

التعديلات الجديدة لقانون المرور الجزائري

بين القمع والوقاية

بن علي محمد

المقدمة

قد يكون قانون المرور الحالي أكثر نص ثار بشأنه الجدل في الجزائر في الآونة الأخيرة، فمنذ صدور الأمر رقم 03/09 المؤرخ في 29 رجب عام 1430 الموافق 22 يوليو 2009 المعدل والمتمم للقانون رقم 14/01 المتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها وأمنها، ونحن (رجال قانون وقضاء، أعوان أمن، سائقين، إعلاميين...) في مواجهة ما خلفه هذا النص من تجاذبات وآراء حول جدواه وفاعليته.

من بين النقاط البارزة بشكل جلي كلما كان الحديث عن التعديلات الجديدة لقانون المرور المذكور تلك المتعلقة بمدى تأثير الحقوق والحريات عموماً وحرية التنقل والسير بالعربات والمركبات خصوصاً بأحكام هذا النص، ولاسيما الأحكام المتعلقة بالمخالفات والعقوبات والإجراءات.

فهل فعلاً يهدف هذا النص لما يمكن أن يسمى بالانتهاك القانوني والمنظم لحرية السياقة والتنقل أو بالعكس يمكن أن نرى فيه ضمان إضافي لهذه الحرية وحماية أكبر لأرواح وممتلكات الأشخاص سواء كانوا سائقين، ركاب أو مارين؟

تحاول هذه المقالة الإجابة على هذه الإشكالية بتعرضها لماهية حرية التنقل بواسطة المركبات، النصوص القانونية والتنظيمية ذات الصلة بها،

تعديلات سنة 2009 وطبيعة علاقتها بحرية التنقل بواسطة المركبات، الملاحظات الخاصة بالمخالفات والعقوبات المتضمنة دائماً في تعديل قانون المرور الجزائري لسنة 2009، وأخيراً لإشكالية السحب الفوري لرخصة السباقة والاحتفاظ بها.

أولاً: الملامح العامة لحرية التنقل بواسطة المركبة

في إطار أحكام دستور سنة 1996 ولاسيما المادة 122 فقرة واحد منه التي تخول للبرلمان التشريع في مجال حقوق الأشخاص وواجباتهم الأساسية، لا سيما نظام الحريات العمومية وحماية الحريات الفردية وواجبات المواطنين، جاء القانون رقم 14/01 المؤرخ في 19 أوت 2001 المتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها وأمنها، ليتعرض في إطار ما يعرف بالضبط التشريعي لواحدة من أهم الحقوق والحريات في العصر الحديث⁽¹⁾ هي حرية التنقل بواسطة المركبة عبر الطرق⁽²⁾ المخصصة لذلك.

إذا كان من المتفق عليه - حالياً - قانوناً وقضاءً وفقهاً مشروعية إخضاع هذه الحرية لعدد من القيود والإجراءات التي ينصب بعضها على مرحلة ما قبل مباشرة هذه الحرية، وبعضها الآخر على مرحلة مزاولة الأفراد لها، وبعضها الآخر على مرحلة التوقف المؤقت أو النهائي عن مزاولة هذه الحرية، فإن التساؤل قد يطرح حول طبيعة هذه القيود

والإجراءات ومدى تجاوزها وتعديها لما هو مقبول⁽³⁾ ce qui est tolérer فيما يتعلق بضبط حرية التنقل بواسطة مركبة.

تتفرع عن حرية التنقل بواسطة المركبة عدد من الحقوق الفرعية أهمها حق السياقة، حق ركوب المركبة، حق نقل السلع والبضائع بالمركبة، حق نقل الأشخاص بالمركبة، حق الوقوف والتوقف في الأماكن والأوقات المخصصة لذلك وفي الأماكن الخاصة، حق الترشح لنيل رخصة السياقة، ولاشك في أن كل حق من هذه الحقوق محكوم بنظام قانوني خاص به، يشترك مع باقي الحقوق في عدد من النقاط ويختلف عنها في نقاط أخرى، لذلك وفي إطار حماية الحقوق والحريات عموماً وحرية التنقل بواسطة المركبات خصوصاً، يقع على عاتق الأعوان المكلفين بتنفيذ الأحكام المتعلقة بتنظيم حركة المرور واجب معرفة كليات وجزئيات ومقاصد النظام القانوني ليس فقط لحرية التنقل بواسطة المركبة بل حتى الأنظمة القانونية للحريات المتفرعة عن حرية التنقل المشار إليها سابقاً.

إن تحكم هؤلاء الأعوان في النصوص القانونية والتنظيمية المنطبقة على هذه الحقوق والحريات وفهم مقاصدها - أي مقاصد النصوص والأحكام - والتوقف عند ما منحهم النص من سلطات وصلاحيات، كفيل بضمان ولو جزئياً عدم انتهاك حرية التنقل بواسطة المركبة. وقد تباشر حرية التنقل بواسطة مركبة في الطرق السيارة والطرق السريعة

والطرق الولائية والطرق البلدية وفي كل المسالك العمومية المفتوحة
لحركة مرور المركبات وكذا التي لها العرض الكافي لمرور المركبات.

ثانياً: النصوص ذات الصلة بحرية التنقل بواسطة المركبات

بدايةً تجدر الإشارة إلى أن حرية التنقل عبر الطرق بواسطة المركبات
والسيارات مضبوطة بعدد ملفت للنظر من النصوص القانونية
والتنظيمية، مما يجعلها على رأس قائمة الحقوق والحريات ذات النظام
القانوني الشديد.

غير أن أهم هذه النصوص في التشريع الجزائري هي⁽⁴⁾:

1. القانون رقم 14/01 المؤرخ في 29 جمادى الأولى عام 1422 الموافق
19 أوت سنة 2001، يتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها
وأمنها، المعدل والمتمم.

2. الأمر رقم 03/09 المؤرخ في 29 رجب عام 1430 الموافق 22 جويلية
سنة 2009، يعدل ويتمم القانون رقم 14/01 المتعلق بتنظيم حركة المرور
عبر الطرق وسلامتها وأمنها.

3. المرسوم التنفيذي رقم 381/04 المؤرخ في 15 شوال عام 1425
الموافق 28 نوفمبر سنة 2004، يحدد قواعد حركة المرور عبر الطرق.

4. المرسوم التنفيذي رقم 223/03 المؤرخ في 10 يونيو 2003 المتعلق
بتنظيم المراقبة التقنية للسيارات وكيفية ممارستها.

5. المرسوم التنفيذي رقم 03/262 المؤرخ في 23 يوليو سنة 2003 الذي يحدد تنظيم المركز الوطني لرخص السياقة وعمله.

6. المرسوم التنفيذي رقم 03/410 المؤرخ في 05 نوفمبر 2003 الذي يحدد الحدود القصوى لصدور الأبخرة والغازات السامة والأصوات من السيارات.

7. المرسوم التنفيذي رقم 03/452 المؤرخ في 01 ديسمبر 2003 الذي يحدد الشروط الخاصة المتعلقة بنقل المواد الخطرة عبر الطرقات.

هذا بالإضافة إلى عديد النصوص القانونية والتنظيمية الأخرى التي تتقاطع مع حرية التنقل بواسطة المركبات في شقها التنظيمي والعقابي، كقانون الإجراءات الجزائية، قانون الإجراءات المدنية والإدارية، قانون العقوبات، قانون الولاية، قانون البلدية، قوانين المالية، قانون توجيه النقل البري وتنظيمه، قانون التأمينات وغيرها من النصوص الأخرى (ولاسيما التنظيمية) التي لا يتسع المجال لذكرها.

غير أنه تجدر الإشارة، ونحن نتحدث عن التنظيمات les règlements الخاصة بحرية التنقل بواسطة المركبات، إلى أن هذه الحرية كثيراً ما تكون في مواجهة من جهة سلطات الضبط الإداري العام من خلال ما تصدره من قرارات مقيدة وموقفة لحرية سير العربات ولا سيما في الأوساط الحضرية، كالمنع المؤقت لحركة المرور وقرارات منع التوقف النصف شهرية على الأرصفة والتوقف بمقابل وغيرها من القرارات الضبطية الصادرة عن رئيس المجلس الشعبي البلدي والوالي

مثلاً، ومن جهة ثانية الضبط الإداري الخاص من خلال ما يصدره الوزير المختص بالنقل بشكل منفرد أو بشكل مشترك مع بعض الوزراء الآخرين كوزير الأشغال العمومية من قرارات مقيدة لهذه الحرية، كتحديد مختلف أشكال السرعة القصوى بصفة دائمة أو مؤقتة.

ثالثاً: تعديلات سنة 2009 وطبيعة علاقتها بحرية التنقل بواسطة المركبات

تثور حين الحديث عن طبيعة علاقة التعديلات التي جاء بها الأمر 03 /09 المذكور بحرية التنقل بواسطة المركبات الملاحظات الآتية:

الملاحظة الأولى:

أضاف المشرع للمادة الأولى من القانون 14 /01 التي كانت تنص على ما يلي (يهدف هذا القانون إلى تحديد الشروط المتعلقة بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها وأمنها) الفقرة التالية (ويهدف بهذه الصفة، خصوصاً إلى ما يأتي:

- تقليص وضعية انعدام الأمن في الطرقات،
- تحديد قواعد استعمال المسالك العمومية وكيفيات ضبط حركة المرور عبر الطرق وسيولتها،
- توفير شروط تطوير متوازن لنقل نوعي في إطار المصلحة العامة،
- تحديد إطار مؤسساتي يكلف بوضعه حيز التنفيذ،

• إقامة تدابير ردعية في مجال احترام القواعد الخاصة بحركة المرور في الطرقات).

الهدف من وراءها - أي من وراء هذه الإضافة - تفصيل مقاصد القانون المتضمن تحديد القواعد المتعلقة بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها وأمنها، مع التذكير بالطابع الردعي والقمعي لهذا القانون بدلاً من الطابع الوقائي، وهو ما سيتجسد فعلاً في عديد مواد التعديل ولا سيما مواد الفصل السادس.

غير أنه يعاب على المشرع هنا - كذلك - عدم جعله مسألة حماية وحفظ حرية التنقل بواسطة المركبة وما يتفرع عنها من حقوق كواحدة من مقاصد هذا القانون، كأن ينص مثلاً في الفقرة المضافة في إطار الأمر 03 / 09 على ما يلي:

• يساهم هذا القانون في حماية وحفظ حرية الأشخاص في التنقل عبر الطرق والمسالك بواسطة المركبات.

• يساهم هذا القانون في حماية وحفظ حق الراجلين في التنقل عبر الممرات المحمية.

الملاحظة الثانية:

من خلال نص المادة الثالثة أراد المشرع تحديد دلالات أهم المصطلحات المستخدمة في القانون، غير أننا نلاحظ عدم اهتمامه بأكثر المصطلحات إثارة للجدل ألا وهي: السحب، الاحتفاظ، التعليق،

الإلغاء، منع التسليم، حيث كثيراً ما يساء فهم هذه المصطلحات سواء كان ذلك من قبل الأعوان المكلفين بتطبيق هذا النص وحتى من قبل المواطنين، كذلك من الضروري التمييز بين كل هذه المصطلحات لتوضيح من منها عقوبات إدارية ومن منها عقوبات قضائية.

فعندما يشير مثلاً نص المادة 111 من القانون 01/14 للعقوبة القضائية المتمثلة في تعليق رخصة السياقة من قبل الجهات القضائية المختصة لمدة ثلاثة سنوات، في حالة إصدار حكم قضائي، لارتكاب سائق المركبة لمخالفات خطيرة كالسياقة في حالة سكر، السياقة تحت تأثير مواد أو أعشاب مصنفة ضمن المخدرات، جنحة الفرار وغيرها، وعندما تتعرض المادة 108 من ذات النص للتعليق الإداري لرخصة السياقة بتقريرها بأنه (يجوز للوالي عندما يحال عليه محضر إثبات إحدى المخالفات المبينة في المادة 111، إذا رأى من غير الواجب حفظ الملف أن يصدر بصفة مؤقتة وبعد أخذ رأي لجنة خاصة قرار تعليق رخصة السياقة أو منع اجتياز إمتحانها عندما يكون السائق المعني غير متحصل عليها)، يتبين لنا بأن التعليق يمكن أن يكون تعليق إداري⁽⁵⁾ ويمكن أن يكون تعليق قضائي⁽⁶⁾، ومنه ضرورة تحديد في مدخل النص ماهية العقوبة القضائية وماهية العقوبة الإدارية في قانون المرور، ومن هي العقوبة التي يمكن أن تكون قضائية ومن التي لا تكون إلا إدارية ومن منها تبدأ عقوبة إدارية ويمكن أن تصبح عقوبة قضائية، هذا كله درءاً لكل خلط ولغط في فهم وتصنيف العقوبات.

تعديل المادة 19 من القانون 14/01⁽⁷⁾ ربط عملية كشف تناول الكحول بطريقة زفر الهواء وعملية الكشف عن استهلاك المخدرات أو المواد المهلوسة عن طريق جهاز تحليل اللعاب، ربطها باحتمال سكر السائق المتسبب في وقوع الحادث، هذا على عكس النص قبل التعديل الذي يعاب عليه في اعتقادنا ما يلي:

• إجراء عملية الكشف عن تناول الكحول يقوم به إما ضابط الشرطة القضائية أو أعوان الشرطة القضائية، وبالتالي قد يكون السائق أمام عون الشرطة القضائية الذي يجري له هذه العملية، على الرغم من أنها - أي عملية الكشف عن تناول الكحول - تشكل مساساً بالحرية الشخصية ولا سيما حرمة الجسد⁽⁸⁾، وبالتالي المفروض أن يقوم بها أو يشرف عليها - على الأقل - ضابط شرطة قضائية وليس عون شرطة قضائية، على اعتبار أن الأول أقدر من الثاني على معرفة وإدراك الحدود التي لا يجب تعديها في مثل هذه الإجراءات.

حيث نجد مثلاً في قانون الإجراءات الجزائية بأن كل إجراءات البحث والتحري عن الجرائم التي تشكل مساساً بالحقوق والحريات الشخصية والفردية يباشرها ضابط الشرطة القضائية وليس عون الشرطة القضائية كالتفتيش والوضع تحت النظر⁽⁹⁾.

• كذلك لم يتعرض النص للحالة التي نكون فيها أمام سائقة وهل تقوم ضابطة وعونة شرطة قضائية بإجراء عملية كشف تناول الكحول أو المواد المخدرة.

• كذلك وسع النص قبل التعديل من دائرة الخاضعين لعملية الكشف عن تناول الكحول عن طريق جهاز زفر الهواء، حيث نجد كلاً من السائق والمرافق للسائق المتدرب المتسبب في وقوع حادث مرور، وكل سائق أثناء التفتيش في الطريق، وهو ما يعد في حقيقة الأمر مساس بالحرية الشخصية للأفراد⁽¹⁰⁾.

كما يلاحظ على النص المعدل عدم ضبطه لحالة ولمفهوم حالة السكر المحتمل، كأن يأمر ضابط وعون الشرطة القضائية السائق بإجراء حركات جسمانية بسيطة يتضح من خلالها مثلاً عدم انسجام وتوازن البنية الجسمانية للسائق مما يدفع رجل الضبط القضائي المختص للاعتقاد بوجوده - أي السائق - في حالة سكر، ومنه يجري عليه عملية زفر الهواء وعملية الكشف عن استهلاك المخدرات، فهاتين العمليتين يجب أن تكونان لاحقتين للحركات الجسمانية البسيطة (المشي فوق خط مستقيم لمسافة لا تتعدى بضعة أمتار، الوقوف بشكل مستقيم لفترة زمنية قصيرة، الرد بسرعة على بعض أسئلة رجل الضبط كالاسم واللقب ومقر السكن...).

• المادة 19 مكرر لم تتعرض لماهية الاشتباه في وجود السائق في حالة سكر، مثل تحديد السلوكات والحالات التي إذا تحققت كان من حق رجل الضبط القضائي الاعتقاد في أن السائق مشته في تناوله الكحول أو مادة مخدرة وبالتالي إخضاعه لأحكام المادة 19 المذكورة.

• المادة 19 قبل التعديل في فقرتها الثانية تبنت مفهوم التفتيش الذي يقترب كثيراً من الإجراءات التي تتخذ بعد وقوع الجريمة، أما التعديل فلم يستخدم عبارة التفتيش وأستبدلها بعبارة عملية مراقبة الطريق في نص المادة 19 مكرر وهي العبارة الأقرب إلى العمل الوقائي.

رابعاً: الملاحظات الخاصة بالمخالفات والعقوبات

تثور بشأن الفصل السادس من الأمر 03/09 المتعلق بالمخالفات والعقوبات والإجراءات عديد الملاحظات لعل أهمها في اعتقادنا:

1. تعامل النص مع المخالفات والعقوبات والإجراءات بمنهجية مختلفة عن تلك المعتمدة في القانون 14/01 المذكور، على اعتبار أنه - أي الأمر 03/09 - خصص قسماً أولاً للمخالفات والعقوبات وقسماً ثانياً للجنح وعقوباتها وقسماً ثالثاً للاحتفاظ برخصة السياقة وتعليقها وإلغاؤها، ثم قسماً رابعاً لعدد من المسائل الإجرائية، وهي المنهجية التي تساهم في حسن إطلاع وفهم المخاطبين (السائقين، رجال الضبط القضائي...) بأحكام قانون المرور ولاسيما الأمر 03/09.

2. غير أن من مصاعب هذا النص استخدامه المتكرر لعبارة «مخالفات للأحكام المتعلقة» دون ذكر هذه الأحكام، على اعتبار أن هذه الأخيرة محددة في نص آخر هو المرسوم التنفيذي رقم 381/04 المؤرخ في 218 نوفمبر 2004 المحدد لقواعد حركة المرور عبر الطرق، فإذا أردنا مثلاً معرفة ماهية الأحكام المتعلقة بالإشارة والكبح العجلات التي يترتب عن مخالفتها غرامة جزافية من 2000 دج إلى 2500 دج كان علينا - بالضرورة - العودة للمرسوم 381/04 لمعرفة.

3. على الرغم من إثارة ضجة كبيرة حول ما قررته الحالة الخامسة عشر من النقطة ج - من الأمر 03/09 دائماً - من أنه يعاقب بغرامة مالية جزافية من 2000 دج إلى 4000 دج كل من خالف الأحكام المتعلقة باحترام قواعد السياقة السليمة، فإن هذه الحالة كان قد قررها المشرع منذ سنة 2001 - أي منذ أكثر من ثماني سنوات - في نص المادة 17 من القانون 14/01 التي كانت تنص على ما يلي (يجب على كل سائق أن يكون باستمرار في حالة ووضعية تمكنه من القيام بكل عمليات قيادة السيارة بسهولة ودون تأخير).

وتكمن خطورة هذه المادة وما نجم عنها من تفسيرات وتأويلات مختلفة في أنها لم تحدد ماهية السياقة السليمة وتركت السلطة التقديرية لرجل الضبط القضائي في تقرير ماهية الوضعية التي يتواجد بها السائق وتشكل خرقاً لقواعد السياقة السليمة، وهو ما فتح المجال أمام عديد التجاوزات الماسة بحرية السياقة.

4. كان على المشرع الجزائري أن يضع في ذهنه أثناء ضبطه لحرية التنقل بواسطة المركبة، أن من خصائص هذه الأخيرة أنها لا تنتظر وقتاً أو ظرفاً معيناً لمباشرتها، فالشخص الذي له القدرة على السياقة والحاصل على رخصة السياقة القانونية له الحق، وفقاً لما يقرره القانون، في مباشرتها متى أراد وأينما أراد وكيفما أراد ذلك، على أن لا يحمل القانون بداخله عوامل قد تعيق المزاولة الهادئة لهذا الحق، كتعدد وتعاقب النصوص التطبيقية، التي كثيراً ما تضم أحكاماً غامضة توسع من دائرة السلطة وتضييق من دائرة الحرية.

خامساً: إشكالية السحب الفوري لرخصة السياقة والاحتفاظ بها

يشكل احتفاظ الأعوان المؤهلون قانوناً برخصة السياقة في حال ارتكاب السائق لمخالفة محددة بموجب الأمر رقم 03/09 المعدل والمتمم للقانون رقم 14/01 المذكورين سالفاً، أهم المواضيع التي ثار بشأنها الجدل في الفترة الأخيرة.

فبين فعالية هذا الإجراء من جهة ومساسه بحرية التنقل بواسطة المركبات من جهة ثانية، انقسم الرأي العام الجزائري بين من يؤيده، على خلفية المؤشرات التي تبعث بها الإحصائيات المتعلقة بالأعداد المهولة لضحايا حوادث المرور وسحب رخص السياقة، ومن يرى فيه تعطيل لواحدة من أهم الحقوق والحريات بالنظر إلى النتائج العكسية التي تنتج عن سحب رخصة السياقة، ولاسيما في مجال عرقلة الحياة الاقتصادية

والاجتماعية والمالية والمهنية للخاضع لإجراء السحب وتعرضه المحتمل لتعسف أعوان الأمن المختصين بمعاينة المخالفات ومباشرة سحب الرخصة.

في هذا المجال تشير آخر الإحصائيات المقدمة - مثلاً - من قبل أمن ولاية الجزائر العاصمة إلى أنه تم تسجيل سحب 2123 رخصة سياقة في الفترة الممتدة بين 01 و 10 أوت من سنة 2010⁽¹¹⁾، وأنه خلال شهر رمضان من سنة 2010 تم تسجيل 9356 انتهاك لأحكام قانون المرور، مما نجم عنه سحب 4244 رخصة سياقة خلال ذات الشهر و292 وضع في المحشرة⁽¹²⁾.

كما تشير إحصائية أخرى نشرتها المصالح المختصة لأمن ولاية الجزائر إلى أنه يتم سحب 119 رخصة سياقة يومياً على مستوى إقليم ولاية الجزائر، وأنه تم سحب 3569 رخصة سياقة خلال شهر سبتمبر من سنة 2010⁽¹³⁾، أما على المستوى الوطني فيتم سحب ما يعادل 250 رخصة سياقة يومياً⁽¹⁴⁾، وأن سنة 2008 سجلت أكبر عدد سحب لرخص السياقة حيث قارب 100000 (مائة ألف) سحب، أي بزيادة 11% مقارنة بسنة 2007⁽¹⁵⁾.

غير أن هذا العدد الهائل من السحب وإن كان يرى فيه البعض تعسف أعوان الأمن في تطبيق القانون وردع وقمع مبالغ فيهما، إلا أن البعض الآخر يرى فيه إجراءً ضرورياً، بالنظر إلى أن الجزائر تحتل المرتبة

الرابعة عالمياً في مجال ضحايا حوادث المرور⁽¹⁶⁾، فالإحصائيات الخاصة بسنة 2008 تشير إلى وقوع 8000 حادث مرور على المستوى الوطني نجم عنها 4000 قتيل و33000 جريح ناهيك عن الأضرار المادية⁽¹⁷⁾، أما خلال الثلاثي الأول من سنة 2009 فسجل 2057 قتيل و1624 قتيل خلال الثلاثي الأول من سنة 2010، ولا يزال يسقط 11 قتيلاً يومياً على المستوى الوطني⁽¹⁸⁾ جراء حوادث المرور الناجمة بشكل أساسي عن الإفراط في السرعة وعدم التقيد بأحكام قانون المرور.

ولما منح المشرع الجزائري بنص المادة 29 من الأمر رقم 03/09 المذكور لأعوان وضباط الشرطة القضائية سلطة الاحتفاظ⁽¹⁹⁾ برخصة السياقة في حالة ارتكاب السائق لمخالفة عاينوها، ثار الجدل حول مدى انتهاك هذا الإجراء لحق وحرية الإنسان في السياقة والتنقل بواسطة المركبة ولاسيما في حالات السحب الموقوف للقدرة على السياقة.

حيث يكون مثلاً الاحتفاظ برخصة السياقة في حالة المخالفات للحالات 1 إلى 10 من النقطة ج والحالات 1 إلى 17 من النقطة د المنصوص عليها في المادة 66 من الأمر 03/09 المذكور⁽²⁰⁾، موقفاً للقدرة على السياقة بعد أجل مدته 48 ساعة، تضاف إليه المدة الفاصلة بين سحب الرخصة وإرسالها للجنة تعليق رخصة السياقة ويوم اجتماع اللجنة والمدة المحتملة للتعليق التي تحدد بثلاثة أشهر في بعض الحالات وستة أشهر في حالات أخرى⁽²¹⁾.

يكرس قانون تنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها وأمنها النافذ إمكانية التوقيف المؤقت لحرية التنقل بواسطة المركبة على مستويين، حيث يمنح ذات القانون أولاً للأعوان المؤهلون⁽²²⁾ لمعاينة المخالفات الخاصة بسلامة المرور في الطرق سلطات يمكن اعتبارها دون تردد واسعة في هذا المجال وثانياً للإدارة من خلال لجنة التعليق الولائية المختصة بإصدار الرأي للوالي في ما يخص التعليق المؤقت لرخصة السياقة أو منع تسليمها.⁽²³⁾

يخول للأعوان المؤهلون ثلاثة سلطات أساسية في مواجهة السائقين وبالتالي في مواجهة حرية السياقة، حيث منحهم قانون المرور أولاً سلطة معاينة المخالفات وثانياً سلطة تحرير المحضر المتعلق بالمخالفة وثالثاً سلطة الاحتفاظ الفوري برخصة السياقة، وهو ما يشكل في نظرنا تجميع غير مبرر لهذه السلطات في يد الأجهزة الأمنية.

فإذا كان مقبولاً من الناحية العملية تكليف أعوان وضباط الشرطة القضائية بمعاينة المخالفات المحتملة لقانون المرور - على الرغم من ما تطرحه المعاينة البصرية لهذه المخالفات من إشكالات ولاسيما في مجال صحتها ومصادقيتها خصوصاً في الحالات التي يكون المكلف بالمعاينة بعيداً نوعاً ما عن المركبة محل المعاينة أو متواجد في مكان تصعب معه المعاينة - وإذا كان من المقبول عملياً كذلك، وإلى حد ما، قيام المعاين بتحرير محضر المعاينة - على الرغم مما تطرحه عملية التحرير من إشكالات في مجال عدم قدرة السائق على مناقشة ما يتم تحريره وعدم

قدرته الفعلية على عدم إمضاء المحضر⁽²⁴⁾ - فإنه من غير المقبول منح المعايين سلطة السحب الفوري لرخصة السياقة، حتى ولو كان هذا السحب مؤقتاً، لما في ذلك من انتهاك لمبدأ حياد الجهة الفاصلة.

لذلك كانت الدعوة إلى أن لا تناط بأعوان وضباط الشرطة والدرك المؤهلون سوى سلطتي المعاينة وتحرير المحضر، مع ضبط السلطة الثانية أي تحرير المحضر بضوابط تحفظ أكثر حقوق السائق⁽²⁵⁾ وإناطة سلطة سحب رخصة السياقة للقضاء باعتباره الجهة الأقدر على أن تحمي المجتمع والحريات وتضمن للجميع ولكل واحد المحافظة على حقوقهم الأساسية⁽²⁶⁾، على أن يتخذ مرفق القضاء ما يجب من إجراءات مادية وهيكلية وبشرية من أجل ضمان الفصل في المسائل المتعلقة بسحب رخص السياقة في أوقات معقولة.

هذا، ويعد تعديل قانون حركة المرور بالشكل الذي يتم تبني نوع جديد من رخص السياقة هو رخصة السياقة بالنقاط التي تعتمد في الكثير من دول العالم المتطور في غاية الضرورة، لما تحققه من نتائج إيجابية في مجال ضمان حماية أكثر لحرية التنقل بواسطة المركبة، ولاسيما التخلي النهائي عن السحب الفوري لرخصة السياقة.

حيث دأب الإتحاد الأوروبي - مثلاً - ومنذ سنة 1980 على تنظيم كل ما يتعلق بحركة المرور ومنها رخصة السياقة من خلال ما يصدره من توجيهات لفائدة دول الإتحاد⁽²⁷⁾، وكان المشرع الفرنسي قد

استحدث نظام رخصة السياقة بالنقاط ورخصة السياقة تحت الاختبار بموجب القانون رقم 469/89 المؤرخ في 10 جويلية 1989 المتضمن أمن الطرقات والمخالفات الخاصة بقانون المرور المعدل والمتمم⁽²⁸⁾، أين يتم منح رخصة السياقة الجديدة عدد من النقاط (06 نقاط) يضاف لها عدد آخر (02 نقطتين) كل سنة في حالة عدم ارتكاب السائق لأية مخالفة لقانون المرور، إلى أن يرتفع عدد النقاط بعد السنة الثالثة إلى 12 نقطة، أي بعد انتهاء فترة الاختبار (ثلاثة سنوات)⁽²⁹⁾.

وفي حالة مخالفة السائق لأحكام قانون المرور يسحب منه عدد من النقاط وفقا لجسامة المخالفة⁽³⁰⁾، على أن لا يتم سحب مجموع النقاط (12 نقطة) دفعة واحدة، وإنما الحد الأقصى من النقاط المسحوبة، التي قد تكون في حالة ارتكاب السائق لأكثر من مخالفة مرة واحدة، هو (08 نقاط)، كما يمكن أن تتسبب مخالفة واحدة في سحب نصف العدد الإجمالي للنقاط أي ستة نقاط، وهي الإجراءات التي يتم معها استبعاد إجراء السحب الفوري لرخصة السياقة، وبالتالي تحقيق حماية أكبر لحق المواطن في ممارسة حرية التنقل بواسطة المركبات.

الخاتمة

يعد الاهتمام الدائم والمستمر للدول بالمنظومة القانون لحركة المرور من أبرز مظاهر التطور والرقى في عالمنا المعاصر، ولا سيما ونحن نعيش في عصر أصبحت فيه حركة الأشخاص والعربات والممتلكات من

مكونات الحياتين الخاصة والعامة، فلا الفرد يستغني عن التنقل بواسطة وسائل النقل الخاصة ولا الجماعة تستطيع التنقل دون وسائل النقل الجماعية.

إن هذه الحاجة الأساسية لوسائل النقل تستوجب توفر نظام قانوني يضبط حركتها في كل الأوقات والأحوال والظروف، على أن لا يكون هذا التنظيم سبباً في عرقلة حركة تنقل الأشخاص والعربات والممتلكات مما يضيف عبء إضافياً لأعباء الحياة اليومية للمواطن.

كما أن اتجاه الدول والأفراد نحو تكريس أكثر للحقوق والحريات لا يجب أن يفهم منه إطلاق يد السائقين وإزالة كل الضوابط والقيود أمام مزاولتهم لحقهم في التنقل بواسطة المركبات، لذلك كان من الضروري وضع منظومة قانونية لحركة المرور توازن بين حق الأفراد في مباشرة حرية التنقل بواسطة المركبات وواجب الدولة في تنظيم هذه الحرية.

هذا وقد ظهر لنا في هذه المقالة بأن أهم التصحيحات التي يجب أن تدخل على قانون تنظيم حركة المرور هي:

- تغليب البعد الوقائي على البعد الردعي، واعتبار قانون المرور جزء من منظومة معالجة المخالفات المرتكبة ضد قانون المرور
- إزالة الغموض الواقع في عدد من مواد القانون التي تم ذكرها في المقال
- توضيح أكثر لبعض الحالات المادية المتعرض لها في قانون المرور

• إضفاء احترافية أكبر على عمل الأعوان المؤهلون لمعاينة مخالفات
قانون المرور

- إعادة توزيع سلطات معاينة المخالفة وتحرير المحضر وسحب أو تعليق
الرخصة أو الاحتفاظ بها بين الأعوان المؤهلون والإدارة والسلطة القضائية
- إلغاء إجراء السحب الفوري لرخصة السياقة
- تبني نظام رخصة السياقة بالنقاط
- الاقتباس من تجربة الاتحاد الأوروبي في مجال تنظيم حركة المرور.

الهوامش

1. ولاسيما منذ اختراع السيارة مع بداية القرن العشرين.
2. عرف الأمر رقم 03/09 المؤرخ في 22 يوليو 2009 المعدل والمتمم للقانون رقم 14/01 المتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها وأمنها، بأنها كل وسيلة نقل بري مزودة بمحرك للدفع أو غير مزودة بذلك، تسير على الطريق بوسائلها الخاصة أو تدفع أو تجر.
3. رضى الأفراد الصادق واقتناعهم العقلي والعاطفي بهذه القيود والإجراءات يعني ببساطة نجاح هذا النص القانوني في وظيفته الاجتماعية، أي التوفيق بين واجب تنظيم المجتمع بما يسمح له بالعيش في حالة من الاستقرار والهدوء وواجب أن يلبي القانون مطلباً مجتمعياً حقيقياً، أي التطابق بين ما يقرره القانون وما يطلبه المجتمع، وهي الحالة التي يطلق بعض الفقه الإداري مشروعية القانون، أنظر Gilles Lebreton, Droit administratif général, 1.L'action administrative, Armand Colin, Paris, France, 1996, p 27/28.
4. ليس هدف المقال التعرض للنظام القانوني لحرية التنقل بواسطة المركبات
5. المادة 95 فقرة 1 من الأمر 03/09
6. المادة 98 من الأمر 03/09
7. تنص المادة 19 من القانون 14/01 على ما يلي: في حالة وقوع أي حادث مرور جسماني، يجري ضبط أو أعوان الشرطة القضائية على السائق أو على المرافق للسائق المتدرب المتسبب في وقوع حادث المرور، عملية الكشف عن تناول الكحول عن طريق جهاز زفر الهواء.

8. كما يمكنهم إجراء نفس العمليات على كل سائق أثناء إجراء التفتيش في الطريق.
9. يتم إجراء هذه العمليات بواسطة جهاز معتمد يسمى "مقياس الكحول (الكوتاست) و/أو مقياس الإيثيل"، الذي يسمح بتحديد نسبة الكحول بتحليل الهواء المستخرج، ويمكن إجراء فحص فوري ثان بعد التأكد من اشتغال الجهاز بصفة جيدة.
10. وعندما تبين عمليات الكشف عن احتمال تناول مشروب كحولي أو في حالة اعتراض السائق أو المرافق للسائق المدرب على نتائج هذه العمليات أو رفضه إجراء الكشف، يقوم ضباط الشرطة أو أعوان الشرطة القضائية بإجراء عمليات الفحص الطبي والإستشفائي والبيولوجي للوصول إلى إثبات ذلك"
11. هذا لا يعني أبدا بأنها مساس غير مشروع بهذه الحرية، فكل التشريعات المقارنة تنص على مثل هذه العمليات غير أنها تضبط طريقة إجرائها.
12. أنظر في هذا الصدد المادة 51 وما يليها من قانون الإجراءات الجزائية
13. الفقرتين الأولى والثانية من المادة 19 من القانون 01/14: في حالة وقوع أي حادث مرور جسماني، يجري ضباط أو أعوان الشرطة القضائية على السائق أو على المرافق للسائق المدرب المتسبب في وقوع حادث المرور، عملية الكشف عن تناول عن طريق جهاز زفر الهواء.
14. كما يمكنهم إجراء نفس العمليات على كل سائق أثناء إجراء التفتيش في الطريق.
15. www.elmoudjahid.com/fr/actualités/1695, publier le 15/08/2010
16. www.elmoudjahid.com/fr/actualités/2932, publié le 22/09/2010
17. www.lexpressiondz.com/article/2/2010-10-21/81941.html, publié le 21/10/2010
18. www.city-dz.com/algerie-250-retraits-de-permis-de-conduire-par-jour/
19. www.algerie-dz.com/forum/showthread.php?t.111193
20. www.city-dz.com/algerie-250-retraits-de-permis-de-conduire-par-jour/
21. idem
22. idem
23. عملياً يعد احتفاظ أعوان أو ضباط الشرطة القضائية برخصة السياقة سحبا لها.
24. المادة 94 من الأمر 03/09 المؤرخ في 22 يوليو 2009 المعدل والمتمم للقانون 14/01 المؤرخ في 19 أوت 2001 المتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها وأمنها.
25. راجع في هذا الصدد المادة 66 من الأمر 09/03 المذكور سالفاً.
26. يتكون هؤلاء الأعوان من :
27. ضباط الشرطة القضائية

28. الضباط وذوي الرتب وأعوان الدرك الوطني
29. محافظي الشرطة والضباط ذوي الرتب وأعوان الأمن الوطني
30. مهندسي الأشغال العمومية ورؤساء المناطق والأعوان التقنيين للغابات وحماية الأراضي واستصلاحها في حال ارتكاب المخالفات في المسالك الغاية المفتوحة للسير العمومي
31. مفتشو النقل البري عندما يتعلق الأمر بالمخالفات المتعلقة بوزن المركبات وطبيعة الأطر المطاطية للمركبات ذات محرك وشكلها وشروط استعمالها والحمولة القصوى لكل محور.
32. المادة 279 من المرسوم التنفيذي رقم 381/04 المؤرخ في 28 نوفمبر 2004 المتضمن قواعد حركة المرور عبر الطرق.
33. تتكون اللجنة بقرار من الوالي المختص إقليمياً ويرأسها مثله وتتكون من:
34. ضابط من الدرك الوطني
35. موظف من الأمن الوطني
36. ممثل عن مديرية النقل
37. ممثل عن مديرية المناجم
38. ممثل عن مديرية الأشغال العمومية
39. ممثل عن مصلحة التنظيم والشؤون العامة
40. ممتحن رخص السياقة
41. ممثل عن المركز الوطني لرخص السياقة
42. ممثل عن المحترفين في سياقة السيارات تعينه الاتحادات المهنية في الولاية.
43. في كثير من الحالات ونظراً لعدم تمتع السائق بأية ضمانات في مواجهة رجل الأمن أو الدرك المعين فإنه يشعر وكأنه ملزم بإمضاء المحضر.
44. على اعتبار أن عملية التحرير تتم عادة بشكل متسرع وفي ظروف مادية لا تسمح في الكثير من الحالات للسائق بالقيام - على الأقل - بمحاورة المعين أو بقراءة المحضر قراءة متأنية، قبل الإمضاء عليه أو الامتناع عن الإمضاء، حتى النسخة المسلمة للسائق في حالات عدة لا تصلح للقراءة.
45. المادة 139 من الدستور
46. Directives n° 80/1263 du 04/12/1980, 91/439, 94/72, 96/47, 97/26, 2000/56, 2003/59, 2006/126 et 2009/113, in http://europa.eu/legislation_summaries/internal_market/single_market_for_goods/motor_vehicles/interactions_industry_policies/124141_fr.htm

47. Loi n°89-469 du 10 juillet 1989 relative à diverses dispositions en matière de sécurité routière et en matière de contravention, modifiée et complétée.

48. « Le permis de conduire est affecté d'un nombre de points. Celui-ci est réduit de plein droit si le titulaire du permis a commis une infraction pour laquelle cette réduction est prévue. A la date d'obtention du permis de conduire, celui-ci est affecté de la moitié du nombre maximal de points. Il est fixé un délai probatoire de trois ans. Au terme de chaque année de ce délai probatoire, le permis est majoré d'un sixième du nombre maximal de points si aucune infraction ayant donné lieu à un retrait de points n'a été commise depuis le début de la période probatoire. Lorsque le titulaire du permis de conduire a suivi un apprentissage anticipé de la conduite, ce délai probatoire est réduit à deux ans et cette majoration est portée au quart du nombre maximal de points. Lorsque le nombre de points est nul, le permis perd sa validité. La réalité d'une infraction entraînant retrait de points est établie par le paiement d'une amende forfaitaire ou l'émission du titre exécutoire de l'amende forfaitaire majorée, l'exécution d'une composition pénale ou par une condamnation définitive. »

49. 1 point : Chevauchement d'une ligne continue seule ou quand elle n'est pas doublée par une ligne discontinue., dépassement de moins de 20 km/h de la vitesse maximale autorisée.

2 points : - Dépassement de la vitesse maximale autorisée compris entre 20 et moins de 30 km/h, accélération de l'allure d'un véhicule sur le point d'être dépassé, circulation ou stationnement sur un terre-plein central d'autoroute, utilisation d'un téléphone tenu en main, et l'usage d'un détecteur de radar.

3 points : Circulation sans motif sur la partie gauche de la chaussée, franchissement d'une ligne continue seule ou non doublée par une ligne discontinue, changement important de direction sans que le conducteur se soit assuré que la manœuvre est sans danger pour les autres usagers et sans avoir averti ceux-ci de son intention, dépassement de la vitesse maximale autorisée compris entre 30 et moins de 40 km/h, dépassement dangereux, non-respect des distances de sécurité entre les véhicules, arrêt ou stationnement dangereux, stationnement sur la chaussée la nuit ou par temps de brouillard, en un lieu dépourvu d'éclairage public, d'un véhicule sans éclairage ni signalisation, circulation sur la bande d'arrêt d'urgence, non-port de la ceinture de sécurité par le conducteur, non-port du casque ou port d'un casque non-homologué

par le conducteur d'un deux-roues immatriculé, et le non-respect des restrictions de validité du permis de conduire.

4 points : - Non-respect de la priorité, non-respect de l'arrêt imposé par le panneau stop ou par le feu rouge fixe ou clignotant, dépassement de la vitesse maximale autorisée compris entre 40 et moins de 50 km/h, circulation de nuit ou par temps de brouillard, en un lieu dépourvu d'éclairage public, d'un véhicule sans éclairage ni signalisation, marche arrière ou demi-tour sur autoroute et la circulation en sens interdit.

5 points : Conduite ou accompagnement d'un élève conducteur, avec un taux d'alcoolémie compris entre 0,5 et 0,8 g/l de sang, dépassement de 50 km/h ou plus de la vitesse maximale autorisée, homicide involontaire ou blessures causées involontairement à un tiers et entraînant une incapacité totale de travail. Conduite ou accompagnement d'un élève conducteur, avec un taux d'alcoolémie égal ou supérieur à 0,8 g/l dans le sang, conduite en état d'ivresse manifeste, refus de se soumettre aux tests de dépistage d'alcoolémie, récidive de conduite à une vitesse excédant 50 km/h ou plus de la vitesse maximale autorisée dans une période de trois ans, délit de fuite, refus d'obtempérer, d'immobiliser le véhicule, de se soumettre aux vérifications, gêne ou entrave à la circulation, usage volontaire de fausses plaques d'immatriculation, défaut volontaire de plaques et fausses déclarations, conduite malgré la rétention ou la suspension du permis, ou refus de restitution du permis, conduite après consommation de stupéfiants et le refus de se soumettre aux tests de dépistage de stupéfiants.