التنفيذي 04-381

[2] قرار رقم 1988/05/05 المحدد للقواعد الادارية المتعلقة بارقام التسجيل المركبات الذاتية الحركة ، المنشور في الجريدة الرسمية ، العدد 33 ، لسنة 1988

[3] نبيل صقر ، نبيل صقر، الوسيط في شرح الجريمة المرورية و جرائم المخدرات، دار الهدى للطباعة والنشر والتوزيع، الجزائر، 2016 ، ص 9

7- **مخالفة الأحكام المتعلقة بالتوقف أو الوقوف التعسفي المعيق لحركة المرور : وتتمثل هذه المخالفات في:** الوقوف أو التوقف التعسفي لمركبة بصورة غير منقطعة في نفس النقطة من الوسط الحضري أو على الرصيف أو على ممرات الراجلين أو على حافة الطريق المخصصة لسير الراجلين طوال مدة تتجاوز 03 ايام او المدة اقل لكنها تتجاوز المدة التي حددتها السلطة المختصة اقليميا بقرار ، الوقوف أو التوقف بين جانبي وسط الطريق و الخط المتواصل في حالة ضيق الطريق و الوقوف أو التوقف قرب الإشارات المضيئة أو قرب إشارات المرور بالإضافة إلى وقوف سيارة الأجرة أو مركبات النقل العمومي أو الخاص في الطرق السيارة لغرض إنزال أو صعود المسافرين الوقوف أو التوقف في كل موقع تمنع فيه مركبة أخرى من الخروج أو على الجسور أو في الممرات الجوفية ، في الأنفاق ، تحت الممرات العلوية ، الوقوف أو التوقف عكس اتجاه حركة السير

8- **مخالفة الأحكام المتعلقة بمرور مركبة ذات محرك أو مقطورة في المسالك المفتوحة لحركة المرور دون أن تكون هذه المركبة مزودة بلوحتي التسجيل:** وتضم المخالفات انعدام لوحة الترقيم الأمامية أو الخلفية أو كلاهما حسب نص المادة 161 من المرسوم التنظيمي 04-381 و القرار المؤرخ في 1988/05/05 المعدل والمتمم بالقرارين المؤرخين في : 1990/01/10 [1] و 1993/06/15 [2] ، انعدام لوحة الترقيم لمقطورة يزيد وزنها عن 500 كلغ او عدم تزويد المقطورة الأخيرة بلوحة ترقيم إذا كانت العربة تجر أكثر من مقطورة ، انعدام لوحة الترقيم الخلفية بالنسبة للدراجات النارية

9- **مخالفة الأحكام المتعلقة بعدم التصريح بنقل ملكية المركبة أو عدم التصريح بتغير إقامة مالك المركبة** [3]

10- **مخالفة الأحكام المتعلقة بتجاوز حد السرعة القانونية المرخص بها بنسبة لا تفوق 10% ، والتي قامت التجهيزات المعتمدة بمعاينتها للمركبات ذات محرك بمقطورة ،**

---

[1] قرار المؤرخ في :1990/01/10 : يعدل ويتمم القرار المؤرخ في 5 ماي سنة 1988 الذي يحدد القواعد الادارية المتعلقة بأرقام تسجيل المركبات الذاتية الحركة ، المنشور في الجريدة الرسمية ، العدد 14 ، لسنة 1990

[2] القرار المؤرخ في :1993/06/15 : يعدل القرار المؤرخ في :1988/05/05 ، الذي يحدد القواعد الادارية المتعلقة بأرقام تسجيل المركبات الذاتية الحركة ، المنشور في الجريدة الرسمية ، العدد 53 ، لسنة 1993

[3] انظر المادتين 171 و 173 من المرسوم التنفيذي 04-381

أو دون مقطورة، أو نصف مقطورة في بعض مقاطع الطرق، ولكل صنف من أصناف المركبات .

الفرع الثاني المخالفات من الدرجة الثالثة و الدرجة الرابعة : يضم هذا الفرع نوعين المتبقيين من المخالفات وهما المخالفات من الدرجة الثالثة و المخالفات من الدرجة الرابعة

أولا المخالفات من الدرجة الثالثة مثلما هي مبينة أدناه

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

2- **مخالفة الأحكام المتعلقة بمنع المرور أو تقيده في بعض خطوط السير بالنسبة لبعض أصناف المركبات أو بالنسبة للمركبات التي تقوم ببعض أنواع النقل :** و هي المخالفات التي وردت في المرسوم التنفيذي 03-452 [1]

3- **مخالفة الأحكام المتعلقة بوضع حزام الأمن من قبل سائق مركبة ذات محرك :** نصت عليها المادة 11 من قانون 17-05 و المادة 100 من المرسوم التنظيمي 04-381

4- **مخالفة الأحكام المتعلقة بالارتداء الإجباري للخوذة بالنسبة لسائقي الدراجات المتحركة والدراجات النارية و راكبيها :** إن سائق الدراجة النارية ومرافقه ملزم بوضع خوذة تتوفر فيها شروط معينة حددها القرار الوزاري المؤرخ في : 1984/12/01 [2]

5- **مخالفة الأحكام المتعلقة بالمرور أو التوقف أو الوقوف بدون ضرورة حتمية على شريط الوقوف الاستعجالي للطريق السيار ، أو الطريق السريع** [3] .

---

[1] المرسوم التنفيذي 03-452 ، المؤرخ في : 2003/12/07 ، المتعلق بتحديد الشروط الخاصة لنقل المواد عبر الطرقات ، الجريدة الرسمية ، العدد 75، بتاريخ 07-12-2003

[2] القرار المؤرخ في : 1984/12/01 ، يأمر سائقي الدارجات النارية التي لها عجلتان أو ثلاث عجلات أو أربع عجلات بوضع الخوذ على رؤوسهم و يحدد مواصفاتها ، الجريدة الرسمية ، العدد 12 ، لسنة 1984

[3] انظر المادة 88 من المرسوم التنفيذي 04-381

6- **مخالفة الأحكام المتعلقة بالتوقف أو الوقوف الخطيرين** : ويعتبر الوقوف و التوقف خطرين إذا كانت الرؤية غير كافية ، قرب تقاطع الطرق و المنعرجات و قمم المرتفعات و ممر سكك الحديدية و المؤسسات التعليمية و الصحية

7- **مخالفة الأحكام المتعلقة بمنع نقل الأطفال الذين تقل أعمارهم عن عشر(10) سنوات في المقاعد الأمامية** : يمنع القانون جلوس الأطفال الأقل من عشر سنوات في المقاعد الأمامية ، ويجبر السائق على تثبيتهم في المقاعد الخلفية واتخاذ الاحتياطات لحمايتهم ، وهو ما نصت عليه المادة الأولى من القرار المؤرخ في: 1988/06/10 [1] إلا أنه يسمح بذلك إذا لم تتوفر السيارة على مقاعد خلفية ،أو كانت مقاعد غير صالحة للاستعمال مؤقتا أو السيارة تحمل عدد كبير من الأطفال ولا يمكن وضعهم في الخلف

8- **مخالفة الأحكام المتعلقة بالمركبات غير المزودة بالتجهيزات التي تسمح للسائق بأن يكون له مجال رؤية كاف:** و هي المخالفات الواردة في المواد من 124 الى 126 من المرسوم التنفيذي 04-381 كانعدام ماسحة الزجاج أو وجود ماسحة الزجاج واحدة و لكنها لا تغطي مجال الرؤية الكافي للسائق ، انعدام أو عدم صلاحية غسالة الزجاج .

9- **مخالفة الأحكام المتعلقة بوضع شريط بلاستيكي أو أية مادة معتّمة أخرى على زجاج المركبة** [2]

10- **مخالفة الأحكام المتعلقة بعدم التصريح بالتغييرات التي أجريت على المركبة:** وتكون هذه التغيرات إما في طاقة أو القوة أو عدد المقاعد ، ويجب أن يتم التصريح خلال 15 يوم من إدخال التعديلات ، ويرسل إلى الوالي الذي يوجد بمقر إقامته مرفقا بالبطاقة الرمادية لتعديلها .

11- **مخالفة الأحكام المتعلقة بإلزام حائزي رخص السياقة في الفترة الاختبارية للتكوين وعلى نفقتهم** : حيث تنص المادة 57 من قانون 17-05 على :" تلقن مؤسسات التكوين المعتمدة كيفيات تعليم سياقة المركبات للحصول على رخصة السياقة بمقابل مالي"

---

[1] القرار المؤرخ في 1988/06/10 : يحدد شروط الامن الخاصة بالاطفال المسافرين على السيارت ، الجريدة الرسمية ، العدد 04 ، لسنة 1989 .

[2] انظر المادة 48 من المرسوم التنفيذي 04-381

12- **مخالفة الأحكام المتعلقة بطبيعة الأطر المطاطية للمركبات ذات محرك، غير المطابقة للمعايير المقبولة و شكلها و حالتها :** لقد حددت المادتين 109 و110 من المرسوم التنظيمي 04-381 الشروط المطلوبة في العجلات المطاطية

13- **مخالفة الأحكام المتعلقة بإلزامية المراقبة التقنية الدورية للمركبات:** تخضع المركبة لمراقبة دورية تقنية تهدف إلى التأكد من استجابة السيارة للمتطلبات القانونية لسيرها

ثانيا المخالفات من الدرجة الرابعة مثلما هي مبينة أدناه

1- **مخالفة الأحكام المتعلقة باتجاه المرور المفروض :** لقد حدد القرار الوزاري المشترك المؤرخ في : 1974/07/15 ، المواصفات التي يجب توفرها في الإشارات المرورية ، و سائق المركبة ملزم باحترام هذه الإشارات التي تتنوع بين إشارات عمودية إشارات أفقية و إشارات يدوية يقوم بها الأعوان المكلفون و إشارات ضوئية .

2- **مخالفة الأحكام المتعلقة بتقاطع الطرقات و أولوية المرور:** وتشمل عدم منح الأولوية لمركبات المعوقين حركيا (شريطة أن تحمل العلامة المميزة) ، رفض الأولوية عند تقاطع الطرق بالرغم من وجود الإشارة ، رفض الأولوية لمستعملي الطرق ذات حركة المرور الكبيرة خارج التجمعات السكانية أو عدم احترام الأولوية عند الدخول للطرق الموصلة للطرق السريعة ، عدم الالتزام بالالتفاف على اليمين حول معلم أو مبنى أو شريط أو نصب تذكاري يشكل اتجاها دورانيا أو عدم تسهيل مرور المركبات ذات الأولوية بالإضافة إلى رفض أولوية المرور للمركبات الآتية من اليسار لدى التقاطع الدوراني

3- **مخالفة الأحكام المتعلقة بالتقاطع والتجاوز:** و تشمل عدم احترام القواعد المقررة أثناء عمليات التجاوز[1] ، الفصل بين قافلة عسكرية أو للشرطة أو موكب رسمي ، التجاوز بالقرب من ممرات الراجلين ، رفض تسهيل عملية التجاوز ، التجاوز على اليمين أو تجاوز قطار أو حافلة قطارية متوقفة خلال صعود الركاب أو نزولهم بالإضافة إلى رفض تراجع المركبات المنفردة بالنسبة لمجموع المركبات لدى استحالة التلاقي أو رفض تراجع المركبات الخفيفة بالنسبة للحافلات لدى استحالة التلاقي أو رفض تراجع الشاحنات بالنسبة للحافلات

[1] انظر المادة 30 من المرسوم التنفيذي 04-381

لدى استحالة التلاقي أو التجاوز دون أخذ الاحتياطات اللازمة أو عدم الإعلان عن عملية التجاوز

4- **مخالفة الأحكام المتعلقة بإشارات الأمر بالتوقف التام :** وتشمل عدم الوقوف التام أمام إشارة الضوء الحمراء الثابت أو الوامض أو عدم الوقوف التام أمام إشارة قف

5- **مخالفة الأحكام المتعلقة بالمناورات الممنوعة على الطرق السيارة ، والطرق السريعة** [1] .

6- **مخالفة الأحكام المتعلقة بزيادة السرعة من طرف سائق المركبة أثناء محاولة تجاوزه من قبل سائق آخر** [2] .

7- **مخالفة الأحكام المتعلقة بسير مركبة بدون إنارة أو إشارة أو وقوفها في وسط الطريق ليلا أو أثناء انتشار الضباب في مكان خال من الإنارة العمومية :** وهي المخالفات التي وردت في نص المادة 73 من المرسوم التنظيمي 04-381 وتشمل وقوف أو توقف مركبة ليلا في مكان خال من الإنارة دون إشعال الأضواء و السير ليلا دون إشعال الأضواء. و سير أو توقيف مركبة بدون إنارة أو إشارة في وسط الطريق، ليلا أو أثناء انتشار الضباب، في مكان خال من الإنارة العمومية.

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

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

10-**مخالفة الأحكام المتعلقة بعبور بعض مقاطع الطرق الممنوعة للسير أو بعض الجسور ذات الحمولة المحدودة :** وتشمل : عبور بعض الجسور ذات الحمولة المحدودة والمرور في طريق غير صالح للسير بسبب رداءة الطقس أو الأشغال المنبه عليها بإشارات نظامية

[1] انظر الفقرة 02 المادة 88 من المرسوم التنفيذي 04-381

[2] انظر المادة 36 من المرسوم التنفيذي 04-381

11-**مخالفة الأحكام المتعلقة بوزن المركبات ذات محرك غير المطابقة للمعايير المقبولة:** وتتمثل في السير بمركبة بحمولة تزيد عن الحمولة المرخصة أو سير مركبة متكونة من مجموعة من العربات بحمولة تزيد عن الحمولة المرخصة وهذا حسب نص المادتين 103 و 107 من المرسوم التنظيمي 04-381

12- **مخالفة الأحكام المتعلقة بمكابح المركبات ذات محرك، وربط المقطورات ونصف المقطورات** [1].

13- مخالفة الأحكام المتعلقة بالحمولة القصوى لكل محور:لا يجوز أن يتحمل المحور حملة تفوق13 طن ، كما لا يجوز أن يتجاوز الوزن الإجمالي مع الحمولة أكثر من 05أطنان ، ويقابل زيادة 05 سم في المسافة بين المحورين المتتاليين في حدود 45 سم زيادة في الوزن قدرها 350 كلغ من الحمولة القصوى

14- **مخالفة الأحكام المتعلقة بتركيب جهاز تسجيل وقت السرعة بالميقات**[2] وخصوصياته و تشغيله واستعماله الملائم و صيانته : وتضم هذه المخالفة انعدام أو عدم تشغيل الجهاز ، كما يجب الاحتفاظ بأوراق التسجيل المراقبة لمدة 06 أشهر

15- **مخالفة الأحكام المتعلقة بالتغير الهام للاتجاه دون تأكد السائق من أن المناورة لا تشكل خطرا على المستعملين الآخرين ودون تنبيههم برغبته في تغيير الاتجاه**

16- **مخالفة الأحكام المتعلقة باجتياز خط متواصل**

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

18- **مخالفة الأحكام المتعلقة بالمكوث على الشريط الوسطي الذي يفصل أوساط الطرق في الطريق السيار والطريق السريع**[3]

19- **مخالفة الأحكام المتعلقة بحجم المركبات وتركيب أجهزة إنارة وإشارة المركبات** [4]

---

[1] انظر المادتين 132 و 133 من المرسوم التنفيذي 04-381

[2] عرفته المادة 03 من الامر 09-03 بأنه : " جهاز يسمح با بالمراقبة البعدية للسرعة ا المطبقة وأوقات السياقة والاستراحة وكذا المسافة القطوعة في وقت معين "

[3] انظر المادة 88 من المرسوم التنفيذي 04-381

[4] راجع المواد من 112 إلى 116 من المرسوم التنفيذي 04-381

20- **مخالفة الأحكام المتعلقة بالاستمرار في قيادة مركبة دون إجراء الفحص الطبي الدوري :** أي عدم تجديد رخصة السياقة في الآجال القانونية

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

22- **مخالفة الأحكام المتعلقة بعدم احترام مدة السياقة، ومدة الراحة من قبل سائقي مركبات نقل البضائع التي يفوق وزنها الإجمالي المرخص به مع الحمولة أو وزنها الإجمالي السائر المرخص به 3.500 كلغ، و ومركبات نقل الأشخاص التي تشتمل على أكثر من تسعة (9) مقاعد بما في ذلك مقعد السائق**

23- **مخالفة الأحكام المتعلقة بحالات الإلزام أو المنع الخاصة بعبور السكك الحديدية الواقعة على الطريق**

24- **مخالفة الأحكام المتعلقة بالاستعمال اليدوي للهاتف المحمول ، أو التصنت بكلتا الأذنين بوضع خوذة التصنت الإذاعي والسمعي أثناء السياقة**

25- **مخالفة الأحكام المتعلقة بتجاوز حدود السرعة المنصوص عليها بالنسبة لصنف السائقين الحائزين رخصة السياقة في الفترة الاختبارية :** بحيث يمنع السائقين الذين تحصلوا على رخصة سياقة منذ اقل من سنتين تجاوز سرعة80 كلم/ سا .

26-**مخالفة الأحكام المتعلقة بأولوية مرور الراجلين على مستوى الممرات المحمية**[1]

27- **مخالفة الأحكام المتعلقة بالمسافة القانونية بين المركبات أثناء سيرها :** إن كل سائق مركبة ملزم بترك مسافة أمان بينه وبين المركبة التي تسير أمامه وذلك لتجنب الاصطدام به في حالة التوقف المفاجئ وتزداد هذه المسافة كلما زادة السرعة كما يجب احترام مسافة 50 متر بين مركبات الوزن الثقيل التي تسير على تتابع خارج المجمعات السكانية

28- **مخالفة الأحكام المتعلقة بالضرر أو الخطر الملحق بالغير، أو بالمسلك العمومي و بتجهيزاته أو بملحقاته**

29- **مخالفة الأحكام المتعلقة بتصاعد الدخان والغازات السامة وإصدار الضجيج عند تجاوز المستويات المحددة :** وقد حددها المرسوم التنظيمي 03-410 [1]

[1] انظر المادة 38 من المرسوم التنفيذي 04-381

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

المطلب الثاني الجنح المرورية

الجنح هي الانتهاكات الجسيمة للحقوق و المصالح التي يسعى القانون لحمايتها و لها قدر كبير من الخطورة سواء على الفرد أو الدولة ، و هذه الجرائم ليس بالعدد الكثير في قانون المرور[2] وتتنوع الجنح المرورية بين ما هو منصوص عليها في قانون العقوبات وما هو منصوص عليه في قانون المرور لذا قمنا بتقسيم هذا المطلب إلى فرعين الأول الجنح المنصوص عليها في قانون العقوبات و الفرع الثاني الجنح المنصوص عليها في قانون المرور .

الفرع الأول الجنح المنصوص عليها في قانون العقوبات: أحال قانون المرور بعض الجنح المرورية على قانون العقوبات منها

أولا جنحة القتل الخطأ و الجرح الخطأ القتل الخطأ والجرح الخطأ : يعرف القتل الخطأ بأنه إزهاق روح إنسان حي بالخطأ أما الجرح الخطأ فهو كل ضرر داخلي أو خارجي يلحق بجسم الإنسان أو صحته[3]،و الجريمتان تشتركان في عناصرهما وتختلفان في جسامة النتيجة المادية المترتبة عن النشاط الإجرامي[4] ، فكلاهما من الجرائم المادية لا الشكلية لأنهما جريمة حدث ضار يتمثل في إصابة المجني عليه بالقتل أو الجرح ، ولا يمكن تصور الشروع فيهما لعدم توفر القصد الجنائي كما لا يمكن تصور وجود الاشتراك

---

[1] المرسوم التنفيذي رقم 03-410 ، المؤرخ في : 05-11-2003 ، يحدد المستويات القصوى لانبعاث الادخنة و الغازات السامة والضجيج من السيارات ، المنشور في الجريدة الرسمية ، العدد 68، لسنة 2003

[2] سعيد احمد على قاسم ، المرجع السابق ، ص 86

[3] مكي دردوس ، القانون الجنائي الخاص في التشريع الجزائري ،ج1 ، (د ط) ،، قسنطينة ،2005 ، ص 202

[4] السيد خلف محمد ، التجريم و العقاب في قانون المرور ، ط4 ، المكتبة القانونية ، القاهرة، 1992 ، ص 117

فيهما . و أحالت المادة 67 من قانون 09-03 الجريمتين إلى المادتين 288 و 289 من قانون العقوبات الجزائري و للجريمتين ثلاثة أركان لابد من توفرها هي :

- الفعل المادي وهو القتل الخطأ أو الجرح الخطأ
- الخطأ الذي ينسب إلى الجاني
- وجود الرابطة السببية بين الفعل و النتيجة

01- **الركن المادي:** لكي يمكن القول بوجود جريمة لا بد من ان تتجسد إرادة الجاني في صورة أفعال خارجية ، حركة أو موقف أو فعل ايجابي أو سلبي ، يشكل ما يسمى بالركن المادي[1] ،و المشرع – وهو في صدد حماية المجتمع – لا يعاقب على مجرد الأفكار أو النوايا الإجرامية ، أو حتى التصميم على ارتكاب الجريمة [2]. ويتكون الركن المادي من ثلاثة عناصر هي

أ- **النشاط الإجرامي** : وهو السلوك الايجابي أو السلبي الذي يصدر من الجاني ينقسم النشاط الإجرامي إلى قسمين تبعا للشكل الذي يظهر فيه العالم الخارجي : فقد يكون سلوكا ايجابيا وهو الفعل بمعناه الدقيق ، وقد يكون سلوكا سلبيا. وهو ما يعرف بالامتناع ، بالإضافة إلى أهمية السلوك الإنساني تكتسي الوسيلة و مكان الجريمة (الطريق العمومي) أهمية بالغة في الجرائم المرورية فلا يمكن تصور وجود جريمة مرورية بدون مركبة أو على مكان غير الطريق العمومي

ب-**النتيجة الإجرامية** : قد يتطلب القانون لوقوع الجريمة تحقق نتيجة معينة، وقد يكتفي بصلاحية السلوك لإحداثها، و في الحالة الأولى تكون الجريمة من جرائم الضرر و في الثانية تكون من جرائم الخطر[3] و يقصد بالنتيجة ذلك الأثر الطبيعي المترتب على السلوك الذي يعتبره المشرع عدواناً على حق أو مصلحة يحميها القانون ، ومن خلال هذا التعريف يظهر لنا بان النتيجة لها مدلولين: أولهما مدلول مادي يمكن إدراكه بالحواس و يظهر من خلال الآثار المترتبة على السلوك؛ والنتيجة بهذا المعنى هي تغيير يحدث في العالم الخارجي و المدلول الثاني هو مدلول قانوني و يتمثل في العدوان على الحق أو

[1] محمد محمد مصباح القاضي ، المرجع السابق ، ص 317

[2] نفس المرجع ، ص 317

[3] محمد محمد مصباح القاضي ، المرجع السابق ، ص 332

المصلحة التي يحميها المشرع وانطلاقا من هذا المدلول قسم الفقه الجرائم إلى جرائم ضرر و جرائم خطر

جـ- **علاقة السببية** : وهي الصلة التي تربط النشاط الإجرامي بالنتيجة الإجرامية ، وتكمن أهمية علاقة السببية في كل جريمة يتطلب ركنها المادي نتيجة إجرامية معينة ، إذ يتعين لمساءلة الجاني عن النتيجة أن تتوافر رابطة السببية بين فعله و بين هذه النتيجة ، فإذا انتفت علاقة السببية اقتصرت مسؤولية الجاني عن الشروع إذا كانت جريمته عمدية ، فإن كانت غير عمدية انتفت مسؤوليته عنها [1]

- **الركن المعنوي** : يمثل الركن المعنوي العناصر النفسية التي تربط بين الجاني وبين ماديات الجريمة [2]. فإذ كان الركن المادي للجريمة هو الوجه الخارجي المحسوس للسلوك المكون لها كما وصفه نص التجريم ، فان ركنها المعنوي هو الوجه الباطني النفساني لهذا السلوك [3] ، و يأخذ الركن المعنوي للجريمة صورتين رئيسيتين : وهما العمد ويطلق عليه القصد ، و الإهمال ويسمى بالخطأ غير العمدي ، وهناك صور أخرى يطلق عليها الجرائم المتجاوزة للقصد [4]. كجريمة الضرب المفضي إلى الوفاة وعلى اعتبار أن المشرع اعتبر جريمتي القتل و الجرح الخطأ من الجرائم غير العمدية فان الخطأ فيها يمثل الركن المميز لهذه الجريمة ، ويمكن تعريف الخطأ بأنه " انحراف الجاني عن السلوك المألوف المفروض على الشخص المعتاد الذي تحيط به ظروف خارجية وشخصية مماثلة لظروف الجاني وما يترتب على ذلك من عدم حيلولته دون حدوث النتيجة الإجرامية (الوفاة أو الإيذاء) رغم أن ذلك كان في استطاعته و من واجبه "[5] ويترتب على هذا النوع من الخطأ وقوع الجرائم غير العمدية ، و التي ينتفي فيها القصد الجنائي، و توصف إرادة الجاني بأنها آثمة مع أنها لم تتجه لإحداث النتيجة الضارة لمجرد أنها لم تلتزم جانب الحيطة، ولا يمكن للجاني أن يتعذر بكونه لم يرد النتيجة الإجرامية للتنصل من المسؤولية، ذلك لأن

---

[1] محمود نجيب حسني ، شرح قانون العقوبات ، القسم الخاص ،سنة 1998، منشورات الحلبي ، بيروت ، ص 34

[2] محمد محمد مصباح القاضي ، المرجع السابق ، ص 385

[3] رمسيس بهنام ، النظرية العامة للقانون الجنائي ، النشاء المعارف الإسكندرية ، ط 3، سنة 1998 ، ص 858

[4] محمد محمد مصباح القاضي ، المرجع السابق ، ص 389

[5] شريف الطباخ ، جرائم الاصابة الخطأ وقتل الخطأ الناتجة عن حوادث السيارات ، دار الفكر و القانون للنشر و التوزيع المنصورة ، سنة 2009 ، ص 13

إرادة المتهم وإن لم تتوقع النتيجة إلا أنها كان بإمكانها أن تتوقع بأن هذا السلوك سيؤدي إلى النتيجة الإجرامية فتتجنبه ، و الخطأ في الجريمة غير العمدية نوعان : خطأ مع التوقع أو ما يسمى بالخطأ الواعي أو المتبصر، والخطأ غير متوقع أو غير واعي أو غير متبصر ففي حالة الخطأ الواعي فان الجاني يتوقع نتيجة سلوكه الخاطئ ولكن لا تتجه إليها إرادته فهو يأمل في عدم حدوث تلك النتيجة اعتمادا على مهاراته أما الخطأ غير متوقع فهنا لا يتوقع الجاني نتيجة سلوكه الخاطئ ولا تتجه إليها إرادته في حين كان ذلك في استطاعته وكان من واجبه مما يعني خمول الإرادة و المتمثل في عدم وقوع ما كان يمكن توقعه و الحيلولة دون حدوثه[1]، وقد حدد المشرع الجزائري صور الخطأ في المادة 288 من قانون العقوبات هي الرعونة ، عدم الاحتياط و الإهمال و عدم مراعاة القوانين و القرارات و اللوائح و الأنظمة أما في قانون المرور فقد حددها بموجب نص المادة 67 من الأمر 09-03 وهي الخطأ ، التهاون ، التغافل ، عدم الامتثال لقواعد حركة المرور.

- **الرعونة** : يراد بالرعونة سوء التقدير أو الطيش أو نقص المهارة أو الجهل أو الجهل بما ينبغي العلم به[2] وأوضح صور الرعونة هي قيام الشخص بسلوكيات محفوفة بالخطر دون توقعه للنتائج و الأخطار التي يمكن أن تشكلها سلوكياته ومثال على ذلك أو الصياد الذي يطلق النار على طائر في مكان آهل بالناس فيصيب أحد المارة.

- **عدم الاحتياط** : وهو خطأ لا يقوم به رجل عادي عندما يكون في نفس الظروف التي أحاطت بفعل المجرم[3] كأن يقدم المتهم على فعل خطير مدركا خطورته و متوقعا الأخطار التي قد تترتب على هذا الفعل إلا انه استمر في عمله دون أن يتخذ الاحتياطات التي من شأنها الحيلولة دون تحقيق هذه الأخطار، ومثال على ذلك الشخص الذي يقود سيارته بسرعة فائقة في وسط مزدحم بالناس معتمدا على مهارته في تجنب النتيجة، ولكنه لا يفلح إذ يصطدم بأحد المارة في الطريق .

[1] شريف الطباخ ، المرجع السابق ، ص 16

[2] يوسف دلاندة ، نظام التعويض عن الاضرار الجسمانية و المادية الناتجة عن حوادث المرور ، ط 2012 ، دار هومة ، الجزائر ، ص 19

[3] يوسف دلاندة ، المرجع السابق ، ص 20

-**التغافل** : ويقصد به عدم المبالاة و النسيان و السهو، وأورد المشرع هذه العبارة في نص المادة 67 من الأمر 09-03 وهو مصطلح جديد لم يرد في نص المادة 288 من قانون العقوبات وعليه فإن كل إغفال أثناء القيادة ينتج عنه أضرار مادية أو جسمانية يسأل عنه السائق

-**الإهمال و التفريط و عدم الانتباه:** يختلف هذا التصرف عن الذي قبله في كونه تصرف سلبي يحدث نتيجة لترك واجب أو نتيجة الامتناع عن تنفيذ أمر ما ، ومثال على ذلك الممرضة التي تحقن المريض دون أن تجري عليه فحص طبي .

-**عدم مراعاة القوانين و القرارات و اللوائح و الأنظمة** : تنص المادة 09 من قانون 01-14 على انه :" يجب على كل سائق مركبة ، الامتثال لقواعد الخاصة بحركة المرور،حتى لا يشكل أي خطر عليه أو على غيره من مستعملي الطريق" و من هنا يتبين أن الإخلال بالوجبات القانونية و عدم احترام الأنظمة تشكل مخالفة جنائية و تتحقق هذه الصورة من الخطأ إذا لم يطابق سلوك المتهم قواعد السلوك الآمرة الصادرة عن الدولة سواء كانت قوانين أو لوائح أو تعليمات [1]. إلا أن توافر الخطأ بمخالفة القوانين و اللوائح لا يعني قيام الجريمة غير العمدية بل لا بد من توافر علاقة السببية بين الخطأ و النتيجة[2] .

وقد برزت إشكالية بخصوص هذه الصور فهل أورد المشرع هذه الصور على سبيل الحصر أم على سبيل المثال؟

و يذهب الرأي الغالب إلى اعتبار أن المشرع أورد هذه الصور على سبيل الحصر لا المثال ، مما يتعين على القاضي عندما يحكم في جريمة غير عمدية أن يثبت أن الخطأ غير العمدي يدخل ضمن الصور الواردة في نص المادة 288 قانون العقوبات دون أن يجتهد في إيجاد صورة أخرى خرقا لمبدأ الشرعية

[1] محمد محمد مصباح القاضي ، المرجع السابق ،ص 427

[2] نفس المرجع ، ص 427

ثانيا جنحة الحصول أو محاولة الحصول على رخصة سياقة بتصريح كاذب: تنص المادة 78 من الأمر 09-03 على انه " يعاقب كل شخص حصل على رخصة سياقة أو حاول الحصول عليها أو على نسخة ثانية منها بواسطة تصريح كاذب طبقا لأحكام المادة 223 من قانون العقوبات" فنص المشرع على معاقبة كل من يحصل أو يحاول الحصول على رخصة سياقة من خلال التصريح الكاذب سواء في الوثائق المقدمة للحصول على رخصة سياقة أو من خلال محاولة الحصول على أكثر من رخصة لتجنب حرمانه من السياقة في حالة سحب رخصة السياقة منه .

الفرع الثاني الجنح الواردة في قانون مرور : هي تلك الجرائم التي تضمنها قانون المرور و تظم الجرائم التالية

01- **جنحة الفرار** : وردت هذه الجريمة في نص المادة 72 من الأمر 09-03 وتعرف هذه الجريمة بجريمة الهروب في قانون المرور ، والتي تعني هروب القائد المركبة عقب التورط في ارتكاب حادث مرور،أو المتسبب في حادث مرور[1]، فمغادرة الجاني لمكان الحادث دون تقديم يد المساعدة للضحية أو إبلاغ السلطات المختصة تجعله تحت طائلة العقاب فهذه الجريمة تتطلب وجود عنصرين معا وهما

- علم الجاني بأنه ارتكب أو تسبب في وقوع حادث
- عدم التوقف لتقديم المساعدة أو إبلاغ السلطات المعنية للتهرب من تحمل المسؤولية الناجمة عن الحادث فقد يقوم الجاني بالفرار من مكان الحادث خوفا على حياته أو ممتلكاته إن هو توقف لتقديم المساعدة ولا يشترط أن يخلف الحادث أضرار جسمانية إذ يكفي وقوع أضرار مادية مهما كانت شدتها لتوقف الجاني، وما يعاب على نص هذه المادة أن المشرع الجزائري لم يحدد المدة القانونية للتبليغ عن وقوع الحادث وقد نصت المادة 73 على تشديد العقوبة إذا نجم عن الحادث وفاة أو الجرح الخطأ

02 - **جنحة القيادة في حالة سكر**:يقصد بالسكر بأنه تلك الحالة التي يفقد فيها الشخص شعوره أو وعيه بصفة مؤقت و عارضة على اثر تعاطيه لكمية من سائل مسكر أو مادة

[1] سعيد احمد علي قاسم ، المرجع السابق ، ص 116

مخذرة كافية لإحداث هذا الأثر[1] ، أما السياقة في حالة سكر فيقصد بها أن يعمد سائق السيارة إلى احتساء قدر معين من المواد الكحولية التي تؤثر لا محال على النية لهذا الشخص أو عن طريق تحفيزه بشكل ملفت على اقتراف الأفعال المنافية للقانون من خلال أثر المشروبات الكحولية الفعال على الجهاز العصبي للفرد[2] و تعد جريمة القيادة في حالة سكر من أخطر الجرائم، لان الشخص الذي يقود السيارة وهو في حالة سكر سوف لا يعلم ما هو حجم الأضرار التي سيرتكبها سواء المادية آو البشرية[3] ، وقد أثبتت التجارب أن تعاطي الكحول أو مواد تدخل ضمن أصناف المخدرات تفقد السائق القدرة على تقدير المسافة و تأخر ردة الفعل لديه كما تفقده التحكم في توازنه و بالتالي فقدان السيطرة على المركبة مما يجعله يشكل خطرا على نفسه وعلى باقي مستعملي الطريق و من هنا منع المشرع القيادة في حالة سكر وحدد نسبة الكحول في الدم بـ 0.20 غ/ألف . كما تطال هذه الجريمة كل شخص يقود مركبة أو يرافق السائق المتدرب في إطار التمهين بدون مقابل أو بمقابل مثلما هو محدد في هذا القانون وهو في حالة سكر ، كما يعتبر كل السائق أو مرافق السائق المتدرب يرفض الخضوع للفحوص الطبية و الإستشفائية والبيولوجية ، مرتكبا لجنحة السياقة في حالة السكر

02- **جنحة عدم الامتثال** : جاءت هذه الجنحة في نص المادة 76 من الأمر 09-03 وتتمثل في رفض الخضوع لإنذار التوقف الصادر عن الأعوان المؤهلين بقصد مراقبة المركبة أو الأشخاص المتواجدين على متنها طبقا للقانون ، شريطة أن يكون هؤلاء الأعوان حاملين للشارات الخارجية الدالة على صفاتهم وان تكون هذه الشارات ظاهرة ، وقد حددت المادتين 130 و 131 من قانون 01-14 الأعوان المكلفين بمراقبة السيارات و الأشخاص المتواجدين على متنها

---

[1] الوليد ساهر ، المبادئ العامة في قانون العقوبات الفلطسني ، ط1، غزة ، د ن ، ص 445

[2] جيلالي بغدادي، الاجتهاد القضائي في المواد الجزائية، الجزء الثاني، الطبعة الأولى، الديوان الوطني للأشغال التربوية ، الجزائر، 2002 ،ص22

[3] مروك نصر الدين، محاضرات في الإثبات الجنائي، النظرية العامة للإثبات الجنائي، الجزء الأول، الطبعة الرابعة، دار هومة للنشر و التوزيع ، الجزائر، 2010 ، ص 470

03- **الجنح المتعلقة بالمركبة و وثائقها** : وهي الجنح الواردة في النص المادة 77 و 84 و 88 من قانون 01-14 و المتمثلة في جنحة وضع للسير مركبة ذات محرك أو مقطورة مزودة بلوحة تسجيل أو تحمل كتابة لا تتطابق مع المركبة أو مع مستعملها ، جنحة عدم رد البطاقة الرمادية في الآجال القانونية ، جنحة مخالفة أحكام المتعلقة بتامين حمولة مركبات ، وجنحة انعدام شهادة تامين المركبة .

04- **الجنحة المتعلقة برخصة السياقة:** وردت هذه الجنح ضمن أحكام المواد من 78 إلى 81 من الأمر 09-03 و تتمثل في جنحة الحصول أو محاولة الحصول على رخصة سياقة بتصريح كاذب ، جنحة عدم صلاحية رخصة القيادة و جنحة القيادة بدون رخصة بالإضافة إلى جنحة الاستمرار في القيادة بعد تعليق رخصة السياقة .

05- **الجنح المتعلقة بالطرقات:** مثل جنحة وضع ممهل بدون رخصة المنصوص عليها في المادة 82 من الأمر 09-03 و قرار الوزاري المؤرخ في : 09-04-2006[1] وجنحة تنظيم أو المشاركة في السباقات المقامة بطرق غير شرعية على المسالك العمومية ، جنحة انجاز أشغال على الطريق بدون رخصة .

06- **جنح أخرى** : مثل جنحة حيازة أو استعمال بأية صفة كانت جهاز أو آلة تخصص إما للكشف عن وجود أدوات تستخدم لمعاينة المخالفات للتشريع والتنظيم المتعلقة بحركة المرور أو عرقلة تشغيلها حسب نص المادة 84 من الأمر 09-03 و جنحة تجاوز السرعة المحددة بنسبة تفوق 30% فما فوق .

[1] قرار وزاري المؤرخ في : 09-04-2006 : يحدد طبيعة الممهلات وشكلها ومقاييسها ومواصفاتها التقنية ، الجريدة الرسمية ، العدد 27 ، بتاريخ: 26-04-2006

خلاصة الفصل الأول

عرفت حوادث المرور بأنها كل واقعة مفاجئة احد طرفيها مركبة تسير في طريق العام ، يتسبّب في وقوعها، العنصر البشري ، أو عيوب فنّية في المركبة ذاتها، أو بسبب التصميم الهندسي للطرق، وقد ينتج عنها أضرار مهما كان نوعها، وشدّتها، و بالتالي تتكون الجرائم المرورية من ثلاثة عناصر متداخلة في وقوعها هي العنصر البشري الذي يمثل مصدر الخطر كونه العنصر الوحيد القادر على التحكم في أفعاله و يشمل هذا العنصر السائق و الراجلين و ركاب المركبة ، و العنصر الثاني فهو المركبة التي تعتبر الوسيلة التي ترتكب بها الجرائم المرورية ، أما العنصر الثالث فهو طريق أي المسلك العمومي المخصص لحركة سير المركبات وهناك من يضيف عنصر رابع وهو العوامل المحيطة المتمثلة في الأحوال الجوية. كما تتميز الجرائم المرورية بمجموعة من الخصائص التي تميزها عن غير من الجرائم فهي سلوك إنساني غير مشروع و عقوباتها ذات طبيعة مزدوجة أي أن نها تضم عقوبات إداري و عقوبات جنائية ، كما تتميز بأنها جرائم عينية تتم معاينتها بالعين المجردة من طرف الاعوان المؤهلون او عن طريق وسائل تقنية مثل الرادار . وعادة ما تخلف حوادث المرور اثار وخيمة سواء على الفرد من حيث تعرضه لإصابات جسدية وهي غالبة ما تكون كسور او نزيف و قد تكون أثارها نفسية تتمثل في العقد النفسية التي تخلفها، كما تخلف حوادث مرور خسائر مادية ضخمة تقدر بـ100 مليار دينار جزائري سنويا .

و قسم المشرع الجزائري الجرائم المرورية الى مخالفات و جنح دون وجود للجنايات و ذلك على الرغم من خطورة بعض الجرائم ، فحددت المادة 66 من قانون 17-05 اربعة درجات للمخالفات تضم الدرجة الاولى سبعة مخالفات و الدرجة الثانية تضم عشرة (10) مخالفات فيما تضم الدرجة الثالثة ثلاثة عشر (13) مخالفة ، فحين تضم الدرجة الرابعة ثلاثون (30) ، اما الجنح فقد نظمها المشرع في نصوص المواد من 67 الى 90 من نفس القانون وقد تميز هذا القانون بالتنظيم المحكم للمخالفات اذ ما تمت مقارنته بقانون 14-01 .

الفصل الثاني
الأحكام الجزائية

الفصل الثاني الأحكام الجزائية

سنتطرق في هذا الفصل للجزائية المترتبة عن حوادث المرور التي تنقسم الى جزاءات مدنية المتمثلة أساسا في التعويض والجزاءات الجزائية التي تتنوع بين الحبس و الغرامات المالية بالإضافة إلى تعليق رخصة السياقة و سحب و إلغاء رخصة السياقة ثم نتعرف على الأعوان المؤهلون قانونا لمعاينة هذه الجرائم و الإجراءات التي يتبعونها لمعاينة هذه الجرائم و أخيرا نتطرق لطرق إثبات الجرائم المرورية

المبحث الأول العقوبات:

لما كانت المسؤولية بمعناها القانوني ، هي التزام الشخص بالخضوع لتدبير قانوني يتخذ معه قهرا- لقاء سلوك بدر منه1 ، ومنه فهو عقاب لكل شخص يأتي بسلوك مخالف للقانون و ينقسم الجزاء في الجرائم المرورية إلى جزاء جنائي و جزاء مداني ويهدف الجزاء الجنائي إلى مكافحة الإجرام ، و الحيلولة دون أن تكون الجريمة الواقعة مقدمة ممهدة لوقوع جرائم أخرى بالتبعية لها أما الجزاء المدني فهو يسحب أثاره على الماضي ، أي يحدث مفعوله في الوضع المادي للأمور على ما انتهى إليه بعد مخالفة القانون وقبل إنزال الجزاء،وذلك للعودة به إلى حالته السابقة على مخالفة القانون[2] وعليه تم تقسيم هذا المبحث إلى مطلبين الأول المسؤولية الجزائية و المطلب الثاني المسؤولية المدنية .

المطلب الأول المسؤولية الجزائية :

إن كل سلوك مخالف للقانون يستوجب توقيع عقوبات على المخالف ، وتطبق هذه العقوبات بإتباع الإجراءات الخاصة بالدعوى الجنائية ، وبواسطة السلطة القضائية على من تثبت مسؤوليته عن الجريمة [3]، وتنقسم العقوبات إلى العقوبة أصلية و هي تلك

[1] رمسيس بهنام ، المرجع السابق ، ص 1080

[2] نفس المرجع، ص 1082

[3] محمود نجيب حسني ، شرح قانون العقوبات ، النظرية العامة للجريمة ، دار النهضة العربية ، ط 4 ، 1977 ، ص 507

العقوبة التي قررها نص قانوني للجريمة فور وصفه لنموذجها [1] و العقوبة التبعية هي تلك التي لا تتقرر إلا مع العقوبة الأصلية بالمعنى المتقدم ، فلا يمكن تطبيقها حيث لا توجد عقوبة أصلية ، وهذا هو معنى التبعية وتتميز العقوبة التبعية فضلا عن ذلك بأنها تستحق مع العقوبة الأصلية بنص القانون ودون حاجة إلى ذكر لها في حكم القاضي[2] . بالإضافة إلى عقوبة التكميلية هي تلك العقوبة التي تتفق مع العقوبة التبعية في أنها تابعة لعقوبة أصلية وتختلف عنها في أنها لا تطبق كهذه بنص القانون بل لابد لتطبيقها من ذكر صريح لها في حكم القاضي[3]، وسنتناول هذه العقوبات في قانون المرور بنوع من التفصيل في الفروع التالية :

الفرع الأول العقوبات الأصلية : تتنوع العقوبات الأصلية بين عقوبات سالبة للحرية و المتمثلة في الحبس و مالية تتمثل في الغرامات المالية

01- **الحبس** : هو عقوبة سالبة للحرية ويتمثل هذه العقوبة هي وضع المحكوم عليه في احد السجون المركزية أو العمومية المدة المحكوم بها عليه . ولا يجوز أن تقل عن 24 ساعة ولا أن تزيد على ثلاثة سنوات إلا في الأحوال الخصوصية المنصوص عليها قانونا [4] ولان القانون لم ينص على عقوبة الحبس في المخالفات المرورية سنتطرق لعقوبة الحبس في الجنح فقط

أ- القتل و الجرح الخطأ : أحالت المادة 67 من الأمر 09-03 جريمة القتل و /أو الجرح الخطأ للمادتين 288 و 289 من قانون العقوبات و بالتمعن في نص المادتين نجد أن المادة 288 من ق ع ج حددت عقوبة القتل الخطأ بالحبس من ستة أشهر إلى ثلاث سنوات وبغرامة من 1.000 إلى 20.000 دينار أما المادة 289 من ق ع ج فحددت عقوبة الجرح الخطأ بالحبس من شهرين إلى سنتين وبغرامة من 500 إلى 15.000دينار أو بإحدى هاتين العقوبتين ، فيما تنص الفقرة 2 من المادة 442 من ق ع ج على معاقبة كل من تسبب بغير قصد في إحداث جروح أو إصابة أو مرض لا

[1] محمود نجيب حسني ، المرجع الساق، ص 1099

[2] نفس المرجع ، ص 1099

[3] رمسيس بهنام ، المرجع السابق ، ص 1099

[4] نفس المرجع ، ص 1113

يترتب عليه عجز كلي عن العمل لمدة تتجاوز ثلاثة (3) أشهر وكان ذلك ناشئا عن رعونة أو عدم احتياط أو عدم انتباه أو إهمال أو عدم مراعاة النظم بعقوبة الحبس من شهرين إلى ثلاثة سنوات ، أما إذا كانت مدة العجز الكلي تساوي أو تقل عن ثلاثة أشهر فان العقوبة هي الحبس من عشرة (10) أيام إلى شهرين على الأكثر ، كما يجوز الحكم بالعقوبة بدون غرامة أو العكس أو بهما معا وتجدر الإشارة إلى أن مدة العجز يتم تقديرها من طرف الطبيب الشرعي أو بواسطة خبرة طبية و تشدد العقوبة حسب الحالات التي وردت في المواد من 68 الى 71 مكرر وتتمثل هذه الحالات في

- القتل الخطأ عندما يكون السائق في حال سكر أو تحت تأثير مواد أو أعشاب تدخل ضمن أصناف المخدرات [1]: حيث تتراوح العقوبة بالحبس من سنتين (2) إلى خمس (5) سنوات وبغرامة من 100.000دج إلى 300.000دج و إذا ارتكبه الجريمة في نفس الظروف من طرف سائق مركبة تابعة لأصناف الوزن الثقيل أو النقل الجماعي أو نقل المواد الخطيرة يعاقب السائق بالحبس من خمس(5) إلى عشر (10) سنوات وبغرامة من 500.000دج إلى 1.000.000 دج
- القتل الخطأ الناتج عن ارتكاب السائق إحدى المخالفات الواردة في المادة 69 من الأمر 09-03 [2]: تصبح العقوبة الحبس من سنة (1) إلى ثلاث (3) سنوات وبغرامة من 50.000دج إلى 200.000 دج
- و إذا وقعت الجريمة القتل الخطأ في نفس الظروف من طرف سائق مركبة تابعة لأصناف الوزن الثقيل أو النقل الجماعي أو نقل المواد الخطيرة يعاقب السائق بالحبس من سنتين(2) إلى خمس (5) سنوات وبغرامة من 100.000 دج إلى 500.000 دج
- إذا وقع القتل الخطأ من سائق مركبة نقل البضائع التي يتجاوز وزنها الإجمالي المرخص به مع الحمولة أو وزنها الإجمالي السائر المرخص به 3.500 كلغ، أو مركبة نقل الأشخاص التي تشتمل على أكثر من تسعة (9) مقاعد بما في ذلك مقعد السائق، وذلك عقب عدم احترام التدابير القانونية المتعلقة بمدة السياقة، ومدة الراحة بعقوبة الحبس من سنة (1)إلى ثلاث (3) سنوات وبغرامة من 50.000 دج إلى 200.000 دج

[1] انظر المادة 68 من الأمر 09-03

[2] انظر المادة 69 من نفس الأمر

فهذا فيما يتعلق بجنحة القتل الخطأ اما ظروف التشديد في جريمة الجرح الخطأ فهي تقريبا نفس الظروف غير أن العقوبات المقررة لها تكون اقل تشددا

- الجرح الخطأ عندما يكون السائق في حال سكر أو تحت تأثير مواد أو أعشاب تدخل ضمن أصناف المخدرات فان العقوبة تتراوح بين الحبس من سنة (1) إلى ثلاث (3) سنوات وبغرامة من 50.000دج إلى 150.000دج أما إذا وقعت من طرف سائق مركبة تابعة لأصناف الوزن الثقيل أو النقل الجماعي أو نقل المواد الخطيرة و هو في حالة سكر أو تحت تأثير مواد مصنفة ضمن المخدرات فان السائق يعاقب بالحبس من سنتين(2) إلى خمس(5)سنوات وبغرامة من 100.000 دج إلى 250.000 دج
- الجرح الخطأ الناتج عن ارتكاب السائق إحدى المخالفات الواردة في المادة 71 من الامر 09-03 [1] فان العقوبة هي الحبس من ستة (6) أشهر إلى سنتين (2) وبغرامة من 20.000دج إلى 50.000 دج
- إذا ارتكبت في نفس الظروف من طرف سائق مركبة تابعة لأصناف الوزن الثقيل أو النقل الجماعي أو نقل المواد الخطيرة، يعاقب السائق بالحبس من سنة (1) إلى ثلاث (3) سنوات وبغرامة من 50.000 دج إلى 150.000دج
- وعند وقع الجرح الخطأ من سائق مركبة نقل البضائع التي يتجاوز وزنها الإجمالي المرخص به مع الحمولة أو وزنها الإجمالي السائر المرخص به 3.500 كلغ، أو مركبة نقل الأشخاص التي تشتمل على أكثر من تسعة (9) مقاعد بما في ذلك مقعد السائق، وذلك عقب عدم احترام التدابير القانونية المتعلقة بمدة السياقة، ومدة الراحة فان السائق يعاقب بالحبس من ستة (6) أشهر إلى سنتين (2) وبغرامة من 20.000 دج إلى 50.000 دج

ب-**جنحة الفرار** : تنص المادة 72 من الأمر 09-03 على انه "يعاقب بالحبس من ستة (06) أشهر إلى سنتين (2) وبغرامة من 50.000دج إلى 100.000 دج، كل سائق لم يتوقف بالرغم أنه على علم بأنه قد ارتكب حادث أو تسبب في وقوعه بواسطة المركبة التي يقودها وحاول الإفلات من المسؤولية الجزائية أو المدنية التي قد يتعرّض لها." و تشدد العقوبة إذا نتج عن هذه الجنحة الحادث قتل الخطأ فان العقوبة تصبح الحبس من سنتين

[1] انظر المادة 71 من الأمر 09-03

(2)إلى خمس (5) سنوات وبغرامة من 100.000دج إلى 200.000 دج[1] أما إذا نتج عنه جرح الخطأ أصبحت العقوبة الحبس من سنة (1) إلى ثلاث (3) سنوات وبغرامة من 50.000دج إلى150.000 دج

ت-**جنحة السياقة في حالة سكر:** تعتبر السياقة في حالة سكر جريمة من الجرائم الشكلية وان كانت تحتوي على جريمة تعاطي مخدر او مسكر[2] و قد حددت المشرع عقوبة هذه الجريمة بموجب نص المادة 74 من الأمر 09-03 بقوله " يعاقب بالحبس من ستة (6) أشهر إلى سنتين (2) وبغرامة من 50.000دج إلى 100.000دج كل شخص يقود مركبة أو يرافق السائق المتدرب في إطار التمهين بدون مقابل أو بمقابل مثلما هو محدد في هذا القانون وهو في حالة سكر.

تطبق نفس العقوبة على كل شخص يقود مركبة وهو تحت تأثير مواد أو أعشاب تدخل ضمن أصناف المخدرات." فيما نصت المادة 75 من الامر09-03 على نفس العقوبة لكل سائق أو مرافق لسائق متدرب يرفض الخضوع للفحوص الطبية و الاستشفائية والبيولوجية

ث- **جنحة رفض الامتثال لإنذار التوقف الصادر عن الأعوان** حيث تنص المادة 76 من الامر09-03 على انه " يعاقب بالحبس من ستة (6) أشهر إلى ثمانية عشر (18) شهرا ، وبغرامة من 20.000 دج إلى 30.000 دج، كل سائق يرفض الامتثال لإنذار التوقف الصادر عن الأعوان المنصوص عليهم في المادتين 130 و 131 من هذا القانون والحاملين للشارات الخارجية الظاهرة والدالة على صفتهم أو يرفض الخضوع لكل التحقيقات المنصوص عليها في هذا القانون و المتعلقة بالمركبة أو بالشخص."

ج- **جنحة وضع للسير مركبة ذات محرك أو مقطورة مزودة بلوحة تسجيل أو تحمل كتابة لا تتطابق مع المركبة أو مع مستعملها :** جاءت عقوبة هذه الجنحة في نص المادة 77 من الامر09-03 بقولها " يعاقب بالحبس من شهرين (2) إلى سنتين(2) وبغرامة من50.000 دج إلى 150.000 دج كل شخص يضع للسير مركبة ذات محرك أو

[1] انظر المادة 73 من الامر 09-03

[2] سعيد احمد علي قاسم ، المرجع السابق ، ص 111

مقطورة مزودة بلوحة تسجيل أو تحمل كتابة لا تتطابق مع المركبة أو مع مستعملها ويمكن فضلا عن ذلك الحكم بمصادرة المركبة "

ح- **الجنح المتعلقة برخصة السياقة :**

-**جنحة الحصول أو محاولة على رخصة سياقة بتصريح كاذب:** أحالت المادة 78 من الامر 09-03 هذه الجنحة إلى المادة 223 من ق ع و عليه فان العقوبة المقررة لهذه الجنحة هي الحبس من ثلاثة أشهر إلى ثلاث سنوات وبغرامة من 500 إلى 5.000 دينار[1].

-**جنحة عدم صلاحية رخصة السياقة بالنسبة لصنف المركبة :** وتعتبر هذه الجريمة واقعة منذ ضبط فاعلها وهو يقود السيارة بدون رخصة قيادة تسمح بقيادة نوع السيارة التي تم ضبطه أثناء قيادته لها ، فالقانون يعاقب على مجرد عدم حمل قائد السيارة للرخصة التي تسمح له بقيادة هذا النوع من السيارات [2] و حسب نص المادة 79 من الامر 09-03 ((معدلة و متممة بموجب المادة 11 من القانون رقم 17-05 المؤرخ في 16 فبراير سنة 2017)) " يعاقب بالحبس من ستة (6) أشهر إلى سنة (1) وبغرامة من 20.000 دج إلى 50.000دج، كل شخص يقود مركبة دون أن يكون حائزا رخصة سياقة صالحة بالنسبة لصنف المركبة المعنية.

ويمنع، علاوة على ذلك، لمدة سنة من طلب الحصول على رخصة السياقة للأصناف الأخرى.

لا يسري مفعول منع طلب الحصول على رخصة السياقة إلا بعد تنفيذ العقوبة."

- **القيادة بدون رخصة :** لقد حددت المادة 80 من الأمر 09-03 العقوبة المقررة لها بقولها " يعاقب بالحبس من ستة (6) أشهر إلى سنة (1) وبغرامة من20.000 دج إلى 50.000دج كل شخص يقود مركبة دون أن يكون حائزا رخصة سياقة."

- **الاستمرار في القيادة بعد تعليق أو إلغاء رخصة السياقة أو رفض رد رخصة السياقة :** حسب نص المادة 81 من الأمر 09-03 " يعاقب بالحبس من ستة (6) أشهر إلى سنة (1) وبغرامة من 20.000دج إلى 50.000 دج، كل شخص استمر رغم تبليغه

[1] انظر المادة 223 من قانون العقوبات الجزائري

[2] سعيد احمد على قاسم ، المرجع السابق ، ص 95

بواسطة الطرق القانونية بالقرار الصادر بشأنه و المتضمن تعليق أو إلغاء رخصة السياقة أو منع استصدار رخصة جديدة في قيادة مركبة يقتضي لأجل قيادتها مثل هذه الوثيقة.

يعاقب بنفس العقوبات كل شخص استلم تبليغ قرار صادر بشأنه يتضمن تعليق أو إلغاء رخصة السياقة ورفض رد الرخصة المعلقة أو الملغاة إلى العون التابع للسلطة المكلفة بتنفيذ هذا القرار"

خ- **وضع ممهل بدون رخصة** [1]: يعاقب بالحبس من شهرين (2) إلى ستة (6) أشهر وبغرامة من25.000دج إلى 100.000دج أو بإحدى هاتين العقوبتين كل من يقوم بوضع ممهلا بدون ترخيص في طريق عمومي

د- **جنحة بحيازة أو استعمال بأية صفة كانت جهاز أو آلة تخصص إما للكشف عن وجود أدوات تستخدم لمعاينة المخالفات للتشريع والتنظيم المتعلقة بحركة المرور أو عرقلة تشغيلها**[2] : يعاقب بالحبس من شهرين (2) إلى ستة (6) أشهر وبغرامة من 20.000دج إلى 50.000 دج أو بإحدى هاتين العقوبتين كل من يحوز أو يستعمل بأية صفة كانت جهاز أو آلة مخصصة للكشف عن وجود أو عرقلة تشغيل أدوات تستخدم لمعاينة المخالفات المتعلقة بحركة المرور

02- **الغرامات المالية** : تعرف الغرامة بأنها إلزام المحكوم عليه بدفع مبلغ من المال إلى الخزينة العامة للدولة [3] و تعتبر الغرامات المالية عقوبة أصلية في قانون المرور وهي عقوبة ذات طبيعة مزدوجة ، حيث أنها تجمع بين معنى العقاب و معني التعويض[4] وتنقسم الغرامات المالية بين الغرامات وجوبية و الغرامات الاختيارية

أ- **الغرامات الوجوبية:** تعتبر الغرامات الجزافية الإجبارية في المخالفات المرورية عقوبة أصلية وحيدة لا بد من الحكم بها وقد عرفت هذه العقوبة تطور ملحوظ في تعديلات و التتميمات التي عرفها قانون المرور الجزائري بداء من قانون 01-14 ، مرورا بقانون

[1] انظر المادة 82 من نفس الأمر

[2] انظر المادة 84 من نفس الأمر

[3] على عبد القادر القهوجي ، قانون العقوبات القسم العام ، نظرية الجريمة – المسؤولية الجنائية ، الجزاء الجنائي ، الدار الجامعية ، بيروت ، لبنان ، 2000 ، ص 788

[4] سعيد احمد علي قاسم ، المرجع السابق ، ص 191

16-04[1] ، أين حاول المشرع الجزائري إدخال تعديلات طفيفة في العقوبات المالية الوجوبية ، حيث تم رفع قيمة الغرامة المخصصة لتجاوز السرعة المحددة قانونيا من 10.000 دج إلى 50.000 دج ، كما تم رفع الغرامة الجزافية المخصصة للاستعمال اليدوي للهاتف النقال أو خوذة التصنت السمعي البصري إلى 1.500 إلى 5.000 دج بدل من 800 إلى 1.500 دج

أما في إطار أحكام الأمر 09-03 ، فقد برزت نية المشرع في انتهاج إجراءات تهدف إلى تنظيم الجرائم المرورية والعقوبات المقررة لها ، حيث قسمة المادة 66 من المخالفات المرورية إلى أربعة درجات على النحو التالي

01- المخالفات من الدرجة الأولى: ويعاقب عليها بغرامة جزافية من 2000 دج إلى 2500 دج

02- المخالفات من الدرجة الثانية : يعاقب عليها بغرامة جزافية من 2000 دج إلى 3000 دج

03- المخالفات من الدرجة الثالثة: يعاقب عليها بغرامة من 2000 دج إلى 4000 دج

04- المخالفات من الدرجة الرابعة: يعاقب عليها بغرامة من 4000 دج إلى 6000 دج

وعلى الرغم من أن هذا الأمر رتب المخالفات بأكثر دقة وتفصيل ، الا أن أهم ما يعاب عليه هو مساواته في الحد الأدنى للدرجات الثلاثة الأولى ، وهو ما يتعارض مع سياسة العقوبات المشددة التي انتهجها المشرع الجزائري في هذا الأمر 09-03

أما في قانون 17-05 ، فقد حاول المشرع من خلال هذا القانون بناء منظومة قانونية متكاملة في مجال السلامة المرورية ، فابقي على التدرج الرباعي للمخالفات المرورية ، إلا انه اعتمد على الغرامات المالية ذات الحد الواحد و القيمة الثابت بعدما كانت غرامات ذات حدين في الأمر 09-03، وذلك تطبيقا لمبدأ شرعية العقاب و منع السلطة الإدارية

[1] القانون رقم: 04-16 المؤرخ في 10 نوفمبر 2004، المتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وأمنها وسلامتها، الجريدة الرسمية، العدد 46 الصادرة بتاريخ 13 نوفمبر 2004

من حق تحديد العقاب واختيارها للعقوبة التي تقررها للمخالف ، فأصبحت المخالفات على النحو التالي :

01- المخالفات من الدرجة الأولى: ويعاقب عليها بغرامة جزافية تقدر بـ 2000دج
02- المخالفات من الدرجة الثانية: ويعاقب عليها بغرامة جزافية تقدر بـ 2500 دج
03- المخالفات من الدرجة الثالثة: ويعاقب عليها بغرامة جزافية تقدر بـ 3000 دج
04- المخالفات من الدرجة الرابعة: ويعاقب عليها بغرامة جزافية تقدر بـ 5000 دج

ومن اجل تسديد المخالفة منح المشرع الجزائري في هذا القانون مهلة 45 يوما للمخالف لتسديد قيمة الغرامة الجزافية ، و يعد هذا الآجال كافيا مقارنة بأجل 10 أيام التي كانت ممنوحة في الأمر 09-03 ، و بانقضاء هذه المدة دون تسديد قيمة الغرامة الجزافية تشدد العقوبة ، و يرسل محضر امتناع إلى السيد وكيل الجمهورية ، وبهذا الإجراء تكون السلطة القضائية قد استرجعت صلاحياتها الأصلية من السلطة الإدارية ، وفي هذه الحالة ترفع القيمة الغرامة الجزافية حسب المادة 13 من 17-05 بالشكل التالي:

01- المخالفات من الدرجة الأولى: يعاقب عليها بغرامة جزافية تقدر بـ 3000 دج بدلا من 2000 دج
02- المخالفات من الدرجة الثانية : يعاقب عليها بغرامة جزافية تقدر بـ 4000 دج بدلا من 2500 دج
03- المخالفات من الدرجة الثالثة : يعاقب عليها بغرامة جزافية تقدر بـ 6000 دج بدلا من 3000 دج
04- المخالفات من الدرجة الرابعة : يعاقب عليها بغرامة جزافية تقدر بـ 7000 دج بدلا من 5000دج

ب - **الغرامة الجزافية الاختيارية** : تعتبر العقوبات المالية في هذا المجال عقوبات أصلية اختيارية ، فالمشرع يقررها على سبيل الاختيار مع الحبس في الجنح المرورية لأكثر خطورة وأهمية[1] فيمكن للقاضي الحكم بها مع عقوبة الحبس كما يمكنه استبعادها

[1] سعيد احمد على قاسم ، المرجع السابق ، ص 191

فالأصل هنا يكمن في ثبوت العقوبة السالبة للحرية في كل الحالات المتعلقة بهذا الصنف من الجرائم المرورية ، حيث لا يمكن الحديث عن عقوبات مالية لوحدها في مجال الجنح عموما و الجنح المرورية على وجه الخصوص ، و هو النهج الذي سار عليه المشرع الجزائري عبر كامل التعديلات و التتميمات التي طرأت على قانون المرور منذ صدوره ، حيث تغلب على خصائص قواعد قانون المرور الصفة الوقائية ، كون الهدف منها ليس العقاب على الضرر بقدر الحيلولة دون حدوثه[1]، حيث عرفة الغرامة الاختيارية تطورا مع كل تعديل قانوني على النحو التالي

في قانون 09-03 : تكفل هذا القانون بتنظيم العديد من المسائل القانونية وإصدار العديد من الإجراءات و التدابير الرامية إلى توفير شروط السلامة و الأمن عبر الطرقات ، حيث حظي القسم الثاني منه و المتعلق بالجنح و العقوبات بالكثير من الأحكام التشريعية و التنظيمية و الجزائية التي ساهمة بشكل كبير في الحد من انتشار ظاهرة حوادث المرورية وذلك على الرغم من التوسع الذي عرفته حضيرة السيارات و ما صاحبها من زيادة في عدد الحاصلين على رخصة السياقة ، و مع احتفاظ الغرامة المالية بصفتها كعقوبة أصلية ، و بخاصيتها الاختيارية في تسليطها ، فقد سجل المجال المتعلق بها تعديلات كبيرة ، حيث نص هذا القانون على جنح جديدة متعلقة بأصناف مركبات ذات أصناف معينة ، وعلى عقوبات مالية تجاوزت بكثير ما هو منصوص عليه في القانون العقوبات ، حيث تناولتها أحكام هذا القانون بالتنظيم ضمن المواد من 67 إلى 91

أما في قانون 17-05 فقد ادخل هذا القانون العديد من التعديلات و التتميمات ، وذلك للاستجابة للنقائص المسجلة في القوانين السابقة ، حيث تضمن هذا القانون جنح جديدة مع غرامات مخصصة لها ، وتتعلق بجنحة القتل غير العمدي بسبب عدم احترام التدابير القانونية المتعلقة بمدة السياقة ، ومدة الراحة لسائق مركبة نقل البضائع التي لا يتجاوز وزنها الإجمالي السائر المرخص به 3.500 كلغ ، أو مركبة نقل الأشخاص التي تشمل

[1]- فعلى سبيل المثال، تنص المادة 69 من المرسوم التنفيذي رقم 04-381 المؤرخ في 28 نوفمبر 2004 المحدد لقواعد حركة المرور عبر الطرق، على أنه: يجب على السائق أن لا يبتعد عن مكان توقف مركبته، دون أن يتخذ الاحتياطات اللازمة لتفادي أي خطر حادث يمكن أن ينجر عن غيابه.

على أكثر من تسعة (09) مقاعد بما فيها مقعد السائق ، والتي خصت بغرامة مالية تتراوح بين 50.000 دج إلى 200.000 دج ، أما عندما ينتج عند عدم احترام هذه التدابير بهذه المركبات ، جنحة الجرح الخطأ ، فان الغرامة المالية ستكون في حدود 20.000 دج الى 50.000 دج .

الفرع الثاني العقوبات التكميلية.

على اعتبار أن العقوبة التكميلية هي جزاء ثانوي ، فإنه لا يُتصور تطبيقها بمفردها، إذ لابد من صدور حكم في الجريمة المرورية، بعقوبة أصلية سواء كان بالغرامة أو بالحبس، زيادة على نص القاضي عليها صراحة في حكمه و بين مقدارها[1]، و تأخذ العقوبة التكميلية أحد الصور الثلاث التالية

01- **الاحتفاظ برخصة السياقة :** لقد نص قانون المرور على إجراء الاحتفاظ الفوري برخصة السياقة متى عاين الأعوان المؤهلون وقوع مخالفات مرورية تستوجب عقوبتها الاحتفاظ برخصة السياقة وقد بينت الدراسات أن ردع السلوكات المنحرفة أثناء السياقة هي مهمة أصيلة للإدارة و تدخل ضمن صميم صلاحياتها، فالقاضي يتدخل بشكل عرضي في حال المخالفات الجسيمة و لكن بعد صدور قرار إداري بخصوص رخصة السياقة[2]، ويعتبر الاحتفاظ برخصة السياقة في هذه الحالة إجراءا إداريا بحتا، يأخذ أحد الصورتين التاليتين:

أ-**الاحتفاظ الفوري لرخصة السياقة لمدة لا تتجاوز 10 أيام :** لقد نصت المادة 92 من قانون المرور 09-03 على أنه " في حالة ارتكاب مخالفات يعاينها قانونا الأعوان المؤهلون، يجب أن تكون رخصة السياقة في جميع الحالات، موضوع احتفاظ طبقا للإجراءات المنصوص عليها في هذا القانون."، ويعتبر هذا الإجراء إجراء تحفظيا فوريا، ويبدأ سريان هذا الإجراء من لحظة ارتكاب المخالفة ومعاينتها من طرف الأعوان

[1]- مساعد بن عبد الله بن عبد العزيز العثمان: العقوبات التكميلية و تطبيقاتها في المملكة العربية السعودية، دراسة مقارنة لاستكمالا لمتطلبات الحصول على درجة الماجستير في العدالة الجنائية، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، المملكة العربية السعودية، 2006، ص 43 و44.

[2] - **Rémy Josseaume et Jean-Baptiste Le Dall** : Contentieux de la circulation routière, droits de la défense sanctions administratives poursuites pénales, P 51.

المؤهلون ، لفترة لا يمكن أن تتعدى في جميع الحالات العشرة (10) أيام وحسب نص المادة 93 من الأمر 09-03 فإن هذا الإجراء لا يمس بقدرة مرتكب المخالفة عن السياقة خلال هذه المدة ، ولا يتم رد رخصة السياقة إلا بعد دفع الغرامة الجزافية في الآجال المنصوص عليها.

ب - الاحتفاظ الفوري بالرخصة لغاية بت اللجنة الولائية المختصة بالتعليق : تنص المادة 94 من قانون 09-03 على حالة الاحتفاظ برخصة السياقة مع توقيف قدرة قائد المركبة على السياقة بعد أجل 48 ساعة من تاريخ استلام العون المؤهل قانونا لسحب رخصة السياقة، وتحريره محضرا يتضمن نوع المخالفة و قيمة الغرامة الجزافية الواجب تسديدها، زيادة على تسليم صاحبها وثيقة الاحتفاظ بالرخصة التي تعتبر في الوقت ذاته إذنا بالقيادة لمدة لا تتجاوز الـ 48 ساعة، و ترسل رخصة السياقة بعد ذلك إلى لجنة تعليق رخص السياقة المختصة إقليميا، وفي حال ترتب على المخالفات المذكورة في المادة 94 أعلاه، أحد الجنح المرورية التي تضمنها القسم الثاني من الفصل السادس من قانون المرور، فإن رخصة سياقة تخرج من نطاق اختصاص السلطة الإدارية، حيث ترسل إلى الجهة القضائية المختصة بالفصل في وقائع الجنحة المرورية ، للنظر في العقوبة التكميلية التي يمكن أن تصاحب العقوبة الجزائية الأصلية، والتي يمكن إصدارها من قبل القضاء حسب وقائع وجسامة الجنحة المرتكبة والظروف التشددية التي يمكن أن تصاحبها، وهذا ما يعرف بتعليق رخصة السياقة ، سواء كان هذا التعليق جزئيا لمدة تتراوح من سنة (1) إلى أربع (4) سنوات أو نهائيا و هو ما يصطلح عليه بإلغاء رخصة السياقة.

02- **تعليق رخصة السياقة:** يعرف تعليق رخصة السياقة بأنه منع استخدام الرخصة للمدة التي يحددها القانون ، ثم يستكمل المخالف بعد انتهاء هذه المدة استخدام الرخصة [1] ،و قد أصبح تعليق رخصة السياقة أحد الصلاحيات الهامة الممنوحة للوالي بمناسبة ممارسته لسلطته المتعلقة بالأمن العمومي عبر تراب الولاية ، غير أن هذه السلطة تعتبر سلطة مبالغ فيها، كونها تمارس بصفة قبلية وعلى هامش أي دعوى

[1] سعيد احمد على قاسم ، المرجع السابق ، ص 228

قضائية جزائية، حيث يقوم الوالي في مرحلة أولى بالتحكم في مصير الشخص المحتمل ارتكابه لمخالفة قواعد قانون المرور والمفترض براءته حتى تثبت إدانته[1]، حيث نصت الفقرة الثانية من المادة 95 من هذا الأمر 09-03 على أنه " .. يحدد تنظيم لجنة التعليق وعملها عن طريق التنظيم".

و عليه فان سحب رخصة السياقة وتعليقها يعني أن الإجازة القانونية بالقيادة لم تعد قائمة وأن شهادة الصلاحية والقدرة على القيادة لم تعد سارية، وأن المرخص له أصبح – من وجهة نظر القانون– غير صالح للقيادة دون النظر للناحية الواقعية. حيث يتعين عليه الكف عن القيادة مهما كانت الأسباب، فإذا واصل فمعنى ذلك أنه يعلن روح التحدي والعصيان لهذا القانون[2]، ويكون بذلك بصدد القيام بجريمة أخرى كاملة الأركان.

وهنا تجدر الإشارة إلى أن الإجراءات المتعلقة بتسيير رخصة السياقة وخصوصا في مجال تعليقها لا تزال تخضع لأحكام القانون 09-03 ، وهذا على الرغم من صدور القانون رقم 17-05 بتاريخ 2017/02/16 والذي ينص على إجراءات جديدة منها استحداث رخصة السياقة بالتنقيط.

كما يخضع حاليا تعليق رخصة السياقة في مجال الجنح المرورية المفضية للقتل أو الجرح الخطأ إلى السلطة التقديرية لقاضي الموضوع الذي خول له القانون إضافة إلى الحكم بالعقوبة الأصلية إرفاقها بعقوبة تكميلية تقضي بتعليق رخصة السياقة مؤقتا أو بصفة نهائية.

وقد تناول قانون المرور الجزائري في تعديله الأخير (القانون رقم 17-05) بعض التغييرات في مواد القانون السابق، حيث مست بالخصوص إعادة تصنيف جريمة عدم إخضاع المركبة للمراقبة التقنية الدورية الإجبارية ، وإلغاء العمل بلجان تعليق رخص السياقة ، ومن جهة أخرى فقد أقر هذا التعديل الزيادة في الآجال المتعلقة بدفع الغرامات

[1] - **Rémy Josseaume et Jean-Baptiste Le Dall** : Contentieux de la circulation routière, droits de la défense sanctions administratives poursuites pénales, P 52.

[2] – علاء زكي: جرائم المرور وتعريض وسائل المواصلات إلى الخطر في ضوء القواعد القانونية لمحكمة النقض، المكتب الجامعي الحديث، الإسكندرية، مصر، 2015، ص 272.

الجزافية للمخالفات التي تناولتها المادة 93 من القانون السابق (الأمر 09 -03)، حيث أصبح أجل دفع الغرامة الجزافية في أجل أقصاه (45) يوما

03- **إلغاء رخصة السياقة** : بحسب التعريف الذي جاءت به المادة 02 من قانون 17-05 يعتبر إلغاء رخصة السياقة بمثابة انتهاء العمل بالترخيص الإداري الذي يؤهل حائزه لقيادة مركبة ذات محرك في المسالك المفتوحة لحركة المرور، وعليه يعرف إلغاء رخصة السياقة بأنه حظر استخدام الرخصة للمدة المحددة بالقانون ولكن عند انتهاء هذه المدة يلزم على المخالف القيام بإجراءات جديدة لاستخراج الرخصة من جديد [1] ويتم إلغاء رخصة السياقة حسب حالتين:

أ- **إلغاء رخصة السياقة بقرار إداري** : حسب نص المادة 62 مكرر من قانون 17-05 تصبح رخصة السياقة ملغاة بعد نفاذ كل النقاط التي تتوفر عليها الرخصة السياقة والمقدرة بـ 24 نقطة حيث تنص المادة 191 مكرر 2 من المرسوم التنفيذي رقم 11-376 ، المحدد لقواعد حركة المرور عبر الطرق على أنه ".. ويخصص للرخصة بالنقاط باعتبارها نظاما معياريا رصيدا من النقاط، يحدد بأربع وعشرين نقطة (24)" ، ويتم سحب النقاط بحسب درجة المخالفة أو نوع الجنحة المرتكبة بحسب الشكل التالي:

- المخالفات من الدرجة الأولى تسحب (01) نقطة واحدة
- المخالفات من الدرجة الثانية تسحب (02) نقطتين
- المخالفات من الدرجة الثالثة تسحب (04) نقاط
- المخالفات من الدرجة الرابعة تسحب (06) نقاط
- الجنح (جنحتا القتل الخطأ أو الجرح الخطأ) تسحب (10) نقاط
- عدم دفع الغرامة الجزافية في أجل 45 يوما تسحب (02) نقطتين

في حالة عدم بقاء أية نقطة من النقاط 24 الممنوحة ، تصبح رخصة السياقة غير صالحة تلقائيا و لاغية بقوة القانون، مما يتوجب على صاحبها إعادتها إلى المصالح المؤهلة التابعة للوزارة المكلفة بالداخلية، ولا يمكن له الترشح للحصول على رخصة سياقة

[1] سعيد احمد على قاسم ، المرجع السابق ، ص 228

جديدة تخضع للفترة الاختبارية إلا بعد مرور أجل ستة (6) أشهر ابتداء من تاريخ إعادة الرخصة لهذه المصالح.

ويرفع الأجل المنع من الحصول على رخصة سياقة جديدة إلى سنة (1) في حالة إلغاء الإداري مرتين خلال فترة خمس (5) سنوات، وفي كلتا الحالتين يجب على السائق المعاقب قبل أن يقوم بطلب الحصول على رخصة جديدة أن يكون قد استوفى ما عليه من غرامات جزافية مرتبطة بالمخالفات الخاصة بقواعد حركة المرور عبر الطرق.

ب-**إلغاء رخصة السياقة بحكم قضائي** : يمكن أن يتم إلغاء رخصة السياقة بموجب حكم قضائي دون الحاجة لعملية سحب النقاط، وذلك على اعتبارها عقوبة جزائية تكميلية بمناسبة معالجة القضاء للجرائم المرورية المفضية لجنحة القتل أو الجرح الخطأ، وهي عقوبة تكميلية منصوص عليها في المادة (09) المعدلة من قانون العقوبات ، والمتعلقة بتحديد العقوبات التكميلية التي يحق للقاضي أن يصدرها مع العقوبات الأصلية والمؤكد فإن قانون المرور قد أحال العديد من حالات إلغاء رخصة السياقة إلى الاختصاص القضائي، تاركا له السلطة التقديرية في ذلك، كما تنص المادة 99 من الأمر 09-03 على أنه " في حالة ارتكاب صاحب الرخصة الاختبارية المخالفات المدرجة ضمن القسم الثاني من هذا الفصل، التي تتم معاينتها قانونا، تصدر الجهة القضائية المختصة قرار إلغاء رخصة السياقة الاختبارية، بالإضافة إلى العقوبات الجزائية."، و قد تم تعديل نص هذه المادة بموجب المادة 99 من القانون 17-05 ، يقضي بموجبه حرمان صاحب الرخصة الاختبارية الملغاة من الترشح مرة ثانية للحصول على رخصة سياقة جديدة خلال أجل مدته ثمانية عشر (18) شهرا ابتداء من صدور قرار الإلغاء.

كما تنص المادة 113 من قانون المرور رقم 01-14 على إلغاء رخصة السياقة في حال ارتكاب جنحة القتل أو الجرح الخطأ وكان أحد الراجلين ضحية ذلك، وعندما يكون هذا السائق قد حُكم عليه طبقا لنص للمادتين 66 و69 من هذا القانون والمادتين 288 و289 من قانون العقوبات ؛ يمكن للجهات القضائية الحكم بإلغاء رخصة السياقة كما يمكنها ضمن نفس الشروط إصدار حكم بحرمان السائق من الحصول عليها نهائيا وهو ما يبين أن هذا الإلغاء قد يأخذ إحدى الصورتين: الإلغاء مؤقت، أو الإلغاء النهائي.

المطلب الثاني الجزاء المدني التعويض .

نظرا لتزايد عدد حوادث المرور وما يترتب عنها من أضرار جسمانية قد تلحق بالمجني عليه وضماننا لحقوقه اعتبر المشرع الجزائري حادث المرور حادثا اجتماعيا يضمن القانون التعويض لكافة الضحايا ، مما أدى به إلى استبدال النظام التقليدي بنظام جديد وهو نظام عدم الخطأ ، أو نظام التعويض الخارج عن نطاق المسؤولية [1] فكيف يتم الحصول على التعويض و ما هي إجراءاته وكيف يتم حسابه كل هذا سنتطرق له فهذا الفصل .

الفرع الأول إجراءات و كيفيات الحصول على التعويض لقد نص القانون 74-15 المعدل والمتمم بالقانون 88-31 على مجموعة من الإجراءات لحصول ضحية حوادث المرور على التعويض، كما تضمن الملحق كيفيات تعويض الضحية القاصر والبالغ وكذلك ذوي الحقوق وسنتطرق لكل هذا فيما يلي

أولا – إجراءات الحصول على التعويض: يتم الحصول علي التعويض بطريقتين إما من خلال إجراءات التسوية الودية أو من خلال القضاء

01- **التسوية الودية (عن طريق الصلح)**: يعرف الصلح بأنه اتفاق بين المضرور أو ذوي الحقوق والمؤمن يلتزم بموجبه المؤمن بتعويض المضرور او ذوي حقوقه عن الضرر اللاحق به ، جراء حادث المرور بصفة ودية دون الحاجة إلى اللجوء إلى القضاء ، وذلك لاختصار الوقت وتسهيل الأمر عليهم، ونظرا لحاجته الماسة له، لا سيما وأن المضرور لا يخشى النيل من حقه مادام التعويض محدد بالقانون [2] ، وهذا ما أدى بالمشرع لجعل التعويض ودي كمبدأ عام [3]

[1] لحاق عيسى ، دور المسؤولية في تعويض ضحايا حوادث المرور ، ط 1 ، دار الضحى للنشر و الإشهار ، الجلفة – الجزائر ، 2019 ، ص 3

[2] يوسف دلاندة ، المرجع السابق ، ص 48

[3] لحاق عيسى ، المرجع السابق ، ص 10

وقد نص المشرع بموجب المرسوم 80-35[1] على الإجراءات المتبعة لحصول المضرور أو ذوي الحقوق بطريقة ودية على الأضرار الجسمانية .

أ - **الإجراءات المتبعة للتحقيق:** كل حادث مرور يسبب أضرارا جسمانية لا بد أن يكون محل تحقيق من قبل ضابط الشرطة أو أعوانهم أو أعوان الأمن العمومي، أو من قبل كل شخص مؤهل قانونا وفقا لأحكام المادة الأولى من المرسم 80-35 ، وعند انتهاء التحقيق من طرف الأشخاص المؤهلة قانونا يتم تحرير محضر يرسل إلى وكيل الجمهورية، كما ترسل نسخة من المحضر إلى شركة التامين ، وإذا كان المتسبب في الحادث مجهول أو غير مؤمن عليه يتم إرسال نسخة من المحضر إلى صندوق ضمان السيارات خلال اجل أقصاه 10 أيام ابتداء من انتهاء التحقيق .

ت-**الإجراءات المتعلقة بمعاينة الأضرار:** يتوجب على المضرور جسمانيا من جراء حادث مرور ان يثبت الضرر الذي لحق به بموجب شهادة طبية شرعية وإرسالها إلى السلطة التي قامت بالتحقيق خلال 8 أيام، من تاريخ وقوع الحادث طبقا لنص للمادة 05 من المرسوم السالف الذكر، وعلى المؤمن المبادرة في اقتراح التعويض على المضرور أو ذوي الحقوق طبقا للأمر 74-15 المعدل بالقانون 88-31، ماعدا الحالات المستثناة ، وذلك بمجرد تلقيه محضر الضبطية واطلاعه على الشهادات الطبية ليرسله إلى الطبيب المستثار التابع له، ويكون من حق المضرور القبول أو الرفض التعويض، في حالة القبول يحرر محضر المخالصة، وبموجبه يحضر على المضرور المطالبة بالتعويض أمام القضاء ، و في حالة رفض التعويض و عدم الاتفاق بينهما يكون للمضرور المطالبة بالتعويض أمام الجهات القضائية .

02- **الحصول على التعويض عن طريق القضاء:** تقوم المحكمة باستدعاء الأطراف بما فيهم شركة التامين إن كانت المركبة مؤمن عليها و في حالة كانت المركبة غير مؤمن عليها يتم استدعاء صندوق ضمان السيارات فيما يخصه، وكثير ما تواجه المحكمة إشكالية عند صدور أحكام قضائية ضد شركة التأمين بصفته ضامنا أو مسؤولا

[1] المرسوم رقم 80-35 المتضمن تحديد شروط تطبيق الخاصة بإجراءات التحقيق في الأضرار و عيناتها التي تتعلق بالمادة 19 من الامر 74-15 ، العدد8 لسنة 1980 ، المؤرخ في 1980/02/19

مدنيا دون استدعاءها لحضور المحاكمة وبالتالي ستفاجئ بحكم غيابي في حقها، يجعل شركة التأمين في دوامة طعون، وستنتهي في الأخير إلى طول الإجراءات، وتضاربها في بعض الأحيان، وهذا يضر بالمضرور[1] ، بعد فصل القضاء في القضية يصبح الحكم في مواجهة المؤمن له إذا قضي بمسؤوليته، وألزمه بالتعويض غير أن حجية هذا الحكم على شركة التأمين تختلف باختلاف ما إذا كان المؤمن له قد واجه الدعوى وحده، أو واجهها بالإشراك مع شركة التأمين

الفرع الثاني كيفية تقدير التعويض : يختلف التعويض بخلاف الأضرار الناجمة عن الحادث كأن يؤدي الحادث إلى الوفاة أو الإصابة بعجز كلي او جزئي يلعب السن دورا مهما في تحديد التعويض وفيما يلي سنتطرق لكل حالة على حدا

01- **الأضرار الجسمانية القابلة للتعويض إذا كان المضرور حيا:** حدد المشرع الجزائري الأضرار الجسمانية الواجبة التعويض ، مادام الضحية على قيد الحياة وحصرها في العجز الكلي المؤقت والجزئي الدائم وضرر التألم والضرر الجمالي وتفاقم الضرر، والمصاريف الطبية والصيدلانية .

أ- **التعويض عن العجز الكلي المؤقت:** يمثل العجز الكلي المؤقت المدة الزمنية التي يبقى خلالها المضرور عاطلا عن العمل بسبب الحادث أي هي الفترة الممتدة بين تاريخ وقوع الحادث وتاريخ استئناف العمل إلا أن تاريخ استئناف العمل لا ينطبق بالضرورة على تاريخ التئام الجروح أو الجبر [2]، ويتم التعويض على أساس 100بالئة من اجر المنصب أو الدخل المهني للمضرور بموجب القانون 88-31 ولقد كانت أحكام المحكمة العليا متباينة في قراراتها فيما يخص تعويض القاصر عن العجز الكلي المؤقت فذهبت المحكمة العليا في قرارها الصادر بتاريخ 2007/04/25 صادر عن غرفة الجنح والمخالفات ملف رقم 385323 بأن الضحية القاصرة لا تستحق التعويض عن العجز الكلي المؤقت، في حين قضت في قرارها الصادر بتاريخ 2012/02/16 بأن الريع الشهري الذي يمنح لضحية حادث القاصر هو في حل ذاته تعويض مستحق عن أضراره

[1] يوسف دلاندة ، المرجع السابق ، ص 32

[2] نفس المرجع ، ص 32

الجسمانية الناجمة عن عجزيه الجزئي الدائم والكلي المؤقت[1] ولتجنب هذه الإشكالية نقترح على المشرع إضافة نص يؤكل على أحقية القاصر في الحصول على التعويض عن العجز الكلي المؤقت

ب- التعويض عن العجز الجزئي الدائم: هو ذلك العجز الذي يؤدي إلى النقص العضوي في جسم والتي يبقى المصاب بها بعد استقرار حالته، أي أن هذه الإصابة أصبحت غير قابلة للتحسن بصفة ملموسة وسريعة بعلاج طبي ملائم [2] ويحدد العجز الجزئي الدائم يتم تحديده بناء على خبرة طبية وعلى أساس النسبة المقترحة يعوض المضرور[3]

و الجدير بالذكر أنه عند تحديد نسبة العجز الدائم يتم تطبيق جدول المعدلات الطبية الوارد في نص المادة 22 من القرار المؤرخ 1967/04/11 المتعلق بحوادث العمل، ويحسب التعويض في هذه الحالة بضرب الدخل الشهري في اثنا عشر (12) للحصول على الدخل السنوي هذا الدخل السنوي تقابله نقطة الاستدلالية وفقا للجدول المرفق بالقانون المطابقة للدخل السنوي و تضرب هذه النقطة في نسبة العجز المقدرة مسبقا ويتم تحديد قيمة التعويض المستحق للقصر أو الضحية البالغ بدون عمل على أساس الأجر الوطني الأدنى المضمون أو على أساس الأحد الأدنى للأجر الصافي من الضرائب والتكاليف المناسب لمستوى التأهيل وفي حالة إصابة الضحية بعجز دائم يساوي 80 % أو أكثر يجبره على الاستعانة بالغير، يضاعف مبلغ الرأسمال أو المعاش بنسبة 40% وتحدد الاستعانة بالغير بموجب خبرة أما بالنسبة للحاصلين على شهادة جامعية وتأهيل مهني وليس بإمكانهم إثبات بالحصول على منصب فيعوضون على أساس الحد الأدنى للأجر الأساسي لهذا المنصب والصاف من الضرائب والتكليف في حدود المقطع الرابع من هذا الجدول

[1] حليمة زيار، نظام التعويض عن حوادث المرور، رسالة ماستر قانون استثمار، جامعة 8 ماي 1945، قالمة . – 2015-2016 ، ص58

[2] نفس المرجع ، ص67

[3] يوسف دلاندة ، المرجع السابق ، ص 33

02- **التعويض عن ضرر التألم:** باعتباره ضرر معنوي فقد اقر المشرع الجزائري بموجب قانون 88-31 أحقية المضرور في التعويض عن الضرر التألم شريطة أن يكون محدد بموجب خبرة طبية ، وينقسم ضرر التألم حسب نفس القانون إلى نوعين و بحسب كل نوع تحدد قيمة التعويض وهذا على النحو التالي " ضرر التألم هام، 04 مرات الأحد الأدنى للأجور، ضرر التألم متوسط مرتين الحد الأدنى للأجور ضرر التألم خفيف أو ضعيف لا يعوض

03- **التعويض عن الضرر الجمالي:** وهو الضرر الذي يصيب ملامح وخلق الضحية، والقانون 88-31 نص على ضرورة تعويض على العمليات الجراحية التي يتم بموجبها إصلاح الضرر الجمالي، وليس الضرر الجمالي في حد ذاته وتكون بموجب خبرة طبية [1]

04- **تفاقم الضرر:** ويقصد به زيادة الخطر وتفاقم الضرر، ويجوز للمضرور بعد مرور 03 سنوات من الاستقرار الشفاء أن يطالب بمراجعة نسبة العجز طبقا للمادة 02 من المرسوم 80-34

05-**تعويض عن المصاريف الطبية والصيدلانية:** يتم تعويض هذه المصاريف بناءا على وثائق ثبوتية طبقا لأحكام المادة 17 من الأمر 74-75 المعدل بالقانون 88-31 ، وتشمل مصاريف المستشفى وكذا الأدوية والتنقل إلى الطبيب، وإذا تعذر على المؤمن له دفع تسبيق فإنه يمكن منحه له بصفة استثنائية،، إذا كانت حالة المريض تستدعي العلاج في الخارج، فإنه لا يكون إلا بناء على استشارة طبيب المؤمن له وهذا ما ذهبت إليه المحكم العليا في قرارها الصادر بتاريخ 2001/04/03 في ملف القضية رقم 247335

02 **التعويض في حالة الوفاة** : وهنا يتم التفرقة بين الضحية القاصر والضحية البالغ في حساب قيمة التعويض

[1] يوسف دلاندة ، المرجع السابق ، ص 35

أ – **في حالة الضحية البالغ:** بالرجوع إلى الأمر 74–15 فإن حساب التعويض عن الأضرار الجسمانية عند وفاة الضحية يحدد على أساس رأسمال التأسيسي بالنسبة لكل مستفيد، بضرب قيمة النقطة الإستدلالية المقابل للأجر أو الدخل المهني السنوي للضحية في نسبة 100 %، ويوزع هذا الرأس المال التأسيسي كما يلي :

- الزوج 30 %

– لكل واحد من الولد الأول والثاني القاصرين و المكفولين 15%

- لكل واحد من الولد الثالث القاصر ومن يليه و المكفولين 10%

- لكل واحد من الأب والأم 10 %

الأشخاص الآخرون تحت الإعالة 10 %حسب مفهوم الضمان الاجتماعي ويشترط ألا تتجاوز النسب المئوية المخصصة لذوي الحقوق نسبة 100 % من الدخل السنوي، وعندما يتجاوز هذه النسبة تخفض التعويضات لكل واحد من هؤلاء تخفيضا مناسبا[1]

وقد يستند ذوي حقوق الضحية المتوفاة من جراء حادث المرور ليس فقط على ضياع فرصة الإنفاق عليهم في المستقبل، وهو ضرر محتمل، بل يستندون أيضا على احتمال ازدياد هذا الضرر في المستقبل القريب نتيجة لاحتمال تحسن المركز المالي للمضرور ومن ثم استفادتهم من ذلك مستقبلا .

في مثل هذه الحالة ما على ذوي الحقوق إلا الرجوع إلى القضاء المدني للمطالبة بحقهم في التعويض عن هذا الضرر على أساس المادة 182 من القانون المدني الجزائر وعلى قاضي الموضوع التأكد أولا من وجود الفرصة المزدوجة في كلتا صورتهما، أي احتمال أو فرصة الكسب، واحتمال زيادته مستقبلا، ثم بحث أثر الوفاة على هذه الفرصة وعلى هذا الأساس تكون له السلطة التقديرية الواسعة في الحكم بالتعويض لهم أم لا

[1] يوسف دلاندة ، المرجع السابق ، ص 35

ب-**حالة وفاة قاصر:** يتم تعويض الأب والأم أو الولي القانوني عن الوفاة بالتساوي التي لا تمارس نشاطا مهنيا وذلك كما يلي :

- **من يوم إلى ستة سنوات:** في هذه الحالة يتم تعويض الأب والأم في حدود ضعف الأجر السنوي الأدنى المضمون عند تاريخ الحادث وفقا للملحق 88-31
- **القاصر يفوق سنه ستة سنوات إلى غاية 19 سنة:** في هذه الحالة يتم تعويض الأب والأم أو الولي 03 أضعاف الأجر السنوي الأدنى المضمون عند تاريخ الحادث ، والملاحظ هنا أن هناك اختلاف في أحكام القضائية بخصوص المقصود بالتساوي، هل يقصد به لكل واحد على حدا أو أن يتم تقاسم التعويض المادي لكل من الأب والأم؟ وذهبت المحكمة العليا انه في حالة وفاة قاصر يمنح التعويض المادي لأبوين بالتساوي لأبوي الضحية، وفي حالة وفاة احد هما يتقاض المتبقي منهما على قيد الحياة

03- **مصاريف الجنازة:** يتم التعويض عن الجنازة في حدود 5 مرات الأجر الشهري الوطني الأدنى المضمون عند تاريخ الحادث وتمنح لمن صرفها، والملاحظ أن المشرع لم يحدد من يأخذها مما قد يطرح إشكالا على مستوى القضاء بين ذوي حقوق المتوفي

المبحث الثاني سلطات الضبط و طرق الإثبات :

يعرف الضبط الجنائي بأنه البحث عن الجرائم و مرتكبيها و جمع الاستدلالات التي تلزم لتحقيق و الدعوى ، ويتم الضبط الجنائي من طرف أشخاص مؤهلون قانونا لذلك وقد حدد المشرع الجزائري قائمة هؤلاء الأشخاص وبين مهامهم و الإجراءات التي يتبعونها لإثبات الجرائم المرورية و سنتطرق لكل هذا من خلال المطلبين خصص المطلب الأول لسلطات الضبط و المطلب الثاني لطرق الإثبات

المطلب الأول الأعوان المؤهلون لضبط الجرائم المرورية والإجراءات المتبعة في هذه الجرائم

سنتطرق في هذا المطلب للأعوان المؤهلون قانون بضبط ومتابعة الجرائم المروية من خلال تحديدهم و تحديد اختصاصاتهم في الفرع الأول من هذا المطلب وفي الفرع الثاني سنتطرق لأهم الإجراءات المتبعة في الجرائم المرورية

الفرع الأول الأعوان المؤهلون لضبط الجرائم المرورية: لم يعرف المشرع الجزائري الأعوان المؤهلين لضبط الجرائم المرورية وكتف بتحديدهم في نص المادتين 130 و 131 من قانون المرور 01-14 على سبيل الحصر وحدد مهامهم و اختصاصاتهم ، واستنادا إلى نص المادة 130 من قانون 01-14 يمكن تعريف العون المؤهل بأنه ذلك الشخص المختص بحكم مهامه وظيفته بضبط المخالفات المرورية و باستطاعته تصنيف هذه المخالفات و تحديد العقوبات المقررة لها ، ومنه معاقبة المخالف بتحرير محضر مخالفة

أولا قائمة الأعوان المؤهلين : تنص المادة 130 من قانون 01-14 على انه :" طبقا لأحكام قانون الإجراءات الجزائية تتم معاينة المخالفات المنصوص عليها في هذا القانون و النصوص التنظيمية المتخذة لتطبيقه ، بموجب محضر يحرر من طرف:

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

و باطلاع على نص المادة 15 من ق ا ج [1] نجد أن الصنف الثاني والثالث يتمتعون بالضبطية القضائية لذا كان من الأجدر إسناد المادة 130 من قانون 01-14 إلى نص المادة 15 من ق ا ج وسنتطرق بنوع من التفصيل للأصناف الثلاثة فيما يلي :

01- **ضباط الشرطة القضائية:** هم أشخاص يقومون بالبحث والتحري وجمع الاستدلالات، يبدأ دورهم بعد وقوع الجريمة وينتهي عند فتح التحقيق[2] ،وطبقا لنص المادة 15 من قانون الإجراءات الجزائية المعدل والمتمم ، فإنه يتمتع بصفة ضباط الشرطة القضائية :

- رؤساء المجالس الشعبية
- ضباط الدرك الوطني.

[1] المادة 15، الأمر 15-02 المؤرخ في 23 جويلية 2015، يعدل و يتمم الأمر 66-155 المؤرخ في 08 يونيو 1966، المتضمن قانون الإجراءات الجزائية، العدد40 لسنة 2015.

[2] جميلة دوار، النظم القانوني للطرقات في التشريع الجزائري، مذكرة ماجستير، قانون عقاري، المركز الجامعي سوق أهراس 2007-2008 ، ص 57

- محافظو الشرطة
- ضباط الشرطة
- ذوي الرتب في الدرك ورجال الدرك الذين قضوا في سلك الدرك 3 سنوات على الأقل و الذين تم تعيينهم بقرار مشترك صادر عن وزير العدل والدفاع الوطني، بعد موافقة لجنة خاصة.
- مفتشو الأمن الوطني الذين قضوا في خدمتهم بهذه الصفة 3 سنوات على الأقل، وعينوا بموجب قرار مشترك صادر عن وزير العدل ووزير الداخلية والجماعات المحلية بعد موافقة لجنة خاصة.
- ضباط وضباط الصف التابعين للأمن العسكري الذين تم تعيينهم خصيصا بموجب قرار مشترك صادر عن وزير الدفاع الوطني ووزير العدل .هذه الأشخاص تكتسب صفة ضباط الشرطة القضائية بقوة القانون أو بناء على قرار مشترك من الوزيرين المعنيين وزير العدل من جهة أو وزير الدفاع أو الداخلية من جهة أخرى[1]
- **صفة ضباط بقوة القانون:** تخول لهؤلاء الأشخاص صفة الضبطية القضائية بحكم ظائفهم أو رتبهم وهم
- **رئيس المجلس الشعبي البلدي:** منحت صفة ضباط الشرطة القضائية لرئيس المجلس الشعبي بحكم نص المادة 68 من قانون البلدية[2]
- **ضباط الدرك الوطني:** يتميزون بزي خاص، ويقومون بمهامهم الأمنية خارج المدن في المراكز التي لا توجد بها مقرات الشرطة، و في المراكز التي لا توجد بها مقرات الأمن الوطني [3]
- **محافظو الشرطة وضباط الشرطة:** يتميزون بزي خاص ويقومون بمهامهم داخل المناطق الحضرية[4] .

---

[1] المادة 15، الأمر 15-02 المؤرخ في 23 جويلية 2015، يعدل و يتمم الأمر 66-155 المؤرخ في 08 يونيو 1966، المتضمن قانون الإجراءات الجزائية، العدد40 لسنة 2015.

[2] المادة 68، القانون رقم 11/10، المؤرخ في 2011، المتعلق بالبلدية، الجريدة الرسمية، العدد37. ،2011

[3] جميلة دوار ، المرجع السابق ، ص 92

[4] نفس المرجع ، ص 92

أ- **اكتساب صفة الضبطية بناءا على قرار** : هي فئة ثانية من جهاز الضبط القضائي لا تضفي عليهم صفة ضابط الشرطة القضائية بقوة القانون مباشرة، وإنما يرشحون لذلك، ويجب لإضفاء صفة الضابط استصدار قرار مشترك من الو زيرين المعنيين وزير العدل من جهة ووزير الدفاع أو الداخلية من جهة أخرى وهو قرار يعني الفئات التي حددها قانون الإجراءات الجزائية فقط[1] لأن الصفة وحدها لا تكفي ، و إنما لا بد أو يتوافر في المترشح الشروط التي حددتها المادة 15 من ق ا ج و هي :

- أن يكون من الفئات المحددة في البندين 5،6 من المادة 15 من قانون إجراءات جزائية
- أن يكون قد أمضى ثلاث سنوات خدمة على الأقل، لذوي الرتب في الدرك ورجال الدرك بوجه عام وثلاث سنوات لمفتشي الأمن.
- أن توافق اللجنة المشتركة المتكونة من عضو ممثل لوزير العدل رئيسا، عضو ممثل لوزير الدفاع عضو ممثل عن وزير الداخلية
- إصدار القرار الوزاري المشترك

ثانيا أعوان الشرطة القضائية. هم مساعدون لضباط الشرطة القضائية في أداء مهامهم وهم يثبتون الجرائم المقررة في قانون العقوبات ممثلين في ذلك لأوامر رؤسائهم وخاضعين لنظام الهيئة التي ينتمون أليها، و حصرت المادة 19 من قانون الإجراءات الجزائية هذه الفئات على النحو التالي: يعد من أعوان الضبط القضائي موظفو مصالح الشرطة وذوي الرتب في الدرك الوطني ورجال الدرك ومستخدمو مصالح الأمن العسكري الذين ليستلهم صفة ضباط الشرطة القضائية[2]

ثالثا: الموظفون والأعوان المختصون في الغابات: يعتبر الموظفون والأعوان المختصون في الغابات وحماية الأراضي واستصلاحها من أعوان الضبط القضائي حيث تجيز لهم المادة 131 من القانون 01- 14معاينة المخالفات المنصوص عليها في أحكام هذا القانون عندما ترتكب على المسالك الغابية المفتوحة للسير العمومي[3] كمخالفات المتعلقة بوضع ممهلات بدون رخصة أو وضع لافتات إشهارية على الطرق العمومية ،

[1] نفس المرجع ، ص 93

[2] جميلة دوار ، المرجع السابق ، ص 93

[3] جميلة دوار ، المرجع السابق ، ص 94

وضع هياكل السيارات و الشاحنة على جانب الطريق مما يعرقل حركة المرور ، انجاز أشغال على الرصيف ، وغيرها من المخالفات التي تمس بطرق و المسالك العمومية . و قد حدد قانون 84-12 مهام الأعوان التقنين للغابات بمعاينة المخالفات والجنح المرتكبة على المسالك الغابية .

رابعا: مهندسوا الأشغال العمومية ورؤساء المقاطعات: هم أشخاص يتم اختيارهم من بين الحائزين على شهادة مهندس دولة أو تقني سامي في الأشغال العمومية ، هذا الجانب التقني في تكوينهم يؤهلهم أكثر للتدخل ميدانيا حيث يتعرف الشرطي على نوع الاعتداء أو التخريب الواقع على الملك العمومي للطريق ويقوم الأضرار الملحقة بمكوناته. يتم اقتراحهم من طرف مديرية الأشغال العمومية ويصادق على هذا الاقتراح وزير الأشغال العمومية. وقبل مباشرة مهامهم يؤدي هؤلاء الأعوان اليمين القانونية أمام المحكمة التابعة لمكان إقامتهم، هذا إن لم يسبق لهم أداء اليمين من قبل .ولهذا فالعون المحلف ملزم باحترام القواعد التالية

- معاينة المخالفات المرتكبة على الملك العمومي للطريق فقط
- ضرورة معرفة كل أنواع هذه المخالفات
- ضرورة معرفة كل أنواع الارتفاقات التي تنقل الملكيات الخاصة المجاورة
- الخضوع للإجراءات المحددة في النصوص التنفيذية فيما يخص المعاينات وتقويم الأضرار[1]

خامسا شرطة العمران: هم فئة الموظفين والأعوان المؤهلين بمقتضى المادتين 50 و58 من المرسوم التشريعي 94 -07 المتعلق بشروط الإنتاج المعماري وممارسة مهنة المهندس المعماري فيما يخص مخالفات التشريع و التنظيم المتعلقة بالبناء بمحاذاة الطرق العمومية، ومن بين هؤلاء حسب المرسوم التنفيذي 95-318 المؤرخ في 1995/11/14 المعدل بالمرسوم 97-36 المؤرخ 1997/01/14 من بين الفئات التابعين لإدارة وزارة السكن والعمران:

- المفتشون في التعمير.

[1] جميلة دوار ، المرجع السابق ، ص 95

- مهندسو الدولة والمهندسون المعماريون ذوي خبرة سنتين على الأقل .
- مهندس التطبيق ذوي اقدمية 3 سنوات على الأقل
- -المصرفون الإداريون ذوي اقدمية 4 سنوات على الأقل
- التقنيون في التعمير ذوي أقدميه 5 سنوات على الأقل

فيما نصت المادة 137 من نفس القانون على أن ترسل المحاصر التي يعدها هؤلاء الأعوان إلى السيد وكيل الجمهورية دون تأخير، و إذا كان يحتمل أن يترتب عن هذه المخالفات تعليق لرخص السياقة، فإنه يتم إرسال نسخة إلى الوالي

ثانيا الاختصاصات الأعوان المؤهلين :

لقد حدد القانون مهام الأعوان المكلفين بمعاينة الجرائم المرورية التي ترتكب في الطرق و المسالك العمومية ، و أن يتم تدوين هذه المعاينة في محاضر كما يقوم هؤلاء الأعوان بتنظيم حركة السير و ضمان سيولتها وتطبيق أحكام قانون المرور .

01- **معاينة المخالفات والجنح المرورية** : استنادا إلى نص المادة 130 من قانون 01-14 فان المعاينات تكون بموجب محاضر تحرر من طرف ضباط الشرطة القضائية و أعوانهم عبر نقاط تفتيش ثابت أو متنقلة ، وقد تحرر هذه المحاضر من طرف مهندسي الأشغال العمومية و الأعوان التقنيين للغابات و حماية الأراضي واستصلاحها إذا كانت هده المخالفات أو الجنح تؤدي إلى إحداث أضرار بالمسالك العمومية أو إذا ارتكبت هذه المخالفات على المسالك الغابية ، كما يقوم مفتشي النقل البري بمعاينة المخالفات الواردة في المطتين 11 و 13 من المخالفات الدرجة الرابعة التي وردت في المادة 66 من قانون 17-15

02- **تنظيم حركة السير** : يسهر أعوان المؤهلون لمعاينة الجرائم المرورية على حسن سير وتنظيم حركة المرور على مدار الساعة ويبرز هذا دور خاصة في المسالك التي تعرف اكتضاضا مروريا نتيجة توسع حضيرت المركبات التي عرفتها الجزائر خاصة في السنوات الأخيرة والتي لم يقابلها توسع في البنية التحتية ما جعل معظم المدن الجزائرية تعرف اختناقا مروريا متزايدا

الفرع الثاني الإجراءات المتعلقة بجرائم المرورية :

لقد حدد المشرع جملة من الإجراءات التي يتوجب على الأعوان المؤهلون إتباعها لإثبات الجرائم المرورية منها

01- **التوقيف** : حسب نص المادة 121 من قانون 01-14 ، يمكن اتخاذ قرار توقيف السيارات ووضعها في المحشر في الحالات و وفقا للشروط والمدد المحددة في المواد من 287 إلى 311 [1]

أ-**تعريف التوقيف** : عرفت الفقر الأولى من المادة 287 من المرسوم التنظيمي 04-381 التوقيف على انه : " إجبار السائق بصفة وقائية في حالة ارتكاب مخالفة منصوص عليها في المادة 291 أدناه على ترك المركبة في عين مكان أو قرب مكان إثبات المخالفة مع الامتثال للقواعد المتعلقة بالتوقف " وعند توقيف المركبة يتم تحرير استمارة توقيف تمنح نسخة منها لمالك المركبة و تسحب منه البطاقة الرمادية للمركبة وفي حالة عدم وجود مالك المركبة في عين المكان تكون المركبة محل توقيف مادي بوسائل ميكانيكية حسب الفقرة الثانية من نفس المادة .

ب-**إجراءات التوقيف** : حسب نص المادة 288 من المرسوم التنفيذي 04-381 يمكن القيام بإجراء التوقيف من طرف ضباط و أعوان الشرطة القضائية المؤهلين لضبط المخالفات المرورية وذلك عندما يرون ضرورة إنهاء إحدى المخالفات المنصوص عليها في المادة 289 [2] وهي

- عندما يفترض أن سائق في حالة سكر
- عندما تبدو على السائق علامات التعب الواضحة
- عندما تشكل الحالة السيئة للمركبة ووزنها و حمولتها بالنسبة لكل محور وشكلها وطبيعتها وكذا حالة الأطر وشروط استعمالها و الضغط على الأرض وقصور التجهيزات فيها فيما يخص المكابح أو الإنارة خطرا كبيرا على مستعملي الطريق الآخرين أو على سلامة الطريق
- عندما لا يستطيع السائق إثبات رخصة للنقل الاستثنائي

[1] يوسف دلاندة، المرجع السابق ، ص134

[2] انظر المادة 289 من المرسوم التنفيذي 04-381

و تتضمن استمارة التوقيف حسب نص الفقرة 02 من المادة 295[1] المعلومات التالية تاريخ التوقيف و ساعة التوقيف ومكان التوقيف و سبب التوقيف بالإضافة إلى عناصر تعريف المركبة و البطاقة الرمادية وهوية مرتكب المخالفة ، اسم و صفة وضيفة العون الذي قام بالتوقيف ومقر إقامة ضابط الشرطة القضائية المؤهل لإلغاء هذا الإجراء. ويتم تحرير أربعة نسخة من استمارة التوقيف تمنح نسخة لسائق و نسخة للمصلحة أو ضابط الشرطة القضائية ، نسخة إلى الجهة القضائية المختصة و التي تكون مرفقة بملاحظة إنهاء الإجراء مع محضر المخالفة ، و نسخة الرابعة ترسل إلى الوالي المختص إقليميا

ت-**مكان التوقيف** : الأصل أن التوقيف يتم في مكان المخالفة إلا انه حسب نص المادة 291 من المرسوم التنفيذي 04-381 إذ كان التوقيف ناجم عن مخالفات متعلقة بحالة المركبة أو بتجهيزاتها ، فإن التوقيف يكون بالقرب من مكان يستطيع أن يجد فيه السائق المساعدة لتصليح المركبة و يمكن أن اتجر المركبة من طرف سائق محترف لتصليحها حسب نص المادة 291[2] وقد حددت المواد 192 و 293و294 من المرسوم التنفيذي04-381 تلك الأماكن و الأعطال ، وهنا تبرز إشكالية من يتحمل النفقات.

ث-**مدة التوقيف** : حسب نص المادة 297[3] لا يمكن أن تتجاوز مدة التوقيف 48 ساعة فإذا لم يقم السائق بتصليح مركبته يتم تحويلها إلى المحشر البلدي من طرف ضابط الشرطة القضائية و في جميع الأحوال لا يجوز أن يستمر التوقيف بعد زوال الظروف المؤدية له ، وتبقى المركبة طيلة مدة التوقيف تحت مسؤولية سائقها أو مالكها وقد نصت المادة 102 من الأمر 09-03 على انه في حالة عدم تسيدي الغرامة الجزافية من طرف سائق الذي يتعذر تحديد محل إقامته أو عمله في التراب الوطني، فإنه يمكن توقيف المركبة حتى يتم دفع كفالة يحددها وكيل الجمهورية لأحد محاسبي

[1] انظر المادة 295 من المرسوم التنفيذي 04-381

[2] انظر المادة 291 من المرسوم التنفيذي 04-381

[3] انظر المادة 297 من المرسوم التنفيذي 04-381

02- **الوضع في المحشر** : حسب نص المادة 298[1] " يقصد في مفهوم هذا المرسوم بالوضع في المحشر حجز مركبة في مكان تعينه السلطة المختصة على نفقة مالكها

يعد بمثابة الوضع في المحشر ، نقل المركبة إلى هذا المكان "

أ/ حالات الوضع في المحشر : لقد حددت المادة 300 [2]حالات الوضع في المحشر وهي

✓بعد التوقيف المقرر ، إذا لم يثبت السائق المركبة انتهاء المخالفة في أجال 48 ساعة

✓ارتكاب مخالفات للأحكام المتعلقة بوقوف و توقف المركبات في المنعرجات و تقاطع الطرق

✓في حالة ما تعذر على مرتكب المخالفة تقديم الضمانات المقررة قانونا بإثبات محل إقامته أو عمله في التراب الوطني

أما فيما يخص الممارسات المتعلقة بنشاط نقل الأشخاص و البضائع بدون رخصة فإنها تخضع لأحكام قانون01-13 [3] ، فالوضع الفوري للمركبة يتم من طرف ضابط الشرطة القضائية بصفة تحفظية لمدة تراوح بين 15 و 45 يوما، مع وجوب إعداد محضر الوضع في المحشر لإثبات حالة المركبة عند دخولها وعند خروجها يمضيها المعني دون المساس بحق الوالي أيضا، و الوضع في المحشر في هذه الحالة هو من اختصاص ضابط الشرطة القضائية فقط وهذا حسب نص المادة 62

ب- **الأشخاص المؤهلون للوضع في المحشر ورفعه** : إن الوضع في المحشر هو من اختصاص ضابط الشرطة القضائية المختص إقليميا ، غير انه يمكن أن يتم من طرف وكيل الجمهورية أو قاضي التحقيق و في هذه الحالة يكون حجز قضائيا ،كما يمكن أن يتم بأمر من الوالي بقرار لضابط الشرطة القضائية وذلك في حالة المخالفات

[1] انظر المادة 298 من المرسوم التنفيذي 04-381

[2] انظر المادة 300 من المرسوم التنفيذي 04-381

[3] **قانون رقم 01-13** مؤرخ في 7 اوت سنة 2001 يتضمن توجيه النقل البري و تنظيمه - **ج ر رقم 44 - 2001**

المتعلقة بمركبات نقل الأشخاص أو البضائع، بناء على اقتراح من لجنة العقوبات الولائية واستشارة اللجنة التقنية لسيارات الأجرة في المخالفات المتعلقة بها.

أما فيما يتلق بالشخص المؤهل برفع الإجراء فان القانون لم ينص على ذلك غير انه من المنطقي أن يكون من طرف ضابط الشرطة القضائية، لأنه هو يمضي التكليف بالوضع في المحشر

ولقد نصت المادة 104 من الأمر 09-03 على انه يمكن لصاحب المركبة أن يطعن في قرار وضع في المحشر أمام الجهة القضائية المختصة التي يمكنها أن تؤكد الإجراء المتخذ أو تأمر بإلغائه في أجل أقصاه خمسة (5) أيام

ت- **إنهاء الوضع في محشر** :يتم إنهاء وضع في المحشر بعد انتهاء المدة المقررة حيث تنص المادة 311[1] على أن تسلم السلطات المؤهلة البطاقة الرمادية إذا تم سحبها ، وتسليم رخصة نهائية للخروج من المحشر ، وتسترجع المركبة عند دفع المصاريف ، و في حالة انقضاء أجل ستين (60) يوما ابتداء من إشعار صاحب المركبة بوجوب سحبها تعتبر مركبات مهجورة وتسلم هذه المركبات لمصالح أملاك الدولة للتصرف فيها وفق التنظيم المعمول به ويتحمل مالك المركبة مصاريف رفعها ووضعها في المحشر وإجراء الخبرة عليها وبيعها أو تدميرها.

و في حالة بيعها يوضع حاصل البيع بعد ما تخصم منه المصاريف المذكورة سابقا تحت تصرف المالك أو ذوي حقوقه ، أو عند الاقتضاء الدائن الضامن الذي يتمكن من إثبات حقوقه خلال أجل مدته سنتان(2) وعند انقضاء هذا الأجل يعود هذا الحاصل إلى الدولة حسب نص المادة 109 [2]من الأمر 09-03

ج- **المسؤولية عن المركبات أثناء تواجدها بالمحشر** : حسب نص المادة 110 من الأمر 09-03 تقوم السلطات المحلية بتسيج المحاشر المعينة قانونا و حراستها ليلا و نهارا. و تكون الهيئة المكلفة بحراسة المركبة الموضوعة في المحشر مسؤولة عن جميع الخسائر والسرقات وأضرار التلف التي تتعرض لها هذه المركبات. وتصنف السلطات المحلية المركبة إلى صنفين

[1] انظر المادة 311 من المرسوم التنفيذي 04-381

[2] انظر المادة 109 من الأمر 09-03

✓ المركبات التي يمكن أن يخرجها في حالتها.

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

وقد نصت المادة 111 من الامر 09-03 :" يعاقب بالحبس من سنة (1) إلى خمس (5) سنوات، وبغرامة من 100.000 دج إلى 500.000دج ، كل من يتلف أو يسرق أو يحطم أو يحاول إتلاف أو سرقة أو تحطيم مركبة موضوعة في المحشر.

وتضاعف العقوبة عندما يرتكب الجنحة عون من المحشر".

المطلب الثاني طرق الإثبات

انطلاقا من المادة 286 من ق م ج التي تنص على أنه " يمكن إثبات الجرائم بأية وسيلة من وسائل الإثبات ماعدا الأحوال التي يقضي فيها القانون بخلاف ذلك " يتبين من هذه المادة أن المبدأ العام في الإثبات هو حرية الإثبات إلا أن هذا المبدأ لا يأخذ على إطلاقه إذ من الممكن تقييده . ويتم إثبات الجرائم المرورية بعدة طرق نوجزها في الفرعين التاليين :

الفرع الأول المحاضر : تعتبر المحاضر وسيلة من وسائل الإثبات الجنائي. وتخضع كقاعدة عامة كغيرها من الأدلة لمبدأ حرية القاضي في الاقتناع من حيث اطمئنانه إلى ما ورد فيها [1] و استنادا لنص المادة الأولى من المرسوم التنفيذي 80-35 التي تنص على أن " كل حادث مرور يسبب أضرار جسمانية ، يجب أن يكون موضوع تحقيق يقوم به ضباط الشرطة أو أعوان الشرطة أعوان الأمن العمومي أو كل شخص يؤهله القانون لذلك " وهو ما يدل على أهمية المحضر في عملية الإثبات

تعريف المحاضر : المحضر لغة مشتق من الحضور وهو نقيض المغيب ، فهو عمل يقدم بموجبه ممثل السلطة المخول بهذا الموضوع ما قام به خلال ممارسة مهنته أو ماذا جرى وقيل في حضوره مع الاشارة الى جميع الظروف المفيدة [2] ، أما اصطلاحا هو تقرير

[1] عز الدين الدنصوري و عبد الحميد الشواربي ،المسؤولية الجنائية في قانوني العقوبات و الإجراءات الجنائية ، ص 1320

[2] موريس نخلة ، روحي البعلبكي ، صلاح مطر ، القاموس القانوني الثلاثي ، قاموس قانوني ، منشورات الحلبي القانونية ، ص 1433

يحرره ضابط الشرطة القضائية ،باللغة العربية ويثبت فيه ما حصل من معلومات بشان الجريمة التي ارتكبت والظروف التي أحاطت بها والآثار التي تخلفت عنها والإجراءات التي قام بها وتاريخ ومكان حصولها [1]،ومنه تعتبر المحاضر أوراق يحررها ضابط الشرطة القضائية يدون فيها معلومات متعلقة بالجريمة و الإجراءات التي قام بها وفق قواعد شكلية و موضوعية حددها القانون ، غير أن شكل المحاضر ليس موحد فمثلا محاضر الشرطة تختلف من حيث الشكل عن محاضر الدرك الوطني وذلك على الرغم من كون جميع المحاضر تخضع لقواعد موضوعية وشكلية حددتها المادة 214 من ق ا ج ، ومنه نجد أن المشرع الجزائري اوجب على ضابط الشرطة القضائية إثبات الإجراءات التي يقوم بها في محاضر ، ويدون في هذه المحاضر مجموعة من المعلومات التي تحدد مدى صحة ومشروعية المحاضر المنجزة وعند الانتهاء من المحضر يقوم ضابط الشرطة القضائية بتوقيع على تلك المحاضر و ستنقسم شروط المحاضر إلى شروط موضوعية و شروط شكلية

- **الشروط الموضوعية** : متى أعطى القانون لمحضر معين قوة في الإثبات ،فان هذه القوة تكون مرتبطة بمراعاة مقتضيات القانون في تحريرها ، وذلك بتنظيمها وفقا للقواعد ولأصول المفروضة ،وفي حدود محررها وهذا ما نصت عليه المادة "214" من قانون الإجراءات الجزائية، وفي ما يلي بعض الشروط الموضوعية :

- أن يكون المحضر صحيحا ،والمقصود هنا أن يتضمن المحضر معلومات تكون مطابقة للحقيقة فضابط الشرطة القضائية مطالب عند تنفذ المعاينات أو تسجل أقوال الشهود أو المشتبه فيهم أن يتحرى بكل الوسائل صحة مادونه في هذا المحضر

- يجب ان يكون المحضر وافيا ودقيقا وواضحا ، فضابط الشرطة القضائية يجب عليه أن ينقل المعلومات التي يشاهدها آو يسمعها، أو يقرأها بإخلاص ، ولا يجب بأي حال من الأحوال أن يقيمها أو يبدي رأيه أو يستنتج منها ،فذلك هو المقصود بعبارة أن يكون المحضر وافيا أي ينقل الوقائع كما هي ، أما الدقة التي يجب على من يكتب المحضر أن يراعها في التزام الدقة في نقل وتسجيل المعلومات فيجب أن يذكر الزمان والمكان

[1] جوهر قوادري صامت ،رقابة سلطة التحقيق على أعمال الضبطية القضائية ، دار الجامعة الجديدة ، الإسكندرية ، ص51

وهوية الشخص بصورة دقيقة ومضبوطة، وان يصف الوسائل المستعملة في الجريمة وصفا دقيقا وعلميا ، يمكن من خلاله التعرف على الشيء الموصوف ، ومن بين مقتضيات صحة المحضر كذلك أن يكون مكتوبا بأسلوب وصياغة واضحين ، يسهل فهمهما من طرف القاضي

- **الشروط الشكلية:** لكي يكون المحضر صحيحا من الناحية الشكلية ، فانه لا بد من أن يتم تحريره وفق الأشكال المنصوص عليها في القانون ، ومن الشكليات الواجب مراعاتها في مرحلة جمع الاستدلالات [1] ، ما نصت عليه المادة 52 من قانون الإجراءات الجزائية، من تضمين محضر الاستجواب كل شخص محتجز عدد الاستجوابات وفترات الراحة ،وضرورة توقيع الشخص المعني على هامش المحضر [2] وضرورة تحرير المحضر في الحال وتوقيع كل ورقة من أوراقها ويجب أن يكون المحضر مؤرخا ومهورا بخاتم الوحدة التي ينتمي إليها من حرره ،ويسجل في سجل المحاضر ، وان يتم تحريره أثناء تأدية المهام و أن يكون الإجراء الذي قام به الموظف داخلا ضمن مهامه ، وذلك انطلاقا من الاختصاص النوعي والشخصي ويقصد بالاختصاص النوعي أن يكون الإجراء من اختصاص الموظف أما الاختصاص الشخصي فيقصد به يكون لم حرره الصفة القانونية ،وتعد صحة المحضر شكلا وموضوعا ضمانة للمتهم لكونه يعد وسيلة من الوسائل التي تساعد في الوصول إلى الحقيقة ومعرفة المذنب من البريء ، فضلا عن أنها تسهل علمية مراقبة أعمال الضبط القضائي وأعمال قاضي التحقيق فمثلا محاضر الشرطة تتضمن عبارة الجمهورية الجزائرية الشعبية الوزارة الوصية (وزارة الداخلية والجماعات المحلية و التهيئة العمرانية)، المديرية العامة للأمن الوطني، امن ولاية ....، الأمن الحضري أو المصلحة رقم التسجيل والتاريخ والموضوع، الهوية الكاملة للمحرر وصفته ورتبته سرد موجز للوقائع الهوية الكاملة للمشتبه فيه أو الأطراف إن وجد، تصريحاتهم، توقيعهم توقيع ضابط الشرطة القضائية

نفس الشيء ينطبق على المحاضر التي يحررها الأعوان المؤهلين لمعاينة المخالفات المرورية فيجب عليهم احترام الشروط الشكلية و الموضوعية عند تحرير هذه المحاضر ،

---

[1] معراج جديد ، الوجيز في الإجراءات الجزائية ، ديوان المطبوعات الجامعية ، انجزائر 2004 ،ص15

[2] انظر المادة 52 من ق ا ج

و لعل أهم محاضر التي يحررونها هي محاضر معاينة المخالفات المعاقب عليها بغرامات جزافية، ومحضر عدم تسديد مخالفة في حدها الأدنى وذلك بعد مرور اجل شهرين (60 يوما) من تاريخ تحرير محضر معاينة مخالفة ، الذي يرسل لوكيل الجمهورية .

02- **حجية المحاضر** : تنقسم المحاضر من حيث قوتها في الإثبات إلى

أ- **المحاضر الاستدلالية** : تنص الفقرة 01 من المادة 17 من قانون الإجراءات الجزائية على انه " يباشر ضباط الشرطة القضائية السلطات الموضحة في المادتين 12 و 13 ويتلقون الشكاوي و البلاغات ويقومون بجمع الاستدلالات و إجراء التحقيقات الابتدائية." و مهمة ضابط الشرطة القضائية في جمع الاستدلالات لا تتعدى اتخاذ الإجراءات اللازمة للكشف عن الجريمة و مرتكبيها بالتثبت من وقوعها و البحث عن مرتكبيها و جمع العناصر التي تصلح لان تكون أساسا لبدء النيابة العامة نظرها في أمر الدعوى الجنائية التي تملك وحدها الاختصاص بشأنها . ومن هنا اوجب القانون تحرير محضر جمع الاستدلالات ورفعه إلى النيابة العامة للتصرف فيه . ومادامت هذه المحاضر قابلة للتصرف فإنها لا تقيم حجة على صاحبها وهو ما ذهبت إليه المادة 215 من ق ا ج بقولها :" لا تعتبر المحاضر والتقارير المثبتة للجنايات والجنح إلا مجرد استدلالات ما لم ينص القانون على خلاف ذلك " وعليه فإن القاضي الجنائي يتمتع بمطلق الحرية في تقدير الوقائع التي ترد في المحاضر المتعلقة بالدعوى

ب- **المحاضر ذات الحجية النسبية** : يعتبر هذا النوع من المحاضر ذات حجية أو بتعبير آخر تعتبر البيانات الواردة فيها صحيحة إلى أن يثبت العكس كأن يقدم دليل يدحض ما جاء فيها ، و تنص المادة 216 من ق ا ج على هذا النوع من المحاضر بقولها " في الأحوال التي يخول القانون فيها بنص خاص لضباط الشرطة القضائية أو أعوانهم أو لموظفين وأعوانهم الموكلة إليهم بعض مهام الضبط القضائية سلطة إثبات جنح في محاضر أو تقارير تكون لهذه المحاضر أو التقارير حجيتها ما لم يحضها دليل عكسي بالكتابة أو شهادة شهود " واهم المحاضر ذات الحجية محاضر المخالفات فهي حجة قائمة على ما تضمنته ولا يكفي إنكار المخالف لما حرر ضده بل عليه أن يقدم الدليل العكسي بالكتابة أو شهادة شهود ، بل ولا يسع القاضي أن يلجأ إلى مبدأ الاقتناع الشخصي لاستبعاد تلك

المحاضر لأن المشرع قد حدد حجيتها أما من الناحية الواقعية فإن المبرر الحقيقي لحجية محاضر المخالفات هي أن الضبطية القضائية يمثلون الشاهد الوحيد عن ارتكاب هذه الجرائم، إضافة إلى أنها جرائم بسيطة من حيث العقوبات المقررة لها ولقد نصت المادة 136 من قانون 01-14يكون للمحاضر المحررة تطبيقا لأحكام هذا القانون قوة الثبوت ما لم يثبت العكس " ويستفاد من نص هذه المادة أن المشرع قد اعتبر ما ورد بالمحضر المحرر من قبل ضابط الشرطة القضائية في شأن التثبت من الجنح والمخالفات صحيحا بمقتضى قرينة قانونية بسيطة، وهذا يعني أن المحكمة عليها واجب مراعاة ما ورد بالمحضر واعتباره صحيحا إلى أن يثبت العكس

الفرع الثاني طرق أخرى للإثبات : نظرا للطبيعة التي تتميز بها الجرائم المرورية فإن المشرع الجزائري نص على مجموعة من طرق للإثبات نستعرضها فيما يلي

01- **إثبات السياقة في حالة سكر أو تحت تأثير مواد مخدرة او مهلوسة :** تتجه اغلب التشريعات إلى جعل السياقة في حالة سكر أو تحت تأثير مواد تصنف ضمن المخدرات أو مهلوسات ظرف تشديد في الجرائم المرورية وهو ما سار على المشرع الجزائري في جميع قوانين المرور، و حدد المشرع الجزائري حالة سكر في المادة 03 من الأمر 09-03 بقوله هي " حالة تتمثل في وجود كحول في الدم تعادل أو تزيد عن 0.20 غ/في ألف(1000 ملل) " و المعلوم ان جريمة السياقة في حالة سكر هي جريمة من الجرائم الشكلية التي لا تتطلب توفر القصد الجنائي فيكفي تحقق ركنها المادي المكون من عنصرين هما قيادة المركبة و وجود السائق في حالة سكر و بالتالي فان إثبات السياقة في حالة سكر يتم عن طريق اثبات قيادة المركبة بواسطة المعاينة واثبات حالة السكر بواسطة تقرير طبي واستشفائي ونصت المادة 19 المعدلة بالأمر 09-03 على انه " في حالة وقوع حادث مرور جسماني، يجري ضباط وأعوان الشرطة القضائية على كل سائق أو مرافق للسائق المتدرب من المحتمل أن يكون في حالة سكر والمتسبب في وقوع الحادث، عملية الكشف عن تناول الكحول بطريقة زفر الهواء وعملية الكشف عن استهلاك المخدرات أو المواد المهلوسة عن طريق جهاز تحليل اللعاب

عندما تبيّن عمليات الكشف احتمال وجود حالة سكر أو الوقوع تحت تأثير المخدرات أو المواد المهلوسة ، أو عندما يعترض السائق أو مرافق السائق المتدرب على نتائج هذه

العمليات أو يرفض إجراءها يقوم ضباط أو أعوان الشرطة القضائية بإجراء عمليات الفحص الطبي و الاستشفائي والبيولوجي للوصول إلى إثبات ذلك ." كما تنص المادة 19 المضافة بالامر 09-03 على انه " يمكن ضباط أو أعوان الشرطة القضائية أثناء القيام بكل عملية مراقبة في الطرق ، إخضاع كل سائق يشتبه في وجوده في حالة سكر، لنفس العمليات المنصوص عليها في المادة 19أعلاه". ومنه فان المشرع الجزائري منح لضباط الشرطة القضائية و أعوانهم سلطة واسعة في الكشف عن حالة السياقة في حالة سكر تمتد إلى إمكانية إخضاع كل سائق يشبه فيه إلى اختبار الكشف عن حالة سكر بواسطة زفر الهواء ، و يتم الكشف عن جنحة السياقة في حالة السكر من خلال جهاز الكوتاست الذي يعرف بانه جهاز يدوي يسمح بالتحقق الفوري من وجود كحول في جسم الشخص من خلال الهواء المستخرج[1] أو مقياس الاثيل وهو جهاز يسمح بالقياس الفوري و الدقيق لنسبة الكحول بتحليل الهواء المستخرج أما الكشف عن مواد مهلوسة أو مخدرات فانه يتم من خلال جهاز تحليل اللعاب وهو جهاز يسمح بالكشف عن وجود مخدرات أو مواد مهلوسة عن طريق تحليل اللعاب [2] كما يمكن الكشف عن حالة سكر أو تعاطي مواد مخدرة أو مهلوسات من خلال إجراء فحص طبي واستشفائي و ذلك في إحدى الحالة التالية :

- إذا كانت نتائج عملية زفر الهواء أو تحليل اللعاب ايجابية
- حالة رفض السائق لنتائج عملية زفر الهواء أو تحليل اللعاب
- حالة رفض السائق أو مرافق السائق المتدرب الخضوع لعملية زفر الهواء أو عملية تحليل اللعاب
- حالة وقوع حادث مرور مفضي إلى الوفاة

وقد أثارت شرعية نزع دم المشتبه فيه و إخضاعه لفحوصات طبية، جدلا فقهيا كبير إذ يعتبر مساس بحق هذا الشخص [3] و تنص المادة 21 من قانون 01-14 على ضرورة

[1] انظر المادة 02 من قانون 01-14

[2] انظر المادة 03 من الامر 09-03

[3] سعاد نوال، ضوابط مبدأ الاقتناع الشخصي للقاضي والقيود الواردة عليه، مذكرة لنيل إجازة المدرسة العليا للقضاء 2009، ص47

الاحتفاظ بعينة من التحليل فيما تشير المادة 22 من نفس القانون إلى و جب تبلغ نتائج التحليل الطبية الإستشفائية والبيولوجية إلى وكيل الجمهورية لدى الجهة القضائية المختصة، وتكون مرفقة بمحضر يحرره الأعوان المؤهلون كما ترسل نسخة إلى والي مكان وقوع الحادث

إن الطبيعة التقنية و العلمية لإثبات جنحة السياقة في حالة سكر أو تحت تأثير مواد مصنفة ضمن المخدرات دفعة المحكمة العليا إلى اعتماد عليه كدليل قاطع على وقوع الجريمة و أصدرت في بهذا الخصوص العديد من القرارات نذكر منها

– القرار صادر بتاريخ 12 نوفمبر 1981 في الطعن رقم182843 " إن السياقة في حالة سكر لا يمكن إثباتها إلا بواسطة التحليل الدموي."

– القرار صادر بتاريخ 19 فيفري1981 و القاضي بان " الخبرة ضرورية لإثبات جنحة السياقة في حالة سكر ولو كان الجاني معترفا بها."

– القرار صادر في الطعن رقم216134 بتاريخ 18 جانفي 2000 " إن القضاء بإدانة المتهم بجنحة السياقة في حالة سكر اعتمادا على التحاليل الدموية التي أجريت في مخبر للشرطة الذي يعتبر مؤسسة صحية عمومية هو تطبيق صحيح للقانون."

02– **الرادار** : إن اغلب حوادث المرور يرجع سببها إلى الإفراط في السرعة ، وهو ما يجعل التحكم في المركب أمرا صعبا كما تؤدي السرعة الزائدة إلى زيادة في قوة الصدمة وهو ما يعني زيادة في حجم الأضرار مادية وجسمانية ، كل ذلك دفع بالمشرع الجزائري إلى إصدار نصوص قانونية تهدف إلى تنظيم سرعة سير المركبة عبر المسالك العمومية ، وجعل عقوبات لكل من يخالف تلك النصوص القانونية ويتم تحديد سرعة سير المركبة بعدة طرق منها جهاز الرادار الذي عرفه المشرع الجزائري في الفقرة الأخيرة من المادة 02 من قانون 01–14 بأنه " جهاز يسمح بالقياس الفوري لسرعة المركبة في حالة سير " كما عرفه في المادة 3 من الأمر 09–03 بأنه" جهاز يسمح بقياس سرعة المركبة أثناء سيرها "

ويعمل هذا الجهاز من خلال الأمواج المرتدة بكشف الأهداف، عن طريق مقارنة إشارة المرتدة بالأصلية، حيث يتم تحديد سرعة الجسم المتحرك و تظهر على شاشة الجهاز

السرعة سرعة المركبة، و تاريخ تسجيل المخالفة بدقة ورقم لوحة سير المركبة ، ويوضع جهاز الرادار بشكل مخفي على احد جانبي الطريق حتى لا يكتشفه السائق ويقوم بتخفيض سرعته .

وقد لجئت المديرية العامة للأمن الوطني مؤخرا إلى تزويد الوحدات الجوية للأمن الوطني بالنظام الجديد لقياس سرعة المركبات "SPEEDO " وهو النظام المحمل على كاميرات المراقبة بمروحيات الأمن الوطني ، الذي يمكن من تحديد سرعة المركبات آنيا ، ونقلها إلى مصالح شرطة الأمن العمومي لاتخاذ الإجراءات اللازمة في حينها [1]

كما توجد طريقة أخرى لإثبات السرعة المفرطة للمركبة وذلك من خلال مؤشر السرعة في المركبة الحديثة وذلك عند وقوع الحوادث وتتميز المركبات الحديثة بأنها مزودة بمؤشر السرعة يبقى ثابتا عند وقوع الاصطدام ، ومنه يتم تحديد مدى مخالفة السائق للسرعة المحددة قانونا، غير أن هذه الطريقة أصبحت عرضة لتحايل العديد من السائقين و خاصة سائقي سيارات الأجرة الذين يعمدون إلى تعطيل مؤشر السرعة وهنا تجدر الإشارة إلى أن المشرع الجزائري لم يعطى قوة ثبوتية خاصة لمؤشر السرعة ، وعليه يعد كباقي الأدلة يخضع للسلطة التقديرية للقاضي وللمتهم إثبات عكسه

03- **المعاينة:**تعتبر المعاينة إجراء من إجراءات التحقيق في إثبات الأدلة الجنائية كما تعد عصب التحقيق و دعماته الرئيسية، فهي تعبر عن الواقع تعبيرا أمنيا صادقا، لا محاباة فيها ولا كذب ولا خداع بل تعطي صورة واضحة و واقعية لأدلة الجريمة المادية[2] وهي تتمثل في تلك الإجراءات التي تتخذ من طرف الفنيين في محل حوادث المرور سواء عن طريق وصف الحادث أو تصويره أو رسمه ، ورفع الآثار المادية منه ، كآثار البصمات و أثار الدم و الشعر و الزجاج و تعتبر المعاينة إجراء من الإجراءات الاستدلال أو التحقيق وغايتها إثبات حالة محل الجريمة ومحتوياتها ومن فيه بهدف الوصول إلى أدلة تفيد في كشف الحقيقة[3] وتتم المعاينة من خلال انتقال المحقق إلى

[1] مجلة الشرطة ، العدد 146 الصادر بتاريخ : افريل 2020 ، ص 86

[2] هشام الجميلي، الوافي في الإثبات الجنائي في ضوء مختلف الآراء وأحكام محكمة النقض، دار الفكر والقانون للنشر والتوزيع ، مصر، 2006 ، ص 379

[3] عز الدين الدنصوري و عبد الحميد الشواربي ، المرجع السابق ، ص 1412

مكان وقوع الحادث ليشاهد بنفسه ويجمع الآثار المتعلقة بالجريمة وكيفية وقوعها وكذلك جمع الأشياء الأخرى التي تفيد في كشف الحقيقة. ويجب على المحقق عند إجراء المعاينة إثبات حالة المكان ووصفه وصفا تفصيليا وبيان مدى إمكان وقوع الجريمة بالشكل الذي ورد على لسان المجني عليه و الشهود ، وكذلك إثبات حالة الأشخاص و الأشياء الموجودة بمكان الجريمة ورفع الآثار المتعلقة بها ويقوم بعمل التجارب المختلفة و تصوير الحادث[1] ومن المقرر أن المعاينة ليست إلا إجراء من إجراءات التحقيق و بالتالي لا يجوز للنيابة أن تقوم به في غيبة المتهم إلا في حالة الضرورة و الاستعجال . [2] و تتم المعاينة بعدة طرق :

01- **وصف الجريمة بالكتابة** : وتعد هذه الطريقة أكثر الطرق المعاينة المادية شيوعا واستعمالا بحيث يقوم المحقق بتدوين في محضر المعاينة كل ما شاهده في مسرح الجريمة انطلاقا من تاريخ ومكان وقوع الحادث كما يذكر في المحضر الهوية الكاملة للسائق وصنف الطريق و حالتها و البيانات المتعلقة بالمركبة من صنفها و ولونها ورقم تسجيلها و الحالة التي وجدها عليها ثم يتطرق لوثائق من رخصة السياقة (رقمها و تاريخ صدورها و الجهة التي أصدرتها) وكذا البيانات المتعلقة بشهادة التامين و البطاقة الرمادية ، و الآثار المتواجدة على الطريق اثأر المكابح ، أثار الزجاج ، حالة الضحية . وحالة الجو وكل ما يمكن أن يفيد التحقيق

02- **الرسم الهندسي** : يعتبر الرسم الهندسي لمسرح الجريمة إجراء مكملا للمعاينة بالكتابة فهو يتيح للمحقق إظهار النقائص التي عجز عن كتابتها في محضر المعاينة ، كإبراز العلاقة بين شيئين عن طريق بيان حجمهما وتحديد أبعادهما و المسافة بينها ، فهو يصور مسرح الجريمة في مساحة صغيرة وتبرز أهمية الرسام الهندسي في جرائم معينة أهمها حوادث المرور و السرقة وقضايا القتل و جرائم الزنا و هتك العرض

03- **تصوير مكان الحادث** : تعتبر هذه الطريقة من أهم الطرق ، وتظهر فائدة التصوير في الحالات الآتية:

- نقل مسرح الجريمة كما عثر عليه المحقق

[1] نفس المرجع ، ص 1390

[2] نفس المرجع ، ص 1391

- سهولة إعادة تكوين محل الحادث لتمثيل طريقة ارتكاب الجريمة على النحو الذي سلكه الجاني إذا استلزم التحقيق ذلك
- تظهر الصورة الفوتوغرافية جميع مشتملات مسرح الجريمة ولا تغفل شئ منه
- الاطلاع على جميع مشتملات محل الحادث من أثاث و أدوات

خلاصة الفصل الثاني :

تنقسم الجزاءات في جرائم المرور جزاءات جنائية و جزاءات مدنية وتضم الجزاءات الجنائية عقوبات أصلية تتمثل أساسا في الحبس الذي نجده فقط في الجنح و الغرامات المالية التي تنقسم بدورها إلى غارمات مالية و جوبية و التي لا بد من الحكم بها على اعتبار أنها عقوبة وحيدة للمخالفات و غرامات المالية الاختيارية والتي يجوز الحكم بها أو الاستغناء عنها بالإضافة إلى العقوبات الأصلية نجد العقوبات التكميلية التي هي في الاصل عبارة عن عقوبات إدارية تتمثل في الاحتفاظ أو تعليق أو الغاء رخصة السياقة اما الجزاءات المدنية فتتمثل اساسا في التعويض الذي يتميز في القانون الجزائري بأنه قائم على أساس عدم الخطأ أو نظام التعويض الخارج عن نطاق المسؤولية ويتم الحصول على التعويض بطريقتين اما عن طريق التسوية (الصلح) وهو المبدأ العام او عن طريق القضاء وهو الاستثناء و أكد المشرع الجزائري على أن كل حادث مرور جسماني يكون محل تحقيق وعلى الضحية إرفاق شهادة طبية تثبت مدة العجز ويتم تحديد قيمة التعويض بناءا على قيمة الدخل كما تلعب السن دورا في تحديد قيمة التعويض .

لقد حددت المادتين 130 و 131 من قانون 01-14 الأشخاص المؤهلون لمعاينة المخالفات و الجنح المرورية و تنظيم حركة المرور ويخول لهم القانون مجموعة من الإجراءات لتحقيق ذلك كتوقيف المركبة الذي يكون في المكان الذي تمت به معاينة المخالفة أو بالقرب منه و في جميع الأحوال لا يجوز أن يستمر التوقيف بعد زوال الظروف المؤدية له و أن لا يتجاوز مدة 48 سا ، وفي حالة ما إذا لم يتم إصلاح الخلل تحول المركبة إلى المحشر البلدي وهو إجراء أخرى منحه القانون للأشخاص المؤهلون لمعاينة الجرائم المرورية و يعرف بأنه حجز المركبة في مكان تعينه السلطة المختصة على نفقة مالكها .

وقد خص المشرع الجزائري بعض الجرائم المرورية بطرق خاصة لاثباتها تماشيا مع طبيعتها و مميزاتها

الخاتمة

الخاتمة

لقد حاول المشرع الجزائري معالجة جرائم المرور من خلال قانون المرور 01-14 و الذي ادخل عليه تعديلات و تتميمات كثيرة كان أخرها قانون 17-15 الذي برزت فيه رغبة المشرع الجزائري في القضاء أو على الأقل تخفيف من حدة هذه الجرائم ، و نتهج من اجل تحقيق ذلك سياسات مختلفة فتظهر سياسة الوقائية من خلال النصوص التي تفرض على مستعملي الطريق القيام أو الامتناع عن سلوكيات معينة مثل تجريم استعمال الهاتف النقال أثناء القيادة و إجبارية استعمال حزام الأمان ، فيما تظهر سياسة التوعوية من خلال عملية تكوين السائقين التي تتم في مدارس تعليم السياقة، أما السياسة الردعية فتبرز بشكل واضح في تشديد العقوبات و تنوعها .

واهم النتائج التي توصلنا إليها من خلال ها البحث المتواضع :

- ✓ إن معظم حوادث المرور يعود سببها للعنصر البشري
- ✓ تقوم المسؤولية في الجرائم المرور على عنصر الخطأ و بانتفاء هذا العنصر تنتفي المسؤولية الجزائية
- ✓ تنقسم جرائم المرور إلى مخالفات و جنح ولا وجود للجنايات فيها
- ✓ تنقسم الجزاءات في جرائم المرور إلى جزاءات جزائية تتنوع بين الغرامات الجزافية والحبس و تعليق رخصة السياقة أو سحبها أو إلغائها و جزاءات مدنية وتتمثل أساسا في التعويض
- ✓ على الرغم من مرور أكثر من ثلاثة سنوات على صدور قانون 17-05 إلا أن بعض أحكامه لم ترى النور بعد خاصة ما يتعلق بتطبيق رخصة السياقة بالنقط و تفعيل البطاقة الوطنية لرخصة السياقة
- ✓ نقص في الهياكل و البنية التحتية للطرقات من إشارات مرور و ممرات للراجلين ، كمرات المراقبة ، الرادارات . وغيرها من هياكل وتجهيزات يمكن أن تقلل من حوادث المرور

و أهم التوصيات التي يمكن الخروج بها :

- ✓ ضرورة إنشاء محاكم خاصة بالجرائم المتعلقة بقانون المرور ، وهذا نظرا للتزايد الكبير لهذه الجرائم وعدم قدرت المحاكم العادية على التعامل معها ، كما أن التأخر في معالجة قضايا حوادث المرور من طرف المحاكم قد يفقد العقوبات المقررة لهذه دورها الردعي و أهميتها في الحد منها
- ✓ الإسراع في تفعيل رخصة السياقة بالنقاط كونها عامل نفسيا يدفع السائق إلى الاهتمام برخصة سياقته وتجنب فقدانه النقاط و بالتالي فقدان رخصة السياقة .
- ✓ ضرورة تشجيع النقل عبر وسائل النقل الجماعية للتقليل من الازدحام المروري في الطرقات
- ✓ تفعيل نص المادة 60 من قانون 17-15 التي تنص على إدخال مناهج التربية المرورية في المدارس و يجب أن تكون المناهج في جميع أطوار التعليم بداء من التعليم الابتدائي وصولا إلى التعليم الجامعي وهنا يجب تشجيع البحوث العلمية المتعلقة بهذا الجانب و الاستفادة منها .
- ✓ تفعيل عقوبة الحبس في الجنح المرورية للحد من تفشي هذه الظاهرة ، فكثير من القضاة يتجنبون الحكم بعقوبة الحبس في الجرائم المرورية أو يصدرونها مع وقف النفاذ وهو ما نجم عنه استهتار العديد من السائقين وعدم مبالاتهم بالجرائم المرورية التي يرتكبونها
- ✓ إحصاء جميع النقاط السوداء و الحساسة التي تعرف ارتفاع في نسبة حوادث المرور وتكثيف عمليات المراقبة بها لفرض قوة القانون بها والتخفيف من الجرائم المرورية بها
- ✓ التكثيف من عمليات المراقبة و التفتيش و الاستعانة بالأنظمة التكنولوجية في مراقبة الحركة المرورية
- ✓ إعادة تهيئة الطرقات العمومية بمختلف تصنيفاتها و تجهيزها بكل المرافق و الأجهزة الضرورية
- ✓ تطوير البنية التحتية لطرقات وتنظيم ممرات الراجلين و الدراجات العادية و الدراجات النارية وذلك لتفادي بعض أصناف حوادث الطرقات .

- ✓ إعادة النظر في منظومة تكوين سائقي السيارات خاصة ما يتعلق بالحصول على رخصة السياقة و رفع السن القانوني لسائقي بعض المركبات خاصة مركبات نقل الأشخاص و البضائع
- ✓ إعادة النظر في تصنيف بعض الجرائم مثل مخالفة الاستعمال اليدوي للهاتف النقال وتحويلها من مخالفة إلى جنحة وتحويل جريمة القتل الخطأ و/أو الجرح الخطأ المرتكبة من طرف سائق في حالة سكر أو تحت تأثير مواد مصنفة ضمن مخدرات أو المهلوسات من جنحة إلى جناية
- ✓ ضرورة توحيد نماذج المحاضر المحررة من طرف الأعوان المؤهلون لمعاينة المخالفات المرورية
- ✓ إدخال عقوبة التحفظ على المركبة لمدة تتجاوز الشهر التي يرتكب سائقها بعض الجرائم المرورية مثل جريمة السياقة في حالة سكر ، وهذا للحيلولة دون إفلات الجاني من العقاب خاصة في الجرائم المرورية التي تتطلب تحقيقاتها و إثباتها مدة زمنية طويلة
- ✓ ضمان تكوين مستمر وفعلي للأعوان المكلفين بتنظيم حركة المرور و ضبط المخالفات
- ✓ تعريض الأعوان المكلفين بتنظيم حركة المرور وضبط المخالفات للمسؤولية الجزائية في حال تغافلهم أو تلاعبهم في تطبيق أحكام القوانين المنظمة المرور ، بكل شكل من الأشكال (الوساطة ، المحسوبية ، الرشوة ...)

الملاحق

قائمة المراجع

قائمة المراجع

القوانين و التشريعات

01- قانون رقم 62-157 المؤرخ في 1962/12/31 المتعلق باستمرار سريان القوانين لما قبل استقلال عدا ما كان متعارضا مع السيادة الوطنية .

02- القانون رقم: 09/87 المؤرخ في 10جانفي1987، الجريدة الرسمية، العدد 6 الصادرة بتاريخ 01 جانفي 1987

03- قانون رقم 01-13 مؤرخ في 7 غشت سنة 2001 يتضمن توجيه النقل البري و تنظيمه – الجريدة الرسمية ، العدد 44 ، الصادرة بتاريخ 2001

04- القانون رقم: 01/14 المؤرخ 19 أوت2001 ، يتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وأمنها وسلامتها، الجريدة الرسمية، العدد 46 الصادرة بتاريخ 19 أوت .2001

05- القانون رقم: 04-16 المؤرخ في 10 نوفمبر2004، المتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وأمنها وسلامتها، الجريدة الرسمية، العدد 46 الصادرة بتاريخ 13 نوفمبر 2004

06- القانون رقم 11/10، المؤرخ في 2011، المتعلق بالبلدية، الجريدة الرسمية، العدد37 ، الصادرة بتاريخ : 2011

07- القانون رقم: 05/17 المؤرخ ؤ 16 فيفرى 2017، المتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها وأمنها، الجريدة الرسمية، العدد12 الصادرة بتاريخ 22 فيفري 2017

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

09- الأمر 15-02 المؤرخ في 23 جويلية 2015، يعدل و يتمم الأمر 66-155 المؤرخ في 08 يونيو 1966، المتضمن قانون الإجراءات الجزائية، العدد40 لسنة 2015.

10- المرسوم رقم 80-35 المتضمن تحديد شروط تطبيق الخاصة بإجراءات التحقيق في الأضرار و عيناتها التي تتعلق بالمادة 19 من الأمر 74-15 ، العدد8 لسنة 1980 ، المؤرخ في 1980/02/19

11- المرسوم التنفيذي رقم 03-410 ، المؤرخ في : 05-11-2003 ، يحدد المستويات القصوى لانبعاث الادخنة و الغازات السامة والضجيج من السيارات ، المنشور في الجريدة الرسمية ، العدد 68، لسنة 2003

12- المرسوم التنفيذي 03-452 ، المؤرخ في : 2003/12/07 ، المتعلق بتحديد الشروط الخاصة لنقل المواد عبر الطرقات ، الجريدة الرسمية ، العدد 75، بتاريخ 07-12-2003

13- المرسوم التنظيمي 11-376 المؤرخ في : 2011/11/12 ، يعدل ويتمم المرسوم التنفيذي رقم : 04-381 المؤرخ في : 2004/11/28 ، الذي يحدد قواعد حركة المرور عبر الطرق ، المنشور في الجريدة الرسمية ، العدد رقم : 62 ، لسنة 2011

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

15- القرار المؤرخ في : 1984/12/01 ، يأمر سائقي الدارجات النارية التي لها عجلتان أو ثلاث عجلات أو أربع عجلات بوضع الخوذ على رؤوسهم و يحدد مواصفاتها ، الجريدة الرسمية ، العدد 12 ، لسنة 1984

16- قرار رقم 1988/05/05 المحدد للقواعد الادارية المتعلقة بارقام التسجيل المركبات الذاتية الحركة ، المنشور في الجريدة الرسمية ، العدد 33 ، لسنة 1988 .

17- القرار المؤرخ في 1988/06/10 : يحدد شروط الامن الخاصة بالاطفال المسافرين على السيارت ، الجريدة الرسمية ، العدد 04 ، لسنة 1989.

18- قرار المؤرخ في :1990/01/10 : يعدل ويتمم القرار المؤرخ في 5 ماي سنة 1988 الذي يحدد القواعد الإدارية المتعلقة بأرقام تسجيل المركبات الذاتية الحركة ، المنشور في الجريدة الرسمية ، العدد 14 ، لسنة 1990

19- القرار المؤرخ في :1993/06/15 : يعدل القرار المؤرخ في :1988/05/05 ، الذي يحدد القواعد الادارية المتعلقة بأرقام تسجيل المركبات الذاتية الحركة ، المنشور في الجريدة الرسمية ، العدد 53 ، لسنة 1993 .

20- قرار وزاري المؤرخ في : 09-04-2006 : يحدد طبيعة الممهلات وشكلها ومقاييسها ومواصفاتها التقنية ، الجريدة الرسمية ، العدد 27 ، بتاريخ: 26-04-2006

الكتب :

الكتب المتخصصة :

01- السيد خلف محمد ، التجريم و العقاب في قانون المرور، ط4 ، المكتبة القانونية ، القاهرة، 1992 .

02- جوهر قوادري صامت ،رقابة سلطة التحقيق على أعمال الضبطية القضائية ، دار الجامعة الجديدة ، الإسكندرية

03- شريف الطباخ ، جرائم الإصابة الخطأ وقتل الخطأ الناتجة عن حوادث السيارات ، دار الفكر و القانون للنشر و التوزيع المنصورة ، سنة 2009

04- علي بن صبيان الرشيدي، مهارات محقق الحوادث المرورية وأثرها في نجاح القضايا المرورية أثناء التحقيق،كلية التدريب(قسم البرامج التدريبية)، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، عمان ، 2008

05- لحاق عيسى ، دور المسؤولية في تعويض ضحايا حوادث المرور ، ط 1 ، دار الضحى للنشر و الاشهار ، الجلفة – الجزائر ، 2019

06- موريس نخلة ، روحي البعلبكي ، صلاح مطر ، القاموس القانوني الثلاثي ، قاموس قانوني ، منشورات الحلبي القانونية

07- يوسف دلاندة ، نظام التعويض عن الأضرار الجسمانية و المادية الناتجة عن حوادث المرور ، دار هومة ، الجزائر ، طبعة 2012 .

الكتب العامة :

01- الوليد ساهر ، المبادئ العامة في قانون العقوبات الفلطسني ، ط1، غزة ، د ن .

02- جوهر قواد ري صامت ،رقابة سلطة التحقيق على اعمال الضبطية القضائية ، دار الجامعة الجديدة ، الاسكندرية

03- جيلالي بغدادي، الاجتهاد القضائي في المواد الجزائية، الجزء الثاني، الطبعة الأولى، الديوان الوطني للأشغال التربوية ، الجزائر،2002

01- رمسيس بهنام ، النظرية العامة للقانون الجنائي ، النشاء المعارف الإسكندرية ، ط 3، سنة 1998

02- عز الدين الدنصوري و عبد الحميد الشواربي ،المسؤولية الجنائية في قانوني العقوبات و الاجراءات الجنائية ، ج 2، ط 5 ،، رمضان و أولاده للطباعة و التجليد ، 2003

03- على عبد القادر القهوجي ، قانون العقوبات القسم العام ، نظرية الجريمة – المسؤولية الجنائية ، الجزاء الجنائي ، الدار الجامعية ، بيروت ، لبنان ، 2000

04- علاء زكي: جرائم المرور وتعريض وسائل المواصلات إلى الخطر في ضوء القواعد القانونية لمحكمة النقض، المكتب الجامعي الحديث، الإسكندرية، مصر، 2015

05- محمد محمد مصباح القاضي ، قانون العقوبات، القسم العام النظرية العامة في الجريمة ، منشورات الحلبي الحقوقية بيروت لبنان، ط1،سنة 2014

06- محمود نجيب حسني ، شرح قانون العقوبات ، القسم الخاص ،سنة 1998، منشورات الحلبي ، بيروت .

07- مروك نصر الدين، محاضرات في الإثبات الجنائي، النظرية العامة للإثبات الجنائي، الجزء الأول، الطبعة الرابعة، دار هومة للنشر و التوزيع ، الجزائر ،2010

08- معراج جديد ، الوجيز في الإجراءات الجزائية ، ديوان المطبوعات الجامعية ،انجزائر 2004

09- مكي دردوس ، القانون الجنائي الخاص في التشريع الجزائري ،ج1 ، (د ط) ،، قسنطينة ،2005

10- نبيل صقر، الوسيط في شرح الجريمة المرورية و جرائم المخدرات، دار الهدى للطباعة والنشر والتوزيع، الجزائر، 2016

11- هشام الجميلي، الوافي في الإثبات الجنائي في ضوء مختلف الآراء وأحكام محكمة النقض، دار الفكر والقانون للنشر والتوزيع ، مصر ،2006

الأطروحات و المكرات :

01- حليمة زيار،نظام التعويض عن حوادث المرور، رسالة ماستر قانون استثمار، جامعة 8 ماي 1945، قالمة . -2015-2016

02- جميلة دوار، النظم القانوني للطرقات في التشريع الجزائري، مذكرة ماجستير، قانون عقاري، المركز الجامعي سوق أهراس 2007-2008

03- سعاد نوال، ضوابط مبدأ الاقتناع الشخصي للقاضي والقيود الواردة عليه، مذكرة لنيل إجازة المدرسة العليا للقضاء2009

04- سعيد احمد علي قاسم ، الجرائم المرورية ، رسالة لنيل شهادة الدكتواره في الحقوق ، كلية الحقوق ، جامعة الأسكندرية ، مصر ،2009 .

05- محمدي فاطمية ، المسؤولية المدنية عن حوادث السيارات دراسة مقارنة، أطروحة دكتوراه في القانون الخاص، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة وهران،2011

06- مروان بن مرزوق الروقي، القصد الجنائي في الجرائم المعلوماتية دراسة تاصيلية مقارنة"، مذكرة ماجستير في السياسة الجنائية، جامعة نايف للعلوم الأمنية، الرياض، 2011

07- مساعد بن عبد الله بن عبد العزيز العثمان: العقوبات التكميلية و تطبيقاتها في المملكة العربية السعودية، دراسة مقارنة لاستكمال لمتطلبات الحصول على درجة الماجستير في العدالة الجنائية، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، المملكة العربية السعودية، 2006

08- هاجر جاب الله: النصوص القانونية ومدى تأثيرها في تحسين السلامة المرورية دراسة حالة الأمر-(03/09" ، إشراف فارس بو باكور، كلية العلوم الاقتصادية والتجارية وعلوم التسيير، جامعة الحاج لخضر باتنة، 2010-2011

المقالات :

01- أحمد - علي بيلي، التحليل السوسيولوجي لمشكلات المرور في المجتمعات الخليجية والعربية . الحلقة النقاشية 12 ، الكويت ، 2002 .

02- اوراغ اسيا ، دوور التشريع في تحسين السلامة المرورية ، مجلة الباحث للدراسات الاكادمية ،المجلد 06 العدد 03 ، سنة 2019 .

03- بوعون شوقي ، مجلة الشرطة العدد 146، الصادر خلال شهر افريل 2020

04- سعيدة لعموري" الوقاية من حوادث المرور في التشريع الجزائري"، مجلة الاجتهاد القضائي، جامعة محمد خيضر بسكرة العدد 15 ، سبتمبر 2017 .

05- سمير شعبان و عمار شرقي ، العقوبة المالية على الجرائم المرورية في ضوء قانون المرور الجزائري ، ، مجلة الباحث للدراسات الأكاديمية ، المجلد 06 العدد 01 ، سنة 2019

06- كوثر زيادة،" دور وسائل الإعلام في الوقاية من حوادث المرور"، مجلة آفاق للعلوم، جامعة الجلفة، العدد05 ، 2016 .

07- يوشف مظهر احمد ، بيان مدى مسؤولية الاشخاص الجنائية في جرائم المرور، مجلة دراسة لعلوم الشريعة والقانون ، المجلد 43، ملحق3، الاردن ، 2016 .

مواقع انترنت:

01- المديرية العامّة للأمن الوطني ، في: www.algeriepolice.dz

02- منظمة الصحة العالمية https://www.who.int

مراجع باللغة الأجنبية :

1- R.Garraud ، Traite Théorique et pratique du droit pénal français ، L.Larose ، Directeur de la librairie ، Paris 1898 ، Deuxième Edition.

1- Rémy Josseaume et Jean-Baptiste Le Dall : Contentieux de la circulation routière, droits de la défense sanctions administratives poursuites pénales

الفهرس

الفهرس المحتوى

مقدمة ***1***

الفصل الأول الأحكام العامة : ***6***

المبحث الأول طبيعة الجرائم المرورية..... **6**

الفرع الأول تعريف حوادث المرور وعناصرها 6

الفرع الثاني الأسباب المؤدية لوقوع حوادث المرور 10

المطلب الثاني خصائص و أثار الجرائم المرورية : 12

الفرع الأول خصائص حوادث المرور 12

الفرع الثاني أثار حوادث المرور 14

المبحث الثاني تقسيم الجرائم المرورية..... 16

المطلب الأول المخالفات المرورية : 17

الفرع الأول المخالفات من الدرجة الأولى والدرجة الثانية..... 17

الفرع الثاني المخالفات من الدرجة الثالثة و الدرجة الرابعة..... 22

المطلب الثاني الجنح المرورية 28

الفرع الأول الجنح المنصوص عليها في قانون العقوبات..... 28

الفرع الثاني الجنح الواردة في قانون مرور 33

الفصل الثاني الأحكام الجزائية ***39***

المبحث الأول العقوبات: 39

المطلب الأول المسؤولية الجزائية : 39

الفرع الأول العقوبات الأصلية 40

الفرع الثاني العقوبات التكميلية 49

المطلب الثاني الجزاء المدني التعويض..... 54
الفرع الأول إجراءات و كيفيات الحصول على التعويض 54
الفرع الثاني كيفية تقدير التعويض 56
المبحث الثاني سلطات الضبط و طرق الإثبات : 60
المطلب الأول الأعوان المؤهلون لضبط الجرائم المرورية والإجراءات المتبعة في هذه الجرائم 60
الفرع الأول الأعوان المؤهلون لضبط الجرائم المرورية..... 61
الفرع الثاني الإجراءات المتعلقة بجرائم المرورية :..... 65
المطلب الثاني طرق الإثبات 70
الفرع الأول المحاضر..... 70
الفرع الثاني طرق أخرى للإثبات 74
الخاتمة ***83***
الملاحق..... **86**
قائمة المراجع ***88***
الفهرس المحتوى..... ***95***