

* مشروع مدونة السير على الصرق، هل من أثر للحمل القضائي *

إعداد. عبد الشافي لخيفي

مقدمة:

ينظم السير و الجولان على الطرق بالمغرب حاليا بمقتضى عدة قوانين منها الظهير الشريف المؤرخ في 19/01/1953 بشأن المحافظة على الطريق العمومي و مراقبة السير و المرور كما وقع تغييره و تتميمه، و الظهير الشريف المؤرخ في 12/11/1963 المتعلق بالنقل بواسطة السيارات عبر الطرق، و ظهير 1973 الذي عدل في بعض الغرامات و الظهير الشريف المؤرخ في 09/08/1992 المتعلق بالطرق السيارة و مجموعة من القرارات أهمها و أشهرها قرار 24/01/1953.

و لا تخفى على أحد الأهمية التي يحتلها النقل عبر الطرق على الصعيدين الاجتماعي و الاقتصادي باعتباره الوسيلة الأولى و المفضلة لنقل الأشخاص و السلع لكن تزايد عدد المركبات و تنوع أشكالها و التزايد السكاني جعل من السير على الطرق عملية محفوفة بالمخاطر حيث يتضح من خلال التقرير السنوي لسنة 2006 الصادر عن وزارة التجهيز و النقل أن حوادث السير بالمغرب بلغ عددها خلال نفس السنة 56426 حادثة بزيادة قدرها 5.22 بالمائة مقارنة مع سنة 2005 و هي الحوادث التي أسفرت عن مقتل 3662 شخصا و جرح حوالي 83189، مما يجعل من المغرب إحدى الدول الأكثر تخلفا على هذا الصعيد بمعدل 2154 قتيل لكل مليون سيارة مقابل 276 على سبيل المثال في فرنسا و 206 في الولايات المتحدة الأمريكية، و 1523 في تركيا. كما أن السيارة في المغرب تقتل 15 مرة أكثر من إيطاليا و 8 مرات أكثر بالنسبة لفرنسا و 3 مرات أكثر من تونس و مرتين أكثر من الجزائر.¹

و إذا كانت حوادث السير مختلفة الأسباب فإن الكل يجمع على أن الترسانة القانونية المنظمة للسير و الجولان بالمغرب حاليا أصبحت متجاوزة إلى حد كبير ذلك أن المغرب 1953 ليس هو مغرب اليوم سواء من حيث عدد الساكنة و تركيبتها أو عدد المركبات و نوعيتها، لذلك فإن ضرورة تحيين هذه الترسانة و جعلها مواكبة للتطور السكاني و العمراني و التكنولوجي أصبح ضرورة ملحة و من هنا فإن مشروع القانون رقم 52.05 الحامل لمدونة السير (308 مادة و 5 كتب) الذي يناقش حاليا أمام مجلس النواب- لجنة الداخلية و اللامركزية و البنيات الأساسية- قد جاء في الوقت المناسب إن لم نقل متأخرا، هذا المشروع الذي يدخل في إطار المخطط الثلاثي للسلامة الطرقية في محوره الثاني المتعلق بالقانون و التشريع يرمي، حسب رأي واضعيه، إلى المحافظة على الأرواح و الممتلكات، ضمان حقوق مستعمل الطريق، تطبيق القانون على الجميع، محاربة الشعور بالاعقاب، تحقيق الشفافية و المصداقية في المراقبة و الرفع من مهنية المتدخلين في القطاع

¹ ورد في مؤلف " المتابعات و العقوبات في جرائم السير " ذ.أحمد الذهبي طبعة 2004

فما الجديد الذي جاء به مشروع المدونة ؟ و هل تأثر واضعو المشروع في وضعه بالعمل القضائي في المادة و الذي يمتد على أكثر من نصف قرن من الزمن؟
لقراءة نقدية في مشروع القانون المذكور سنقف عند المستجدات التي جاء بها في
مبحث أول على أن نتطرق لمدى تأثره أو عدم تأثره بالعمل القضائي في مبحث ثان.

المطلب الأول: أهم مستجدات مشروع مدونة السير،

قدم المشروع من طرف واضعيه على أنه مشروع متكامل يرمي إلى وضع خطة واضحة بهدف الحد من حوادث السير و يتطرق المشروع في كليته إلى مسائل عدة بدءا برخصة السياقة و انتهاء بالمخالفات و الزجر عليها إلا انه في قراءتنا هذه سوف نقف على أهم العوامل المؤثرة في السلامة الطرقية و نجلها في: العنصر البشري (السائق نموذجاً) فالمركبة ثم الطريق و أخيراً المخالفات و طرق ضبطها و زجرها .

1: العنصر البشري:

يجمع الكل على أن العنصر البشري هو قطب الرحى في كل مقارنة لظاهرة حوادث السير انطلاقاً من السائق و انتهاء بالراجل ، ذلك أن سلوك الشخص بالطريق العام بغض النظر عن صفته سائقاً كان أو راجلاً أو راكب دراجة هوائية... لا يخرج عن سلوكه العام و لذلك وجب الانتباه و التركيز على الالتزام بتعاليم ديننا الحنيف فالمسلم من سلم الناس من لسانه و يده و على خلق ثقافة للسلامة الطرقية و استعمال جميع الوسائل المتوفرة في هذا الاتجاه من صحافة و غيرها، كما أنه يجب التفكير و بجدية في إدخال مادة التربية الطرقية في المقررات الدراسية كما هو معمول به في العديد من الدول كفرنسا مثلاً منذ سنة 1993 حيث يجتاز الطالب إجبارياً امتحاناً خلال السنة الخامسة يسمح بالتحقق من معارفه المتعلقة بالسلامة الطرقية التي استجمعها خلال دراسته، و تسلم له في حالة النجاح شهادة مدرسية للسلامة الطرقية (ASSR l'attestation scolaire de sécurité routière) تسمح له باجتياز امتحان لاحق يسمى BSR (Brevet de sécurité routière) الذي يسمح بدوره للحصول عليه اجتياز امتحان رخصة السياقة².

فما الجديد الذي جاء به المشروع بخصوص السائق؟

اشترط المشروع في السائق التوفر على الأهلية البدنية و العقلية التي تمكنه من سياقة المركبة دون خطرو عدم إصابته بأي مرض يمنعه من السياقة (المادة 12 من المشروع) و لذلك ألزم المرشح لنيل الرخصة الإدلاء بشهادة طبية في الموضوع كما ألزم المشروع السائق الخضوع لفحص طبي بصفة دورية خلال كل 10 سنوات و بالنسبة

² Site de la sécurité routière en France : www.securite-routiere.gouv.fr

للسائقين الحاصلين على رخصة سياقة حافلات النقل العمومي أو نقل البضائع (المهنيين) كل سنتين .

لكن الجديد الذي حمله المشروع هو إدخاله نظام رخصة السياقة بالنقط (ما يقابله بالفرنسية le permis à points) فما هو هذا النظام و ما كيفية اشتغاله؟

نظام رخصة السياقة بالنقط:

هو نظام معروف في فرنسا منذ سنة 1992 و يعتمد على تخصيص رصيد من النقط (حدده المشروع في 24 نقطة) لكل حاصل على رخصة السياقة و هذا الرصيد تخصم منه عدد من النقط (تختلف حسب نوع المخالفة) عند ارتكاب السائق للمخالفة و حين استنفاده للرصيد تلغى رخصته و يلزم بإعادة اجتياز امتحان الحصول على الرخصة من جديد.

و هكذا نصت المادة 22 من المشروع على ما يلي : "يخصص رصيد من النقط لرخصة السياقة . و يخفض هذا الرصيد بقوة القانون إذا أدين صاحب الرخصة من أجل مخالفة تستوجب هذا التخفيض أو أدى الغرامة التصالحية و الجزافية في الحالات المنصوص عليها في هذا القانون و في النصوص الصادرة لتطبيقه.

و تلغى رخصة السياقة عند نفاذ رصيد النقط المخصص لها . و حدد المشرع المخالفات الموجبة لخصم النقط و عدد النقط الواجب خصمها عن كل مخالفة (21 جنحة و 12 مخالفة يترتب عنها سحب نقطتين إلى 16 نقطة) و آليات لإمكانية استرجاعها و هي آليات معقدة إلى حد كبير و تعتمد على نظام إلكتروني متطور لتدبير سحب النقط و استعادتها، حيث أن السحب يتم في وهلة أولى على المستوى المركزي بعد توصل الجهة المختصة بالحكم القضائي الذي يدين السائق و المكتسب لقوة الشيء المقضي به أو بعد توصلها بما يفيد مبادرة هذا الأخير إلى أداء الغرامة الجزافية أو التصالحية و يشعر لاحقا السائق بعدد النقط المسحوبة منه و عدد النقط المتبقية لديه برسالة يتسلمها من الإدارة (المادة 30 و 31 من المشروع).

و هو ما يطرح عدة أسئلة بالنظر لنماذج عملية مماثلة من هذا القبيل أثبتت فشلها "نظام السجل العدلي نموذجاً" (التأخير الحاصل في تسجيل العقوبات في السجل العدلي).

و خلاصة القول و بالنسبة لنظام رخصة السياقة بالنقط و إذا ما تطرقنا للتجربة الفرنسية في الموضوع لأنها هي الأصل في جميع الأحوال فإنه يتبين لنا أن هناك غضبا جماهيريا في مواجهة هذا النظام مؤخرا . إذ يعاب عليه طابعه الزجري و غياب مقاربة تربوية و هو ما حدا بالحكومة الفرنسية مؤخرا إلى اقتراح تعديلات طفيفة تخص الحاصلين الجدد على رخص السياقة .

و تحدث المشروع أيضا عن إمكانية خلق حامل إلكتروني لرخصة السياقة عوض الحامل الورقي المعمول به لحد الآن و خول لهذا الحامل نفس القوة الثبوتية -المادة 35 و ما يليها- و هو ما يسمح بتسجيل البيانات المتعلقة بهوية المعني بها و بصنف أو أصناف رخصة السياقة و البيانات المتعلقة بالسلطة التي سلمت الرخصة و البيانات المتعلقة بالغرامات التصالحية و الجزافية التي أداها الحاصل على الرخصة و رصيد النقط المخصصة لها.

إلا أن السؤال الذي يطرح نفسه بإلحاح هو مدى جاهزية الجهات المتعاملة مع السائقين و الرخص: أمن، درك، محكمة.... إلخ للتعامل مع هذا الحامل الإلكتروني(توفرها على أجهزة قراءة و توفر الموظفين على الدراية الكافية تقنيا)، و مدى فعاليته في ضوء نوع التعامل المعتاد عليه من طرف المواطن المغربي مع الوثائق بصفة عامة : يمكن إيراد نماذج حية في هذا المجال :تعرض البطائق الوطنية مثلا للتمزيق نتيجة الإهمال خاصة إذا علمنا أن الحامل الإلكتروني شديد الحساسية و أي سوء مناولة يعرض محتوياته للتلف مع ما يترتب عن ذلك..

2: المركبة

تعتبر المركبة أداة السير و أكثر حوادث السير تترتب عن سوء الحالة الميكانيكية للعربات إذا ما أضفنا إليها سوء الاستعمال أو الاستعمال المفرط بالسرعة، و الزيادة في الحمولة و سوء توزيعها، فإننا نحصل حتما على احتمال اكبر لحادثة سير، و من هنا انصب التفكير على وسائل لجعل هذه المركبة أكثر سلامة سواء باشتراط صلاحيتها تحت طائلة الزجر أو التفكير في وسائل تقنية تمنع السائق من تجاوز سرعة معينة مثلا .

وقد تحدث المشرع المغربي عن العربية في المادة 20 من قرار 1953/01/24 و اعتبرها كل عربة صالحة لنقل الأشخاص أو السلع و ذات محرك تسير في الطريق العمومية و غير مرتبطة بسكة حديدية و اشترط أن تكون صالحة للاستعمال على مستوى جميع أجهزتها.

و مشروع المدونة تحدث عن عدة مفاهيم للمركبة و عرفها في المادة 43 و اشترط أن يتم صنع المركبات أو مجموعة المركبات و تسويقها و استغلالها و استعمالها و صيانتها، و عند الاقتضاء إصلاحها، على نحو يؤمن سلامة مستعملي الطريق العمومية و يقلل من استهلاك الطاقة و من إحداث نفايات غير قابلة لإعادة استعمالها و من انبعاث مواد ملوثة . و يظهر تأثير الهاجس البيئي، الذي أصبح من الأولويات، جليا في المشروع ولو أن المشرع لم يرتب أثرا بالنسبة للمركبات التي لا تحترم هذه المعايير التي لا تستوفيها جل المركبات التي تستعمل حاليا الطرق المغربية إلا من خلال الفحص التقني ربما لكن هل مراكز الفحص التقني مجهزة لإجراء فحوصات من هذا القبيل؟ كما أن الالتزام في حد ذاته ضبابي بامتياز : لمن هو موجه؟ للسائق أم لصانع المركبة الذي لا يمكن أن يكون مغربيا و ذلك لكون المغرب لا يصنع سيارات لحد الآن أم للبائع الموزع؟؟؟

و قد اشترطت المادة 52 أن يتم تسجيل المركبة(يتم التسجيل بمصالح وزارة التجهيز و النقل) قبل الشروع في استعمالها لأول مرة و ألزمت المادة 65 إخضاع المركبات لمراقبة تقنية دورية و هي العملية التي تهدف إلى التحقق من أن المركبة موضوع المراقبة مطابقة لتشخيصها المحدد بموجب هذا القانون و النصوص الصادرة لتطبيقه، و أنها في حالة جيدة للسير و لا يشوبها أي عيب أو خلل أو تآكل ميكانيكي غير عادي و أن أجهزة سلامتها تشتغل بصفة عادية و أنها مزودة باللوازم الضرورية و تستجيب للشروط المقررة في النصوص التشريعية و التنظيمية المتعلقة بالسلامة الطرقية و حماية البيئة من التلوث

و أن المركبة لم يدخل عليها أي تحويل من شأنه أن يغير خصائصها التقنية أو نوع استعمالها وبالنسبة للمركبات التي تؤمن النقل الجماعي تنصب المراقبة على التقيد بالأحكام الخاصة المقررة من لدن الإدارة . و ألزمت المادة 67 الاحتفاظ بالوثيقة المثبتة للمراقبة التقنية على متن المركبة كما خول للإدارة أن تأمر بفحص مضاد.

و يعد الفحص التقني من أهم النقاط التي يجب أن تحظى بالعناية لما لها من أهمية في الموضوع و بدونها ستبقى جميع المقتضيات أعلاه صحيحة في واد،

3: الطريق:

لم يعرف المشرع المغربي سواء في القرار أو الظهير الطريق العام و عرفه الفقه على أنه : "هو تلك القطعة المفتوحة للسير العمومي الواقعة خارج المجموعات السكنية أو داخلها، أما المفتوحة للسير العمومي فهي الواقعة عادة فوق أرض تعتبر من الملك العام ، على أن هذا لا يمنع أن تكون الطريق واقعة في ملك خاص و تعتبر مع ذلك مفتوحة للسير العمومي إذا استطاع أحد الأطراف الدعوى أن يثبت ذلك"³

و عرفه المشروع في الفقرة 14 من المادة 84 على انه مجموع محرم كل سبيل أو زنقة مفتوح للسير العمومي (هكذا ورد التعريف في المشروع).

و يعتبر الطريق العام أهم معطى بالنسبة للسلامة الطرقية ذلك أن حالة الطرق تنعكس إيجابيا و سلبيا على نسبة حوادث السير حيث تعرف مناطق معينة على أنها نقط سوداء مثلا لكثرة الحوادث بها و المترتبة عن الحالة المتردية للطريق دون أنم يبذل أي مجهود في اتجاه إصلاحها. و لذلك وجب بذل مجهود أكبر في هذا الاتجاه

و أشار المشروع إلى أن قواعد استعمال الطريق العمومية تحدد من طرف الإدارة و يكون الهدف منها الحفاظ في كل مكان و في كل الظروف على النظام العام و السلامة العمومية و سلامة السائقين و الراكبين و حماية صحة الأشخاص و جودة البيئة و حماية الأملاك المنقولة و العقارية للمستعملين و الأغيار و الأشخاص العامة أو الخاصة و حماية الطريق العمومية.

و وعيا منه بأهمية الطريق العمومي في السلامة الطرقية تطرق المشروع في الكتاب الرابع المعنون بالقواعد المتعلقة بالمحافظة على الطريق العمومية إلى الأفعال الممنوع القيام بها و التي تلحق الضرر بالطريق العمومي المادة (284) ورتب جزاءات على القيام بهذه الأفعال كما ربط القيام بأفعال أخرى بالحصول على رخصة من الجهات المختصة المادة 291 من المشروع و حدد عقوبات لكل مخالف لهذه المقتضيات.

³ الأستاذ. إدريس الضحاك: الوجيز في حوادث السير، الجزء الأول ص 19 الطبعة الأولى.

4-المخالفات و طرق ضبطها و زجرها :

ملاحظة:(لابد من الإشارة هنا انه عندما نستعمل لفظ المخالفة فإننا نقصد بها ما يشار إليه بالفرنسية ب:(infraction) أي مخالفة القانون و ليس التمييز المعروف بين المخالفة و الجنحة و الجنائية)

يعتبر الشق الزجري في المشروع الشق الأكثر إثارة للجدل في الأوساط المعنية به و غير المعنية به ، سواء من خلال الاطلاع على الجرائد أو سواء من خلال رأي الشارع العام أو من خلال أسباب الإضرابات التي شهدها المغرب خلال الأيام القليلة السابقة و من خلال قراءة بسيطة للجانب الزجري يتبين أن هناك فعلا نوع من التشديد شمل الزيادة في الغرامات و مدد العقوبات الحبسية ، كما شمل تمديد المسؤولية الجنائية إلى غير السائق أي المالك (في حال عدم التعرف على السائق)- المادة 139 من المشروع - (يمكن قراءة نص المادة رفعا للبس) و شمل أيضا اعتماد تدابير أمنية و إدارية ذات طابع زجري : des mesures de sureté ; و اعتماد جزاءات و عقوبات إضافية : سحب النقط من رخصة السياقة، المنع من اجتياز امتحان الرخصة لمدة من سنتين إلى ثلاث

و في إطار مناقشتنا لهذا الشق سنخرج أولا على ما استجد بخصوص الجانب العقابي و ثانيا على ما يزمع الأخذ به من وسائل حديثة لضبط المخالفات .

1 - مستجدات المقتضيات العقابية في المشروع

فيما يتعلق بالجانب العقابي أدخل المشرع عقوبات و تدابير إدارية و عدل في العقوبات الحبسية و الغرامات.

***فبالنسبة للتدابير الإدارية** فهي إما أن تنصب على رخصة السياقة : الإيقاف

و سحب النقط أو على المركبة: التوقيف أو الإيداع و حدد ضوابط لكل ذلك.

و الأخذ بالتدابير الإدارية لم يعد يطرح مشكلا (كان كذلك إذ يعاب عليه تفويت جزء من الاختصاص القضائي لغير هذا الجهاز و هو الجهاز التنفيذي) إذ أصبحت تأخذ بها كثير من البلدان مادام شرط المشروعية متوافرا و ما دامت إمكانية الرقابة القضائية قائمة ، و لهذه التدابير مزايا عديدة ذلك أنها تمكن من الرد مباشرة على الفعل بعد ارتكابه و بعين المكان و تخفف العبء على الجهات القضائية و هو للإشارة فقط عبء كبير جدا.

و قد نظم المشروع هذه التدابير بصفة دقيقة (المواد 94 و ما يليها) حيث استوحى في ذلك بعض خصائص العقوبات القضائية حيث أشار إلى حالة العود و أشار إلى ما يشبه السجل العدلي تحت مسمى الجاذبات (لرخص السياقة و للمركبات) و حدد الجهات المختصة نوعيا لإيقاع هذه التدابير.

***و أما بالنسبة للعقوبات الزجرية** فقد حدد المشروع أنواع المخالفات للقانون

و النصوص الصادرة لتطبيقه (جنح و مخالفات بثلاث درجات) و أبقى على الأصل في ضبطها المنصوص عليه بقانون المسطرة الجنائية وأضاف الأعوان المكلفين بمراقبة النقل و السير على الطرق التابعين للسلطة الحكومية المكلفة بالنقل ضمن حدود اختصاصهم و أبقى للجهات المختصة إمكانية تعيين موظفين مختصين من طرفها لهذه الغاية.(المادة 184 من المشروع) و حدد نطاق عملهم كما ألزمهم بحمل شارة تظهر الاسم الشخصي و العائلي

لهم (وهذا ما كانت تطالب به أكثر من جهة و يعمل به لدى الدرك منذ مدة) و حدد البيانات اللازم تضمينها بالمحضر المحرر إثر المخالفة و جعل لهذه المحاضر حجية نسبية و ذلك بإمكانية إثبات ما يخالف مضمونها بأي وسيلة من وسائل الإثبات (المادة 190 من المشروع).
كما نص على العقوبات المطبقة من حبسية و مالية و زاد في قيمتها مقارنة مع هو معمول به حاليا.

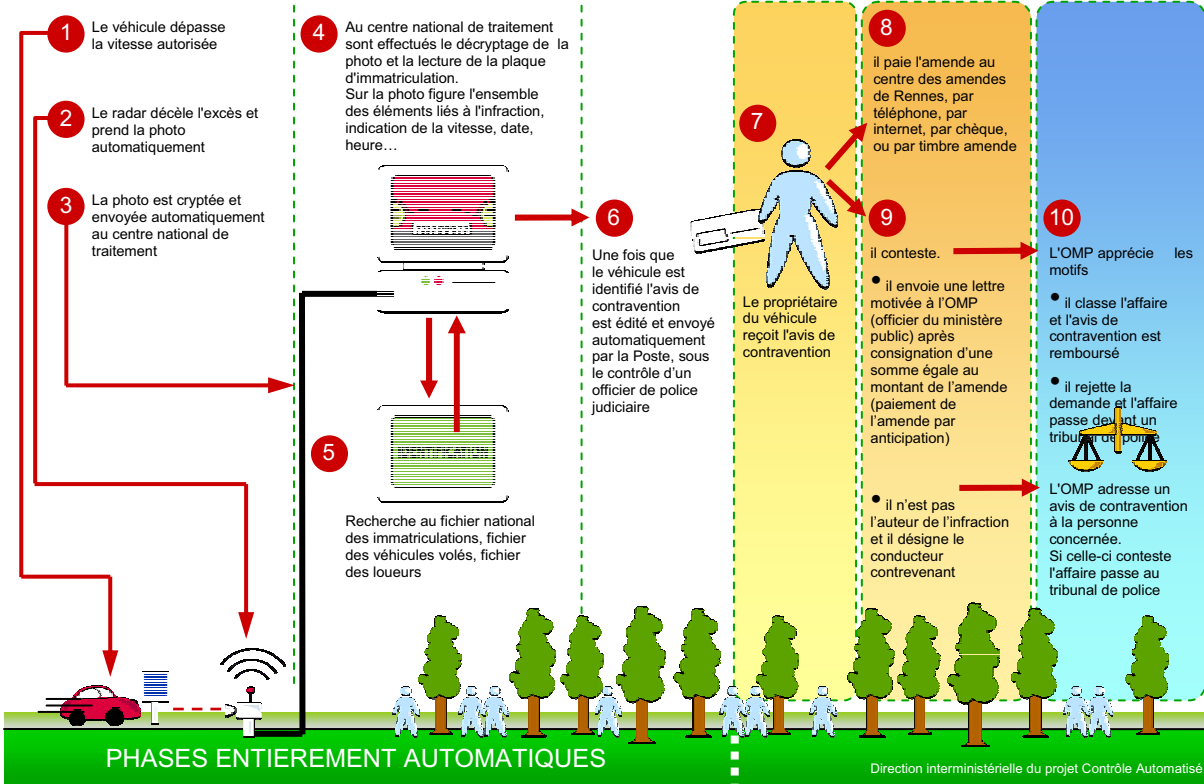
2- الوسائل الآلية لمعاينة المخالفات :

تشمل هذه الوسائل معاينة المخالفة في حد ذاتها و معاينة حالة السياقة تحت تأثير الكحول أو استعمال المخدرات:

***فبالنسبة لمعاينة المخالفات** أشار المشروع إلى إحداث نظام إلكتروني أوتوماتيكي يسمح بضبط المخالفات و تسجيلها على حامل إلكتروني دون توقيف السيارات و المركبات على أن يضمن ما سجل في هذا الحامل لاحقا في محضر رسمي من طرف عون مختص حيث نصت المادة 191 على انه يمكن أن تتم معاينة و إثبات المخالفات باستعمال أجهزة تقنية تعمل بطريقة آلية حتى في حالة عدم وجود العون محرر المحضر بمكان المخالفة و لهذا الغرض يقام لدى السلطة الحكومية المكلفة بالنقل نظام يسمى نظام المراقبة و المعاينة الآلية للمخالفات يهدف إلى تمكين الأعوان محرري المحاضر المنتدبين من لدن السلطة المذكورة ، من مراقبة و من معاينة و إثبات المخالفات لأحكام القانون و النصوص الصادرة لتطبيقه بواسطة الأجهزة التقنية السالفة الذكر المرتبطة بنظام المراقبة و المعاينة الآلية للمخالفات. و يترتب عن معاينة المخالفة آليا تحرير محضر بها و أعطى للمخالف إمكانية لإثبات ما يخالف مضمونه. في فرنسا يعمل النظام بالشكل التالي:⁴

⁴ Le site de la sécurité routière en France : securite-routiere.gouv.fr le 14/04/2007

SCHÉMA DU CONTRÔLE AUTOMATISÉ



و قد سار المشروع المغربي على نفس المنوال على الأقل في خطوته العريضة فنظمت المواد 192 و ما يليها طرق ضبط المخالفات و كيفية إشعار المخالف و طرق استخلاص الغرامة هو ما لا يختلف كثيرا عما يعمل به في فرنسا .

*أما بالنسبة لمعاينة السياقة تحت تأثير الكحول أو تحت تأثير المخدرات يميز الطب بين من يتناول المشروبات الكحولية و يوجد في حالة سكر و بين من يوجد في حالة ثمالة بمعنى أن تتجاوز نسبة الكحول في دمه 1.55 غراما في اللتر و هو ما تضمنته كثير ممن القوانين الأوروبية و استقر العمل القضائي بها عليه. و القانون المغربي لم يضع أي تمييز بين الحالتين و إنما وقع النص على حالة السكر (état d'ivresse) و ليس حالة الثمالة (état d'ébriété)⁵.

و قد وضع المشرع بنصه على إمكانية قياس نسبة الكحول في الدم (المادة 201) و ما يليها نهاية للنقاش أعلاه إذ أوجب على العون محرر المحضر أن يفرض تحت مسؤوليته رائزا للنفس بواسطة النفخ في جهاز للكشف عن مستوى تشبع الهواء المنبعث من الفم بالكحول على كل من يفترض انه ارتكب حادثة سير أو اشترك في حدوثها ولو كان هو الضحية

5 السلامة الطرقية بالمغرب بين النظم القانونية و تطبيقات المجلس الأعلى ذ. إدريس بلحمجوب مقال منشور بمجلة القضاء و القانون عدد 135 الصفحة 7

و على كل من يسوق مركبة أو مطية على الطريق العمومية و يرتكب مخالفة لهذا القانون أو النصوص الصادرة لتطبيقه.و إذا مكن الرائز أعلاه من افتراض وجود نسبة من الكحول تحددها الإدارة قام ضباط و أعوان الشرطة بالتحقيقات الهادفة إلى إثبات الحالة الكحولية من قبل المعني بالأمر. و هي تحقيقات تتم عن طريق التحاليل و الفحوصات الطبية السريرية و البيولوجية أو بواسطة جهاز يمكنه تحديد نسبة الكحول انطلاقا من الهواء المنبعث من الفم.

و أوكل المشرع لضباط و أعوان الشرطة القيام بنفس الاختبارات على الشخص الذي يبدو انه استعمل مواد مخدرة (المادة 207) من المشروع.

المطلب الثاني: هل من أثر للعمل القضائي في مشروع مدونة السير ؟

إذا كانت توكل إلى القضاء عادة مهمة تفسير القاعدة القانونية لتطبيقها فإن هذا القضاء يمكن أن يكون أيضا مصدرا للقانون خاصة في دول ذات الأنظمة القانونية غير المكتوبة (الأنجلوساكسونية مثلا) حيث يعتمد نظام السوابق القضائية (dans le sens de précédents judiciaires et non antécédents) و يحل العمل القضائي عمل القانون نفسه و يثار كأساس قانوني⁶ أما في نظام دستوري مكتوب حيث يوجد جهاز تشريعي منظم فإن الجهاز القضائي يحتفظ بوظيفته الأصيلة، لكن هذا لا يمنع من أن تؤخذ وجهة نظره المجسدة في قراراته بعين الاعتبار في حال وضع أو تعديل القانون لأنه في جميع الأحوال هو الساهر على تطبيقه، و هنا يمكن الإشارة إلى العديد من القرارات التي شكلت فيما بعد أساسا لقوانين مثلا قانون بوسمان الشهير (loi Bosman) الذي نتج مباشرة عن قرار بوسمان الصادر عن محكمة العدل الأوروبية في مجال كرة القدم و انتقالات اللاعبين بين الأندية الأوروبية أو التعديل الذي طال القانون المتعلق بحقوق المرضى في فرنسا مثلا و الذي نتج هو الآخر عن قرار لمحكمة النقض الفرنسية صادر بتاريخ 11/17/2000 اعترف للطفل المعوق نتيجة خطأ في التشخيص من لدن الطبيب المواكب لحمل أمه به في التعويض عما أصابه من أضرار⁷.

و بخصوص الموضوع محل المناقشة نفسه(السلامة الطرقيّة) و جريا على التجربة الفرنسية دائما فإنه قبل وضع الدولة المذكورة لنظام المراقبة و العقاب الأوتوماتيكي (CSA Contrôle Sanction Automate) تمت تجربته عمليا لعدة مرات خلال سنتي 2001 و 2002 لتجاوز العقبات التقنية كما تمت مطالبة قاض بإعداد تقرير يعالج العقبات القانونية و هو القاضي PIERRE PELISSIER الذي قدمه أمام المجلس الوطني للسلامة الطرقيّة قبل أن يعمل بالنظام ككل مند تاريخ 2004/10/14.⁸

⁶ La loi et l'ordre dans les mondes imaginaires.m.joseph Young sur le site :

<http://ptgptb.free.fr> en date de 05/04/2007

⁷ www.eleves.ens.fr ;2007/04/05 بتاريخ

⁸ Le site de la sécurité routière en France : securite-routiere.gouv.fr le 14/04/2007

فهل تأثر المشروع موضوع المناقشة و لو قليلا بالعمل القضائي المغربي الممتد على أكثر من خمسين سنة و الذي تحسب له العديد من الأحكام والقرارات ؟ ذلكم ما سنحاول الإجابة عليه و ذلك بعد إيراد نماذج من هذه القرارات و الأحكام.

المطلب الأول: أهم القرارات و الأحكام في ميدان السير و الجولان

لن نقوم في هذا المطلب بجرد كامل للأحكام و القرارات الصادرة عن محاكم المملكة و عن المجلس الأعلى بقدر ما سنحاول إيراد أهمها :

ففيما تعلق برخصة السياقة مثلا و فيما يخص سحبها من السائق خارج الحالات المنصوص عليها بالفصل 12 من ظهير 1953/01/19 من طرف الشرطة القضائية جاء في قرار للمحكمة الإدارية بالرباط تحت رقم 385 بتاريخ 19997/05/06 في الملف رقم 96/182⁹

" و حيث إنه من الثابت من وثائق الملف أن المدعي في نزلة الحال ارتكب مخالفة الإفراط في السرعة إلا أنه لم ينتج عن ذلك أية حادثة أو أي مخالفة أخرى،

و حيث إنه في نزلة الحال و لئن كانت رخصة السياقة صحت من المدعي في إطار العملة الوطنية لمحاربة حوادث السير فإن هذه العملة يجب أن تكون في إطار من المشروعية و ما دام أن المدعي لم يرتكب أي فعل يؤدي وجوبا أو اختيارا إلى سحب رخصة السياقة منه و ما دام لا يوجد أي أمر من السيد وكيل الملك بسحب رخصة السياقة منه المذكورة ، يكون قيام رجال الحرك الملكي بسحب رخصة السياقة منه غير مرتكز على أساس قانوني و مخالف للصواب الشرعية و بالتالي فهو عمل غير مشروع يحول للمتضرر التعويض عن ذلك العمل باعتبارها (أي الدولة المغربية) مسؤولة عن الأخطاء المصلحية الناتجة عن مستخدمينا

وبخصوص السياقة بدون رخصة و أثرها على التأمين فقد ميز المجلس في العديد من القرارات بين السحب القانوني و السحب المادي ترتيبا على ما كان ينص عليه الفصل 12 من قرار وكيل الوزارة في المالية بتاريخ 1965/09/29 من أنه لا يطبق التأمين فيما يخص التأمينات (أ)،(ج)،(و)،(ز) إذا كان سائق الناقل المؤمن عليها لا يتوفر وقت الكارثة على الشهادات (رخصة السياقة و غيرها من الوثائق)المطلوبة في نطاق النظام الخاص بسياسة الناقل المؤمن عليها.... أو إذا كانت هذه الوثائق عديمة الصلاحية و ذلك باستثناء السرقة و العنف أو استعمال الناقل بدون إذن مالكيها.

و هكذا جاء في قرار للمجلس عدد 1773 بتاريخ 1988/06/22 في الملف المدني عدد 84/1942: " أن المقصود بعدم التوفر على شهادة السياقة هو عدم وجود الحيابة القانونية لها و ليس المقصود الحيابة المادية لها ."

⁹ ورد في مؤلف للأستاذ مصطفى زروقي بعنوان رخصة السياقة و أثرها في عقد التأمين على ضوء التشريع و القضاء الطبعة الأولى 2004 الصفحة 85

و انعدام الحيازة القانونية إنما يتوفر بعدم حصول السائق على الرخصة أصلا أو انتزاعها منه بحكم نهائي أو قرار إداري بالإلغاء أو التوقيف.
و أما السحب المؤقت من طرف النيابة العامة فإنه لا يعتبر ماسا بالحيازة القانونية لها،(قرار المجلس عدد 2377 بتاريخ 1995/04/26 في الملف المدني عدد 86/2937)¹⁰
و تطرقت العديد من القرارات إلى مفهوم عبارة (غيرها من الوثائق) الواردة بنص الفصل أعلاه حيث جاء في قرار للمجلس¹¹ أن الظنين الذي لم يكن يتوفر على الفحص الطبي المتطلب قانونا أثناء قيامه بسوق الشاحنة و ارتكابه بها حادثة سير يكون مخلا بإجراء قانوني فرضه القانون لصلاحية شهادة الكفاءة لقيادة السيارات في حالة خاصة (في نازلة الحال يتعلق الأمر بشاحنة يزيد وزن حمولتها على 3500 كلغ) مما يكون معه الدفع المثار من شركة التأمين في محله. (و هو ما مفاده أن المجلس قضى بإخراج شركة التأمين لانعدام الضمان نتيجة لعدم توفر السائق على شهادة الفحص الطبي)
و اعتبر قرار آخر أن انعدام الفحص الطبي لا يشكل سببا لانعدام الضمان إلا إذا كان الحادث ناتجا عن إخلال صحي¹²

و نفس النقاش طرح أيضا بالنسبة لشهادة الفحص التقني،
و قد خلص قرار للمجلس إلى أن: "القصود من الوثائق الواردة في النص(الفصل 12) الشهادات التي تحل محل رخصة السياقة في المغرب لا مرفقاتها مما تكون معه المحكمة مصيبة فيما ذهبت إليه من أن الفحص التقني و الطبي لا يدخلان في نطاق الفصل 12 لتعلقه برخصة السياقة و ما يقوم مقامها من أنواع الرخص السياقة مثل الرخصة الأجنبية المستعملة داخل المغرب و غيرها"¹³

و بالنسبة لقواعد المرور فقد أشارت العديد من قرارات المجلس الأعلى على أن حق الأولوية ليس حقا مطلقا و هو مبد أصبح معمولا به في أغلب المحاكم حاليا إن لم نقل جميعها حيث جاء في قرار للمجلس عدد 746 صادر في الملف المدني 92/102 بتاريخ 1982/12/1 منشور بمجلة قضاء المجلس الأعلى عدد 32 ص 11، أن تمتع المتضرر بحق الأسبقية في المرور لا يعفيه من أن يتخذ الاحتياطات اللازمة لتفادي وقوع الحادث و جاء في قرار لمحكمة الاستئناف بالبيضاء بتاريخ 1974/06/003 منشور بمجلة المحاكم المغربية عدد 10 مكرر ص 43 أن حق الأسبقية لا يعفي صاحبه من جميع التزامات الحيطة و التبصر.¹⁴

و جاء في قرارات أخرى متعددة أن عدة التحكم في السياقة لا يعد جريمة يعاقب عليها القانون مثل القرار الصادر في 1989/12/05 عدد 9278 المنشور بمجلة المحامي عدد 17 ص 82

¹⁰. ورد في مؤلف للأستاذ مصطفى زروقي بعنوان رخصة السياقة و أثرها في عقد التأمين على ضوء التشريع و القضاء الطبعة الأولى 2004 الصفحة 121

¹¹ قرار بتاريخ 1983/06/09 في ملف الجنحي عدد 77458 ورد في نفس المؤلف السابق ص 127

¹² قرار عدد 10544 بتاريخ 1988/12/06 ملف جنحي رقم 88/10867 نفس المرجع أعلاه نفس الصفحة

¹³ قرار عدد 6216 صادر بتاريخ 1990/07/10 نفس المرجع السابق ص 132

¹⁴ ورد في مؤلف ذ. أحمد الذهبي بعنوان المتابعات و العقوبات في جرائم السير الطبعة الثانية 2007 الصفحة 223

و جاء في قرار آخر للمجلس أن الفصل 11 من ظهير 1953/01/19 لا يشترط من ضمن عناصر جنحة الفرار أن يكون السائق الفار قد تمت مؤاخذته من طرف المحكمة لمسؤوليته عن الحادثة بل يكفي أن يثبت انه تملص من المسؤولية الجنائية أو المسؤولية المدنية التي ربما تقع عليه.

هذا غيظ من فيض لأنه لا يمكن عمليا الإحاطة بكل العمل القضائي المنصب على السير و الجولان و ما يتعلق بهما من التأمين و غيره .

و السؤال الذي ينبغي طرحه و هو سؤال يبدو للبعض بلا فائدة لكن لا مناص من طرحه لأهميته لأن ما يحتج عليه مهنيو القطاعات المعنية بالسير حاليا هو عدم استشارتهم و عدم أخذ رأيهم قبل وضع مشروع المدونة و من حقنا نحن "كمهنيي" قانون أن يأخذ برأينا المتمثل في الأحكام الصادرة عن المحاكم والمجلس الأعلى.

المطلب الثاني: هل تآثر المشروع بالعمل القضائي؟

كإجابة أولية لم يثبت مشاركة مختصين من الجهاز القضائي في إعداد المشروع و الراجح أن مختصين سويديين و فرنسيين هم من سهر على وضع و إعداد المشروع برمته و يظهر أن الطابع الفرنسي في المشروع حاضر بقوة و قد تعمدنا في هذا العرض الرجوع إلى التجربة الفرنسية للتشابه الكبير بين النصوص المنظمة للموضوع هناك و بين نص المشروع .

الخلاصة

إذا كان الجانب الزجري هو الأكثر إثارة للجدل في المشروع فإنه يمكن إبداء بعض المقترحات التي يمكن أن تكون بديلا عن الزجر و منها مثلا:

1- اعتماد ما يسمى العمل لصالح المجتمع كبديل للعقوبات الحبسية أو المالية حيث يلزم السائق المخالف ببذل عمل من جنس عمله و ذلك لفائدة المجتمع خلال مدة معينة نظير إعفائه من العقوبة المنصوص عليها و هو ما يسمى في الدول الغربية ب: *le travail d'utilité publique*.

2- تحفيز السائقين الملتزمين و المنضبطين بإحداث نظام تكريم معنوي لهم أو مادي - من قبيل تأمين سنة مجاني أو إضافة نقط لرخصة السياقة- يوضع نفقته على شركات التأمين التي تعتبر المستفيد الأول من التزامهم و يعتمد في إثبات انضباطهم على خلو سجلاتهم من حوادث سير خلال مدة معينة (و يستعان في هذا الإطار ببيانات شركات التأمين نفسها).

كما يمكن التفكير في الوقاية من حوادث السير باستعمال وسائل تقنية و ذلك :
3- بإدخال بعض الوسائل التقنية على العربات و المركبات و التي من شأنها الحد من حوادث السير بصفة عامة و يمكن هنا الإشارة إلى بعض الاختراعات المسجلة باسم مغاربة نظير المسمى يوسف أيت علي الذي اخترع جهازين لفائدة السائقين و المكفوفين على معرفة إشارات المرور و التوقف أثناء طلوع الشمس و غروبها و كذا أثناء المطر و الضباب أو المسمى عبد الحق أشلافي الذي اخترع آلة إلكترونية تثبت داخل السيارة و تعمل بشكل

أوتوماتيكي على تحويل الأضواء من ضوء الطريق إلى الضوء العادي (الكود) عندما تتقابل سيارتان على مسافة 200 كلم و تكونان مستعملتين لأضواء الطريق.¹⁵
و يمكن أيضا التفكير في وضع رادارات وهمية أو رجال أمن وهميين des mannequins و هي فكرة لقت نجاحا كبيرا في دول مثل فرنسا و اليابان و ذات مزايا عديدة منها توفير أموال طائلة و تحقيق الردع.