

مجلة الشؤون الجنائية



تصدرها مديرية الشؤون الجنائية والعضو بوزارة العدل
العدد الرابع - فبراير 2021



موضوع العدد

السياسة الجنائية ورهان تحقيق السلامة الطرقية

عدد خاص

بمناسبة تخليد اليوم الوطني للسلامة الطرقية

ذ. محمد بنعبد القادر

موضوع العدد

السياسة الجنائية ورهان تحقيق السلامة الطرقية

ذ. هشام ملاطي

دراسات وأبحاث جنائية

La réglementation du permis de conduire dans le code de la route et les peines accessoires y afférentes 38

ذ. ملاك روكي

توجهات العمل القضائي في تطبيق مدونة السير على الطرق

ذ. محمد أمين الجرداني

وجهة نظر حول عقوبة توقيف رخصة السياقة

ذ. عزيز عبيدي

استراتيجية التواصل والتربية والوقاية الطرقية للناراسا: راهنية الخطاب والممارسة

ذ. عبد الصادق معافة

المتدخلون الأساسيون في مجال السلامة الطرقية

ذ. حميد مهدي

عدالة جنائية في أرقام

قضايا حوادث السير: أرقام ومعطيات حصيلة 10 سنوات

ذ. رشيدة العلمي
ذ. مريم الشاهمي

نبش في الذاكرة الجنائية

محطات تطور التشريع الطريقي بالمغرب

ذ. علي الجباري

حكم في الذاكرة

* إثبات واقعة السياقة « في حالة سكر » أو « تحت تأثير الكحول » بين المعاينة المجردة وأداة القياس - تعليق على قرار محكمة النقض عدد 2/105 الصادر بتاريخ 2012/01/25 في إطار الملف الجنحي عدد 2011/11357

ذ. هشام ملاطي

التشريع

* القانون رقم 52.05 المتعلق بمدونة السير على الطرق وقائمة النصوص التنظيمية الصادرة بتطبيقه

اتفاقيات في الميدان الجنائي

* ظهر شريف رقم 1.58.210 في نشر الاتفاقية الدولية بشأن السير عبر الطرق وكذا البروتوكول والعقد النهائي الموقع عليهما جميعا بمدينة جنيف بتاريخ 19 شتنبر 1949

أنشطة المديرية في مجال السلامة الطرقية

* المنتدى الإفريقي الأول للسلامة الطرقية المنعقد بقصر المؤتمرات بمراكش من 13 إلى 15 نونبر 2018

إصدارات المديرية في مجال السلامة الطرقية

* إصدارات المديرية

المدير المسؤول:

هشام ملاطي، مدير الشؤون الجنائية والعفو

هيئة التحرير:

علي الجباري.

ناثلة حديدو.

الإخراج

علي الجباري.

ساهم في العدد:

ذ. هشام ملاطي.

ذ. عبد الصادق معافة.

ذ. ملاك روكي.

ذ. محمد أمين الجرداني

ذ. عزيز عبيدي.

ذ. حميد المهدي.

ذ. علي الجباري.

ذ. رشيدة العلمي.

ذ. مريم الشاهمي

رقم الإيداع القانوني

2011 PE 124

ردمك

2028 - 9367

الطبعة:



مجلة الشؤون الجنائية

تصدرها مديرية الشؤون الجنائية والعفو
وزارة العدل، ساحة المامونية، الرباط، المغرب

الهاتف: 05.37.70.97.28

الفاكس: 05.37.70.33.47

البريد الإلكتروني: dapg@justice.gov.ma



صاحب الجلالة الملك محمد السادس نصره الله وأيده

افتتاح جيتا العبد

ذ. محمد بنعبد القادر
وزير العدل



اتخاذ جميع التدابير الكفيلة بالتخفيض من عدد حوادث السير وعواقبها البشرية والاجتماعية والاقتصادية. هذا، وقد ظل هذا التوجيه الملوي السامي حاضرا في سياسات السلامة الطرقية بعدما تم تخصيص تاريخ هذا الحدث يوما وطنيا للسلامة الطرقية، إذ يتم تخليد يوم 18 فبراير من كل سنة كموعده سنوي لكافة القطاعات المعنية بموضوع السلامة الطرقية لاستعراض المجهودات المبذولة وحث مختلف الفاعلين على مواصلة جهودهم للتصدي لمعضلة حوادث السير ودعوة مختلف مكونات المجتمع المدني ومستعملي الطريق إلى الانخراط الإيجابي في مجال السلامة الطرقية.

وتخليداً لذكرى هذا اليوم الوطني، وإيماناً بأهمية إشراك كافة السياسات العمومية ذات الأثر المباشر على السلامة الطرقية والتنسيق فيما بينها وفق مقاربة تشاركية وتكاملية تستغرق كل منها الأخرى وتسهم في إطار المهام والصلاحيات الموكولة إليها في رسم معالم سياسة عمومية للسلامة الطرقية فعالة وناجعة.

يأتي العدد الرابع من «مجلة الشؤون الجنائية» التي تصدرها مديرية الشؤون الجنائية والعفو بوزارة العدل للمساهمة في تخليد اليوم الوطني للسلامة الطرقية لهذه السنة وتأكيد الاهتمام المتواصل لوزارة العدل بهذا الموضوع الهام من خلال تخصيص عدد بأكمله لموضوع السلامة الطرقية في علاقتها بالسياسة الجنائية كسياسة عمومية لا تختلف عن غيرها من السياسات العمومية للدولة نظرا

ظل العنف الطرقي على الدوام نقطة سوداء في تاريخ البشرية منذ اكتشاف المركبة كوسيلة لنقل الأشخاص والبضائع بفعل الأرقام المقلقة التي تسجلها حصيلة حوادث السير وحجم الخسائر البشرية والمادية التي تخلفها سنويا وهو الوضع الذي نعتته الجمعية العامة لمنظمة الأمم المتحدة في مناسبات متعددة بالأزمة العالمية للسلامة الطرقية ودعت الدول إلى اتخاذ العديد من التدابير والإجراءات الكفيلة بتعزيز السلامة الطرقية في برامجها الحكومية تنظيمياً وتشريعياً وجعلها أولوية للسياسات العمومية للدول، وتم تخصيص يوم الأحد الثالث من شهر نوفمبر من كل سنة يوماً عالمياً لإحياء ذكرى ضحايا حركة المرور على الطرق اعترافاً بما لحق هؤلاء من خسائر ومعاناة، وكذا العمل على تخصيص أسبوع لمنظمة الأمم المتحدة العالمي للسلامة الطرقية.

وسيرا على نفس النهج الدولي وإيماناً بقُدسية الحق في الحياة والسلامة الجسدية والمادية للأشخاص كحقيين كونيين كفلتهما المواثيق الدولية والدستور المغربي في نطاق واسع، عمدت المملكة المغربية إلى الاهتمام بالسلامة الطرقية وجعل مخططاتها في صلب السياسات العمومية للدولة وتخصيصها بمؤسسات معنية تسهر على رسم برامجها واستراتيجيتها المندمجة والاستيعابية، وهو ما سبق أن أكده جلالة الملك محمد السادس نصره الله وأيده بتاريخ 18 فبراير 2005 بمناسبة ترؤسه لاجتماع اللجنة الوزارية المشتركة للسلامة الطرقية داعياً الحكومة إلى العمل على

بالمغرب أدوار المتدخلين الأساسيين في مجال السلامة الطرقية وبعض الإشكالات القانونية المطروحة على مستوى الممارسة العملية، زيادة على رصد لظاهرة حوادث السير وتحليلها من خلال تقديم المعطيات الإحصائية المسجلة وتقديم قراءة لها في إطار استشراف الدور الهام الذي يمكن أن يلعبه المرصد الوطني للإجرام بعد الإعلان عن إحدائه.

وتقريباً للمعلومة القانونية والقضائية للقارئ والمهتم حرصت هذه المجلة على نشر النص الكامل ومدونة السير على الطرق وسرد نصوصها التنظيمية وكذا الممارسة الاتفاقية ذات الصلة بها وما راكمه العمل القضائي من تطبيقات بشأن أحكامها وكذا الإصدارات والأنشطة ذات الصلة بمجال السلامة الطرقية التي ساهمت بها وزارة العدل في محطات متعددة.

ولا يسعني في الختام إلا أن أجدد الشكر والتنويه لمدير وقضاة وأطر مديرية الشؤون الجنائية والعفو على هذه المبادرة الطيبة والهادفة آملاً أن يشكل هذا الإصدار زادا لكل مهتم ورسالة تبرز الدور الهام الذي يمكن أن تسهم به السياسة الجنائية في بناء سياسة عمومية للسلامة الطرقية تستجيب للتطلعات والرهانات المنشودة.

لأهميتها في تعزيز مجال السلامة الطرقية انطلاقاً من الآليات والأدوات التشريعية والتنظيمية التي تمتلكها وأثرها على الالتزام بالإفناء التام للقانون وسيادته وتحقيق الردع المطلوب وزجر كل سلوك خطير لدى مستعملي الطريق من شأنه المساس بسلامة الأشخاص والممتلكات.

وهو ما تسهر وزارة العدل على تنزيله سواء في إطار سياستها التشريعية الجنائية أو من خلال عضويتها في العديد من اللجان الوطنية أو الجهوية للسلامة الطرقية أو إشرافها على آليات واختصاصات زجرية مهمة.

ويتناول هذا العدد من المجلة موضوعاً هاماً للسيد هشام ملاطي مدير الشؤون الجنائية والعفو تحت عنوان: «السياسة الجنائية ورهان تحقيق السلامة الطرقية» تعرض بالدراسة والتحليل لمركز السياسة الجنائية في برامج واستراتيجيات السلامة الطرقية والدور الذي يمكن أن تلعبه السياسة الجنائية في تحقيق السلامة الطرقية.

كما تضمنت المجلة دراسات وأبحاث لقضاة وأطر مديرية الشؤون الجنائية والعفو تلامس مواضيع متعددة ذات الصلة بمحطات تطور التشريع الطريقي

إلى

السيد وزير الدولة

والسيدات والسادة الوزراء وكتاب الدولة

الموضوع: إعلان يوم 18 يبرابر من كل سنة يوماً وطنياً للسلامة الطرقية.

سلام تام بوجود مولانا الإمام،

وبعد، فلا تخفى عنكم العناية السامية التي يوليها صاحب الجلالة الملك محمد السادس أيده الله ونصره لموضوع السلامة الطرقية، وكذا حرص جلالته على توفير جميع شروط السلامة لرعاياه الأوفياء، ما تجلى على الخصوص، في تفضل جلالته برئاسة اجتماع اللجنة الوزارية للسلامة الطرقية يوم الجمعة 9 محرم 1426 (18 يبرابر 2005)، حيث أصدر جلالته تعليماته السامية لحكومته من أجل العمل على اتخاذ جميع التدابير الكفيلة بالتخفيف من عدد حوادث السير وعواقبها البشرية والاجتماعية والاقتصادية.

واستلهاما من التوجيهات الملكية السامية، تولى الحكومة أهمية خاصة لموضوع السلامة الطرقية ومحاربة معضلة حوادث السير، وتجعلها ضمن المحاور ذات الأولوية في برنامج عملها.

وفي هذا الإطار، وسعياً إلى مواصلة تنفيذ الاستراتيجية الوطنية للسلامة الطرقية والمخطط الاستعجالي المندمج المنبثق عنها في جو من التعبئة الشمولية لمختلف القطاعات المعنية بمحاربة حوادث السير ولكونات المجتمع المدني على الصعيدين الوطني والجهوي، فقد تقرر إعلان يوم 18 يبرابر من كل سنة يوماً وطنياً للسلامة الطرقية كموعدي سنوي لكافة القطاعات المعنية بهذا الشأن، بغاية خلق حدث واسع النطاق يستهدف على الخصوص:

1/.

- استعراض وتثمين الجهود التي تم بذلها من طرف مختلف الشركاء في ميدان السلامة الطرقية طيلة السنة؛
 - حث مختلف الفاعلين على مواصلة جهودهم تجسيدا للإرادة الحكومية في التصدي لمعضلة حوادث السير؛
 - دعوة مختلف مكونات المجتمع المدني ومستعملي الطريق إلى الانخراط الإيجابي والفعال في مجال السلامة الطرقية.
- وهكذا فإنه يتعين أن يأخذ يوم 18 يبرابر من كل سنة بعداً وطنياً وجهوياً :

- 1- فعلى الصعيد الوطني، سيتم تنظيم لقاء يرأسه الوزير الأول رئيس اللجنة الوزارية للسلامة الطرقية بحضور أعضاء الحكومة وممثلي كافة القطاعات المعنية، وكذا ممثلي القطاع الخاص ورجال الإعلام ومكونات المجتمع المدني، يتم خلاله تقديم البرامج الكبرى التي تم إنجازها خلال السنة المنصرمة والبرامج المستقبلية في مجال الوقاية والسلامة الطرقية. ويتعين أن يكون هذا اللقاء مناسبة كذلك لتوقيع اتفاقيات للشراكة، ولكافة وتحفيز المبادرات المتخذة في هذا المجال، وتقديم مختلف المنتوجات الإعلامية والتواصلية المتعلقة بالوقاية والسلامة الطرقية وكل الإبداعات المرتبطة بها.
 - 2- وعلى الصعيد الجهوي، يتعين تنظيم أنشطة مكثفة تهم مختلف مجالات الوقاية والسلامة الطرقية بإشراف السادة الولاة لتعبئة المجتمع المدني ومختلف الفاعلين المعنيين في القطاعين، العام والخاص، لجعل يوم 18 يبرابر يوماً بدون حوادث، وذلك من خلال تنظيم عمليات تواصل مباشرة في مجال التحسيس والتربية الطرقية وورشات عمل موضوعاتية يشارك فيها مختلف الشركاء، وكذا لقاءات وندوات صحافية لإطلاع الرأي العام على ما تم إنجازه وعلى الآفاق المستقبلية للعمل في هذا المجال.
- أرجو أن تعملوا على تعميم هذا المنشور على أوسع نطاق وتصدروا التعليمات الضرورية إلى المصالح المختصة لديكم، والمؤسسات الخاضعة لوصايتكم، من أجل تعبئة كل الفاعلين المعنيين في القطاعين العام والخاص، حتى نجعل من يوم 18 يبرابر بالفعل، يوماً وطنياً للسلامة الطرقية.
- ومع خالص التحيات والسلام.

الوزير الأول

إدريس جطلو

موضوع العدالة



السياسة الجنائية ورهان
تحقيق السلامة الطرقية

السياسة الجنائية بالمغرب ورهان تحقيق السلامة الطرقية



هشام ملاطي

قاض، مدير الشؤون الجنائية والعفو
وزارة العدل

مقدمة:

متفاوتة الخطورة، زيادة على الخسائر المادية التي تشكل ما بين 1% إلى 3% من الناتج المحلي الإجمالي لبلدان العالم، الأمر الذي ستصبح معه حوادث السير، في حالة عدم اتخاذ تدابير فورية وآنية فعالة، خامس سبب رئيسي للوفيات في العالم¹.

أما على المستوى الوطني، وحسب الإحصائيات المسجلة، فإن حصيلة حوادث السير المسجلة سنة 2018 بلغت 96.133 حادثة موزعة بين 69515 داخل المجال الحضري و26618 خارج المجال الحضري، خلفت 3485 قتيلا (1022 قتيلا داخل المجال الحضري و2463 خارجه) و128249 جريحا (88040 جريحا داخل المجال الحضري و40209 خارجه) و8725 حالة جروح بليغة (3913 داخل المجال الحضري و4812 خارجه). كما أن الحصيلة المؤقتة لسنة 2019 (يناير - يوليوز 2019) سجلت الإحصائيات التالية:

من خلال استقرار الوضع العالمي والوطني لحصيلة العنف الطرقي، لوحظ تسجيل أرقام جد مقلقة لحوادث السير على الطرق، تعكس خطورة الظاهرة وتداعياتها الوخيمة بشريا واقتصاديا واجتماعيا. فعلى المستوى العالمي، وحسب إحصاء منظمة الصحة العالمية تتسبب حوادث السير في مقتل 1.3 مليون شخص أي ما يربو على 3000 وفاة كل يوم، نصفهم من غير ذوي أصحاب المركبات، كما أن 90 % من هذه الوفيات تسجل في البلدان المتوسطة أو المنخفضة الدخل التي تمتلك أقل من أسطول المركبات المسجلة في العالم، أما على مستوى الجرحى فيتعايش ما بين 20 و50 مليون شخصا مع جروح

المصابون بجروح خفيفة	المصابون بجروح بليغة	القتلى	الحوادث المميتة	مجموع الحوادث	
79267	4747	1905	1677	58.762	يناير - يوليوز 2019
+12,47 %	-2,63 %	+4,10 %	+3,14 %	+ 10,45 %	التطور ما بين سنة 2019-2018

(1) يراجع في هذا الصدد الخطة العالمية لعقد العمل من أجل السلامة على الطرق 2011-2020، والمعتمدة بقرار الجمعية العامة عدد 255.64 بتاريخ 8 مارس 2011.

أولاً: السياسة الجنائية في علاقتها بسياسة السلامة الطرقية:

يقتضي تحديد العلاقة الرابطة بين السياسة الجنائية وسياسة السلامة الطرقية كسياستين للدولة، الوقوف على الإطار المفاهيمي للمصطلحين (أ)، ثم تبيان مركز السياسة الجنائية في برامج السلامة الطرقية على المستويين الدولي والوطني (ب).

(أ) التحديد المفاهيمي لمصطلحي «السياسة الجنائية» و«السلامة الطرقية»

• تعريف السياسة الجنائية:

استعمل مصطلح السياسة الجنائية (Politique Pénale) لأول مرة على يد الفقيه الألماني لودفيج فيورباخ (Ludvig Feurbach) في بداية القرن التاسع عشر الميلادي (Kriminalpolitik) بوصفها مجموعة من الوسائل التي يمكن اتخاذها في وقت معين في بلد ما من أجل مكافحة الجريمة.

وتم تداول هذا المصطلح لاحقاً في أعمال العديد من الفقهاء أمثال أدولف برانس (Adolph Prins) وفران فان لوست (Franz von Liszt) كما شهد ثورة حقيقية خاصة في فرنسا بعد استثنائه بلب فقهاء كبار أمثال هنري دوندي دي فابر (Henri Donne-dien Devabres) ومارك آنسل (Marc Ancel)، كما واصل فقهاء معاصرون مجهوداتهم في تأصيل وتحديد المصطلح ومفهومه خاصة عبر أعمال الأستاذتين ميري دلماس مارتى (Mireille Delmas Marty) وكريستين لازرجيس (Lazerges Christine)⁽⁴⁾.

أما على مستوى المغرب، فإن أول استعمال رسمي للمصطلح كان بمناسبة صدور القانون رقم 22.01 المتعلق بالمسطرة الجنائية الذي أشار في مادته الواحدة والخمسين إلى المصطلح في معرض تنصيصه

وأمام هذه المعطيات الإحصائية والأرقام المخيفة لاستفحال ظاهرة العنف الطرقي أصبح تحقيق السلامة الطرقية مطلباً كونياً استرعى اهتمام منظمة الأمم المتحدة لتخصيص جلسة عمومية ضمن جلساتها العامة لموضوع السلامة الطرقية، وإصدار عدة قرارات في الموضوع انتهت بوضع خطة عالمية تحث من خلالها الدول على عدم ترك موضوع السلامة الطرقية إلى المصادفة وجعلها أولوية أساسية من أولويات السياسات العمومية للدولة بمختلف صورها من سياسة عمومية اقتصادية أو اجتماعية أو صحية أو دينية أو أمنية أو إعلامية... الخ، وهو النهج الذي سار عليه المغرب من خلال اتخاذ عدة خطوات على مستويات متعددة، مؤسساتية وقانونية بهدف التخفيض من عدد حوادث السير والحد من عواقبها البشرية والاجتماعية والاقتصادية في جو من التعبئة الشمولية والتكاملية لكافة المتدخلين في منظومة السير على الطرق، والعمل على تخصيص يوم 18 فبراير من كل سنة يوماً وطنياً للسلامة الطرقية تستعرض فيه المجهودات المبذولة وتقدم فيه التوصيات والتدابير الواجب اتخاذها للتصدي للظاهرة².

وإذا كانت السياسة الجنائية (Politique Pénale) تعد جزءاً لا يتجزأ من السياسات العمومية للدولة قد ينفرد اهتمامها بمجالات معينة تصب في مواجهة ظاهرة الجريمة بالأساس أو تشارك اهتمامات أخرى مع باقي السياسات العمومية للدولة في إطار التكاملية والتنسيق المتبادل لتحقيق الأهداف المرجوة³، فإن التساؤل يثار حول علاقة السياسة الجنائية بالسياسة العمومية للسلامة الطرقية؟ وما هو الدور الذي يمكن أن تلعبه السياسة الجنائية في تحقيق رهان السلامة الطرقية في ظل ما تملكه من أدوات تشريعية وتنظيمية خاصة في مجالي المراقبة والزجر؟

(2) تم إقرار يوم 18 فبراير من كل سنة يوماً وطنياً للسلامة الطرقية بموجب منشور السيد الوزير الأول، تحت رقم 2005/13 بتاريخ 29 غشت 2005.

(3) يراجع: هشام ملاطي: «السياسة الجنائية في علاقتها مع السياسات العمومية للدولة»، مداخلة مقدمة بمناسبة الندوة المنظمة من طرف مجموعة الأبحاث والدراسات الجنائية بكلية العلوم القانونية والاقتصادية والاجتماعية بمراكش، بتاريخ 19-20 دجنبر 2016، سلسلة الندوات والمؤتمرات، العدد 57، المطبعة والوراقة الوطنية بمراكش 2018، ص 179 وما يليها.

(4) يراجع:

Robert Cario: «Introduction aux sciences criminelles», L'harmattan, 5ème édition 2005, p 202 et 203.

أحمد فتحي سرور: «أصول السياسة الجنائية»، دار النهضة العربية (القاهرة)، 1972 م، ص 13 وما يليها.

ودستوري يعد من أقدم حقوق الإنسان ألا وهو الحق في الحياة.

ويميز في هذا الإطار بين ثلاث مستويات للسلامة الطرقية، واحدة منها سياسة أولية تهدف إلى تقديم المساعدات اللازمة للسائق بهدف تفادي احتمال وقوع الحوادث كالأضواء وأجهزة الحصر... (Sécu-rité Routière primaire ou active)، وأخرى سلامة طرقية فرعية تبحث عن تقليص أضرار الحوادث وقت وقوعها كاستعمال حزام السلامة (Sécurité Routière secondaire ou passive) وثالثة سلامة طرقية تروم تقليص المخاطر والأضرار التي يمكن أن تقع بعد وقوع الحادث كالتوقف عن التزود بالوقود تفادياً لنشوب حريق (Sécurité Routière tertiaire).

• مركز السياسة الجنائية ضمن برامج السلامة الطرقية:

تزايد الاهتمام الدولي بموضوع السلامة الطرقية بشكل متزايد أمام ما سجلته حوادث السير على الطرق من خسائر بشرية ومادية فادحة، وتضافرت الجهود على نطاق واسع لزيادة الوعي بأهمية السلامة الطرقية وجعلها أولوية للسياسات العمومية للدول⁽⁷⁾ في ظل الوضع المقلق الحالي، والذي نعته المنتظم الدولي بـ «الأزمة العالمية للسلامة الطرقية»⁽⁸⁾، ودعا الدول إلى اعتماد يوم الأحد الثالث من شهر نونبر من كل سنة يوماً عالمياً لإحياء ذكرى ضحايا حركة المرور على الطرق اعترافاً بما لحق هؤلاء من خسائر ومعاناة، وكذا العمل على تخصيص أسبوع الأمم المتحدة العالمي للسلامة على الطرق يستهدف بالأساس

على إشراف وزير العدل على تنفيذ السياسة الجنائية من طرف النيابة العامة، وأعيد التنصيص عليه في النصوص التنظيمية المهيكلة لاختصاصات وزارة العدل سنة 2011⁽⁵⁾.

وعرفت السياسة الجنائية محاولات تعريفية كثيرة تعددت حسب المرجعيات والاتجاهات الفكرية والفلسفية والسياسية والعلمية المعتمدة، ويمكن تصنيفها عموماً إلى اتجاهين، أحدهما يأخذ بالمفهوم الضيق للسياسة الجنائية من خلال حصرها في الوسائل التي تتخذها الدولة لمكافحة الجريمة أو ربطها بالعقاب بوصفها رد الفعل الجزائي للجريمة، والاتجاه الثاني يأخذ بالمفهوم الموسع للسياسة الجنائية لتشمل إلى جانب سياسة التجريم والعقاب سياسة المنع والوقاية، أي إيجاد أجوبة للمشاكل التي تفرضها وقاية الجريمة ومكافحتها معاً.

• تعريف السلامة الطرقية:

تُعرف السلامة الطرقية «Sécurité Routière» أو الوقاية الطرقية «La prévention Routière» بمجموعة التدابير والإجراءات والخطط والبرامج التي تقوم بها الجهات المسؤولة لمنع وقوع حوادث السير حفاظاً على أرواح الأفراد وممتلكاتهم وعلى مقومات المجتمع البشرية والاقتصادية، ويعرفها «Gérard Cor-nu» في معجمه القانوني بالحماية من المخاطر ووقاية الأشخاص من حوادث السير⁶.

ومن تم فهي سياسة عمومية أفقية تتدخل فيها جهات متعددة وفق مقاربة شمولية ومندمجة وتنسيقية تسعى في أسْمى أهدافها إلى حماية حق كوني

(5) تنص المادة الأولى من المرسوم رقم 2.10.310 الصادر بتاريخ 11 أبريل 2011 بتحديد اختصاصات وتنظيم وزارة العدل ما يلي: «تناط بوزارة العدل مهام إعداد وتنفيذ سياسة الحكومة في ميدان العدالة.

تمارس وزارة العدل الصلاحيات المخولة لها وفقاً لأحكام النصوص التشريعية والتنظيمية الجاري بها العمل لا سيما فيما يتعلق بالمجالات التالية: - السهر على إعداد وتنفيذ السياسة الجنائية، والإشراف على النيابة العامة، والإسهام في احترام وتطوير حقوق الإنسان» (6) أنظر:

Gérard Cornu: «Vocabulaire Juridique», Association Henri capiton, point delta/Presse universitaires de France, Paris 1987, P 752.

(7) يميز دستور المملكة المغربية لسنة 2011 في فصله 92 ما بين السياسات العامة والسياسات العمومية على أساس أن الثانية يتداول فيها المجلس الحكومي في حين الأول يتداول فيها المجلس الحكومي ويتم عرضها بعد ذلك على المجلس الوزاري، كما يتحدث الفصل 49 من نفس الدستور على ما يسمى باستراتيجيات سياسة الدولة والتي يتداول فيها المجلس الوزاري أيضاً.

(8) أنظر بشأن هذا التوصيف قرار الجمعية العامة للأمم المتحدة A/RES/57/309 الصادر بتاريخ 29 ماي 2003.

كفالة درجة أكبر من الالتزام والفهم وتيسير استكمال القوانين التشريعية حسب الاقتضاء⁽¹²⁾.

وتسري نفس الملاحظة على المستوى الوطني، إذ تم تغييب السياسة الجنائية في كافة المخططات الاستراتيجية المندمجة الاستعجالية للسلامة الطرقية لسنوات 2006/2004 و 2008/2006 و 2010/2008 و 2013/2011 و 2026/2017، أو على الأقل الاكتفاء بإدماج جانب المراقبة من خلال عمل أجهزة المراقبة من شرطة ودرك ملكي⁽¹³⁾.

وتعود أسباب إغفال دور السياسة الجنائية كآلية فعالة لمكافحة العنف الطرقي ضمن سياسات وبرامج تحقيق السلامة الطرقية إلى عدة عوامل يمكن إجمال أهمها فيما يلي:

- التعامل الاستخفافي مع جرائم السير على الطرق، على أساس أنها جرائم غير عمدية يعدم فيها عنصر الإرادة والقصد الجرمي وتكون نتيجة إهمال أو تقصير أو عدم مراعاة للنظم والقوانين الجاري بها العمل، تدخل في ارتكابها غالباً عوامل أجنبية عن السائق، وهو ما دفع بالوزير الأول الفرنسي السابق (Jean-Pierre Raffarin) بمناسبة تصريحه الرئاسي بتاريخ 14 يوليوز 2002 إلى القول بأن مصطلح السلامة الطرقية يبقى مصطلحاً خادعاً لا يصف الحقيقة، ينبغي استبداله حسب ذكره بعبارات العنف الطرقي (Violence Routière) أو الجنوح الطرقي (Délinquance Routière) أو القتل الطرقي (Assassinat Routière)⁽¹⁴⁾، وهناك من أطلق عليه وصف الإرهاب الطرقي (Terrorisme Rou-

مستخدمي الطرق من الشباب⁽⁹⁾، زيادة على الدعوة في مناسبات متعددة سواء على مستوى الجمعية العامة للأمم المتحدة أو على مستوى منظمة الصحة إلى اتخاذ العديد من التدابير والإجراءات الكفيلة بتعزيز السلامة الطرقية في برامجها واستراتيجياتها الوطنية تنظيماً وتشريعاً.

وفي هذا الإطار وضعت الحكومات مخطط السلامة الطرقية في صلب سياساتها العمومية وخصصت لها استراتيجيات وطنية ومؤسسات معنية تسهر على رسم توجهات ومعالم سياسة السلامة الطرقية.

غير أنه بالرجوع إلى ما تم تراكمه دولياً ووطنياً في مجال السلامة الطرقية من ممارسات وتدابير واستراتيجيات، فإن الملاحظ أنها أغفلت على الدوام إدراج أداة السياسة الجنائية ضمن برامج ومخططات السلامة الطرقية.

فعلى المستوى الدولي وبالرجوع إلى القرارات الصادرة عن الجمعية العامة لمنظمة الأمم المتحدة منذ سنة 2000 يظهر بجملة تركيزها على الجوانب التنظيمية والتدبيرية في مجال السير على الطرق دون لفت الانتباه إلى أهمية آليات المراقبة والزجر، وكذا إشراك السياسة الجنائية للدول في عملية صنع السياسات العمومية ذات التأثير المباشر على السلامة الطرقية. باستثناء بعض الإشارات المرتبطة بتشجيع الدول على تعزيز إنفاذها لقوانين السير على الطرق فيما يتعلق بعوامل الخطر⁽¹⁰⁾، أو على إصدار قوانين جديدة للمرور ومواصلة انفاذ القوانين القائمة⁽¹¹⁾، أو من خلال الدعوة إلى تعزيز الالتزام بالقوانين وفهمها أو

(9) قرار الجمعية العامة بمنظمة الأمم المتحدة RES/A/60/5 الصادر بتاريخ 26 أكتوبر 2005.

(10) قرار الجمعية العامة بمنظمة الأمم المتحدة A/64/L.44 الصادر بتاريخ 29 يناير 2010.

(11) قرار الجمعية العامة بمنظمة الأمم المتحدة RES/A/57/309 الصادر بتاريخ 29 ماي 2003.

(12) قرار الجمعية العامة بمنظمة الأمم المتحدة A/64/540 الصادر بتاريخ 02 ديسمبر 2009.

(13) وقد نبهنا إلى دور السياسة الجنائية في تحقيق السلامة الطرقية، بمناسبة المنتدى الإفريقي للسلامة الطرقية المنعقد بمراكش من 13 إلى 15 نوفمبر 2018 تحت عنوان: «السلامة الطرقية بإفريقيا رافعة للتنمية المستدامة»، وذلك من خلال مداخلتنا المقدمة خلال اليوم الثاني للمؤتمر بورشة «التشريع والمراقبة وتتبع الأحكام: ضرورة تكامل السلسلة».

(14) «Faut parler de violence, de délinquance, parfois d'assassinat et propose la construction d'un plan de bataille contre la violence routière».

Michèl Guillet/Veronique Ferrant: «L'insécurité Routière, quel (s) coupable(s) devant le juge pénale», ERES 2004/3 N° 118, P149 à 167.

المستحق للمصاب في عجز بدني دائم أو لذويه عن فقد مورد عيشهم بسبب وفاته.

ثانياً: دور السياسة الجنائية في تحقيق السلامة الطرقية:

تستغرق كل من السياسة الجنائية وباقي السياسات العمومية للدولة بعضها البعض، فإذا أدمجت السياسة الجنائية في تحقيق غايات أخرى مثل الفقر أو البطالة أو السياسة أو الصحة أو...، تكون السياسة الجنائية قد توسعت إلى مجال سياسات عمومية أخرى اقتصادية أو اجتماعية أو صحية أو ثقافية أو دينية...، كما قد تحتاج السياسة الجنائية في بعض الأحيان إلى تدخل سياسات عمومية أخرى خاصة عند مكافحة بعض الظواهر الإجرامية التي يتعذر فيها على السياسة الجنائية لوحدها مواجهتها وتحتاج إلى التنسيق مع سياسات عمومية أخرى كمكافحة الإرهاب والتطرف والإتجار في المخدرات والهجرة غير المشروعة والاتجار بالبشر...

وبغض النظر عن التقسيم التقليدي للسياسة الجنائية بين سياسة التجريم وسياسة العقاب وسياسة الوقاية أو المنع، يذهب بعض الفقه⁽¹⁸⁾ إلى أن السياسة الجنائية تتخذ صوراً أخرى متعددة حسب الغاية والأهداف المتوخاة منها، إذ قد تكون موجهة أساساً لإيجاد أجوبة مباشرة عن بعض الإشكالات المطروحة على مرفق العدالة (réponse judiciaire) مثل إيجاد

(tière) أو الحرب الطرقية (Guerre Routière)⁽¹⁵⁾.

تطور القوانين الناظمة لمجال السير على الطرق خارج المنظومة الجنائية سواء من ناحية القواعد الإجرائية أو القواعد الموضوعية، حيث يتم في الغالب سن نصوص خاصة لم تستفد من التطورات التي طالت القواعد الجزرية، وكذا من التوجهات الحديثة للسياسة الجنائية والأهداف والنتائج المراد تحقيقها، وهو الوضع الذي ينطبق على أغلب الدول التي تطورت نصوصها التشريعية والتنظيمية المؤطرة للسير على الطرق في معزل عن قوانينها الجنائية كما هو الحال بالنسبة للتجربة الفرنسية منذ صدور أول مرسوم مؤطر للسير على الطرق بتاريخ 28 غشت 1808⁽¹⁶⁾.

التركيز أثناء وضع الاستراتيجيات الخاصة بالسلامة الطرقية على الجانب الوقائي دون الجزري من قبيل البنية التحتية للطرق والتشوير والتحسيس بمخاطر استعمال الطريق ... الخ.

إيلاء الأهمية للجزء المدني في حوادث السير على الطرق أكثر من الجزء الجزري، من خلال وضع نظم خاصة لتعويض ضحايا حوادث السير، كما هو الحال في المغرب بالنسبة للظهير الشريف رقم 1.84.177 الصادر في 2 أكتوبر 1984 المعتبر بمثابة قانون يتعلق بتعويض المصابين في حوادث السير تسببت فيها عربات برية ذات محرك كما وقع تغييره وتتميمه⁽¹⁷⁾، والذي حدد الأضرار القابلة للتعويض في هذا الإطار، وكيفية تقدير التعويض

(15) أنظر: عبد الهادي أعراب: «السياقة والسلامة الطرقية من خلال تمثيلات السائقين»، مداخلة منشورة بمؤلف جماعي تحت عنوان: «حوادث السير: مقاربات سيكولوجية وسوسولوجية»، منشورات كلية الآداب والعلوم الإنسانية بمراكش، سلسلة ندوات ومناظرات، العدد 6، المطبعة الوراقة الوطنية بمراكش، الطبعة الأولى، 2013، م، ص 29.

(16) أنظر:

- Rémy jasseaume/Jean Baptiste Le Doll: «contentieux de la circulation routière», op,cit, p15.

وورد في نفس المؤلف:

«Depuis un siècle, le code pénale a évolué sans intégrer les infractions à la circulation routière pour lesquelles il existe une législation particulière», p 15.

(17) منشور بالجريدة الرسمية عدد 3753 بتاريخ 03 أكتوبر 1984، ص 930.

(18) أنظر:

- Yves charpenel: «Les rendez-vous de la politique pénale :concilier devoir de justice et exigence de sécurité», Armand colin, Paris ,2006 p 185 et St.

كفلهما الدستور بحمايته على نطاق واسع⁽¹⁹⁾. وذلك انطلاقا مما تملكه السياسة الجنائية من أدوات وآليات حمائية وعلى رأسها القاعدة الجزرية أو الجنائية كقاعدة قانونية عامة ومجردة وأمرة وملزمة لمخاطبيها، والتي تعد بمثابة النواة الصلبة للسياسة الجنائية والأداة الأساسية لتدخل الدولة في صيانة المصالح المحمية وتحقيق الردع المطلوب⁽²⁰⁾ وهو ما تعكسه توجهات النصوص القانونية الخاصة التي تهتم بإدراج مقتضيات جزرية صارمة في حالة خرق مجال تنظيمها وعيا منها بأهمية القاعدة القانونية المرتبطة بالجزاء الجنائي في التنزيل الأمثل لمقتضياتها⁽²¹⁾ كما هو الحال بالنسبة للقانون رقم 52.05 المتعلق بمدونة السير على الطرق كما وقع تغييره وتتميمه⁽²²⁾، الذي تضمن مقاربات جزرية متعددة سواء على مستوى القواعد الموضوعية أو الإجرائية سيتم توضيحها لاحقا في هذه الدراسة⁽²³⁾.

وتسهم السياسة الجنائية في تعزيز السياسة العمومية في مجال السلامة الطرقية من خلال توظيف العديد من الأدوات، سواء القانونية عن طريق تضمين العديد من النصوص التشريعية والتنظيمية وأحكام جزرية موضوعية أو إجرائية، بما فيها القوانين الجنائية

أجوبة لإشكالات ترشيد الاعتقال الاحتياطي أو تضخم القضايا على مستوى المحاكم أو العقوبات السالبة للحرية القصيرة المدة أو ...، وسياسات جنائية ظرفية مرتبطة بظواهر إجرامية عرضية تزول بزوالها «Les politiques pénales conjoncturelle» ظاهرة «التشرميل» أو ظاهرة الشغب الرياضي أو ظاهرة خرق الطوارئ الصحية في زمن وباء كورونا (covid19) ...، أو سياسات جنائية بنيوية تحتاج في تحقيق أهدافها إلى أمد بعيد (Les politiques pénales structurelles) مثل ظاهرة جنوح الأحداث أو العود إلى ارتكاب الجريمة... أو سياسات جنائية مكملة تطبق لتعزيز سياسات عمومية أخرى (Les politiques Pénales Transversales) مثل حماية البيئة والممتلكات الثقافية...

وتندرج السلامة الطرقية ضمن صورة السياسات الجنائية المكتملة للسياسات العمومية للدولة، والتي تجسد العلاقة التكاملية بين السياستين المذكورتين، حيث تحتاج السياسة العمومية للسلامة الطرقية تدخل ومساعدة السياسة الجنائية لحماية الحق في الحياة والسلامة الجسدية والمالية، كحقيين كونيين

(19) - ينص الفصل 20 من الدستور المغربي على أن «الحق في الحياة هو أول الحقوق لكل إنسان ويحمي القانون هذا الحق».
- ينص الفصل 21 من الدستور المغربي على أن «لكل فرد الحق في سلامته الشخصية وأقربائه وحماية ممتلكاته، تضمن السلطات العمومية سلامة السكان وسلامة التراب الوطني في إطار احترام الحريات والحقوق الأساسية المكفولة للجميع».
- ينص الفصل 22 من الدستور المغربي في فقرته الأولى على ما يلي: «لا يجوز المس بالسلامة الجسدية أو المعنوية لأي شخص، في أي ظرف، ومن قبل أي جهة كانت، خاصة أو عامة».

(20) أنظر:

- Henry Donndieu De Vaber: «La politique criminelle des Etats autoritaire», Préface de Jean Danet, Dalloz 2009, P9.

(21) أنظر:

-Yean Aguila: «La politique pénale est une politique publique comme une autre», Revue administrative, N° 277, 1993

حيث أشار صاحب المقال إلى ما يلي:

«Tous les domaines de la politique publique sont suceptible d'être d'intéresses par la matière pénale des lors que l'importance d'une règle justifies qu'on attache une sanction pénale à sa violence», op.cit, p7

(22) الصادر بتنفيذه الظهير الشريف رقم 1.10.07 الصادر بتاريخ 11 فبراير 2010، جريدة رسمية عدد 5824 وتاريخ 25 مارس 2010، ص 2168.

(23) تجدر الإشارة إلى أن النصوص التنظيمية ومدونة السير على الطرق تضمنت العديد من المقتضيات الجنائية خاصة على مستوى القواعد الإجرائية، وعموما ينبغي الانتباه إليه لأنه بمثابة خرق لمقتضيات الفصل 71 من الدستور الذي يجعل القواعد الجنائية حكرا على مجال التشريع.

عدد 5444 وتاريخ 03 غشت 2006، ص 1878)، يتولى رئاستها رئيس الحكومة (الوزير الأول سابقاً)، وتضم في تركيبها إلى جانب وزير العدل الوزراء المكلفون بقطاعات الداخلية والنقل والتجهيز والسكنى والمالية وإعداد التراب الوطني والبيئة والتربية الوطنية والطاقة والمعادن والاتصال والصناعة والتجارة والأمانة العامة للحكومة والدفاع الوطني، علاوة على تمثيلية القيادة العليا للدرك الملكي والأمن الوطني، مع إمكانية ضم أشخاص ذاتيين أو معنويين لغرض استشاري (المادة 3). وتسهر هذه اللجنة طبقاً للمادة الثانية من المرسوم المذكور على المصادقة على الاستراتيجية الوطنية المندمجة في مجال السلامة الطرقية التي تقترحها اللجنة الدائمة للسلامة الطرقية وبتنسيق وتطبيق برامج العمل المنبثقة عنها وتقييمها ووضع الوسائل اللازمة رهن إشارة القطاعات الوزارية المعنية.

— اللجنة الدائمة للسلامة الطرقية:

أحدثت هذه اللجنة بموجب المرسوم رقم 2.04.266 الصادر بتاريخ 25 يوليوز 2006 (جريدة رسمية عدد 5444 وتاريخ 03 غشت 2006، ص 1878)، وفق تركيبة متنوعة تضم إلى جانب رئيس وأعضاء اللجنة المشتركة بين الوزارات للسلامة الطرقية المشار إليها أعلاه، كل من المفتش العام للوقاية المدنية والكاتب العام للجنة الوطنية للوقاية من حوادث السير (الوكالة الوطنية للسلامة الطرقية حالياً) وثلاثة أعضاء يعينهم الوزير المكلف بالنقل لمدة ثلاث سنوات من بين الأشخاص المعنوية الخاضعة للقانون الخاص والمعنية بمشاكل السلامة الطرقية، مع إمكانية ضم أعضاء كمستشارين مشهود لهم بالتجربة في مجال السلامة الطرقية (المادة 8).

وتجتمع اللجنة كلما دعت الحاجة إلى ذلك، وتعقد أربع اجتماعات على الأقل في السنة.

ويعهد إلى اللجنة الدائمة للسلامة الطرقية في إطار المادة السابعة من المرسوم أعلاه القيام باقتراح استراتيجية وطنية مندمجة في مجال السلامة الطرقية ودراسة الاستراتيجيات الجهوية المتعلقة بالسلامة الطرقية وإعداد مخططات العمل وبرامج لتطبيق الاستراتيجية

الأم كقانون المسطرة الجنائية (مثلاً: السند التنفيذي والأمر القضائي في الجرح) أو القانون الجنائي (مثلاً: اعتماد الفصول 432 و433 و434 المتعلقة بالقتل والجرح غير العمديين قبل صدور مدونة السير على الطرق) أو عن طريق اعتماد أدواتها المؤسسية من خلال تنسيق واضعي ومنفذي السياسة الجنائية مع ممثلين فاعلين في مجال السلامة الطرقية كالسلطة الحكومية المكلفة بالنقل أو الوكالة الوطنية للسلامة الطرقية في إطار اللجن الوطنية والجهوية والمحلية المحدثة لهذه الغاية أو تخصيص السلامة الطرقية باهتمام بالغ في رسم معالم السياسة الجنائية تشريعياً وعملياً، أو من خلال تدبير أمثل لسياسة الدعوى العمومية (Poli-tique de l'action publique) في مجال جرائم السير على الطرق من طرف النيابة العامة المختصة وتدبير الملفات من قبل الهيئات القضائية المعنية:

أ- دور السياسة الجنائية في بناء برامج

واستراتيجيات السلامة الطرقية:

تلعب السياسة الجنائية دوراً مهماً في رسم وإعداد معالم وتوجهات برامج واستراتيجيات السلامة الطرقية من خلال الدور الذي يطلع به واضعو ومنفذو السياسة الجنائية ضمن أشغال اللجن الوطنية والجهوية المتعلقة بالسلامة الطرقية.

فعلى المستوى الوطني تعد اللجن الوطنية مجالاً خصباً لتميرير هواجس السياسة العمومية للسلامة الطرقية ومشاكلها، وكذا فرصة لبسط الحلول التي يمكن أن تساهم بها السياسة الجنائية في تحقيق السلامة الطرقية، وكذا رسم توجهاتها الأساسية في هذا الشأن، وذلك من خلال عضوية وزارة العدل في كل من اللجنة الوطنية للوقاية من حوادث السير (سابقاً) أو اللجنة المشتركة بين الوزارات للسلامة الطرقية أو اللجنة الدائمة للسلامة الطرقية أو اللجن الجهوية للسلامة الطرقية أو الوكالة الوطنية للسلامة الطرقية:

— اللجنة المشتركة بين الوزارات للسلامة

الطرقية:

أحدثت هذه اللجنة بموجب المرسوم رقم 2.04.266 الصادر في 25 يوليوز 2006 (جريدة رسمية

واستغلالها ونشرها مع القيام بالدراسات حول قضايا اهتمام السلامة الطرقية وتنسيق الجهود والأنشطة المتعلقة بالسلامة الطرقية وطنياً وجهوياً ومحلياً بين كافة المتدخلين في المنظومة، وإعداد وتقييم المخططات الوطنية للمراقبة والقيام بعمليات التوعية والتحسيس والتواصل والتأطير والتكوين في هذا الإطار.

كما أسندت لها العديد من المهام التدبيرية ذات الصلة برخص السياقة والمصادقة على المركبات وأجهزتها ومستلزماتها وتدبير نظام المراقبة والمعينة الآلية للمخالفات ومنح التراخيص الخاصة بشبكات المراقبة التقنية والفحص وتقديم التكوين الأولي والمستمر...

ويدير الوكالة مجلس إدارة، يرأسه رئيس الحكومة أو السلطة الحكومية التي يفوض لها ذلك إلى جانب ممثلين عن الدولة من بينهم وزارة العدل وممثلين اثنين عن المنظمات النقابية الأكثر تمثيلية لمستخدمي الوكالة وممثلي قطاع التأمينات وممثل عن قطاع استيراد وتصنيع السيارات وممثلين عن الهيئات المهنية الأكثر تمثيلية ذات الصلة بمختلف القطاعات المرتبطة بالسلامة الطرقية وممثل واحد عن جمعيات المجتمع المدني المهتمة بالسلامة الطرقية (المادة الرابعة).

– اللجن الجهوية للسلامة الطرقية:

أحدثت اللجن الجهوية للسلامة الطرقية بموجب المرسوم رقم 2.04.266 الصادر بتاريخ 25 يوليوز 2006 المشار إليه أعلاه، بهدف إعداد وتنفيذ مخطط عمل جهوي لتطبيق الاستراتيجية الوطنية للسلامة الطرقية وبرامج العمل الوطنية والسهر على تنفيذها جهوياً وتتبع الأعمال التي شرع في تنفيذها في هذا الإطار مع إعداد تقارير تقييم بخصوص برامج العمل وتوجيهها إلى اللجنة الدائمة.

وتتألف اللجن الجهوية من والي الجهة بصفته

التي أقرتها اللجنة المشتركة بين الوزارات للسلامة الطرقية، وكذا مهام التنسيق لتطبيق مخططات العمل القطاعية وتتبع وتقييم إنجازها وكذا البرامج الوطنية والجهوية، علاوة على الإشراف على الدراسات المشتركة بين القطاعات المتعلقة بالسلامة الطرقية ونتائج الدراسات القطاعية ذات الأثر على السلامة الطرقية.

– الوكالة الوطنية للسلامة الطرقية:

أو ما يطلق عليها اختصاراً بـ: «NARSA»، وهي مؤسسة عمومية تتمتع بالشخصية الاعتبارية والاستقلال المالي أحدثت بموجب القانون رقم 103.14 المتعلق بإحداث الوكالة الوطنية للسلامة الطرقية⁽²⁴⁾ استجابة لتوصيات المنتظم الدولي بشأن إحداث وكالات خاصة بالسلامة الطرقية تساهم في الرفع من مستوى السلامة الطرقية والحد من حوادث السير وآثارها الوخيمة، وإعداد والسهر على تنفيذ استراتيجيات وبرامج السلامة الطرقية عبر تنسيق جهود كافة المتدخلين في هذا المجال.

وفي هذا الصدد حلت الوكالة محل اللجنة الوطنية للوقاية من حوادث السير⁽²⁵⁾ لتجاوز إكراهات العمل التي كانت تعيشها هذه الأخيرة سواء من حيث محدودية الموارد المالية أو البشرية، وكذا قصور المهام المسندة إليها.

وبهدف تقوية الوكالة الوطنية للسلامة الطرقية، أسندت لها بعض الاختصاصات التي كانت موكولة للسلطة الحكومية المكلفة بالنقل في شخص مديرية النقل عبر الطرق والسلامة الطرقية.

وتتعلق أهم المهام المسندة للوكالة بموجب المادة الثانية من القانون رقم 103.14 في المساهمة في إعداد وتنفيذ الاستراتيجية الوطنية للسلامة الطرقية وتتبعها وتقييمها ووضع نظام مندمج ومتكامل لجمع البيانات والمعطيات المتعلقة بحوادث السير ومعالجتها

(24) الصادر بتنفيذه الظهير الشريف رقم 1.18.16 الصادر في 22 أبريل 2018، جريدة رسمية عدد 6655 وتاريخ 12 مارس 2018، الصفحة 1443.

(25) أحدثت اللجنة الوطنية للوقاية من حوادث السير بموجب المرسوم رقم 2.75.275 الصادر بتاريخ 15 يوليوز 1977، منشور بالجريدة الرسمية عدد 3387 وتاريخ 28 شتنبر 1977.

للتسريع بمعالجة ملفات السير ومراقبة الشواهد الطبية وانتقال النيابة العامة وقضاة التحقيق لمسرح حوادث السير، وإيجاد حلول قضائية للعديد من المشاكل العملية المطروحة، والعديد من الممارسات الفضلى ساهمت في رسم سياسة جنائية فعالة سواء على مستوى التشريع أو الممارسة. ولعل العديد من المناشير والرسائل الدورية الموجهة إلى النيابة العامة خلال عقدين من الزمن كانت وليدة الملاحظات المثارة في أشغال اجتماعات اللجن الوطنية والجهوية للسلامة الطرقية، نذكر من أهمها⁽²⁶⁾:

- منشور رقم 27س3 بتاريخ 30 يونيو 2005 بشأن اتخاذ مجموعة من التدابير للحد من حوادث السير، كالحرص على انتقال النيابة العامة لإجراء المعاينات اللازمة وتتبع سير الأبحاث بالجدية اللازمة، وحث الشرطة القضائية على استعمال أداة قياس الكحول، والتماس العقوبات الزجرية الرادعة؛
- دورية مشتركة بتاريخ 19 أكتوبر 2006 بين قطاعات العدل والداخلية والنقل بشأن تقوية تدابير التصدي لمخالفات قواعد السلامة الطرقية؛
- رسالة دورية عدد 8 س 3 بتاريخ 17 مارس 2010 حول الوضعية غير القانونية لبعض الدراجات النارية؛
- رسالة دورية عدد 38 س 3 بتاريخ 02 أكتوبر 2011 حول حسن تدبير ومعالجة قضايا السير؛
- رسالة دورية عدد 48 س 3 بتاريخ 09 دجنبر 2011 حول إلزامية الخضوع لدورات تكوين في التربية على السلامة الطرقية؛

ب- دور السياسة الجنائية في تطوير التشريع

الطريقي:

نشأت وتطورت تشريعات السير على الطرق في أغلب الدول خارج منظومة القانون الجنائي عبر نصوص قانونية خاصة لعدم تطابق مقتضيات القانون الجنائي مع أخطار السير على الطرق، وعدم وجود ردود لها داخل أحكامه تستجيب لتطلعات السلطات

رئيسا للجنة وعضوية عمال الأقاليم وعمالات الجهات ورئيس الجهة ورؤساء الجماعات الحضرية وممثلين عن قطاعات العدل وإعداد التراب الوطني والماء والبيئة والمالية والتربية الوطنية والتجهيز والنقل والصحة والطاقة والمعادن والاتصال والصناعة والتجارة والسكنى، علاوة على ممثلين عن الدرك الملكي على صعيد الجهة والأمن الوطني على صعيد أقاليم وعمالات الجهة، والوقاية المدنية وممثل اللجنة الوطنية للوقاية من حوادث السير (الوكالة الوطنية للسلامة الطرقية حاليا) وثلاثة أعضاء يعينهم والي الجهة لمدة ثلاث سنوات قابلة للتجديد من بين الأشخاص الذاتيين أو المعنويين الخاضعين للقانون العام أو الخاص والمعنيين بمشاكل السلامة الطرقية.

ويمكن للجن الجهوية الاستناد في ممارسة مهامها على لجنة تقنية.

وانطلاقا مما تم توضيحه بخصوص عمل اللجن الوطنية والجهوية ذات الصلة بمجال السلامة الطرقية وعضوية وزارة العدل داخلها، فإن أشغال هذه اللجن تشكل فرصة لتكامل السياسة الجنائية مع سياسة السلامة الطرقية سواء عند بناء برامج واستراتيجيات السلامة الطرقية كإثارة الانتباه مثلا إلى تقوية المراقبة الطرقية في بعض النقاط السوداء أو اقتراح توفير أدوات القياس بالنسبة لبعض المخالفات أو تدبير مسألة الشواهد الطبية...، أو عند صناعة السياسة الجنائية وتنفيذها من خلال اعتماد ملاحظات واقتراحات اللجن الوطنية والجهوية خاصة ما يرتبط مثلا بالتشدد في بعض المخالفات...

وبغض النظر عن الانتقادات الموجهة لحصيلة عمل اللجن المذكورة من حيث فعالية الاجتماعات وضعف تتبع تنفيذ مقترحاتها وقلة مواردها، فإن العديد من الملاحظات ساهمت في بلورة تدابير وإجراءات متعددة على مستوى السياسة الجنائية خاصة ما يرتبط بتجميع وتبويب بيانات جرائم السير والقيام بتكوين لأجهزة إنفاذ القانون وإحداث تطبيقات إلكترونية

(26) للإطلاع على هذه المناشير والرسائل الدورية يراجع: - «معالم السياسة الجنائية المغربية من خلال أهم المناشير والرسائل الدورية الصادرة في المادة الجنائية من سنة 2000 إلى 2016»، منشورات وزارة العدل والحريات، مطبعة Numaris 2016 م، ص 253 إلى 292.

أمورها مراعاة للنظام والأمن العام، يتضمن 41 فصلا تناولت بالتنظيم قواعد السير وصفيحة تعريف العربة، وكذا مقتضيات زجرية بين غرامات مالية وعقوبات سالبة للحرية متفاوتة حسب الحالة، وحدد إجراءات تدبير الدعوى العمومية وكيفية معاينة المخالفة والجهات الموكل لها ذلك.

وقد عدل الظهير الشريف المذكور في أربع مناسبات بظواهر شريفة، الأولى بتاريخ 20 نوفمبر 1915، بإضافة فصل فريد للفصل 38 منه ينص على تطبيق العقوبات الصادرة في الظهير الشريف على كل من خالف شروطه أو شروط أحد القرارات الصادرة لتنفيذه⁽³⁰⁾، والثانية بتاريخ 05 غشت 1916 غيرت وتممت خلالها العديد من المقتضيات، خاصة ما يرتبط بالتوجه نحو التخفيف من بعض العقوبات الصادرة على المخالفين بعدما تبين شدتها⁽³¹⁾، والثالثة بتاريخ 05 أكتوبر 1918 غيرت وتممت خلالها مقتضيات الفصل الثالث من الظهير الشريف بمقتضيات تهم التعويض⁽³²⁾، والرابعة بتاريخ 20 يوليوز 1920 نصت على إلزامية تجهيز عربات «الأطومبيل» الضخمة المعدة لنقل السلع أو المسافرين بمراة⁽³³⁾.

وبتاريخ 12 دجنبر 1922 صدر الظهير الشريف

العمومية وسياسات السلامة الطرقية. كما هو الحال بالنسبة للتجربة الفرنسية التي تطور تشريعها الطرقي منذ سنة 1808 إلى حدود يومه بموجب نصوص قانونية خاصة خارج منظومة القانون الجنائي مع تطعيمه بالمقاربة الزجرية ابتداء من سنة 1970 بعد ما تم تغيير السياسة المتبعة في هذا الشأن نتيجة الحصيلة المقلقة لحوادث السير في إطار رصد ما سمي بالأمن الطرقي (L'insécurité routière)، وذلك من خلال إقرار مساطر مبسطة لتحصيل الغرامات وتدبير قضايا المخالفات كالغرامة التصالحية والجزافية وتعزيز مركز الضحايا في الدعاوى، وخصم النقط في رخصة السياقة⁽²⁷⁾ وتدابير أخرى صارمة بموجب القانون رقم 2003.495 الصادر بتاريخ 12 يوليوز 2003 المتعلق بتقوية مكافحة العنف الطرقي (O.J juin 13)⁽²⁸⁾.

أما بخصوص التشريع الطرقي المغربي فلم يخرج عن هذا التوجه إذ نشأ وتطور منذ مرحلة الحماية إلى حدود يومه في إطار نصوص قانونية خاصة، متأثرا بالتوجه السائد في التجربة الفرنسية، حيث أقر المشرع منذ بداية مرحلة الحماية ظهيرا شريفا خاصا بضبط سير العربات بتاريخ 03 أكتوبر 1914⁽²⁹⁾ بعد تزايد سير العربات بالمدن وبالطرق العمومية وضرورة ضبط

(27) يراجع بخصوص نظام رخصة السياقة بالنقط (points à Permis) بفرنسا وإطارها القانوني وردود القضاء بشأنها :

-Jean-Paul Céré: «Le permis à points», L'harmattan, 2009.

(28) «Confrontes a ce moyen moderne de locomotion dont chacun percevait l'attractivité pratique, les pouvoirs publics ont rapidement perçu le caractère très périlleux de son utilisation par l'homme .Le code pénal de l'époque ,inadapté aux nouveaux risques de la circulation routière ,ne pouvait répondre aux spécificités des comportements sur les routes.

Depuis un siècle, «le code pénal a évolué sans intégrer les infractions à la circulation routière pour lesquelles il existe une législation particulière».

-Rémy Josseume/Jean-Baptiste Le Dall: «contentieux de la circulation routière », op.cit, p14 Ets -

يراجع أيضا بخصوص تاريخ مدونة السير بفرنسا:

- Simon (F): «histoire du code de la route» Gaz.pal, 4-6 Mars 2001, p2.

- Jean Orseilli: «la naissance du code de la route», pour mémoire n°6 été 2009, p 53 et st.

(29) جريدة رسمية عدد 76 السنة الثانية بتاريخ 12 أكتوبر 1914، ص 1.

(30) جريدة رسمية عدد 135 السنة الثالثة بتاريخ 29 نوفمبر 1915، ص 474.

(31) جريدة رسمية عدد 172 السنة الرابعة بتاريخ 14 غشت 1916، ص 674 وما يليها.

(32) جريدة رسمية عدد 288 السنة السادسة بتاريخ 04 نوفمبر 1918، ص 1038.

(33) جريدة رسمية عدد 379 السنة الرابعة بتاريخ 03 غشت 1920، ص 788.

وفي محطة رابعة صدر ظهير شريف بتاريخ 24 يناير 1953 قضى بإلغاء الظهير الشريف الصادر في 4 دجنبر 1934 بشأن المحافظة على الطرق العمومية ومراقبة السير والجولان وفي التعويض عنه⁽³⁹⁾، وكذا قرار وزيري يقضي بإلغاء القرار الوزيري الصادر في 04 دجنبر 1935⁽⁴⁰⁾.

وتعد هذه المحطة مفصلية في تاريخ التشريع الطرقي بالمغرب لأنها ستعمر ما يقارب نصف قرن من الزمن، أي إلى حين صدور القانون رقم 52.05 المتعلق بمدونة السير على الطرق سنة 2010، وما رافقها من إكراهات عملية على مستوى تفسير النصوص وتطويعها من طرف الممارسة القضائية لتستجيب لتغيرات المجتمع المغربي.

وبالرجوع إلى أحكام الظهير الشريف لسنة 1953 تظهر فلسفته جليا من خلال ما ورد في ديباجته حول أسباب صدوره، خاصة ما يرتبط بتزايد عدد السيارات بما فيها ذات الحمولة الثقيلة وتزايد مخاطر السير والحفاظ على سلامة مستعملي الطريق والحاجة إلى تعزيز جانب المراقبة والزجر، حيث توجهها الظهير الشريف وقراره الوزيري إلى تعزيز الالتزامات على السائقين وتوضيح قواعد استعمال الطريق ومراجعة الجانب التجريمي والعقابي وحسن تدبير قضايا السير أمام المحاكم وتنظيم حالات سحب رخصة السياقة. هذا، وقد عزز الظهير الشريف والقرار الوزيري الصادرين سنة 1953 بقرارات وزيرية أخرى تهم المجالات التالية⁽⁴¹⁾:

- قرار وزيري في تعيين الشروط التي تودع بها في معتقل السيارات العربات التي تكون آلاتها مصابة بخلل؛

المتعلق بالمحافظة على الطرق العمومية ومراقبة الجولان وسير العربات⁽³⁴⁾ قضى بنسخ الظواهر الشريفة السابقة، وتضمن 22 فصلا تعرض بالتنظيم لضوابط السير والجولان مع تخصيص المخالفات بعقوبات مالية وحسبية وقواعد لتأطير موضوع معاينة المخالفات والأحكام الواجبة التطبيق في حالة تعددها.

وصدر بنفس التاريخ قرار وزيري يتعلق بمراقبة الجولان وسير العربات في 66 فصلا تعرض بالتنظيم للقواعد السارية على العربات.

وقد غير الظهير الشريف والقرار الوزيري المذكورين في مناسبتين، الأولى بتاريخ 13 و18 يونيو 1925، خاصة في الشق المتعلق بتشديد العقوبات الجزرية عن مخالفات أحكامها⁽³⁵⁾، والثانية بتاريخ 30 أبريل 1931 فيما يخص تعديل الظهير الشريف فيما يرتبط بالمخالفات والجزاءات المقررة لها، والقرار الوزيري بخصوص ضوابط السير والجولان⁽³⁶⁾.

وبعد ما يفوق عقد من الزمن على تطبيق أحكام الظهير الشريف الصادر سنة 1922، نُسخ هذا الأخير بموجب الظهير الشريف الصادر بتاريخ 04 دجنبر 1934 المتعلق بالمحافظة على الطرق العمومية ومراقبة الجولان وسير العربات⁽³⁷⁾ المتضمن لـ 23 فصلا تعرضت بالتنظيم للمقتضيات السارية على العربات والدواب المعدة للجر والحمل والركوب وتجهيزاتها والمخالفات المرتكبة والجزاءات والإجراءات المرتبطة بها.

كما صدر خلال نفس التاريخ القرار الوزيري المتعلق بمراقبة الجولان وسير العربات (62 فصلا) الذي نسخ بدوره القرار الوزيري السابق والتغييرات اللاحقة به⁽³⁸⁾.

(34) جريدة رسمية عدد 513 السنة العاشرة بتاريخ 27 فبراير 1923، ص 169.

(35) جريدة رسمية عدد 659 السنة الرابعة عشر بتاريخ 09 يونيو 1925، ص 1040 وما يليها.

(36) جريدة رسمية عدد 974 السنة العشرون بتاريخ 26 يونيو 1931، ص 1258 وما يليها.

(37) جريدة رسمية عدد 1165 السنة الرابعة والعشرين بتاريخ 22 فبراير 1935، ص 262 وما يليها.

(38) جريدة رسمية عدد 1165 السنة الرابعة والعشرين بتاريخ 22 فبراير 1935، ص 267 وما يليها.

(39) جريدة رسمية عدد 2104 السنة الثانية والأربعين بتاريخ 20 فبراير 1953، ص 630 وما يليها.

(40) جريدة رسمية عدد 2104 السنة الثانية والأربعين بتاريخ 20 فبراير 1953، ص 638 وما يليها.

(41) يراجع نفس عدد الجريدة الرسمية أعلاه، ص 655 وما يليها.

المحدد لتقييد الأحكام القضائية الصادرة في حق السائقين بشواهد كفاءة السياقة. وتماشيا مع دعوة الجمعية العامة لمنظمة الأمم المتحدة بشأن حث الحكومات على إصدار قوانين جديدة للمرور والسيور على إنفاذها (قرار الجمعية العامة عدد RES/A/57/309 بتاريخ ماي 2003)، وسعيا نحو تجاوز إكراهات تطبيق النصوص القديمة ومكامن قصورها، بادر المشرع المغربي إلى سن القانون رقم 52.05 المتعلق بمدونة السير على الطرق⁽⁴³⁾، وإصدار العديد من النصوص التنظيمية الصادرة لتطبيقه ومن أهمها المرسوم المتعلق بمعاينة المخالفات.

وجاء هذا القانون لنسخ جميع الأحكام المخالفة له أو التي قد تكون تكرارا له، وبصفة خاصة أحكام الظهير الشريف الصادر في 04 دجنبر 1953 بإلغاء الظهير الشريف بشأن المحافظة على الطرق العمومية ومراقبة السير والجولان كما وقع تغييره وتتميمه وتعويض جميع الإحالات المضمنة فيه الواردة في النصوص التشريعية والتنظيمية المتعلقة بالقانون رقم 4.89 المتعلق بالطرق السيارة (06 غشت 1992) كما وقع تغييره وتتميمه بالظهير الشريف بمثابة قانون رقم 1.72.179 المتعلق بتعلم السيارات ذات المحرك (12 نوفمبر 1963)، بشأن التنقل بواسطة السيارات عبر الطريق كما وقع تغييره وتتميمه.

هذا، وقد تميزت أحكام هذا القانون بعدة خصوصيات إجرائية وموضوعية جديدة مغايرة للمبادئ التقليدية القانونية، وإحداث مؤسسات قانونية جديدة ترمي إلى إعطاء التشريع الطريقي مرونة وفعالية أكثر، خاصة فيما يرتبط بتحقيق

● قرار وزير في تعيين الأعوان المقررين المتوفرة فيهم الأهلية لتوجيه إنذارات إلى السائقين والتزام بعض أصحاب السيارات بإيقافها وقتا محدودا عن السير وقبض غرامات المصالحة المحدد مقدارها بموجب هذا القرار؛

● قرار وزير في تعيين الكيفيات التي تقيّد بها شهادة كفاءة السائقين المجرمين الأحكام الجنحية الصادرة عن المخالفين⁽⁴²⁾؛

● قرار وزير يتعين بموجبه كيفية تركيب اللجنة المكلفة بنزع شهادة الكفاءة حسب الطريق الإدارية؛

● قرار وزير في تعيين الكيفيات التي يثبت بها العجز الصحي الذي يعتري سائقي السيارات؛

وقد عرف الظهير الشريف الصادر سنة 1953 مجموعة من التعديلات سنوات 1954 (جريدة رسمية عدد 2180 وتاريخ 06 غشت 1954) و1955 (جريدة رسمية عدد 2207 وتاريخ 11 فبراير 1955) و1956 (جريدة رسمية عدد 2296 بتاريخ 02 أكتوبر 1956) و1958 (جريدة رسمية عدد 2370 بتاريخ 28 مارس 1958) و1960 (جريدة رسمية عدد 2463 بتاريخ 08 يناير 1961) و1968 (جريدة رسمية عدد 2889 بتاريخ 13 مارس 1968) و1970 (جريدة رسمية عدد 2997 بتاريخ 08 أبريل 1970) ومرتين سنة 1973 (جريدة رسمية عدد 3151 بتاريخ 21 مارس 1973) وآخرها سنة 1997 (جريدة رسمية عدد 4482 بتاريخ 15 ماي 1997).

وعموما يظهر من خلال ذلك توجه المشرع نحو مزيد من الضبط وتزايد الاهتمام بالمقاربة الزجرية، وكذا تحقيق الردع من خلال سن القرار الوزيري

(42) يعكس هذا القرار الوزيري تطور المقاربة الزجرية في التشريع الطريقي المغربي، حيث يتم تقييد الأحكام والقرارات الزجرية الصادرة في حق السائقين (المجرم حسب وصف القرار الوزيري) في شهادة كفاءة، إذ توجه كتابة الضبط بالمحكمة التي نظرت في القضية نظيرا من الورقة رقم 1 للسجل العدلي إلى مصلحة النقل على الطرق بمديرية الأشغال العمومية.

(43) الصادر بتنفيذه الظهير الشريف رقم 1.10.07 بتاريخ 11 فبراير 2010، جريدة رسمية عدد 5824 وتاريخ 25 مارس 2010، ص 2168 وما يليها، وقد دخلت مدونة السير على الطرق حيز التنفيذ بتاريخ فاتح أكتوبر من سنة 2010.

(44) يراجع بشأن أهم مستجدات مدونة السير على الطرق ونطاق تطبيقها وجوانب التجريم والعقاب الواردة فيها وتدابير تنزيلها على أرض الواقع/المنشور الهام لوزير العدل عدد 15 س3 حول تطبيق أحكام القانون رقم 52.05 المتعلق بمدونة السير على الطرق الصادر فور دخول مدونة السير حيز التنفيذ، بتاريخ 17 سبتمبر 2010.

عن حوادث السير المقرونة بأحد ظروف التشديد المحددة في المادة 172 من هذا القانون وشهر كحد أدنى⁽⁴⁵⁾، أما ما يرتبط بالعقوبات المالية فتصل في حدها الأقصى إلى مليون درهم في حالة الاستعمال المكثف والمتكرر لمركبة بدون رخصة من طرف شخص ذاتي أو معنوي ترتب عنه إتلاف الطريق العمومية مع حالة العود (المادة 304) وعشرون درهم كحد أدنى في الحالة المنصوص عليها في المادة 187 من هذا القانون.

كما أقرت المدونة مجموعة من العقوبات الإضافية كتوقيف رخصة السياقة أو إلغائها أو الحرمان من الحصول عليها لمدة معينة أو المصادرة أو الإغلاق أو نشر أو تعليق الحكم بالإدانة أو هما معا وإلزام المخالف بالخضوع على نفقته لدورة في التربية على السلامة الطرقية.

● في إطار مساهمة التطورات الفقهية والتشريعية القضائية لأحكام المسؤولية الجنائية ذهبت مدونة السير على الطرق إلى جانب تأكيد مبدأ المسؤولية الجنائية الشخصية إلى إقرار صور أخرى كالمسؤولية الجنائية عن فعل الغير أو مسؤولية المتبوع عن أعمال التابع أو مسؤولية مالك المركبة أو حارس الحيوان، إذ أكدت في المادة 140 على المسؤولية الجنائية للسائق عما يرتكبه من مخالفات لأحكام القانون المذكور والنصوص الصادرة لتطبيق كمبدأ عام مع مراعاة حالات ثبوت المسؤولية الجنائية للشخص المقيم اسمه بشهادة تسجيل المركبة في حالة ارتكاب مخالفة بواسطة مركبة مسجلة في اسم شخص ذاتي ولم يتم التعرف على هوية السائق وكانت العقوبة المقررة للمخالفة هي الغرامة ما لم يثبت خلاف ذلك (المادة 141) أو في حالة ارتكاب مخالفة بواسطة مركبة مسجلة في اسم شخص معنوي ولم يتم التعرف على هوية

السلامة الطرقية وتعزيز الردع العام والخاص⁽⁴⁴⁾. ومن أهم مستجدات مدونة السير على الطرق ذات الصلة بالمقاربة الجزرية سواء في ما يرتبط بالتجريم والعقاب أو بالقواعد أو المساطر الجنائية نورد ما يلي:

● صنفت مدونة السير على الطرق جرائم السير إلى جنح ومخالفات من الدرجة الأولى أو الثانية أو الثالثة، حيث تم تحديد الجرح حسب طبيعة الفعل المرتكب الذي قد يرتبط إما بخرق نظام الجذاذات الإدارية المتعلقة برخصة السياقة وبالمركبات (المواد 125 إلى 129) أو برخصة السياقة (المواد 148 إلى 155) أو بالمركبة (المواد 156 إلى 166) أو يرتبط بسلامة الأشخاص كحوادث السير الناتجة عنها جروح غير عمدية أو عاهة مستديمة أو قتل غير عمدي (المواد 167 إلى 174) أو المتعلقة بسلوك السائق (المواد 175 إلى 196) أو بمخالفة قواعد إحداث وتسيير مؤسسات تعليم السياقة والتربية على السلامة الطرقية (المواد 259 إلى 265) أو بمراكز وشبكات المراقبة التقنية (المواد 283 إلى 288).

أما المخالفات فقد تم حصرها في العديد من الأفعال الأقل خطورة وفق تصنيف ثلاثي يتدرج من الدرجة الأولى المعاقب عليها بغرامة من 700 إلى 1400 درهم (المادة 184) أو الدرجة الثانية يعاقب عليها بغرامة من 500 إلى 1000 درهم (المادة 185) أو من الدرجة الثالثة من خلال غرامة تتراوح ما بين 300 إلى 600 درهم (المادة 186) ومخالفات أخرى خاصة بسائقي وحارسي الحيوانات (المادة 188).

● تتنوع العقوبات الواردة في مدونة السير على الطرق ما بين عقوبات أصلية وأخرى إضافية، ففي ما يخص العقوبات الأصلية تم إقرار عقوبات سالبة للحرية يتراوح حدها الأقصى ما بين عشر سنوات حبسا في حالة القتل غير العمدي الناتج

(45) لجأ المشرع إلى اعتماد تقنية رفع العقوبة السالبة للحرية المخصصة للجنة إلى 10 سنوات، كما هو الحال في التوجه المعتمد بالنسبة لبعض الجرائم كالإتجار في المخدرات والاحتجاز، بهدف تحقيق الردع المطلوب.

الدرجة الأولى المنصوص عليها في المادة 184 من المدونة، وفي 500 درهم لمخالفات الدرجة الثانية المحددة في المادة 185 من المدونة، وفي 300 درهم بالنسبة للمخالفات من الدرجة الثالثة الواردة في المادة 186 من المدونة، أما فيما يخص المخالفات المنصوص عليها في المادة 187 من المدونة فحددت في 25 درهم.

وتؤدي الغرامات التصالحية والجزائية إما فوراً بين يدي العون محرر المحضر الذي عين المخالفة نقداً أو بواسطة شيك وبجميع وسائل الأداء الأخرى التي تحددها الإدارة وإما لدى كتابات ضبط المحاكم أو بالجهة التي تحددها الإدارة، ويترب عن الأداء الفوري للغرامة التصالحية الجزائية وضع حد لتحريك الدعوى العمومية مع خصم النقط من رصيد رخصة السياقة وفق الحالات والشروط المحددة قانوناً، مع الإشارة إلى أن الإمكانية تبقى متاحة الأداء أمام النيابة العامة المختصة بعد إحالة المحضر عليها إما في إطار مسطرة السند التنفيذي في المخالفات أو مسطرة الأمر القضائي في الجرح وفق الضوابط المحددة في القانون المتعلق بالمسطرة الجنائية.

هذا وقد حددت مدونة السير على الطرق في إطار تعزيز حقوق الدفاع بالنسبة للمخالفين مسطرة للمنازعة في المخالفة أمام العون محرر المحضر الذي عينها، أو أمام المصلحة الصادر عنها الإشعار بالمخالفة في حالة المعاينة الآلية، أو أمام وكيل الملك داخل أجل معين بواسطة شكايات معللة بعد أداء المبلغ في حدها الأقصى المقرر للمخالفة.

ويترب عن مسطرة المنازعة ضم الشكاية ومرفقاتها لوثائق المتابعة وإحالتها على المحكمة للبث

السائق، ولم يتمكن ممثلو الشخص المعنوي من الكشف على هوية السائق أو هوية الشخص المسؤول عن المركبة داخل أجل 30 يوماً التالية ليوم تبليغهم الإشعار بالمخالفة (المادة 142) وكذا في حالة المسؤولية الجنائية لمالك المركبة أو الشاحن أو الناقل للبضائع أو للأشخاص عبر الطرق أو الوكيل بالعمولة أو المرسل أو المرسل إليه أو كل مصدر آخر للأمر، إذ أحدث أو ساهم في إحداث وضعية مسببة لضرر وثبت أنه خرق بشكل عمدي أحد واجبات الاحتياط الخاصة أو أحد واجبات السلامة (المادة 143) زيادة على إقرار المسؤولية لمالك المركبة أو الحيوانات عن التعويض والمصاريف التي يمكن أن يحكم بها على تابعه من أجل مخالفة مرتكبه أثناء القيام بالمهام التي كلفه بها (المادة 144)⁽⁴⁶⁾.

● إقرار مجموعة من القواعد الجنائية الإجرائية لتبسيط المساطر وإضفاء المرونة اللازمة عليها، حيث تم إقرار آلية الغرامة التصالحية الجزائية (ATF) كمسطرة مبسطة لتحصيل الغرامات وبديل للدعوى العمومية في قضايا مخالفات السير المنصوص عليها وعلى عقوبتها في المواد 184 إلى 187 من مدونة السير على الطرق ما لم تكن مدرجة في الحالات المرتبطة بالعود إذا تعلق الأمر بمخالفة من الدرجة الأولى أو إذا سبقت المخالفة جنحة أو صاحبها أو أعقبها، أو إذا ارتكب الفاعل عدة مخالفات وتمت معاينتها في آن واحد من بينها واحدة على الأقل لا يمكن أن تكون موضوع مصالح، وحدد مبلغ الغرامة التصالحية والجزائية في 700 درهم للمخالفات من

(46) لمزيد من التفصيل حول خصوصية المسؤولية الجنائية في مدونة السير على الطرق يراجع:

- محمد بنعليو: «تأملات حول فكرة المسؤولية الجنائية في مدونة السير»، مجلة محكمة الاستئناف بالدار البيضاء، العدد الأول، 2011، ص 73 إلى 91.

- محمد فليل: «خصوصية القواعد الموضوعية والإجرائية للمقتضيات الجنائية لمدونة السير على الطرق»، المرجع السابق.

(47) لمزيد من التوسع حول الضمانات المخولة للمخالف في منازعات السير على الطرق وأهميتها في التنزيل السليم لأحكام

مدونة السير على الطرق من خلال تفادي الشطط وتأكيد التزامات المتدخلين في المنظومة، يراجع:

- Reny Jasseaume/Jean-Baptiste le Dall: «contentieux de le circulation routière», op.cit.

فيها وفقاً للقواعد العامة⁽⁴⁷⁾.

تحت تأثير الكحول أو المواد المخدرة أو الأدوية من خلال فرض الرائز للنفس بواسطة النفخ في جهاز الكشف على مستوى تشبع الهواء المنبعث من الفم بالكحول أو لاختبارات الكشف الأخرى.

● إلزام النيابة العامة بإشعار الإدارة (وزارة التجهيز والنقل) بالمقررات القضائية الصادرة في قضايا السير بهدف المعالجة والتتبع خاصة ما يرتبط بإرجاع رخص السياقة وبخصم النقط من رصيد رخصة السياقة وفرض عقوبات التربية على السلامة الطرقية، وكذا بإحالة نسخ من المحاضر والمقررات القضائية الصادرة في قضايا السير (المواد 217 و 236 و 237 و 256 و 258 و 282 من المدونة).
● وضع نظام خاص بالجزايات الإدارية المتعلقة برخص السياقة والمركبات أحدهما خاص برخص السياقة (الجزايات الوطنية لرخصة السياقة) والثاني خاص بالمركبة (الجزايات الوطنية للمركبة) تسجل فيها تلقائياً المعطيات والبيانات الخاصة برخص السياقة كالمعلومات المتعلقة بهوية صاحب الرخصة والقرارات الإدارية والقضائية المتعلقة بتوقيف رخص السياقة وسحبها وإلغائها والمعلومات المتعلقة بالمركبات كهوية مالكيها وصنفها ونوعها (المواد 120 إلى 133)، وتخول هذه الجزايات للسلطات القضائية استثمار بياناتها في الأبحاث القضائية الجارية وأثناء بثها في القضايا. هذا، وبعد مرور ست سنوات على تطبيق أحكام مدونة السير على الطرق خضعت أحكامها لتعديل بموجب القانون رقم 116.14 القاضي بتغيير وتتميم القانون رقم 52.05 المتعلق بمدونة السير على الطرق الصادر بتاريخ 18 يوليوز 2016⁽⁵¹⁾ بناء على ما أسفرته الممارسة من إشكالات وإكراهات عملية، حيث تمت

● في إطار تعزيز تقنيات البحث والتحقيق وتقوية وسائل الإثبات في قضايا مخالفات السير على الطرق، تم إقرار مجموعة من الآليات والتدابير من قبيل إقرار إلزامية التحقيق في حوادث السير المميتة ضمن مقتضيات المادة 137 من مدونة السير على الطرق⁽⁴⁸⁾، واعتماد ما يسمى بلجان البحث الوطنية والجهوية في حوادث السير المميتة للقيام تلقائياً ببحث إداري وتقني كلما تعلق الأمر بحادثة سير مميتة يحال على السلطات الإدارية والنيابة العامة المختصة للاستئناس به في تحديد المسؤولية⁽⁴⁹⁾ زيادة على إقرار المدونة لإلزامية إخضاع ضحية حادثة السير إلى خبرة طبية، من طرف المحكمة، في الحالات المتعلقة بشواهد طبية تحدد مدة العجز المؤقت فوق 21 يوماً أو تعرض الضحية لعاهة مستديمة. وبهدف تقوية وسائل معاينة وإثبات مخالفات السير أوكل المشرع، للضباط والأعوان التابعين للدرك الملكي والأمن الوطني والأعوان المكلفين بمراقبة النقل والسير على الطرق التابعين للسلطة الحكومية المكلفة بالنقل ولبعض الأعوان المنتدبين من طرف الإدارة المشار إليهم في المادة 190 من المدونة، صلاحية معاينة المخالفات وفق الشروط والشكليات المحددة قانوناً⁽⁵⁰⁾.
فإلى جانب المعاينة بالعين المجردة حددت المدونة أنواع جديدة للمعاينة تقوم أساساً على أجهزة تقنية وإلكترونية، كالمعاينة الآلية لمخالفات السير المتعلقة بتجاوز السرعة المسموح بها وتلك التي تحددها الإدارة قائمتها باستعمال أجهزة تقنية ثابتة أو متحركة تعمل بطريقة آلية حتى في حالة عدم وجود العون محرر المحضر يمكن المخالفة (المادة 197) أو معاينة السياقة

(48) تم إلغاء إلزامية التحقيق في حوادث السير المميتة خلال التعديل الذي طرأ على المدونة في سنة 2016.

(49) لم تنزل إلى أرض الواقع النصوص التنظيمية المؤطرة لمهامها وفق ما تنص عليه مدونة السير على الطرق في مادتها 137.

(50) يراجع بخصوص ضوابط البحث والتحري في مخالفات السير:

- هشام ملاطي: «ضوابط عمل النيابة العامة في مجال البحث والتحري عن مخالفات أحكام مدونة السير على الطرق» مجلة «الشؤون الجنائية»، العدد الأول، دجنبر 2011، ص 73 إلى 89.

(51) جرى العمل بتنفيذه ابتداء من 11 غشت 2016، (جريدة رسمية عدد 6490 بتاريخ 11 غشت 2016).

- ما بين 100.000 و200.000 درهم مع مضاعفة العقوبة في حالة العود (المادة 1-164):
- ❖ تحديد مدة العجز المؤقت عن العمل المترتب عن حادثة سير غير عمدية بجروح والموجب للمساءلة في حالتين، أولهما الحالة التي تكون فيها مدة العجز تفوق ثلاثين (30) يوما بدلا من 21 يوما التي كان منصوصا عليها قبل التعديل (المادة 167)، وثانيهما في الحالة التي تكون فيها مدة العجز تقل أو تساوي 30 يوما وهي التي لم تفرد لها مدونة السير عند صدورهما حكما خاصا بها، حيث خصها التعديل بعقوبة في شكل غرامة مالية تتراوح ما بين 1200 إلى 3000 درهم مع رفع العقوبة إلى ضعف الغرامة والحبس من شهر واحد إلى سنتين أو إحدى هاتين العقوبتين، إذا اقترنت الحادثة بإحدى الحالات المنصوص عليها في المادة 1-166؛
 - ❖ إضافة مخالفتي التجاوز المعيب والسير في الاتجاه الممنوع إلى المخالفات الموجبة لمضاعفة العقوبة في حالات حوادث السير الناتج عنها جروح أو عاهة مستديمة أو وفاة (المواد 1-166 و167 و169 و172)؛
 - ❖ إعادة النظر في عقوبة توقيف رخصة السياقة وفق ما يلي:
 - في حالة حوادث السير الناتج عنها جروح تقل أو تساوي 30 يوما، التوقيف لمدة أقصاها شهر إذا تعلق الأمر بالحالات المنصوص عليها من 2 إلى 6 من الفقرة الثانية من المادة 1-166 ولمدة تتراوح من سنة إلى سنتين إذا تعلق الأمر بالحالات المنصوص عليها في البندين 1 و7 من الفقرة الثانية من المادة 1-166 (2-166)؛
 - في حالة حوادث السير الناتج عنها جروح تفوق 30 يوما، التوقيف لمدة 3 أشهر، غير أنه إذا

مراجعة العديد من الجوانب سواء ذات الصلة بمجالي التجريم والعقاب أو على مستوى الإجراءات والمساطر القضائية المرتبطة بها، وذلك على النحو التالي⁽⁵²⁾:

– على مستوى سياسة التجريم والعقاب:

- ❖ تجريم فعل عدم تسليم رخصة السياقة التي نفذ عدد النقط المخصصة لها إلى الإدارة المعنية داخل الأجل المحددة قانونا، مع تخصيصه بعقوبة مالية من ألف إلى أربعة آلاف درهم (المادة 1-152)؛
- ❖ إعادة النظر في العقوبة المخصصة لفعل استعمال رخصة السياقة الخاصة بصفة مهنية دون الحصول على بطاقة سائق مهني، وذلك بتخصيصها بغرامة من 2000 إلى 5000 درهم مع مضاعفتها في حالة العود، بدلا من غرامة تتراوح بين 4000 و10.000 درهم والحبس من شهر واحد إلى ثلاثة أشهر أو بإحدى هاتين العقوبتين (المادة 155)؛
- ❖ تجريم فعل صياغة صفائح التسجيل أو الصفائح الحاملة لرقم الترتيب أو فعل إعداد وتسليم سند الملكية من قبل شخص غير معتمد من قبل الإدارة، وتخصيصها بغرامة من 30.000 إلى 60.000 درهم بالنسبة للشخص الطبيعي وغرامة من 60.000 إلى 120.000 درهم بالنسبة للشخص المعنوي، مع مضاعفة العقوبة في حالة العود (المادة 1-162)؛
- ❖ تجريم فعل عدم احتفاظ مشغل سائق مركبة لنقل البضائع أو مركبة للنقل الجماعي للأشخاص خاضعة لإجبارية تجهيزها بجهاز قياس السرعة وزمن السياقة، بوثائق تسجيل المعطيات المستعملة من خلال هذا الجهاز بشكل مرتب لمدة لا تقل عن سنة ابتداء من تاريخ استعمالها مع تخصيص الفعل المذكور بغرامة مالية تتراوح

(52) يراجع بشأن مستجدات التعديل المذكور، منشور وزير العدل والحريات آنذاك عدد 37 د ي الصادر بتاريخ 25 غشت 2016، حول صدور القانون رقم 116.14 القاضي بتغيير وتتميم القانون رقم 52.05 المتعلق بمدونة السير على الطرق. - «معالم السياسة الجنائية المغربية من خلال أهم المنشاير والرسائل الدورية الصادرة في المادة الجنائية من سنة 2000 إلى 2016» المرجع السابق ص 187 وما يليها.

السلطات القضائية أو باقي السلطات المختصة قانوناً (المادة 111).

❖ حذف إلزامية التحقيق في حوادث السير المميتة (المادة 137).

❖ التنصيص على إلزام وكيل الملك بإخضاع كل شخص ضحية حادث سير على الخبرة الطبية إذا أدلى للمحكمة بشهادة طبية تثبت عجزه عن العمل لمدة تفوق 30 يوماً أو تثبت تعرضه لعاهة مستديمة (المادة 171).

❖ التنصيص على وجوب إدراج بعض البيانات الإضافية ضمن محاضر معاينة المخالفات (المادتان 195 و198)؛

❖ التنصيص على تذييل المحضر بالتوقيع الإلكتروني للعون محرر المحضر في حالة الإنجاز الإلكتروني لمحضر معاينة المخالفة (المادة 201)؛

❖ قصر حالات احتفاظ العون محرر المحضر برخصة السياقة في حالة ما إذا تعلق الأمر بحوادث السير المترتب عنها عجز مؤقت يقل أو يساوي 30 يوماً (المادة 1-166) أو يفوق 30 يوماً (المادة 167) أو عاهة مستديمة (المادة 169) أو قتل غير عمدي (المادة 172) في حالتي اقتتان الحادثة بالفرار أو السياقة في حالة سكر أو تحت تأثير الكحول أو مواد مخدرة (المادة 216)؛

❖ رفع أجل توجيه المحاضر إلى النيابة العامة، بخصوص القضايا المتعلقة بحوادث السير المترتب عنها عجز مؤقت عن العمل أو عاهة مستديمة أو قتل غير عمدي إلى أجل 30 يوماً بدلا من اثنين وسبعين ساعة (المادة 217)؛

❖ رفع أجل أداء الغرامات التصالحية والجزافية إلى 30 يوماً كاملة بدلا من 15 يوماً، تبتدئ من اليوم الموالي لارتكاب المخالفة في الأماكن التي تحددها الإدارة لهذا الغرض (المادة 221)؛

❖ تصحيح الأثر القانوني المترتب عن أداء الغرامة التصالحية والجزافية من «سقوط الدعوى العمومية» إلى «عدم تحريك الدعوى العمومية»

تعلق الأمر بالحالات المنصوص عليها في 2 و6 من الفقرة الثانية من المادة 167 تحدد مدة التوقيف في 6 أشهر إلى سنة، وتحدد مدة التوقيف في سنة إلى سنتين إذا تعلق الأمر بالحالات المنصوص عليها في 1 و7 من الفقرة الثانية من المادة 167 (المادة 168). هذا، وبقيت مدة توقيف رخصة السياقة في حالتي حوادث السير الناتج عنها عاهة مستديمة (المادة 170) أو قتل غير عمدي (المادة 173) على حالتها بحيث لم يشملها أي تعديل.

❖ التنصيص على تطبيق العقوبة المخصصة لفعل السياقة في حالة سكر أو تحت تأثير الكحول على كل سائق أو مدرب يرافق السائق المتعلم، رفض الخضوع للرائز أو للتحقيقات واختبارات الكشف المنصوص عليها في المادتين 208 و213 من مدونة السير؛

❖ إدراج مجموعة من الأفعال الجديدة ضمن دائرة التجريم كمخالفات من الدرجة الأولى، والمتعلقة بما تم التنصيص عليه في البنود 31 إلى 43 من المادة 184؛

❖ إدراج مجموعة من الأفعال الجديدة ضمن دائرة التجريم كمخالفات من الدرجة الثانية الواردة في البنود 4 و36 و37 و38 من المادة 185، مع التنصيص صراحة على أن الغرامة قد تطبق على السائق أو الراكب مرتكب المخالفة (المادة 185)؛

❖ التنصيص على معاقبة كل شبكة أو مركز للمراقبة التقنية ثبتت مسؤوليته في حادثة سير مميتة، وذلك بغرامة من 200.000 إلى 400.000 درهم للشبكة و100.000 إلى 150.000 درهم للمركز، مع إغلاق المركز لمدة تتراوح بين 3 و6 أشهر ورفع العقوبة إلى الضعف مع الإغلاق النهائي للمركز في حالة العود (المادة 1-288).

— **على مستوى الإجراءات القضائية:**

❖ إضافة حالة استعمال سند الملكية بشكل تدليسي إلى شهادة التسجيل ضمن الحالات الموجبة لإيداع المركبة بالمحجز بأمر من

(المادة 226)،

ج- دور السياسة الجنائية في تحقيق الردع المطلوب**لدى مخالفتي ضوابط السير على الطرق:**

إلى جانب الأداة التشريعية تعتمد السياسة الجنائية على آليات وأدوات أخرى تنظيمية وعملية في تحقيق السلامة الطرقية من خلال التصدي لسلوكات القيادة المخالفة للقانون حسب درجة خطورتها من طرف أجهزة إنفاذ القانون المختصة الأمنية والقضائية وباقي الجهات المتدخلة خاصة على مستوى تنفيذ معالم وتوجهات السياسة الجنائية وإعداد سياسة خاصة بالدعوى العمومية «Politique de l'action publique» تستجيب للتطلعات والرهانات المنتظرة في مجال السلامة الطرقية، والسعي إلى اعتماد كافة الوسائل والتدابير المناسبة لضمان الامتثال لقواعد السير وتحقيق الردع بنوعيه العام والخاص⁽⁵³⁾.

— دور آلية العفو في تحقيق السلامة الطرقية:

تلعب مؤسسة العفو دورا هاما في تحقيق التوازنات داخل السياسة الجنائية على مستويات متعددة خاصة على مستوى تحقيق الردع بنوعيه العام والخاص بإقصاء بعض الجرائم نظرا لجسامتها أو لخطورة مرتكبيها أو استثناها باهتمامات الرأي الدولي أو الوطني.

وفي هذا الإطار تطورت معالجة قضايا السير داخل آلية العفو لدى العديد من الأنظمة القانونية المقارنة سعيا إلى تحقيق السلامة الطرقية وردع مخالفتي قواعد ونظم السير على الطرق خاصة السلوكات القيادية المتهورة كاستعمال المخدرات والمؤثرات العقلية والسياسة في حالة سكر (Etat d'ivresse) أو تحت تأثير الكحول (Etat alcoolique) والتي قد تترتب عنها وفاة أو عاهة مستديمة أو جروح بليغة.

❖ إعادة صياغة مقتضيات المادة 316 نحو التأكيد على نسخ أحكام الظهير الشريف لـ 19 يناير 1953 الذي نسخ وعوض ظهير 4 دجنبر 1934 بشأن المحافظة على الطرق العمومية ومراقبة السير والجولان، كما وقع تغييره وتتميمه (المادة 316).

هذا، وما زالت العديد من المطالبات من فعاليات متعددة حكومية وقضائية وأمنية ومهنية تدعو إلى القيام بمراجعات تشريعية للعديد من المقتضيات بهدف تحقيق السلامة الطرقية وحل بعض الإشكالات العملية المرصودة.

وجدير بالذكر أنه من خلال تتبع مسار تطور التشريع الطرقي بالمغرب يظهر أن المقاربة الجزرية وإدراج معالم وتوجهات السياسة الجنائية بدأت تتعزز رويدا رويدا عبر المحطات التشريعية مند مرحلة الحماية إلى حدود يومه، سواء من حيث تعزيز السياستين التجريمية والعقابية أو من حيث آليات المراقبة وتدبير المعالجة القضائية لقضايا السير بما يحقق الفعالية والصرامة والردع بنوعيه العام والخاص، وذلك من خلال تجريم كافة سلوكيات القيادة مهما كانت درجة بساطتها وإقرار آليات للبحث والتحري وتعزيز طرق المراقبة والأجهزة المكلفة بها وإقرار مساطر مبسطة لتحصيل الغرامات وتوسيع دائرة العقوبات بإضافة عقوبات تكميلية كعقوبة التربية على السلامة الطرقية وتشديد العقوبات الأصلية في صورتها السالبة للحرية والغرامة المالية وتقوية وسائل الإثبات وتعزيز الضمانات القانونية المخولة للمخالفين أثناء سير المساطر والإجراءات القضائية.

(53) يراجع بشأن أهمية السياسة الجنائية وخاصة الفعالية الأمنية والقضائية للحد من حوادث السير:

- غنام محمد غنام: «الملاح العامة للسياسة الجنائية في مجال جرائم المرور»، دراسة منشورة بمنتهى شيماء عبد الغني عطا الله، الموقع الإلكتروني: <http://www.chaimaatalla.com/vb/shauthread.php> - تاريخ الزيارة 2021/02/01 على الساعة 21:38.

- سعيد أحمد علي القاسم: «الجرائم المرورية»، رسالة لنيل الدكتوراه في الحقوق، كلية الحقوق جامعة الاسكندرية، 2009 م.

- مصطفى إبراهيم العربي: «السياسة الجنائية في مواجهة حوادث المرور وما قد ينجم عنها من أضرار بشرية، التشريع الجنائي الليبي نموذجاً»، مجلة العلوم الشرعية والقانونية، دار المنظومة 2020، ص 144 إلى 191.

إلى جرائم محددة مستثناة من الاستفادة والتي تبقى خاضعة لتوجه لجنة العفو المحددة تركيبها بموجب الفصل العاشر من الظهير الشريف المذكور من تمثيلات مختلفة، وأن الطلبات المتعلقة بمخالفات وجنح السير تعالج وفق الكيفية المذكورة، حيث يتم إقصاء الجرائم حسب خطورتها بما فيها جرائم السير على الطرق ذات الصلة بحوادث السير المؤدية للقتل إذا كانت مقرونة بحالة السكر أو الفرار.

— فعالية المعالجة القضائية كآلية مهمة لتحقيق السلامة الطرقية:

تسهم السياسة الجنائية في تحقيق السلامة الطرقية عبر آليات التصدي والمكافحة التي تملكها أجهزة إنفاذ القانون الأمنية والقضائية في إطار تدبير مرحلة الدعوى العمومية في قضايا السير خلال كافة مراحلها ابتداء بمرحلة البحث والتحري مروراً بمرحلة ممارستها (المتابعة والتحقيق والمحاكمة) وانتهاء بالسهرة على تنفيذ الأحكام والقرارات القضائية الصادرة بشأنها. وفي هذا الإطار وتعزيزاً للجانب الردعي يتعين الحرص على ضبط المخالفات ورصد كل سلوك غير قانوني لمستعملي الطريق والتصدي له بالصرامة بالفعالية اللازمين. خاصة ما يرتبط بأفعال السرعة المفرطة والسياسة في حالة سكر أو تحت تأثير الكحول أو المخدرات والمؤثرات العقلية وعدم احترام علامات التشوير والتجاوز في خط متصل... في ظل احترام تام

فبالرجوع مثلاً للتجربة الفرنسية يظهر تطور تعامل العفو الرئاسي (L'amnistie présidentielle) مع مخالفات السير على الطرق حسب تحولات سياسة السلامة الطرقية المعتمدة، حيث تأسس الأمر منذ عهد الرئيس «De Gaulle» سنة 1966، وارتبط بكل ولاية رئاسية ابتداء من سنة 2002 رغم معارضة جمعيات الضحايا والمتخصصين في مجال السلامة الطرقية لتدبير العفو في قضايا السير بدعوى أنه يشجع المخالفين على ارتكاب مخالفات أخرى.

خلال سنة 1981 استثنى قانون العفو الاستفادة من العفو أثناء السياقة في حالة سكر وجنحة الفرار عقب ارتكاب حادثة بجروح غير عمدية، كما أنه بمناسبة قانون العفو لسنة 1995 تم الاستثناء من الاستفادة كل جنح مدونة السير وكذا المخالفات المترتب عنها سحب ثلاث نقط من رصيد رخصة السياقة. وتطور الأمر سنة 2002 بعد إعادة انتخاب الرئيس «Chirac» إلى إقصاء جميع جنح السير والعديد من المخالفات من الاستفادة من العفو⁽⁵⁴⁾.

أما بخصوص التجربة المغربية فإن الإطار القانوني المنظم لآلية العفو الخاص⁽⁵⁵⁾ هو نص عام صدر بتاريخ 06 فبراير 1958 بموجب ظهير الشريف بشأن العفو رقم 1.57.387 المعدل في مناسبتين 1963 و1977 يؤطر ضوابط العفو وآثاره وكيفية تدبير الطلبات المرتبطة به من طرف ما يسمى بلجنة العفو⁽⁵⁷⁾، دون الإشارة

(54) لمزيد من الاطلاع حول التجربة الفرنسية يراجع:

- Rémy Josseaume/ Jean-Baptiste Le dall : «contentieux de la circulation routière », op.cit, p26.

(55) إلى جانب العفو الخاص الذي يمارسه جلالة الملك وفق أحكام الفصل 58 من الدستور والظهير الشريف رقم 1.57.387 بشأن العفو كما وقع تغييره وتتميمه، هناك العفو العام الذي يكون بنص تشريعي طبقاً للفصل 71 من الدستور يتداول في مشروعه المجلس الوزاري قبل إحالته (الفصل 49 من الدستور).

(56) منشور بالجريدة الرسمية عدد 2365 بتاريخ 02 فبراير 1958، ص 422.

(57) حلت لجنة العفو محل لجنة مراجعة الأحكام الجنائية والعفو المحدثة بموجب الظهير الشريف رقم 1.56.091 الصادر بتاريخ 19 أبريل 1956.

خلال التوجه أحيانا إلى التشدد والصرامة حسب خطورة حوادث السير المرتكبة كالتوجه نحو التكيف أحيانا بالقتل العمد بدلا من القتل غير العمدي كما هو الحال في واقعة حادثة السير بمراكش في عهد وزير العدل السابق محمد بوزوبع رحمة الله عليه. وقد سبق في تجارب مقارنة اعتماد توجهات مشددة على مستوى المعالجة القضائية لتحقيق الردع المطلوب، حيث سبق لغرفة الاتهام بمحكمة DOUAI الفرنسية بتاريخ 28 مارس 2003 إلى مؤاخذة سائق بالسجن لمدة 15 سنة سجنا من أجل قتل طفلة وإصابة 3 أشخاص بفعل السياقة في حالة سكر (Le monde 29 Mars 2003) كما أنه بتاريخ 2 أبريل 2003 تمت مؤاخذة ناذل بشهرين حسا موقوفة التنفيذ من أجل المشاركة في السياقة في حالة سكر بفعل استمراره في تقديم الكحول للسائق المتواجد في وضعية سكر طافح وتركه يتولى سياقة سيارته بمفرده (Le Monde 4 Avril 2003).

وسعى إلى التحسيس بأهمية المعالجة القضائية في تحقيق السلامة الطرقية وتوفير الوسائل والتدابير اللازمة لتحقيقها على الوجه الأمثل حرصت السياسة الجنائية في مناسبات متعددة سواء قبل أو بعد التحولات المفصلية التي شهدتها منظومة العدالة الجنائية ببلادنا في السنوات الأخيرة خاصة على مستوى نقل سلطات وزير العدل ذات الصلة بالدعوى العمومية إلى السيد الوكيل العام للملك لدى محكمة النقض - رئيس النيابة العامة⁽⁵⁹⁾ - على القيام بالعديد من الدورات التكوينية وعقد اللقاءات التحسيسية والتواصلية خاصة

للضوابط القانونية لاسيما مبدأ الشرعية والمساواة أمام القانون وتفادي كل شطط في استعمال السلطة⁽⁵⁸⁾. وتتطلب النجاعة والفعالية المذكورة تفعيل الرقابة القضائية على عمل أعوان المراقبة فيما يخص تطبيق القانون واحترامه في نفس الوقت لإذكاء روح المسؤولية واحترام ضوابط السير لدى مستعملي الطريق بمختلف شرائحهم كتقييد الأعوان بضوابط المراقبة وإنجاز الأبحاث والمحاضر بالدقة المتناهية بما فيها استغلال قاعدة البيانات المتوفرة لنظام الجذاذيات الوطنية والجهوية لرخصة السياقة والمركبة والحرص على استعمال أدوات القياس والمعاينة وفق الضوابط والأوصاف المطلوبة (الدليل العملي)...

كما يقتضي الأمر تعزيز فعالية المعالجة القضائية لقضايا السير لتفادي هدر الزمن القضائي والإحساس بعدم فورية العدالة من خلال السهر على إنجاز الأبحاث القضائية والبت في القضايا داخل أجل زمني معقول وتقديم الملتزمات الكفيلة بتحقيق الردع المطلوب كالتماس العقوبات المناسبة وتطبيق أحكام التوقيف والاحتفاظ برخصة السياقة وضبط حالات العود والسهر على تبيخ المحاضر والمقررات القضائية للسلطة الحكومية المكلفة بالنقل لترتيب الآثار القانونية اللازمة كخصم النقط من رصيد رخصة السياقة والتأكد من تنفيذ بعض العقوبات الإضافية كعقوبة التربية على السلامة الطرقية، إضافة إلى ضرورة حرص الجهات المختصة على تحصيل الغرامات المالية. وتلعب المعالجة القضائية دورا مهما في تحقيق التوازن وفق القانون في مجال السلامة الطرقية من

(58) « Des infractions routière est considéré comme archaïque ,injuste ,aléatoire et lent » .

-Pierre couvrat: «La politique Pénale en matière de circulation routière », op.cit.P104

يراجع أيضا بشأن تطبيق قانون السير كمجموعة قواعد قانونية عامة ومجردة تطبق على الجميع بالمساواة والصرامة اللازمة:

-Youssef el Bouhairi : «Reflexion sur la conduite Juridique des Marocains à Travers le code de la route : «Les accidents de la circulation : Approches psychologiques et sociologiques université code suyyad, Faculté des lettres et des sciences HUMAINS Marrakech, serié colloques et séminaire, N° 6 .2013.P253 ET ST.

(59) بموجب القانون رقم 33.17 المتعلق بنقل اختصاصات السلطة الحكومية المكلفة بالعدل إلى الوكيل العام للملك لدى محكمة النقض بصفته رئيسا للنيابة العامة وسن قواعد لتنظيم رئاسة النيابة العامة الصادر بتنفيذه الظهير الشريف رقم 1.17.75 بتاريخ 30 غشت 2017، جريدة رسمية عدد 6805 بتاريخ 18 سبتمبر 2017، ص 5155.

المسؤولية الجنائية لمتدخلي قطاع النقل الطرقي الدولي للتنبيه لمسألة تعدد المتدخلين في هذا النشاط ووجوب إجراء أبحاث دقيقة لتوضيح وتحديد المسؤوليات القانونية؛

* دورية عدد 537 س3 بتاريخ 06 شتنبر 2013 حول إحالة رخص السياقة والقرارات القضائية المتعلقة بها على المديرية الجهوية والإقليمية للنقل لتسهيل ترتيب الإجراءات الإدارية من طرف هذه الأخيرة؛

* منشور رقم 1 س3 بتاريخ 24 فبراير 2012 حول مراقبة مخالفات السرعة بالرادار داخل الطرق السيارة لتحسيس بضرورة احترام الضوابط القانونية المقررة لذلك من طرف أجهزة المراقبة؛

* دورية عدد 38 س3 بتاريخ 20 أكتوبر 2011 حول حسن تدبير ومعالجة قضايا السير، للتذكير بالتدابير الواجب اتخاذها لتسريع البت في القضايا وتسهيل عملية استخلاص الغرامات وتنفيذ الأحكام؛

* دورية عدد 8 س3 بتاريخ 17 مارس 2010 حول الوضعية غير القانونية لبعض الدراجات النارية العادية أو الدراجات الثلاثية أو الرباعية العجلات وخاصة التي يتجاوز حجم أسطوانتها 50 س3؛

هذا، وقد واصلت مؤسسة رئاسة النيابة العامة بعد إحداثها هذا الاهتمام من خلال إصدار عدة رسائل دورية ومناشير للنيابات العامة في إطار إشرافها على تنفيذ السياسة الجنائية وتدبيرها لسياسة الدعوى العمومية (publique action de Politique) نذكر من أهمها⁽⁶¹⁾؛

* دورية عدد 14 س /ر.ن.ع بتاريخ 08 مارس 2018 حول احترام المقتضيات القانونية المنظمة لحمولة مركبات نقل البضائع؛

* دورية عدد 56 س /ر.ن.ع بتاريخ 20 دجنبر 2019 لإعادة التذكير ببيانات البطاقة الدولية للتأمين «البطاقة الخضراء» والآثار المترتبة عن عدم إنجازها؛

عقب صدور مدونة السير على الطرق أو بمناسبة تخليد اليوم الوطني للسلامة الطرقيّة في 18 فبراير من كل سنة، أو من خلال إصدار العديد من المناشير والرسائل الدورية لتحسيس النيابة العامة بشدة اهتمام السياسة الجنائية بموضوع تحقيق السلامة الطرقيّة وضرورة اتخاذ التدابير المناسبة لتفعيل أدواتها القانونية والتنظيمية أثناء تدبير الدعوى العمومية في هذا النوع من القضايا بما يحقق الردع المطلوب ويتصدى لسلوكات مستعملي الطريق المنافية للقانون وضوابط السير ويحل بعض الإشكالات العملية التي تعترض تطبيق أحكام التشريع الطرقي.

ومن أهم هذه المناشير والرسائل الدورية الموجهة إلى النيابة العامة المختصة في الموضوع نذكر ما يلي⁽⁶⁰⁾؛

* منشور عدد 15 س3 صادر بتاريخ 17 سبتمبر 2010 حول تطبيق أحكام القانون رقم 52.05 المتعلق بمدونة السير على الطرق (في حوالي 41 صفحة) تم خلاله استعراض أهم مستجدات مدونة السير على الطرق والتدابير القضائية الموابكة التي يتعين اتخاذها للتنزيل الأمثل لمضامين المدونة؛

* دورية عدد 37 دي بتاريخ 25 غشت 2016، حول صدور القانون رقم 116.14 القاضي بتغيير وتتميم القانون رقم 52.05 المتعلق بمدونة السير على الطرق، بسط أهم التعديلات وتدابير تنزيلها؛

* دورية عدد 35 س3 بتاريخ 24 غشت 2016 حول نظام بطاقة التأمين الدولية «البطاقة الخضراء» لتوضيح أحكام هذه البطاقة والآثار المترتبة عن عدم إنجازها وترتيب المسؤولية القانونية عن ذلك؛

* منشور عدد 3 دي بتاريخ 16 فبراير 2016 حول موضوع التملص من أداء تذكرة المرور بالطرق السيارة لإثارة الانتباه إلى هذا السلوك غير القانوني ووجوب ترتيب الجزاء القانوني المناسب عليه؛

* منشور عدد 44 س3 بتاريخ 25 فبراير 2014 حول

(60) يراجع بخصوص هذه المناشير والرسائل الدورية: «معالم السياسة الجنائية المغربية من خلال أهم المناشير والرسائل الدورية الصادرة في المادة الجنائية من سنة 2000 إلى 2016 المرجع السابق صفحة 261 وما يليها.

(61) يراجع بشأن هذه المناشير والرسائل الدورية موقع رئاسة النيابة العامة وتقريرها السنوية الصادرة في 2017 و2018 و2019 حول تنفيذ السياسة الجنائية وسير الدعوى العمومية.

القضائية، عن كل من المجلس الأعلى للحسابات في تقريره لسنة 2012 والندوة الوطنية للتحويل المنعقدة بتاريخ 8 ماي 2014؛

– تكوين لجن محلية على صعيد محاكم الاستئناف والمحاكم الابتدائية ومراكز القضاة المقيمين، تتشكل من جميع الفاعلين في عملية التحويل على المستويين الداخلي والخارجي، كتمثلي السلطات الإدارية المحلية والضابطة القضائية والخزينة العامة للمملكة، يرأسها المسؤولان القضائيان بكل محكمة، وذلك من أجل تتبع التبليغ وتنفيذ المقررات القضائية، ومناقشة جميع الإكراهات التي تعيق التبليغ والتحويل وسبل تجاوزها لتحقيق النجاعة القضائية المرتبطة بتنفيذ الأحكام؛

– تعيين موظفين قارين بالمحاكم مؤهلين للقيام بمهام التبليغ والتحويل للرفع من مردودية وحدات التبليغ والتحويل؛

– توجيه وتتبع عملية استيفاء الغرامات التصالحية والجزافية المرتبطة بمخالفات وجنح السير وفق الضوابط القانونية الجاري بها العمل؛

– إعداد دليل مساطر تحويل الديون العمومية بكتابة الضبط لشرح المقتضيات القانونية وتوحيد مناهج العمل في عموم المحاكم والممارسات الفضلى التي أبانت عن نجاعتها في مجال التبليغ والتحويل؛

وبهدف تحقيق مزيد من النجاعة والفعالية على مستوى المعالجة القضائية بادرت وزارة العدل إلى وضع العديد من التطبيقات المعلوماتية المرتبطة بتطبيق أحكام مدونة السير على الطرق، من قبيل:

– برنامج القضايا الجزرية (S@J Pénal 1)، يسمح بمسك سجلات القضايا الجزرية بما فيها سجل مخالفات السير وسجل جنح السير وسجل حوادث السير، يسمح بتضمين المحاضر الخاصة بالجرائم المذكورة.

– برنامج تدبير القضايا الجزرية (S@J Pénal)

* دورية رقم 1 س/ر.ن.ع بتاريخ 03 يناير 2019 لدعوة النيابة العامة لتخليد اليوم الوطني للسلامة الطرقية؛

* دورية عدد 19 س /ر.ن.ع بتاريخ 17 مايو 2019 حول تحرير محاضر بشأن مخالفات عدم احترام الممرات الخاصة لبعض أصناف مستعملي الطريق؛ وفي إطار تجاوز الإكراهات المسجلة على مستوى تحصيل الغرامات المالية المحكوم بها في إطار قضايا السير، ونظرا للأهمية الكبرى للتنفيذ الجزري في زجر المخالفين وتحقيق الردع المطلوب، بادرت وزارة العدل بشراكة مع باقي المتدخلين إلى اتخاذ مجموعة من التدابير والإجراءات ساهمت في نجاعة التحويل حيث انتقلت مداخيل الغرامات والإدانات النقدية المرتبطة بمدونة السير من 8.489.834,68 درهم سنة 2012 إلى 19.818.355,66 درهم سنة 2019 أي نسبة تطور بلغت 58%⁽⁶²⁾.

ومن أهم التدابير والإجراءات المتخذة في هذا الصدد نورد أهمها على النحو التالي:

– إعداد دورية مشتركة بين وزارة العدل والخازن العام للمملكة تحت عدد 50 بتاريخ 15 شتنبر 2011 حول استيفاء الغرامات التصالحية والجزافية المنصوص عليها في مدونة السير على الطرق، تم خلالها تحديد الإجراءات المتعلقة بأداء مبالغ هذه الغرامات بمكاتب الحسابات والصندوق بالمحاكم الابتدائية ومراكز القضاة المقيمين وكيفية اعتمادها محاسبيا لدى كتابة الضبط بالمحاكم وضبط عمليات توزيعها، وكذا تحديد عمليات إيداع مبالغ الغرامات في حدها الأقصى، في حالة المنازعة في المخالفة وكيفية تصفيتها؛

– إحداث وحدة خاصة بالتبليغ والتحويل وتنزيل هيكلتها بمختلف محاكم المملكة، تنفيذًا للتوصية رقم 79 من ميثاق إصلاح منظومة العدالة وتفعيلًا للتوصيات الصادرة بشأن تدبير تحصيل الغرامات والإدانات النقدية والصوائر والمصاريف

(62) إحصائيات صادرة عن مديرية الميزانية والمراقبة بوزارة العدل.

التهور وعدم الانتباه - قلة النوم - مشاكل نفسية... وأعطابه المتعددة النفسية والاجتماعية والقانونية والثقافية باعتبار الطريق جزءاً مصغراً للمجتمع غير مفصول عنه يضم مجموعة من الأفراد في تفاعل مشترك يومي (الأمية - الجهل بالقانون - الضغوط الاجتماعية - الأزمات الاقتصادية - خرق القانون - المحسوبية - الفساد - التضامن ضد القانون...)⁽⁶⁴⁾، ومن تم فإن أي معالجة تقتضي مقاربات متعددة ومتداخلة التخصصات لا تختزل في أسباب وحيدة بقدر ما تنطلق من تصور يستوعب تركيبها وتعقدتها وتغيرها وامتدادها.

وبقدر ما تظهر أهمية السياسة الجنائية في تحقيق السلامة الطرقية في إطار تنسيقها مع باقي السياسات العمومية للدولة أو في إطار ردود موجهة مباشرة للتصدي لجرائم السير وفق ما تم توضيحه من خلال ما تملكه السياسة الجنائية من آليات وأدوات تشريعية ومؤسسية وتنظيمية وعملية في مقدمتها إلزامية قاعدة الزجر والعقاب، فإن الرهان عليها لوحدها يظل غير كاف ما لم يتم التوطين والتفكير لثقافة السلامة الطرقية في عمق أعماق ذهنيات الأفراد والرهان على ترسيخ ثقافة مضادة للثقافة السائدة اليوم لدى مستعملي الطريق وتمثلاتهم نحوها، وذلك عبر مداخل متعددة تعليمية دينية وإعلامية وتربوية إلى جانب سياسات عمومية ناجعة وفعالة مبنية على الحكامة الرشيدة تضع السلامة الطرقية في صلب التنمية المستدامة.

(2) وهو نسخة مماثلة لبرنامج ساج 1، غير أنها ممرضة، تسمح علاوة على ذلك بتدبير محاضر السير المرصودة عبر الرادار الثابت وفق كيفية مبسطة وكذا محاضر السير غير المتعلقة بالرادار الثابت.

- برنامج تدبير الإحصائيات (STAT PENAL) يوفر مجموعة من إحصائيات ذات الصلة بقضايا السير (المسجل - الرائج - المنجز...).

خاتمة:

إن إدماج السلامة الطرقية في كامل عملية صنع السياسات العمومية ذات التأثير المباشر عليها أصبح أمراً ضرورياً ومطلباً أساسياً يتعين على واضعي ومنفذي هذه السياسات كفالة درجة أكبر من الالتزام والفهم والإرادة الجادة نحو التنزيل والتنفيذ على الوجه الأمثل، خاصة وأن مجال السلامة الطرقية يعد مجالاً خصباً لتلاقح وتكامل وتنسيق الأدوار بين كافة السياسات العمومية للدولة.

فأى خطة ناجعة وفعالة لنظام آمن للوقاية من حوادث السير تتطلب سنوات طويلة من تطبيق تدابير السياسات الفعالة عبر التعاون متعدد القطاعات الذي يشمل مختلف الإدارات الحكومية والمؤسسات والهيئات العامة والخاصة في إطار التزام مشترك مبني على الحوكمة الرشيدة من خلال المساءلة والشفافية وتعزيز حكم القانون وسيادته⁽⁶³⁾.

ولا شك أن الإنفاذ القوي للقانون يعد أمراً أساسياً في تحقيق السلامة الطرقية إلى جانب الالتزام بتدابير السلامة وتعزيز البنية التحتية... خاصة أمام أزمة السلوك على الطرق (السرعة المفرطة - عدم احترام علامات التشوير - ظروف تعليم السياقة - المخدرات والمؤثرات العقلية - السكر - الحالة الميكانيكية -

(63) أنظر: - عفيف الفريقي: «الحوكمة الرشيدة والسلامة على الطرق»، مجلة السلامة المرورية تصدرها جمعية الإمارات للسلامة الطرقية، العدد 16 أكتوبر 2018، ص 24 و25.

(64) يراجع بخصوص المقاربة السيكولوجية والسوسولوجية لحوادث السير، أشغال الندوة التي نظمتها كلية الآداب والعلوم الإنسانية بجامعة القاضي عياض بمراكش، تحت عنوان «حوادث السير: مقاربات سيكولوجية وسوسولوجية» مطبعة الوراثة الوطنية بمراكش السنة 2013 م.

بيبلوغرافيا مختارة

- أحمد فتحي سرور: «أصول السياسة الجنائية»، دار النهضة العربية (القاهرة)، 1972 م.
- أحمد المطيلي: «مسببات حوادث السير وطرق الوقاية منها: بحث ميداني حول التمثلات الاجتماعية للسائقين»، مقال منشور ضمن أشغال ندوة حول موضوع «حوادث السير: كلية الآداب والعلوم الإنسانية بمراكش، سلسلة ندوات ومناظرات، العدد 6، مطبعة الوراقة الوطنية بمراكش الطبعة الأولى، 2013 م، الصفحة 7 وما يليها.
- عبد الهادي أعراب: «السياسة الطرقية من خلال تمثلات السائقين» مقال منشور ضمن أشغال ندوة حول موضوع «حوادث السير: كلية الآداب والعلوم الإنسانية بمراكش، سلسلة ندوات ومناظرات، العدد 6، مطبعة الوراقة الوطنية بمراكش، الطبعة الأولى، 2013 م، الصفحة 29 وما يليها.
- هشام ملاطي: «السياسة الجنائية في علاقتها مع السياسات العمومية للدولة»، مداخلة منشورة ضمن أشغال الندوة المنظمة من طرف مجموعة الأبحاث والدراسات الجنائية بكلية العلوم القانونية والاقتصادية بمراكش بتاريخ 19-20 دجنبر 2016، سلسلة الندوات والمؤتمرات، العدد 57، المطبعة والوراقة الوطنية بمراكش 2018، ص 179 وما يليها.
- «ضوابط أعمال النيابة العامة في مجال البحث والتحري عن مخالفات أحكام مدونة السير على الطرق»، مجلة الشؤون الجنائية، العدد الأول، دجنبر 2011، ص 73 إلى 89.
- عفيف الفريقي: «السياسة الرشيدة والسلامة على
- Jean-Paul Céré: «Le permis à points», L'Harmattan 3 éme éditions, 2009.
- Rémy Josseume/ Jean-Baptiste Le dall: «contentieux de la circulation routière», Edition Lamy France, 2010.
- Youssef El Bouhairi: «Réflexion sur la conduite juridique des marocains à travers
- Henri Donnedieu De Vaber: «La politique criminelle des états autoritaire», Préface de Jean Danet Dalloz 2009.
- Yves charpenel: «Les rendez-vous de la politique pénale: concilier devoir De justice et exigence de sécurité», Armand colin, Paris 2006, p 185 et St.
- الطريق»، مجلة السلامة المرورية العدد 16 أكتوبر 2018، ص 24 و25.
- غنام محمد غنام: « الملامح العامة للسياسة الجنائية في مجال جرائم المرور»، دراسة منشورة بمنتدى شيماء عبد الغني عطا الله، الموقع الإلكتروني: <http://www.chaimaatalla.com/vb/shauration.php?tarikh=2021/02/01> على الساعة 21.38.
- مصطفى ابراهيم العربي: «السياسة الجنائية في مواجهة حوادث المرور وما قد ينجم عنها من أضرار بشرية، التشريع الجنائي الليبي نموذجاً»، مجلة العلوم الشرعية والقانونية، دار المنظومة 2020، ص 144 إلى 191.
- سعيد أحمد علي القاسم: «الجرائم المرورية»، رسالة لنيل الدكتوراه في الحقوق، كلية الحقوق جامعة الاسكندرية، 2009 م.
- محمد فليل: «خصوصية القواعد الموضوعية والإجرائية للمقتضيات الجنائية لمدونة السير على الطرق»، أطروحة دكتوراه في القانون الخاص، كلية العلوم القانونية والاقتصادية والاجتماعية بوجدة، نوقشت بتاريخ 10 مارس 2018 م.
- محمد بنعليو: «تأملات حول فكرة المسؤولية الجنائية في مدونة السير»، مجلة محكمة الاستئناف بالدار البيضاء، العدد الأول، 2011 م، ص 73 إلى 91.
- «معالم السياسة الجنائية المغربية من خلال أهم المناشير والرسائل الدورية الصادرة في المادة الجنائية من سنة 2000 إلى 2016»، منشورات وزارة العدل، مطبعة Numaris 2016 م، ص 253 إلى 292.

routière : changement politique ou nouvel usage Des instruments ?», Revue français de sciences politique, vol 56 N°5, Octobre 2006, p813 à 836.

- **Gérard Cornu:** «Vocabulaire Juridique», Association Henri Capitant, Point Delta/ Presse Universitaires de France, Paris 1987.

-**François Gentile:** «La sécurité Routière», que Sais-je ?», Presse universitaires de France, 1994.

- **Yean Aguila:** «La politique pénale est une politique publique comme une autre?», Revue Administrative, N° 277, 1993.

- **Simon (F):** «Histoire du code de la route», Gaz.pal, 4-6 Mars 2001, p 2 et st.

- Jean Orseilli: «La naissance du code de la route », pour mémoire n° 6 été 2009, p 53 et st.

Le code de la route », article publié dans les travaux Du séminaire: «Les accidents de la circulation :approches Psychologique et sociologique», publication de la faculté Des lettres et des sciences humaines, Marrakech, série colloques Et séminaire N°6, p251 et st.

- **Pierre Couvrat:** «La politique pénal en matière de circulation routière», sciences Politique criminelle, 2003/1 N°25 p 101 à 107.

- **Michèle Guillot/ Véronique Ferrant:** «L'insécurité Routière: quel coupable devant le juge Pénal ?», Eres 2004/3 N°118, p149 a 167.

- **Marie-chantal Jayet :** «Le dispositif de control-fonction : limites et progrès possibles», ADSP N°41, Décembre 2002, p 428.

- **Robert Cario:** «Introduction aux sciences criminelle», L'harmattan, 5ème Edition 2005.

- **Renard Crespin:** « Drogues et sécurité

جرائمات وأحكام جنائنية



La réglementation du permis de conduire dans le code de la route et les peines accessoires y afférentes



- » توجهات العمل القضائي في تطبيق مدونة السير على الطرق
- » وجهة نظر حول عقوبة توقيف رخصة السياقة
- » استراتيجية التواصل والتربية والوقاية الطرقية للتارسا: راهنية الخطاب والممارسة
- » المتدخلون الأساسيون في مجال السلامة الطرقية

La réglementation du permis de conduire dans le code de la route et les peines accessoires y afférentes



ذة. ملاك روكي

قاضية ورئيسة مصلحة بمديرية الشؤون الجنائية والعفو

Les accidents de la circulation routière constituent aujourd'hui un véritable fléau qui n'épargne aucun pays en raison notamment de l'extension du parc automobile et de l'expansion démographique.

Ce phénomène aux conséquences tragiques, touche toutes les catégories sociales et engendre chaque année un bilan accablant de nombre de morts, de blessés graves et d'handicapés. En plus des nombreuses souffrances qui en découlent, ces accidents causent des pertes économiques considérables aussi bien aux familles des victimes qu'à l'Etat.

D'après les statistiques de l'Organisation Mondiale de la Santé, les accidents de la route ont entraîné en 2016 la mort de plus de 1,35 millions de décès dans le monde et 20 à 50 millions de blessés⁽¹⁾, dont bon nombre garde une invalidité à la suite de leurs blessures. Ceci en plus d'un coût avoisinant pour la plupart des pays trois pour cent de leur produit intérieur brut.

Les facteurs de risque à l'origine des accidents de la route sont nombreux, dont notamment : l'erreur humaine, l'excès de vitesse, la conduite en

état d'ébriété ou sous l'influence de substances psychoactives, distraction au volant, état inadapté des infrastructures routières, état défectueux du véhicule, le non respect des règles du code de la route etc. Relève-t-on ainsi que la cause de ce fléau revient essentiellement au facteur humain.

En réaction à cette sombre réalité, les pouvoirs publics de par le monde ont été appelés à se pencher sérieusement sur les différentes problématiques de ce phénomène en instaurant les mesures qui s'imposent pour une meilleure sécurité routière.

Pour sa part, le Maroc profondément touché par cette hécatombe, et conscient de l'ampleur du défi, s'est avisé très tôt de la nécessité d'apporter les solutions adéquates à même de lutter efficacement contre le phénomène, ou du moins en limiter l'ampleur. C'est alors que le législateur marocain, en bâtissant sur l'existant déjà acquis du temps du Protectorat, et tenant compte du nouveau contexte du fait de l'explosion démographique, du développement des infrastructures routières et du parc automobile ainsi que des progrès incessants de la technologie,

a procédé à une refonte ambitieuse du cadre juridique en la matière.

L'avènement de la loi 52.05, adoptée par dahir du 11 Février 2010, formant code de la route, constitue en effet une révolution dans la réglementation relative à la sécurité routière dans notre pays qui tient ainsi à se mettre au diapason des législations les plus avancées en se conformant aux meilleures pratiques consacrées dans ce domaine.

Convaincu du rôle important du facteur humain en tant qu'élément essentiellement responsable dans la recrudescence des accidents de la route, le législateur a prévu une panoplie de mesures administratives et de sanctions pénales, visant à tout prix à assurer une meilleure sécurité routière, et ce conformément à l'orientation générale de la politique pénale du Royaume. Lesquelles mesures et peines revêtent parfois un caractère préventif et tantôt répressif.

Toutefois, la pratique a vite révélé, quelques années après l'entrée en vigueur de ce texte, un certain nombre de lacunes et insuffisances, ce qui amena le législateur à y remédier à travers l'adoption d'une nouvelle loi, à savoir; la loi 116.14 modifiant et complétant la loi 52.05 formant code de la route.

Ainsi le code de la route désormais constitué par les deux textes de loi, a consacré une place importante à la réglementation relative au permis de conduire.

Le législateur se propose donc, à travers les dispositions du code de la route, de contrôler le comportement du conducteur en imposant d'emblée la nécessité d'être titulaire d'un permis de conduire en cours de validité, délivré par l'administration compétente, et en renforçant la réglementation de la délivrance de ce document selon la catégorie du véhicule (Première partie).

Il échet de noter par ailleurs que le droit de conduire n'est pas un droit absolu. Il peut en effet et à tout moment, faire l'objet d'un retrait, d'une suspension, d'une annulation, voire de la privation de la délivrance d'un nouveau permis de conduire. (Deuxième partie).

Première partie: Réglementation afférente au permis de conduire

Le permis de conduire peut être défini comme un droit administratif autorisant son titulaire à conduire sur une route publique un ou plusieurs véhicules motorisés dans une zone géographique donnée, généralement un pays. Son obtention est soumise à des conditions fixées par l'article 10 dont notamment l'exigence d'un âge minimum de 16, 18 ou 21 années grégoriennes révolues, selon la catégorie de véhicule, la satisfaction aux épreuves de contrôle des connaissances du code de la route, d'un certificat médical attestant des capacités physiques et mentales des postulants à ce document etc.

Afin d'inciter les conducteurs à mieux respecter les règles de circulation dans l'objectif

de réduire l'insécurité routière, le Maroc, à l'instar des pays européens, a adopté le régime du permis à points.

Il s'agit d'un nouveau dispositif pédagogique en matière de sécurité routière. Le principe étant que chaque permis de conduire dispose d'un capital de points susceptible d'être réduit à chaque fois que le titulaire dudit permis commet une infraction sanctionnée par le retrait de points. L'épuisement du capital de points conduit à l'annulation du permis de conduire. A l'inverse, il est prévu un système souple permettant la récupération par le titulaire des points perdus.

Il convient à ce titre de noter que le législateur prévoit, outre que le permis de conduire national classique, d'autres types de permis de conduire:

- **Le permis de conduire de la période probatoire:**

Il est délivré au candidat ayant suivi avec succès les épreuves de contrôle des connaissances du code de la route et de la conduite, pour une période probatoire de deux années. Ce permis est affecté d'un capital de 20 points (contre 30 points pour le permis de conduire définitif).

- **Le permis de conduire étranger:**

Le code de la route autorise la conduite sur le territoire national au moyen d'un permis de conduire étranger. Les marocains résidants à l'étranger peuvent ainsi conduire sur le territoire national pendant une durée maximale d'un an à compter de la date de leur résidence définitive au

Maroc, munis d'un permis de conduire en cours de validité.

De même, les personnes de nationalité étrangère peuvent conduire sur le territoire marocain munis d'un permis de conduire en cours de validité qui leur a été délivré à l'étranger, et ce pour une durée ne dépassant pas une année à compter du début de leur séjour temporaire au Maroc.

A l'expiration dudit délai, les titulaires d'un permis délivré à l'étranger doivent se présenter aux épreuves pour l'obtention du permis de conduire marocain ou demander l'échange de leur permis de conduire en cas d'accord de reconnaissance des titres de conduites consacré par une convention.

Un arrêt de la Cour de Cassation⁽²⁾ s'est d'ailleurs prononcé sur le sort du permis de conduire délivré par un pays étranger en cas de commission d'une infraction sur le territoire national. La Cour a ainsi cassé et renvoyé la décision prononçant l'annulation du permis de conduire étranger au motif que la convention de Genève, dans le 5ème alinéa de son article 24, donne le droit à l'Etat contractant de suspendre le permis de conduire délivré à l'étranger en cas de commission d'une infraction à son code de la route, et non de l'annuler comme l'a affirmé la décision attaquée.

- **Le permis de conduire international:**

L'article 4 de la loi 52.05 traite du permis

international pour la circulation internationale, qui doit être établi sur un livret spécial et délivré par les organismes habilités par l'administration conformément à la convention internationale sur la circulation routière et dont la validité ne peut excéder une année.

- La conduite professionnelle:

La conduite professionnelle est soumise à une autorisation délivrée par l'administration, conférant à son titulaire le droit de conduire les véhicules de transport de marchandises, les véhicules de transport public de voyageurs et touristique, les véhicules de transport du personnel et de transport scolaire, les taxis de première et deuxième catégories et les autobus de transport urbain.

Il existe par ailleurs une autre classification du permis de conduire, suivant cette fois-ci la catégorie à laquelle appartient le véhicule concerné. Ainsi, chaque catégorie de permis de conduire ne permet que la conduite de la catégorie des véhicules y correspondants tel que prévu à l'article 7 du code de la route.

Il ne fait aucun doute que le permis de conduire en cours de validité délivré par l'administration compétente est assurément le seul instrument juridique permettant à son titulaire de conduire la classe de véhicule auquel il correspond. Néanmoins, le droit de conduire n'étant pas un droit absolu, le législateur a prévu un ensemble de peines afférentes au permis de

conduire, et a donc restreint ce droit dans certains cas bien définis. Ainsi, et en vertu des dispositions de la loi 52.05 formant code de la route, il est possible de suspendre, de retirer ou d'annuler le permis de conduire, voire de priver définitivement du droit d'obtention d'un nouveau permis de conduire.

Deuxième partie : Les peines relatives au permis de conduire

- La suspension et le retrait du permis de conduire:

Le législateur n'a pas donné une définition juridique aux notions de suspension et de retrait du permis de conduire.

On peut toutefois définir la suspension comme étant une mesure de sûreté provisoire, en ce qu'elle ne constitue qu'une privation temporaire du permis de conduire, et ce jusqu'à la cessation du fait justifiant cette suspension ou après écoulement de la durée de la suspension. Après quoi, l'intéressé peut récupérer son permis de conduire. Elle n'implique pas dans ce cas de repasser les épreuves du code et de la conduite pour reprendre le droit de conduire.

Quant au retrait du permis de conduire, bien qu'il revête un caractère provisoire tout comme la suspension, cette mesure reste liée aux capacités physiques et mentales du titulaire du permis de conduire. Ainsi, si le retrait du permis intervient lorsqu'une inaptitude est observée chez son titulaire, il est aussitôt restitué une fois qu'il est

établi que ce dernier est redevenu apte à conduire en vertu d'un examen médical effectué selon les modalités prévues par la loi.

La suspension du permis de conduire peut être administrative ou judiciaire. On se contentera ici de traiter essentiellement de l'aspect judiciaire de cette mesure.

La suspension judiciaire est prononcée par une juridiction en tant que peine accessoire aux côtés d'une peine principale, et ce, dans les cas prévus par le code de la route. L'on peut citer à ce propos les délits de blessures involontaires ou d'homicide involontaire consécutifs à un accident de la circulation, ou encore la conduite en état d'ivresse ou sous l'empire d'un état alcoolique.

D'autre part, et en considération de la nature juridique de la suspension du permis de conduire en tant que peine accessoire prononcée à l'issue d'une décision judiciaire, il en ressort qu'il s'agit d'une peine qui ne peut être assortie de circonstances atténuantes telles que prévues par les règles générales du code pénal. Par voie de conséquence, le juge pénal ne peut prononcer une durée de suspension du permis de conduire en deçà de la limite minimale prévue par la loi en arguant des circonstances atténuantes en tant que procédé dont il dispose pour apprécier les faits qui lui sont soumis.

Il apparaît à propos des délits sanctionnés par une peine principale assortie de la peine accessoire de la suspension du permis de conduire, que les

durées de suspension prévues diffèrent selon que l'infraction routière commise est accompagnée ou non d'un ou de plusieurs faits aggravants.

La Cour de Cassation⁽³⁾ a fermement établi à cet égard que seules les peines principales peuvent être appliquées en dessous de leur seuil minimum par les juges de fond dès lors qu'ils ont décidé de faire bénéficier le condamné de circonstances atténuantes sous réserve de motiver leur décision. L'effet juridique des circonstances atténuantes ne saurait s'appliquer aux peines accessoires. Ainsi, la jurisprudence a tranché cette question qui divisait les juges de fond.

- L'annulation du permis de conduire:

L'annulation du permis de conduire est l'annulation du droit de conduire tout véhicule pour lequel le permis est obligatoire. Le législateur ne s'est par contre pas soucié de distinguer l'annulation de la notion de retrait, c'est ce qui ressort du moins de l'article 18 du code de la route.

En effet, il y est prévu qu'à la suite d'une inaptitude physique ou mentale établie par une visite médicale effectuée conformément aux modalités prévues par la loi, et à l'issue de laquelle le médecin ayant procédé à cette visite délivre à l'administration compétente un certificat médical établissant que le conducteur est atteint d'une maladie ou d'une incapacité qui le rend inapte à conduire sur la voie publique, le permis de conduire est retiré ou annulé.

L'annulation du permis de conduire intervient également lorsque le capital de points y étant affecté est épuisé.

Aussi, en cas d'homicide involontaire consécutif à un accident de la circulation, accompagné d'un ou plusieurs des faits aggravants énumérés au 2^{ème} alinéa de l'article 172 du code de la route, l'auteur encourt l'annulation du permis de conduire.

La Cour de Cassation a justement consacré ces dispositions par un arrêt⁽⁴⁾ déclarant que « le tribunal est tenu - en cas d'homicide involontaire résultant d'un accident de la circulation causé par un conducteur en état d'ivresse avec délit de fuite - d'annuler le permis de conduire avec interdiction de passer l'examen pour l'obtention d'un nouveau permis pendant une durée de deux à quatre ans avec l'obligation de se soumettre à une session d'éducation à la sécurité routière selon les dispositions de l'article 173 du code de la route. Or, en déclarant le prévenu coupable d'homicide involontaire consécutif à un accident de la circulation, de la conduite en état d'ivresse et sous l'empire d'un état alcoolique avec délit de fuite, et en se limitant à la suspension du permis de conduire pour une période d'une année seulement, confirmant alors le jugement de première instance, la décision attaquée a ainsi violé les dispositions du code de la route ».

- La privation de la délivrance d'un nouveau permis de conduire :

L'interdiction de l'obtention d'un nouveau

permis de conduire est une peine accessoire prévue dans certains cas, dont notamment :

- la conduite d'un véhicule sans permis de conduire ou avec un permis non correspondant, dans lequel cas le contrevenant est puni d'une amende de 2.000 à 4.000 DH, ainsi que de la privation de la délivrance du permis de conduire pour une durée maximum de 3 mois.

- La récidive est punie d'une amende de 8000 à 20.000 DH, la durée de la privation étant alors portée au double.

- Ces dispositions s'appliquent également aux personnes conduisant, sans permis de conduire, des véhicules agricoles ou forestiers à moteur ou d'engins de travaux publics lorsqu'elles empruntent la voie publique.

- Il en va de même pour le cas de l'homicide involontaire consécutif à un accident de la circulation, accompagné d'un ou plusieurs des faits aggravants énumérés au 2^{ème} alinéa de l'article 172 du code de la route, pour lequel l'auteur encourt l'annulation du permis de conduire avec interdiction de passer l'examen pour l'obtention d'un nouveau permis pendant une durée de deux à quatre ans.

Il apparaît enfin que le législateur s'est plus focalisé sur l'élément humain en tant qu'acteur principal visé par la politique pénale de prévention des accidents de la circulation à travers une réglementation répressive du permis de conduire. Aussi, le rôle accompagnateur de la jurisprudence contribue efficacement à la consécration des

mécanismes mis en œuvre en vue de juguler ce fléau et participer activement au renforcement de la sécurité routière.

Néanmoins, le législateur sera constamment appelé à accompagner l'évolution incessante de

l'environnement routier pour ajuster, selon les circonstances ambiantes, la législation qui constitue le moyen essentiel de lutte contre le phénomène des accidents de la route.

Référence

- (1) « Rapport de situation sur la sécurité routière dans le monde » 2018, l'Organisation Mondiale de la Santé.
- (2) Arrêt de la CC n° 825/2, en date du 1er Juin 2016, Dossier délictuel n° 3959/2015.
- (3) Arrêt de la CC n° 552/2, en date du 20 Avril 2016, Dossier délictuel n° 17161/2015.
- (4) Arrêt de la CC n° 350/42, en date du 9 Mars 2016, Dossier délictuel n° 1024/2015.

توجهات العمل القضائي في تطبيق مدونة السير على الطرق



ذ. محمد أمين الجرداني

قاض ورئيس مصلحة مديرية الشؤون الجنائية والعمو

الترسانة القانونية بغاية الوقاية من جهة والزجر من جهة ثانية لفرض احترام قانون السير والالتزام بقواعد السير العام على الطرق المفتوحة للسير العمومي وإعادة تأهيل السائقين بعد ارتكابهم لبعض مخالفات قانون السير وذلك من خلال ما جاء به من إجراءات مسطرية وموضوعية وأخرى تقنية وعملية أكثر حداثة وتقدما في مجال إثبات الجرائم.

ولقد أنط المشرع المغربي بكل المتدخلين المعنيين بتطبيق أحكام المدونة اختصاصات دقيقة ورصد لها آليات محددة لضبط المخالفات لمقتضياتها. ومن بين ذلك القضاء، سواء النيابة العامة من خلال تحريكها للدعوى العمومية - حيث تعتبر الطرف الرئيسي الذي يرجع إليه حق تحريك الدعوى العمومية باسم المجتمع - أو قضاء الحكم - باعتباره الجهة التي خول لها القانون صلاحية إصدار الأحكام في الدعوى المعروضة أمامها، حيث جعل لهاتين الجهتين القضائيتين دورا محوريا في التطبيق السليم لمدونة السير والتقييد بأحكامها.

غير أنه ورغم ما تضمنته مدونة السير من إجراءات ومساطر مفصلة، ورغم وجود مجموعة من النصوص التنظيمية التي تهدف إلى التطبيق السليم لأحكامها، فإن الجهاز القضائي بشقيه الممثلين في النيابة العامة وقضاء الحكم واجه صعوبات في تطبيقها بسبب الإشكاليات التي تطرحها. ولتدارك القصور الملحوظ في بعض المقتضيات القانونية التي تضمنتها مدونة السير، والذي أفرزه التطبيق العملي لها، جاء القانون رقم 52.05 المتعلق بمدونة السير، حيث تم إدخال عدة تعديلات تروم سد الفراغ التشريعي القائم. ويشمل هذا القانون مجموعة من المستجدات الهامة التي طالت أحكام مدونة السير، خاصة على مستوى التجريم والعقاب

تعتبر حوادث السير إحدى الآفات التي يعرفها العالم منذ أواخر القرن العشرين والتي استمرت في تصاعد مضطرد، حيث أصبحت من المعضلات التي يبدو أنها تستعصي على الحل وذلك بسبب التزايد الكبير لعدد العربات وتشابك حركات السير على الطرق.

فقد حصدت حرب الطرقات هاته -ولا زالت تحصد- الكثير من الأرواح وتخلف العديد من الإعاقات، متسببة بذلك في الكثير من المآسي في غالبية البلدان، وبلادنا لا تشكل مع كامل الأسف استثناء من هذه الحقيقة.

ومن أجل مواجهة هذه المعضلة التي تشكل عائقا كبيرا أمام التنمية في المجالين الاقتصادي والاجتماعي، حرصت الدولة على تعبئة جميع إمكانياتها المادية والبشرية والتكنولوجية الكفيلة بالحد من السلوكيات المتسببة فيها، إضافة إلى القيام بحملات التحسيس والتوعية بالمخاطر الناجمة عنها وذلك عبر جميع الوسائل (السمعية البصرية والورقية والإلكترونية...).

وعلاوة على ذلك، فقد عملت بالخصوص على وضع الآليات القانونية اللازمة عن طريق خلق مؤسسات ولجان ذات اختصاصات متنوعة في المجال وذلك بوضع توجهات استراتيجية وترسانة قانونية متطورة لردع وزجر المخالفات لقانون السير التي يعتبر العنصر البشري المتسبب الأول فيها من أجل تحقيق السلامة الطرقية.

إلا أن هذه الترسنة القانونية بقيت غير كافية وكان لابد من مراجعتها وتطويرها للوقوف عند مكامن النقص فيها وتدارك الإشكالات القانونية المطروحة.

وفي هذا السياق، جاء القانون رقم 52.05 بمثابة مدونة السير على الطرق في إطار الإصلاحات التشريعية التي عرفتها ولا زالت تعرفها بلادنا من أجل تعزيز

والعديد من الجوانب ذات الصلة بالإجراءات القضائية المرتبطة بالموضوع.

ورغم كل هذه التعديلات فقد بقي هذا التشريع بحاجة إلى ما يكمله من تفسير وتأويل، وهو الدور المنوط بالعمل القضائي الذي عرف تطورا مهما على مدى العشر سنوات من تطبيق أحكام هذه المدونة. فللاجتهاد القضائي دور بالغ الأهمية والآثار في مجال القانون، لا يكاد يقل في أهميته عن دور التشريع نفسه. فهو الذي يضيء على القانون طابعه العملي الحي ويحدد مداه وأبعاده.

وإذا كان التشريع يعبر عن اختيارات الأمة ومصالحها العامة، فإن الاجتهاد القضائي يتميز بكونه يضمن استمرارية القواعد التشريعية، من خلال ملاءمتها مع الوقائع والنوازل. فالتشريع بما يتميز به من عمومية وتجريد لا يضع إلا حلولا وسطى، ولا يخصص حلولا فردية لكل النزاعات، وهذا ما يجعل من الاجتهاد القضائي مصدرا مستقلا ومساويا لباقي مصادر القانون، فهو يخصص القاعدة القانونية، ويقوم بتحيينها، إذ بدونها لا يتمكن التشريع من التوفيق بين خاصيتي الاستقرار والاستمرارية، فالاجتهاد القضائي يؤمن للتشريع ملاحقة تطورات المجتمع من خلال تطبيق النصوص القديمة بروح جديدة، كما أنه يساهم في تفسير النصوص الغامضة ويكمل الناقص منها فيصير الاجتهاد القضائي مصدرا مباشرا للقانون. وهكذا، قد يجتهد القاضي من خلال النصوص التشريعية التي يلزم تطبيقها أو من خارج هذه النصوص. فعند تطبيق النصوص التشريعية، يضطر القاضي إلى أن يجتهد في حالتين أساسيتين: في حالة غموض النص أو إبهامه من جهة، وفي حالة النقص في النص أو سكوته عن بعض المسائل من جهة ثانية. فغموض النص يعني أن هذا الأخير ليس له معنى واضح محدد، وإنما يحتمل أكثر من تأويل وعلى القاضي في هذه الحالة أن يجتهد في فهم النص وتحديد معناه. وهو حين يفعل ذلك إنما يحدد الحكم الذي يتضمنه هذا النص. ولذا، قد تختلف الاجتهادات القضائية تبعا لاختلاف القضاة في فهم النصوص وتفسيرها.

وأما النقص في النص فيقع عندما يتعرض المشرع لبعض المسائل مباشرة ويغفل في الوقت نفسه مسائل أخرى فلا يبين أحكامها. ويتمثل دور القاضي في هذه الحالة في استخلاص الحلول المناسبة للمسائل التي سكت عنها المشرع مستعينا في ذلك بطرق التفسير

المتاحة له.

ولذلك، فقد أصبح الاجتهاد القضائي مطلباً حقوقياً بالنظر إلى ما يكفله من توحيد للحلول القضائية وتوقعها على نحو يرسخ الأمن القانوني، الذي يهدف إلى تمكين المواطن بدون جهد مضني من تحديد ما هو مباح وما هو محظور بمقتضى القانون الجاري به العمل، ويتطلب ذلك أن تكون النصوص القانونية واضحة ومفهومة ولا تتعرض لتغيرات متكررة ولا سيما غير متوقعة.

وتهدف هذه الدراسة إلى تسليط الضوء على بعض من أهم توجهات العمل القضائي بخصوص بعض الإشكاليات المطروحة في مجال تطبيق أحكام مدونة السير على الطرق والتعديلات الطارئة عليها، سواء على مستوى محكمة النقض أو محاكم الموضوع.

* السكر والسياقة في حالة سكر

جنحتي السكر العلني البين والسياقة في حالة سكر:
فعلان منفصلان تحكهما مقتضيات مختلفة

جنحتي السكر العلني البين والسياقة في حالة سكر - فعلان منفصلان تحكهما مقتضيات مختلفة - لا مجال لتطبيق مقتضيات الفصل 118 من القانون الجنائي.

عندما توبع المطلوب من أجل جنحتين مختلفتين وهما السكر العلني البين والسياقة في حالة سكر طبقا لمرسوم 14/11/1967 والمادة 183 من مدونة السير، فإنه لا مجال لتطبيق مقتضيات الفصل 118 من القانون الجنائي ما دام الأمر يتعلق بجنحتين مستقلتين وليس فعلا واحدا قابلا لأوصاف متعددة.

- القرار عدد: 485

- ملف جنحي عدد 2015/2/6/6086.

* رخصة السياقة

سحب رخصة السياقة كعقوبة إضافية: المحكمة لا تملك سلطة الخيار في تطبيق مقتضيات القانون

أيدت محكمة الاستئناف بفاس الحكم الابتدائي فيما قضى به من إدانة المطلوب في النقص من أجل الجرح الخطأ وعدم احترام حق الأسبقية وقامت بتعديله بحذف عقوبة توقيف رخصة سياقة المتهم بعلّة أنه لا مبرر لها بالنظر لطبيعة الأفعال المنسوبة للمتهم وظروفه الاجتماعية وكونه يحتاج إلى رخصة السياقة في عمله والحال أنها لا تملك سلطة الخيار في تطبيق المقتضيات المذكورة، فلم تجعل لما قضت به أساسا من القانون.

- القرار عدد: 10/1452

- ملف جنحي عدد: 2018/16482

قيام جنحة السياقة في حالة سكر أو تحت تأثير الكحول مشروطة بتولي السياقة مع وجود السائق في إحدى الحالتين

إن المادة 183 من مدونة السير تعاقب كل شخص يسوق مركبة وهو في حالة سكر أو تحت تأثير الكحول مما يستلزم القول بأن الإدانة تبقى مشروطة بتولي السياقة مع وجود السائق في إحدى الحالتين، وهو ما ينتفي في نازلة الحال، وبالتالي فإن المحكمة لما صرحت ببراءة المطلوب من السياقة في حالة سكر على أساس أن التهمة غير ثابتة بدليل إنكاره ومحضر الضابطة القضائية المتضمن أن السيارة كانت متوقفة ولم تكن في حالة سير مما يجعل قرارها مؤسسا ومعللا تعليلا كافيا.

- القرار عدد 512/2

- ملف جنحي عدد 2012/15006

رخصة سياقة أجنبية غير صالحة لسياقة السيارات داخل المغرب: تعتبر مخالفة لقانون السير ولا أثر لها على قيام الضمان

السياقة في حالة سكر: اعتراف المتهم بحالة السكر يغني عن إثبات الحالة عن طريق التحقق من نسبة الكحول في الدم أو من خلال الهواء المنبعث من الفم بواسطة الرائز

لئن كانت المادة السابعة من الشروط النموذجية العامة للعقود المتعلقة بتأمين المسؤولية المدنية عن العربات ذات محرك، والمضمنة بقرار وزير المالية والخصوصية الصادر في 2006/05/26 قد رتبّت في فقرتها الأولى عن عدم التوفر على رخصة السياقة عدم قيام الضمان، فإنها لم تشترط في تلك الرخصة أن تكون صادرة عن السلطات المغربية، وإنما جاءت مطلقة غير مقيدة، وهو ما يحمل على القول وبالنتيجة بأن مخالفة مقتضيات قرار وزير الأشغال والمواصلات الصادر بتاريخ 1973/03/06، والذي حدد على سبيل الحصر البلدان التي تكون رخصة السياقة المسلمة فيها صالحة لسياقة السيارات داخل المغرب، إنما تشكل مخالفة لقانون السير، ولا أثر لها على قيام الضمان، وذلك بغض النظر عن الدولة المصدرة لرخصة السياقة ما دام أن الحصول على هذه الأخيرة تتحقق به قرين الدراية بالسياقة.

- القرار عدد 271

المحكمة لما أيدت الحكم الابتدائي القاضي بالبراءة من أجل السياقة في حالة سكر على اعتبار أن السياقة في تلك الحالة غير ثابتة بالنظر لعدم التحقق من نسبة الكحول في الدم أو من خلال الهواء المنبعث من فم السائق، والحال أن المتهم قد اعترف اعترافا قضائيا أمام النيابة العامة باحتسائه كمية من الخمر ثم ركب سيارته وفي طريقه وقعت الحادثة مما تكون معه المحكمة بعدم مناقشتها لما نسب إليه بمحضر الاستنطاق قد جعلت ما قضت به دون أساس سليم من القانون فجاء قرارها تبعا لذلك مشوبا بنقصان التعليل الموازي لانعدامه.

- قرار عدد 2/184

- المؤرخ في 06 فبراير 2013

- ملف جنحي عدد 2012/11512

- المؤرخ في 01 مارس 2017

- ملف جنحي عدد 2015/2/6/21472

الدراجات الثلاثية العجلات: إلزامية الحصول على
رخصة سياقة مناسبة لصنف الدراجة تتوقف على
صدور نص تنظيمي

رخصة السياقة المسلمة من دولة أجنبية: اتفاقية
جينيف تمنح للدول حق سحب رخصة السياقة
وليس إلغائها

نصت المادة 7 من مدونة السير على ضرورة الحصول على رخصة سياقة مناسبة لصنف لدراجة واعتبرت أن تطبيق هذه المقتضيات يتوقف على صدور نص تنظيمي. لكن بالرجوع للقانون رقم 116.14 بتاريخ 2016/07/18 فإن المشرع اعتبره واجب التنفيذ من يوم صدوره وأن ما ذهب إليه القرار لا يرتكز على أساس ويعرضه للنقض. ولو أن المادة 7 المذكورة كما تم تغييرها نصت على كون الدراجة ثلاثية العجلات بمحرك من العربات التي ينبغي توفر سائقها على رخصة سياقة سارية الصلاحية ومسلمة من الإدارة طبقا للمادة الأولى من القانون ذاته، فإن تطبيق المقتضى المذكور معلق على تحديد الكيفيات والآجال المتعلقة به وفقا لما تنص عليه المادة الخامسة من نفس القانون، وهو الأمر الذي لم يكن محققا وقت الحادثة، والمحكمة مصدرة القرار المطعون فيه لما اعتبرت ضمان شركة التأمين للحادث يظل قائما وما أثارته بهذا الخصوص يكون غير مؤسس استنادا للمقتضيات أعلاه تكون قد عللت قرارها تعليلا سليما والوسيلة غير مؤسسة.

- القرار عدد

- المؤرخ في 30 شتنبر 2020

- ملف جنحي عدد 2019/10257

توقيف رخصة السياقة - إلزامية الخضوع لدورة
تكوينية في التربية على السلامة الطرقية - عقوبة
إضافية - جنحة القتل والجرح غير العمديين الناتج
عن حادثة سير.

المحكمة لما قضت بإدانة المتهم من أجل جنحة القتل والجرح غير العمديين الناتج عن حادثة سير وعدم احترام مسافة الأمان والتجاوز المعيب، بعد تبني علل وحيثيات الحكم الابتدائي الذي اكتفى بتوقيف رخصة سياقة المطلوب دون أن ينص على العقوبة

إن المحكمة لما أيدت الحكم الابتدائي فيما قضى به من إلغاء رخصة السياقة الأجنبية المسلمة للطاعن بدولة إيطاليا أو بأية دولة أجنبية والحال أن اتفاقية جينيف المؤرخة في 19 شتنبر 1949 والمتعلقة بالسير الدولي في البند الخامس من الفصل 24 منها، وكذا التعديلات المدخلة عليها تعطي الحق للدول المتعاقدة في سحب رخصة السياقة الوطنية أو الدولية إذا ارتكب في أراضيها مخالفة لقانونها الوطني المتعلق بالسير وليس إلغائها كما ذهب إليه القرار المطعون فيه، مما تكون مه المحكمة لما قضت بما ذكر لم تجعل لقضائها أساسا من القانون وجعلته عرضة للنقض بهذا الخصوص.

- القرار عدد 2/825

- المؤرخ في 01 يونيو 2016

- ملف جنحي عدد 2015/3959

رخصة السياقة المؤقتة: انتهاء صلاحيتها لا يعني عدم
التوفر على رخصة السياقة

ما دام الطالب كان يقود سيارته وهو حاصل على رخصة سياقة مؤقتة صالحة لمدة 60 يوما لغاية استبدالها بالرخصة الإلكترونية، فإنه يتوفر فعلا على رخصة السياقة ولا يدخل في خانة الفقرة الأولى من المادة 148 من مدونة السير. والمحكمة لما قضت بإدانتته من أجل المخالفة المنسوبة إليه استنادا إلى انتهاء صلاحية رخصة السياقة في حين أن المادة المشار إليها تتحدث عن عدم التوفر على رخصة السياقة لا عن انتهاء صلاحيتها يكون قرارها قد جاء مشوبا بسوء التعليل الموازي لانعدامه ومعرضا للنقض.

- قرار عدد 2/908

- المؤرخ في 11 يونيو 2014

- ملف جنحي عدد 2013/16390

عدم احترام حق الأسبقية، أي تحقق إحدى الحالات المنصوص عليها في الفقرة الثانية من المادة 67 من مدونة السير، ومعاقبتها بالغرامة، فإنها لم تطبق العقوبات الإضافية المتمثلة في توقيف رخصة السياقة من ستة أشهر إلى سنة وإلزامية الخضوع على نفقة المدان إلى دورة تكوينية في الترتيب على السلامة الطرقية المنصوص عليها في الفقرة الثالثة من المادة 168 من المدونة المذكورة، مما تكون قد أتت خرقاً للمقتضيات القانونية المشار إليها أعلاه.

- القرار عدد 2/215
- المؤرخ في 12 أبريل 2017
- ملف جنحي عدد 2016/17136

الجرح الخطأ ناتج عن حادثة سير مقرونة بالسياقة خرقاً لمقرر قضائي بسحب رخصة السياقة: الاقتصر على عقوبة إضافية واحدة فيه خرق للقانون وغير خاضع للسلطة التقديرية

المحكمة رغم إدانتها للمطلوب من أجل الجرح الخطأ الناتج عن حادثة سير المقرون بالسياقة خرقاً لمقرر قضائي بسحب رخصة السياقة المنصوص عليها وعلى عقوبتها الأصلية في المادة 167 من مدونة السير، فإنها قضت بعقوبة إضافية واحدة تتمثل في توقيف رخصة السياقة لمدة ستة أشهر دون العقوبة الإضافية الأخرى المتمثلة في الخضوع على نفقته لتكوين خاص في الترتيب على السلامة الطرقية رغم أنها لا تملك أية سلطة بخصوصها ومن قبولها استئناف النيابة العامة الذي ينشر الدعوى أمامها، مما تكون معه قد خرقت مقتضيات المادة 168 من مدونة السير وعرضت قرارها للنقض.

- القرار عدد 2/505
- المؤرخ في 12 أبريل 2017
- ملف جنحي عدد 2016/8974

ظروف التخفيف في العقوبات الأصلية وليس الإضافية

العقوبات الأصلية هي وحدها التي يمكن لقضاة الموضوع أن ينزلوا عن حدها الأدنى متى قرروا تمتيع

الإضافية الأخرى المتمثلة في إلزامية الخضوع المطلوب لدورة تكوينية في الترتيب على السلامة الطرقية، تكون قد خرقت مقتضيات مدونة السير.

- القرار رقم 2/450
- المؤرخ في 30 مارس 2016
- ملف جنحي رقم 2015/6180

* الغرامة التصالحية والجزافية

غرامة تصالحية وجزافية: عدم أدائها يترتب عنه توقيف رخصة السياقة من طرف الإدارة

لئن كانت المادة 152 من مدونة السير التي توجب المطلوب طبقاً لمقتضياتها تشترط للإدانة من أجل قيادة مركبة تتطلب سياتتها الحصول على رخصة سياقة أن يكون السائق قد صدر في حقه مقرر قضائي حائز لقوة الشيء المقضي به أو قرار إداري بتوقيف رخصته للسياسة أو بسحبها أو بإلغائها، فإنه بمقتضى الفقرة السادسة من المادة 228 من نفس المدونة توقف رخصة السياقة بقوة القانون إذا لم يتم أداء الغرامة التصالحية والجزافية داخل أجل 15 يوماً من اليوم الموالي لتسليم رخصة السياقة للعون محرر محضر المخالفة وذلك في حالة عدم الأداء الفوري لمبلغ تلك الغرامة، مما يفضي إلى القول بأن ذلك التسليم يترتب عنه في هذه الحالة الآثار القانونية لتوقيف رخصة السياقة من طرف الإدارة المنصوص عليه في المادة 95 من ذات المدونة.

- قرار عدد 419
- المؤرخ في 30 مارس 2016
- ملف جنحي عدد 2015/2/6/14359

* العقوبات الإضافية

الجرح الخطأ المقترن بمخالفة عدم احترام حق الأسبقية: ضرورة الحكم بالعقوبات الإضافية

عندما تقضي المحكمة بالإدانة من أجل الجرح الخطأ الناتج عن حادثة سير واقتران ذلك بمخالفة

* جنحة الفرار

التحاق المتهم بسيارته المتسببة في الحادث بمصلحة الدرك بعد الحادث للإخبار تنعدم به لديه نية التملص من المسؤولية المدنية والجنائية وبالتالي جنحة الفرار.

اعتبرت محكمة النقض أن المحكمة مصدرة القرار عندما قضت بإلغاء الحكم المستأنف فيما قضى به من إدانة المتهم من أجل جنحة الفرار وحكمت من جديد ببراءته من ذلك بعلّة أنه التحق بمصلحة الدرك الملكي للإخبار قد أساءت تطبيق مفهوم محاولة التملص من المسؤولية الجنائية والمدنية لكون جنحة الفرار تتحقق حسب المادة 182 من مدونة السير بمجرد عدم توقف السائق عقب ارتكاب الحادثة والتسبب فيها وأن المتهم عندما قام بصدم الضحية واستمر في السير وأن توجهه للدرك لا يعد مبرراً للقول بانتفاء الجنحة مادام قد فوت على الضابطة إجراء المعاينات اللازمة لتحديد مسؤولية كل طرف فيها على ضوء حالة الامكنة وموقع المركبتين.

لكن، وبالنظر إلى أن العبرة في الإثبات في المادة الجنائية هي بالافتناع الصميم لقضاة الموضوع، انتهت محكمة النقض إلى أن استخلاص ثبوت الجريمة أو عدم ثبوتها من الوقائع يرجع لقضاة الموضوع بما لهم من كامل السلطة التقديرية، ولا رقابة لها عليهم في هذا الصدد.

- القرار عدد 10/3

- الصادر بتاريخ 2016/01/07

- ملف عدد 2015/16444

الفرار عقب ارتكاب حادثة -عدم التوقف بمكان الحادثة -محاولة التملص من المسؤولية الجنائية والمدنية

ما دام الثابت من محضر الضابطة القضائية أن السيارة المتسببة في الحادثة وجدت على بعد كيلومترين من مكان الحادثة متوقفة في إحدى الأزقة وذلك بعد قيام رجال الضابطة القضائية بتحرياتهم لضبط مرتكب الحادثة، وأنه بعد العثور عليها قام

المحكوم عليه بظروف التخفيف بشرط تعليل. ومن تم فإن الأثر القانوني لمنح الظروف المخففة لا يمكن أن يمس العقوبات الإضافية عند نظر المحكمة في جنحة الجروح غير العمدية وقطع خط متصل. والمحكمة مصدرة القرار المطعون فيه تكون قد خرقت القانون لما اكتفت بتأييد الحكم الابتدائي الذي قضى فقط على المطلوب بغرامتين ماليتين بعلّة تمتيعه بظروف التخفيف والحال أن إدانة المطلوب من أجل الجروح غير العمدية يقتضي وجوب الأمر بتوقيف رخصة المدان لمدة ثلاثة أشهر على الأكثر وإلزامه بالخضوع على نفقته لتكوين خاص في التربية على السلامة الطرقية إعمالاً لمقتضيات الفقرة الأولى من المادة 168 من مدونة السير.

- القرار عدد 2/552

- المؤرخ في 20 أبريل 2016

- ملف جنحي عدد 2015/17161

حادثة سير بجروح غير عمدية مقرونة بعدم احترام علامة قف ومتسببة في عاهة مستديمة: ضرورة الحكم بالعقوبات الإضافية.

الإدانة من أجل الجروح غير العمدية الناتجة عن حادثة سير المترتب عنها عاهة مستديمة والمقرونة بعدم احترام علامة قف تستوجب أولاً إلغاء رخصة السياقة مع المنع من اجتياز امتحان الحصول على رخصة جديدة خلال مدة من سنة إلى سنتين وثانياً إلزامه بالخضوع على نفقته لتكوين خاص في التربية على السلامة الطرقية، والمحكمة المطعون في قرارها لما قضت، تأييداً منها للحكم الابتدائي فيما تعلق منه بالعقوبات الإضافية، فقط بتوقيف رخصة سياقة المطلوب لمدة سنة بقضائها على ذلك النحو تكون قد خرقت مقتضيات المادة 170 من مدونة السير.

- القرار رقم 2/1121

- المؤرخ في 28 شتنبر 2016

- ملف جنحي رقم 2015/20118

ارتكاب الحادثة طبقاً للمواد 87 و92 و173 و182 و186 من مدونة السير وعدم ملاءمة السرعة لظروف الزمان والسير، فإن المحكمة المطعون في قرارها لما قضت بتوقيف رخصة السياقة للمطلوب لمدة سنة واحدة تأييداً منها للحكم الابتدائي دون مراعاتها للمقتضيات أعلاه، تكون قد خرقت المادة المومأ إليها آنفاً فيما يخص العقوبة الإضافية حين لم تقض سوى بتوقيف رخصة السياقة. والحال أن المادة 172 من نفس المدونة تستوجب إلغاء الرخصة المذكورة، لذلك تكون المحكمة بقضائها بخلاف ذلك، قد أساءت تطبيق القانون وعرضت قرارها للنقض والإبطال.

- القرار رقم 2/612

- المؤرخ في 27 أبريل 2016

- ملف جنحي رقم 2015/8220

السائق بالالتحاق بمخفرهم فإنه لا مجال لنفي توافر العناصر التكوينية لجنحة الفرار ومحاولة التملص من المسؤولية الجنائية والمدنية عملاً بمقتضيات المادة 182 من مدونة السير.

- القرار رقم 2/458

- المؤرخ في 8 أبريل 2015

- ملف جنحي رقم 2014/15363

* القتل غير العمدي

القتل غير العمدي -السياقة في حالة سكر - الفرار: عقوبات أصلية وإضافية

القتل غير العمدي: إلزامية توقيف رخصة السياقة والخضوع لتكوين خاص في التربية على السلامة الطرقية

المحكمة المطعون في قرارها بالرغم من إدانتها للمطلوب من أجل القتل الخطأ وهو من الأفعال المنصوص عليها وعلى عقوبتها في المادة 172 من مدونة السير، فإنها لم تقض عليه سوى بعقوبة إضافية واحدة تتمثل في توقيف رخصة السياقة لمدة سنة دون العقوبة الإضافية الأخرى المتمثلة في الخضوع على نفقته لتكوين خاص في التربية على السلامة الطرقية والحال أن العقوبتين الإضافيتين المذكورتين لا تخضعان للسلطة التقديرية لقضاة الموضوع في تحديد العقوبة وتفريدها من صياغة نص المادة 173 من نفس المدونة، وبقضائها على هذا النحو تكون قد خرقت القانون.

- قرار عدد 2/442

- المؤرخ في 20 ماي 2015

- ملف جنحي عدد 2014/21785

في حالة ما إذا تسبب السائق في حادثة سير نتج عنها قتل غير عمدي واقتزن هذا الفعل بالسياقة في حالة سكر وبالفرار يجب على المحكمة إلغاء رخصة سياقة السائق مع المنع من اجتياز امتحان الحصول على رخصة جديدة خلال سنتين إلى أربع سنوات مع إلزامية خضوعه على نفقته لتكوين في التربية على السلامة الطرقية طبقاً لمقتضيات المادة 173 من مدونة السير والمحكمة لما قضت بعقوبة المطلوب من أجل القتل غير العمدي الناتج عن حادثة سير والسياقة في حالة سكر وتحت تأثيره والفرار والتملص من المسؤولية الجنائية إلا أنها اقتصرت على توقيف رخصة سياقته لمدة سنة واحدة فقط تأييداً منها للحكم الابتدائي تكون قد خرقت المقتضيات القانونية المنصوص عليها بمدونة السير.

- القرار عدد 2/350

- المؤرخ في 9 مارس 2016

- ملف جنحي عدد 2015/1024

قتل غير عمدي وعدم التوقف: إلغاء رخصة السياقة

لما كان الثابت من تنقيحات القرار المطعون فيه أن المطلوب في النقض أدين من أجل التسبب في حادثة سير نتج عنها قتل غير عمدي والفرار عقب

* الفحص التقني

- القرار رقم 2/268
- المؤرخ في 24 فبراير 2016
- ملف جنحي رقم 2015/16236

* تحديد مسؤولية الحادثة:

تحديد مسؤولية الحادثة خاضع للسلطة التقديرية لمحكمة الموضوع

إن تحديد المسؤولية تتخذ المحكمة الأساس له مما تستخلصه من الوقائع الثابتة لديها بناء على سلطتها التقديرية في تقييم الأدلة المعروضة عليها، والتي لا تمتد إليها رقابة محكمة النقض ما لم يقع تحريف أو تناقض مؤثران، وهو ما لم يثر ولم يلاحظ من خلال تنقيحات القرار المطلوب نقضه، ومن تم تكون المحكمة المصدر لذلك القرار استعملت سلطتها الآنف الذكر لما حملت سائق المركبة المؤمن عليها من طرف الطالبة نصف مسؤولية الحادثة مراعاة للأخطاء الصادرة من طرفه، والمتمثلة في الوقوف المعيب، وعدم استعمال المثالث الدال على العطب، وعدم استعمال الضوء الأحمر الخلفي المشير للتوقف ليلا، فجاء قرارها بذلك مؤسسا ومعللا تعليلا كافيا.

- القرار عدد 994
- المؤرخ في 26 شتنبر 2018
- ملف جنحي عدد 2015/2/6/21013

* حزام السلامة:

مخالفة عدم استعمال حزام السلامة غير موجبة لتوقيف رخصة السياقة

المحكمة مصدر القرار المطعون فيه لما قضت على المطلوب في النقض بغرامة نافذة قدرها 300 درهم من أجل مخالفة عدم استعمال حزام السلامة في إطار المادة 186 من مدونة السير، وهي مخالفة من الدرجة الثالثة يعاقب عليها القانون بغرامة من 300 إلى 600 درهم، ولا تدخل ضمن الحالات التي أوجب

مراقبة وثائق المركبة: إلزامية الإدلاء بشهادة المراقبة التقنية

يجب لزوما أن توجد وثيقة الفحص التقني على متن المركبة أثناء سيرها على الطريق العمومية، وهو ما يفضي إلى القول بأن سائق المركبة وإن لم يكن مالكا يبقى مطالبا بالإدلاء بشهادة المراقبة التقنية منى تمت مطالبته بها في إطار ما تقتضيه أحكام مدونة السير على الطرق بشأن العقوبات والتدابير الإدارية ومعاينة المخالفات، الأمر الذي يكون معه القرار المطعون فيه عندما انتهى إلى التصريح ببراءة المطلوب من انعدام شهادة الفحص التقني قد جاء مشوبا بسوء التعليل الموازي لانعدامه ومعرضا بذلك للنقض.

- القرار عدد 2/636
- المؤرخ في 20 ماي 2015
- ملف جنحي عدد 2014/21252

* الطريق السيار

دخول الراجل الطريق السيار - سبب خارجي لارتكاب الحادثة - استحالة تجنبه ماديا - براءة

بمقتضى المادة 184 في فقرتها 21 من مدونة السير، فإنه يحظر على الراجلين دخول الطريق السيار، وأن المرور بها يقتصر على العربات المجهزة بمحرك آلي، وعلى الأشخاص الوارد حصرهم في المادة 150 من المرسوم المتعلق بتطبيق مدونة السير واللذين لا يندرج ضمنهم الهالك وهو ما يتعين معه القول بأن دخول الهالك بالطريق السيار ليلا وإقدامه على عبوره خلافا لما يقتضيه القانون يشكل سببا خارجيا أدى بالمطلوب إلى ارتكاب الحادثة بسبب استحالة تجنبها ماديا وهو ما يشكل أحد الأسباب المبررة التي تمحو الجريمة عملا بمقتضيات المادة 124 من ق. ج. وتأسيسا على ذلك، لما قضت المحكمة المطعون في قرارها ببراءة المتهم من أجل القتل غير العمدي، تكون بذلك قد طبقت القانون.

فيها المشرع توقيف رخصة السياقة والمنصوص عليها في المواد 167-168-182 و183 من مدونة السير، وقضت بإرجاع رخصة السياقة إليه لنفس العلة أعلاه لم تخرق أي مقتضى قانوني وجاء قرارها مبنيا على أساس.

- قرار عدد 2/511

- المؤرخ في 2 أبريل 2014

- ملف جنحي عدد 2013/14175

وجهة نظر حول عقوبة توقيف

رخصة السياقة⁽¹⁾



د. عزيز عبيدي

قاض ورئيس مصلحة مديرية الشؤون الجنائية والعفو

ترمي إلى توعية المواطنين بخطورة حوادث السير، فان هؤلاء لا يترددون في خرق قانون السير وبالتالي التسبب في حوادث سير غالبا ما تكون قاتلة⁽³⁾. ما يحفظ للمقاربة الجزرية أهميتها باعتبارها المطاف الأخير عندما لا تجدي الوقاية نفعا حيث يستعمل الزجر كوسيلة لحمل مستعملي الطريق على الالتزام بقانون السير واحترام قواعد السلامة الطرقية.

الأمر الذي دفع المشرع المغربي إلى إصدار مدونة السير على الطرق من خلال القانون رقم 52.05 الصادر بتنفيذه الظهير الشريف رقم 1.10.07 بتاريخ 11 فبراير 2010⁽⁴⁾ الذي تضمن مجموعة من التدابير الإدارية والعقوبات الجزرية مراعيًا في ذلك التوجه العام للسياسة الجنائية للدولة.

ولعل من أبرز العقوبات التي تناولتها مدونة السير على الطرق عقوبة التوقيف القضائي لرخصة السياقة⁽⁵⁾، والتي تتمثل في حرمان السائق من رخصة السياقة خلال مدة معينة وبالتالي الحد من حريته في التجول وفي استعمال المركبة خلال تلك المدة.

وإذا كان المشرع المغربي قد تغاضى عن تحديد المقصود بعقوبة توقيف رخصة السياقة التي تصدرها محاكم الجنحي سير في بعض الحالات المقررة قانونا، فإنه يمكن أن نعرفها على أنها عقوبة إضافية يتعين على المحكمة اتخاذها إلى جانب العقوبة الحبسية أو الغرامة أو هما معا في بعض الحالات المحددة حصرا، وتتميز بطابعها المؤقت حيث ينتهي مفعولها بعد مرور المدة المحددة أو بعد ثبوت براءة المتهم المتابع من أجل أفعال تستلزم إعمال هذا النوع من الجزاء. بداية لا بد من استعراض حالات توقيف رخصة

تشكل آفة حوادث السير معضلة خطيرة بالمغرب وحاجزا حقيقيا أمام تحقيق التطلعات التنموية للمملكة في المجالات الاقتصادية والاجتماعية، إذ يؤثر الارتفاع المهول لضحايا حوادث السير سلبا على النمو الاقتصادي ويشكل عامل استنزاف للموارد المالية والبشرية التي كان من المفترض أن تستثمر لتحقيق الإقلاع الاقتصادي والاجتماعي.

فبالرجوع إلى الإحصائيات الرسمية المتوفرة لدى مديرية الطرق بوزارة التجهيز والنقل يتبين أن سنة 2015 سجلت وقوع 78003 حادثة سير بدمية نجم عنها 118818 ضحية، منهم 3776 قتيل، و115042 جريح. وارتفعت هذه الأرقام لتبلغ 80680 حادثة سير بدمية تم تسجيلها سنة 2016 خلفت 122947 ضحية، منهم 3785 قتيل و119162 جريح⁽²⁾، أضف إلى ذلك ملايين الدراهم من الخسائر المادية والآلاف من الأرامل واليتامى.

وإذا كانت مسببات حوادث السير متنوعة ومتداخلة، وقد تجتمع فيها عدة عوامل في نفس الوقت، إلا أن الواقع المعاش أثبت أن أغلب الحوادث تقع فيها المسؤولية بالدرجة الأولى على عاتق العنصر البشري أي السائق الذي يتعين عليه التقيد بقوانين وأنظمة السير والتحلي أثناء السياقة بنوع من المسؤولية تجاه نفسه وغيره من مستعملي الطريق. الشيء الذي جعل اللجنة الوطنية للوقاية من حوادث السير تقوم بعدة حملات تحسيسية مستخدمة في ذلك سائر الوسائل السمعية والبصرية للحد من هذه الحوادث والوقاية منها.

وعلى الرغم من كثرة البرامج والحملات التي

رخصة السياقة لمدة تتراوح بين ستة أشهر و سنة واحدة.

إذا كان يبدو للوهلة الأولى، من خلال ما ذكرناه، أن عقوبة توقيف رخصة السياقة لا تطرح أي إشكال على الأقل على المستوى النظري، فإن الواقع العملي أبرز عدة إشكاليات قانونية تباين القضاء في تعامله وتعاطيه معها.

ورغبة منا في ملامسة أهم هذه الإشكاليات والتطرق لها، سنحاول الإجابة عن التساؤلين التاليين: هل يمكن للمحكمة النزول بعقوبة التوقيف عن المدة المحددة قانوناً؟ وما مدى قانونية الممارسة العملية القاضية بتسليم شهادة بعدم الطعن بالاستئناف في الأحكام الصادرة بخصوص طلبات إرجاع رخص السياقة؟

أولاً- مدى إمكانية النزول بعقوبة التوقيف عن المدة المحددة قانوناً:

إن التساؤل حول إمكانية نزول المحكمة بعقوبة توقيف رخصة السياقة عن المدة المحددة قانوناً هو في جوهره تساؤل عن إمكانية إعمال ظروف التخفيف أثناء إيقاع هذا الصنف من العقوبات لاسيما وأنه لا يوجد أي أساس قانوني آخر يمكن الاستناد عليه لتبرير توقيف رخصة السياقة لمدة تقل عن الحد الأدنى للمدد المقررة قانوناً.

قبل مناقشة هذه الإمكانية من عدمها، لا بد من الحديث عن الطبيعة القانونية للعقوبة القاضية بتوقيف رخصة السياقة.

وهنا وجب التذكير على أن الحكم بتوقيف رخصة السياقة الذي نصت عليه مدونة السير على الطرق كإجراء قضائي مقيد لحق السياقة عند ارتكاب بعض الأنواع من الجرائم غير العمدية هو عقوبة إضافية يتعين على المحكمة اتخاذها إلى جانب العقوبة الحبسية أو الغرامة أو هما معا في بعض الحالات.

وتكون العقوبة إضافية بحسب مقتضيات الفقرة الثانية من الفصل 14 من القانون الجنائي عندما لا يمكن الحكم بها وحدها، حيث تكون مضافة إلى العقوبة الأصلية بقوة القانون؛ أو عندما تكون ناتجة عن الحكم بعقوبة أصلية حيث يجب أن يشتمل عليها الحكم لإمكان توقيعها على المحكوم عليه⁽⁶⁾.

وينص الفصل 36 من القانون الجنائي على أن العقوبات الإضافية هي:

السياقة الأكثر شيوعاً في الواقع العملي، وهي كالتالي:

- الحالة المتعلقة بحوادث السير الناتج عنها جروح أو إصابة أو مرض ترتب عليها عجز مؤقت عن العمل تقل مدته أو تساوي 30 يوماً، التوقيف لمدة أقصاها شهر إذا تعلق الأمر بالحالات المنصوص عليها من 2 إلى 6 من الفقرة الثانية من المادة 1-166، ولمدة تتراوح من سنة إلى سنتين إذا تعلق الأمر بالحالات المنصوص عليها في 1 و7 من الفقرة الثانية من المادة 1-166 (المادة 2-166 من مدونة السير على الطرق)؛
- الحالة المتعلقة بحوادث السير الناتج عنها جروح أو إصابة أو مرض ترتب عليها عجز مؤقت عن العمل تفوق مدته 30 يوماً، التوقيف لمدة ثلاثة أشهر، غير أنه إذا تعلق الأمر بالحالات المنصوص عليها في 2 إلى 6 من الفقرة الثانية من المادة 167 تحدد مدة التوقيف في ستة أشهر إلى سنة، وتحدد مدة التوقيف في سنة إلى سنتين إذا تعلق الأمر بالحالات المنصوص عليها في 1 و7 من الفقرة الثانية من المادة 167 (المادة 168 من مدونة السير على الطرق)؛

- الحالة المنصوص عليها في الفقرة الأولى من المادة 169 والمتعلقة بحوادث السير الناتج عنها جروح أو إصابة أو مرض ترتب عليها عاهة مستديمة، يكون توقيف رخصة السياقة لمدة ثلاثة أشهر إلى سنة (المادة 170 من مدونة السير على الطرق)؛

- الحالة المنصوص عليها في الفقرة الأولى من المادة 170 والمتعلقة بحوادث السير الناتج عنها قتل غير عمدي، يكون توقيف رخصة السياقة لمدة سنة إلى ثلاث سنوات (المادة 173 من مدونة السير على الطرق)؛

- الحالة المنصوص عليها في المادة 182 والمتعلقة بالسائق الذي يرتكب حادثاً سير أو يتسبب في وقوعها ولا يتوقف ويحاول، سواء بالفرار أو بتغيير حالة مكان الحادث أو بأي وسيلة أخرى، التملص من المسؤولية الجنائية أو المدنية التي قد يتعرض لها، حيث تأمر المحكمة بتوقيف رخصة السياقة لمدة تتراوح بين سنة وستين؛

- الحالة المنصوص عليها في المادة 183 والمتعلقة بالشخص الذي يسوق مركبة مع وجوده في حالة سكر أو تحت تأثير الكحول، أو يسوق مركبة مع وجوده تحت تأثير المواد المخدرة أو بعض الأدوية التي تحظر السياقة بعد تناولها، حيث تأمر المحكمة بتوقيف

قضى بإرجاع رخصة سياقة المتهم بعلّة أن المنسوب إلى المتهم لا يستوجب سحب رخصة السياقة، تكون بذلك المحكمة قد خرقت القانون وعرضت قرارها للنقض».

ونفس الشيء أكدّه قرار آخر لمحكمة النقض صدرت تحت عدد 481 بتاريخ 3 أبريل 2014 في الملف الجنحي عدد 650/6/10/2014⁽⁸⁾ ورد ضمن تعليقاته: «حيث إن المادة 182 من مدونة السير تعاقب على جنحة الفرار فضلا عن العقوبات الأصلية المحددة فيها وهي الحبس والغرامة بعقوبة إضافية هي توقيف رخصة السياقة لمدة تتراوح بين سنة وستين والمحكمة المصدرة للقرار المطعون فيه لما أدانت الظنين من أجل جنحة الفرار وعاقبته بغرامة نافذة فقط وقضت بإرجاع رخصة السياقة له تكون قد خرقت المقتضيات القانونية المشار إليها أعلاه ولم تحمل لقضائها من أساس وعرضته للنقض».

وإذا كان يستفاد فعلا من القرارين المذكورين على أن الأمر يتعلق بعقوبة إضافية إلزامية، وأنه يتعين على المحكمة وجوبا توقيف رخصة السياقة في الحالات التي تستدعي ذلك، فإن السؤال الذي لا يزال مطروحا هو: هل يمكن تمتيع المتهم بظروف التخفيف أثناء تطبيق هذه العقوبة الإضافية، والحكم بالتالي بتوقيف رخصة السياقة لمدة أقل من الحد الأدنى المنصوص عليه قانونا أو إرجاع رخصة السياقة لصاحبها قبل انصرام تلك المدة؟

واضح أن نصوص القانون الجنائي لم تتعرض مطلقا إلى أثر ظروف التخفيف على العقوبات الإضافية، والتساؤل الذي يثار هنا هو هل عدم النص على أثر ظروف التخفيف على العقوبات الإضافية يعني أنها ظروف قاصرة على العقوبات الأصلية فقط؟

بخصوص نفس السؤال، يرى الفقيه المكي السننيسي أن مسألة أثر الظروف المخففة على العقوبات الإضافية تثير صعوبات على مستوى العقوبات الإضافية الإلزامية والتي لازال فيها موقف القضاء يعرف التردد والغموض⁽⁹⁾.

في اعتقادنا المتواضع، لا يمكن للمحكمة تطبيق ظروف التخفيف وذلك بالنزول عن الحد الأدنى لمدة التوقيف المحددة في القانون وذلك لأن مقتضيات الفصلين 149 و150 من القانون الجنائي وإن كانت تخول للمحكمة إذا ثبت لديها توفر الظروف المخففة

- الحجر القانوني؛

- التجريد من الحقوق الوطنية؛

- الحرمان المؤقت من ممارسة بعض الحقوق

الوطنية أو المدنية أو العائلية؛

- الحرمان النهائي أو المؤقت من الحق في

المعاشات التي تصرفها الدولة والمؤسسات العمومية؛

- المصادرة الجزئية للأشياء المملوكة للمحكوم

عليه، بصرف النظر عن المصادرة المقررة كتدبير وقائي

في الفصل 89؛

- حل الشخص المعنوي؛

- نشر الحكم الصادر بالإدانة.

إذن يمكن القول على أن عقوبة توقيف رخصة

السياقة و باعتبارها حرمان مؤقت من الحق في السياقة

هي عقوبة إضافية إلزامية. والمقصود بالإلزامية هنا

أي أنه يتعين على المحكمة اتخاذها حتما إلى جانب

العقوبة الحبسية أو الغرامة أو هما معا بحسب

الأحوال، ولا يمكن عدم الحكم بها من طرف القضاء

عند البت في نازلة تتعلق بارتكاب أفعال نصت مدونة

السير بشأنها على توقيف الرخصة كجزء تكميلي.

وهذا ما ذهبت إليه محكمة النقض في قرار

لها⁽⁷⁾ قضى بنقض القرار الصادر عن غرفة الاستئنافات

بالمحكمة الابتدائية بالصويرة الذي أدان المتهم من أجل

الجرح الخطأ طبقا للمادة 167 من مدونة السير على

الطرق لكنه قضى بإرجاع رخصة سياقة المتهم بعلّة أن

المنسوب إليه لا يستوجب سحب الرخصة، وقد جاء في

حيثيات القرار المذكور ما يلي:

«حيث إنه بمقتضى المادة المذكورة أعلاه (أي

المادة 168 من مدونة السير)، فإنه يتعرض مرتكبو

المخالفات المنصوص عليها في المادة 167 أعلاه لتوقيف

رخصة السياقة لمدة ثلاثة أشهر على الأكثر، وإلزامية

الخضوع على نفقتهم لدورة في التربية على السلامة

الطرقية.

وحيث يتجلى من وثائق الملف ومن القرار

المطعون فيه أن المطلوب طارق (ك) أدين من أجل

الجرح الخطأ طبقا للمادة 167 من مدونة السير،

مما يتعين معه تطبيق مقتضيات المادة 168 من

نفس القانون المشار إليها أعلاه، والتي تنص على

توقيف رخصة السياقة لمدة ثلاثة أشهر على الأكثر

مع إلزامية الخضوع لدورة في التربية على السلامة

الطرقية، وبذلك يكون القرار المطعون فيه حينما

وحيث إن المحكمة المصدرة للقرار المطعون فيه عللت ما انتهت إليه بسحب رخصة السياقة بقولها: - حيث تعين سحب رخصة السياقة طبقا لمقتضيات الفقرة الثانية من المادة 183 المذكورة وتوقيفها لمدة ثلاثة أشهر ابتداء من تاريخ السحب الفعلي لها، دون مراعاتها مقتضيات المادة 183 المحتج بخرقها والتي حددت مدة توقيف رخصة السياقة لمدة تتراوح ما بين ستة أشهر وسنة واحدة ولم تشر تلك المادة إلى إمكانية تغيير تلك المدة، إلا في حالة العود وفق الشروط المبينة في المادة المذكورة وبالتالي، فإن المحكمة المصدرة للقرار المطعون فيه، لما قضت بخفض مدة توقيف رخصة السياقة، دون الحد الأدنى مخالفة بذلك المادة 183 المحتج بها وبدون بيان سندها في ذلك يكون قرارها قد جاء خارقا للقانون ومعرضا للنقض والإبطال».

وهذا أيضا ما ذهبت إليه المحكمة الابتدائية بسلا في حكم لها بتاريخ 17/06/2016 والذي ورد في حيثياته: «[...] وحيث إن مناط توقيف أو سحب رخصة السياقة هو للردع في جرائم حوادث السير وخاصة الخطيرة منها، وأن الأفعال المنسوبة للمتهم والمسطرة في صك الاتهام هي على درجة من الخطورة حسب معطيات البحث التمهيدي والتحقيق الإعدادي وأن المدة التي سحبت خلالها (منذ 15 غشت 2015) غير كافية بتحقيق الردع المطلوب الأمر الذي يجعل إرجاع الرخصة مؤثر على حسن سير إجراءات الدعوى خاصة وأن مدة السحب المنصوص عليها قانونا والتي لا يجوز النزول عن حدها الأدنى تتراوح من سنة إلى ثلاث سنوات وفق مقتضيات المادة 173 من مدونة السير على الطرق؛

وحيث إنه تبعا لما ذكر فإنه يتعين التصريح برفض طلب إرجاع رخصة السياقة»⁽¹¹⁾.

وجاء في حكم آخر لنفس المحكمة: «وحيث إن مناط توقيف أو سحب رخصة السياقة هو للردع في جرائم حوادث السير وخاصة الخطيرة منها، وأن الأفعال المنسوبة للمتهم والمسطرة في صك الاتهام هي على درجة من الخطورة حسب معطيات البحث التمهيدي وأن المدة التي سحبت خلالها (منذ 30 يونيو 2016) غير كافية بتحقيق الردع المطلوب الأمر الذي يجعل إرجاع الرخصة مؤثر على حسن سير إجراءات الدعوى خاصة وأن مدة السحب المنصوص

أن تنزل عن الحد الأدنى للعقوبة المقررة في القانون بالنسبة للجنح التأديبية والضبطية، فإن ذلك مرتبط بالعقوبة الأصلية. أما العقوبة الإضافية المتمثلة في توقيف رخصة السياقة وإن كانت تسمح للمحكمة بالتصرف بين الحدين الأدنى والأقصى للعقوبة فإنها لا تملك سلطة تطبيق الظروف المخففة بشأنها.

علاوة على ذلك فمدونة السير على الطرق وباعتبارها نصا جنائيا خاصا، وجب أن تبقى مضامينها ضمن الإطار العام للقواعد الجنائية العامة، والذي يحكمه مبدأ الشرعية الجنائية وقاعدة التفسير الضيق للنص القانوني.

وفي نظرنا فتزك السلطة التقديرية للقاضي على مصراعها للنزول عن المدة المحددة قانونا لتوقيف الرخصة بعلّة أعمال ظروف التخفيف التي تحدث عنها المشرع الجنائي المغربي في الفصول من 147 إلى 151 من القانون الجنائي بخصوص العقوبات الأصلية فقط من شأنه أن يؤدي به إلى التناقض مع مبدأ شرعية العقوبة وذلك بتجاوز نطاق أعمال ظروف التخفيف التي حددها المشرع حصرا.

وعلى هذا الأساس يجب أن تفسر نصوص مدونة السير على الطرق في هذا الباب تفسيرا ضيقا كما يجب أن تؤخذ على حالها متى كانت الأفعال المنسوبة للمتهم مبررة لعقوبة توقيف الرخصة، خصوصا وأن المشرع سن هذه العقوبة لردع بعض الأفعال التي ثبتت مساهمتها الكبرى في الحوادث ما دامت الغاية من التوقيف هي تحقيق الردع بنوعيه الخاص والعام بالإضافة إلى تقويم الشخص المذنب وإصلاحه.

وتوجهنا هذا في انسجام تام مع ما خلصت إليه محكمة النقض حينما أكدت في قرار لها⁽¹⁰⁾ وبشكل صريح جدا على أن مدة سحب رخصة السياقة المنصوص عليها بالمادة 183 من مدونة السير غير خاضعة لظروف التخفيف.

وقد جاء في تعليقات القرار المذكور ما يلي:

«حيث إنه بمقتضى المادة المذكورة (أي المادة 183 من مدونة السير على الطرق)، فإنه في حالة ما إذا تم إدانة أي شخص من أجل سياقة مركوبه وهو في حالة سكر وعقابه وفق ما هو مدون في المادة المشار إليها، فإن المحكمة علاوة على ذلك وطبقا للمادة المذكورة، تأمر بتوقيف رخصة السياقة لمدة تتراوح بين ستة أشهر وسنة واحدة.

التي حازت قوة الشيء المقضي به والمتعلقة بالحد من صلاحية رخصة السياقة أو بتوقيفها أو بإلغائها أو بالمنع من تسليمها وكذا بتنفيذ هذه المقررات.

ومقتضيات المادة 174 من مدونة السير على الطرق تنص على أنه: «يجب على الإدارة، في حالة عدم توصلها بنسخة من الحكم بتوقيف رخصة السياقة، أن ترجع الرخصة إلى صاحبها، عند انصرام المدة القصوى المنصوص عليها في المواد 168 و170 و173 أعلاه».

فالمشرع المغربي وضع نوعا من التوازن بين حق النيابة العامة في الاحتفاظ برخصة السياقة متى ثبتت مسؤولية صاحب الرخصة في الحادثة وحق هذا الأخير في استعادتها تلقائيا متى تأخر البت في جوهر الدعوى فألزم الإدارة طبقا لمقتضيات المادة 174 المشار إليها أعلاه بإرجاع الرخصة المحتفظ بها دون انتظار توصلها بالحكم الحائز لقوة الشيء المقضي به متى انقضت المدة القصوى لتوقيف الرخصة⁽¹⁴⁾.

وجوابا على السؤال الذي طرحناه بداية لا بد من الإشارة إلى أن الحكم القاضي بإرجاع رخصة السياقة لصاحبها أو برفض ذلك إنما يتعلق بالبت في طلب عارض تقدم به المتهم أو مؤازره. والحكم القاضي بالاستجابة للطلب وبالتالي بإرجاع الرخصة لصاحبها ما لم تكن مسحوبة منه لسبب آخر غالبا ما تنازع فيه النيابة العامة التي أمرت بالاحتفاظ برخصة السياقة، أما الحكم القاضي برفض طلب استرجاع الرخصة فكثيرا ما ينازع فيه المتهم الذي تقدم بالطلب، وهذه المنازعة تتخذ لا محالة شكل طعن بالاستئناف في الحكم الصادر في الطلب العارض. ومآل هذا الطعن يجب أن يكون هو عدم القبول تطبيقا لمقتضيات المادة 401 من قانون المسطرة الجنائية التي تنص على أنه: «لا يقبل استئناف الأحكام التمهيدية أو الصادرة في نزاع عارض أو دفوع إلا بعد صدور الحكم في جوهر الدعوى وفي الوقت نفسه الذي يطلب فيه استئناف هذا الحكم».

والمقصود بالأحكام العارضة التي تناولتها المادة 401 ونصت على أنها تستأنف مع الحكم الصادر في الجوهر هي تلك الأحكام التي لا تنهي إجراءات المحاكمة أما التي تنهيها، فلا ينتظر صدور حكم في الجوهر فيما بعد لتستأنف معه.

لذلك فالطعن بالاستئناف في الأحكام القضائية

عليها قانونا تتراوح من ستة أشهر إلى سنة وفق مقتضيات المادة 168 من مدونة السير على الطرق؛ وحيث إنه تبعا لما ذكر فإنه يتعين التصريح برفض طلب إرجاع رخصة السياقة⁽¹²⁾.

كما أنه في هذا الاتجاه تسير تشريعات بعض الدول العربية ومن بينها قانون المرور الليبي الذي ينص على جزاءات تكميلية لا تخضع لظروف التخفيف ولا يمكن النزول بها عن الحد الأدنى كما لا تلتزم المحكمة بتبريرها، ومن بينها جزاء سحب رخصة القيادة لمدة لا تقل عن سنة ولا تتجاوز ثلاث سنوات بالنسبة لمن يقود مركبة آلية وهو في حالة سكر أو تخدير⁽¹³⁾.

ثانيا- مدى قانونية الممارسة القاضية بتسليم شهادة بعدم الطعن بالاستئناف في الأحكام المتعلقة بطلبات إرجاع رخصة السياقة:

غالبا ما يتقدم المتهم أو دفاعه أمام محكمة الجنحي سير بطلب عارض يرمي إلى إرجاع رخصة السياقة التي سبق للنيابة العامة أن أمرت بالاحتفاظ بها. وسواء استجابت المحكمة لهذا الطلب أم رفضت إرجاع الرخصة لصاحبها، فإن التساؤل الذي يطرح نفسه هو هل يمكن الطعن في هذا الحكم بالاستئناف؟ وما مدى صواب الممارسة العملية لكتابة الضبط القاضية بتسليم شهادة بعدم الطعن بالاستئناف؟ إن قرار الاحتفاظ برخصة السياقة الذي يتخذه وكيل الملك هو إجراء تحفظي وقرار ذو طابع مؤقت، ويجب على الإدارة (المصالح التابعة لوزارة التجهيز والنقل) في حالة عدم توصلها بنسخة من الحكم القاضي بتوقيف رخصة السياقة والحائز لقوة الشيء المقضي به أن ترجعها إلى صاحبها تلقائيا عند انصرام المدة القصوى للتوقيف المنصوص عليها قانونا.

فالمادة 217 من مدونة السير على الطرق تنص في فقرتها الثالثة على أنه: «يجب على وكيل الملك، داخل أجل لا يتعدى سبعة (7) أيام، أن يبلغ كل المعلومات المتعلقة بكل احتفاظ برخصة السياقة وجميع المقررات الصادرة عنه إلى السلطة الحكومية المختصة قصد تسجيلها».

وتنص المادة 128 على أن السلطات المختصة تعمل على القيام بتسجيل المعطيات المتعلقة برخصة السياقة، في الجاذبية الوطنية لرخصة السياقة، ومن هذه المعلومات المعطيات الخاصة بالمقررات القضائية

تنص عليه المادة 401 من قانون المسطرة الجنائية وتعتبر خرقاً لمقتضياتها على اعتبار أن أجل الاستئناف لا يبتدئ سريانه إلا مع بدء سريان أجل الاستئناف المتعلق بالحكم البات في جوهر الدعوى وبالتالي لا مجال للحديث عن الطعن في الحكم بإرجاع أو برفض إرجاع رخصة السياقة إلا بعد صدور الحكم في موضوع الدعوى و جوهرها.

وهنا قد يقول قائل أن من شأن التمسك بالتطبيق الحرفي لمقتضيات المادة 401 المساهمة في تعميق إشكالية البطء التي تجر على العدالة الكثير من الانتقادات لاسيما في عصرنا الحاضر حيث أضحت النجاعة القضائية مطلباً ملحا لكل المتعاملين مع المرفق القضائي. لكن الواقع أثبت عكس هذه الفرضية، إذ أكد أستاذنا عبد الواحد الجراري الرئيس الأول السابق لمحكمة الاستئناف بالرباط أنه بتطبيق روح الفصل 140 من قانون المسطرة المدنية و الفصل 386 من قانون المسطرة الجنائية وهما الفصلان القاضيان بعدم قابلية الأحكام التمهيدية للاستئناف إلا في نفس الوقت مع الأحكام الفاصلة في الموضوع تم اختصار حياة الملفات المتعلقة بحوادث السير بالدائرة القضائية بالرباط إلى مائة في المائة، حيث كان يتم تلقي التصريح بالاستئناف من ذوي الصفة لسلوك هذا الطعن والاحتفاظ بالملف إلى حين البت بكيفية نهائية⁽¹⁷⁾.

وختاماً، فإننا نرى على أنه يجب تطبيق العقوبات الإضافية سواء تلك المتعلقة منها بسحب رخصة السياقة أو بتوقيفها أو بإلغائها بكل حزم وصرامة لأن كل شخص يتساهل في هذا الباب إلا ويعتبر شريكاً لما سيرتكبه المتهم في مستقبل الأيام من مخالفات قد تكون لها عواقب وخيمة خاصة وأنه فوت فرصة ردعه وكبح جماح رعونته وتهوره، وأن إرجاع رخص السياقة للمخالفين دون التطبيق الحازم للعقوبات الإضافية التي وضعها المشرع بدعوى أن حوادث السير إنما هي قضاء وقدّر من شأنه أن يعصف بكل الجهود المبذولة للتصدي لحرب الطرق.

إرجاع رخصة السياقة أو برفض ذلك لا يمكن قبوله إلا مع الطعن في جوهر الدعوى وفي الوقت نفسه الذي يطلب فيه استئناف موضوع الدعوى، وأجل الاستئناف بشأن هذه الأحكام لا يبتدئ سريانه إلا مع بدء سريان أجل الاستئناف المتعلق بالحكم البات في جوهر الدعوى، وبالتالي يتعين على محاكم الاستئناف إذا ما تم استئناف الحكم البات في الطلب الرامي لإرجاع رخصة السياقة بصفة مستقلة قبل البت في الجوهر التصريح بعدم قبول الاستئناف عملاً بمقتضيات المادة 401 من قانون المسطرة الجنائية والتي سبقت الإشارة إليها، كما يتعين على رئيس مصلحة كتابة الضبط أن يمتنع عن تسليم شهادة بعدم الطعن بالاستئناف في الحكم القاضي بإرجاع رخصة السياقة إلا عندما يتأكد أن موضوع الدعوى لم يتم استئنافه.

ويرى الفقيه الأستاذ الخمليشي على أنه بمقتضى نص المادة 386 (التي تقابلها حالياً المادة 401 من قانون المسطرة الجنائية الحالي) تكون الأحكام الإعدادية والتمهيدية، والصادرة في مسائل عارضة أو في وسائل الدفع، غير قابلة للاستئناف فور صدورها وبصورة مستقلة، وإنما على من يراها ضارة بمصالحه أن ينتظر إلى أن يصدر الحكم في الموضوع فيستأنفها معه بحيث يكون استئنافها تابعا لاستئناف الحكم في الجوهر⁽¹⁵⁾.

وتجدر الإشارة إلى أن موقف محكمة النقض بخصوص هذه النقطة يبدو ثابتاً ومستقراً في فرض احترام مقتضيات المادة 401 من قانون المسطرة الجنائية وذلك من خلال قرارات عدة، نذكر منها القرار رقم 442 الصادر بتاريخ 20/03/69 والذي جاء فيه: «ينص الفصل 386 من قانون المسطرة الجنائية (الذي حلت محله المادة 401 في القانون الحالي) على أنه لا يقبل استئناف الأحكام الإعدادية أو التمهيدية أو الصادرة في مسائل عارضة أو في وسائل الدفع إلا بعد صدور الحكم في جوهر الدعوى وفي نفس الوقت الذي يطلب فيه استئناف هذا الحكم، ولهذا تكون محكمة الاستئناف قد خرقت النص المذكور عندما قبلت النظر في استئناف حكم بت في مسألة عارضة قبل النظر في جوهر الدعوى»⁽¹⁶⁾.

هكذا، ومن خلال ما سلف ذكره، يتبين أن الممارسة العملية التي دأبت عليها مصالح كتابة الضبط وذلك بتسليم شهادة بعدم الطعن بالاستئناف لا تستقيم وما

الهوامش

- (1) سبق نشر هذا البحث بمجلة «محاكمة»، مجلة فصلية متخصصة تعنى بالدراسات القانونية، السنة الثالثة عشر، عدد 15، نونبر 2018/فبراير 2019، ص. 118 وما يليها.
- (2) هذه الإحصائيات يمكن الإطلاع عليها بتفصيل أكثر في الموقع الرسمي لوزارة التجهيز والنقل واللوجستيك والماء: www.equipement.gov.ma
- (3) أستاذنا عبد الكريم الطالب، دور صندوق مال الضمان في حماية ضحايا حوادث السير، سلسلة «الندوات والأيام الدراسية» العدد 10 - ضحايا حوادث السير: أية حماية؟ - أعمال الندوة العلمية التي نظمتها كلية العلوم القانونية والاقتصادية والاجتماعية وهيئة المحامين بمراكش أيام 19 و20 دجنبر 1997، الطبعة الأولى- 1998، الصفحة 171.
- (4) لقد تم تغيير وتتميم القانون رقم 52.05 المتعلق بمدونة السير على الطرق بمقتضى القانون رقم 116.14 الصادر بتنفيذه الظهير الشريف رقم 1.16.106 الصادر بتاريخ 13 من شوال 1437 (18 يوليو 2016)، ج ر عدد 6490 بتاريخ 7 ذو القعدة 1437 (11 أغسطس 2016) ص 5865.
- (5) أصبغنا عليها الوصف «القضائي» تمييزا لها عن عقوبة التوقيف الإداري لرخصة السياقة التي نصت عليها مقتضيات المواد 95 و96 و97 و98 من مدونة السير على الطرق والتي لا تدخل ضمن بحثنا هذا.
- (6) انظر: جعفر العلوي، القانون الجنائي العام المغربي-الجزء الثاني-، دروس السداسي الثاني والسداسي الثالث من سلك الإجازة لطلبة كلية الحقوق بجامعة سيدي محمد بن عبد الله فاس.
- (7) قرار عدد 895 صادر بتاريخ 3 يوليوز 2013 في الملف الجنحي عدد 2013/2/6/2791 منشور بنشرة قرارات محكمة النقض الجزء الرابع عشر، السلسلة 3، 2014، من الصفحة 174 إلى الصفحة 176.
- (8) قرار منشور بمجلة قضاء محكمة النقض، العدد 77-2014، الصفحتين 395 و396.
- (9) علي عمي: المختصر في النظرية العامة للقانون الجنائي المغربي، الجزء الثاني، طبعة 1998، الصفحة 148.
- (10) القرار عدد 2/907 المؤرخ في 2012/10/17 ملف جنحي عدد 2012/11224 منشور بالمجلة المغربية لنادي قضاة الدار البيضاء، مجلة نصف سنوية تصدر عن المكتب الجهوي بالدار البيضاء، العدد الثاني-صيف 2013، الصفحتين 378 و379.
- (11) حكم المحكمة الابتدائية بسلا صادر بتاريخ 17 يونيو 2016 في الملف جنحي سير رقم 15/2401/203 ت -حكم غير منشور-.
- (12) حكم المحكمة الابتدائية بسلا الصادر بتاريخ 31 مارس 2017
- في الملف جنحي سير رقم 16/2404/325 -حكم غير منشور-.
- (13) تنص المادة 58 من قانون المرور الليبي الصادر في 19 أبريل 1984 على ما يلي: «مع عدم الإخلال بأحكام قانون تحريم الخمر وإقامة حد الشرب، يعاقب كل من قاد مركبة آلية أو عربة أو دراجة عادية وهو في حالة سكر أو تخدير بالحبس مدة لا تقل عن سنة وبسحب ترخيص القيادة مدة لا تقل عن سنة ولا تجاوز ثلاث سنوات، بالإضافة إلى مصادرة المواد المسكرة أو المخدرة».
- (14) لحسن منسي، طبيعة الحكم القاضي بإرجاع رخصة السياقة، مقال منشور بجريدة الصباح بتاريخ 2011/12/01.
- (15) أحمد الخمليشي: شرح قانون المسطرة الجنائية، الجزء الثاني (التحقيق الإعدادي- المحاكمة- طرق الطعن)، مكتبة المعارف، الرباط، الطبعة الأولى 1980، الصفحة 306.
- (16) قرار منشور بمجلة قضاء المجلس الأعلى عدد 8 الصفحة 83. وللإطلاع أكثر على موقف محكمة النقض بخصوص تطبيق مقتضيات المادة 401 أنظر:
- محمد بفقير: قانون المسطرة الجنائية والعمل القضائي المغربي، العدد الثاني من منشورات دراسات قضائية سلسلة القانون و العمل القضائي المغربيين، الطبعة الثانية 2011، الصفحتين 302 و303.
- (17) انظر: عبد الواحد الجراري، تحسين أسلوب العمل بالمحاكم، عرض قدم أثناء اللقاء العلمي من أجل معالجة البطء في تصفية القضايا أمام المحاكم المنظم بتعاون بين المركز العربي للبحوث القانونية والقضائية والمعهد الوطني للدراسات القضائية بالرباط أيام 8 و9 و10 نونبر 1988 منشور بمجلة رسالة المحاماة، العدد 6- أكتوبر 1989، من الصفحة 7 إلى الصفحة 32.

استراتيجية التواصل والتربية والوقاية الطرقية للنارسا:

راهنية الخطاب والممارسة



د. عبد الصادق معافة

مدير قطب التواصل والتربية والوقاية الطرقية -نارسا-

للخبراء في مراقبة المركبات، علاوة على القيام بالمراقبة التقنية والفحص المضاد للمركبات وتدبير نظام المراقبة والمعينة الآلية للمخالفات وتوفير التجهيزات المرتبطة بالمراقبة والسلامة؛ بالإضافة إلى دعم الشراكة والتعاون

حدد القانون المؤسس للوكالة الوطنية للسلامة الطرقية -نارسا- إطار عملها في ممارسة الاختصاصات المتعلقة بالسلامة الطرقية عبر المساهمة في إعداد وتنفيذ الاستراتيجيات ومشاريع النصوص التشريعية



على إنجاز مشاريع مرتبطة بتحسين السلامة الطرقية ودعم وتشجيع وتطوير الدراسات والبحوث العلمي بالإضافة إلى القيام بعمليات التوعية والتحسيس والتواصل والتأطير ووضع مخططات وبرامج خاصة

والتنظيمية ووضع نظام مندمج ومتكامل. ويتعلق الأمر بالسهر على وضع البرامج الخاصة بتعليم السياقة وبامتحانات نيل رخصة السياقة واعتماد الهيئات لتلقين التكوين الأولي والتكوين المستمر.



تظل إحدى المهام الموكولة لقطب التواصل والتربية والوقاية الطرقية بعد عملية التشخيص وتحليل الوضع وفهم الإشكالية وتحديد التموقع الجديد للمؤسسة ووضع مقاربة منهجية جديدة وتحديد محاور أولوية في إطار تصور استراتيجي شامل للتواصل والتربية والوقاية الطرقية.

من هذا المنظور، ومن أجل أن تكون استراتيجية التواصل متماسكة ومتناسقة، فإن التموقع الجديد للمؤسسة مبني أساساً على المحددات التالية:

- نارسا مؤسسة مرجعية في مجال السلامة الطرقية؛
- وكالة رائدة وحديثة ورقمية ستسمح للمواطنين المغاربة بالتواصل مع مؤسستهم بشكل دائم من خلال المنصات التي سيتم إنشاؤها.
- مؤسسة شفافة في خدمة المواطن وساهرة على ضمان استمرارية الخدمات المحلية المتنوعة للمرتفقين؛
- ذات جودة عالية على مستوى التدبير الزمني والقرب والنجاعة والفعالية في تسهيل الولوج إلى المعلومات؛
- ضامنة لخدمات متنوعة تتماشى والمعايير الدولية من خلال الرقمنة؛
- طموحة لنيل السبق والريادة على المستويين الإقليمي والعربي في مجال السلامة الطرقية. كما أن المقاربة المنهجية الجديدة المتعددة

بالتربية الطرقية.

ويكمن الهدف في خلق مؤسسة وطنية شاملة تعنى بتدبير كل المهن المرتبطة بالسلامة الطرقية بغية تسهيل إنجاز وتنفيذ المشاريع ذات الصلة بهذا القطاع الحيوي وتعزيز عمليات القرب والخدمات العمومية من خلال تمثيلاتها المحلية والجهوية وبالتالي تحقيق تدبير أفضل لملف السلامة على الطرق بالمغرب.

وتبني هذه الرهانات الكثيرة والمتعددة المبنية على مجموعة من القيم الأساسية والتمثلة في الحكامة بالارتكاز على الشفافية والمصداقية في عمليات الوكالة الجديدة والتغيير باعتماد مقاربة تشاركية والخبرة عبر الدراسات والبحث واليقظة والالتزام بدينامية الإصلاح والتعبئة الشاملة والتأهيل الثقافي والتقني والتدبري للموارد البشرية والتحديث عبر الأنظمة المعلوماتية وعمليات الرقمنة والجودة بتقديم خدمات ذات معايير عالية.

ويستوجب إنجاز هذه الرهانات الكبرى أعمال هندسة تديرية كبرى يظل قطب التواصل والتربية والوقاية الطرقية إحدى ركائزها الاستراتيجية والأساسية بحكم طبيعة ونوعية تدخلاته وتأثيره في سياق سوسيو ثقافي للسلامة الطرقية يتسم بالتقاطع والتشابك والتعقيد.

وبحكم أن الأهداف الاستراتيجية قد تم تحديدها في ثلاثة مستويات كبرى؛ التربية والتأطير والمواكبة، فإن ترجمتها إلى أهداف تواصلية وعملية وميدانية ملموسة



وسيمكن هذا النهج من الحصول على عائد أفضل على نفقات التواصل والتربية وعمليات الوقاية والتحسيس من خلال تنفيذ استراتيجية تستند إلى بنية القنوات التي تعمل في انسجام وتناغم بغية تبليغ رسائل وخطابات متماسكة. وسيتم وضع المقاربة المنهجية منسجمة مع

خصوصيات الفئات المستهدفة المقسمة حسب المعايير الكلاسيكية: دراسة التصورات والعادات والسلوكيات والبيانات الكمية والنوعية المرقمة. وتتيح هذه

المحددات الرئيسية وضع المراكز الاستراتيجية للتواصل والتربية والوقاية الطرقية من خلال المدخل والأبعاد المفاهيمية والمعرفية التالية: وتظل

ترجمة الأهداف الاستراتيجية للسلامة الطرقية إلى أهداف تواصلية وعملية،

مرحلة مفصلية تمكن من تحديد أهداف محددة، وقابلة للقياس، ومناسبة، وواقعية، ومحدودة زمنياً سواء تعلق الأمر بالأهداف الكبرى الخاصة بالتواصل والتربية والوقاية الطرقية أو بالأهداف الفرعية المتعلقة بالتواصل ذي الأبعاد:

الاختصاصات تركز على العناصر التالية:

- التعبئة الشاملة وحشد كل الإمكانيات؛
- اعتماد نهج تشاركي وعملي يستلهم من التجارب المتراكمة وتعمل على مكافأة الممارسات الناجحة؛
- الانخراط واستهداف جميع فئات مستخدمي الطريق؛

- الالتقاء الدائم مع المستجدات في المجال؛
- الشراكة مع الملتدخين والرفاق والرفاق.

المقترحة تمكن من تطوير وتنفيذ استراتيجية التواصل التسويقي المتكامل من أجل التكامل المتسق والفعال لجميع قنوات التواصل والدعائم والتربوية الخاصة بالوكالة الوطنية للسلامة الطرقية. ويروم هذا

التحديد تطوير عملية استراتيجية للتخطيط وتعزيز وتنفيذ وتقييم إجراءات التواصل مع مراقبة النتائج القابلة للقياس الكمي والنوعي. وستستند الاستراتيجية إلى عملية تكاملية لتخصيص وتدبير وتقييم موارد التسويق والاتصالات في خدمة السلامة الطرقية.

منذ بداية فاتح يناير 2020، حورت الوكالة الوطنية للسلامة الطرقية، حيلة جديدا من شهادت لتسجيل إلكترونية (البطاقة الرمادية).

لسائقون المتومرون على البطاقة الرمادية سارية الصلاحية غير ملزمين بتغييرها. وتمتيز لبطاقة الرمادية لإلكترونية لحدوده بالعديد من لخصائص

- تحمل رقاقة ذكية و مؤمنة بحزن معلومات عن المركبة كالتامين والفحص التقني؛
- تقدم خدمات متعددة؛
- إجراءات الحصول عليها بسيطة ومتاحة للجميع؛
- لم يطرأ على تغييرها أي تغيير.

متعددة الخدمات
رقمية
مؤمنة
إلكترونية

سلامتكم .. أولويتنا

NARSA
الوكالة الوطنية للسلامة الطرقية
NATIONAL ROAD SAFETY AGENCY



NARSA

سلامتكم .. أولويتنا

NARSA

سلامتكم .. أولويتنا

بعدم الامتثال لأحكام قانون السير ومتطلبات السلامة على الطرق والتبليغ عن قواعد القيادة الجيدة داخل مساحة الطريق وتعميم القوانين الجديدة والنصوص التنظيمية الجديدة في هذا المجال.

- الجانب العاطفي:
خلق شعور قوي بالانتماء والالتزام بقضية توحيد جميع مستخدمي الطريق بغض النظر عن طريقة حركتهم، وخلق نقطة مشتركة.
- المقصد التبليغي :
تغيير المواقف السلبية لمستخدمي الطريق لتبني سلوك يستجيب لمعايير الوقاية



والسلامة على الطريق.

■ التسويقية والخدماتية:

- التعريف بالخدمات والمستجدات الخاصة

■ المؤسساتية:

- تنمية سمعة نارسا من خلال ترسيخ هويتها.
- إنشاء صورة إيجابية للعلامة التجارية تركز على التغيير.

- التعريف بالاستراتيجية الوطنية للسلامة على الطرق 2017-2026.

- التعريف بمجالات اختصاص نارسا بين مختلف الهيئات المستهدفة.
- توفير معلومات عن الأحكام الجديدة المتعلقة بالمهن المختلفة في الوكالة.

- نشر بيانات الحوادث المرورية ونتائج الدراسات المنفذة في مجال السلامة الطرقية.

■ السلوكية والاجتماعية والتربوية:

- المنطلق المعرفي: التعريف بالمخاطر المرتبطة



سلامتكم .. أولويتنا

والدعائم التواصلية والتربوية والتحسيسية اللازمة (الإذاعة والتلفزة والملصقات والتواصل الرقمي والميداني والمباشر والأنشطة الإشعاعية والميدانية...) بالإضافة إلى وضع الموارد البشرية المؤهلة وتوقعات للميزانية المرصودة في إطار الترشيد والحكامة وانتهاء بوضع تخطيط وبرمجة للعمليات مع تحديد جميع مؤشرات الرصد والتتبع والتقييم.

بنارسا؛

- الإعلام والتواصل بشأن الخدمات الجديدة للنارسا ومهامها الجديدة بالإضافة إلى أنشطتها ذات الطابعين الجهوي والمحلي. إن هذه المنهجية العملية أتاحت وضع إطار عمل استراتيجي محكم يمكن من التعريف بشكل دقيق الفئات المستهدفة حسب الأولويات والتوزيع والأصناف السوسيو مهنية: مختلف فئات مستعملي الطريق، المهنيون والفاعلون الاقتصاديون والاجتماعيون، المؤسساتيون وأصحاب القرار والمجتمع المدني والوسائط التواصلية والإعلامية.

ومن خلال وضع هذا التصور المفاهيمي، تم وضع الآليات والأدوات الإجرائية للتنفيذ والتنزيل العملي والميداني عبر إعداد الرسائل والخطابات الرئيسية وزاوية معالجتها(العاطفية والواقعية والرصينة والإخبارية...)



سلامتكم .. أولويتنا

المتدخلون الأساسيون في مجال السلامة الطرقية



د. حميد المهدي

رئيس مصلحة مديرية الشؤون الجنائية والعفو

بين الوزارات للسلامة الطرقية، حيث أصدر جلالاته تعليماته السامية للحكومة من أجل العمل على اتخاذ جميع التدابير الكفيلة بالتخفيض من عدد حوادث السير وتلافي عواقبها البشرية والاجتماعية والاقتصادية، تلى ذلك إصدار الوزير الأول آنذاك منشورا وزاريا تحت عدد 2005/13 بتاريخ 29 غشت 2005 والذي خصص يوم 18 فبراير من كل سنة يوما وطنيا للسلامة الطرقية، هذا فضلا عن تخليد اليوم العالمي لإحياء ذكرى ضحايا حوادث المرور على الطرق، عملا بالقرار الصادر عن الجمعية العامة للأمم المتحدة عدد 60/5 والذي يصادف يوم الأحد الثالث من شهر نونبر من كل سنة⁽²⁾، وقد توجت الجهود المبذولة في هذا المجال مؤخرا، بإحداث الوكالة الوطنية للسلامة الطرقية بموجب القانون 103.14 وذلك في إطار توحيد الجهود الرامية إلى تعزيز السلامة الطرقية وانسجاما مع توصيات الأمم المتحدة في مجال السلامة المرورية، وقد خصصت للوكالة الوطنية للسلامة الطرقية إمكانات مهمة من أجل تدبير وتسيير هذا الملف عبر تجميع الاختصاصات المرتبطة بمجال حوادث السير، وكذا من خلال العمل التشاركي مع جميع المتدخلين في حقل السلامة الطرقية وذلك تنزيلا لمقتضيات الاستراتيجية الوطنية للسلامة الطرقية للفترة 2017-2026 وما سيليه من استراتيجيات قادمة.

وتتميز الجهات المتدخلة في مجال السلامة الطرقية بالتنوع ومنها قطاعات حكومية (وزارة النقل، وزارة الداخلية، وزارة الصحة ووزارة التربية الوطنية والتعليم العالي والبحث العلمي، وزارة الطاقة والمعادن والبيئة..) أو غيرها (مدارس تعليم السياقة، مؤسسات

تشكل السلامة الطرقية مجموع البرامج والخطوات والإجراءات الوقائية الرامية إلى الحد من ظاهرة حوادث السير وتلافي مسبباتها، وهي بذلك تهدف في أسمى مراميها إلى الحفاظ على الحق في الحياة الذي يعتبر من أقدس الحقوق الإنسانية على الإطلاق، وكذا الحفاظ على سلامة الأفراد الجسدية وعلى ممتلكاتهم، لذا فهي تشمل كل المخططات الاستراتيجية والتدابير التي تتخذ من أجل مكافحة حوادث السير بما تخلفه من آثار وخيمية على المستويات الاجتماعية والاقتصادية وغيرها.

وأمام المعطيات المخيفة والمقلقة التي كانت تسجلها بلادنا في بداية الألفية الجديدة بخصوص عدد حوادث السير مقارنة بعدد المركبات الموجودة آنذاك، أو مقارنة بالوضع في بعض الدول المجاورة، تبين الارتفاع الكبير لعدد القتلى والجرحى أو المصابون بجروح بليغة أو خفيفة⁽¹⁾، مما دفع المغرب لبدل كل الجهود بغية مكافحة آفة حوادث السير وبالتالي تلافي انعكاساتها السلبية على مستويات متعددة.

وفي هذا الإطار فقد وضعت الحكومة «مكافحة حوادث السير» ضمن الأوراش الوطنية الكبرى من خلال إستراتيجيات وطنية للسلامة الطرقية (2003/2013 و2017/2026)، ذات طابع شمولي ومندمج يقوم على اعتماد نظام الحكامة الجيدة في تدبير ملف السلامة الطرقية وذلك بإشراك مختلف القطاعات الحكومية وغير الحكومية المعنية بالموضوع، انسجاما مع التوجيهات الملكية السامية في هذا الإطار والتي جاءت على إثر ترؤس جلالة الملك محمد السادس نصره الله بتاريخ 18 فبراير 2005، اجتماع اللجنة المشتركة

وخلال الاجتماع الأخير للجنة المشتركة بين الوزارات للسلامة الطرقية والذي انعقد موازاة مع تأسيس الوكالة الوطنية للسلامة الطرقية، اطلعت اللجنة على الإحصائيات المؤقتة لحوادث السير برسم سنة 2019، وكذا حصيلة العمل الخاصة بنفس السنة، إضافة إلى مشروع برنامج العمل الخاص بالسلامة الطرقية برسم سنة 2020، وأسفرت عن المخرجات التالية:

* من خلال الإحصائيات المؤقتة لحوادث السير لسنة 2019 سجل تحسن نسبي للمؤشرات المرورية حيث جاء في بلاغ لرئاسة الحكومة «أن التحسن النسبي للمؤشرات المرتبطة بحوادث السير سنة 2019، والتي عرفت تراجعاً في عدد القتلى والمصابين بجروح بليغة يقدر على التوالي بـ 2.9 بالمائة و 3.53 بالمائة، همت بالأساس المجال الحضري، بالإضافة إلى تحسن مجموعة من المؤشرات الأخرى، ينبغي أن يشكل حافزاً لمواصلة التعبئة وتكثيف الجهود من أجل الحد والتقليل من الأضرار الجسيمة التي تسببها حوادث السير على المستوى البشري والمستويين المادي والاقتصادي، حيث تقدر تكلفة حوادث السير سنوياً بحوالي 2,5 بالمائة

من الناتج الداخلي الخام»⁽⁶⁾؛

* حصيلة برنامج العمل كان من بين القرارات التي تناولتها اللجنة المشتركة، على سبيل المثال خلال سنة 2018 المصادقة على الدراسة التي تروم تحديد خارطة الطريق لإدماج التربية على السلامة الطرقية بالوسط المدرسي وتكثيف عمليات المراقبة الطرقية لاسيما المتعلقة بمراقبة السرعة، كما تمت برمجة مجموعة من العمليات التواصلية في إطار الشراكة مع جمعيات المجتمع المدني في مجال السلامة

التربية على السلامة الطرقية، فعاليات المجتمع المدني، الإعلام...)، لكن في هذه الدراسة لن نتناول جميع المتدخلين والأدوار المنوطة بهم في هذا المجال، بل سيتم الاقتصار على الجهات المكلفة بتدبير السلامة الطرقية على المستوى الاستراتيجي (أولاً)، والجهات المكلفة بفرض القانون على المستوى العملي (ثانياً).

أولاً: على المستوى الاستراتيجي

تتولى جهات عديدة التنظيم الاستراتيجي للسلامة الطرقية، وتتنوع هذه الجهات بحسب الدور الذي تتولاه كل منها تبعا للبرامج التي تؤطر عملها إلى جانب باقي الجهات المتدخلة في هذا المجال.

أ- اللجنة المشتركة بين الوزارات للسلامة الطرقية:

أحدثت اللجنة المشتركة بين الوزارات للسلامة الطرقية بموجب المرسوم رقم 2.04.266 الصادر في 29 جمادى الآخرة 1427 الموافق لـ 25 يوليوز 2006⁽³⁾، كان يرأسها الوزير الأول آنذاك وتتألف من عدة وزراء الداخلية والعدل والنقل واعداد التراب الوطني والبيئة والتربية الوطنية والطاقة والمعادن والاتصال والصناعة والتجارة والأمانة العامة للحكومة

إلى جانب كل من القيادة العليا للدرك الملكي والمديرية العامة للأمن الوطني⁽⁴⁾، وقد عقدت أولى اجتماعاتها برئاسة الوزير الأول آنذاك بتاريخ 03 نونبر 2003 و 06 شتنبر 2004 و 10 أكتوبر 2005، وكان آخرها بتاريخ 14 فبراير 2020 برئاسة السيد رئيس الحكومة⁽⁵⁾ وتتجلى أهميتها في: المصادقة على الاستراتيجية الوطنية المندمجة في مجال السلامة الطرقية التي تقترحها اللجنة الدائمة، وتنسيق تطبيق برامج العمل المنبثقة عنها وتقييمها.



الطرقية و صدر القانون رقم 103.14 الذي أحدثت بموجبه الوكالة الوطنية للسلامة الطرقية، إضافة إلى اتخاذ تدابير ذات طابع أفقي همت مجموعة من المحاور من أبرزها إصدار قرار مشترك للسيد وزير الداخلية ووزير التجهيز والنقل واللوجستيك والماء حول التشوير الطرقي⁽⁷⁾، فضلا عن مواكبة بعض الجماعات المحلية لتحديد وتنزيل مخططات العمل في مجال السلامة الطرقية بمدن فاس ومكناس والناظور ومراكش، وأيضا تعزيز التشوير الطرقي على مستوى 9040 كلم وإنجاز عمليات

افتحاص للشبكات وعمليات افتحاص للمراكز والأعوان الفاحصين وتثبيت رادارات بمواقع تجريبية في إطار صفقة اقتناء 552 رادارا ثابتا و280 رادارا متنقلا، وفي نفس السياق تم عرض حصيلة عمليات هيئات المراقبة الطرقية والتي عرفت ارتفاعا في عدد الخرجات وفي عدد محاضر مخالفات تجاوز السرعة بالنسبة للدرك الملكي وكذا الأمن الوطني، وذلك كنتيجة مباشرة لتعزيز أجهزة المراقبة ب 280 رادارا خلال سنة 2019. والجدير بالذكر أن من بين أهم القرارات التي تتخذ من قبل اللجنة المشتركة بين للسلامة الطرقية:

- ◀ المصادقة على المخطط الوطني للسلامة الطرقية؛
- ◀ المصادقة على المخطط الوطني للمراقبة؛
- ◀ تدعيم سياسة التواصل.

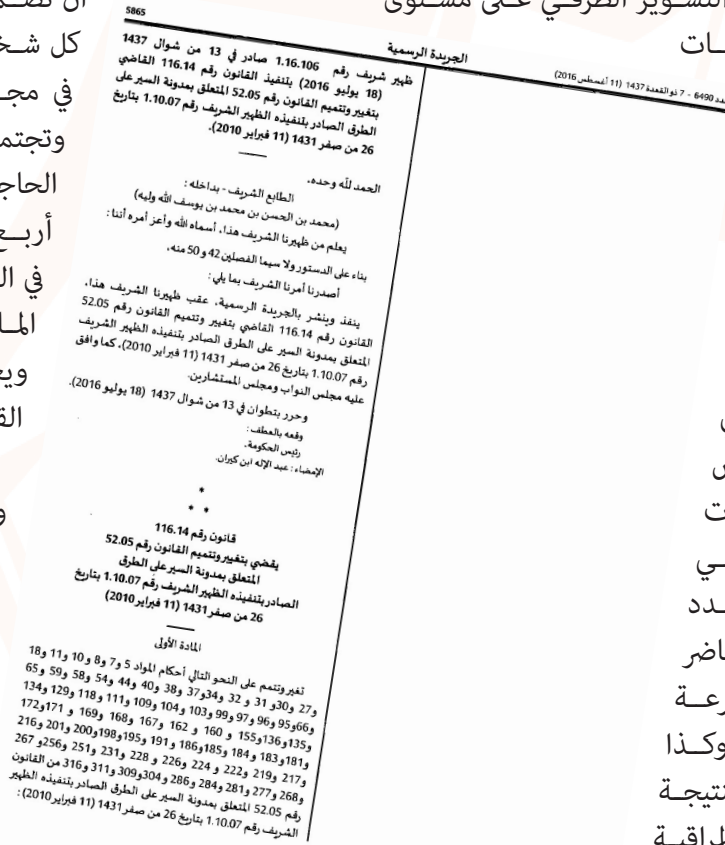
ب- اللجنة الدائمة للسلامة الطرقية:

أحدثت اللجنة الدائمة للسلامة الطرقية بموجب المرسوم رقم 2.04.266 الصادر في 29 من جمادى الآخرة 1427 الموافق ل 25 يوليوز 2006، يترأسها الوزير

المكلف بالنقل وتضم تشكيلة متنوعة الى جانب أعضاء اللجنة المشتركة بين الوزارات للسلامة الطرقية تضم المفتش العام للوقاية المدنية، الكاتب الدائم للجنة الوطنية للوقاية من حوادث السير سابقا والذي عوض بمدير الوكالة الوطنية للسلامة الطرقية، وثلاثة أعضاء يعينهم الوزير المكلف بالنقل لمدة ثلاثة سنوات قابلة للتجديد من بين الأشخاص المعنوية الخاضعة للقانون الخاص والمعنية بمشاكل السلامة الطرقية، كما يمكن أن تضم إليها بصفة استشارية كل شخص مشهود له بالتجربة في مجال السلامة الطرقية⁽⁸⁾، وتجتمع اللجنة كلما دعت الحاجة إلى ذلك وتعدّد أربع اجتماعات على الأقل في السنة حسب مقتضيات المادة 9 من نفس المرسوم، ويعهد إلى اللجنة الدائمة القيام بما يلي :

- * اقتراح استراتيجية وطنية مندمجة في ميدان السلامة الطرقية؛
- * دراسة الاستراتيجيات الجهوية للسلامة الطرقية؛
- * إعداد مخططات العمل وبرامج لتطبيق الاستراتيجية التي أقرتها اللجنة المشتركة؛
- * تنسيق تطبيق مخططات العمل القطاعية؛
- * تتبع وتقييم إنجاز مخططات العمل والبرامج الوطنية والجهوية؛
- * الإشراف على الدراسات المشتركة بين القطاعات والمتعلقة بالسلامة الطرقية؛
- * الاطلاع على نتائج الدراسات القطاعية ذات الأثر على السلامة الطرقية.

ويعد اجتماع اللجنة الدائمة للسلامة الطرقية موعدا لتعبئة جهود جميع المتدخلين في مجال السلامة



ورؤساء الجماعات الحضرية، وممثلين عن قطاعات العدل وإعداد التراب الوطني والماء والبيئة والمالية والتربية الوطنية والتجهيز والنقل والصحة والطاقة والمعادن والاتصال والصناعة والتجارة والسكنى، بالإضافة إلى ممثل عن القيادة العليا للدرك الملكي على صعيد الجهة وممثل عن المديرية العامة للأمن الوطني على صعيد أقاليم وعمالات الجهة وممثل عن المديرية العامة للوقاية المدنية على صعيد الجهة وممثل عن اللجنة الوطنية للوقاية من حوادث السير والذي حل محله ممثل عن الوكالة الوطنية للسلامة الطرقية، إضافة إلى ثلاثة أعضاء يعينهم والي الجهة لمدة ثلاثة سنوات قابلة للتجديد من بين الأشخاص الذاتيين أو المعنويين الخاضعين للقانون العام أو الخاص والمعنيين بمشاكل السلامة الطرقية⁽⁹⁾، وتجتمع هذه اللجنة كلما دعت الحاجة إلى ذلك باستدعاء من رئيسها، وتعد أربع اجتماعات على الأقل في السنة، ويعهد إليها القيام بما يلي :

* إعداد وتنفيذ مخطط عمل جهوي لتطبيق الاستراتيجية الوطنية للسلامة الطرقية وبرامج العمل الوطنية والسهرة على تنفيذها؛
* تتبع الأعمال التي شرع في إنجازها على الصعيد الجهوي في مجال السلامة الطرقية؛
* إعداد تقرير للتقييم، كل ثلاثة أشهر، يتعلق ببرنامج عمل اللجنة الجهوية وتوجيهه إلى اللجنة الدائمة.

هـ- الوكالة الوطنية للسلامة الطرقية NARSA:

يتعين الإشارة بداية إلى أن دور الوكالة الوطنية للسلامة الطرقية يجمع ما بين مستويين المستوى الاستراتيجي والمستوى العملي، حيث تعد الوكالة مؤسسة عمومية تتمتع بالشخصية الاعتبارية والاستقلال المالي أحدثت بموجب الظهير الشريف رقم 1.18.16 الصادر في 05 جمادى الآخرة 1439 الموافق ل 22 أبريل 2018 بتنفيذ القانون رقم 103.14 المتعلق بإحداث الوكالة الوطنية للسلامة الطرقية⁽¹⁰⁾، غايتها الرفع من مستوى السلامة الطرقية ومكافحة ظاهرة حوادث السير بالمغرب وتنزيل الاستراتيجيات الوطنية للسلامة الطرقية، عبر تنسيق جهود مختلف المتدخلين في هذا المجال، وقد حلت محل اللجنة الوطنية للوقاية من حوادث السير⁽¹¹⁾، هذه الأخيرة

الطرقية من أجل ضمان استمرارية العمل الدؤوب والتشاركي لمحاربة آفة حوادث السير، كما يشكل هذا اللقاء مناسبة لتثمين الجهود المبذولة من طرف مختلف المتدخلين في هذا المجال في سبيل الحد من هذه المعضلة، وقد شكلت أشغال الاجتماع الأخير للجنة الدائمة بتاريخ 31 يناير 2020، مناسبة لتقديم الإحصائيات المؤقتة لحوادث السير برسم سنة 2019، وحصيلة عمل اللجنة الدائمة للسلامة الطرقية خلال سنة 2019، إضافة إلى ذلك تم تقديم مشروع برنامج العمل الخاص بالسلامة الطرقية لسنة 2020.

ج- المؤسسة البرلمانية:

لا يخفى الدور الكبير للبرلمان بمجلسيه -مجلس النواب ومجلس المستشارين- في مناقشة واقتراح تعديلات والتصويت على مقترحات ومشاريع قوانين في اتجاه إصدار نصوص قانونية تؤطر وتضبط مجالا معيناً ومنها في هذا المقام اندرج مشروع مدونة السير على الطرق وكذا المصادقة على مشاريع القوانين التي قدمتها السلطة الحكومية المكلفة بالنقل فيما يخص الضوابط الناظمة للسير على الطرق أو من طرف وزارة العدل فيما يتعلق بالنصوص المعاقبة على مخالفات أحكام مدونة السير على الطرق كقانون المسطرة الجنائية أو تلك المرتبطة بالسياسة الجنائية في مجال السير عموماً والتي تشمل منظومة التجريم والعقاب في هذا المجال، خاصة منها المواضيع المتعلقة بتحديد المخالفات وطبيعتها ونوعيتها وشروطها، وكذلك فيما يخص العقوبات الزجرية بنوعيتها الحبسية أو المالية أو العقوبات التكميلية.

تجدر الإشارة إلى أنه بالنظر لما تحققه الغرامات المالية من ردع للمخالفين لأحكام مدونة السير على الطرق فقد تم عند تحديد مبالغ هذه الغرامات الأخذ بعين الاعتبار مجموعة من المعايير المرتبطة في مجملها بخطورة المخالفة المرتكبة وكذا مستوى الدخل الفردي العام.

د- اللجن الجهوية للسلامة الطرقية

أحدثت اللجن الجهوية للسلامة الطرقية بموجب المرسوم رقم 2.04.266 الصادر في 29 من جمادى الآخرة 1427 الموافق ل 25 يوليوز 2006، يرأسها والي الجهة وتتألف من تشكيلة متنوعة تضم عامل الإقليم وعمالات الجهة ورئيس الجهة ورؤساء المجالس الإقليمية

للإصلاح أو المصابة بأضرار خطيرة؛

* تسليم رخص السياقة ومسك الجذاذية الوطنية لرخص السياقة وتدبير رصيد النقط الخاص بها؛

* المصادقة على المركبات وأجهزتها ومستلزماتها؛

* القيام بالمراقبة التقنية والفحص المضاد للمركبات؛

* تدبير نظام المراقبة والمعينة الآلية للمخالفات بواسطة الأجهزة التقنية وفقا لأحكام النصوص التشريعية والتنظيمية الجاري بها العمل؛

* تنسيق الجهود والأنشطة المتعلقة بالسلامة الطرقية وطنيا وجهويا ومحليا بين كافة المتدخلين المعنيين؛

* إعداد وتقييم المخططات الوطنية للمراقبة الطرقية في إطار الشراكة؛

* إعداد وتقييم المخططات الوطنية للمراقبة الطرقية بتنسيق مع جميع هيئات المراقبة الطرقية؛

* القيام بعمليات التوعية والتحسيس والتواصل والتأطير في مجال السلامة الطرقية بمختلف الوسائل الممكنة لفائدة مختلف الفئات مستعملي الطريق؛

* تأطير الدورات التحسيسية لفائدة المهنيين ومختلف الفاعلين في مجال السلامة الطرقية؛

* وضع مخططات وبرامج خاصة بالتربية الطرقية لفائدة الأطفال والشباب والسهرة على تنفيذها؛

* توفير التجهيزات المرتبطة بالمراقبة والسلامة الطرقية ووضعها رهن إشارة مصالح المراقبة والجهات المعنية في إطار عقود برامج.

أما الاختصاصات المسندة للوكالة والتي ترتبط بالسلامة الطرقية بطريقة غير مباشرة نجد:

* اعتماد الهيئات التي يعهد إليها بإعداد وتسليم سندات الملكية والصفائح المتعلقة بالدراجات محرك أو الدراجات ثلاثية العجلات محرك أو الدراجات رباعية العجلات محرك؛

* اعتماد الأشخاص الذين سيعهد إليهم صياغة صفائح تسجيل المركبات؛

* تسليم شهادة تسجيل المركبات.

وحتى تتمكن الوكالة من أداء مهامها فقد نص القانون رقم 103.14 في المادة 3 منه على أن الوكالة تتم إدارتها من طرف مجلس الإدارة ويسيرها مدير، ووفقا للهيكل التنظيمي للوكالة⁽¹³⁾ فهي تتكون من ستة أقطاب تتمثل في: قطب الرصد والخبرة في مجال السلامة الطرقية وقطب سلامة السياقة والعربات

وعلى الرغم من الجهود التي كانت تبذلها في مجال السلامة الطرقية إلا أن فعالية ونجاعة أدائها كان محدودا وذلك لكون الإطار القانوني المنظم لها كان غير كاف ولم يكن لها سوى مقر وحيد بالرباط ولا تتوفر على تمثيلات جهوية ومحلية مع قلة الموارد البشرية التي كانت مخصصة لها (54 مستخدم فقط بعد 39 سنة من العمل)⁽¹²⁾، علاوة على ضعف المهام والاختصاصات المخولة لها واقتصر دورها على الجانب التوعوي والتحسيبي وافتقارها الى مهام تشمل باقي الجوانب المرتبطة بمجال السلامة الطرقية خاصة تلك المرتبطة بالسائق والمركبة كما أن مهامها كانت تتقاطع مع مهام مؤسسات أخرى خاصة مديرية النقل عبر الطرق والسلامة الطرقية بوزارة النقل، مما استدعى تعويضها بالوكالة الوطنية للسلامة الطرقية التي جمعت بين الاختصاصات التي كانت موكولة للجنة الوطنية للوقاية من حوادث السير وبعض الاختصاصات التي كانت مخولة لمديرية النقل عبر الطرق والسلامة الطرقية، وتتوزع اختصاصات الوكالة بين نوعين من الاختصاصات منها ما يرتبط مباشرة بمجال السلامة الطرقية وأخرى بصورة غير مباشرة.

بالنسبة للاختصاصات المرتبطة بشكل مباشر بمجال السلامة الطرقية، حسب المادة 2 من القانون رقم 103.14 نجد من بينها:

* المساهمة في إعداد وتنفيذ الاستراتيجية الوطنية للسلامة الطرقية وتتبعها وتقييمها؛

* وضع نظام مندمج ومتكامل لجمع البيانات والمعطيات المتعلقة بحوادث السير والسهرة على معالجتها واستغلالها ونشرها؛

* القيام بدراسات حول مختلف القضايا التي تهم مجال السلامة الطرقية؛

* إعداد ونشر تقرير سنوي حول تطور مجال السلامة الطرقية؛

* الترخيص بفتح واستغلال مؤسسات التربية على السلامة الطرقية ومراقبتها؛

* الترخيص بفتح واستغلال مراكز وشبكات المراقبة التقنية ومراقبتها؛

* الترخيص بمزاولة مهنة عون فاحص ومراقبة عمله؛

* اعتماد الهيئات لتلقين التكوين الأولي والتكوين المستمر للخبراء في مراقبة المركبات غير القابلة

من لدن الإدارة أو الهيئات المذكورة، ضمن حدود اختصاصهم، بمعاينة المخالفات لأحكام القانون رقم 52.05 كما وقع تعديله وتتميمه والنصوص الصادرة لتطبيقه.

وقد أسندت المادة 191 من نفس القانون للضباط والأعوان الوارد ذكرهم في المادة 190 القيام بما يلي:

1. مراقبة سير المركبات على الطريق العمومية؛
2. المعاينة بالعين المجردة أو المعاينة على أساس معلومات إلكترونية للمخالفات لأحكام هذا القانون والنصوص الصادرة لتطبيقه وتحرير محاضر بشأنها؛
3. تحصيل الغرامات التصالحية الجزافية التي يؤديها المخالفون؛

4. الاحتفاظ برخصة السياقة وبشهادة التسجيل أو بإحدهما فقط، عند الاقتضاء، الاحتفاظ بالمستندات الإدارية الضرورية لسير المركبات؛
5. توقيف المركبات في الحالات المنصوص عليها في القانون؛

6. اتخاذ وتنفيذ المقررات الصادرة بإيداع المركبات في المحجز، في الحالات المنصوص عليها في القانون؛
7. استعمال وسائل وأدوات القياس لإثبات بعض المخالفات لهذا القانون؛

8. الولوج إلى المركبة وتجهيزاتها؛
9. الولوج إلى محلات المقاولات التي تنجز عمليات نقل المسافرين والبضائع لحسابها أو بأمر منها، من أجل مراقبة احترامها لمقتضيات هذا القانون والنصوص الصادرة لتطبيقه.

وضمنا لحسن سير عملية المراقبة وحفاظا على سلامة المكلفين بإنجاز عملية المراقبة وعلى سلامة سائق المركبة والركاب وكذا سلامة باقي مستعملي الطريق، فرضت مدونة السير على الطرق في الفقرة الثانية من المادة 192 على المكلفين بإنجاز عملية المراقبة ضرورة التشوير عن بعد، وفق شروط محددة عند مراقبة المركبات على الطريق وكذا على الطريق السيارة، سواء تمت هذه المراقبة بالليل أو النهار، كما منعت الفقرة الثالثة من نفس المادة اعتراض المركبات على الطريق السيارة، عند المراقبة ما عدا في محطات الأداء أو عند نقط الخروج من الطريق السيارة.

غير أن دور أجهزة المراقبة الطريقية سواء تعلق الأمر بعناصر الدرك الملكي أو الأمن الوطني أو الأعوان

وقطب الأنظمة المعلوماتية والتكنولوجيات الحديثة في مجال السلامة الطريقية وقطب الشؤون الإدارية والقانونية والمالية وقطب التواصل والوقاية الطريقية وقطب الجودة والافتحاص ومراقبة التسيير، كما أصبحت الوكالة تتوفر على تمثيلات جهوية بكل من جهة طنجة تطوان الحسيمة، جهة الشرق، جهة فاس مكناس، جهة الرباط سلا القنيطرة، جهة بني ملال خنيفرة، جهة الدار البيضاء سطات، جهة مراكش آسفي، جهة درعة تافيلالت، جهة سوس ماسة كلميم واد نون، جهة العيون الساقية الحمراء الداخلة وادي الذهب.

وتجدر الإشارة إلى أن الوكالة الوطنية للسلامة الطريقية قد أصبحت تتولى الإشراف على عمل اللجنة المركزية لتتبع عملية المراقبة وتطبيق العقوبات والتي تتولى متابعة والإطلاع على حصيلة حوادث السير في جل ربوع المملكة بشكل دوري وعلى مدار السنة (النقط السوداء التي تسجل عدد كبير من حوادث السير، تتبع حصيلة حوادث السير الشهرية، الإجراءات المستعجلة...).

ثانيا: على المستوى العملي

على المستوى العملي خولت مدونة السير على الطرق ونصوصها التنظيمية وقوانين أخرى كقانون المسطرة الجنائية لفئات محددة معاينة وضبط وكذا البحث في مجال جنح ومخالفات السير كما تضمنت الإجراءات الناظمة لزجر مرتكبيها وتحريك المتابعات القانونية في حقهم ومعاقبتهم، وتشمل الأجهزة المتدخلة في مجال السلامة الطريقية عدة فئات نذكر منها:

أ- الأعوان المكلفين بمعاينة مخالفات وجنح السير:

أسندت المادة 190 من مدونة السير على الطرق مهمة البحث ومعاينة المخالفات والجنح المرتكبة خرقا لأحكامها علاوة على ضباط وأعوان الشرطة القضائية:

* الضباط والأعوان التابعون للدرك الملكي؛

* الضباط والأعوان التابعون للأمن الوطني؛

* الأعوان المكلفون بمراقبة النقل والسير على الطرق التابعون للسلطة الحكومية المكلفة بالنقل ضمن حدود اختصاصهم.

ويكلف إضافة إلى ذلك أعوان الإدارة أو الهيئات المعتمدة من قبل الإدارة، المكلفون لهذا الغرض،

شكليات وبيانات محاضر المخالفات المعاينة بالعين المجردة، وبيانات محاضر المخالفات المعاينة بشكل آلي؛ * استغلال البيانات الواردة بنظام الجذاذيات الإدارية المتعلقة برخص السياقة والمركبات في الأبحاث القضائية⁽¹⁶⁾؛

هذا فضلا عن سلطة الملاءمة المخولة لها في تحريك المتابعة ضد المخالفين وإحالتهم على قضاء الحكم للبت في الأفعال المنسوبة إليهم طبقا للقانون، أو تقديم ملتمساتها بإجراء تحقيق في القضايا التي تتطلب ذلك.

2. قضاء التحقيق:

تعد مؤسسة قاضي التحقيق من الجهات الفاعلة في مجال السلامة الطرقية، لذلك خصها قانون المسطرة الجنائية بحيز كبير من التنظيم بحيث جاء في المادة 75 من القانون المذكور «إذا حضر قاضي التحقيق مكان وقوع الجريمة أو الجناية أو الجنحة المتلبس بها، فإن الوكيل العام للملك أو وكيل الملك وضباط الشرطة القضائية يتخلون له عن القضية بقوة القانون» فعلى سبيل المثال إذا صادف وقوع حادثة سير مميتة وحضر قاضي التحقيق إلى مكان وقوع الحادثة فإن له أن يتخذ ما يراه مناسباً لسير الأبحاث الرامية للوصول إلى معرفة أسباب الحادثة وتحديد المتورطين في ارتكابها وله سلطة الإشراف على عمل الضابطة القضائية في هذه الحالة أثناء تحرير المحاضر والاستماع للضحايا أو الشهود على أن يرسل إلى النيابة العامة بمجرد انتهاء العمليات التي انجزها في هذا الشأن جميع وثائق التحقيق ليقرر بشأنها ما يقتضيه الأمر⁽¹⁷⁾، غير أن التعديل 114.16 حذف الفقرة الأخيرة من المادة 137 من القانون 52.05 المتعلق بمدونة السير على الطرق والتي كانت تنص على أنه «يجب لزوماً أن تكون حوادث السير المميتة موضوع تحقيق إحصائي وفقاً لأحكام المادة 83 من القانون المتعلق بالمسطرة الجنائية»، الشيء الذي جعل التحقيق اختيارياً في حوادث السير المميتة⁽¹⁸⁾.

3. قضاء الحكم:

يتولى قضاء الحكم مهمة الدراسة والبت في ملفات حوادث السير التي تحال عليه من النيابة العامة أو قضاء التحقيق وإصدار الأحكام المناسبة بشأنها وذلك بإصدار العقوبات الأصلية المنصوص عليها

التابعين لوزارة النقل لا يقتصر على الزجر فقط وإنما يمتد أيضاً إلى مجال الوقاية والتحسيس⁽¹⁴⁾.

ب- على مستوى تدخل السلطة القضائية:

تعتبر السلطة القضائية بمختلف مكوناتها جهة إنفاذ القانون وهي من الجهات الفاعلة والمؤثرة في مجال السلامة الطرقية ذلك أن القانون حولها مهمة الدراسة والبت في النوازل المتعلقة بمخالفات أحكام مدونة السير ونصوصها التنظيمية وإنزال العقاب المناسب لذلك، وفيما يلي لمحة مختصر عن مكونات هذه السلطة من النيابة العامة بالمحاكم وقضاء التحقيق وقضاء الحكم ورئاسة النيابة العامة.

1. قضاء النيابة العامة:

تحتل النيابة العامة بالمحاكم مكانة هامة ضمن الآليات التنفيذية الساهرة على تطبيق أحكام مدونة السير على الطرق وذلك لطبيعتها الخاصة من جهة كسلطة قضائية تتولى التسيير والإشراف ومراقبة أعمال الشرطة القضائية، ومن جهة ثانية لتعدد صلاحياتها وفعاليتها تدخلها⁽¹⁵⁾، وفي هذا السياق فإن عمل النيابة العامة خلال مرحلة البحث والتحري عن مخالفات وجنح السير تؤطره ضوابط مقتضيات القانون 22.01 المتعلق بالمسطرة الجنائية كما وقع تغييره وتتميمه مع بعض الخصوصية التي اقتضتها طبيعة هذه الجرائم وإجراءات البحث والتحري بشأنها تضمنها القانون 52.05 المتعلق بمدونة السير على الطرق كما وقع تغييره وتتميمه، سواء من حيث الجهة المكلفة بالمعاينة والبحث والتحري عن جرائم السير على الطرق وصلاحياتها، أو من حيث شكليات وبيانات المحاضر المنجزة من طرفها واتخاذها لمجموعة من التدابير والإجراءات المستحدثة بموجب القانون المذكور. أو في إطار تدعيم آليات المراقبة القضائية على عمل الشرطة القضائية في مجال البحث والتحري عن جرائم السير على الطرق، وكذا الإشراف على حسن سير الأبحاث وفق ضوابط محددة قانوناً ضماناً للشرعية وتجنباً لكل شطط يمكن أن يقترف، لذا تعمل النيابة العامة بالمحاكم على:

* مراقبة الأعوان المكلفين بمعاينة مخالفات السير من خلال التأكد من صفة الأعوان المكلفين بمعاينة مخالفات وجنح السير، ومراقبة مهام هؤلاء الأعوان المكلفين بمعاينة تلك المخالفات والجنح، مراقبة

وإسهاما من رئاسة النيابة العامة في الاستراتيجية الوطنية لمحاربة آفة حوادث السير ببلادنا، وفي إطار تقوية دور النيابة العامة لتفعيل الأحكام الواردة في مدونة السير على الطرق، ولضمان الفعالية والنجاعة والرفع من مؤشرات السلامة الطرقية، تعمل رئاسة النيابة العامة على اتخاذ مجموعة من التدابير الرامية إلى التصدي لمخالفات وجنح السير، ومعالجة الإشكالات المرتبطة بها على عدة مستويات يمكن إيجازها فيما يلي:

* على مستوى مراقبة وتنشيط عمل النيابة العامة: من خلال تتبع مختلف الإشعارات المتوصل بها من النيابة العامة المختصة والشكايات المقدمة من طرف مختلف الفاعلين، حيث تعمل على تزويد مسؤولي النيابة العامة بمعلومات دقيقة ذات قيمة مضافة لتجاوز مختلف الإشكالات التي يمكن أن تعرقل تحقيق السلامة الطرقية، مثل معالجة بعض الاشكالات المتعلقة بتطبيق مدونة السير على الطرق كمخالفة عدم احترام الممرات الخاصة بالحافلات ومخالفة تجاوز الوزن الاجمالي للمركبات المحملة ومخالفات تجاوز السرعة بأكثر من 50 كلم/الساعة⁽²⁰⁾؛

* على مستوى الانفتاح على المحيط الخارجي: من خلال التنسيق مع مختلف الفاعلين في مجال تطبيق قانون السير والجولان، وذلك عبر المشاركة في اللقاءات والندوات والبرامج الإذاعية الخاصة بالسلامة الطرقية؛

* على مستوى المعالجة الإلكترونية لمحاضر مخالفات السير: وذلك من خلال توجيه رئاسة النيابة العامة لرسالة دورية تحت عدد 11 س/ر.ن.ع بتاريخ 23 فبراير 2018 إلى السادة المسؤولين القضائيين على النيابة العامة لتحديد المشاكل والصعوبات التي تعترض تفعيل التطبيق المعلوماتي، وهي الإشكالات التي تم العمل على تجاوزها بتعاون وتنسيق مع وزارتي العدل والنقل⁽²¹⁾.

إضافة إلى ذلك تعمل رئاسة النيابة العامة على حث النيابة العامة بالمحاكم على تخليد اليوم الوطني للسلامة الطرقية والذي يصادف 18 فبراير من كل سنة، حيث وجهت دورية تحت عدد 1س/ر ن ع بتاريخ 03 يناير 2019⁽²²⁾.

إما بالحبس النافذ أو الموقوف التنفيذ والغرامات أو العقوبات التكميلية كتوقيف رخصة السياقة أو إلغائها والمنع من الحصول على رخصة جديدة لمدة معينة، أو إلزام خضوع المتسبب في الحادثة لدورة في التريبة على السلامة الطرقية، وغيرها من العقوبات المحكوم بها والتي تساهم في ردع المخالفين لأحكام مدونة السير على الطرق، وبالتالي وقف نزيف حرب الطرق وتحقيق الأمن الطريقي من خلال الحرص على إصدار الأحكام التي تتناسب وخطورة الأفعال المرتكبة.

وفي سياق متصل فإن الاجتهاد والعمل القضائي في هذا الباب من شأنه توحيد تفسير بعض النصوص القانونية التي قد تكون في صياغتها مبهمة أو متشابهة مع النصوص القانونية السابقة والتي لم تنسخ بشكل صريح، مما قد يستدعي تدخل المشرع لإيجاد حل لها عن طريق وضع قاعدة قانونية تزيل هذا اللبس، علاوة على ما قد يفرزه العمل القضائي من تضارب الاجتهادات بخصوص تفسير وتنزيل القواعد القانونية على أرض الواقع، والذي يعد أرضية خصبة لعقد الندوات والمؤتمرات والأيام الدراسية للتباحث حول سبل تجاوزها ومقارنتها مع التجارب الفضلى للدول الأخرى، وهو ما تبادر إليه المحاكم على صعيد المملكة بمناسبة تخليد اليوم الوطني للسلامة الطرقية من خلال تنظيم يوم دراسي سنوي يتم خلاله تقديم مداخلات وعروض تتناول التطبيق العملي لمدونة السير على الطرق وكذا مناقشة الإشكالات المرتبطة بالتطبيق العملي لها، وتساهم مخرجات هذه الأيام الدراسية في إبراز الجوانب التي تقتضي تدخلا لتصحيح الأوضاع في اتجاه التطبيق السليم للقانون وتنزيل الفلسفة والغاية التي توخاها المشرع من خلال إصدار مدونة السير على الطرق تحقيقا للغاية الاسمي وهي ضمان السلامة الطرقية وحفظ الأرواح والممتلكات، هذا فضلا عن الدور الذي تقوم به محكمة النقض من خلال توحيد الاجتهاد القضائي بالمملكة في هذا الباب.

4. رئاسة النيابة العامة:

تعد رئاسة النيابة العامة من الجهات الفاعلة في مجال السلامة الطرقية حيث أحدثت ضمن هيكلها التنظيمي وحدة خاصة من بين مهامها قضايا السير⁽¹⁹⁾، تتولى تتبع القضايا المرتبطة بحوادث السير مع مختلف النيابة العامة بالمملكة.

السير⁽²⁴⁾، هذا فضلا عن أن أحداث المصالح المذكورة ومشاركة الوزارة في أشغال اللجان التي سبقت الإشارة إليها يساهم في بلورة مجموعة من الملاحظات وجه السيد وزير العدل بشأنها عدة مناشير ورسائل دورية إلى النيابة العامة توطر عملها في مجال التطبيق السليم للقانون، عندما كانت مسألة الإشراف عليها موكولة لوزير العدل قبل أن تنتقل هذه الاختصاصات إلى السيد الوكيل العام للملك لدى محكمة النقض رئيس النيابة العامة⁽⁵²⁾.

3. المساهمة في إيجاد الحلول الملائمة لبعض الإشكالات المرتبطة بتطبيق مدونة السير على الطرق:

ساهمت وزارة العدل إلى جانب باقي الشركاء في إيجاد الحلول الملائمة بخصوص الإشكالات التي يطرحها التطبيق العملي لمدونة السير على الطرق ونصوصها التطبيقية، نذكر منها: تحضير الدورية الخاصة بتفعيل الاختصاص الثلاثي (مكان ارتكاب الفعل، محل إلقاء القبض، محل الإقامة)، إشكالية الأحكام القضائية الصادرة ضد أرباب وكالات كراء السيارات بدون سائق، إشكالية المراقبة الآلية بالرادار الثابت والرفع من فعاليتها.

4. إعداد دليل المراقبة الطرقية: ساهمت وزارة العدل إلى جانب باقي الشركاء في إعداد دليل المراقبة الطرقية الجديد لسنة 2020، وهو دليل استرشادي لأجهزة المراقبة الطرقية يتضمن قائمة الجرح والمخالفات الطرقية⁽²⁶⁾ والإجراءات التي يتعين اتخاذها، ورموز هذه الجرح والمخالفات والمساطر الخاصة بها والغرامات التصالحية الجزافية؛

5. تحصيل الغرامات: تعمل وزارة العدل من خلال مديرية الميزانية والمراقبة على اتخاذ كل التدابير الناجعة في مجال تحصيل الغرامات المرتبطة بمخالفة أحكام مدونة السير⁽²⁷⁾ والرفع من أدائها، لما تمثله العقوبات المالية والتي تطال الذمة المالية للمخالفين ولما تحققه من انضباط في سلوكهم مع الأحكام القانونية المنظمة للسير على الطرق العمومية.

6. التطبيقات المعلوماتية: تقوم مديرية الدراسات والتعاون والتحديث بإحداث وتدبير ومواكبة مجموعة من التطبيقات المعلوماتية الرامية إلى تدبير القضايا المتعلقة بتطبيق مدونة السير على الطرق، انسجاما مع المستجدات التي جاءت بها المدونة المذكورة،

ج- على مستوى تدخل وزارة العدل

تلعب وزارة العدل دورا مهما في مجال السلامة الطرقية من خلال ثلاث مديريات تابعة لها وهي مديرية الشؤون الجنائية والعفو، مديرية الميزانية والمراقبة ومديرية الدراسات والتعاون والتحديث، إضافة إلى مساهمة الوزارة في اخراج مدونة السير على الطرق إلى حيز الوجود خاصة ما تعلق منها بالشق الزجري المرتبطة بمخالفة أحكام مدونة السير على الطرق، فإن وزارة العدل تعد من الجهات الفاعلة في مجال السلامة الطرقية على عدة مستويات وذلك من خلال:

1. عضوية اللجان الخاصة بالسلامة الطرقية: تعد اللجان الوطنية المرتبطة بالسلامة الطرقية مجالا خصبا لمساهمة وزارة العدل في تحقيق السلامة الطرقية من خلال عضويتها في مجموعة من اللجان إلى جانب شركاء آخرين يمثلون قطاعات مختلفة، نذكر منها اللجنة المشتركة بين الوزارات للسلامة الطرقية، اللجنة الدائمة للسلامة الطرقية، اللجان الجهوية للسلامة الطرقية، اللجان الجهوية للسلامة الطرقية، عضوية المجلس الإداري للوكالة الوطنية للسلامة الطرقية، إضافة إلى مشاركتها في أشغال اللجنة المركزية لتتبع عملية المراقبة وتطبيق العقوبات.

2. تنظيم أيام دراسية بمناسبة اليوم الوطني للسلامة الطرقية: نذكر منها على سبيل المثال اليوم الدراسي المنعقد بتاريخ 17 فبراير 2016 حول «دور القضاء في السلامة الطرقية»، كما أن الوزارة عندما كانت تشرف على النيابة العامة، كانت تعمل كل سنة على توجيه رسائل دورية إلى النيابة العامة تدعوها إلى تخليد اليوم الوطني للسلامة الطرقية وذلك لجعل هذا اليوم موعدا للتحميس، بأهميته، كما كانت تدعو إلى عقد ندوات علمية وأيام دراسية في الموضوع لتقييم العمل القضائي في مجال قضايا السير، واستقراء الأفاق المستقبلية لذلك على ضوء مدونة السير على الطرق ونصوصها التنظيمية، ومن جهة أخرى أحدثت الوزارة وفقا للتنظيم الهيكلي لسنة 2011⁽²³⁾ مصلحة قضايا السير ضمن المصالح التابعة لمديرية الشؤون الجنائية والعفو، إضافة إلى مصلحة رصد ظاهرة الجريمة بنفس المديرية ومن بين ما تعنى به هذه الأخيرة هو تجميع الإحصائيات الخاصة بحوادث

*محاضر مخالفات السير (المسجلة، المنجزة...):

*محاضر جنح السير (المسجلة المنجزة...):

*ملفات حوادث السير (المسجل، الرائج، المحكوم...).

4. تطبيقية تدبير محاضر المخالفات والجنح

المرصودة آليا بواسطة الرادارات الثابتة: تم إحداث برمجية خاصة بتدبير محاضر مخالفات وجنح تجاوز السرعة القانونية المسموح بها، والمرصودة آليا بواسطة الرادارات الثابتة، وذلك بالاشتراك مع وزارة التجهيز والنقل واللوجستيك، بحيث تتم إحالة المحاضر موقعة إلكترونيا من طرف وزارة التجهيز والنقل واللوجستيك على الخادم الإلكتروني الخاص بوزارة العدل (مديرية الدراسات والتعاون والتحديث) ويتولى هذا الخادم توزيعها بشكل إلكتروني على النيابة العامة المختصة (محل إقامة المخالف)، على حساب السيد وكيل الملك الذي يقوم بتوزيع هذه المحاضر على السادة نواب وكيل الملك من أجل دراستها واتخاذ الاجراء القانوني المناسب بشأنها⁽²⁹⁾، وعند تحريك المتابعة أو الأمر القضائي في الجنح يتم انشاء ملف ويحال على قضاء الحكم قصد البت فيه وبعد اصدار الحكم المناسب بشأنه، توفر التطبيقية المعلوماتية بعد تبليغ الحكم امكانية استخلاص الغرامات كما توفر أيضا إمكانية التعرض على الحكم الصادر في الموضوع، وعند انتهاء جميع مراحل المسطرة القضائية يتم إشعار وزارة التجهيز والنقل واللوجستيك بالقرارات المتخذة لترتيب الآثار القانونية المناسبة.

خاتمة:

لا يقتصر المتدخلون في مجال السلامة الطرقية على من ذكر أعلاه، بل يرتبط بمتدخلين آخرين لم يتم التطرق إليهم في هذا المجال، ولا إلى أدوار المنوطة بهم والتي لا تقل أهمية عن من سبق ذكرهم، كوزارة الداخلية أو وزارة الصحة أو وزارة إعداد التراب الوطني والتعمير والسكنى أو وزارة الطاقة والمعادن والبيئة ووزارة التجهيز والنقل (البنية التحتية ...) أو بصورة مشتركة بين وزارة النقل ووزارة الداخلية (التشوير الطريقي) أو وزارة الصناعة والتجارة فيما يخص المواصفات التقنية

واعتبارا للأهمية التي تكتسيها البرامج المعلوماتية، في إطار التوجه العام لوزارة العدل لرقمنة جميع الإجراءات والخدمات المنجزة على مستوى محاكم المملكة في سياق مخطط التحول الرقمي الذي تنهجه الوزارة ومن أهم هذه التطبيقات:

1. برنامج تدبير القضايا الجزية **1 S@j penal**: والذي يوفر خاصية مسك السجلات التالية: سجل مخالفات السير وسجل جنح السير وسجل حوادث السير، كما يمكن من: تضمين المحاضر الخاصة بمخالفات السير وتضمين المحاضر الخاصة بجنح السير وتضمين الملفات الخاصة بحوادث السير⁽²⁸⁾.

2. برنامج تدبير القضايا الجزية **2 S@j penal**: تسمح هذه التطبيقية من امكانية المعالجة الإلكترونية لكافة مراحل المسطرة الجنحية وتعد النسخة الممركزة لتطبيقية **1 S@j penal** فيما يخص المساطر المتعلقة بالسير، وتعتبر تطبيقية **2 S@j penal** تكميلية لتطبيقية تدبير محاضر السير المرصودة عبر الرادار الثابت، التي تتيح امكانية تدبير باقي انواع محاضر السير غير المتعلقة بالرادار الثابت، وفيما يلي انواع محاضر السير الموجودة بهذه التطبيقية: محضر حوادث السير ومحضر تلبسي جنحي سير ومحضر تلبسي حوادث السير ومحضر جنح السير ومحضر مخالفات السير، حيث يتم تسجيل المحاضر الواردة من الضابطة القضائية في التطبيقية، وفق ترقيم تلقائي، لتتم دراسة المسطرة من طرف النيابة العامة، وتمكن التطبيقية من تدبير جل قرارات النيابة العامة على سبيل المثال تسمح التطبيقية ب(البحث، اتخاذ قرار بالحفظ، الإشعار بالاحتفاظ برخصة السياقة، الأمر بالإيداع في السجن، السند التنفيذي، الأمر القضائي في الجنح، الإحالة على الاختصاص، المتابعة والاحالة على الجلسة. في حالة المتابعة او الامر القضائي في الجنح تحال المسطرة على جلسة معينة وبعد إصدار الحكم، تمكن البرمجية بعد تبليغ الحكم من استخلاص الغرامات كما توفر امكانية التعرض.

3. برنامج تدبير الإحصائيات **STATPENAL**:

يوفر هذا التطبيق مجموعة من الاحصائيات المتنوعة والمتعلقة ب:

والمعرفة بين السائقين وغيرهم بمضامين مدونة السير على الطرق والقواعد التي تنظم السير والجولان، فليس الجميع على نفس الوعي والمعرفة بهذه القواعد، إذ أن فئة من مستخدمي الطريق ترتكب حادثه سير أو تتسبب فيها نتيجة الجهل بقواعد المرور، لذا يتعين استغلال جميع الامكانيات المتاحة بما فيها وسائل التواصل الاجتماعي من أجل ذلك (إنتاج ونشر اشرطة فيديو قصيرة المدة تبين السلوك الواجب اتباعه وفقا للقانون في حالات معينة كالأسبقية في المدارات، إشارات أعوان المراقبة...) وتكون بذلك فيصلا يهتدي به كل من يستعمل الطريق العمومية سواء كان راجلا أو سائقا أو حارسا للحيوانات على الطريق العمومية، أما من يخالف القواعد القانونية المنظمة للسير عن إدراك وعمد فليس من سبيل معه سوى إعمال آلية الزجر والعقاب، هذا بالموازاة مع الاستمرار في تثقيف وتربية الأطفال والشباب على السلامة الطرقيه، والعمل على ضبط المخالفات بالوسائل الإلكترونية الحديثة بالليل أو النهار ودون تدخل بشري في اتجاه تحقيق والأمن والسلامة الطرقيه.

للخوذة المستعملة من قبل سائقي الدراجات النارية أو أجهزة قياس السرعة و زمن السياقة الموضوعه في مركبات النقل عبر الطرق لتسجيل سرعة المركبة والمسافة المقطوعة ومدة السياقة بالنسبة للسياسة المهنية، أو وزارة التربية الوطنية والتعليم العالي والبحث العلمي من خلال التوعية والتحسيس بأهمية السلامة الطرقيه والعمل على إدراج التربية على السلامة الطرقيه ضمن المناهج الدراسية تهم فئات الأطفال والشباب، ويشاركها نفس الدور كل من الإعلام وفعاليات المجتمع المدني وإن بصورة أكبر تهم كل فئات المجتمع.

ولما كانت السلامة الطرقيه ترتبط ارتباطا وثيقا بمكافحة حوادث السير والتي تتصل بثلاثة عوامل أساسية وهي المركبة والطريق والسائق هذا الأخير الذي يعد المتسبب الأبرز في هذه الحوادث، كان لابد من ضبط سلوكه من خلال منظومة تشريعية حديثة (مدونة السير على الطرق ونصوصها التنظيمية) غير أن آلية الزجر والعقاب وحدها لا تكفي للحد من خطر حوادث السير، بل لابد من العمل على نشر ثقافة مفادها أن الطريق العمومية هي مجال للعيش المشترك بين الجميع، يتبع ذلك بالضرورة نشر الوعي

هوامش

بمخاطر الطريق وتبرز فيها الممارسات الفضلى لضمان السلامة المرورية، فضلا عن تحديد طبيعة ونوعية الشراكات المؤسسية والمدنية التي يجب أن تتخبط فيها مصالح المديرية العامة للأمن الوطني لتحقيق الأمن على الطرق. وفي المذكرة المصلحية الصادرة بمناسبة اليوم الوطني للسلامة المرورية برسم سنة 2017 أكدت المديرية العامة للأمن الوطني على أهمية توطيد حملات التوعية والتحسيس لدى مستعملي الطريق بما يضمن ترسيخ ثقافة احترام قانون السير كما حددت جملة من التوجيهات والتعليمات الكفيلة ببلورة وتدعيم هذه الثقافة. وشددت على ضرورة تنسيق المصالح الأمنية لجهودها في مجال التوعية مع السلطات المحلية وكافة المتدخلين في ملف السلامة الطرقية. فضلا عن تنظيم ورشات تواصلية وتربوية لفائدة تلاميذ المؤسسات التعليمية بالتعاون مع المنديات الجهوية للتعليم، لتحسيس الناشئة بمخاطر الطريق وسبل الوقاية من الحوادث المرورية، بالإضافة إلى تحسيس شرطة المرور بواجب التواصل مع مستعملي الطريق والراجلين للتذكير بأن الطريق هي مجال للعيش المشترك، الذي يجب تدبيره بشكل جماعي حفاظا على أمن الأرواح والممتلكات. كما تعمل المديرية العامة للأمن الوطني على لفت انتباه عناصر شرطة السير والجولان من أجل الحرص على التطبيق السليم للقانون في حق كل المخالفين، مشددة في هذا الإطار على ضرورة التوزيع المعقلن لشرطة المرور في المدارات والمسالك التي تعرف حركية سير مضطربة، ومضاعفة عدد الدوريات الراجلة والمتحركة على المحاور الطرقية، فضلا عن تنصيب وحدات الرادار والمراقبة في مختلف هذه المدارات والمحاور، بما يسمح بضمان انسيابية حركة السير والجولان من جهة، والتطبيق السليم والحازم للقانون من جهة ثانية. كما تعكف الأجهزة الأمنية على إعداد تقييم دوري لمخطط المراقبة الجهوي، علاوة عن تجميع ومركزة المعطيات والقرارات الملاءمة لتحسين شروط السلامة الطرقية على الصعيد المحلي. مقالة منشورة بمجلة الشرطة تصدرها المديرية العامة للأمن الوطني عدد 22 فبراير/مارس 2017، تحت عنوان «اليوم الوطني للسلامة المرورية مناسبة لمزيد من اليقظة على الطريق» الصفحات من 12 إلى 15.

(15) ذ/ هشام ملاطي، ضوابط عمل النيابة العامة في مجال البحث والتحري عن مخالفات أحكام مدونة السير على الطرق، مقال منشور بمجلة الشؤون الجنائية العدد الأول دجنبر 2011، الصفحات من 73 إلى 89.

(16) ذ/ هشام ملاطي، نفس المرجع.

(17) الفقرة الثالثة من المادة 75 من قانون المسطرة الجنائية.

(1) أنظر مداخلة الأستاذ إدريس بلحمجوب رئيس غرفة بالمجلس الأعلى سابقا، تحت عنوان «السلامة الطرقية بين النظم القانونية وتطبيقات المجلس الأعلى»، منشورة في إصدار بمناسبة الاحتفال بالذكرى الخمسينية لتأسيس المجلس الأعلى «السلامة الطرقية ومجالات التأمين من خلال اجتهادات المجلس الأعلى» الندوة الجهوية العاشرة عمالة إقليم الجديدة 18 و19 يوليوز 2007 مطبعة الأمنية بالرباط 2007، ص 27.

(2) قرار الجمعية العامة للأمم المتحدة تحت عدد A/RES/60/5 الصادر بتاريخ 10 دجنبر 2005.

(3) الجريدة الرسمية عدد 5444 الصادرة في 08 رجب 1427 الموافق ل 03 غشت 2006.

(4) للاطلاع أكثر على تأليف اللجنة كيفية اشتغالها تراجع المواد 3، 4، 5 من المرسوم رقم 2.04.266.

(5) تم استبدال عبارة «الوزير الأول» بعبارة «رئيس الحكومة» عقب صدور دستور سنة 2011.

(6) منشور على الموقع الرسمي لرئاسة الحكومة على الرابط: <https://www.cg.gov.ma/ar>

(7) قرارا مشترك لوزير التجهيز والنقل واللوجستيك والماء ووزير الداخلية، رقم 3106.19 الصادر في 11 من صفر 1441 الموافق ل 10 أكتوبر 2019، يقضي بتغيير وتتميم القرار المشترك رقم 2805.14 الصادر في 3 شوال 1435 الموافق لفاتح أغسطس 2014 والمتعلق بعلامات السير على الطرق، الجريدة الرسمية، عدد 6832 بتاريخ 21 نونبر 2019.

(8) المادة 8 من المرسوم رقم 2.04.266 السابق الإشارة إليه.

(9) المادة 12 من المرسوم رقم 2.04.266 السابق الإشارة إليه.

(10) الجريدة الرسمية عدد 6655 بتاريخ 23 جمادى الآخرة 1439 الموافق ل 12 مارس 2018، ص 1443.

(11) المحدثه بموجب المرسوم 2.75.275 الصادر في 27 رجب 1397 الموافق ل 15 يوليوز 1977، الجريدة الرسمية عدد 3387 الصادرة في 14 شوال 1397 الموافق ل 28 شتنبر 1977.

(12) عرض السيد كاتب الدولة المكلف بالنقل، الوارد بإصدار عن مجلس النواب في تقرير لجنة البنيات الأساسية والطاقة والمعادن والبيئة، حول «مشروع قانون رقم 103.14 يتعلق بإحداث الوكالة الوطنية للسلامة الطرقية»، دورة أبريل 2017، الصفحة 12.

(13) الموقع الرسمي للوكالة الوطنية للسلامة الطرقية <http://narsa.ma/ar/>

(14) فعلى سبيل المثال دأبت المديرية العامة للأمن الوطني على توجيه مذكرات مصلحية كل سنة بمناسبة اليوم الوطني للسلامة المرورية، تستعرض فيها التوجه العام لمصالح الأمن الوطني في مجال التوعية والتحسيس

التي تم الغاؤها قضائياً، عدد حالات الحرمان من الحصول على رخص السياقة، عدد حالات المنع من التقدم لاجتياز امتحان الحصول على رخصة السياقة، عدد رخص السياقة التي تم ارجاعها من طرف النيابة العامة...

(25) ومن هذه المناشير والرسائل الدورية نذكر:

✓ منشور رقم 27 س 3 وتاريخ 30 يونيو 2005 بشأن اتخاذ مجموعة من التدابير للحد من حوادث السير (انتقال النيابة العامة لإجراء المعاينات، تتبع سير الأبحاث، حث الشرطة على استعمال Alcotest، التماس عقوبات رادعة، الاستمرار في حضور اجتماعات اللجان الإقليمية المعنية بالسلامة الطرقية، عقد اجتماعات مع السادة الولاة والعمال وضباط الشرطة القضائية...);

✓ منشور رقم 40 وتاريخ 10 أبريل 2015 حول قضايا حوادث السير، وقد هم التتبع الدقيق للأبحاث القضائية وتقديم الملتزمات الملائمة الكفيلة بتحقيق الردع بنوعيه الخاص والعام، السهر على تنفيذ الأحكام والقرارات الصادرة في شأن قضايا السير وتبليغها إلى السلطة الحكومية المكلفة بالنقل لترتيب الآثار القانونية اللازمة؛

✓ دورية عدد 10 س 3 وتاريخ 25 مارس 2016 حول حوادث السير المميته، وهي تحث النيابة العامة في إطار تكريس حق الإنسان في الحياة على عدم التواني في تقديم ملتزمات باعتقال مرتكبي حوادث السير المميته، والمطالبة بإصدار عقوبات ملائمة تراعي ما نصت عليه المادة 172 من مدونة السير على الطرق، مما يحقق الردع العام والخاص، كما تحث النيابة العامة على استعمال طرق الطعن المخولة قانوناً بشأن الأحكام التي لا تستجيب لمطالبها؛

✓ دورية مشتركة بتاريخ 19 أكتوبر 2006 (العدل، الداخلية، التجهيز والنقل) بشأن تقوية تدابير مخالفات قواعد السلامة الطرقية، همت تقوية تدخل اللجان الجهوية للسلامة الطرقية، وتفعيل وتقوية المراقبة على الطرق، مكافحة التلاعب بجهاز قياس الزمن والسرعة، والزيادة في الحمولة، وفي عدد الركاب، ومراقبة سائقي الحافلات، وتقوية المراقبة بمحطات نقل المسافرين، والمخالفات التي تستوجب حجز رخصة السياقة، ومراقبة استعمال الخوذة الواقية؛

✓ رسالة دورية عدد 8 س 3 وتاريخ 17 مارس 2010 حول الوضعية غير القانونية لبعض الدراجات النارية والتي تتم قيادتها دون التوفر على رخصة السياقة، مما يساهم في ارتفاع حوادث السير؛

✓ رسالة دورية 38 س 3 وتاريخ 20 أكتوبر 2011 حول حسن تدبير ومعالجة قضايا السير من خلال التحديد

(18) «... إذا كانت الغاية من مؤسسة التحقيق هي الوصول إلى ما لا يمكن الوصول إليه خلال فترة البحث التمهيدي لضيق فسحته، خاصة إذا كان المتسبب فيه موضوعاً رهن الحراسة النظرية، وذلك لطول الأمد الممنوح لقاضي التحقيق-نسبياً؛ فإن هذا الأخير وهو يحقق في جنحة القتل الخطأ يجد نفسه أمام محضر الضابطة القضائية...، أنجز من ضابطة قضائية غير متفرغة تنوء بأعباء إدارية أكثر من القضائية وأمام عدم إحداث اللجان الجهوية للبحث في الجرائم المميته، يكون مضطراً إلى الإعلان عن انتهاء التحقيق بعد استنطاق تفصيلي فصل بينه وبين الابتدائي أسبوع أو أسبوعين، استمع بين الاستنطاقين لذوي الحقوق وبعض الضحايا إن وجدوا، فتكون بذلك مرحلة التحقيق مجرد عبء مضاف على المحكمة لخروجها عن الهدف الذي توخاه المشرع»، «إشكالية أفرزها التحقيق الإحصائي في حوادث السير» ذ عبد الله الكرجي، مجلة القضاء والقانون العدد 163، ص 174.

(19) أحدثت ضمن التنظيم الهيكلي لرئاسة النيابة العامة وحدة قضايا الجرائم المالية والمخدرات والسير والتعمير التابعة لشعبة تتبع القضايا الجنائية الخاصة ضمن قطب تتبع القضايا الجنائية وحماية الفئات الخاصة.

(20) تقرير رئاسة النيابة العامة لسنة 2019، الصفحات 408 و409.

(21) تقرير رئاسة النيابة العامة لسنة 2018 الصفحات 281 و282.

(22) تقرير رئاسة النيابة العامة لسنة 2019، الصفحة 410.

(23) قرار وزير العدل رقم 1939.10 الصادر في 07 جمادى الأولى 1432 الموافق ل 11 أبريل 2011 بشأن تحديد وتنظيم الأقسام والمصالح التابعة للمديريات المركزية لوزارة العدل، الجريدة الرسمية عدد 5949، الصادرة بتاريخ 03 رجب 1432 الموافق ل 06 يونيو 2011.

(24) تعمل هذه المصلحة على تجميع الإحصائيات الخاصة بعدد حوادث السير البدنية، عدد القتلى، عدد المصابين بجروح بليغة، عدد المصابين بجروح خفيفة، والتفصيل الخاص بها، عدد جنح السير التي ترتب عنها عجز مؤقت عن العمل يفوق 21 يوماً، عدد جنح السير التي ترتب عنها عاهة مستديمة وفق المادة 169 من مدونة السير، عدد جنح السير المميته وفق المادة 172، عدد مخالفات السير من الدرجة الأولى وفق المادة 184، عدد مخالفات السير من الدرجة الثانية وفق المادة 185، عدد مخالفات السير من الدرجة الثالثة وفق المادة 186، عدد رخص السياقة التي تم توقيفها قضائياً، عدد رخص السياقة

الإقليمية للمياه والغابات ومحاربة التصحر والمفوضين القضائيين، ويتأسسها المسؤولان القضائيان بكل محكمة، وذلك من أجل تتبع وتبليغ وتنفيذ المقررات القضائية، ومناقشة الاكراهات التي تعيق التبليغ والتحصيل، وسبل تجاوزها للرفع من المداخليل وتحقيق النجاعة القضائية المرتبطة بتنفيذ الأحكام؛

✓ تعيين موظفين قارين ومؤهلين للقيام بمهام التبليغ والتحصيل، وذلك في إطار سعي الوزارة المتواصل لتوفير عنصر بشري متفرغ ومتخصص في عملية التبليغ الزجري والتحصيل، ومعينين بقرار للسيد وزير العدل بمختلف محاكم المملكة، تنفيذاً للمقتضيات التي جاءت بها الرسالة الدورية عدد 63 بتاريخ 24 شتنبر 2014 حول التدابير الأنية للرفع من مردودية وحدة التبليغ والتحصيل؛

✓ الرسالة الدورية عدد 878 بتاريخ 22 يونيو 2015 حول استيفاء الغرامات التصالحية والجزافية المرتبطة بمدونة السير، من أجل حث كتابات الضبط على الالتزام بفصل الغرامات القضائية المتعلقة بمخالفة قانون السير على الطرق التي تحكم بها المحاكم استناداً للقانون رقم 52.05 بتاريخ 11 فبراير 2010 بمثابة مدونة السير على الطرق عن الغرامات والعقوبات المالية التي تحكم بها استناداً للقانون رقم 22.01 بتاريخ 03 أكتوبر 2002 المتعلق بالمسطرة الجنائية كما تم تعديله، وذلك ضماناً لتمكين مصالح الخزينة العامة للمملكة من معالجة الاحتساب والتوزيع لهذا النوع من المداخليل وتحويله حسب الحصص القانونية المخولة لكل جهة؛

✓ الرسالة الدورية عدد 59 بتاريخ 28 نونبر 2016 بشأن استخلاص الغرامات التصالحية والجزافية المرتبطة بمخالفات السير، والتي تنص على ضرورة التقيد بمقتضيات الدورية المشتركة للسيد وزير العدل والخازن العام للمملكة المشار إليها سابقاً، في الجانب المرتبط بتضمين المبالغ الخاصة بمخالفات السير والمحكومة (بناء على سند تنفيذي) في الخانة المخصصة لها فقط في البيان التفصيلي نموذج 301، وذلك تفاعلاً مع المستجد المرتبط بتغيير وتنظيم القانون رقم 52.05 المتعلق بمدونة السير على الطرق، لاسيما المادة 221 منه، والتي خولت لوزارة التجهيز والنقل واللوجستيك تحديد أماكن الأداء على خلاف ما كان منصوص عليه من أداء الغرامات المذكورة بكتابات الضبط بمحاكم المملكة؛

✓ إعداد دليل مساطر تحصيل الديون العمومية بكتابات الضبط، وهو أحد أهم نتائج مشروع التنميط والإطار المرجعي الموحد لمناهج العمل في عموم المحاكم استناداً للمقتضيات القانونية، واستجابة للقواعد التدييرية الحديثة المعمول بها والممارسات الفضلى التي أبانت عن نجاعتها في مجال التبليغ والتحصيل ببعض المحاكم؛

✓ الرسالة الدورية عدد 8 بتاريخ 05 أكتوبر 2018 حول تفعيل برنامج تدبير جنح ومخالفات السير الملتقطة

الديق لحالات مسؤولية السائق المهني وحالات مسؤولية مالك المركبة والتقيد بالآثار القانونية المترتبة عن كل مسؤولية على حدة؛

✓ رسالة دورية 48 س 3 وتاريخ 09 ديسمبر 2011 حول إلزامية الخضوع لدورات في التريبة على السلامة الطرقية.

✓ رسالة دورية عدد 1 س 3 وتاريخ 24 يناير 2012 حول مراقبة مخالفات السرعة بالرادار داخل الطرق السيارة، تحث النيابة العامة على اتخاذ الإجراءات الكفيلة بضمان التزام الأعوان المكلفين بمراقبة ومعاينة المخالفات وجنح السير بالطرق السيارة بالضوابط القانونية الخاصة باعتراض المركبات تنفيذاً لمقتضيات المادة 192/3 من مدونة السير على الطرق تفادياً لتعريض باقي مستخدمي هذه الطرق للخطر؛

✓ منشور 3 د ي وتاريخ 16 فبراير 2016 حول التملص من أداء تذكرة المرور بالطرق السيارة، تحث النيابة العامة على إيلاء العناية اللازمة لمحاربة هذا الفعل وما يشكله من خطورة على سلامة مستخدمي الطرق السيارة وعلى أعوان المراقبة ومعدات الشركة المكلف بالطرق السيارة. (26) يتضمن رمز المخالفة، توصيف المخالفة، المرجع القانوني الخاص بها، شرح المخالفة، أداة المراقبة المستخدمة والإجراءات التي يتعين اتخاذها.

(27) ومن الجهود المبذولة على صعيد تحصيل الغرامات ما يلي:

✓ الدورية المشتركة للسيد وزير العدل والخازن العام للمملكة رقم 50 بتاريخ 15 شتنبر 2011، حول استيفاء الغرامات التصالحية والجزافية المنصوص عليها في مدونة السير على الطرق والتي تهدف إلى تحديد الاجراءات المتعلقة بأداء مبالغ هذه الغرامات بمكاتب الحسابات والصندوق بالمحاكم الابتدائية ومراكز القضاة المقيمين، تحديد كيفية اعتمادها محاسيباً لدى كتابات الضبط بالمحاكم، ضبط عمليات توزيع هذا النوع من الغرامات بين الميزانية العامة للدولة والحسابات الخصوصية المعنية، تحديد عملية ايداع مبالغ الغرامات في حدها الاقصى في حالة المنازعة في المخالفة وكيفية تصفيتها،

✓ إحداث وحدة خاصة بالتبليغ والتحصيل وتنزيل هيكلتها بمختلف محاكم المملكة، تنفيذاً للتوصية رقم 79 من ميثاق إصلاح منظومة العدالة، وتفعيلاً للتوصيات الصادرة بشأن تدبير تحصيل الغرامات والإدانات النقدية والصوائر المصاريف القضائية، عن كل المجلس الأعلى للحسابات في تقريره لسنة 2012، والندوة الوطنية للتحصيل المنعقدة بتاريخ 08 ماي 2014؛

✓ تكوين لجن محلية على صعيد محاكم الاستئناف والمحاكم الابتدائية ومراكز القضاة المقيمين تتشكل من جميع الفاعلين في عملية التحصيل، على المستويين الداخلي والخارجي، كممثلي السلطات الإدارية المحلية والضابطة القضائية والخزينة العامة للمملكة والمديرية

تم تغييرها وتتميمها فيما يخص آجال تقادم دعوى التحصيل وتاريخ بدء احتسابها، وذلك من أجل تحقيق الانسجام بين مقتضيات مدونة تحصيل الديون العمومية وقانون المسطرة الجنائية في ميدان تحصيل الديون العمومية بكتابة الضبط.

(28) يعتبر هذا البرنامج من أهم المشاريع المعلوماتية لوزارة العدل لكونه برنامج مندمج تم تطوير نسخته الأولى سنة 2006 في إطار التعاون بين المملكة المغربية والاتحاد الأوروبي في إطار مشروع MEDA، الذي كان يهدف إلى الرقي بوظائف النظام القضائي المغربي، وذلك بدعم مشاريع تحديث محاكم المملكة وتقوية القدرات التنظيمية والهيكلية لوزارة العدل.

(29) السند التنفيذي، الحفظ، الأمر القضائي في الجرح، الإحالة على الاختصاص، تحريك المتابعة الإحالة على الجلسة.

آليا بواسطة الرادار الثابت، والتي تم من خلالها حث كتابات الضبط على ضرورة مراعاة مجموعة من التدابير المرتبطة بالبرنامج المعلوماتي الذي يمكن المدنين في إطار وحدة الصندوق من أداء المبالغ المستحقة لفائدة الدولة بجميع صناديق محاكم المملكة؛

✓ تنفيذ برامج الدورات التكوينية لفائدة الموارد البشرية العاملة بوحدات التبليغ والتحصيل بمختلف محاكم المملكة، وذلك بهدف تنمية قدراتهم على التدبير الجيد والفعال لهذه الوحدات، وتأهيلهم للقيام بجميع المهام والأعمال المنوطة بهم؛

✓ مساهمة مديرية الميزانية والمراقبة من خلال قانون المالية لسنة 2019، في تتميم وتعديل أحكام المادة 138 من القانون رقم 15.97 بمثابة مدونة تحصيل الديون العمومية الصادر بتنفيذه الظهير الشريف رقم 1.00.175 بتاريخ 28 من محرم 1421 الموافق ل 03 ماي 2000، كما

نماذج تطبيقية



نماذج لبعض صور التطبيقات المستخدمة في معالجة
ملفات مخالفات وجنح السير

صور بعض التطبيقات المستخدمة في تدبير محاضر مخالفات وجنح السير المرصودة آلياً بواسطة الرادار الثابت

حساب السيد وكيل الملك:

نظام تدبير القضايا الإجرامية

الرئيسية

أهلا بعودتكم

مرحباً بالأستاذة (ة) [الملك] (وكيلة) الملك

مستجدات

حفظ 500 محضر متقدم ... المزيد

حفظ المحاضر المتقدمة ... المزيد

الوضعية

المكلف من المحاضر	إسم النائب
101	[الملك]
746	[الملك]
0	[الملك]

توزيع محاضر السير

- توزيع محاضر السير
- سحب محاضر السير
- المعاملات غير المعالجة
- تدبير محاضر السير
- محاضر السير
- احصائيات
- مراجع

توزيع المحاضر تلقائي أو يدوي:

نظام تدبير القضايا الإجرامية

الرئيسية

توزيع محاضر السير

معالجة الوضعية

إخفاء

معالجة الوضعية

معالجة وضعية الإختصاص

المحاضر الواردة

المحاضر الصادرة

مخالفات

عدد محاضر جنح السير 99

توزيع تلقائي - تاريخ التوزيع 2021-01-28

توزيع يدوي - تاريخ التوزيع 2021-01-28

تكاليف

اللائحة

5

رقم المحاضر

رقم لوحة المركبة

رقم بطاقة التعريف الوطنية

الاسم

النسب

بحث

توزيع محاضر السير

- توزيع محاضر السير
- سحب محاضر السير
- المعاملات غير المعالجة
- تدبير محاضر السير
- محاضر السير
- احصائيات
- مراجع

حساب السيد نائب وكيل الملك:

نظام تدبير القضايا الرجعية

الرئيسية - محاضر السير - تدبير محاضر السير

معالجة الوضعية

إخلاء

المحاضر المحالة على الإختصاص	المحاضر المرعدة	الأيام القضائية	السندات التمهيدية	المحاضر المتأخرة	المحاضر المحفوظة	المحاضر الباقية	المجموع
2	0	28	2	4672	1807	1136	7615

دراسة محضر معين

رقم المحضر

مخالفات

عدد محاضر مخالفات السير الموثقة 1133

المحاضر

رقم المحضر بالمحكمة	تاريخ المحضر	تاريخ التكليف	الوقت المتبقي (الأيام)
	25-01-2018	09-01-2019	749 ي 21 س 15
	25-01-2018	09-01-2019	749 ي 21 س 15
	26-01-2018	09-01-2019	749 ي 21 س 15

تكيف المحضر:

تاريخ الإحالة على المحكمة	رقم المحضر	تاريخ ارتكاب الفعل	تاريخ المحضر
03-12-2018	RF-2018- [REDACTED]	04-01-2018	26-01-2018

تاريخ الإحالة على المحكمة

رقم المحضر

تاريخ ارتكاب الفعل

تاريخ المحضر

صاحب المركبة

لوحة المركبة

ورقة التعريف صاحب المركبة - الرقم

سائق المركبة

ورقة التعريف سائق المركبة - الرقم

العنوان

مكان المخالفة	المخالفة	مصاريف المتابعة	مبلغ الغرامة
Salé- AV Hassan II- près de Métro سلا-ش الحسن الثاني- بالقرب من المترو	تجاوز السرعة من 20 إلى 30 كلم ساعة-درجة ثانية	الفصل 185 من مدونة السير على الطرق(ف.1).	500

الإجراء

نائب وكيل الملك

الصنف

سبب الحفظ

تاريخ الاجراء

نوع

حفظ المحضر

حفظ لأسباب أخرى

حفظ المعطيات

إجراء الحفظ:

الإجراء

10:05:08 28/01/2021

تاريخ الاجراء

نائب وكيل الملك

الحفظ للمحضر

الصف

سبب الحفظ

الحفظ لأسباب أخرى

الحفظ لأسباب أخرى

الحفظ للتقادم

الحفظ لعدم وضوح لوحة المركبة

الحفظ للملاءمة

حفظ المعطيات

إجراء الأمر القضائي في الجرح:

الإجراء

10:05:08 28/01/2021

تاريخ الاجراء

نائب وكيل الملك

إجراءات النيابة العامة

الصف

الأمر القضائي في جرح السير

تاريخ الجلسة

2021-02-25

الفرامة

مهنة المخالف

عدد الملفات المعنية

0

الهيئة

القاعة

1

الساعة

09:00

حفظ المعطيات

إجراء المتابعة (إنشاء ملف):

الإجراء

10:05:08 28/01/2021

تاريخ الاجراء

نائب وكيل الملك

المتابعة

الصف

المتابعة

المتابعة (إنشاء الملف)

نوع القضية

[2417] مخالفات السير (الرادار الثابت)

تاريخ الجلسة

2021-02-25

عدد الملفات المعنية

0

الهيئة

القاعة

1

الساعة

09:00

حفظ المعطيات

الإحالة على الاختصاص:

الإجراء

10:05:08 28/01/2021 تاريخ الاجراء

الإختصاص النوع الإختصاص

نائب وكيل الملك

الصف

الإحالة على الإختصاص

تاريخ الإحالة على الاختصاص محكمة الإختصاص بحث سريع ابتدائية الرباط

2021-01-28

حفظ المعطيات

إجراء السند التنفيذي:

الإجراء: اضافة السند التنفيذي

10:30:43 28/01/2021 تاريخ الاجراء

رقم السند 1 مبلغ السند 300

الدرك الملكي قائد مركز الدرك الـ البحث سريع

وسيلة التبليغ

حفظ المعطيات

الحفظ للتقادم (دفعة واحدة):

مخالفات

عدد محاضر مخالفات السير المتقادمة 1133

المحاضر

100

رقم المحاضر بالمحكمة	رقم المحاضر	تاريخ المخالفة	الوقت المتقضي على المخالفة (الأيام)	تاريخ المحاضر	تاريخ التكيلف	الوقت المتقضي على التكيلف (الأيام)	
		02-01-2018	1122 ي 05 س 51	09-02-2018	17-07-2018	925 ي 18 س 56	<input checked="" type="checkbox"/>
		02-01-2018	1122 ي 05 س 48	09-02-2018	17-07-2018	925 ي 18 س 56	<input checked="" type="checkbox"/>
		02-01-2018	1121 ي 23 س 27	09-02-2018	09-01-2019	749 ي 21 س 50	<input checked="" type="checkbox"/>
		02-01-2018	1121 ي 23 س 18	09-02-2018	17-07-2018	925 ي 18 س 56	<input checked="" type="checkbox"/>
		02-01-2018	1121 ي 23 س 12	09-02-2018	17-07-2018	925 ي 18 س 56	<input checked="" type="checkbox"/>

حفظ

حساب السيد رئيس المحكمة:

نظام تدبير القضايا الإجرامية

الرئيسية

أهلاً بعودتكم

مرحباً بالأستاذ(ة) [اسم] رئيس المحكمة

مستجدات

جديد سحب رخصة السياقة المزيد

معالجة

- تتبع وضعية الملفات
- الملفات الحالية
- إحصائيات الأرقام حسب القضاة
- وضعية محضر وطني
- إحصائيات
- مراجع

حساب السيد قاضي الحكم:

نظام تدبير القضايا الإجرامية

الرئيسية / تدبير الجلسات / تدبير الجلسات

تتبع الجلسات

الساعة

تاريخ الجلسة 09-03-2015

بحث

الباقية	المقرر بشأنها	عدد الملفات	كاتب الضبط	ممثل النيابة العامة	الساعة	القاعة أو المكتب	بحث عن ملف في جلسة
0	20	20			09:00	1	بحث

الملفات المنجزة

البحث برقم الملف	الرقم	رقم الملف بالمحكمة	مال الملف	تاريخ الحكم	معلومات الملف	طباعة الحكم	معالجة أو تغيير
			الحكم	2015-03-09	تحصيل محضر العون صورة المحكمة صورة لوجعالمركبة	طباعة الحكم	
			الحكم	2015-03-09	تحصيل محضر العون صورة المحكمة صورة لوجعالمركبة	طباعة الحكم	
			الحكم	2015-03-09	تحصيل محضر العون صورة المحكمة صورة لوجعالمركبة	طباعة الحكم	
			الحكم	2015-03-09	تحصيل محضر العون صورة المحكمة صورة لوجعالمركبة	طباعة الحكم	
			الحكم	2015-03-09	تحصيل محضر العون صورة المحكمة صورة لوجعالمركبة	طباعة الحكم	

نظام تدبير القضايا الإجرامية

الرئيسية / تدبير الجلسات / تدبير الجلسات

تتبع الجلسات

الساعة

تاريخ الجلسة 25-02-2019

بحث

الباقية	المقرر بشأنها	عدد الملفات	كاتب الضبط	ممثل النيابة العامة	الساعة	القاعة أو المكتب	بحث عن ملف في جلسة
1	0	76			09:00	1	بحث

الملفات غير المنجزة

البحث برقم الملف	الرقم	رقم الملف	نوع القضية	التهم - فصول المتابعة	معلومات الملف	مرفقات	تاريخ المتابعة
			مخالفات السير (الرادار الثابت)	تجاوز السرعة بأقل من 20 كلم ساعة --- الفصل 186 من مدونة السير على الطريق	الأطراف	تحصيل محضر العون صورة المحكمة صورة لوجعالمركبة	2018-04-30
			مخالفات السير (الرادار الثابت)	تجاوز السرعة بأقل من 20 كلم ساعة --- الفصل 186 من مدونة السير على الطريق	الأطراف	تحصيل محضر العون صورة المحكمة صورة لوجعالمركبة	2018-04-30
			مخالفات السير (الرادار الثابت)	تجاوز السرعة بأقل من 20 كلم ساعة --- الفصل 186 من مدونة السير على الطريق	الأطراف	تحصيل محضر العون صورة المحكمة صورة لوجعالمركبة	2018-04-30

تصفية الجلسة:

2018-04-30 تحميل محضر العون مورق للمركبة مورق لوحدة المركبة الأطرف

مخالقات السير (الرادار الثابت) تجاوز السرعة من 30 إلى 50 كم/ساعة --- الفصل 184 من مدونة السير على الطرق(ف.1)

« < 16 ... 7 6 5 4 3 2 1 > »

إضافة مقرر

نوع القرار الحكم

نوع الحكم ابتدائي

نوع الطبيعة الحكم إدانة

وصف الحكم غشائي

مبلغ الغرامة

تاريخ الحكم 25.02.2019

سحب رخصة السياقة مدة السحب (أيام)

تحديد التعليق كموذج

النطق بالحكم

تحميل التعادج

التعليق ...

إضافة +

نماذج لبعض صور التطبيقات المستخدمة في مجال ضبط جنح ومخالفات السير

1.0.7 - ابتدا... x +

http://10.170.30.2/tpiouedzem/MA/Gov/Justice/GestionAffaire/PL/Commun/Diligence/GestionDiligence/Ajouter.aspx?Source=parquet&IdDossierParquet=230

الصفحة الرئيسية < الملفات الرجعية < النيابة < الإجراءات < إضافة

محضر حوادث السير (3205) 2018/321

الإجراء 07/11/2018 zj/mm/aaaa

المتابعة (1200)

المتابعة (1201)

النائب 07/11/2018 حموي اشرف 2018/3205/321

المتابعة

القرار

لموضوع

رجوع إلغاء إضافة

حفل إجاري

الضحية	الراضى محمد
المتهم	الفضالي كمال

ممثل النيابة بحث zj/mm/aaaa 07/11/2

إضافة قرار

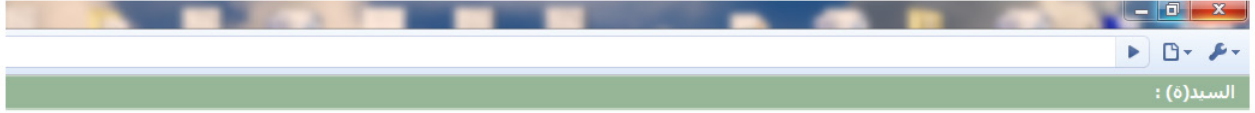
ممثل النيابة	القرار	تاريخ القرار
مستغفر عبد الهادي	المتابعة	25-10-2018

القرار بالمتابعة/التحقيق/الإحالة على قاضي الأحداث

الإجراء	الموضوع	الاحل	تاريخ الجواب	تذكير	تغيير
المتابعة					1

إضافة إجراء

تحقق أنك أضفت محضر جوابي أو إرساله



الصفحة الرئيسية

اعتات

لقائمة الرئيسية

مساعدة

القائمة الرئيسية

المرجع الوطني

الصادق

الملفات المدنية

الملفات الرجعية

لائحة ملفات الجلسة

مشترك

PartialPages

الصفحة الرئيسية > الملفات الرجعية > النيابة > دليل مخبرات النيابة > المناقشة

المناقشة / صفة	تاريخ الملف	رقم الملف	التهمة	فصول المناقشة/المعاينة	تغيير
المناقشة في حالة سراح	07-11-2018	300/2402/2018	عدم ضبط السرعة	22222	

صنف القضية بحث *
 طبيعة القضية *
 رقم الملف الرجعي *
 تاريخ الملف الرجعي 07/11/2018 *jj/mm/aaaa

رجوع

ملف اخر مرتبط بالمسطرة

بناء الملف

لائحة الملفات الرجعية لملف النيابة
2018/300

لا يوجد اي عنصر.

السيد(ة) :

[الصفحة الرئيسية](#) < الملفات الزجرية

اقتات
لقائمة الرئيسية
مساعدة
القائمة الرئيسية
النيابة
التحقيق
فتح الملفات
ملف زجري
تتبع الطلبات
حالة الملفات الزجرية بالجلسات
لائحة القرارات
تتبع الاستدعاءات
تتبع استدعاءات أطراف الملفات
التليغات القضائية
التنفيذ الزجري
تعديل معطيات الملفات

http://10.170.30.2/tpiouedzem/Index.aspx?ReturnUrl=/tpiouedzem/MA/Gov/Justice/GestionAffaire/PL/Commun/Diligence/GestionDiligence/Default.a

المملكة المغربية
وزارة العدل

ولوج النظام

اسم المستعمل
كلمة المرور

لنأكد من صلاحية برنامج الإبحار اضغط هنا

المصدر
 مملحة حوادث السير بمفوضية الشرطة

رقم محضر الضابطة القضائية 190

تاريخ الانجاز 02/10/2018

ساعة الانجاز hh:mm

نوع المحضر محضر حوادث السير(3205)

رقم المحضر 321

تاريخ التسجيل 26/10/2018

ساعة التسجيل hh:mm 11:33

ممثل النيابة محضري اعتراف (4478)

تم تسجيل المحضر بنجاح تحت رقم 2018/321
 محضر حوادث السير(3205)

تغيير الإجراءات إضافة محضر جديد رجوع

رجوع الغاء اضافة

aire/PL/Penal/ProcesVerbal/Ajouter.aspx

السيدة (ة) :

الصفحة الرئيسية < الملفات الرجعية < النيابة < المجازير < اضافة محضرات

المرجع

نوع المصدر محطى

الدائرة القضائية محكمة الاستئناف بغريكة

صنف الضابطة القضائية بحث

المصدر

رقم محضر الضابطة القضائية

تاريخ الانجاز 07/11/2018

ساعة الانجاز hh:mm

اعانات

لقائمة الرئيسية

مساعدة

القائمة الرئيسية

المحاضر

النيابة

نوع المحضر بحث

رقم المحضر

تاريخ التسجيل 07/11/2018

ساعة التسجيل hh:mm 11:33

ممثل النيابة بحث

موضوع المحضر يمكنكم تحميل الموضوع عبر كلمة البحث متنوعة ب : espace espace

ضد شخص مجهول

الملاحظات

صور تطبيقية لاستخلاص الغرامات الخاصة بقضايا السير

الرئيسية / استخلاص الغرامات

بحث عن محضر

رقم محضر العون أو رقم الملف

المحكمة (عند البحث برقم الملف)

ابتدائية الرباط

بحث

رقم محضر العون أو رقم الملف

RF-2017-00305755

ابتدائية تطوان

بحث

لقد تم إجراء المتابعة، و قد حكم الملف بالإدانة، حكما ابتدائيا

معلومات المحضر

رقم الملف	رقم المحضر	المحكمة المكلفة
2442/2418/2017	RF-2017-00305755	ابتدائية تطوان
التعليق	الغرامة	رقم الحكم
حيث تابعت النيابة العامة الظنين من أجل التهم المشار إليها وفق فصول المتابعة.	500درهم .	2722
		صاحب المركبة
		بن الشهيبة فؤاد

الأمر بالدفع

بحث عن محضر

رقم محضر العون أو رقم الملف

RF-2017-00305755

ابتدائية تطوان

بحث

لقد تم إجراء المتابعة، و قد حكم الملف بالإدانة، حكما ابتدائيا

معلومات المحضر

رقم الملف	رقم المحضر	المحكمة المكلفة
2442/2418/2017	RF-2017-00305755	ابتدائية تطوان
التعليق	الغرامة	رقم الحكم
حيث تابعت النيابة العامة الظنين من أجل التهم المشار إليها وفق فصول المتابعة.	500درهم .	2722
		صاحب المركبة
		بن الشهيبة فؤاد

الأمر بالدفع

استخلاص الغرامات

رقم الوصل

الرقم

تاريخ الأداء

مبلغ الغرامة

500 درهم .

التعاليق

30

المجموع

530 درهم

إمالة



العُدالتُ الجنائِيَّةُ فِي أُرُقَامِ



قضايا وحوادث السير: أرقام ومعطيات
حصيلة IO سنوات



ذة. مريم الشاهمي
مهندسة إحصائية

قضايا وحوادث السير: أرقام ومعطيات حصيلة 10 سنوات



ذة. رشيدة العلمي
رئيسة مصلحة رصد ظاهرة الجريمة

تقديم

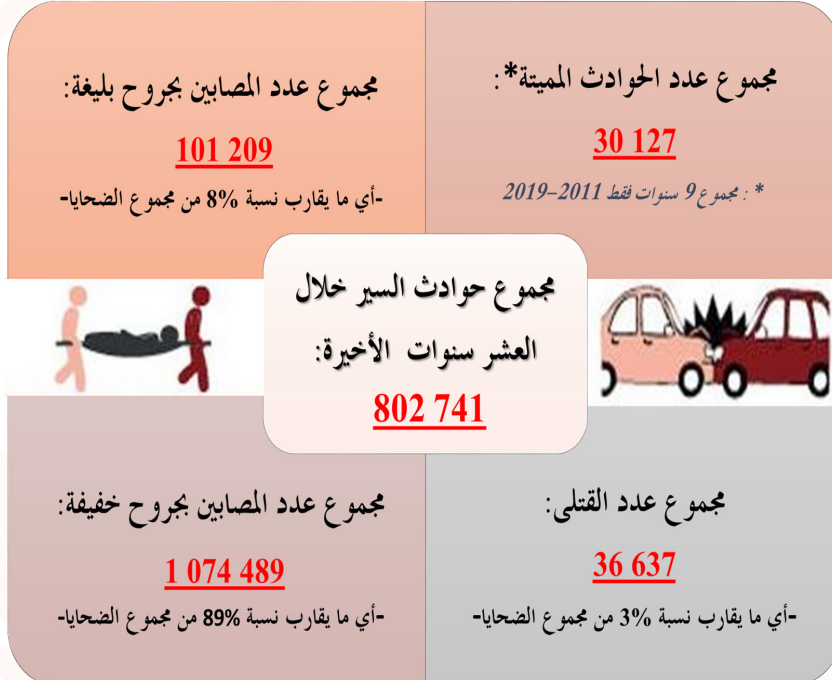
تصدر عن كل من الفرق الإقليمية للدرك الملكي، ومصالح حوادث السير بالمديرية العامة للأمن الوطني، بعد محاضر معاينة حوادث السير التي نتجت عنها إصابات جسدية.

وقد اعتمدنا في هذه الدراسة على المنهج الإحصائي الوصفي من أجل تقريب المعطيات ووضع تشخيص لواقع السلامة الطرقية ببلادنا من خلال معطيات: الشرطة، الدرك الملكي، المحاكم، مديرية الميزانية والمراقبة ومديرية الدراسات والتعاون والتحديث بوزارة العدل.

تقوم وزارة العدل، من خلال مديرية الشؤون الجنائية والعفو، بصفة مستمرة، بمعالجة الاستمارات الإحصائية المتعلقة بحوادث السير والتي تعبأ من قبل فرق الدرك الملكي ومصالح المديرية العامة للأمن الوطني، وذلك وفقا للتعريفات الدولية لمفهوم ضحايا حوادث السير.

وتقدم هذه الدراسة حصيلة حوادث السير وضحاياها ببلادنا خلال العشرية 2011-2020 انطلاقا من جمع وتوظيف النشرات الإخبارية الشهرية التي

وهذا ملخص بمختلف المؤشرات المرتبطة بحوادث السير وضحاياها خلال العشرية الأخيرة ببلادنا:



مؤشرات الخطورة التي سنتطرق إليها فيما بعد، والتي توضح أنه مع تصاعد منحنى حوادث السير ببلادنا خلال العشرية الأخيرة إلا أن هناك انخفاضا في مؤشرات الخطورة. ما يشكل نقطة هامة في مجال السلامة الطرقية ببلادنا.

من خلال قراءة سريعة لهذه الحصيلة، نلاحظ أنه قد تم تسجيل ما معدله: 80274 حادثه سير في السنة خلال العشرية الأخيرة، كما يمكن استنتاج أن الحوادث المميتة تشكل نسبة تقارب 4% من مجموع الحوادث المسجلة. وهذا ما يبينه منحنى

المحور الأول:

حصيلة حوادث السير وضحاياها خلال العشرية
الأخيرة 2011-2020 : دراسة تحليلية



حصيلة حوادث السير وضحاياها خلال العشر سنوات الأخيرة - جدول 1 -

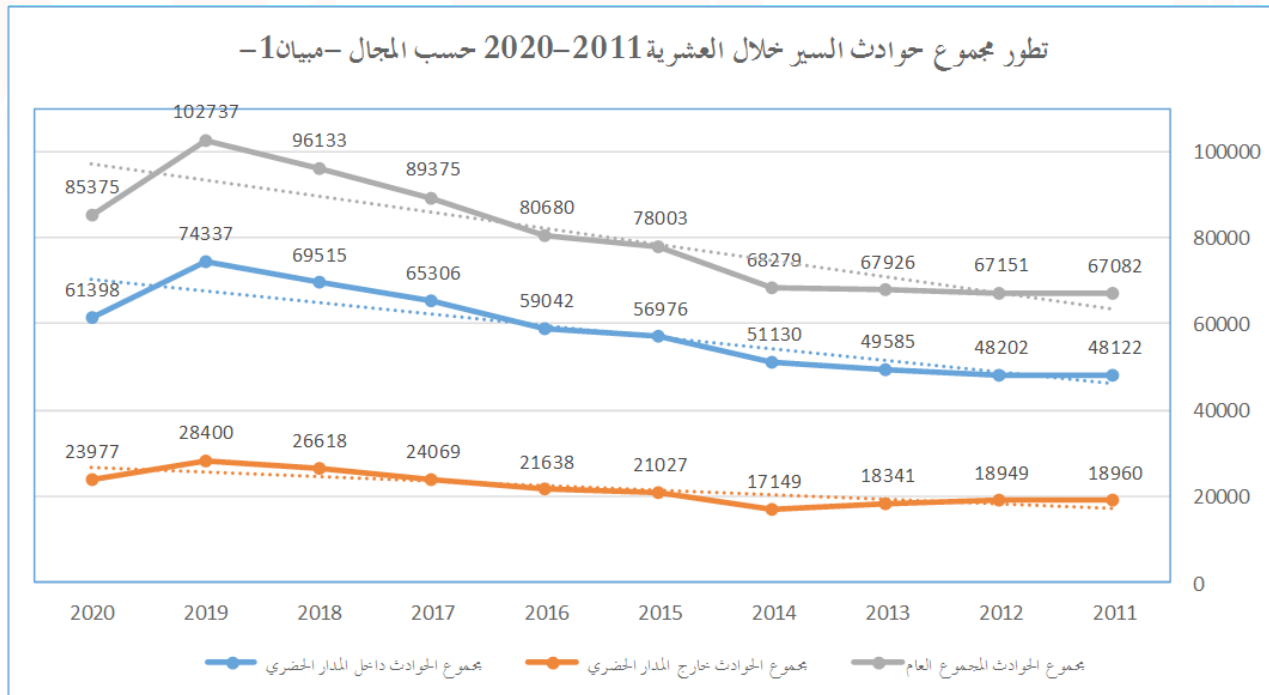
المجموعة العمرية	2020	2019	2018	2017	2016	2015	2014	2013	2012	2011	السنوات	
583613	61398	74337	69515	65306	59042	56976	51130	49585	48202	48122	داخل المدار الحضري	مجموع الحوادث
219128	23977	28400	26618	24069	21638	21027	17149	18341	18949	18960	خارج المدار الحضري	
802741	85375	102737	96133	89375	80680	78003	68279	67926	67151	67082	المجموع العام	
*10240	*	882	962	1160	1165	1168	1196	1119	1267	1321	داخل المدار الحضري	الحوادث المميتة
*19245	*	2128	2104	2114	2152	2197	1825	2146	2264	2315	خارج المدار الحضري	
*29485	*	3010	3066	3274	3317	3365	3021	3265	3531	3636	المجموع العام	
*511975	*	73455	68553	64146	57877	55808	49934	48466	46935	46801	داخل المدار الحضري	الحوادث غير المميتة
*152354	*	26272	962	21955	19486	18830	15324	16195	16685	16645	خارج المدار الحضري	
*664329	*	99727	69515	86101	77363	74638	65258	64661	63620	63446	المجموع العام	
11549	674	927	1022	1225	1233	1229	1275	1200	1351	1413	داخل المدار الحضري	القتلي
25088	2095	2459	2463	2501	2552	2547	2214	2632	2816	2809	خارج المدار الحضري	
36637	2769	3386	3485	3726	3785	3776	3489	3832	4167	4222	المجموع العام	
44627	3051	3886	3913	5332	4646	4955	5004	5006	4572	4262	داخل المدار الحضري	الخروج البليغة
56582	3533	4525	4812	5160	5145	5692	5181	6635	7679	8220	خارج المدار الحضري	
101209	6584	8411	8725	10492	9791	10647	10185	11641	12251	12482	المجموع العام	
744624	78776	95883	88040	83719	76596	72958	64491	62249	61207	60705	داخل المدار الحضري	الخروج الخطيفة
329865	33937	43275	40209	35800	32775	31437	26566	28150	28892	28824	خارج المدار الحضري	
1074489	112713	139158	128249	119519	109371	104395	91057	90399	90099	89529	المجموع العام	

* مجموع تسع سنوات فقط

أولاً: قراءة إحصائية لحصيلة العشرية الأخيرة

1. تطور مجموع حوادث السير خلال العشرية الأخيرة: - جدول 2 -

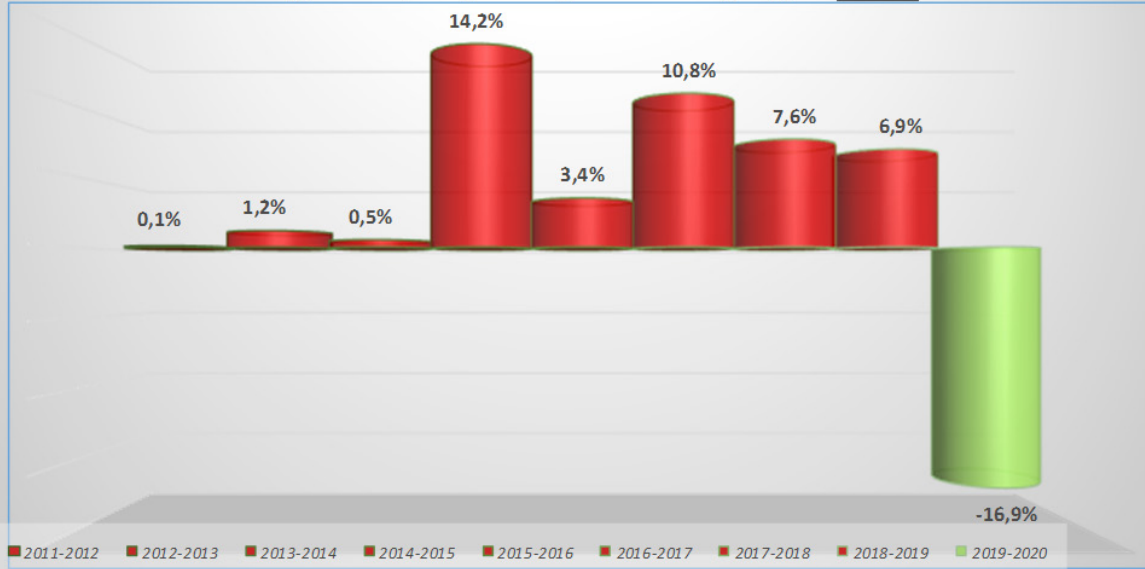
نسبة التغير بين السنوات	مجموع حوادث السير			السنوات
	المجموع العام	خارج المدار الحضري	داخل المدار الحضري	
*	67082	18960	48122	2011
%0,10	67151	18949	48202	2012
%1,20	67926	18341	49585	2013
%0,50	68279	17149	51130	2014
%14,20	78003	21027	56976	2015
%3,40	80680	21638	59042	2016
%10,80	89375	24069	65306	2017
%7,60	96133	26618	69515	2018
%6,90	102737	28400	74337	2019
%16,90-	85375	23977	61398	2020
*	802741	219128	583613	مجموع العشرية



عليه داخل المدار الحضري. وقد سجل انخفاض هام سنة 2020 مما قلص من نسبة التطور العامة لمجموع حوادث السير خلال العشرية الأخيرة (27%).

بصفة عامة، يتبين من خلال المبيان 1 أن حوادث السير ببلادنا سجلت خلال العشرية الأخيرة وثيرة تصاعدية في كلا المجالين (أي داخل وخارج المدار الحضري). وبمقارنة هذه الوثيرة بين المجالين نلاحظ أنها أبطأ خارج المدار الحضري مما هي

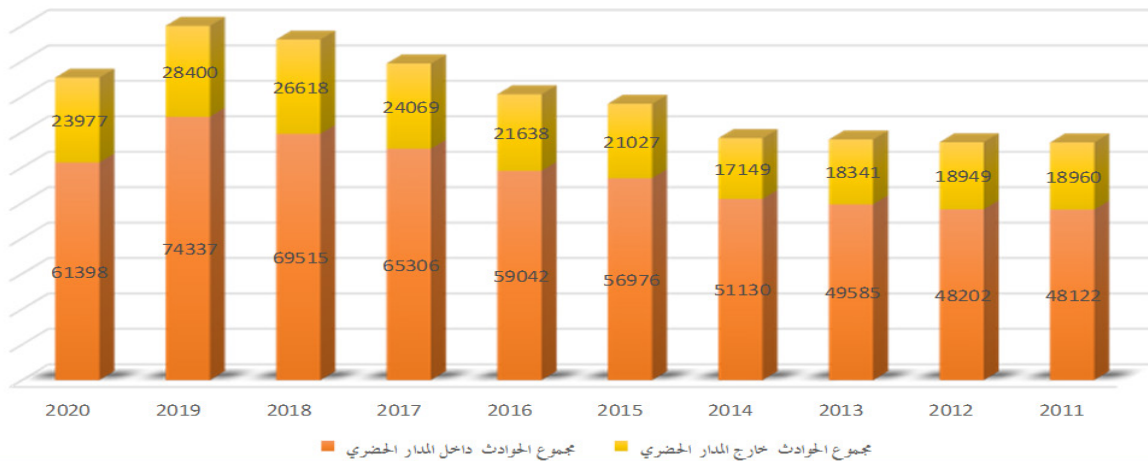
مبيان 2: مجموع الحوادث: نسبة التغير بين السنوات من 2011 إلى 2020



شهدت تطبيق المغرب لقانون الطوارئ الصحية بسبب ظروف جائحة كورونا التي اجتاحت العالم. وهو ما ساهم كما ذكرنا سابقا في تقليص وثيرة الارتفاع العامة لمجموع حوادث السير ببلادنا خلال العشرية الأخيرة وحصرها بنسبة 27 بالمائة بعد أن كانت لتسجل نسبة تطور أكبر.

يشير المبيان 2 أن مجموع حوادث السير ببلادنا سجل خلال العشرية الأخيرة نسب تطور متباينة بين السنوات: سجل أعلاها بين سنتي 2014 و2015 بنسبة 4 بالمائة وكان أقلها بين سنتي 2011 و2012 ب 0.1 بالمائة. كما سجلت سنة 2020 انخفاضا مهما في مجموع حوادث السير نظرا لكون هذه السنة

مبيان 3: تطور بنية حوادث السير خلال العشرية 2011-2020 حسب المجال



السنة	2020	2019	2018	2017	2016	2015	2014	2013	2012	2011	نسبة كل مجال من مجموع الحوادث
داخل المدار الحضري	74%	72%	72%	73%	73%	73%	75%	73%	72%	72%	
خارج المدار الحضري	26%	28%	28%	27%	27%	27%	25%	27%	28%	28%	

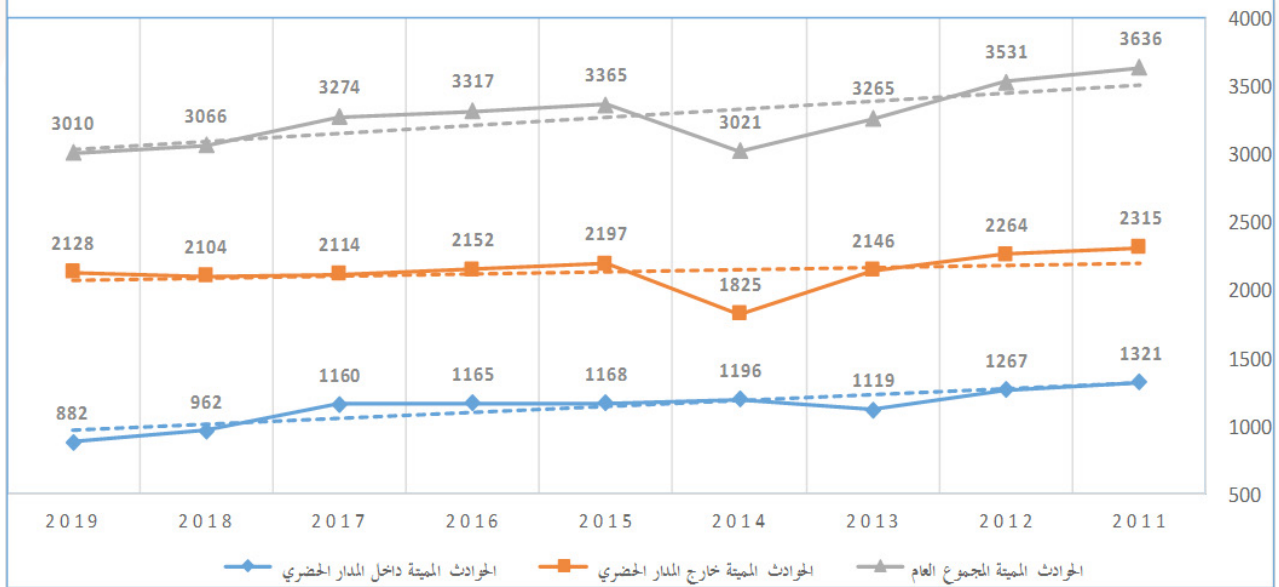
يتم تسجيل ما يقارب ثلاث أرباع مجموع حوادث السير داخل المدار الحضري مقابل الربع خارج المدار الحضري.

نلاحظ من خلال المبيان 3 والجدول رفقته أنه خلال العشرية الأخيرة ظلت بنية حوادث السير ببلادنا تسجل استقرارا بين السنوات: بصفة عامة:

2. تطور مجموع الحوادث المميتة خلال التسع سنوات الأخيرة: - جدول 3 -

نسبة التغير بين السنوات	مجموع الحوادث المميتة			السنوات
	المجموع العام	خارج المدار الحضري	داخل المدار الحضري	
*	3636	2315	1321	2011
-2,9%	3531	2264	1267	2012
-7,5%	3265	2146	1119	2013
-7,5%	3021	1825	1196	2014
11,4%	3365	2197	1168	2015
-1,4%	3317	2152	1165	2016
-1,3%	3274	2114	1160	2017
-6,4%	3066	2104	962	2018
-1,8%	3010	2128	882	2019
*	29485	19245	10240	المجموع

مبيان 4: تطور مجموع حوادث السير المميتة خلال سنوات 2019-2011 حسب المجال

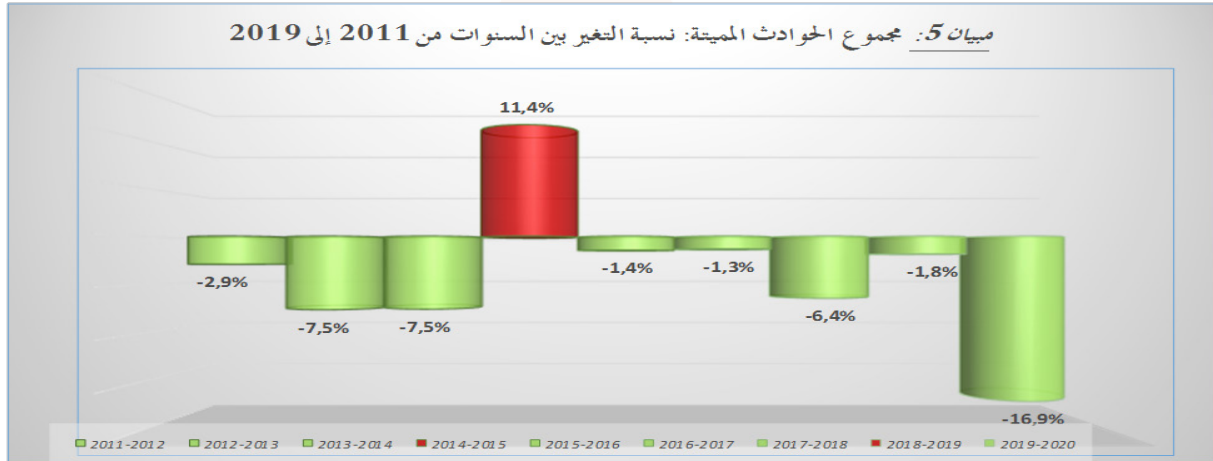


هي عليه داخل المدار الحضري.

ويبين المبيان الموالي تباين نسب التغير بين السنوات بالنسبة لمجموع الحوادث المميتة:

بصفة عامة، يتبين من خلال المبيان 4 أن حوادث السير المميتة ببلادنا سجلت خلال الفترة 2019-2011 وثيرة تنازلية في كلا المجالين (أي داخل وخارج المدار الحضري). وبمقارنة هذه الوثيرة بين المجالين نلاحظ أنها أبداً خارج المدار الحضري مما

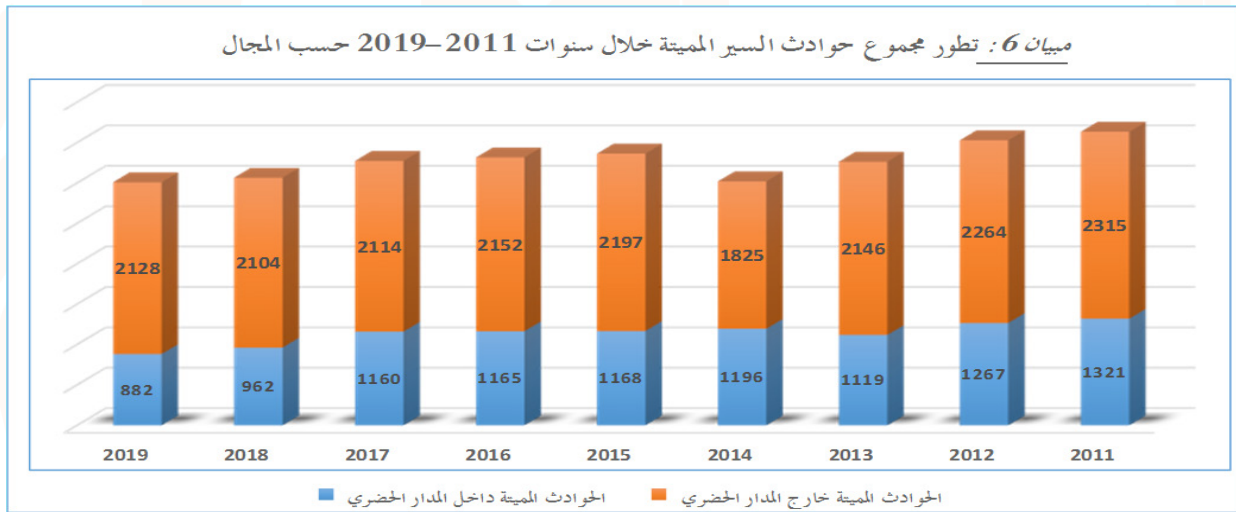
مبيان 5: مجموع الحوادث المميتة: نسبة التغير بين السنوات من 2011 إلى 2019



مجموع حوادث السير المميتة بنسبة ناهزت ناقص 16.9 بالمئة. وهو ما ساهم بدور كبير في استقرار وثيرة الانخفاض العامة لمجموع حوادث السير المميتة ببلادنا خلال نفس الفترة في نسبة ناقص 14 بالمئة.

نلاحظ من خلال المبيان 5 أن مجموع حوادث السير المميتة ببلادنا سجل خلال الفترة 2019-2011 نسب تطور متباينة بين السنوات: سجل أعلاها بين سنتي 2014 و2015 بنسبة ارتفاع تناهز 11.4 بالمئة . كما سجلت سنة 2019 أعلى نسبة انخفاض في

مبيان 6: تطور مجموع حوادث السير المميتة خلال سنوات 2019-2011 حسب المجال



السنة	2019	2018	2017	2016	2015	2014	2013	2012	2011	نسبة كل مجال من الحوادث المميتة
داخل المدار الحضري	%29	%31	%35	%35	%35	%40	%34	%36	%36	
خارج المدار الحضري	%71	%69	%65	%65	%65	%60	%66	%64	%64	

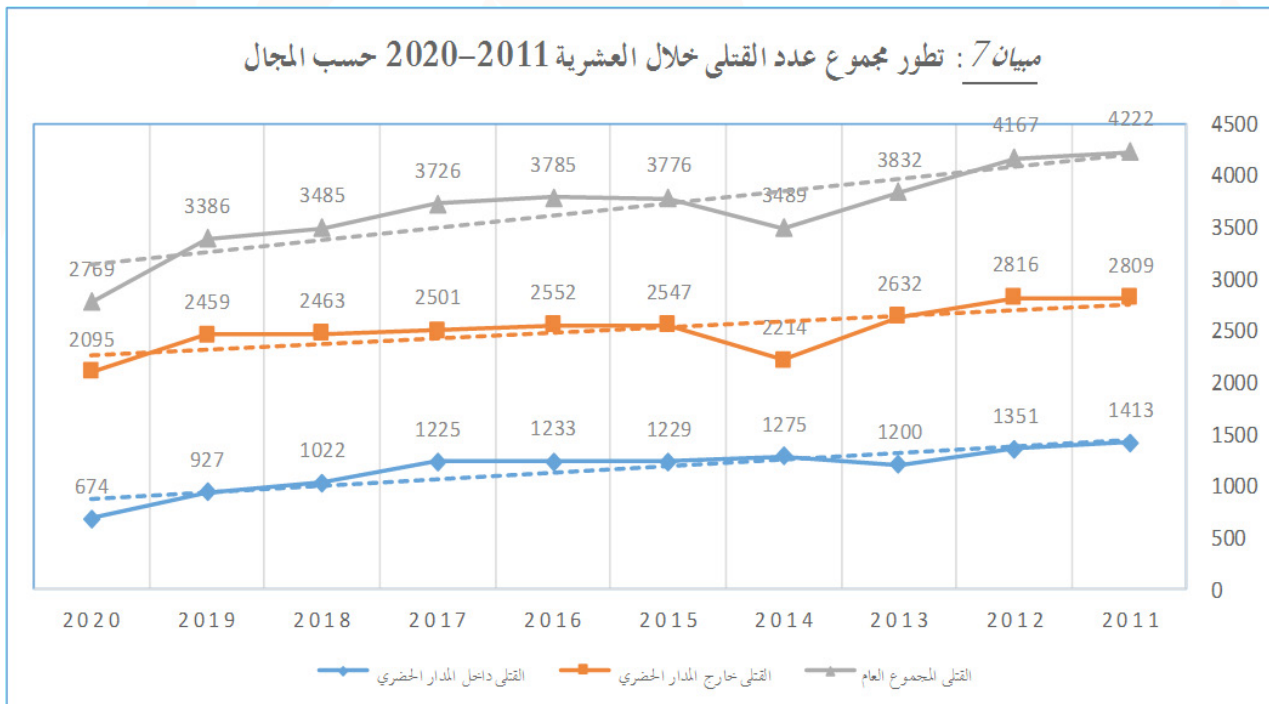
بالمئة بينما سجلت أعلاها خلال سنة 2019 ب 71 بالمئة. بصفة عامة: يتم تسجيل ما يقارب 65 بالمئة من مجموع حوادث السير المميتة خارج المدار الحضري مقابل 35 بالمئة داخل المدار الحضري كنسب عامة خلال 9 سنوات. وذلك بالرغم من تسجيل المدار الحضري للحصة الأكبر من حوادث السير -مبيان 3 -

نلاحظ من خلال المبيان 6 والجدول رففته أنه خلال الفترة 2019-2011 ظلت بنية حوادث السير المميتة ببلادنا تسجل استقرارا نسبيا بين السنوات. باستثناء سنة 2014 حيث سجلت نسبة الحوادث المميتة داخل المدار الحضري أعلى نسبها ب 40 بالمئة بينما العكس بالنسبة لخارج المدار الحضري حيث سجلت أقل نسبة من المجموع تساوي 60

3. تطور مجموع عدد القتلى خلال العشرية الأخيرة: - جدول 4-

نسبة التغير بين السنوات	مجموع القتلى			السنوات
	الجموع العام	خارج المدار الحضري	داخل المدار الحضري	
*	4222	2809	1413	2011
%1,3-	4167	2816	1351	2012
%8,0-	3832	2632	1200	2013
%9,0-	3489	2214	1275	2014
%8,2	3776	2547	1229	2015
%0,2	3785	2552	1233	2016
%1,6-	3726	2501	1225	2017
%6,5-	3485	2463	1022	2018
%2,8-	3386	2459	927	2019
%18,2-	2769	2095	674	2020
*	36637	25088	11549	مجموع العشرية

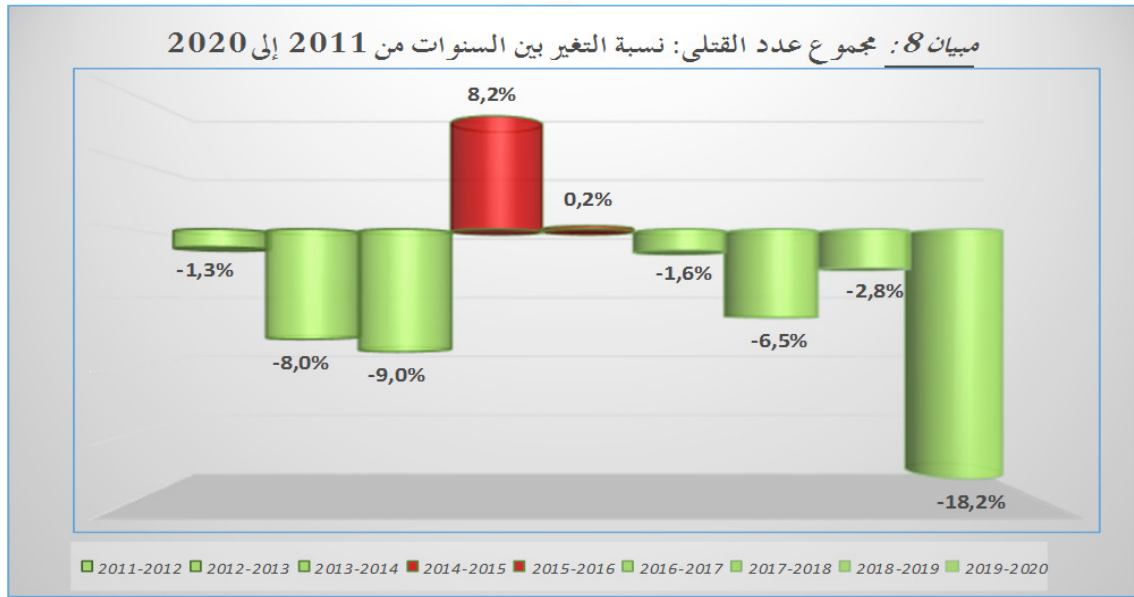
مبيان 7: تطور مجموع عدد القتلى خلال العشرية 2011-2020 حسب المجال



تنازل منحى عدد القتلى الإجمالي فهي أسرع من المنحيين حسب المجال.

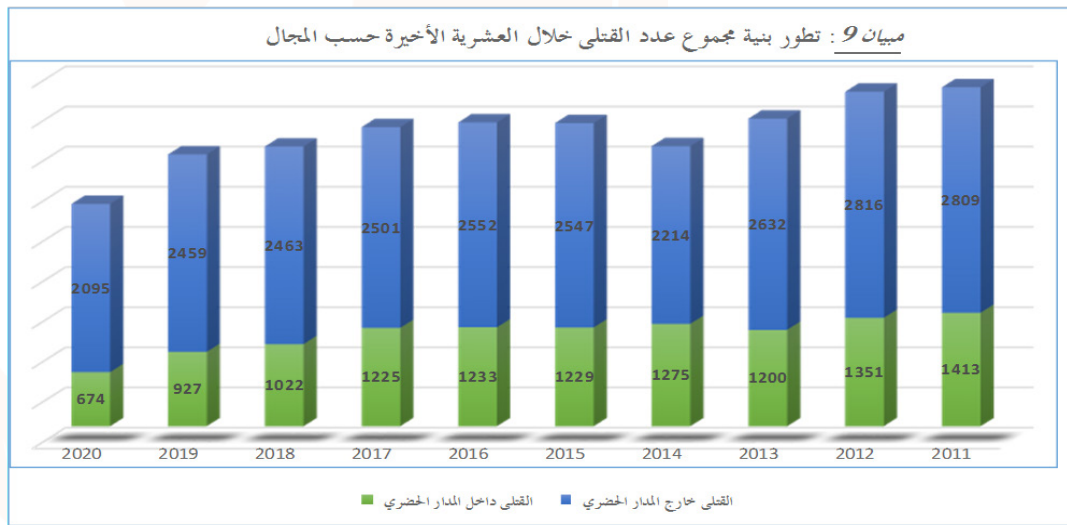
ويشير المبيان الموالي إلى تباين نسب التغير بين السنوات بالنسبة لمجموع عدد القتلى:

بصفة عامة، يوضح المبيان 7 أن عدد قتلى حوادث السير ببلادنا عرف خلال العشرية الأخيرة تراجعاً على الصعيد الوطني (أي داخل وخارج المدار الحضري). وبمقارنة هذه الوثيرة بين المجالين نلاحظ أنها جد متقاربة إذا لم نقل متساوية، بينما وثيرة



في مجموع عدد القتلى بنسبة ناهزت ناقص 18.2 بالمئة. وهو ما ساهم بدور كبير في انخفاض الوثيرة العامة لمجموع عدد قتلى حوادث السير ببلادنا خلال العشرية الأخيرة بنسبة ناقص 34 بالمئة.

نلاحظ من خلال المبيان 8 أن مجموع عدد قتلى حوادث السير ببلادنا سجل خلال العشرية الأخيرة نسب تطور متباينة بين السنوات: سجل أعلاها بين سنتي 2014 و2015 بنسبة ارتفاع تناهز 8.2 بالمئة. كما سجلت سنة 2020 أعلى نسبة انخفاض



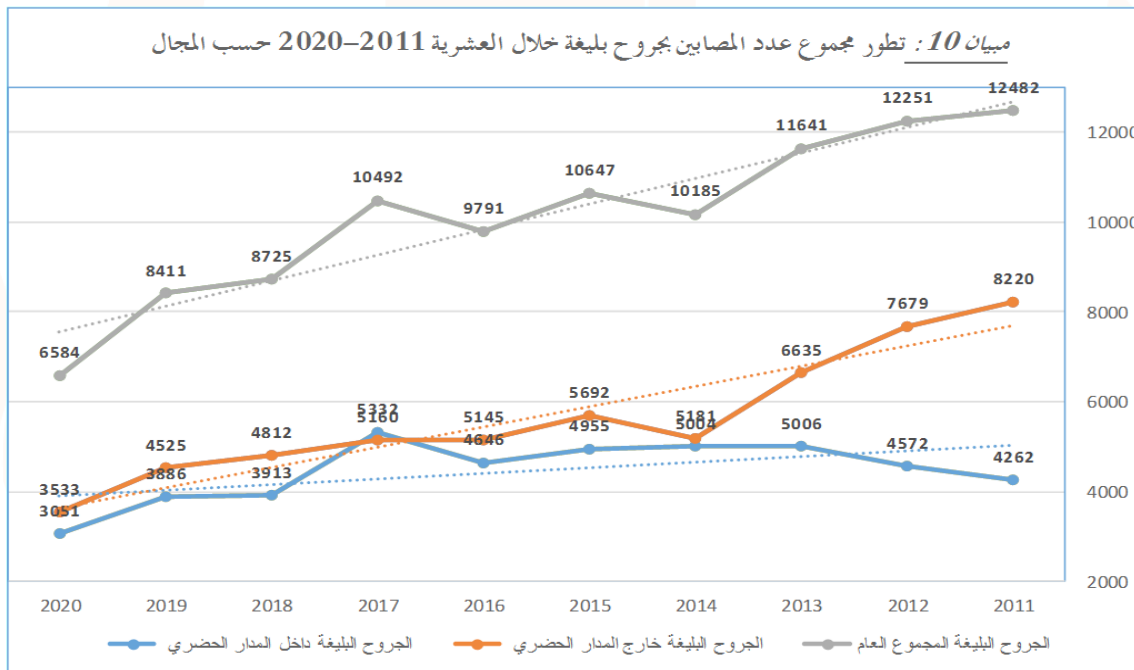
السنة	2020	2019	2018	2017	2016	2015	2014	2013	2012	2011	نسبة كل مجال من مجموع القتلى
داخل المدار الحضري	%24	%27	%29	%33	%33	%33	%37	%31	%32	%33	
خارج المدار الحضري	%76	%73	%71	%67	%67	%67	%63	%69	%68	%67	

العامة للقتلى تساوي 32 بالمئة داخل المدار الحضري و 68 بالمئة خارج المدار الحضري وهو ما يوافق بنية الحوادث المميتة حسب المجال -مبيان 6-، مما يؤكد ارتفاع مؤشر الخطورة خارج المدار الحضري رغم تسجيل عدد أقل من حوادث السير مقارنة بالمجال الحضري.

نلاحظ من خلال المبيان 9 والجدول رفقته أنه خلال العشرية الأخيرة ظلت بنية القتلى حسب المجال مستقرة بين السنوات: حيث يتم تسجيل ما يقارب ثلث عدد القتلى داخل المدار الحضري في حين يتم تسجيل الثلثين خارج المدار الحضري. وبصفة عامة نجد: خلال العشرية الأخيرة، النسبة

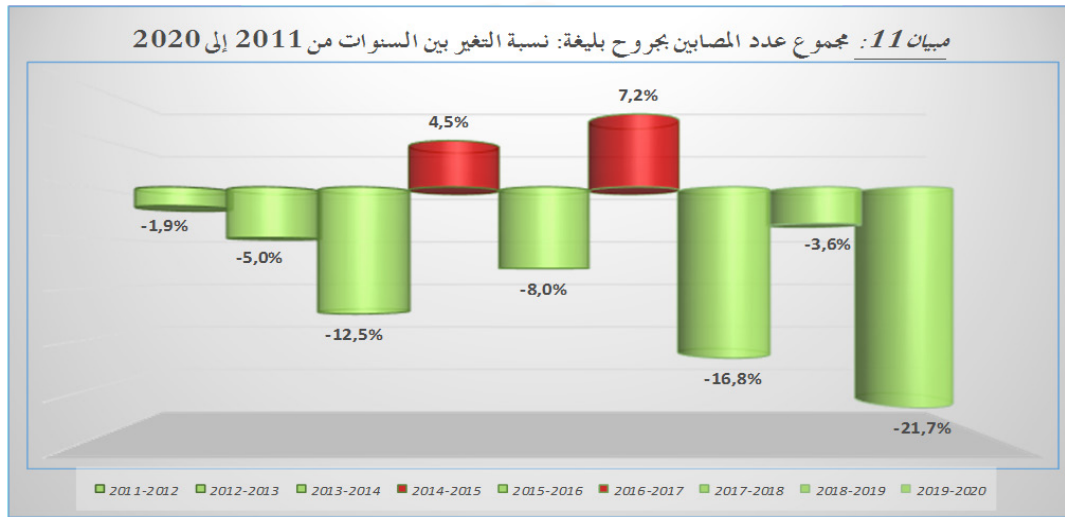
4. تطور مجموع عدد المصابين بجروح بليغة خلال العشرية الأخيرة: - جدول 5 -

نسبة التغير بين السنوات	مجموع المصابين بجروح بليغة			السنوات
	المجموع العام	خارج المدار الحضري	داخل المدار الحضري	
*	12482	8220	4262	2011
%1,9-	12251	7679	4572	2012
%5,0-	11641	6635	5006	2013
%12,5-	10185	5181	5004	2014
%4,5	10647	5692	4955	2015
%8,0-	9791	5145	4646	2016
%7,2	10492	5160	5332	2017
%16,8-	8725	4812	3913	2018
%3,6-	8411	4525	3886	2019
%21,7-	6584	3533	3051	2020
*	101209	56582	44627	مجموع العشرية



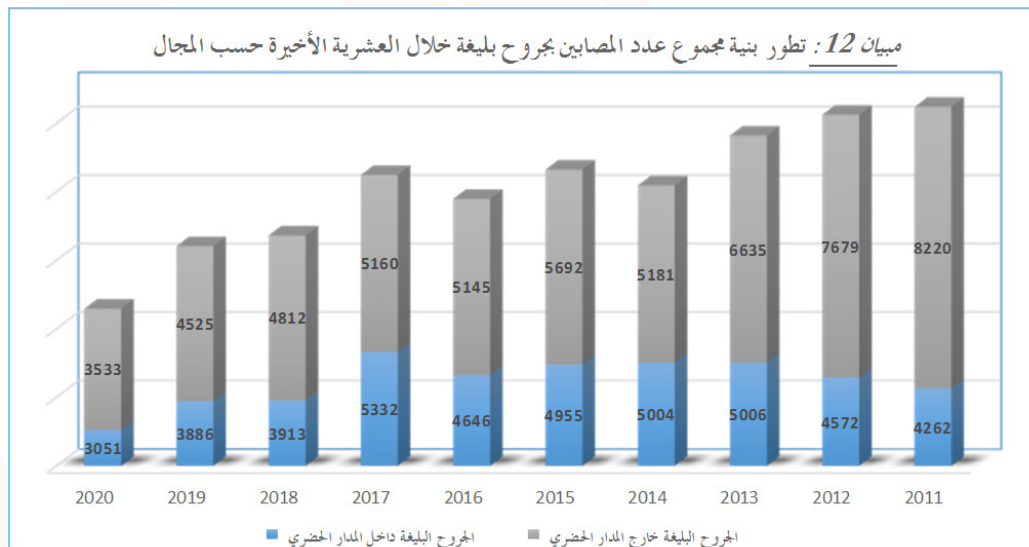
بينما وثيرة تنازل منحى عدد القتلى الإجمالي فهي أسرع من المنحنيين حسب المجال. وبين المبيان الموالي تباين نسب التغير بين السنوات بالنسبة لمجموع عدد المصابين بجروح بليغة:

بصفة عامة، نرصد من خلال المبيان 10 أن عدد المصابين بجروح بليغة جراء حوادث السير ببلادنا سجل خلال العشرية الأخيرة وثيرة تنازلية في كلا المجالين (أي داخل وخارج المدار الحضري). وبمقارنة هذه الوثيرة بين المجالين نلاحظ أنها أسرع خارج المدار الحضري،



نسبة انخفاض في مجموع عدد المصابين بجروح بليغة بنسبة ناهزت ناقص 7.12 بالمئة. وهو ما ساهم بدور كبير في انخفاض الوثيرة العامة لمجموع عدد المصابين بجروح بليغة جراء حوادث السير ببلادنا خلال العشرية الأخيرة بنسبة ناقص 3.74 بالمئة.

نلاحظ من خلال المبيان 11 أن مجموع عدد المصابين بجروح بليغة جراء حوادث السير ببلادنا سجل خلال العشرية الأخيرة نسب تطور متباينة بين السنوات: سجل أعلاها بين سنتي 2016 و2017 بنسبة ارتفاع تناهز 2.7 بالمئة. كما سجلت سنة 2020 أعلى



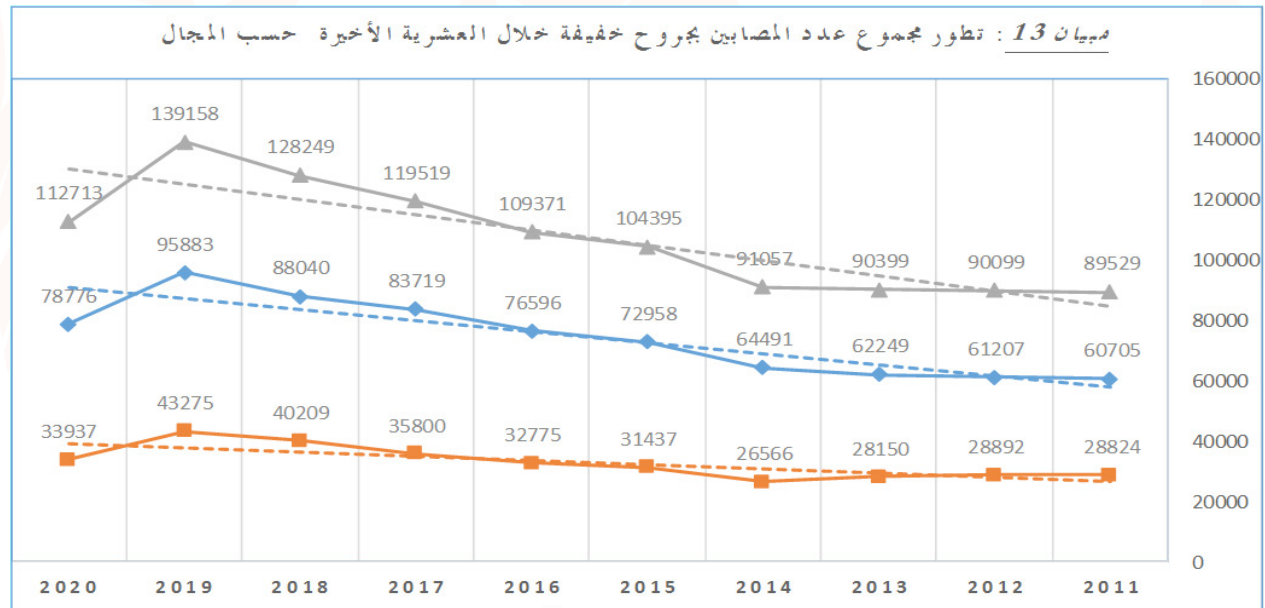
السنة	2020	2019	2018	2017	2016	2015	2014	2013	2012	2011	نسبة كل مجال من المصابين بجروح بليغة
داخل المدار الحضري	%24	%27	%29	%33	%33	%33	%37	%31	%32	%33	
خارج المدار الحضري	%76	%73	%71	%67	%67	%67	%63	%69	%68	%67	

بالمئة سنة 2014 و 76 بالمئة سنة 2020: خارج المدار الحضري كأعلى نسبة. وبصفة عامة نجد: خلال العشرية الأخيرة، النسبة العامة للمصابين بجروح بليغة بلغت 44 بالمئة داخل المدار الحضري و 56 بالمئة خارج المدار الحضري، حيث تبقى دائما مؤشرات الخطورة مرتفعة.

نلاحظ من خلال المبيان 12 والجدول رفقته أنه خلال العشرية الأخيرة ظلت بنية المصابين بجروح بليغة حسب المجال متقاربة بين السنوات: حيث تم تسجيل نسب تتراوح ما بين 37 بالمئة كأعلى نسبة سجلت سنة 2014 و 24 بالمئة سنة 2020 من مجموع عدد المصابين بجروح بليغة: داخل المدار الحضري، في حين تم تسجيل نسب تتراوح بين 63

5. تطور مجموع عدد المصابين بجروح خفيفة خلال العشرية الأخيرة: - جدول 6 -

نسبة التغير بين السنوات	مجموع المصابين بجروح خفيفة			السنوات
	المجموع العام	خارج المدار الحضري	داخل المدار الحضري	
	89529	28824	60705	2011
0,6%	90099	28892	61207	2012
0,3%	90399	28150	62249	2013
0,7%	91057	26566	64491	2014
14,6%	104395	31437	72958	2015
4,8%	109371	32775	76596	2016
9,3%	119519	35800	83719	2017
7,3%	128249	40209	88040	2018
8,5%	139158	43275	95883	2019
19,0-%	112713	33937	78776	2020
*	1074489	329865	744624	مجموع العشرية

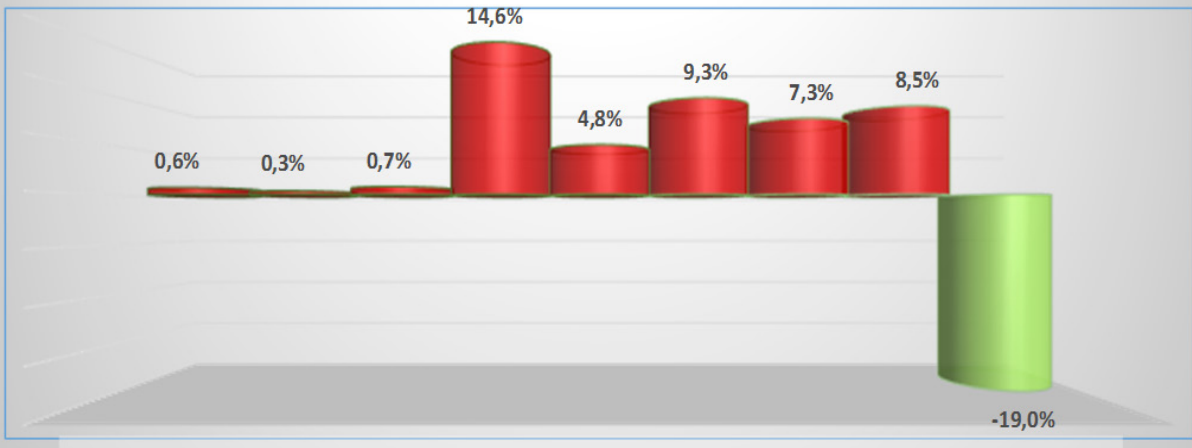


مما جعل نسبة التطور العامة لمجموع عدد المصابين بجروح خفيفة تسجل نسبة: 26 بالمائة خلال العشرية الأخيرة.

ويوضح المبيان الموالي تباين نسب التغير بين السنوات بالنسبة لمجموع عدد المصابين بجروح خفيفة:

يوضح المبيان 13 أن عدد المصابين بجروح خفيفة جراء حوادث السير ببلادنا سجل خلال العشرية الأخيرة وثيرة تصاعدية في كلا المجالين (أي داخل وخارج المدار الحضري). وبمقارنة هذه الوثيرة بين المجالين نلاحظ أنها أسرع داخل المجال الحضري. غير أن حدة التصاعد تناقصت بفعل انخفاض عدد المصابين بجروح خفيفة بين سنتي 2019 و2020 بينما كان يشهد ارتفاعا خلال السنوات السابقة.

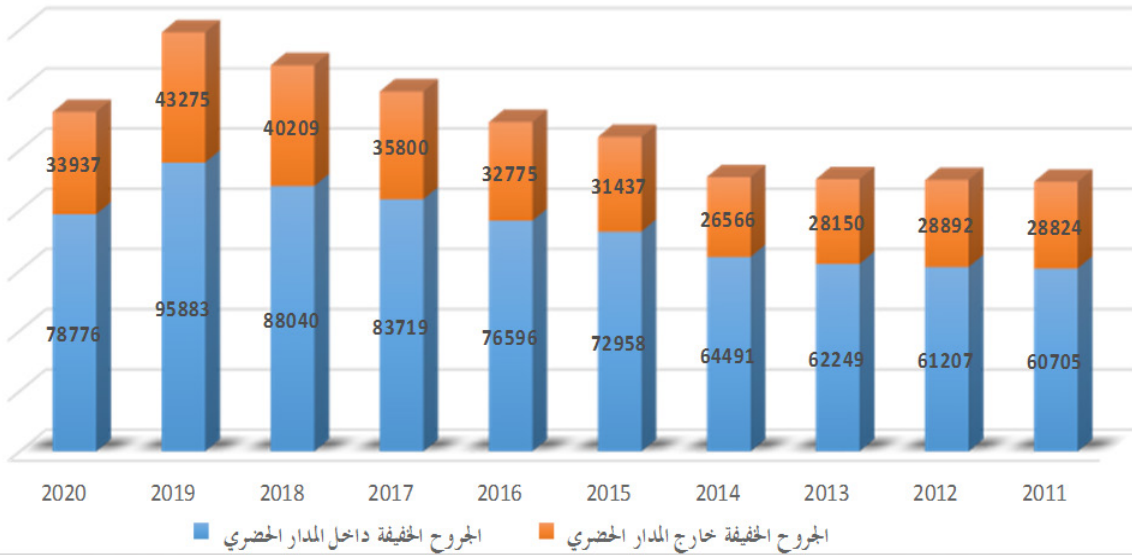
مبيان 14: مجموع عدد المصابين بجروح خفيفة: نسبة التغير بين السنوات من 2011 إلى 2020



المصابين بجروح خفيفة بنسبة ناهزت ناقص 19 بالمئة. وهو ما ساهم في نقص حدة وثيرة الارتفاع العامة لمجموع المصابين بجروح خفيفة جراء حوادث السير ببلادنا خلال العشرية الأخيرة حيث سجلت نسبة 26 بالمئة.

نلاحظ من خلال المبيان 14 أن مجموع عدد المصابين بجروح خفيفة جراء حوادث السير ببلادنا سجل خلال العشرية الأخيرة نسب تطور متباينة بين السنوات: سجل أعلاها بين سنتي 2014 و 2015 بنسبة ارتفاع تناهز 14.6 بالمئة . كما سجلت سنة 2020 نسبة الانخفاض الوحيدة في مجموع عدد

مبيان 15: تطور بنية مجموع عدد المصابين بجروح خفيفة خلال العشرية الأخيرة حسب المجال



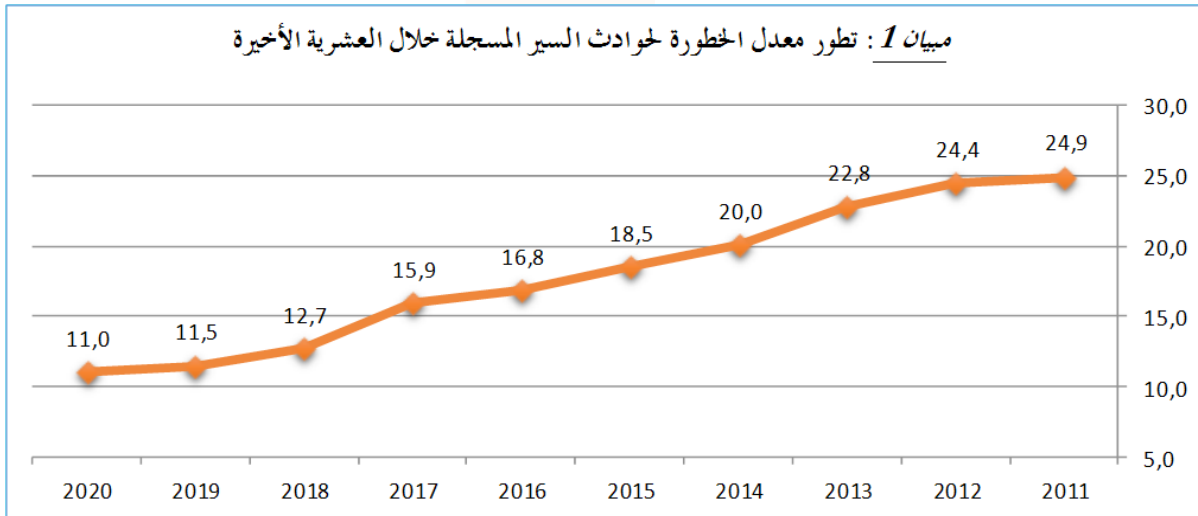
السنة	2020	2019	2018	2017	2016	2015	2014	2013	2012	2011	نسبة كل مجال من المصابين بجروح خفيفة
داخل المدار الحضري	%70	%69	%69	%70	%70	%70	%71	%69	%68	%68	
خارج المدار الحضري	%30	%31	%31	%30	%30	%30	%29	%31	%32	%32	

حيث سجلت 69 بالمئة داخل المدار الحضري و 31 بالمئة خارج المدار الحضري كنسب عامة.

يستنتج من خلال المبيان 15 والجدول رفقته أنه خلال العشرية الأخيرة ظلت بنية المصابين بجروح خفيفة حسب المجال شبه مستقرة بين السنوات:

ثانياً: قراءة إحصائية لمؤشرات خطورة حوادث السير المسجلة خلال العشرية الأخيرة

1. تطور معدل الخطورة:

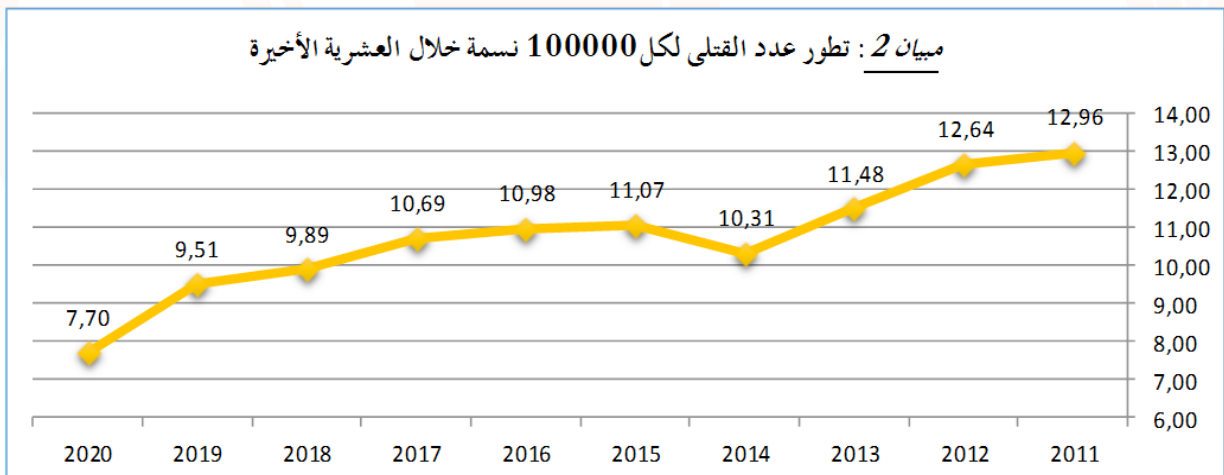


بانخفاض يقارب 56 بالمئة.

وتجدر الإشارة إلى أن هذا يشكل نقطة هامة بالنسبة لتطور مؤشرات استراتيجية السلامة الطرقية ببلادنا والتي بدأت تعطي ملامحها حسب أهداف الاستراتيجية الوطنية للسلامة الطرقية للعشرية 2017-2026، والتي لا يسع المجال هنا لذكرها.

نلاحظ من خلال المبيان 1 أن معدل الخطورة، المعبر عنه بمجموع عدد القتلى وعدد المصابين بجروح بليغة لكل مئة حادثة سير، خلال العشرية الأخيرة، قد سجل انخفاضا قدره 13.9 نقطة، حيث انتقل من 24.9 سنة 2011 إلى 11 قتيلا ومصابا بجروح بليغة لكل 100 حادثة خلال سنة 2020 أي

2. تطور مؤشر عدد القتلى لكل مئة ألف نسمة:

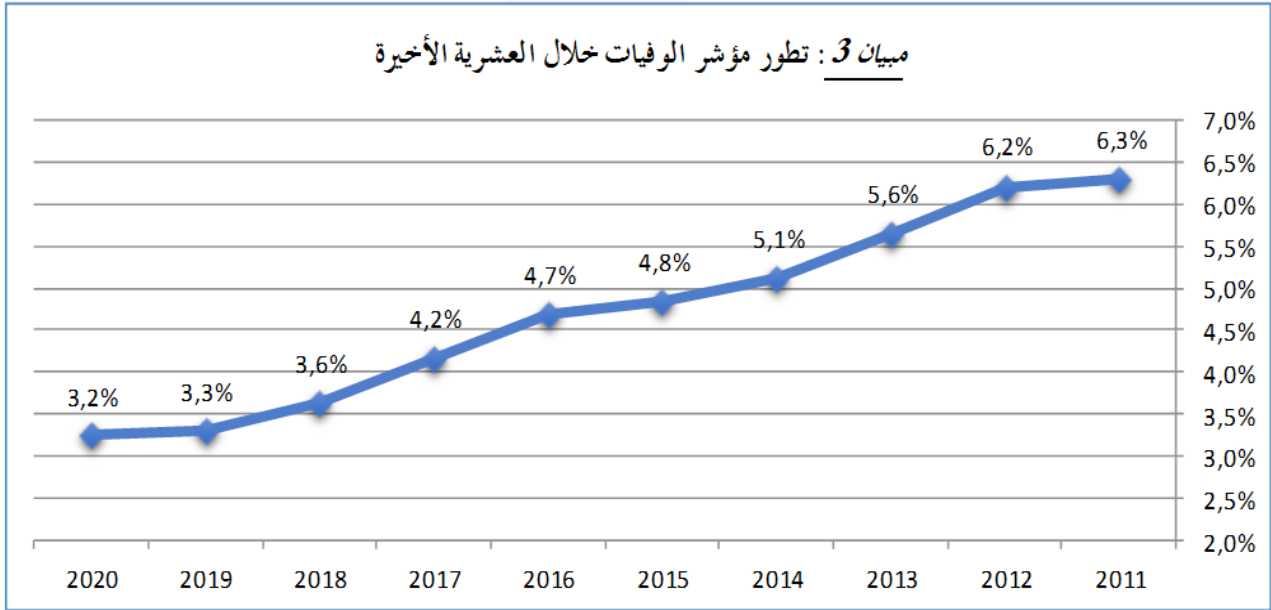


100000 نسمة خلال العشرية الأخيرة: 10.72 قتيلا لكل 100000 نسمة. وهو ما يعادل معدل 10 قتلى كل يوم.

ملحوظة: تم الاعتماد على معطيات المندوبية السامية للتخطيط فيما يخص عدد السكان حسب السنوات.

يوضح المبيان 2 أن تطور مؤشر عدد القتلى لكل 100000 نسمة يشهد منحى تنازليا خلال العشرية الأخيرة، فقد سجل انخفاضا قدره 5.26 نقطة، حيث انتقل من 12.96 سنة 2011 إلى 7.7 خلال سنة 2020 أي بانخفاض يقارب 41 بالمئة. وقد سجل كمعدل سنوي لعدد القتلى لكل

3- تطور مؤشر الوفيات :



وكخلاصة لهذه القراءة في تطور مؤشرات خطورة حوادث السير ببلادنا خلال العشرية الأخيرة، فإننا نسجل ما يلي:

- رغم تسجيل ارتفاع في عدد حوادث السير بين 2011 و 2020، كانت نسبته العامة -داخل المجال الحضري وخارجه- تساوي: 27 بالمئة، إلا أن مؤشرات الخطورة عرفت انخفاضا عاما ومطردا، مما يشكل نقطة هامة في سبيل تحقيق أهداف استراتيجية السلامة الطرقية بالمملكة.

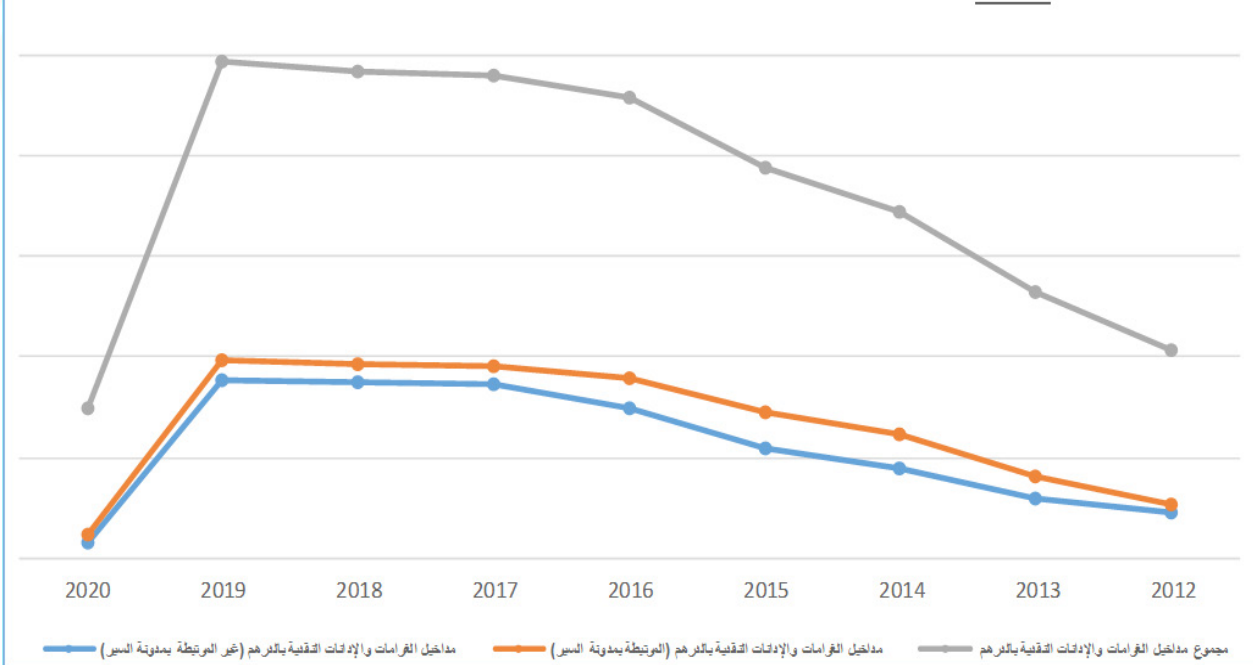
من خلال المبيان 3، يتبين أن مؤشر الوفيات، (أي نسبة مجموع عدد القتلى من مجموع عدد حوادث السير المسجلة خلال السنة معبر عنه بالنسبة المئوية)، قد سجل خلال العشرية الأخيرة انخفاضا قدره 3.1 نقطة، حيث انتقل من 6.3 بالمئة سنة 2011 إلى 3.2 بالمئة قتيلا ومصابا بجروح بليغة لكل 100 حادثة خلال سنة 2020 أي بمعدل انخفاض قدره 48.5 بالمئة.

ثالثاً: قراءة إحصائية لمؤشرات مرتبطة بتحصيل الغرامات والإدانات

مؤشرات مرتبطة بمدخيل الغرامات والإدانات:

السنة المالية	مدخيل الغرامات والإدانات النقدية بالدرهم (غير المرتبطة بجدونة السير)	مدخيل الغرامات والإدانات النقدية بالدرهم (المرتبطة بجدونة السير)	مجموع مدخيل الغرامات والإدانات النقدية بالدرهم
2012	144659917,29	8489834,68	153149751,97
2013	159504821,63	22623579,00	182128400,63
2014	188593908,04	33876028,70	222469936,74
2015	209872881,22	34651583,71	244524464,93
2016	249387389,32	29903332,40	279290721,72
2017	273552899,45	16879963,00	290432862,45
2018	274707679,80	17413391,00	292121070,80
2019	276709201,99	19818355,36	296527557,35
2020	114559775,08	9618607,00	124178382,08

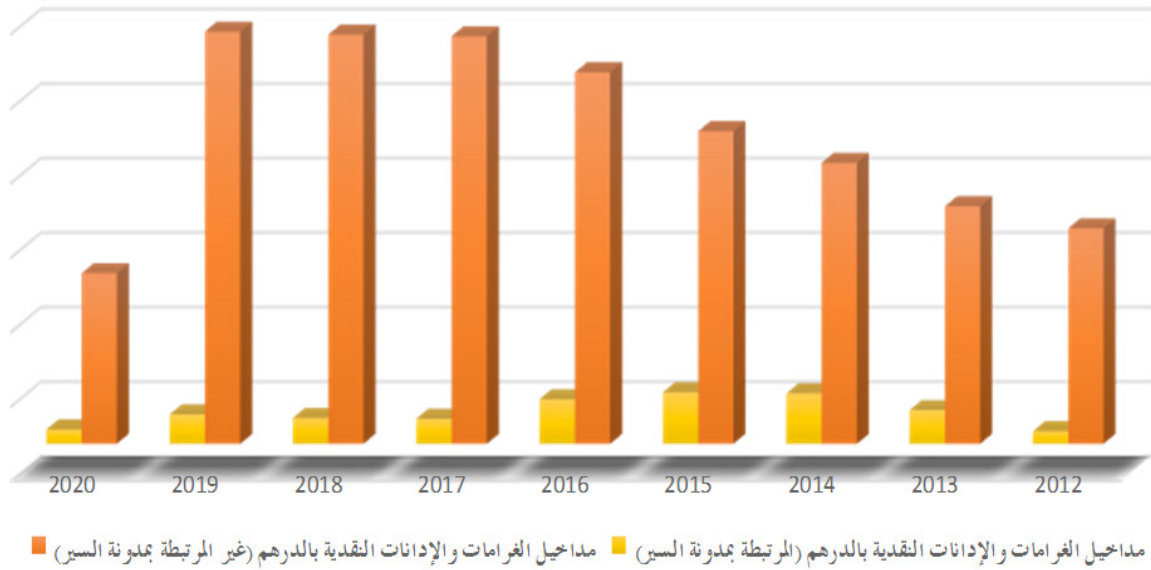
مبيان 1: تطور مدخيل الغرامات والإدانات المتعلقة بالسير خلال الفترة 2012-2020



2020 ناهز نسبة ناقص 58 بالمائة كنسبة عامة مقارنة بسنة 2019 على مستوى الصنفين من المدخيل..

يتضح من خلال المبيان 1 ارتفاع في معدل تطور مدخيل الغرامات والإدانات المرتبطة بالسير طيلة السنوات الأخيرة، ليسجل تراجعاً ملحوظاً خلال سنة

مبيان 2: تطور بنية مداخيل الغرامات والإدانات المتعلقة بالسير خلال 2012-2020



السنة	2020	2019	2018	2017	2016	2015	2014	2013	2012
بنية المداخيل المرتبطة بالمدونة	8%	7%	6%	6%	11%	14%	15%	12%	6%
بنية المداخيل الغير المرتبطة بالمدونة	92%	93%	94%	94%	89%	86%	85%	88%	94%

السنوات الأخيرة، حيث سجل مجموع المداخيل النقدية المرتبطة بالسير أعلى قيمة له سنة 2019 بما يفوق: 296 مليون درهم، ليسجل تراجعاً ملحوظاً خلال سنة 2020، وذلك على مستوى الصنفين من المداخيل، بنسبة تراجع تقدر بناقص 172 بالمائة بالنسبة لمجموع المداخيل وناقص 106 بالمائة بالنسبة لمداخيل الغرامات والإدانات النقدية المرتبطة بمدونة السير على الطرق.

ملحوظة: تجدر الإشارة إلى أنه بالنسبة لسنة 2020 فالمعطيات التي زودتنا بها مديرية الميزانية والمراقبة غير نهائية، علماً أنها تأثرت كذلك بالوضعية الوبائية التي فرضها انتشار وباء كوفيد19.

نلاحظ من خلال المبيان 2 والجدول رفقته المتعلق بتطور بنية مداخيل الغرامات والإدانات النقدية المرتبطة بالسير التي سجلت على الصعيد الوطني خلال التسع سنوات الأخيرة، أن مداخيل الغرامات والإدانات النقدية غير المرتبطة بمدونة السير تمثل سنوياً النسبة الأكبر من مجموع مداخيل الغرامات والإدانات النقدية للسير (بين 85 و94 بالمائة)، على عكس مداخيل الغرامات والإدانات النقدية المرتبطة بمدونة السير حيث تمثل نسبة منخفضة تتراوح ما بين 6% و15%.

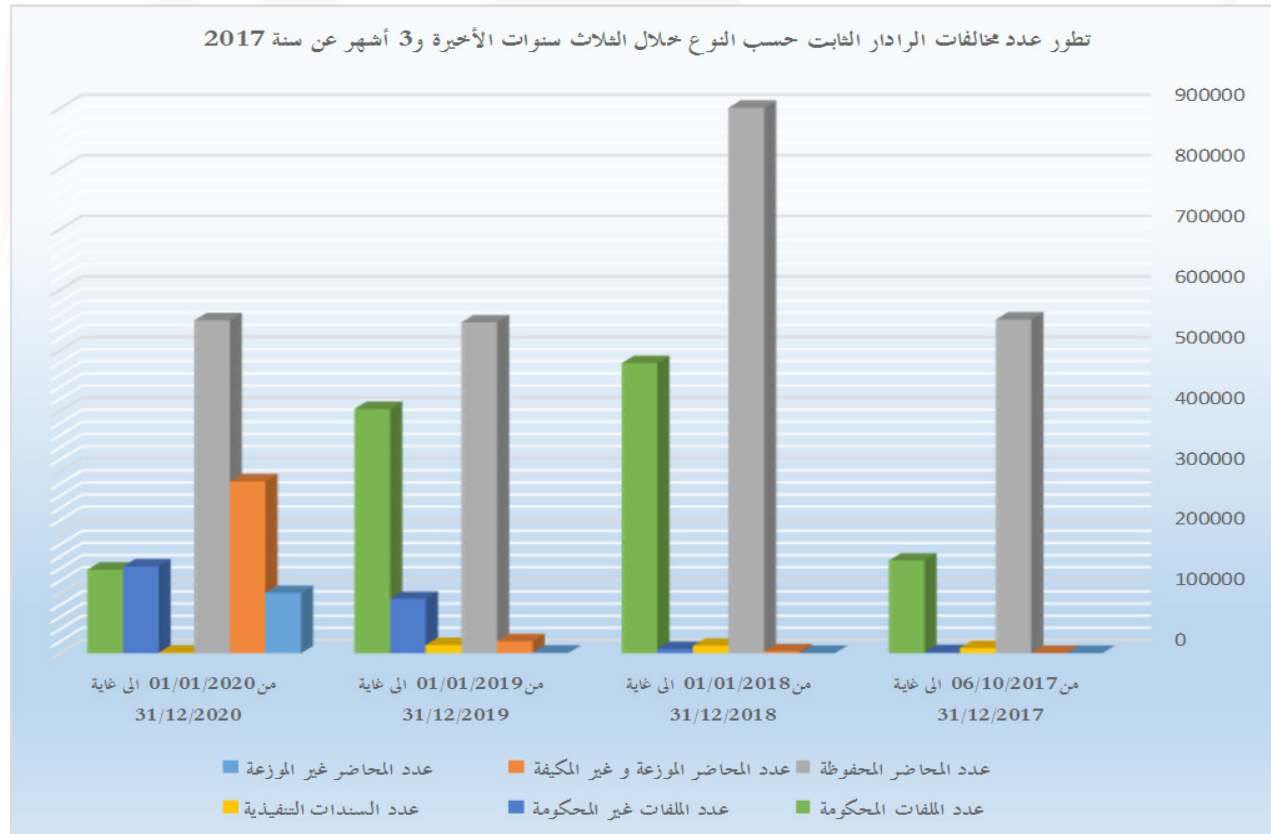
كما يوضح المبيان 2 ارتفاعاً في معدل تطور مداخيل الغرامات والإدانات النقدية المتعلقة بالسير طيلة

رابعاً: قراءة إحصائية لمؤشرات مرتبطة بمحاضر الرادار الثابت

مؤشرات مرتبطة بمخالفات الرادار الثابت :

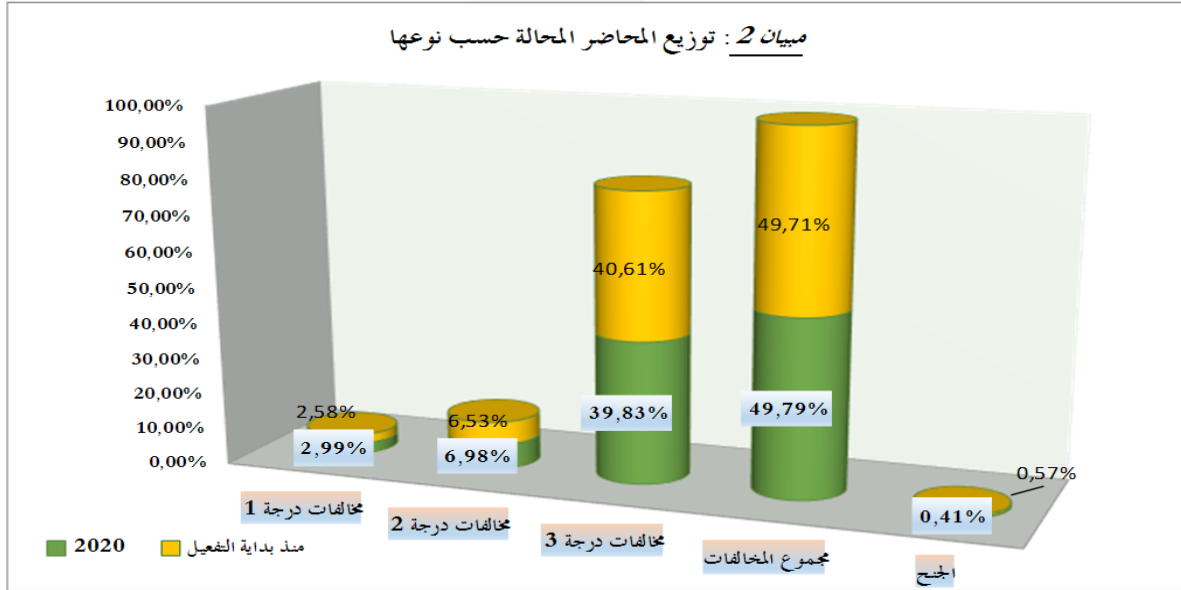
من 01/01/2020 الى غاية 31/12/2020	من 01/01/2019 الى غاية 31/12/2019	من 01/01/2018 الى غاية 31/12/2018	من 06/10/2017 الى غاية 31/12/2017	محاضر الرادار الثابت
1213028	1072030	1406185	713167	عدد المحاضر الخاتمة من و ت ن
99254	971	125	15	عدد المحاضر غير الموزعة
283363	19641	2868	159	عدد المحاضر الموزعة و غير المكيفة
549037	545649	905667	550438	عدد المحاضر المحفوظة
678	13369	12125	8386	عدد السندات التنفيذية
143073	89584	6906	1558	عدد الملفات غير الحكومة
137623	402816	478494	152611	عدد الملفات الحكومة
1283	12129	30757	11476	عدد الملفات المستخلصة (المقرر بشأها)
86	1439	3889	2668	عدد السندات التنفيذية المستخلصة
545326	547378	1149480	699944	عدد الملفات المشعرة عند و ت ن

تطور عدد مخالفات الرادار الثابت حسب النوع خلال الثلاث سنوات الأخيرة و3 أشهر عن سنة 2017



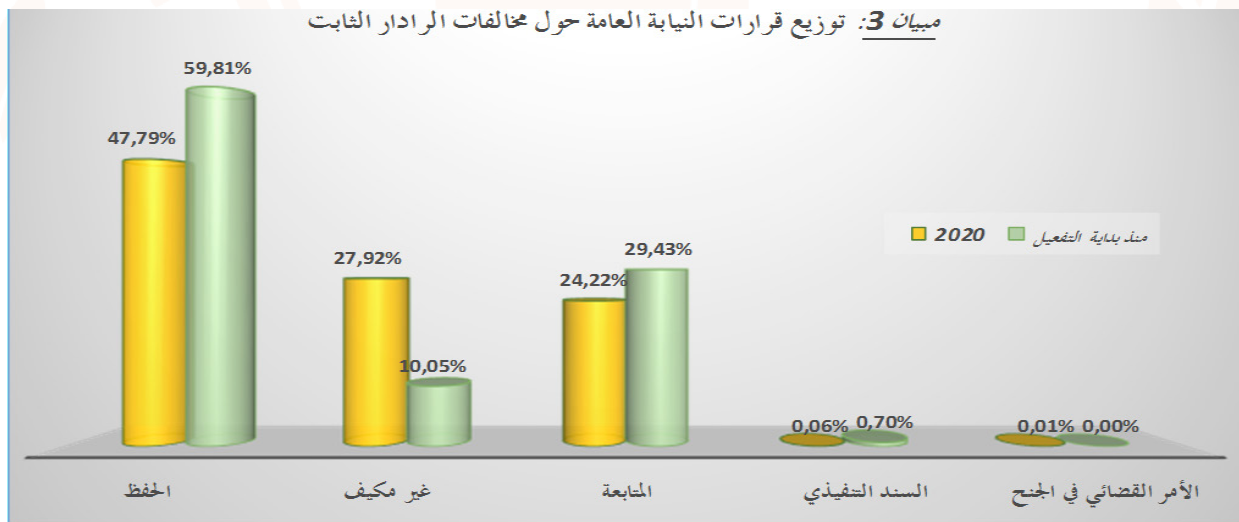
عدد المحاضر المحفوظة يحتل الرتبة الأولى في كل سنة ثم يليه عدد الملفات الحكومة، بينما يمثل عدد الملفات غير الحكومة وعدد المحاضر الموزعة وغير المكيفة وعدد المحاضر غير الموزعة إلى جانب عدد السندات التنفيذية نسبة ضعيفة.

نلاحظ أن مؤشر تطور عدد مخالفات الرادار الثابت خلال الثلاث سنوات الأخيرة وثلاثة أشهر الأخيرة من سنة 2017، قد عرف ارتفاعا خلال سنة 2018 ليتراجع خلال السنتين الأخيرتين. فمن خلال مبيان التصنيف حسب النوع يظهر جليا على أن



لتشكل فقط نسبة 2.99 بالمئة، بينما تأتي الجنح في الرتبة الأخيرة حيث سجلت 9964 جنحة سنة 2020 ما شكل نسبة 0.41 بالمئة. ونلاحظ تقريبا نفس التوزيع النسبي لأنواع المحاضر المحالة بالنسبة لمجموع ما سجل خلال الفترة منذ تفعيل تطبيقية الرادار الثابت في فبراير 2015.

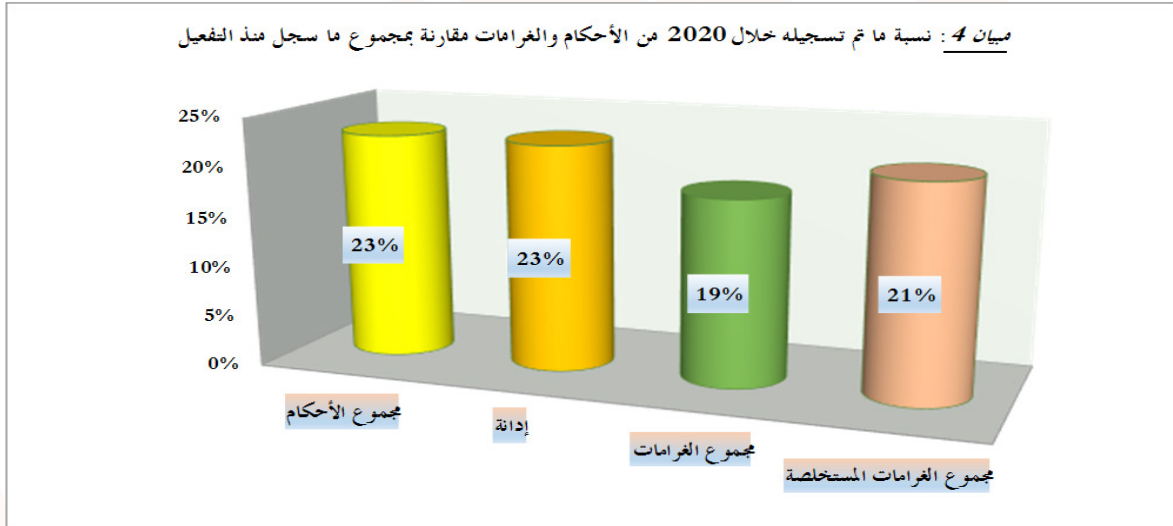
خلال سنة 2020 تصدرت مخالفات الرادار الثابت من الدرجة 3 أنواع المحاضر المحالة، حيث سجلت : 965610 مخالفة، ما شكل نسبة 39.83 بالمئة من مجموع المحاضر المحالة. بينما سجلت 169121 مخالفة من الدرجة 2 أي بنسبة 6.98 بالمئة، فيما سجلت 72419 مخالفة من الدرجة 1،



قرارات: السند التنفيذي والأمر القضائي في الجنح ، نسبا ضعيفة جدا. وفيما يلي جدول بالأحكام والغرامات التي تم تسجيلها خلال سنة 2020 ومنذ تفعيل العمل بالبرمجية:

من خلال المبيان 3 يلاحظ أن قرار النيابة العامة بحفظ المحاضر المحالة عليها والمتعلقة بمخالفات الرادار الثابت يأتي في الرتبة الأولى بنسبة 47.79 بالمئة سنة 2020 و 59.81 بالمئة منذ التفعيل. تليها قرارات: غير مكيف والمتابعة بنسبة 27.92 بالمئة و 24.22 بالمئة على التوالي خلال سنة 2020. وتشكل

الأحكام و الغرامات :	مجموع الأحكام	الإدانات	مجموع الغرامات بالدرهم	مجموع الغرامات المستخلصة بالدرهم
2020	277437	272740	97979153	5376150
منذ بداية التفعيل	1222378	1206164	528999881	25272685



الثابتة فقط، وقد واجهت هذه المحاكم ضغطا كبيرا و ذلك بسبب العدد الهائل للمحاضر المحالة عليها، كما واجه العديد من المخالفين العديد من الصعوبات من بينها: أن مكان إقامتهم تابع لنفوذ محاكم أخرى الشيء الذي حال دون حسن تتبع هذه المسطرة وتنفيذها. كان هذا في الفترة ما بين فبراير 2015 ويونيو 2018. لكن بعد هذه الفترة تم تبني استراتيجية إحالة المحاضر على المحكمة التي يوجد بها محل إقامة المخالف بدلا من محكمة مكان ارتكاب المخالفة، وبه عملت وزارة العدل على تعميم التطبيقية على جميع المحاكم الابتدائية بالمملكة مع تكوين جميع مستعملي التطبيقية، كما تم توفير خاصية استخلاص الغرامات في أي محكمة عوضا عن ضرورة الاستخلاص في المحكمة المصدرة للسند التنفيذي أو الأمر القضائي أو الحكم وذلك في إطار وحدة الصناديق.

من خلال المبيان 4: شكل مجموع الأحكام وكذا الإدانات سنة 2020 ما نسبته 23 بالمائة لكل منهما من مجموع ما تم تسجيله منذ بداية تفعيل العمل بالبرمجية الخاصة بتتبع محاضر الرادار الثابت. كما سجل مجموع الغرامات ما نسبته 19 بالمائة لنفس السنة من مجموع الغرامات التي تم تسجيلها منذ بدء التفعيل، كما شكل مجموع الغرامات المستخلصة نسبة 21 بالمائة من مجموع ما تم استخلاصه منذ بدء التفعيل.

وتعرف هذه النسب بصفة عامة تقاربا -تقريبا 20 بالمائة- وهي نسبة مهمة سجلتها سنة 2020 باعتبار المعدل السنوي، حيث تم تفعيل البرمجية منذ فبراير 2015 أي منذ خمس سنوات، علما أنه في بداية التفعيل كان عدد المحاكم المستعملة للنظام ضعيفا حيث تم تفعيل البرمجية بالمحاكم التي ينتمي إلى دائرة نفوذها عناوين الرادارات

المحور الثاني:

• مؤشرات حوادث السير المسجلة خلال سنتي

2019 و 2020: دراسة مقارنة

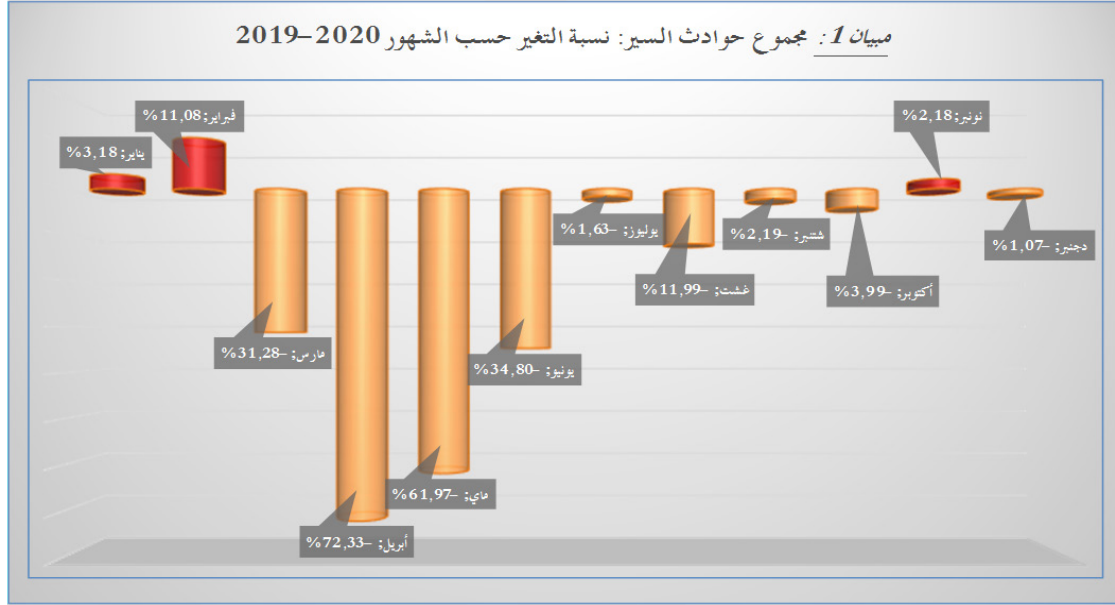
• إحصائيات قضايا حوادث السير بالمحاكم خلال

الفترة 2011-2019



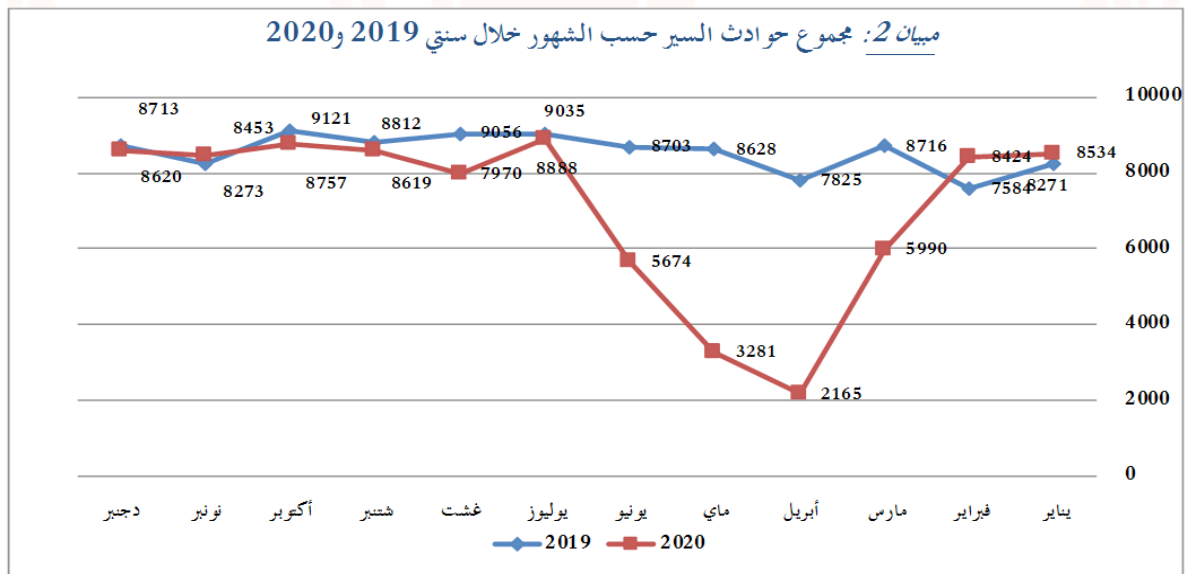
أولاً: قراءة إحصائية مقارنة لحصيلة سنتي 2019 و2020

1. تطور مجموع عدد حوادث السير خلال سنة 2020 مقارنة مع سنة 2019 :

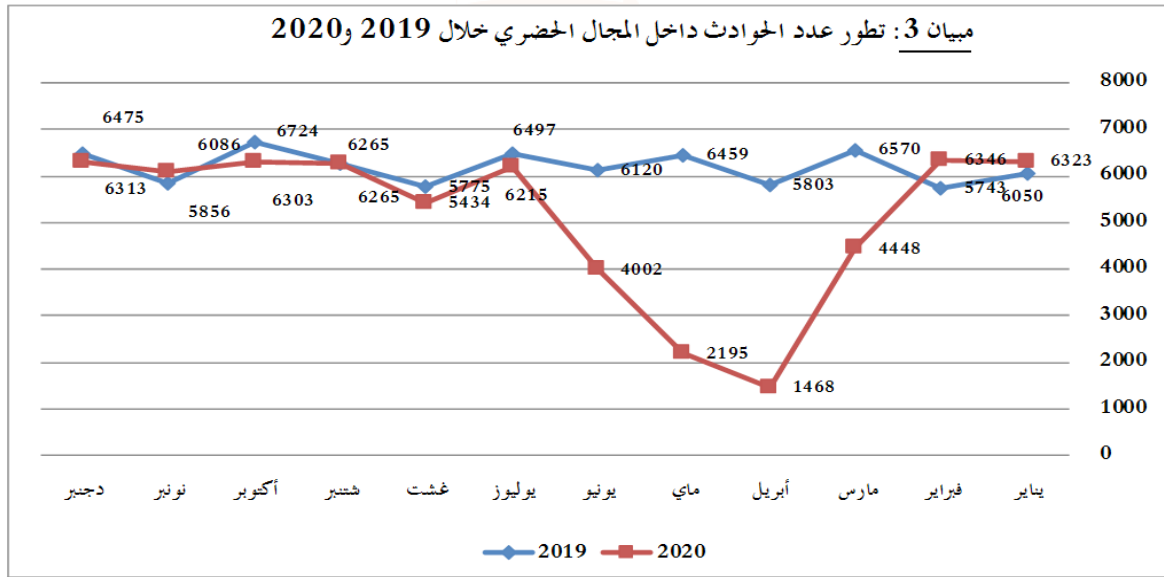


الصحية بسبب تفشي جائحة كوفيد19، وهو ما يفسر هذه الوتيرة السنوية المنخفضة رغم عودة المنحى إلى التصاعد بشكل طفيف خلال شهر نونبر ليعود إلى الانخفاض في نهاية السنة. وقد سجل شهر أبريل أعلى نسبة انخفاض بناقص 72.33 بالمائة متبوعاً بشهر ماي بناقص 61.97 بالمائة.

نلاحظ من خلال المبيانين 1 و2 أن مجموع عدد حوادث السير ببلادنا سجل انخفاضا بين سنتي 2019 و2020 نسبته: ناقص 16.90 بالمائة. فبعد تسجيل ارتفاع خلال بداية السنة أي خلال شهري يناير وفبراير، سجل منحى حوادث السير انخفاضا طيلة ثمانية أشهر متتالية ابتداء من شهر مارس حيث شهدت بلادنا تطبيق قانون حالة الطوارئ

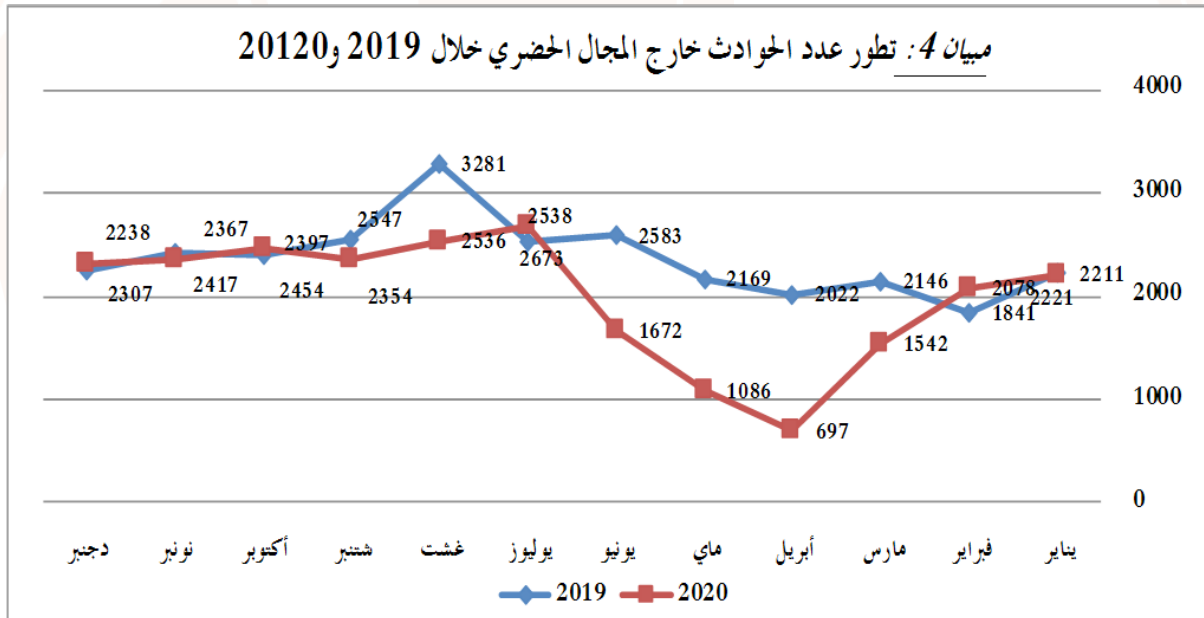


2. تطور عدد حوادث السير خلال سنة 2020 مقارنة مع سنة 2019 حسب المجال:



سير سنة 2019. مسجلا أعلى نسبة انخفاض وذلك بنقص 74.70 بالمئة. وقد عرف عدد حوادث السير داخل المدار الحضري خلال سنة 2020 مقارنة بسنة 2019 انخفاضا سنويا بنسبة ناقص 17.41 بالمئة.

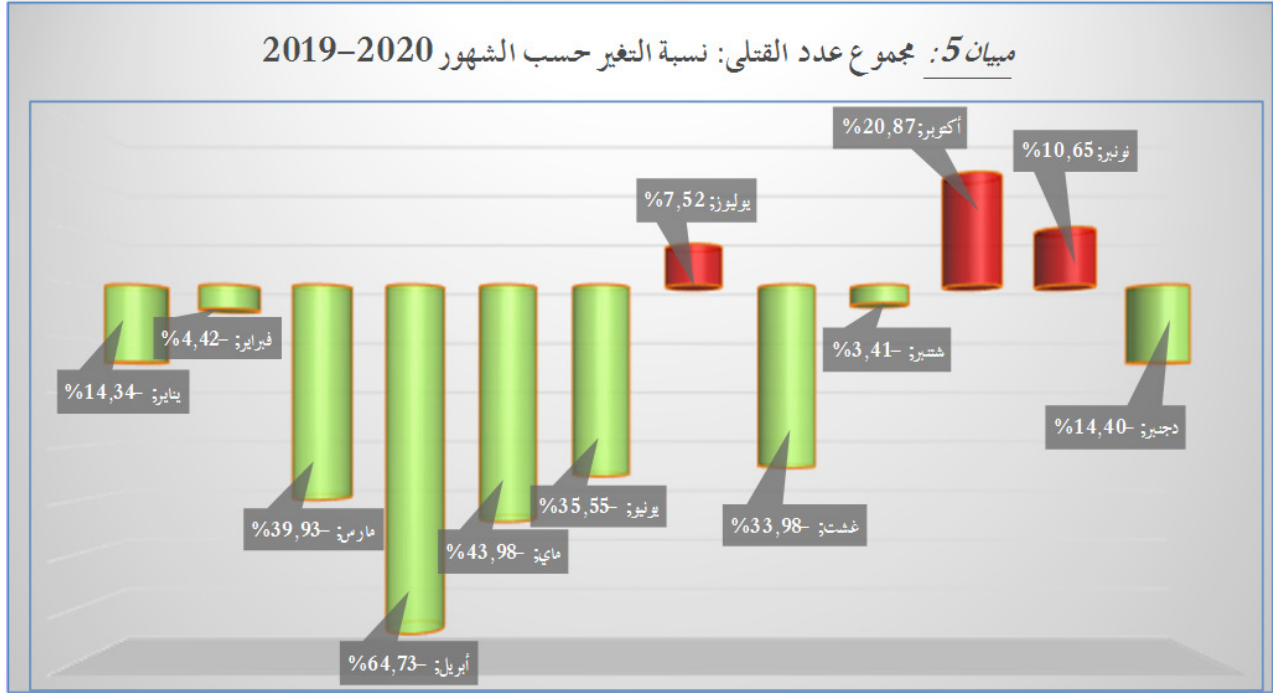
نلاحظ من خلال المبيان 3 أن عدد حوادث السير داخل المدار الحضري سنة 2020 تراجع مقارنة مع سنة 2019 وبالأخص في شهر أبريل، حيث سجل 1468 حادثة سير سنة 2020، مقابل 5803 حادثة



بنقص 65.53 بالمئة. وقد سجل عدد حوادث السير خارج المدار الحضري خلال سنة 2020 مقارنة بسنة 2019 انخفاضا سنويا بنسبة ناقص 15.57 بالمئة.

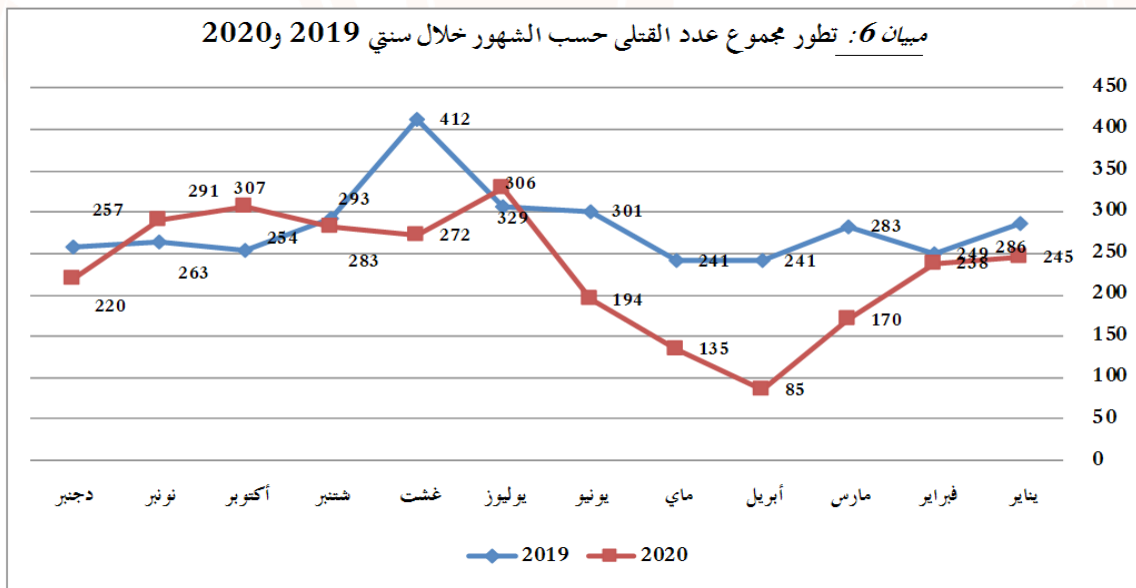
نلاحظ من خلال المبيان 4 أن عدد حوادث السير خارج المدار الحضري سنة 2020 تراجع مقارنة مع سنة 2019 وبالأخص في شهر أبريل، حيث سجل 697 حادثة سير سنة 2020، مقابل 2022 حادثة سير سنة 2019. مسجلا أعلى نسبة انخفاض وذلك

3. تطور مجموع عدد القتلى خلال سنة 2020 مقارنة مع سنة 2019:

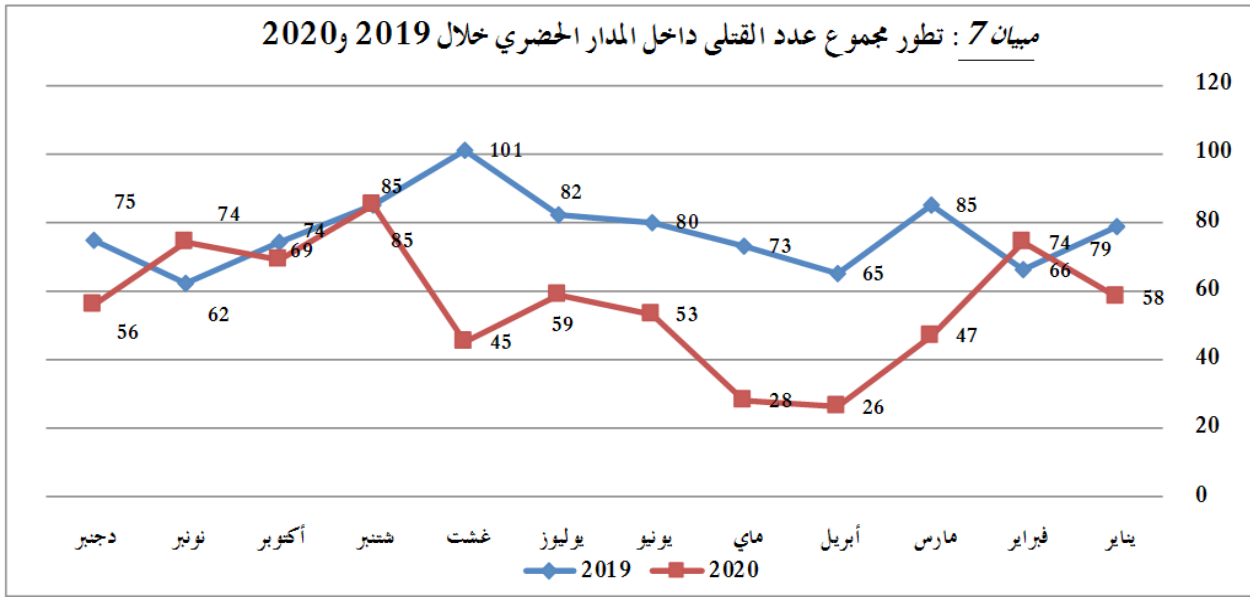


241 سنة 2019، متبوعا بشهر ماي الذي عرف انخفاضا بناقص 43.98 بالمئة. بينما عرفت أشهر: يوليوز وأكتوبر ونونبر ارتفاعا في عدد القتلى سجلت أعلى نسبة له خلال شهر أكتوبر ب 20.87 بالمئة، حيث بلغ عدد القتلى 307 قتيلا سنة 2020 عوض 254 سنة 2019.

نلاحظ من خلال المبيانين 5 و6 أن مجموع عدد قتلى حوادث السير ببلادنا سجل انخفاضا بين سنتي 2019 و 2020 نسبته: ناقص 18.22 بالمئة. فقد سجل منحى عدد القتلى انخفاضا طيلة الستة أشهر الاولى من سنة 2020. وقد عرف شهر أبريل تسجيل أعلى نسبة انخفاض بناقص 64.63 بالمئة، حيث سجل 85 قتيلا سنة 2020 فقط عوض

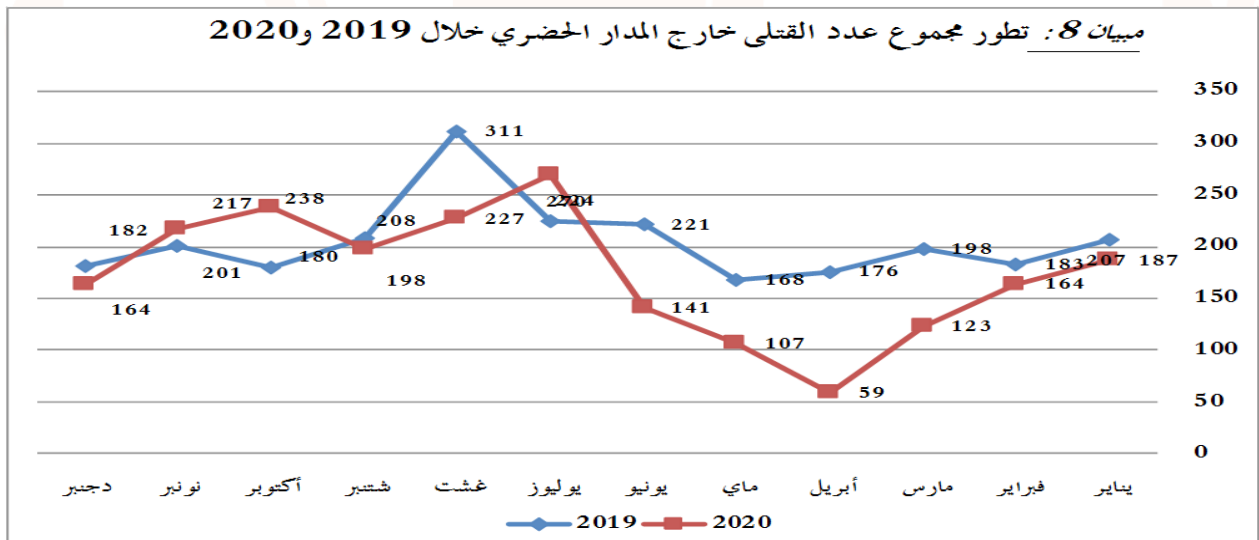


4. تطور عدد قتلى حوادث السير خلال سنة 2020 مقارنة مع سنة 2019 حسب المجال:



61.64 بالمائة. بينما عرفت أشهر: فبراير، يوليو ونونبر ارتفاعا كانت أعلى نسبة له خلال شهر يوليو بنسبة 28.05 بالمائة. وقد سجل عدد القتلى داخل المدار الحضري خلال سنة 2020 مقارنة بسنة 2019 انخفاضا سنويا بنسبة ناقص 27.29 بالمائة.

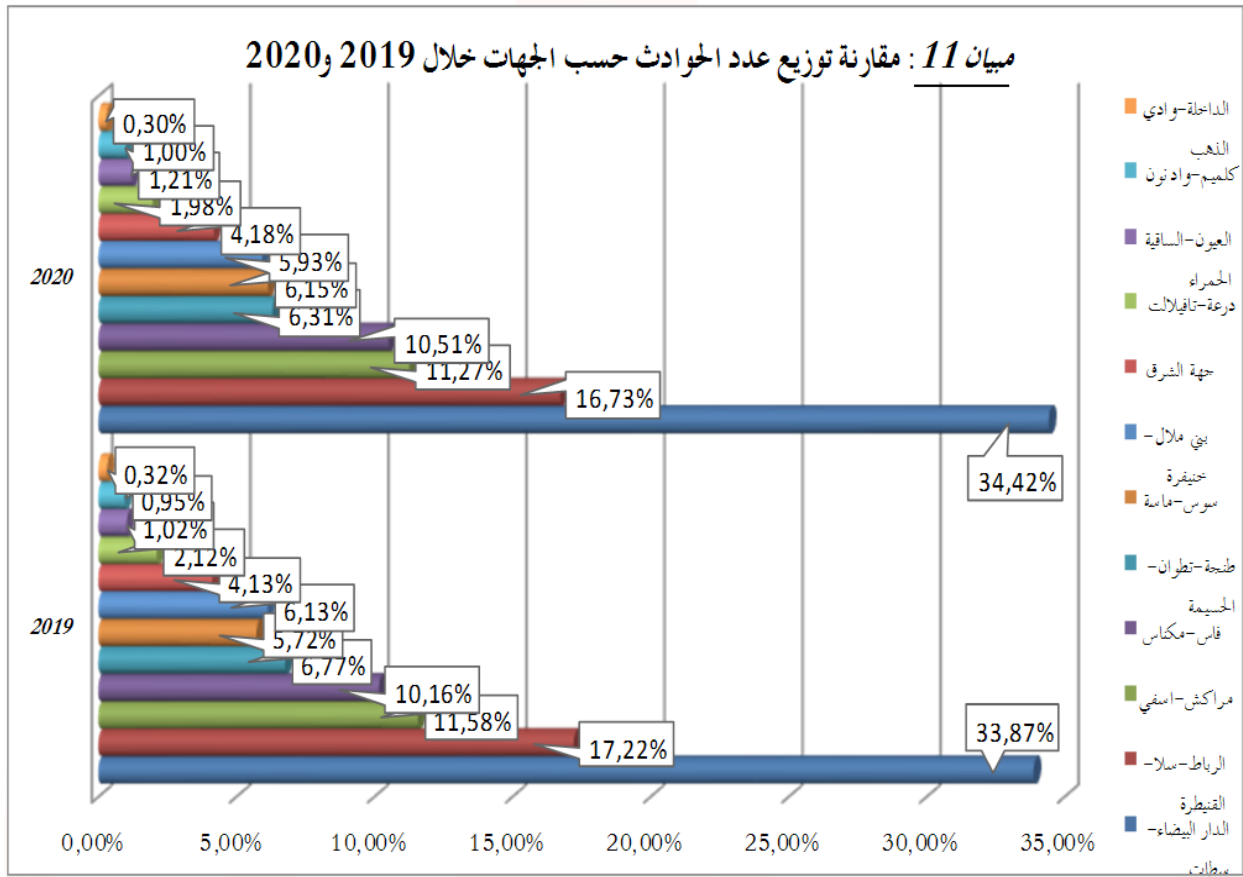
يتبين من خلال المبيان 7 أن عدد قتلى حوادث السير داخل المدار الحضري سنة 2020 تراجع مقارنة مع سنة 2019 وبالخصوص في شهر ماي، حيث سجل 28 قتيلا سنة 2020، مقابل 73 قتيلا سنة 2019. مسجلا أعلى نسبة انخفاض وذلك بناقص



66.48 بالمائة. بينما عرفت أشهر: يوليو، أكتوبر ونونبر ارتفاعا كانت أعلى نسبة له خلال شهر أكتوبر بنسبة 32.22 بالمائة. وقد سجل عدد القتلى داخل المدار الحضري خلال سنة 2020 مقارنة بسنة 2019 انخفاضا سنويا بنسبة ناقص 14.80 بالمائة.

يتبين من خلال المبيان 8 أن عدد قتلى حوادث السير خارج المدار الحضري سنة 2020 تراجع مقارنة مع سنة 2019 وبالخصوص في شهر أبريل، حيث سجل 59 قتيلا سنة 2020، مقابل 176 قتيلا سنة 2019. مسجلا أعلى نسبة انخفاض وذلك بناقص

5. مقارنة التوزيع الجغرافي لعدد حوادث السير المسجلة خلال 2019 و2020:



اذ احتفظت جل الجهات بنفس ترتيبها -إلا بني ملال وخنيفرة-. وتأتي جهة الدار البيضاء-سطات في الرتبة الأولى بنسبة 38.87 بالمائة سنة 2019 و34.42 بالمائة سنة 2020، بينما تأتي جهة الداخلة-وادي الذهب في الرتبة الأخيرة بنسبة تعادل 0.3 بالمائة خلال كلتا السنتين.

نلاحظ خلال سنتي 2019 و 2020 أن نصف عدد حوادث السير المسجلة قد تمركز في جهتين فقط وهما: جهة الدار البيضاء-سطات وجهة الرباط-سلا-القنيطرة، بينما سجل النصف الثاني في باقي جهات المملكة العشرة.

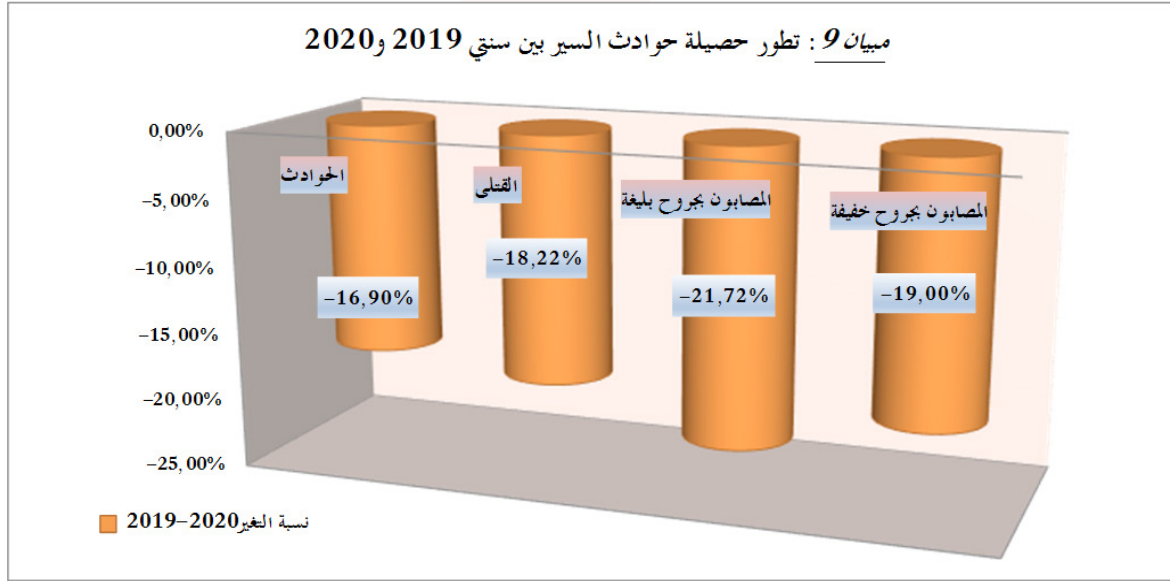
كما نلاحظ عدم تغير ترتيب الجهات من حيث عدد حوادث السير المسجلة بين سنتي 2019 و2020،

وفيما يلي جدول يوضح ترتيب الجهات من حيث عدد الحوادث المسجلة سنة 2020:

الرتبة	الجهة	الرتبة	الجهة
1	الدار البيضاء-سطات	7	بني ملال-خنيفرة
2	الرباط-سلا-القنيطرة	8	جهة الشرق
3	مراكش-اسفي	9	درعة-تافيلالت
4	فاس-مكناس	10	العيون-الساقية الحمراء
5	طنجة-تطوان-الحسيمة	11	كلميم-وادي نون
6	سوس-ماسة	12	الداخلة-وادي الذهب



6. قراءة عامة في تطور حصيلة حوادث السير وضحاياها بين سنتي 2019 و2020 :



تراجعا، إذ سجل 112713 ضحية سنة 2020 مقابل 139158 ضحية خلال سنة 2019، حيث بلغت نسبة الانخفاض: -19%.

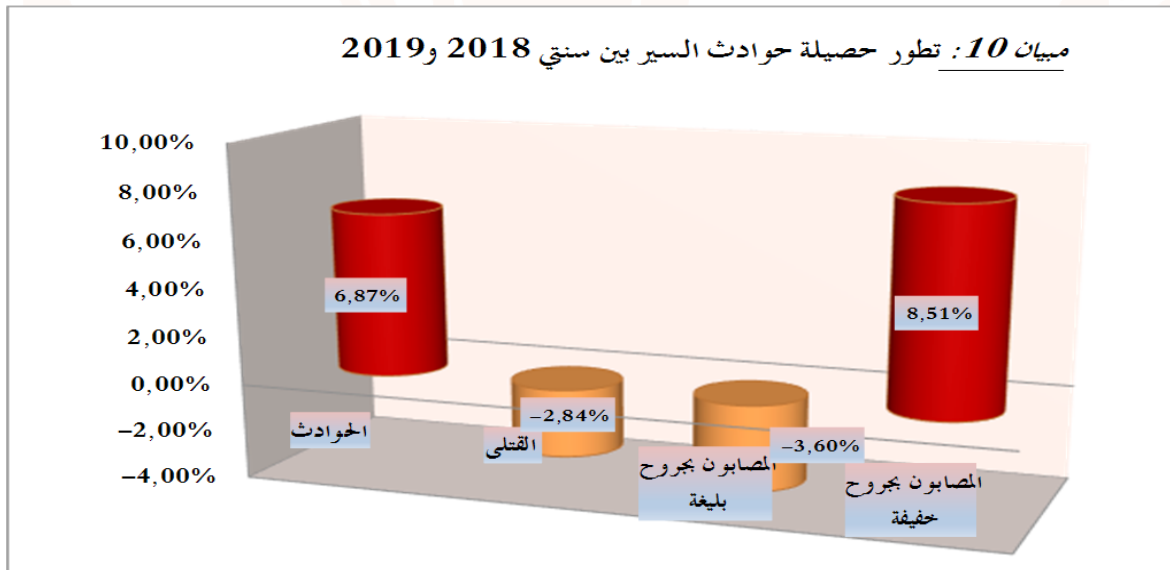
وبالمقارنة مع نسب تغير هذه المؤشرات بين سنتي 2018 و2019، نلاحظ أن جميع المؤشرات المرتبطة بحوادث السير قد عرفت انخفاضا خلال سنة 2020 مقارنة بسنة 2019، في مقابل الارتفاع الذي شهده كل من عدد الحوادث وعدد المصابين بجروح خفيفة خلال سنة 2019 مقارنة بسنة 2018، كما يوضح ذلك المبيان 10.

- تم تسجيل 85375 حادثة سير سنة 2020، مقابل 102737 حادثة سنة 2019، حيث بلغت نسبة الانخفاض: -16.90%.

-تم تسجيل ما مجموعه 2769 قتيلاً سنة 2020 مقابل 3386 قتيلاً سنة 2019. أي بنسبة انخفاض تساوي: -18.22%.

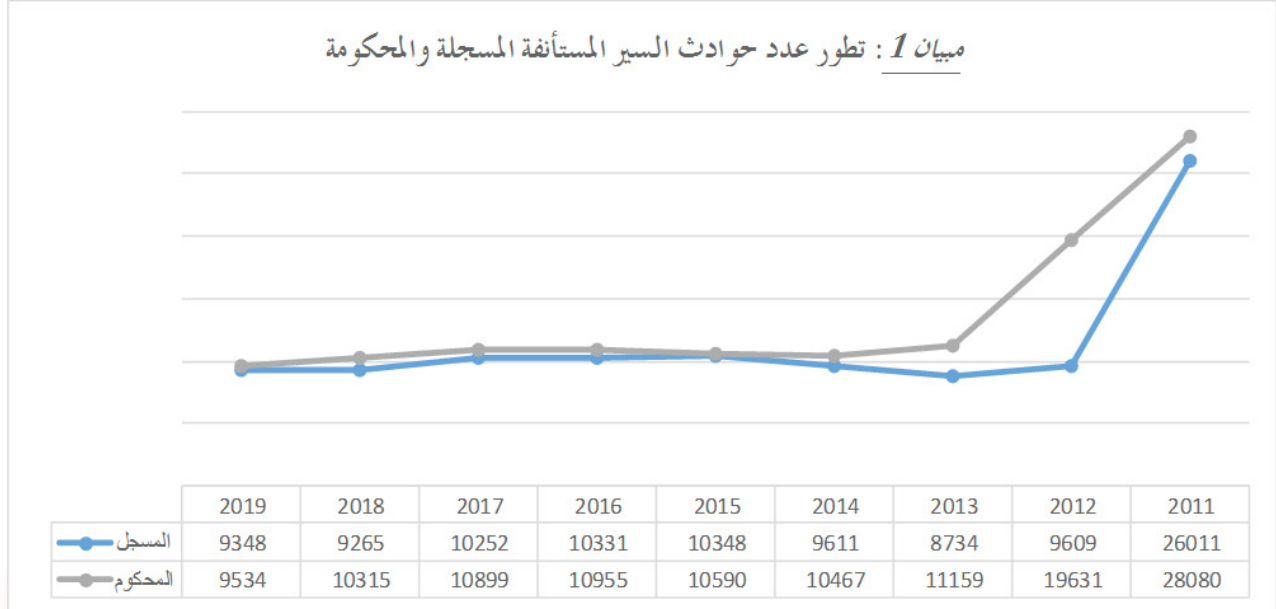
-وبالنسبة للمصابين بجروح بليغة، فقد سجل 6584 ضحية سنة 2020 مقابل 8411 ضحية سنة 2019، حيث بلغت نسبة الانخفاض: -21.72%.

-كما عرف معدل الضحايا المصابين بجروح خفيفة



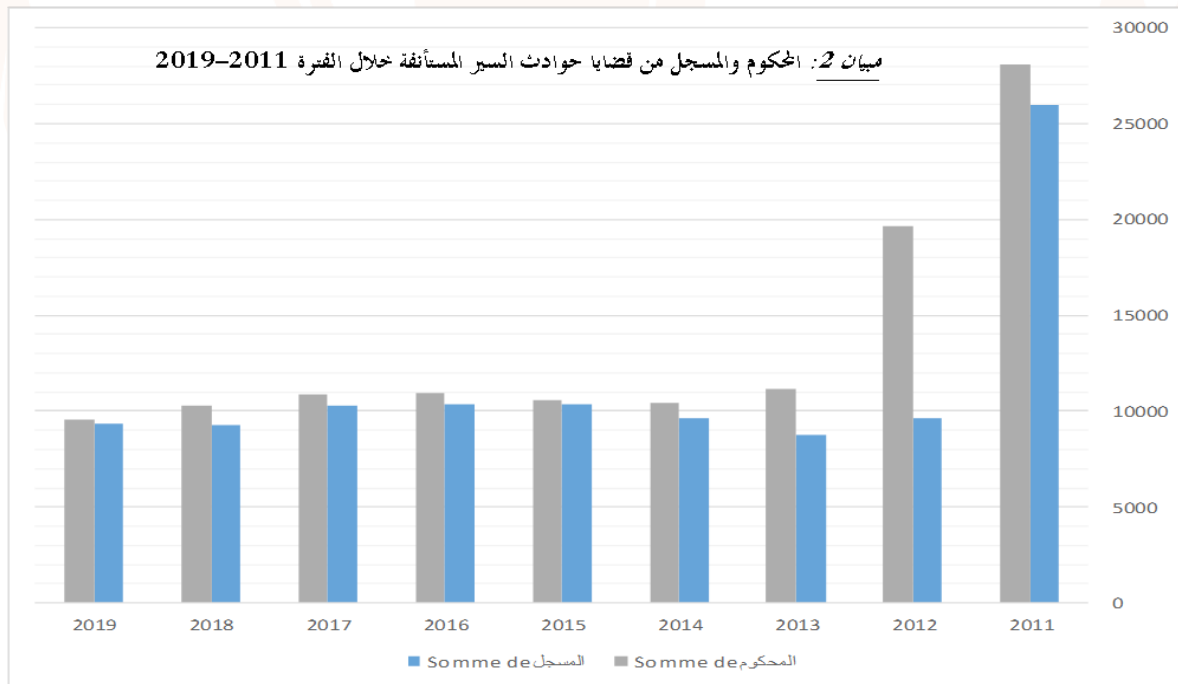
ثانيا: إحصائيات المحاكم المتعلقة بحوادث السير

1. تطور عدد قضايا حوادث السير المستأنفة بمحاكم الاستئناف خلال 2011-2019:

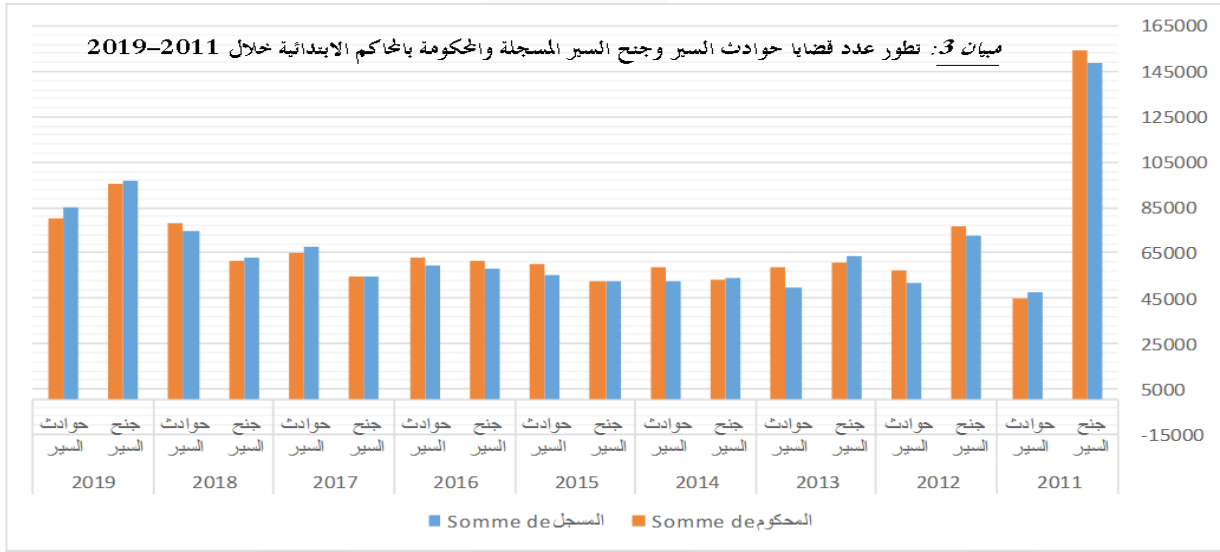


تصفية هذا النوع من القضايا خلال التسع سنوات ما نسبته العامة: 118 بالمئة، ما يبين جهود المحاكم في تصفية المسجل والمخلف من هذه القضايا التي بلغ مجموع المسجل منها خلال التسع سنوات من 2011 إلى 2019: 103509 ملفا.

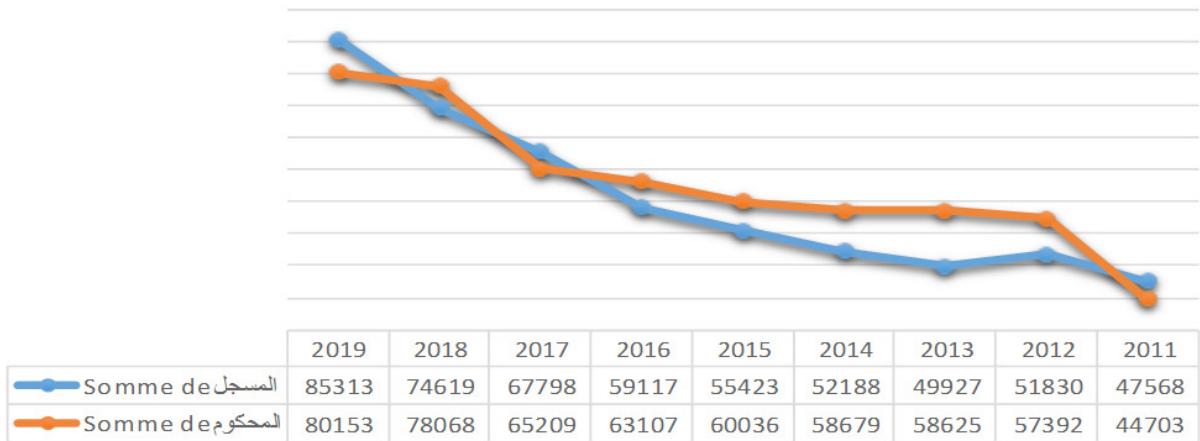
يتبين من خلال المبيان 1 أن عدد قضايا حوادث السير المستأنفة المسجلة على صعيد محاكم الاستئناف بالمملكة قد تراجع بوثيرة هامة من 2011 إلى 2019، بنسبة وصلت إلى ناقص 178 بالمئة. كما ظل المحكوم أكبر من المسجل، حيث شكلت نسبة



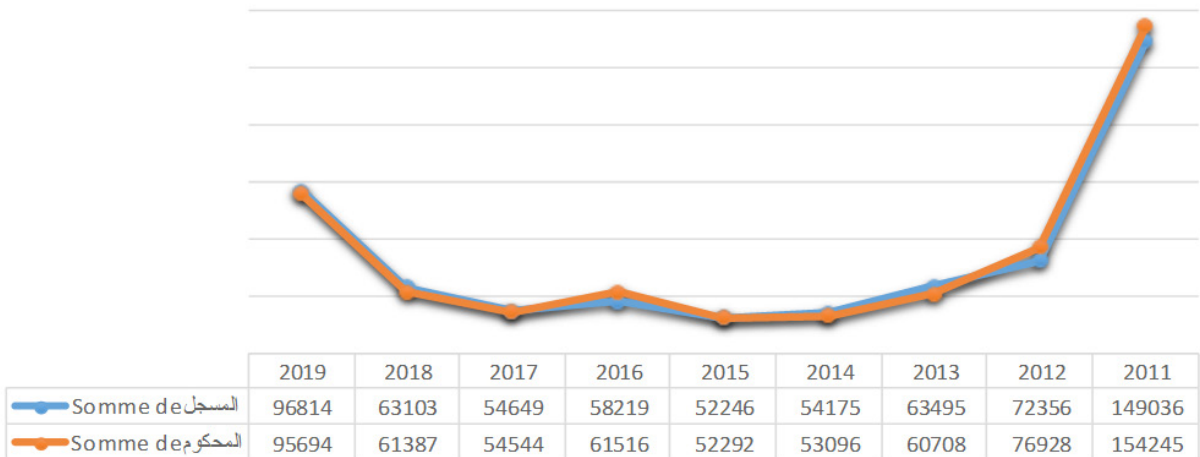
2. تطور عدد قضايا حوادث السير المسجلة بالمحاكم الابتدائية خلال 2011-2019:



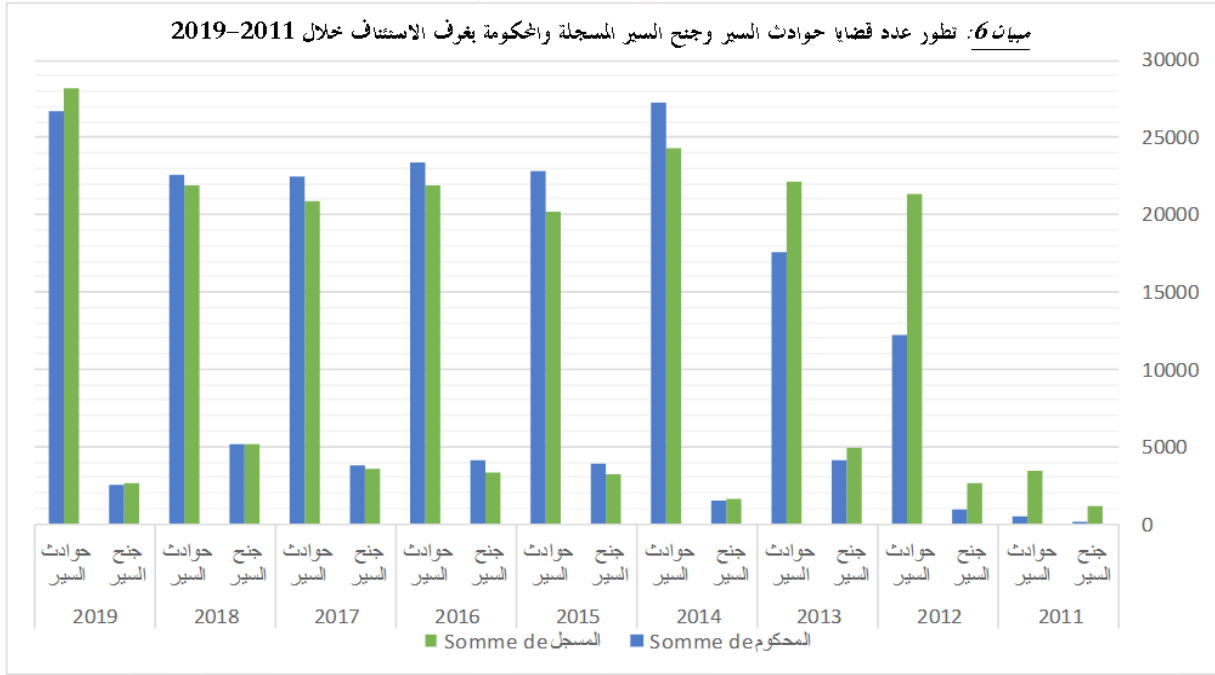
مبيان 4: تطور عدد قضايا حوادث السير بالمحاكم الابتدائية



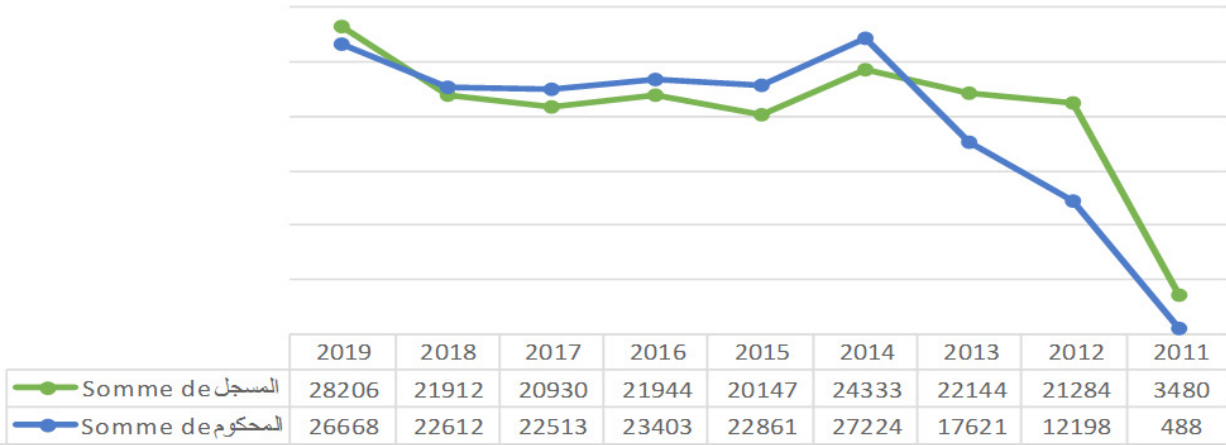
مبيان 5: تطور عدد قضايا جنح السير بالمحاكم الابتدائية



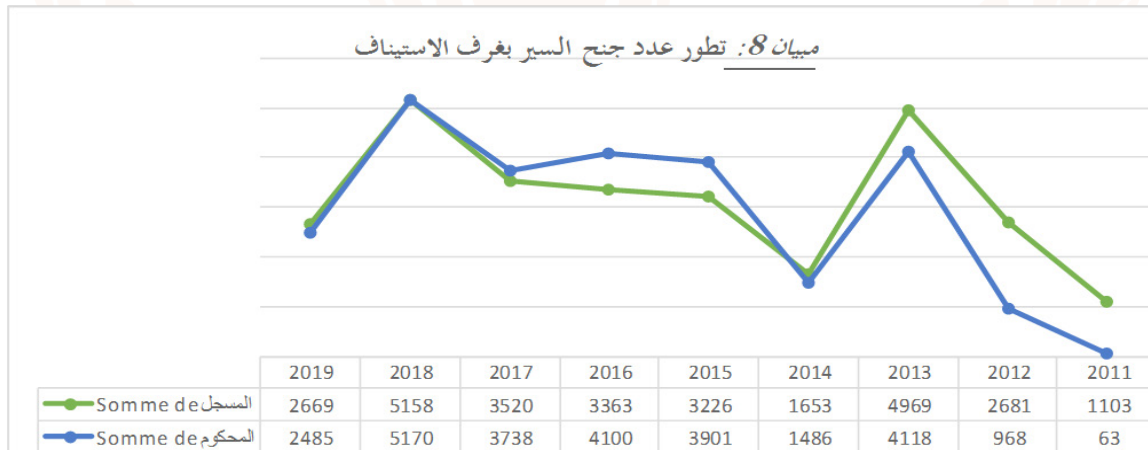
3. تطور عدد قضايا حوادث السير المسجلة بغرف الاستئناف خلال 2011-2019:



بيان 7: تطور عدد قضايا حوادث السير بغرف الاستئناف



بيان 8: تطور عدد جنح السير بغرف الاستئناف



4. قراءة إحصائية لحصيلة عدد القضايا المرتبطة بحوادث السير المسجلة بمحاكم المملكة:

محاكم الاستئناف - الفقرة-1:

من خلال المبيان 1 يتبين أن عدد قضايا حوادث السير المستأنفة المسجلة على صعيد محاكم الاستئناف بالمملكة قد تراجع بوثيرة هامة من 2011 إلى 2019، بنسبة وصلت إلى ناقص 178 بالمئة. أما بالنسبة لنسبة التصفية العامة فقد ناهزت : 118 بالمئة.

المحاكم الابتدائية - الفقرة -2:

بالنسبة لقضايا حوادث السير المسجلة فقد لوحظ منحي تصاعدي منذ سنة 2011 حيث سجلت 47568 قضية مقابل 85313 قضية سجلت سنة 2019 محققة بذلك ارتفاعا بنسبة 44 بالمئة. وقد ناهزت نسبة التصفية : 104 بالمئة لمجموع ما سجل خلال هذه الفترة 2011-2019.

أما بخصوص جنح السير المسجلة بالمحاكم الابتدائية فقد سجلت انخفاضا عاما بنسبة ناقص 54 بالمئة بين سنتي 2011 و2019 حيث سجلت 149036 جنحة سير خلال 2011 مقابل 96814 جنحة

سير خلال سنة 2019. أما نسبة تصفية هذا النوع من القضايا فقد ناهزت النسبة العامة: 101 بالمئة.

غرف الاستئناف - الفقرة -3:

بالنسبة لقضايا حوادث السير المسجلة بغرف الاستئناف بالمحاكم الابتدائية للمملكة فقد عرفت ارتفاعا بنسبة 88 بالمئة من 2011 إلى 2019، حيث سجلت هذه الأخيرة ما مجموعه : 28206 قضية بينما سجلت فقط 3480 قضية خلال سنة 2011 التي تعتبر السنة الأولى لتفعيل غرف الاستئناف بالمحاكم الابتدائية. وقد ناهزت نسبة تصفية هذه القضايا خلال الفترة كلها ما يساوي: 95 بالمئة. أما بخصوص جنح السير المسجلة بالغرف الاستئنافية فقد سجلت ارتفاعا عاما بنسبة 59 بالمئة، حيث سجلت 2669 جنحة خلال سنة 2019 مقابل 1103 جنحة سنة 2011. وقد بلغت نسبة التصفية العامة لجنح السير المسجلة خلال هذه الفترة : 92 بالمئة.

نُبش في الذكوة الجنائبة



محطات تطور التشريع الطرقي بالمغرب



د. علي الجابري

رئيس مصلحة الدراسات وأبحاث السياسة الجنائية
مديرية الشؤون الجنائية والعفو

محطات تطور التشريع الطرقي بالمغرب

- 1914 ظهور شريف في ضبط سير العربات، حرر في 12 ذي القعدة 1332، الموافق ل 03 أكتوبر 1914،
الجريدة الرسمية عدد 76 الصادرة في 21 ذي القعدة 1332 الموافق ل 12 أكتوبر 1914؛
- 1915 * ظهور شريف في تعديل الظهير المؤرخ في 12 ذي القعدة 1332 (3 أكتوبر 1914)
المتعلق بمراقبة سير العربات، الجريدة الرسمية عدد 135 الصادرة بتاريخ 21 محرم
1334 الموافق ل 29 نوفمبر 1915؛
- 1916 * ظهور شريف في تغيير وتتميم الظهير
الشريف المؤرخ في 12 ذي القعدة 1332
(3 أكتوبر 1914) الصادر في ضبط سير
العربات، الجريدة الرسمية عدد 172
الصادرة في 15 شوال 1334 الموافق ل 14
غشت 1916؛
- 1918 * ظهور شريف في تتميم الفصل الثالث من
الظهير الشريف الصادر في 12 ذي القعدة 1332
(3 أكتوبر 1914) بضبط سير العربات وذلك
فيما يتعلق بالعجلات المجرورة بالبقر فقط،
الجريدة الرسمية عدد 288 الصادرة في 29 محرم
1337 الموافق ل 4 نوفمبر 1918؛
- 1920 * ظهور شريف في تتميم الفصل الخامس والعشرين من الظهير الشريف المؤرخ في
في 12 ذي القعدة 1332 (3 أكتوبر 1914) الصادر في مراقبة سير العربات، الجريدة
الرسمية عدد 379 الصادرة في 17 ذي القعدة 1338 الموافق ل 3 غشت 1920.



1923
 ظهور شريف يتعلق بالمحافظة على الطرق العمومية ومراقبة الجولان وسير العربات،
 المؤرخ في 21 ربيع الثاني 1341 الموافق ل 11 دجنبر 1922، الجريدة الرسمية عدد 513
 الصادرة في 10 رجب 1341 الموافق ل 27 يراير 1923؛

1925 *
 ظهور شريف في تغيير مقتضيات الظهير الشريف المؤرخ في 21 ربيع الثاني 1341
 الموافق ل 11 دجنبر 1922، المتعلق بالمحافظة على الطرق العمومية ومراقبة
 الجولان وسير العربات، الجريدة الرسمية عدد 659 الصادرة بتاريخ 16 ذو
 القعدة 1343 الموافق ل 9 يونيو 1925؛

1928 *
 ظهور شريف بتاريخ 20 ربيع الثاني عام
 1547 (1928/10/05) في تغيير الفصل
 السادس عشر من الظهير الشريف
 المؤرخ في 12 ربيع الثاني عام 1431
 الموافق 11 دجنبر سنة 1922 المتعلق
 بالمحافظة على الطرق العمومية ومراقبة
 الجولان وسير العربات، الجريدة الرسمية
 عدد 834 بتاريخ فاتح جمادى الأولى 1347
 الموافق ل 16 أكتوبر 1928؛

1931 *
 ظهور شريف في تغيير وتتميم الظهير الشريف
 المؤرخ في 21 ربيع الثاني 1341 الموافق ل 11 دجنبر 1922، المتعلق
 بالمحافظة على الطرق العمومية ومراقبة الجولان وسير العربات، الجريدة
 الرسمية عدد 974 الصادرة بتاريخ 9 صفر 1350 الموافق ل 26 يونيو 1931؛

1933 *
 ظهور شريف بتاريخ 15 شوال 1351 (1933/2/10) في تغيير الظهير الشريف
 الصادر في المحافظة على الطرق العمومية ومراقبة الجولان وسير العربات،
 الجريدة الرسمية عدد 1063 الصادرة في 13 ذو القعدة 1351 الموافق ل 10
 مارس 1933.



1935

ظهر شريف مؤرخ في 26 شعبان 1353 الموافق ل 4 دجنبر 1934 يتعلق بالمحافظة على الطرق العمومية ومراقبة الجولان وسير العربات، الجريدة الرسمية عدد 1165 الصادرة في 18 ذو القعدة 1353 الموافق ل 22 يراير 1935.

1939

* ظهر شريف بتاريخ 19 محرم 1358 (11/03/1939)

في تغيير الظهير الشريف المؤرخ ب 26 شعبان عام 1353 الموافق 4 دجنبر سنة 1934 المتعلقة بالمحافظة على الطرق العمومية ومراقبة الجولان وسير العربات، الجريدة الرسمية عدد 1388 بتاريخ 13 ربيع الثاني 1358 الموافق ل 2 يونيو 1939.

1943

* ظهر شريف بتاريخ 5 صفر عام 1362

(في تغيير الظهير الشريف المؤرخ

في 26 شعبان عام 1353 الموافق 4 دجنبر سنة

في المحافظة على الطرق العمومية ومراقبة الجولان وسير العربات، الجريدة الرسمية عدد 1585 بتاريخ 5 ربيع الأول 1362 الموافق ل 12 مارس 1943.

1953

ظهر شريف بتاريخ 3 جمادى الأولى 1372 (19/01/1953) في إلغاء الظهير الشريف الصادر في 26 شعبان 1353 الموافق ل 4 دجنبر 1934 بشأن المحافظة على الطرق العمومية ومراقبة الجولان وفي التعويض عنه، الجريدة الرسمية عدد 2014 الصادرة بتاريخ 5 جمادى الثانية 1372 الموافق ل 20 يراير 1953

1954

* ظهر شريف بتاريخ 7 ذي القعدة 3731

(في 1954/07/08) في تميم وتغيير

الظهير الشريف الصادر في 3 جمادى

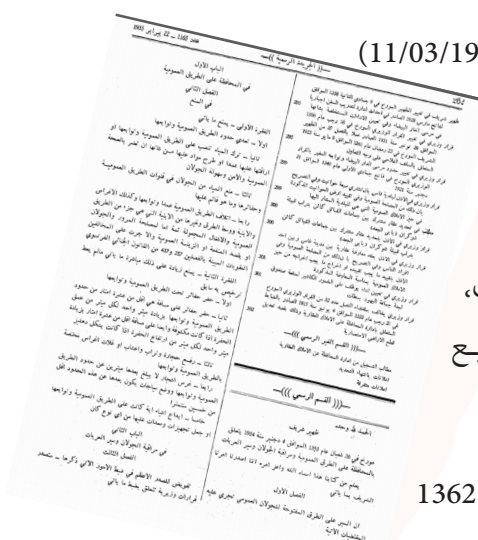
الأولى 1372 الموافق 19 يناير 1953 بشأن

المحافظة على الطرق العمومية ومراقبة

السير والجولان، الجريدة الرسمية عدد

2180 بتاريخ 5 حجة 1373 الموافق ل 6

غشت 1954.



- * 1955 ظهير شريف بتاريخ 28 جمادى الأولى 1374 (1955/01/22) في تغيير الظهير الشريف الصادر في 3 جمادى الأولى 1372 الموافق ل 19 يناير 1953 بشأن المحافظة على الطرق العمومية ومراقبة السير والجولان، الجريدة الرسمية عدد 2207 بتاريخ 18 جمادى 2 1374 الموافق ل 11 يراير 1955.
- * 1956 ظهير شريف رقم 1.56.227 في تغيير الظهير الشريف الصادر في ثالث جمادى الأولى عام 1372 الموافق 19 يناير سنة 1953 بشأن المحافظة على الطرق العمومية و مراقبة السير و الجولان، الجريدة الرسمية عدد 2296 بتاريخ 21 ربيع الأول 1376 الموافق ل 62 أكتوبر 1956.
- * 1958 ظهير شريف رقم 1.58.017 في تغيير وتتميم الظهير الشريف الصادر في 3 جمادى الأولى 1372 الموافق ل 19 يناير 1953 بشأن المحافظة على الطرق العمومية ومراقبة السير والجولان، الجريدة الرسمية عدد 2370 بتاريخ 7 رمضان 1377 الموافق ل 28 مارس 1958.
- * 1960 ظهير شريف رقم 1.59.277 في تتميم الظهير الشريف الصادر في 3 جمادى الأولى 1372 الموافق ل 19 يناير 1953 بشأن المحافظة على الطرق العمومية و مراقبة السير و الجولان، الجريدة الرسمية عدد 2463 بتاريخ 9 رجب 1379 الموافق ل 8 يناير 1960.
- * 1968 مرسوم ملكي رقم 492.67 بتاريخ فاتح ي الحجة 1387 (فاتح مارس 1968) بتغيير وتتميم الظهير الشريف الصادر في 3 جمادى الأولى 1372 (19 يناير 1953) بالمحافظة على الطرق العمومية ومراقبة السير والجولان، الجريدة الرسمية عدد 2889 بتاريخ 13 ذو الحجة 1387 الموافق ل 13 مارس 1968
- * 1970 ظهير شريف رقم 1.69.89 بتاريخ 23 ذي القعدة 1389 (31 يناير 1970) يغير ويتمم بموجبه الظهير الشريف الصادر في 3 جمادى الأولى 1372 (19 يناير 1953) بشأن المحافظة على الطرق العمومية ومراقبة السير والجولان، الجريدة الرسمية عدد 2997 بتاريخ فاتح صفر 1390 الموافق ل 8 أبريل 1970.
- * 1973 ظهير شريف بمثابة قانون رقم 1.72.177 بتاريخ 16 محرم 1393 (20 يراير 1973) يغير ويتمم بموجبه الظهير الشريف الصادر في 3 جمادى الأولى 1372 (19 يناير 1953) بشأن المحافظة على الطرق العمومية ومراقبة السير والجولان، الجريدة الرسمية عدد 3151 بتاريخ 15 صفر 1393 الموافق ل 21 مارس 1973.

1973

* ظهير شريف بمثابة قانون رقم 1.72.208 بتاريخ 16 محرم 1393 (20 يراير 1973) بتتيمم الظهير الشريف الصادر في 3 جمادى الأولى 1372 (19 يناير 1953) بشأن المحافظة على الطرق العمومية ومراقبة السير والجولان، الجريدة الرسمية عدد 3151 بتاريخ 15 صفر 1393 الموافق ل 21 مارس 1973.

1997

* ظهير شريف رقم 1.97.02 صادر في 16 من رمضان 1417 (25 يناير 1997) بتنفيذ القانون رقم 2.96 القاضي بنسخ الفصل 5 المكرر مرتين من الظهير الشريف الصادر في 3 جمادى الأولى 1372 (19 يناير 1953) في شأن المحافظة على الطرق العامة ومراقبة السير والمرور، الجريدة الرسمية عدد 4482 بتاريخ 8 محرم 1418 الموافق ل 15 ماي 1997.

2010

ظهير شريف رقم 1.10.07 الصادر في 26 صفر 1431 الموافق ل 11 فبراير 2010، بتنفيذ القانون رقم 52.05 المتعلق بمدونة السير على الطرق، الجريدة الرسمية عدد 5824 الصادرة بتاريخ 8 ربيع الآخر 1431 الموافق ل 25 مارس 2010؛

2016

* ظهير شريف رقم 1.16.106 الصادر في 13 شوال 1437 الموافق ل 18 يوليو 2016، بتنفيذ القانون رقم 116.14 القاضي بتغيير وتتميم القانون رقم 52.05 المتعلق بمدونة السير على الطرق الصادر بتنفيذه الظهير الشريف رقم 1.10.07 بتاريخ 26 صفر 1431 الموافق ل 11 فبراير 2010، جريدة رسمية عدد 6490 الصادرة بتاريخ 7 ذو القعدة 1437 الموافق ل 11 غشت 2016.



حُكْمٌ فِي الذَّكَاةِ الْجَنَائِمِ



إثبات واقعة السياقة "في حالة سكر" أو "تحت تأثير الكحول"
بين المعاينة المجردة وأداة القياس

تعليق على قرار محكمة النقض عدد 105/2 الصادر بتاريخ 25/01/2012
في إطار الملف الجنحي عدد 11357/2011

إثبات واقعة السياقة "في حالة سكر" أو "تحت تأثير الكحول" بين المعاينة المجردة وأداة القياس

تعليق على قرار محكمة النقض عدد 105/2
الصادر بتاريخ 25/01/2012
في إطار الملف الجنحي عدد 11357/2011



نص قرار محكمة النقض عدد 105/2 بتاريخ 2012/01/25
الصادر في الملف الجنحي عدد 11357/2011: (1)

باسم جلالة الملك

إن محكمة النقض،

بعد أن تلا السيد المستشار فؤاد هلاي التقرير
المكلف به في القضية.
وبعد الإنصات إلى السيد رشيد صدوق المحامي
العام في مستنتاجاته.

وبعد المداولة طبقا للقانون،

نظرا للمذكرة المدلى بها من طرف الطالب أعلاه
بإمضاء الأستاذ مصطفى كمال نائب الوكيل العام
للملك.

في شأن وسيلة النقض الفريدة المتخذة من انعدام
التعليل، ذلك أن المنحى الذي اعتمده المحكمة في
قضائها ببراءة المتهم من أجل ما نسب إليه غير
مؤسس على أساس قانوني وواقعي سيما أمام انعدام
نص تنظيمي تطبيقي يتعلق بجهاز الكشف الخاص
بتحديد نسبة الكحول للسائقين.

بتاريخ: 2012/10/25

إن الغرفة الجنائية - القسم الثاني - بمحكمة
النقض في جلستها العلنية أصدرت القرار الآتي نصه:
بين: الوكيل العام للملك لدى استئنافية البيضاء

الطالب

وبين: (ع.ف)

المطلوب

بناء على طلب النقض المقدم من طرف الوكيل
العام للملك بمحكمة الاستئناف بالدار البيضاء بمقتضى
تصريح أفضى به لدى كاتب الضبط بمحكمة الاستئناف
بالدار البيضاء بتاريخ 2011/04/04 والرامي إلى نقض
القرار الصادر عن الغرفة الجنحية المذكورة بتاريخ
2011/03/31 في القضية عدد 2011/617 والقاضي بإلغاء
الحكم المستأنف وتصديا الحكم ببراءة المتهم (ع.ف)
من أجل السياقة في حالة سكر.

(1) قرار غير منشور

حجيته إلى أن يثبت ما يعاكسه عملاً بمقتضيات المادة 290 من قانون المسطرة الجنائية وبالتالي فإن محكمة الاستئناف حينما اعتبرت أن فرض زائر هو الوسيلة الوحيدة لإثبات حالة السكر والحال أن مقتضيات المادتين 183 و207 من مدونة السير لم تجعل معاينة الضابطة القضائية لحالة السكر يتوقف على فرض رائر للتنفس كشرط لازم لثبوت جنحة السياقة في حالة سكر وإنما استعمال الرائر هو إمكانية لم تلغ الأصل في الإثبات في حالة ما إذا كانت علامة السكر ظاهرة كما هو في نازلة الحال مما تكون معه المحكمة قد أساءت تطبيق القانون وعرضت قرارها للنقض.

من أجله

قضت بنقض القرار الصادر عن محكمة الاستئناف بالدار البيضاء بتاريخ 2011/03/31 في الملف عدد 2011/617 وبإحالة القضية على نفس المحكمة لتبت فيها من جديد طبقاً للقانون بهيئة أخرى وتحميل المطلوب المصاريق القضائية تستخلص طبق الإجراءات المتخذة في قبض صوائر الدعاوى الجنائية وتحديد الإيجاب في أدنى أمده القانوني.

بناء على مقتضيات المادة 183 من مدونة السير الجديدة موضوع القانون رقم 52.05 الصادر بتنفيذه الظهير الشريف رقم 1.10.07 والمنشور بالجريدة الرسمية بتاريخ 25 مارس 2010.

حيث إنه وبمقتضى المادة المذكورة فإنه يعاقب بالحبس من ستة أشهر إلى سنة واحدة وبغرامة من خمسة آلاف درهم إلى عشرة آلاف درهم أو بإحدى هاتين العقوبتين فقط كل شخص يسوق مركبة ولو لم تكن تظهر عليه أية علامة سكر بين مع وجوده في حالة سكر أو تحت تأثير الكحول يثبت من وجود نسبة من الكحول تحددها الإدارة في الهواء المنبعث من فم السائق أو من وجودها في دمه.

وحيث إنه وبمقتضى المادة المذكورة فإنه لا يلجأ إلى استعمال الزائر للنفس بواسطة النفخ في جهاز الكشف عن مستوى تشبع الهواء المنبعث من الفم بالكحول المنصوص عليه في المادة 702 من نفس القانون أعلاه إلا في الحالة التي لا تكون تظهر على السائق أية علامة سكر بين مع وجوده في حالة سكر مما يستخلص منه أن في حالة السكر البين كما هو في نازلة الحال فإنه يكفي لإثباته وجود محضر معاينة من طرف الضابطة القضائية وهو المحضر الذي تبقى له

تعليق

أما الخمر اصطلاحاً فهو الشراب المسكر الذي يتخذ من عصير العنب خاصة وما اعتصر من غير العنب كالزبيب والتمر...⁽⁴⁾

وتعرف حالة السكر من الناحية القانونية بدرجة الاضطراب التي تلحق القدرات العقلية وردات فعل الشخص والتي يجرمها القانون في حالات وظروف محددة⁽⁵⁾، ويميز في حالة السكر كصورة من صور الجرائم العرضية⁽⁶⁾ بين حالة السكر البين أو الطافح أو الظاهر (état d'ivresse) التي يكون فيها شاربه فاقداً للتوازن والقدرة على ضبط النفس، وبين حالة الوجود تحت تأثير الكحول (état alcoolique) الناتجة عن تعاطي نسبة معينة من الكحول لاتصل بشاربها إلى مستوى السكر الطافح وحالته.

وبغض النظر عن الأحكام التي يتخذها السكر من الناحية الشرعية والأخلاقية والاجتماعية والصحية

يطلق السُّكْرُ لغة على نقيض الصحو، وهو ما يسكر من الشراب، ويقال رجل سَكِرَ أي كثير السُّكْر ودائم، وتَسَاكَرَ الرجل بمعنى أظهر السُّكْر واستعمله، والأنثى سَكِرَةٌ وسُكْرَى وسَكْرَانَةٌ، والجمع سُكَارَى وسَكَارَى وسَكْرَى. والسُّكْرُ بمعنى الخمر نفسها وهي ما حَامَرَ العقل، ويقال سميت الخمر خمراً لأنها تركت فاختمرت واختمارها تغير ريحها، وقيل حُمِرَتْهَا وَحُمَارُهَا أي ما أصابك من ألمها وصداعها وأذاها، لقول الشاعر:

لَقَدْ أَصَابَتْ حُمَيَّاهَا مَقَاتِلُهُ

فَلَمْ تَكُنْ تَنْجَلِي عَنْ قَلْبِهِ الْخُمْرُ⁽²⁾

واصطلاحاً يقصد بالسكر الحالة التي تعترض بين المرء وعقله وتجعله في غيبة وتحبسه عن التصرف وفق القانون الذي خلق عليه في الأصل من النظام والاستقامة، وتؤدي إلى انسداد الفهم والانغلاق⁽³⁾.

(2) يراجع بخصوص التعريف اللغوي لمصطلحي السكر والخمر:

- "لسان العرب المحيط"، لابن منظور، الجزء الثاني والثالث دار الجيل (بيروت)، دار لسان العرب (بيروت)، 1408هـ/1968م ص 170 و899.

- "معجم مقاييس اللغة" لأبو الحسين أحمد بن فارس بن زكريا، الجزء الثاني والثالث، دار الفكر للطباعة والنشر والتوزيع، ص 89 و215.

ورود في معاجم (Larousse) و (Le Robert) والمنهل تعريف السكر ب "حالة الإثارة البهيجة والنشوة التي ترافقها اضطرابات على المستوى الحسي والحركي.....".

أنظر: سهيل إدريس، المنهل قاموس فرنسي-عربي دار الآداب بيروت الطبعة 14 سنة 2010 ص 681).

www.Larousse.fr و www.Le Robert.com.

(3) أنظر: - أحكام القرآن، لأبي بكر محمد بن عبد الله المعروف بابن العربي، المجلد الأول دار الفكر للطباعة والنشر والتوزيع، بيروت، لبنان، ص 553.

- تفسير التحرير والتنوير، محمد الطاهر ابن عاشور، الجزء الثالث، دار سحنون للنشر والتوزيع، تونس، ص 61.

- مفردات ألفاظ القرآن، للعلامة الراغب الأصفهاني، مراجعة وتعليق نجيب الماجدي، المكتبة العصرية، صيدا ببيروت، الطبعة الأولى 1427هـ-2006م، ص 253.

(4) أنظر: - أحكام القرآن، لأبي بكر محمد بن عبد الله المعروف بابن العربي، المجلد الأول، المرجع السابق، ص 209.

- تفسير التحرير والتنوير، لمحمد الطاهر بن عاشور، الجزء الثاني، ص 341.

- مفردات ألفاظ القرآن، للعلامة الراغب الأصفهاني، المرجع السابق، ص 175.

(5) يراجع بشأن التعريف القانوني لحالة السكر:

- Gérard Cornu: «vocabulaire juridique», Editions Point Delta, Puf, 1102, P054.

- Jean-Paul Doucet: «Dictionnaire de droit criminel», http://ledroitcriminel.free.fr/dictionnaire/lettre_i_intr.htm.

(6) Jean. Maxwell: «le criminel d'occasion: (extrait de le crime et la société)», paris 4291.

1962 المتعلق بنظام الطيران المدني كما وقع تغييره وتتميمه⁽⁹⁾ الذي ورد في صيغتها الرسمية باللغة الفرنسية ما يلي:

«Sera puni d'une amende de 2.000 à 60.000 dirhams tout pilote commandant de bord qui aura:
a). conduit un aéronef en état d'ivresse, la même peine pouvant être appliquée à tout membre du personnel de conduite».

فإن فعل سيطرة المركبات في حالة سكر ظل إلى حدود صدور القانون رقم 50.25 المتعلق بمدونة السير

والاقتصادية⁽⁷⁾.... فإنه من الناحية القانونية يتخذ صوراً متعددة يختلف حكمها من حالة إلى أخرى، إذ تعد تارة جريمة مستقلة قائمة بذاتها، وتارة أخرى ظرف تشديد أو عارضا من عوارض الأهلية الجنائية⁽⁸⁾.

1. نبذة عن الإطار القانوني لجريمة السياقة في حالة سكر أو تحت تأثير الكحول.

إذا كان المشرع المغربي قد أقر منذ سنة 1962 جريمة سياقة طائرة في حالة سكر كجريمة مستقلة قائمة بذاتها بموجب الفقرة الثانية من الفصل 223 من المرسوم رقم 2.16.161 الصادر بتاريخ 10 يوليوز

(7) يراجع في هذا الإطار:

- "الأشربة"، للإمام أحمد بن حنبل، تحقيق وتعليق السيد صبحي السامرائي، مكتبة الرشد ناشرون، المملكة العربية السعودية، الطبعة الأولى 2004/1425 "الأشربة وذكر اختلاف الناس فيها"، لمحمد بن عبد الله مسلم بن قتيبة، تحقيق وتقديم ممدوح حسن محمد، دار المناهل للطباعة، وتقديم ممدوح حسن محمد، دار المناهل للطباعة، 1995 م.

- "فقه الأشربة وحدها أو حكم الإسلام في المسكرات والمخدرات والتدخين وطرق معالجتها"، لعبد الوهاب عبد السلام طويلة، دار السلام، الطبعة الأولى، 1406هـ/1986 م.

- "قطب السرور في أوصاف الخمور"، للرفيق القيرواني، نسخة إلكترونية متوفرة على الموقع الإلكتروني الآتي: www.al-mostafa.com.

يراجع في هذا الإطار:

- الطيب بن لمقدم: "السكر وما حوله في القانون الجنائي"، مقال منشور مؤلف له تحت عنوان: "أبحاث وتعليق قانونية"، مطبعة المعارف الجديدة، الرباط، 1409هـ/1989م، ص 101.

- يوسف وهابي: "خمرات القانون المغربي: دراسة مقارنة بالشريعة الإسلامية والقوانين الوضعية"، مطبعة النجاح الجديدة، الدار البيضاء، الطبعة الأولى 1423هـ/2003م.

(8) يراجع في هذا الإطار: - الطيب بن لمقدم: «السكر وما حوله في القانون الجنائي»، مقال منشور مؤلف له تحت عنوان: «أبحاث وتعليق قانونية»، مطبعة المعارف الجديدة، الرباط، 1409هـ/1989م، ص 101.

- يوسف وهابي: «خمرات القانون المغربي: دراسة مقارنة بالشريعة الإسلامية والقوانين الوضعية»، مطبعة النجاح الجديدة، الدار البيضاء، الطبعة الأولى 1423هـ/2003م.

(9) منشور بالنسخة الفرنسية للجريدة الرسمية عدد 2596 بتاريخ 27 يوليوز 1962، الصفحة 947. والذي وقع تغييره وتتميمه في عدة مناسبات سنة 1870 (ج ر عدد 2989 بتاريخ 11 فبراير 1970، ص 418) وسنة 1974 (ج ر عدد 2023 بتاريخ 03 مارس 1974، ص 420) وسنة 1980 (ج ر عدد 3526 بتاريخ 28 ماي 1980، ص 683) وسنة 1997 (ج ر عدد 4482 بتاريخ 15 ماي 1997، ص 1157) وسنة 2000 (ج ر عدد 4796 بتاريخ 18 ماي 2000، ص 1133) وسنة 2002 (ج ر عدد 5027 بتاريخ 05 غشت 2002، ص 2179).

غير أن ما يثير الاستغراب، اكتفاء المشرع المغربي بالتنصيص على الغرامة المالية من 2.000 إلى 60.000 درهم كجزاء على فعل سياقة طائرة في حالة سكر بخلاف الجزاء المفروض على فعل سياقة مركبة في حالة سكر المحدد في عقوبة سالبة للحرية وغرامة مالية مع عقوبات إضافية كتوقيف رخصة السياقة، رغم خطورة الفعل الأول على سلامة ركاب الطائرة والمواطنين والممتلكات العامة والخاصة التي قد تضر بفعل سقوط الطائرة. وهو ما تم الاحتفاظ به في المادة 299 من مدونة الطيران المدني لسنة 2014 التي نسخت القانون المذكور.

بتاريخ 24 يناير 1953 في شأن الغاء القرار الوزيري ل 4 دجنبر 1934 المتعلق بمراقبة السير والجولان على أنه يجب على كل سائق للسيارات الخاصة بنقل عموم المسافرين أن يمنع من الركوب الأشخاص الظاهرة عليهم حالة السكر.

غير أنه بصدور مدونة السير على الطرق أصبح فعل السياقة في حالة سكر فعلا مجرما قائما بذاته⁽¹²⁾، اتخذ تارة صورة مخالفة من الدرجة الثالثة تأسيسا على مقتضيات المادة 92 من مدونة السير على الطرق التي نصت على منع السياقة تحت تأثير الكحول تحت طائلة العقوبة المقررة في المادة 186 من نفس القانون والمحددة في غرامة من ثلاثمائة (300) إلى ستمائة (600) درهم مع مضاعفة العقوبة في حالة العود، وتارة أخرى تتخذ صورة جنحة تصل عقوبتها الى الحبس من ستة (6) أشهر إلى سنة واحدة وبغرامة من خمسة آلاف (5000) إلى (10000) درهم أو بإحدى هاتين العقوبتين فقط زيادة على توقيف رخصة السياقة لمدة تتراوح بين 6 أشهر وسنة واحدة مع رفع العقوبات الأصلية (الحبس والغرامة) والإضافية (توقيف رخصة السياقة) إلى الضعف في حالة العود. غير أن ما يشفع لهذا التضارب في الوصف القانوني لفعل السياقة في حالة سكر بين مخالفة (المادة 186) وجنحة (المادة 183) في مدونة السير على الطرق هو التنصيص الصريح للمشرع ضمن أحكام المادة 186 من نفس القانون

على الطرق⁽¹⁰⁾ مجرد ظرف تشديد بموجب الفصل 434 من مجموعة القانون الجنائي، تضاعف على إثره العقوبات المقررة بالنسبة لحوادث السير الناتج عنها قتل خطأ (ف 432 ق.ج) أو جروح غير عمدية (ف 433 ق.ج)، مع سحب رخصة السياقة وجوبا تطبيقا لمقتضيات الفصل الثاني عشر (12) من الظهير الشريف الصادر بتاريخ 91 يناير 3591 القاضي بإلغاء الظهير الشريف الصادر بتاريخ 4 دجنبر 1934 بشأن المحافظة على الطرق العمومية ومراقبة السير والجولان وفي التعويض عنه⁽¹¹⁾، وذلك رغم لجوء القضاء المغربي في كثير من المناسبات إلى تكييف السياقة في حالة سكر كجريمة مستقلة قائمة بذاتها تأسيسا على أحكام الفصل الثامن (8) من الظهير الشريف لـ 19 يناير 1953 المشار إليه أعلاه المتعلقة بجنحة السياقة في وضعية غير ملائمة:

".....يعاقب بغرامة من 500 إلى 2400 درهم وبسجن يتراوح أمده بين 11 يوما وثلاثة أشهر أو بإحدى هاتين العقوبتين فقط كل من صدرت منه الأعمال الآتية:

أولاً:.....؛
خامساً: السائق الذي يكون في حالة أو في موقف لا يمكنه معه مباشرة السوق".

وتجدر الإشارة الى أن المشرع المغربي نص ضمن أحكام الفصل الأربعين (40) من القرار الوزيري الصادر

(10) صادر بتنفيذه الظهير الشريف رقم 100.07 بتاريخ 11 فبراير 2010، جريدة رسمية عدد 5824 بتاريخ 25 مارس 2010، الصفحة 2168.

(11) جريدة رسمية عدد 2014 بتاريخ 20 فبراير 1953، الصفحة 638 و ما يليها، وقد غير وتمم في 10 مناسبات سنوات 1954 و1950 و1956 و1958 و1960 و1968 و1970 ومرتين سنة 1973 و1997

(12) اعتبرت مدونة السير على الطرق أيضا السياقة في حالة سكر أو تحت تأثير الكحول ظرفا مشددا في حالة حادثة السير الناتج عنها جروح (المادة

167) أو عاهة مستديمة (المادة 169) أو وفاة (المادة 172).

الرصيد المخصص لرخصة السياقة بعد صدور حكم قضائي مكتسب لقوة الشيء المقضي به، وكذا وجوب توقيف المركبة بمكان معارضة المخالفة أو على مقربة منها من طرف العون محرر المحضر بقوة القانون تأسيسا على أحكام البند 15 من المادة 103 من نفس القانون.

2. إثبات واقعة السياقة في حالة سكر أو تحت تأثير الكحول بين غموض النص القانوني وتضارب العمل القضائي.

• الوضع قبل صدور مدونة السير على الطرق:

يقوم نظام الإثبات الجزري في التشريع المغربي كأصل عام على حرية الإثبات واقتناع القاضي الصميم كمبدأين أساسيين أقرهما المشرع صراحة ضمن مقتضيات المواد 286 إلى 296 من قانون المسطرة الجنائية أسوة بما سارت عليه جل التشريعات المقارنة، مع بعض الاستثناءات التي أملتتها طبيعة بعض الجرائم، والتي اقتضت تخصيصها بقواعد إثبات محددة طبقا لمقتضيات المادة 286 من ق.م.ج التي نصت على أنه:

"يمكن إثبات الجرائم بأية وسيلة من وسائل الإثبات، ما عدا في الأحوال التي يقضي القانون فيها بخلاف ذلك...".

ويقوم مبدأ حرية الإثبات على تخويل أطراف الخصومة الجنائية - المتهم والقاضي والنيابة العامة والضحية - أحقية تقديم كل الأدلة المتوفرة لتأكيد أو نفي ادعاء أو واقعة معينة ما لم يقيد القانون الإثبات بوسائل محددة، في حين يملى مبدأ اقتناع القاضي الصميم تمكين القاضي الجزري سلطة التقدير الحر والمسبب لعناصر الإثبات في الدعوى للوصول إلى حالة إدراك معينة يسلم معها العقل تسليما حازما بثبوت فعل جرمي من عدمه.

على تطبيق العقوبة الأشد، أي العقوبة المنصوص عليها في المادة 183 باعتبار وصف الفعل فيها جنحة، الأمر الذي يدفعنا إلى القول بأن الحكم الوارد في المادة 183 الخاص بوصف فعل السياقة في حالة سكر كمخالفة يبقى في جميع الأحوال ناصا معلقا لا يمكن تصور تطبيق أحكامه من الناحية القانونية.

هذا، ونصت صراحة المادة 183 من مدونة السير على ما يلي:

" يعاقب بالحبس من ستة (6) أشهر إلى سنة واحدة وبغرامة من خمسة آلاف (5.000) إلى عشرة آلاف (10.000) درهم أو بإحدى هاتين العقوبتين فقط، كل شخص يسوق مركبة، ولو لم تكن تظهر عليه أية علامة سكر بين، مع وجوده في حالة سكر، أو تحت تأثير الكحول يثبت من وجود نسبة من الكحول، تحددها الإدارة، في الهواء المنبعث من فم السائق أو من وجودها في دمه، أو يسوق مركبة مع وجوده تحت تأثير المواد المخدرة أو بعض الأدوية التي تحظر السياقة بعد تناولها.

تأمر المحكمة بتوقيف رخصة السياقة لمدة تتراوح بين 6 أشهر وسنة واحدة.

في حالة العود ترفع العقوبتان المذكورتان ومدة توقيف رخصة السياقة إلى الضعف.

يوجد في حالة العود الشخص الذي يرتكب المخالفة داخل خمس سنوات التالية لتاريخ صدور مقرر قضائي مكتسب قوة الشيء المقضي به، من أجل أفعال مماثلة.

تسري أحكام هذه المادة على كل مدرب يرافق السائق المتعلم".

ويترتب عن فعل السياقة في حالة سكر أو تحت تأثير الكحول طبقا لمقتضيات المادة 99 من مدونة السير على الطرق خصم ما مجموعه 6 نقط من

هذا، ولم يعرف المشرع المغربي على غرار جل التشريعات المقارنة مبدأ اقتناع القاضي الصميم⁽¹³⁾، وإنما أشار إليه ضمن مقتضيات المادة 286 من قانون المسطرة الجنائية التي ورد فيها ما يلي: "ويحكم القاضي حسب اقتناعه الصميم ويجب أن يتضمن المقرر ما يبرر اقتناع القاضي وفقا للبند 8 من المادة 365 الآتية بعده".

وأمام غياب تعريف تشريعي لمبدأ اقتناع القاضي الصميم، ذهب الفقه إلى تعريفه "بالسلطة التقديرية التي يخولها القانون للقاضي الجنائي في التقدير الحر والمسبب لعناصر الإثبات في الدعوى"، في حين ذهب البعض في إطار إعطائه مفهوما موسعا يمزج ما بين هو سيكولوجي وقانوني إلى تعريفه ب"حالة الإدراك التي يسلم معها العقل تسليما جازما بثبوت أو نفي واقعة أو عدة وقائع استنادا لقواعد المنطق القائمة على الاستقراء والاستنتاج، والمستمدة من أدلة وبراهين قضائية حاسمة".

هذا، وقد اشترط المشرع لصحة الإثبات الجنائي القائم على اقتناع القاضي مجموعة من الضوابط منها استناد الاقتناع على دليل قضائي (المحاضر والتقارير المنجزة أثناء البحث أو شهادة الشهود أو الخبرة ...) وأن يكون الاقتناع وليد أدلة لها أصل في الدعوى تماشيا مع مقتضيات المادة 287 من قانون المسطرة الجنائية على أنه: "لا يمكن للمحكمة أن تبني مقررها إلا على حجج عرضت أثناء الجلسة ونوقشت شفها وحضوريا أمامها"، ومبنيًا على أدلة مشروعة ويحصل من إجراءات صحيحة ووفق الشكليات التي حددها القانون، وأن يكون الاقتناع حازما وكل شك ينبغي أن

يفسر لفائدة المتهم.

هذا، وتجدر الإشارة إلى أن المشرع المغربي منح للقاضي صلاحية تقدير الأدلة مع فرض بعد الحدود والضوابط من قبيل:

• احترام حجية بعض المحاضر التي لا يمكن إثبات عكس مضمونها إلا عن طريق الطعن بالزور (المادة 292 ق.م.ج)؛

• التقيد بقواعد الإثبات المدني أو الأحكام الخاصة إذا كان ثبوت الجريمة يتوقف عليها (المادة 288 ق.م.ج)؛

• التقيد بوسائل الإثبات المقررة قانونا لبعض الجرائم أو بعض الآجال لتقديمها؛

• الرقابة القضائية على سلامة تقدير الأدلة الجنائية وهي رقابة واقعية وقانونية فمحاكم الموضوع التي تنظر في الطعن (محكمة الاستئناف) تراقب الواقع والقانون وتناقش سلطة القاضي التقديرية باعتبارها جزءاً من الوقائع والقرائن التي يتم بها إثبات الجريمة. وأما محكمة النقض فلا تراقب سوى التطبيق السليم للقانون، ولا يمكنها مناقشة قناعة قضاة الموضوع إلا إذا لم تكن معللة تعليلا كافيا أو كان التعليل يتضمن تناقضا مثلاً.

وطالما أن المشرع المغربي لم يخصص لإثبات واقعة السياقة في حالة سكر حكما خاصا سواء داخل الظهير الشريف الصادر بتاريخ 19 يناير 1953 بشأن المحافظة على الطرق العمومية ومراقبة السير والجولان وفي التعويض عنه أو ضمن أي نص قانوني آخر، فإن مسألة إثبات واقعة السياقة في حالة سكر ظلت قبل صدور مدونة السير على الطرق خاضعة لوسائل الإثبات

(13) لزيد من التوسع حول مبدأ اقتناع القاضي الجنائي، يراجع الدكتور الحبيب بيهي: "اقتناع القاضي ودوره في الإثبات الجنائي"، أطروحة لنيل دكتوراه الدولة نوقشت بتاريخ 01 فبراير 1981 بكلية العلوم القانونية والاقتصادية والاجتماعية بالرباط - جامعة محمد الخامس - السنة الجامعية 1980-1981م.

على الطرق العمومية ومراقبة السير والجولان ليست هي حالة السكر المنصوص عليها طبق القانون العام أي المنصوص عليها في ظهير 20 شتنبر 1929 بالمعاقبة على السكر العلني الذي كان ساريا أنداك والذي يطابقه حاليا المرسوم الملكي ل14 نونبر 1965⁽¹⁵⁾. بل ذهبت بعض القرارات القضائية إلى الاكتفاء بمجرد الشرب للقول بقيام السكر المعترف كظرف تشديد لجنحتي حوادث القتل والجرح غير العمديين وأحيانا الاستدلال بالعثور بالمركبة على زجاجات الخمر ولو فارغة لاستخلاص وجود حالة السكر⁽¹⁶⁾.

هذا، وقد اختلفت توجهات العمل القضائي المغربي حول مسألة إثبات السكر حسب السياق القانوني الذي وردت فيه هل في إطار مجموعة القانون الجنائي أو في ظهير 19 يناير 1953 بشأن إلغاء ظهير 1934 بشأن المحافظة على الطرق العمومية ومراقبة الجولان وفي التعويض عنه، أو في سياق المرسوم الملكي ل14 نونبر 1967.

• الوضع بعد صدور مدونة السير على الطرق:

خلف موضوع "إثبات واقعة السياقة في حالة سكر أو تحت تأثير الكحول" مواقف قضائية وردود فقهيّة متباينة بسبب الصياغة التي جاءت بها مقتضيات

الجنائي التقليدية المشار إليها أعلاه كالخبرة أو الاعتراف أو شهادة الشهود... خاصة المعاينة المباشرة التي يقوم بها ضابط الشرطة القضائية قياسا على جريمة السكر العلني البين المنظمة بموجب المرسوم الملكي ل14 نونبر 1967، والذي نص ضمن مقتضيات فصله الخامس (5) على أنه: "يثبت المخالفات لمقتضيات هذا القانون جميع ضباط الشرطة القضائية أو الأعوان المحلفين أو أعوان القوة العمومية ويحررون بها محضرا".

هذا، وقد وسع المجلس الأعلى (محكمة النقض حاليا) من هذه الوسيلة ولم يشترط لإثبات السياقة في حالة سكر تحرير محضر معاينة خاص بها، واكتفى بما تضمنه محضر الشرطة القضائية من إشارة إلى حالة السكر، حيث جاء في قرار للمجلس الأعلى تحت رقم 13190 بتاريخ 16 نونبر 1994 في الملف الجنائي عدد 92/18721 على أنه:

" لا يشترط في إثبات السكر العلني وجود محضر خاص بمعاينة السكر العلني كتابة، إذا أثبت ذلك في محضر الضابطة القضائية الذي يكفي وحده في إثبات هذه الجريمة"⁽¹⁴⁾.

كما أن العمل القضائي المغربي ذهب في بعض المناسبات إلى أن حالة السكر المنصوص عليها في ظهير 19 يناير 1953 بشأن إلغاء ظهير 1934 بشأن المحافظة

(14) قرار منشور ضمن "قرارات المجلس الأعلى في المادة الجنائية: 1961 - 1997"، ص 183، ويراجع بشأن نفس التوجه القرار الصادر عن المجلس الأعلى تحت عدد 13190 في الملف 92/18721، أورده الأستاذ إدريس بلمحجوب في مقال له تحت عنوان "السلامة الطرقية بالمغرب بين النظم القانونية وتطبيقات المجلس الأعلى"، الذكرى الخمسين لتأسيس المجلس الأعلى، الندوة الجهوية العاشرة المقامة على مستوى عمالة إقليم الجديدة تحت عنوان السلامة الطرقية ومجالات التأمين من خلال اجتهادات المجلس الأعلى" بتاريخ 18 و19 يوليوز 2007، العدد 10، ص 36.

(15) أنظر: - أحمد آيت الطالب: القواعد الناظمة للمشروبات المرتكزة على الكحول ومخاطرها القانونية في القانون والفقهاء والقضاء المغربي والمقارن، الجزء الثاني، مطبعة النجاح الجديدة، الدار البيضاء، الطبعة الأولى 2018م، ص 21 و22.

(16) . أنظر:- أحمد آيت الطالب: القواعد الناظمة للمشروبات المرتكزة على الكحول ومخاطرها القانونية في القانون والفقهاء والقضاء المغربي والمقارن، الجزء الثاني، المرجع السابق، ص 22.

- أيضا قرار محكمة النقض عدد 1097/02 الصادر بتاريخ 15 أكتوبر 2008 في الملف الجنحي عدد 15827/08 أورده: عمر أزوكار في: قضاء محكمة النقض في حوادث السير والتأمين، منشورات دار القضاء بالمغرب، مطبعة النجاح الجديدة بالدار البيضاء، 2014، ص 442 وما يليها.

لم يكن الشخص في حالة سكر بين خاضعة للأصل في الإثبات الجنائي بأي وسيلة بما فيها المعاينة المجردة لضابط الشرطة القضائية المختصة. حيث ورد في القرار المذكور:

"في شأن وسيلة النقص الفريدة المتخذة من انعدام التعليل، ذلك أن المنحى الذي اعتمده المحكمة في قضائها ببراءة المتهم من أجل ما نسب إليه غير مؤسس على أساس قانوني وواقعي سيما أمام انعدام نص تنظيمي تطبيقي يتعلق بجهاز الكشف الخاص بتحديد نسبة الكحول للسائقين.

بناء على مقتضيات المادة 183 من مدونة السير الجديدة موضوع القانون رقم 52.05 الصادر بتنفيذه الظهير الشريف رقم 1.10.07 والمنشور بالجريدة الرسمية بتاريخ 25 مارس 2010.

حيث إنه ومقتضى المادة المذكورة فإنه يعاقب بالحبس من ستة أشهر إلى سنة واحدة وبغرامة من خمسة آلاف درهم إلى عشرة آلاف درهم أو بإحدى هاتين العقوبتين فقط كل شخص يسوق مركبة ولو لم تكن تظهر عليه أية علامة سكر بين مع وجوده في حالة سكر أو تحت تأثير الكحول يثبت من وجود نسبة من الكحول تحددها الإدارة في الهواء المنبعث من فم السائق أو من وجودها في دمه.

وحيث إنه ومقتضى المادة المذكورة فإنه لا يلجأ إلى استعمال الزائر للنفس بواسطة النفخ في جهاز الكشف عن مستوى تشبع الهواء المنبعث من الفم بالكحول المنصوص عليه في المادة 207 من نفس القانون أعلاه إلا في الحالة التي لا تكون تظهر على السائق أية علامة سكر بين مع وجوده في حالة سكر مما يستخلص منه أن في حالة السكر البين كما هو في نازلة الحال فإنه يكفي لإثباته وجود محضر معاينة من طرف الضابطة القضائية وهو المحضر

المادة 183 من مدونة السير على الطرق خاصة ما يرتبط بتحديد ثلاث صور للسياسة في الوضعية المذكورة وهي حالة السكر البين وحالة السكر وحالة السياسة تحت تأثير الكحول، لا سيما في ظل غياب عمل قضائي موحد ومنسجم حول الموضوع قبل صدور مدونة السير على الطرق وغياب تعريف دقيق أو محدد كمي للصور والحالات المذكورة زيادة على أن السكر يبقى حالة نفسية أو ذهنية أو عقلية نسبية تختلف درجتها من شخص لآخر.

وفي هذا الإطار ظهرت ثلاث توجهات قضائية متباينة المواقف سواء على مستوى محاكم الموضوع، خاصة خلال السنتين الموالتين لصدور مدونة السير على الطرق، اتجاه أول يتمسك بوسائل الإثبات التقليدية ويعتبر المعاينة المجردة لضابط الشرطة القضائية وحدها كافية لثبوت فعل السياسة في حالة سكر أو تحت تأثير الكحول، ورأي ثان لا يقر إلا بوسائل الإثبات العلمية المقررة في مدونة السير على الطرق من خلال ضرورة توافر أداة للقياس، في حين يذهب التوجه الثالث إلى الأخذ بنظام الإثبات المزدوج الذي يقر بإمكانية اعتماد الوسائل التقليدية للإثبات كالمعاينة وكذا الوسائل العلمية الحديثة لإثبات الفعل المذكور وذلك حسب كل حالة على حدة.

واستمر الوضع في هذا التضارب إلى حدود أوائل سنة 2012 حسب القرارات القضائية لمحكمة النقض التي تمكنا من الحصول عليها، حيث تم الانتصار للتوجه الثالث بصدور القرار موضوع التعليق عن محكمة النقض تحت عدد 2/105 الصادر بتاريخ 2012/01/25 في إطار الملف الجنحي عدد 2011/11357، والذي أكد معيار نظام الإثبات المختلط حسب الحالة واشترط أداة القياس في حالة السياسة تحت تأثير الكحول، في حين تبقى مسألة إثبات السياسة في حالة سكر ولو

مما تكون معه المحكمة قد أساءت تطبيق القانون وعرضت قرارها للنقض".

وقد أكدت محكمة النقض هذا التوجه في مناسبات متتالية في ظل التفسير الذي أعطته لمقتضيات المادة 183 من مدونة السير على الطرق⁽¹⁷⁾، في أفق مراجعة تشريعية لاحقة تضبط صياغة المادة المذكورة وتعطي تحديدا دقيقا للمصطلحات الواردة خاصة ما يرتبط بالتمييز بين حالات السكر والسكر البين وتأثير الكحول⁽¹⁸⁾.

الذي تبقى له حججه إلى أن يثبت ما يعاكسه عملا بمقتضيات المادة 290 من قانون المسطرة الجنائية وبالتالي فإن محكمة الاستئناف حينما اعتبرت أن فرض زائر هو الوسيلة الوحيدة لإثبات حالة السكر والحال أن مقتضيات المادتين 183 و207 من مدونة السير لم تجعل معاينة الضابطة القضائية لحالة السكر يتوقف على فرض رائز للتنفس كشرط لازم لثبوت جنحة السياقة في حالة سكر وإنما استعمال الرائز هو إمكانية لم تلغ الأصل في الإثبات في حالة ما إذا كانت علامة السكر ظاهرة كما هو في نازلة الحال

(17) أنظر في هذا الصدد:

- قرار محكمة النقض عدد: 2/771 الصادر بتاريخ 2012/7/18 في الملف الجنحي عدد: 2012/3852 (غير منشور)؛
- قرار محكمة النقض عدد: 2/1126 الصادر بتاريخ 2012/12/12 في الملف الجنحي عدد: 2012/4113 (غير منشور)؛
- قرار محكمة النقض عدد 8/97 الصادر بتاريخ 2013/01/31 في الملف الجنحي عدد: 2012/8/6/12224 (غير منشور)؛
- قرار محكمة النقض عدد 880 الصادر بتاريخ 3 يوليوز 2013 في الملف الجنحي عدد 2013 /2 /6/2470 (غير منشور).

(18) يراجع بخصوص هذا التمييز:

- مقاربة الدكتور أحمد آيت الطالب: القواعد الناظمة للمشروبات المرتركة على الكحول ومخاطرها القانونية في القانون والفقهاء والقضاء المغربي والمقارن، الجزء الثاني، المرجع السابق، ص 9 وما يليها.
- وبخصوص التجربة الفرنسية، يراجع:

- Remy Jossemue/ Jean- Baptiste le Dall: " Contentieux de la circulation routière". Editions Lamy 2010.

النشر



القانون رقم 52.05 المتعلق

بمدونة السير على الطرق

وقائمة النصوص التنظيمية الصادرة بتطبيقه

**ظهير شريف رقم 1.10.07 صادر في 26 من صفر 1431 (11 فبراير 2010)
بتنفيذ القانون رقم 52.05 المتعلق بمدونة السير على الطرق⁽¹⁾**

الحمد لله وحده،

الطابع الشريف - بداخله:

(محمد بن الحسن بن محمد بن يوسف الله وليه)

يعلم من ظهيرنا الشريف هذا، أسماه الله وأعز أمره أننا:

بناء على الدستور ولاسيما الفصلين 26 و58 منه،

أصدرنا أمرنا الشريف بما يلي:

ينفذ وينشر بالجريدة الرسمية، عقب ظهيرنا الشريف هذا، القانون رقم 52.05 المتعلق بمدونة السير على الطرق، كما وافق عليه مجلس النواب ومجلس المستشارين.

وحرر بطنجة في 26 من صفر 1431 (11 فبراير 2010).

وقعه بالعطف:

الوزير الأول،

الإمضاء: عباس الفاسي.

*

* *

(1) الجريدة الرسمية عدد 5824 بتاريخ 8 ربيع الآخر 1431 (25 مارس 2010) ص 2168.

بمقتضى الاتفاق المذكور.

يمكن للحاصلين على رخصة سياقة مسلمة من قبل دولة تعترف بتبديل رخصة السياقة المغربية مقابل رخصتها الوطنية، تبديل سنداتهم مقابل رخصة سياقة مغربية وفق الشروط التي تحددها الإدارة. يمكن للمغاربة، القاطنين بالخارج والعائدين بصفة نهائية إلى المغرب، تبديل سنداتهم مقابل رخصة سياقة مغربية وفق الشروط المحددة من قبل الإدارة.

المادة 4

في حالة السير الدولي ووفقا للاتفاقية الدولية للسير على الطرق، تسلم الهيئات المؤهلة لذلك من قبل الإدارة، رخصة دولية للسياقة موضوعة في دفتر خاص.

يجوز للسائقين من جنسية أجنبية، الحاصلين على رخصة دولية للسياقة، السياقة على التراب الوطني خلال مدة صلاحية الرخصة المذكورة دون أن تتجاوز المدة المشار إليها في البند 2 من المادة 2 أعلاه.

المادة 5⁽²⁾

استثناء من أحكام المادة الأولى أعلاه، يجوز للسائقين العسكريين الحاصلين على إجازة السياقة المسلمة من قبل السلطة التابعين لها، من أجل سياقة المركبات العسكرية:

- 1- أن يسوقوا، على الطريق العمومية المركبات العسكرية التي عهد إليهم بسيارتها من قبل السلطة العسكرية المختصة، شريطة احترام قواعد السير المحددة في هذا القانون والنصوص المتخذة لتطبيقه والقواعد المقررة في شأنهم من قبل السلطة العسكرية؛
- 2- أن يقوموا بتبديل الإجازة مقابل رخصة للسياقة من نفس الصنف، مسلمة من قبل الإدارة المدنية، وفقا للشروط المحددة بنص تنظيمي، دون اجتياز الاختبارين المشار إليهما في المادة 10 أسفله شريطة استيفائهم الشروط المحددة في البندين 1 و 2 من المادة 11 أسفله.

المادة 6

لا يجوز لأي كان سياقة مركبة فلاحية ذات محرك أو مركبة غابوية ذات محرك أو أريية للأشغال العمومية

قانون رقم 52.05

يتعلق بمدونة السير على الطرق

الكتاب الأول

شروط السير على الطريق العمومية

القسم الأول

رخصة السياقة

الباب الأول

إلزامية رخصة السياقة

المادة 1

لا يجوز لأي شخص أن يسوق مركبة ذات محرك أو مجموعة مركبات على الطريق العمومية ما لم يكن حاصلًا على رخصة للسياقة سارية الصلاحية ومسلمة من قبل الإدارة، تناسب صنف المركبة أو مجموعة المركبات التي يسوقها.

المادة 2

استثناء من أحكام المادة الأولى أعلاه:

- 1- يجوز للمغاربة القاطنين بالخارج أن يسوقوا داخل التراب الوطني، خلال مدة أقصاها سنة واحدة ابتداء من إقامتهم بالمغرب، بواسطة رخصة السياقة المسلمة لهم بالخارج سارية الصلاحية؛
- 2- يجوز للسائقين من جنسية أجنبية، أن يسوقوا بواسطة رخصة السياقة المسلمة لهم بالخارج سارية الصلاحية، لكن فقط، خلال مدة أقصاها سنة من تاريخ إقامتهم المؤقتة بالمغرب كما هي محددة في النصوص التشريعية والتنظيمية المتعلقة بدخول وإقامة الأجانب بالمملكة المغربية.

المادة 3

يجب على السائقين الحاصلين على رخصة سياقة مسلمة بالخارج، بعد انصرام المدة المشار إليها في المادة السابقة، أن يتقدموا لامتحانات الحصول على رخصة السياقة المغربية، أو أن يطلبوا تبديل رخصتهم للسياقة تطبيقا للفقرات الموالية.

يمكن للمغاربة والأجانب الحاصلين على رخصة سياقة مسلمة من قبل دولة يربطها بالمغرب اتفاق اعتراف متبادل بسندات السياقة، تبديل سنداتهم مقابل رخصة سياقة مغربية وفق الشروط المحددة

رباعية العجلات ثقيلة بمحرك، يجوز أن تقرن المركبات من هذا الصنف بمقطورة لا يتجاوز وزنها الإجمالي محملة 750 كيلوغراما، أو بمقطورة يتجاوز وزنها الإجمالي المأذون به محملة 750 كيلوغراما، شريطة أن لا يتجاوز الوزن الإجمالي مع الحمولة للمركبة الجارة والمقطورة معا 3500 كيلوغرام أو أن لا يتجاوز الوزن الإجمالي المأذون به للمقطورة محملة وزن المركبة الجارة وهي فارغة.

صنف «ج» (C):

— السيارات المعدة لنقل البضائع التي يتجاوز وزنها الإجمالي محملة 3500 كيلوغرام؛
— المركبات الفلاحية ذات محرك والمركبات الغابوية ذات محرك وأرييات الأشغال العمومية ذات محرك والأرييات الخاصة ذات محرك، التي يتجاوز وزنها الإجمالي المأذون به محملة (3500 PTC) كيلوغرام، وذلك عند سيرها على الطريق العمومية.

ويجوز ربط المركبات من هذا الصنف بمقطورة لا يتجاوز وزنها الإجمالي المأذون به محملة 750 كيلوغراما.

صنف «د» (D):

السيارات المعدة لنقل الأشخاص والمحتوية، علاوة على مقعد السائق، على أكثر من ثمانية مقاعد للجلوس أو تنقل على متنها أكثر من ثمانية أشخاص دون احتساب السائق.

ويجوز أن تقرن السيارات من هذا الصنف بمقطورة لا يتجاوز وزنها الإجمالي المأذون به محملة 750 كيلوغراما.

صنف «هـ (ب)» (E (B)):

المركبات من الصنف «ب» (B) المقرونة بمقطورة يتجاوز وزنها الإجمالي محملة 750 كيلوغراما، وذلك إذا كان الوزن الإجمالي للمقطورة محملة يتجاوز وزن المركبة الجارة وهي فارغة أو إذا كان مجموع الوزن الإجمالي مع الحمولة للمركبة الجارة وللمقطورة معا يتجاوز 3500 كيلوغرام.

صنف «هـ (ج)» (E (C)):

مجموعة مركبات مقرونة بعضها ببعض من

أو أربية خاصة ذات محرك، على الطريق العمومية، ما لم يكن حاصلها على رخصة للسياقة مسلمة طبقا للمادة الأولى أعلاه.

الباب الثاني

أصناف رخصة السياقة

المادة 7⁽³⁾

يحدد صنف رخصة السياقة حسب صنف أو أصناف المركبة التي يمكن سياقتها.

أصناف رخصة السياقة هي «أ م» (A M) و «أ 1» (A 1) و «ب» (B) و «ج» (C) و «د» (D) و «هـ (ب)» (E (B)) و «هـ (ج)» (E (C)) و «هـ (د)» (E (D)).

وتسمح هذه الأصناف بسياقة المركبات التالية:

صنف «أ م» (AM):

— دراجة بمحرك؛

— دراجة رباعية العجلات خفيفة بمحرك؛

صنف «أ 1» (A 1):

— الدراجات النارية الخفيفة.

صنف «أ» (A):

— الدراجات النارية؛

صنف «ب» (B):

— السيارات المعدة لنقل الأشخاص والمحتوية زيادة على مقعد السائق، على ثمانية مقاعد للجلوس على الأكثر؛

— السيارات المعدة لنقل البضائع والتي لا يتجاوز وزنها الإجمالي المأذون به محملة (3500 PTC) كيلوغرام؛

— المركبات الفلاحية ذات محرك والمركبات الغابوية ذات محرك وأرييات الأشغال العمومية ذات محرك والأرييات الخاصة ذات محرك، التي لا يتجاوز وزنها الإجمالي المأذون به محملة 3500 كيلوغرام، وذلك عند سيرها على الطريق العمومية؛

— الدراجات ثلاثية العجلات بمحرك؛

— الدراجات ثلاثية العجلات خفيفة بمحرك؛

— الدراجات رباعية العجلات ثقيلة بمحرك.

باستثناء الدراجات ثلاثية العجلات بمحرك والدراجات ثلاثية العجلات خفيفة بمحرك والدراجات

الباب الثالث

شروط الحصول على رخصة السياقة

الفرع 1

أحكام عامة

المادة 10⁽⁵⁾

تسلم رخصة السياقة إلى المترشح بعد اجتيازه بنجاح:

- 1- لاختبار في مراقبة المعارف ينصب خاصة على الأحكام التشريعية والتنظيمية في مجال سياقة المركبات ذات محرك وسلامة السير الطريقي؛
 - 2- لاختبار في مراقبة القدرات والسلوكات المرتبطة بقيادة مركبة ذات محرك، الغرض منه التأكد من أن المترشح قادر على تمييز الأخطار الناتجة عن السير وتقدير جسامتها، والتحكم في مركبته واحترام الأحكام التشريعية والتنظيمية في مجال السير الطريقي واكتشاف العيوب التقنية الأكثر أهمية والمساهمة في سلامة كافة مستعملي الطريق العمومية.
- يعفى من الاختبارات المشار إليها في 2 أعلاه، المترشحون لاجتياز امتحان الحصول على رخصة سياقة من صنف «أم» (AM).

المادة 11⁽⁶⁾

لا يجوز لأي كان أن يتقدم لاجتياز امتحان الحصول على رخصة سياقة إحدى أصناف المركبات، إذا لم يكن مستوفيا للشروط التالية:

- 1- أن لا تقل سنه عن:

- 14 سنة شمسية كاملة لسياقة المركبات من الصنف «أم» (AM)؛
- 16 سنة شمسية كاملة لسياقة المركبات من الصنف «أ1» (A 1)؛
- 18 سنة شمسية كاملة لسياقة المركبات من الصنف «أ» (A) والصنف «ب» (B) والصنف «هـ ب» (E (B))؛
- 21 سنة شمسية كاملة لسياقة المركبات من الصنف «ج» (C) و «د» (D) «هـ ج» (E) (C) و «هـ د» (E (D)). ويشترط بلوغ هذه السن أيضا عندما يتعلق الأمر بسياقة مركبة من الصنف «ب» (B) مخصصة لمصلحة للنقل

ضمنها مركبة جارة تدرج في صنف «ج» (C) ومقرونة بمقطورة يتجاوز وزنها الإجمالي محملة 750 كيلوغراما. صنف «هـ د» (E (D)):

مجموعة مركبات مقرونة بعضها ببعض من ضمنها مركبة جارة تدرج في صنف «د» (D) ومقرونة بمقطورة يتجاوز وزنها الإجمالي محملة 750 كيلوغراما. إذا كانت المركبات من صنف «أم» (AM) و «أ1» (A1) و «أ» (A) و «ب» (B) مهياة خصيصا للأشخاص المعاقين، تجب الإشارة إلى ذلك في رخصة السياقة المعنية برموز تحددها الإدارة.

المادة 8⁽⁴⁾

لا يسمح كل صنف من أصناف رخصة السياقة إلا بسياقة صنف المركبات المقابل له فقط كما هو مقرر في المادة 7 أعلاه. غير أن:

- 1- رخصة السياقة من الصنف «هـ ج» (E) (C) أو «هـ د» (E (D))، تقبل أيضا بالنسبة للصنف «هـ ب» (E (B))، شريطة أن يكون صاحب الرخصة حاصلًا على رخصة السياقة من الصنف «ب» (B)؛
- 2- رخصة السياقة من الصنف «هـ ج» (E) (C)، تقبل أيضا بالنسبة للصنف «هـ د» (E (D))، شريطة أن يكون صاحب الرخصة حاصلًا على رخصة السياقة من الصنف «د» (D)؛
- 3- رخصة السياقة من الصنف «أ» (A) تقبل أيضا بالنسبة للصنف «أ1» (A 1) و «أم» (AM)؛
- 4- رخصة السياقة من الصنف «ب» (B) أو من الصنف «أ1» (A 1) تقبل أيضا بالنسبة للصنف «أم» (AM)؛

مع مراعاة أحكام المادة 309 بعده، تخول رخصة السياقة من الصنف «ي» (J) المسلمة قبل تاريخ صدور هذا القانون الحق في سياقة الدراجات النارية من صنف «أ1» (A 1).

المادة 9

يجب الإدلاء برخصة السياقة أو بالوثيقة التي تحل محلها إلى الأعوان المكلفين بمراقبة تطبيق أحكام هذا القانون والنصوص الصادرة لتطبيقه، كلما طلبوا ذلك.

حسب صنف رخصة السياقة التي يرغب المترشح في الحصول عليها.

يدلي المعني بالأمر بالشهادة الطبية المثبتة لقدراته البدنية والعقلية عند إيداع ترشيحه لاجتياز امتحان الحصول على رخصة السياقة.

المادة 13

إذا كان المترشح لاختبارات امتحان الحصول على رخصة السياقة مصابا بعجز بدني لا يتنافى مع سياقة المركبات ذات محرك، أمكن تعويض هذا العجز بتهيئة خاصة للمركبة أو بواسطة حمل وباستعمال أجهزة طبية أو هما معا، من قبل السائق تبعاً لتعليمات الطبيب الذي أجرى الفحص الطبي.

يجب أن تشير الشهادات الطبية إلى التقييدات والتهيئات أو إلى الأجهزة الخاصة. يبين ذلك في رخصة السياقة وفق أحكام الفقرة الأخيرة من المادة 7 أعلاه.

المادة 14⁽⁷⁾

يجب على كل شخص حاصل على رخصة السياقة الخضوع لفحص طبي كل عشر سنوات. غير أنه يجب تجديد الفحص الطبي كل سنتين، بالنسبة للحاصلين على رخصة السياقة، الذين تتجاوز أعمارهم 65 سنة.

يجب على الأشخاص الحاصلين على رخصة السياقة من الأصناف «ب» (B) و«هـ» (E) و«ج» (C) و«هـ» (D) و«د» (D) و«هـ» (E) عند سياقة المركبات المخصصة لنقل البضائع أو للنقل الجماعي للأشخاص المطابقة لهذه الأصناف، إثبات خضوعهم لفحص طبي صالح لسنتين. غير أنه يمكن للأطباء المعتمدين المشار إليهم في المادة 21 بعده، أن يأمرؤا بخضوع السائق لفحص طبي دوري لفترة أقل من الفترات المحددة أعلاه إذا كانت حالته الصحية تدعو إلى ذلك.

المادة 15

علاوة على الفحوص الطبية المنصوص عليها في المادتين 12 و14 أعلاه.

(1) يخضع لفحص طبي كل شخص حاصل على رخصة سياقة أصيب بمرض أو بعجز منصوص

الجماعي للأشخاص؛

2- أن يكون أهلاً بدنياً وعقلياً لسياقة المركبات من الصنف المعني برخصة السياقة. وتثبت هذه الأهلية بشهادة طبية مسلمة وفق الفرع 2 بعده؛

3- أن يثبت خضوعه لتعليم في سياقة المركبات ذات محرك في إحدى المؤسسات المرخص لها لهذا الغرض مع مراعاة أحكام المادة 251 أدناه؛

4- أن يكون حاصلًا على:

- رخصة السياقة بعد انتهاء الفترة الاختبارية من صنف «ب» (B) وألا يقل رصيد النقط المخصص لرخصته عن إثنتي عشرة نقطة، للحصول على رخصة السياقة من الصنفين «ج» (C) و«د» (D)؛
- رخصة السياقة بعد انتهاء الفترة الاختبارية من صنف «ب» (B) وألا يقل رصيد النقط المخصص لرخصته عن إثنتي عشرة نقطة، للحصول على رخصة السياقة من الصنف «هـ» (E) و«د» (D)؛
- رخصة السياقة من الصنف «ج» (C) للحصول على رخصة السياقة من الصنف «هـ» (E) و«ج» (C)؛
- رخصة السياقة من الصنف «د» (D) للحصول على رخصة السياقة من الصنف «هـ» (E) و«د» (D).

الفرع 2

الأهلية البدنية والعقلية

المادة 12

يخضع وجوباً كل مترشح لاختبارات امتحان الحصول على رخصة السياقة لفحص طبي مسبق، الغاية منه التأكد من أن قدراته البدنية والعقلية تمكنه من سياقة مركبة على الطريق العمومية دون خطر وخاصة التأكد من أنه غير مصاب بأحد الأمراض التي تمنع السياقة والمحددة قائمتها من قبل الإدارة بعد استشارة المجلس الوطني لهيئة الأطباء الوطنية. يتم تحيين قائمة الأمراض التي تمنع السياقة كل ثلاث سنوات بعد استشارة المجلس الوطني لهيئة الأطباء الوطنية.

تحدد الإدارة القدرات البدنية والعقلية المطلوبة

بقراءة البيانات المتعلقة بالفحص الطبي المسجلة على الحامل المحررة فيه رخصة السياقة.

المادة 18⁽⁹⁾

يوجه الطبيب الذي قام بالفحص الطبي، طبقاً لأحكام المادة 15 أعلاه، إلى الإدارة المختصة، نسخة من الشهادة التي سلمها للمعني بالأمر والتي تثبت:

(1) إما أنه يمكن لصاحب رخصة السياقة، الاستمرار في استعمال رخصته، شريطة الخضوع، إن اقتضى الحال، لفحص طبي تكميلي يحدد الطبيب تاريخ إجرائه؛

(2) وإما أنه يجوز لصاحب رخصة السياقة، الاستمرار في استعمال رخصته، لكن مع مراعاة التقييدات المتعلقة بالسياقة في ظروف خاصة، وعند الاقتضاء، داخل أجل محدد؛

(3) وإما أن صاحب الرخصة مصاب بمرض أو عجز يستلزم تهيئة ملائمة للمركبة أو حمل أو استعمال السائق لآلة أو لجهاز طبي تعويضي خاصين، أو هما معاً؛

(4) وإما أن السائق مصاب بمرض أو عجز يتنافى مع السياقة على الطريق العمومية.

تسلم في الحالات المنصوص عليها في البندين 2 و3 من هذه المادة، رخصة سياقة جديدة مقابل الرخصة القديمة، تبين نوع التقييد المفروض أو تهيئة المركبة، أو هما معاً، دون حاجة لاجتياز المعني بالأمر لامتحان جديد للحصول على رخصة السياقة.

تسحب رخصة السياقة أو تلغى في الحالة المنصوص عليها في البند 4 من هذه المادة. غير أنه إذا كان سحب أو إلغاء رخصة السياقة مبرراً بعجز بدني يهيم صنفاً أو أكثر من المركبات، فإن السحب أو الإلغاء لا يطبق إلا على الصنف أو الأصناف المعنية.

المادة 19

إذا نازع صاحب رخصة السياقة أو الإدارة في استنتاجات الطبيب المضمنة في الشهادة الطبية، يخضع المعني بالأمر، بطلب منه أو بطلب من الإدارة، لفحص طبي مضاد تجريه لجنة طبية للاستئناف تتكون وفق أحكام المادة 21 بعده.

لا يجوز للطبيب الذي قام بإجراء الفحص الطبي

عليه في قائمة تضعها الإدارة، بعد استشارة المجلس الوطني لهيئة الأطباء الوطنية، وذلك داخل أجل ثلاثين يوماً الموالية للإصابة بالمرض أو العجز.

(2) يخضع لفحص طبي، بأمر من الإدارة، كل شخص حاصل على رخصة سياقة تسبب في حادثة سير نجم عنها قتل غير عمدي.

يجب على الطبيب الذي عاين الإصابة بالمرض أو العجز أن يخبر فوراً الإدارة التي تقوم في أجل ثلاثين يوماً باستدعاء المعني بالأمر، من أجل الفحص الطبي الإجمالي.

يجب كذلك أن يقوم بإخبار الإدارة، بعد أن يكون قد خضع لفحص طبي ملائم داخل أجل لا يزيد على شهر واحد يتدئ من تاريخ الفحص الطبي المذكور، كل شخص حاصل على رخصة للسياقة تعرض لحادثة أصيب بسببها بمرض أو عجز أثر في قدراته البدنية أو العقلية، أو تعرض لأي عارض أو مرض آخر أثر في تلك القدرات.

المادة 16

تجرى الفحوص الطبية الإجمالية المفروضة بموجب هذا القانون من قبل أطباء من القطاع العام أو من القطاع الخاص يستوفون الشروط المنصوص عليها في المادة 21 بعده. ويقوم عند الاقتضاء بإجراء الفحص متخصص أو متخصصون حسب طبيعة الفحص اللازم إجراؤه.

المادة 17⁽⁸⁾

يسلم الطبيب الذي قام بالفحص الطبي وفق أحكام المادتين 12 و14 أعلاه، شهادة إلى المعني بالأمر للإدلاء بها إلى الإدارة المختصة، تثبت أنه قادر على السياقة، أو قادر على السياقة مع مراعاة التقييدات المشار إليها في المادة 18 بعده، أو أنه غير قادر على السياقة.

تحتفظ الإدارة بنسخة من شهادة الفحص الطبي لتحيين المعطيات المتعلقة برخصة السياقة في الجاذبية الوطنية لرخصة السياقة وتعيد الشهادة الأصلية إلى المعني بالأمر قصد الإدلاء بها لأعوان المراقبة كلما طلب منه ذلك كإثبات لخضوعه لهذا الفحص، ما لم يتم وضع نظام آلي يسمح للأعوان محرري المحاضر

عليها في هذا القانون وفي النصوص الصادرة لتطبيقه. يمكن استرجاع النقط وفق الشروط المحددة في هذا القانون.

تلغى رخصة السياقة عند نفاذ رصيد النقط المخصص لها.

الفرع 2

رخصة السياقة للفترة الاختبارية

المادة 23⁽¹⁰⁾

يحصل المترشح الذي اجتاز بنجاح الاختبارات المشار إليها في المادة 10 أعلاه، على رخصة السياقة صالحة للصنف أو الأصناف المعنية بهذه الاختبارات. يخضع كل مترشح حصل على رخصة السياقة من الأصناف «أ1» «أ1» و«أ» (A) و«ب» (B) لفترة اختبارية تحدد مدتها في سنتين.

يخصص لرخصة السياقة من الأصناف السالفة الذكر خلال الفترة الاختبارية رصيد من 20 نقطة.

المادة 24⁽¹¹⁾

تلغى الرخصة بقوة القانون ابتداء من تاريخ فقدان آخر نقطة من الرصيد المخصص لرخصة السياقة خلال الفترة الاختبارية.

لا يمكن لصاحب الرخصة الملغاة اجتياز الاختبارات مرة أخرى لأجل الحصول على رخصة سياقة جديدة، إلا بعد مضي مدة ستة (6) أشهر على الأقل من تاريخ تسليم رخصة السياقة الملغاة الخاصة به للعون محرر المحضر أو للإدارة وخضوعه لدورة في التربية على السلامة الطرقيّة في مؤسسة مرخص لها وفق أحكام هذا القانون.

في حالة نجاحه تسلم له رخصة سياقة جديدة، يخصص لها رصيد من عشرين (20) نقطة ويخضع لفترة اختبارية جديدة مدتها سنتان.

المادة 25⁽¹²⁾

(نسخت)

المادة 26

يجب على صاحب رخصة السياقة، الذي فقد خلال الفترة الاختبارية أكثر من ثلثي النقط المخصصة للرخصة المذكورة، أن يخضع لدورة في التربية على

موضوع الاستئناف أن يكون عضوا في اللجنة الطبية للاستئناف.

المادة 20

إذا نازع صاحب رخصة السياقة أو الإدارة في استنتاجات اللجنة الطبية للاستئناف، يخضع المعني بالأمر، بطلب منه أو بطلب من الإدارة، لفحص طبي مضاد يجريه طبيب خبير يعين بأمر من رئيس المحكمة الابتدائية التابع لدائرة نفوذها المكان الذي يقيم فيه صاحب الرخصة.

يتم تقديم الطلب والبت فيه وفق الشكليات المنصوص عليها في المادة 148 من القانون المتعلق بالمسطرة المدنية.

المادة 21

تعتمد الإدارة الأطباء والأطباء أعضاء اللجنة الطبية للاستئناف المشار إليهم في المادتين 16 و19 أعلاه، المؤهلين لتسليم الشهادات الطبية المنصوص عليها في هذا الفرع، إذا أثبتوا توفرهم على معارف علمية وتجهيزات خاصة وملائمة تحدد الإدارة لائحتها بعد استطلاع رأي المجلس الوطني لهيئة الأطباء الوطنية وتنشر هذه اللائحة بالجريدة الرسمية وتبلغها للمجلس المذكور.

تخضع اللائحة المعتمدة من طرف الإدارة للتحيين كلما دعت الضرورة لذلك.

تحدد الإدارة الأتعاب الواجب أدائها عن الفحوص الطبية الإجبارية المنصوص عليها في هذا الفرع، بعد استطلاع رأي المجلس الوطني لهيئة الأطباء الوطنية والهيئات المهنية المعنية.

الباب الرابع

تخصيص النقط لرخصة السياقة

الفرع 1

أحكام عامة

المادة 22

يخصص رصيد من النقط لرخصة السياقة. ويخفض هذا الرصيد بقوة القانون إذا أدين صاحب الرخصة من أجل مخالفة تستوجب هذا التخفيض أو أدى الغرامة التصالحية والجزافية في الحالات المنصوص

السلامة الطرقية تحدد كيفياتها من قبل الإدارة.

الفرع 3

رخصة السياقة بعد انتهاء الفترة الاختبارية

المادة 27⁽¹³⁾

عند انتهاء الفترة الاختبارية المنصوص عليها في المادة 23 أعلاه، ومع مراعاة أحكام المادة 26 أعلاه، يخصص لرخصة السياقة الرصيد الأقصى المحدد في ثلاثين (30) نقطة.

الفرع 4

خصم النقاط واسترجاعها

المادة 28

يثبت ارتكاب مخالفة مؤدية إلى خصم عدد من النقاط من رصيد رخصة السياقة، بأداء غرامة تصالحية وجزافية أو بمقرر قضائي بالإدانة حاز قوة الشيء المقضي به.

يتم إخبار مرتكب المخالفة بأن أداء الغرامة التصالحية والجزافية يعد اعترافا بارتكاب المخالفة ويترتب عليها، بقوة القانون، تخفيض رصيده من النقاط بخصم النقاط المقابلة للمخالفة المعترف بها. يشمل خصم النقاط في آن واحد جميع أصناف رخصة السياقة التي حصل عليها المعني بالأمر.

المادة 29

يحدد عدد النقاط الواجب خصمها تبعا لجسامة المخالفة المرتكبة.

المادة 30⁽¹⁴⁾

يتم إخبار المعني بالأمر، عند إشعاره بأن إحدى المخالفات المؤدية إلى خصم النقاط قد سجلت عليه، بأنه يمكن أن يتعرض لخصم للنقاط وبوجود معالجة آلية لهذه النقاط.

توجه الإدارة للمعني بالأمر رسالة مضمونة مع إشعار بالاستلام، تتضمن هذه البيانات وما بقي في رصيده من النقاط مع مراعاة المخالفات الأخرى التي يكون قد ارتكبها المخالف ولم يتم تسجيلها في الجذاذية الوطنية لرخصة السياقة وذلك بالنسبة للحالات التالية:

– عند الخصم الأول للنقط من الرصيد المخصص لرخصة السياقة؛

– عند كل خصم للنقط تترتب عنه فقدان نصف النقط أو أكثر من الرصيد المخصص لرخصة السياقة؛

– عند كل خصم للنقط تترتب عنه فقدان، خلال الفترة الاختبارية، أكثر من ثلثي النقط المخصصة لرخصة السياقة خلال هذه الفترة.

المادة 31⁽¹⁵⁾

إذا ثبت ارتكاب مخالفة بأداء غرامة تصالحية وجزافية بين يدي العون محرر المحضر وترتب على ذلك فقدان مجموع من النقاط، يقوم العون محرر المحضر بالاحتفاظ برخصة السياقة المعني بالأمر مقابل تسليمه وصلا مؤقتا، تحدد الإدارة شكله ومحتواه. ويخول الوصل المذكور للمخالف حق السياقة لمدة مائة وعشرين (120) ساعة، ابتداء من ساعة تسلمه. ويفقد المخالف، بعد انصرام هذه المدة، حق سياقة أية مركبة تتطلب سياقتها الحصول على رخصة سياقة. وتبعث رخصة السياقة إلى الإدارة من قبل العون محرر المحضر في أجل 48 ساعة.

المادة 32⁽¹⁶⁾

في ما عدا الحالة المنصوص عليها في المادة 31 أعلاه وفي حالة فقدانه مجموع النقاط، يتلقى المعني بالأمر من الإدارة، بواسطة رسالة مضمونة مع إشعار بالاستلام، موجهة إليه بالعنوان المصرح به للإدارة، تذكيرا بالمخالفات التي سبق ارتكابها وبالمخالفة الأخيرة التي ترتب عليها خصم مجموع النقاط والأمر بتسليم رخصة السياقة التي بحوزته إلى مصالح الإدارة المذكورة، داخل أجل شهر من تاريخ توصله بالرسالة، ويفقد بذلك حق سياقة أية مركبة تتطلب سياقتها الحصول على رخصة سياقة.

المادة 33

يجوز لصاحب رخصة السياقة، قبل انصرام الفترة الاختبارية، أن يسترجع أربع (4) نقط وذلك دون تجاوز الحد الأقصى المخصص لرخصته، إذا خضع لدورة في التربية على السلامة الطرقية.

المادة 34⁽¹⁷⁾

لا يجوز للحاصل على رخصة السياقة، الذي فقد مجموع النقاط بعد الفترة الاختبارية، التقدم من

نقط؛

- إذا لم يرتكب صاحب رخصة السياقة مخالفة معاقبا عليها بخضم النقط، داخل أجل سنتين من التاريخ المشار إليه أعلاه وكان الرصيد المتبقى من النقط يقل عن ثمان (8) نقط، يرفع هذا الرصيد إلى اثنتي عشرة (12) نقطة.

الباب الخامس

الحامل المحررة فيه رخصة السياقة

المادة 36

- يمكن أن تحرر رخصة السياقة في حامل يكون قابلا لأن تسجل عليه في شكل إلكتروني المعلومات التي تحتوي عليها الرخصة.
- تكون للمحرر في شكل إلكتروني نفس القيمة الثبوتية للمحرر على حامل من ورق.
- لا يمكن أن يسلم لشخص حاصل على أكثر من صنف من أصناف رخصة السياقة إلا حامل واحد.

المادة 37⁽¹⁸⁾

- يجب أن يتضمن الحامل المحررة فيه رخصة السياقة، على الخصوص ما يلي:
 - البيانات المتعلقة بهوية صاحب رخصة السياقة؛
 - البيانات المتعلقة بتسليم رخصة السياقة؛
 - صنف أو أصناف رخصة السياقة وتاريخ تسليم كل صنف؛
 - البيانات المتعلقة بالسلطة التي سلمت رخصة السياقة؛
 - التقييدات المفروضة على استعمال رخصة السياقة.
- إذا كان الحامل المحررة فيه رخصة السياقة يسمح بتسجيل المعلومات بشكل الكتروني، فإن هذه المعلومات تشتمل على الخصوص، بالإضافة إلى البيانات أعلاه، على ما يلي:
 - عنوان صاحب رخصة السياقة؛
 - صلاحية الفحص الطبي؛
 - البيانات المتعلقة بالإدانات القضائية الصادرة في حق صاحب رخصة السياقة؛
 - البيانات المتعلقة بالغرامات التصالحية والجزافية التي أداها الحاصل على رخصة السياقة؛

جديد لاجتياز امتحان الحصول على رخصة السياقة، إلا بعد انصرام أجل ستة (6) أشهر ابتداء من تاريخ تسليم رخصته للسياسة للعون محرر المحضر أو للإدارة، طبقا لأحكام المادتين 31 و32 أعلاه، شريطة أن يخضع، على نفقته، لدورة في التربية على السلامة الطرقية في مؤسسة مرخص لها وفق أحكام هذا القانون.

غير أن الحاصل على رخصة السياقة من الصنف «ج» أو «د»، منذ أربع (4) سنوات على الأقل في تاريخ فقدان مجموع النقط، يعفى من الفترة الاختبارية. إذا كانت رخصة السياقة الملغاة تتضمن عدة أصناف، يمكن لصاحبها اجتياز الامتحان الضروري للحصول على صنف واحد فقط. وفي حالة النجاح، يمكن أن يسترجع أيضا الأصناف الأخرى التي فقدها. يرفع الأجل المحدد في الفقرة الأولى أعلاه إلى سنتين إذا خصم مجموع النقط من جديد داخل أجل الخمس السنوات الموالية للخصم السابق.

المادة 35

إذا لم يرتكب صاحب رخصة السياقة مخالفة جديدة معاقبا عليها بخضم النقط، داخل أجل ثلاث (3) سنوات من التاريخ الذي حاز فيه آخر مقرر قضائي بالإدانة قوة المقضي به أو من تاريخ أداء آخر غرامة تصالحية وجزافية، خصص لرخصته من جديد، الرصيد الأقصى من النقط المحدد في المادة 27 أعلاه.

استثناء من أحكام الفقرة الأولى أعلاه، يجوز لصاحب رخصة السياقة، بعد الفترة الاختبارية وقبل انصرام الأجل المحدد في الفقرة الأولى أعلاه، أن يسترجع مرة واحدة أربع (4) نقط إذا خضع لدورة في التربية على السلامة الطرقية المشار إليها في المادة 34 أعلاه، وذلك دون تجاوز الحد الأقصى للرصيد المخصص لرخصة السياقة.

غير أنه، و مع مراعاة أحكام الفقرة الأولى أعلاه:

- إذا لم يرتكب صاحب رخصة السياقة مخالفة معاقبا عليها بخضم النقط، داخل أجل سنة من التاريخ الذي حاز فيه آخر مقرر قضائي بالإدانة قوة المقضي به أو من تاريخ أداء آخر غرامة تصالحية وجزافية، يسترجع أربع (4)

– رصد النقط المخصصة لرخصة السياقة.

يمكن للإدارة تغيير البيانات الواردة في هذه المادة أو تميمها.

المادة 38⁽¹⁹⁾

تحدد مدة صلاحية الحامل المحررة فيه رخصة السياقة في عشر سنوات. وتحتسب هذه المدة، بالنسبة للتجديد الأول، ابتداء من تاريخ تسليم رخصة السياقة على الحامل الإلكتروني.

يجب تجديد الحامل المحررة فيه رخصة السياقة:

1 عند كل انصرام مدة الصلاحية المذكورة أعلاه. ولا يتم التجديد في هذه الحالة، إلا بعد الإدلاء بشهادة طبية تثبت الخضوع للفحص الطبي المشار إليه في الفقرة الأولى من المادة 14 من هذا القانون؛

يجب تجديد الحامل المذكور على أبعد تقدير، داخل الثلاثة أشهر الموالية لانصرام السنة العاشرة على تاريخ تسليم رخصة السياقة.

2- عند كل تغيير يطرأ على هوية صاحب رخصة السياقة، وفي هذه الحالة يجب تجديد الحامل المذكور داخل أجل شهرين من وقوع التغيير؛

3- عند كل تغيير يطرأ على المعلومات المتعلقة بأصناف رخصة السياقة المحصل عليها؛

4- عند كل تسجيل أو كل رفع للتقييدات المتعلقة بصلاحية رخصة السياقة؛

5- عند أي تلاش يلحق بالحامل أو بإحدى مكوناته، تتعذر معه قراءة المعلومات المسجلة فيه أو يترتب عليه تلف تلك المعلومات.

يجب على صاحب رخصة السياقة إشعار الإدارة بكل تغيير يطرأ على عنوانه داخل شهرين من وقوع التغيير، وفي هذه الحالة، تقوم الإدارة بتحديث البيانات المتعلقة بالعنوان في الحامل المحررة فيه رخصة السياقة دون حاجة إلى تجديده.

المادة 39

يجب على أصحاب رخصة السياقة أن يقوموا بتغيير الحامل المحررة فيه، إذا قررت الإدارة ذلك التغيير، خاصة اعتبارا للتطور التكنولوجي. تحدد الإدارة نوع وشكل الحامل المحررة فيه

رخصة السياقة وكذا كيفيات تغييره.

يحق تغيير الحامل المحررة فيه رخصة السياقة كلما طلب صاحبها ذلك، ما عدا في حالة توقيف رخصة السياقة أو سحبها أو إلغائها أو في حالة العجز عن السياقة.

الباب السادس

السياقة المهنية

المادة 40⁽²⁰⁾

لا يجوز لأي كان سياقة المركبات المبينة بعده، بصفة مهنية، إن لم يكن حاصلًا على بطاقة سائق مهني:

– مركبات يتجاوز وزنها الإجمالي مع الحمولة 3.500 كيلوغرام لنقل البضائع لحساب الغير أو للحساب الخاص؛

– مركبات النقل العمومي للأشخاص؛

– مركبات تستلزم سياقتها رخصة السياقة من الصنف «د» (D) أو «هـ» «د» ((E(D)) لنقل المستخدمين والنقل المدرسي؛

– سيارات الأجرة من الصنفين الأول والثاني؛

– حافلات النقل الحضري؛

– مركبات الإغاثة.

تسلم الإدارة بطاقة سائق مهني لطالها الذي تابع تكويننا تأهيليًا أوليًا.

يجب الإدلاء ببطاقة سائق مهني إلى الأعوان المكلفين بمراقبة تطبيق أحكام هذا القانون والنصوص الصادرة لتطبيقه، كلما طلبوا ذلك.

المادة 41

يجب على كل حاصل على بطاقة سائق مهني أن يتابع، كل خمس سنوات، لأجل تجديد هذه البطاقة، تكويننا مستمرا خلال السنة الأخيرة من هذه الفترة.

المادة 42

يجب أن ينصب التكوين التأهيلي والتكوين المستمر المشار إليهما في المادتين 40 و41 أعلاه على:

– الاستعمال الرشيد للمركبة حسب خصائصها التقنية؛

– اتخاذ موقف مناسب في حالات الاستعجال

عجلات مزودة بمحرك لا ينطبق عليها تعريف الدراجة بمحرك ولا يتجاوز وزنها فارغة ألف (1000) كيلوغرام. دراجة ثلاثية العجلات خفيفة بمحرك: دراجة ثلاثية العجلات مزودة بمحرك تساوي قوته خمسة عشر كيلواط على الأكثر أو بمحرك حراري لا تتجاوز أسطنته مائة و خمسة وعشرين (125) سنتمترًا مكعبًا. دراجة رباعية العجلات: كل مركبة لها أربع عجلات على الأقل يتم دفعها فقط بواسطة الطاقة العضلية للأشخاص الذين يسوقونها، وعلى الخصوص بواسطة المدوسات أو المدورات.

دراجة رباعية العجلات خفيفة بمحرك: دراجة رباعية العجلات لا يتجاوز وزنها فارغة ثلاثمائة وخمسين (350) كيلوغراما ولا يتجاوز وزن حمولتها النافعة المأذون بها مائتي (200) كيلوغرام ومزودة بمحرك تساوي قوته أربعة (4) كيلواط على الأكثر أو بمحرك حراري لا تتجاوز أسطنته خمسين (50) سنتمترًا مكعبًا.

دراجة رباعية العجلات ثقيلة بمحرك: دراجة رباعية العجلات مزودة بمحرك تساوي قوته خمسة عشر (15) كيلواط على الأكثر ولا ينطبق عليها تعريف الدراجة رباعية العجلات خفيفة بمحرك وألا يتجاوز وزنها فارغة خمسمائة وخمسين (550) كيلوغراما.

وزن المركبة فارغة: وزن المركبة في وضع السير، ويشمل القند مع الحواشد وخزان الماء مملوءا وخزانات الوقود مملوءة أو آلات الغاز مملوءة والهيكل والتجهيزات العادية والعجلات وعجلات الاحتياط ومجموع الأدوات العادية المسلمة عادة مع المركبة.

الحمولة النافعة المأذون بها للمركبة: الفرق بين الوزن الإجمالي المأذون به للمركبة محملة ووزن المركبة فارغة.

الوزن الحقيقي للمركبة: الوزن الفعلي للمركبة، كما هي محملة، وعلى مثلها الطاقم والركاب.

الوزن الإجمالي الدارج المأذون به لمركبة: الوزن الإجمالي المأذون به لمركبة متمفصلة أو لمجموعة مركبات أو لقطار طرقي مزدوج.

الوزن الإجمالي المأذون به للمركبة محملة: الوزن

لتوقع الخطر واحترام المستعملين الآخرين للطريق العمومية؛

- استعمال أجهزة المراقبة والسلامة؛
- تطبيق قواعد السلامة وملاءمة سلوك السائق للوسط المهني للسيافة؛
- اكتساب وتحيين المعارف التي تمكن من تطبيق النصوص التشريعية والتنظيمية المتعلقة بالنقل وقواعد سلامة السير الطرقي وكذا تشريع الشغل، أو هما معا؛
- التحكم في قواعد السلامة عند الشحن والإفراغ وفي قواعد ربط الشحنة وكذلك أخذ أخطار البضائع المنقولة بعين الاعتبار.

المادة 43

يلقن التكوين التأهيلي الأولي والتكوين المستمر، المشار إليهما في هذا الباب، مؤسسات تعتمد الإدارة لهذا الغرض.

تحدد الإدارة برنامج التكوين التأهيلي الأولي والتكوين المستمر وكيفيات التقييم وكذا نموذج ومضمون بطاقة سائق مهني وكيفيات تسليمها وتجديدها.

القسم الثاني

المركبة

الباب الأول

أحكام عامة

الفرع 1

تعريف

المادة 44⁽²¹⁾

يراد في مفهوم هذا القانون بما يلي:

مركبة: كل وسيلة نقل لها عجلتان على الأقل تسير على الطريق العمومية بواسطة قوتها الآلية الذاتية أو بواسطة قوة خارجية.

دراجة ثلاثية العجلات: كل مركبة لها ثلاث عجلات يتم دفعها فقط بواسطة الطاقة العضلية للأشخاص الذين يسوقونها، وعلى الخصوص بواسطة المدوسات أو المدورات.

دراجة ثلاثية العجلات بمحرك: كل مركبة لها ثلاث

الخصائص التقنية أو المعايير المتعلقة على الخصوص بما يلي:

- (1) الأوزان؛
- (2) إطارات العجلات و الاتصال بالأرض؛
- (3) الأبعاد؛
- (4) أبعاد الحمولة وأجهزة الشحن وربط الشحنة؛
- (5) الأدوات المحركة؛
- (6) أدوات التحريك؛
- (7) أدوات التوجيه؛
- (8) أدوات الرؤية؛
- (9) أدوات الإنارة والتشوير؛
- (10) الدارات والملاقات الكهربائية؛
- (11) أجهزة الإنذار الصوتية والضوئية؛
- (12) أجهزة مراقبة السرعة وإن اقتضى الحال زمن القيادة؛
- (13) أجهزة الحصر؛
- (14) أجهزة القطر؛
- (15) البنية؛
- (16) الهيكله والتهيئة؛
- (17) الصفائح والتقييد؛
- (18) تهيئة مركبات النقل الجماعي للأشخاص والبضائع؛
- (19) التجهيزات والتهيئات الخاصة كتلك المخصصة للأشخاص ذوي الاحتياجات الخاصة.

المادة 48

يجب أن تجهز كل مركبة و كل مقطورة بأجهزة السلامة ولوازمها.
تحدد الإدارة أجهزة السلامة ولوازمها والقواعد التي تخضع لها.

المادة 49

تقوم الإدارة، قصد التأكد من أن المركبة ذات محرك أو مجموعة المركبات أو الدراجة النارية يمكن أن تقبل للسير على الطريق العمومية مع التقيد بأحكام المواد 46 و 47 و 48 أعلاه، بالمصادقة على المركبة وذلك بمراقبة خصائصها التقنية أو احترام المعايير المشار إليها في المادتين 47 و 48 المذكورتين.

تطبق أحكام هذه المادة أيضا على الدراجات بمحرك والدراجات ثلاثية العجلات بمحرك والدراجات

الإجمالي للمركبة محملة المصرح بقبوله من لدن الإدارة.

السائق: كل شخص يقوم بقيادة مركبة أو سيارة أو غيرها، بما في ذلك الدراجات، أو الذي يسوق على الطريق بهائم منفردة أو في شكل قطعان، أو دواب الجر أو الحمل أو الركوب.

حادثة سير: كل حادثة تقع على طريق مفتوحة للسير العمومي تتورط فيها على الأقل مركبة وتتسبب في ضرر جسماني أو مادي.

نقل جماعي: تعتبر مخصصة للنقل الجماعي، المركبات المخصصة للنقل العمومي أو الخاص للأشخاص، منتظما كان أو عرضيا، بعوض أو بدون عوض، بالإضافة إلى خدمات المدينة.

الفرع 2

تجهيز المركبات و المصادقة عليها

المادة 45

يجب صنع المركبات أو مجموعة المركبات وتسويقها واستغلالها واستعمالها وصيانتها وعند الاقتضاء، إصلاحها، على نحو يؤمن سلامة مستعملي الطريق العمومية ويقلل من استهلاك الطاقة ومن إحداث نفايات غير قابلة لإعادة استعمالها ومن انبعاث مواد ملوثة.

المادة 46

يجب أن تؤمن قواعد صنع وتجهيز المركبات وتهيئتها، حسب الاستعمال المخصصة له، والتي تضعها الإدارة، ضمانات صلبة وسلامة كافية تمكن السائق من التحكم في مركبته ومن التقليل قدر الإمكان من أخطار الحوادث والعواقب الناجمة عنها، سواء بالنسبة لركاب المركبة أو بالنسبة للمستعملين الآخرين للطريق العمومية.

يجب أن تمكن أيضا من تفادي أخطار وقوع حرائق أو انفجارات أو إزعاج السكان أو الإضرار بالصحة أو السلامة العمومية أو مضايقة مستعملي الطريق العمومية أو السكان المجاورين لها أو هما معا.

المادة 47

تحدد قواعد صنع وتجهيز وتهيئة المركبات

التسجيل

المادة 53

يجب على كل مالك سيارة أو دراجة نارية أو دراجة ثلاثية العجلات بمحرك أو دراجة رباعية العجلات ثقيلة بمحرك، أن يقوم بتسجيلها قبل الشروع في استخدامها لأول مرة. وتسلم له شهادة تسجيل. تطبق أحكام الفقرة الأولى من هذه المادة على كل مقطورة يتجاوز وزنها الإجمالي المأذون به محملة سبعمائة وخمسين (750) كيلوغراما.

المادة 54⁽²²⁾

تثبت شهادة التسجيل، مع مراعاة صحة تصريح المالك، مطابقة المركبة لخصائص المصادقة. تتضمن شهادة التسجيل خاصة البيانات التالية:

- رقم ترتيبي يسمى «رقم التسجيل» تمنحه الإدارة؛
- تواريخ الشروع في استخدام المركبة وتسجيلها أو نقل ملكيتها؛
- هوية مالك المركبة وعنوانه، وفي حالة ملكية مشتركة لأكثر من مالكين اثنين، هوية وعنوان أحد المالكين المقترح من قبلهم مع إضافة عبارة «وشركاؤه»؛
- الخصائص التقنية للمركبة وقوتها الجبائية؛
- استعمال المركبة؛
- مدة صلاحية الحامل المحررة فيه شهادة التسجيل.

المادة 55

تخضع أيضا للتسجيل، إذا كانت تسيير على الطريق العمومية، المركبات الفلاحية ذات محرك والمركبات الغابوية ذات محرك وأربيات الأشغال العمومية. تطبق أحكام الفقرة الأولى من هذه المادة على كل الأجهزة الفلاحية والأجهزة الغابوية التي يتجاوز وزنها الإجمالي المأذون به محملة سبعمائة وخمسين (750) كيلوغراما، إذا كانت تسيير على الطريق العمومية.

المادة 56

تخضع المركبات التي تملكها الدولة أو الجماعات المحلية لتسجيل خاص تحدده الإدارة.

رباعية العجلات بمحرك وعلى المقطورات إذا كان الوزن الإجمالي لهذه الأخيرة محملة يتجاوز سبعمائة وخمسين (750) كيلوغراما.

يترتب على المصادقة تحرير سند للمصادقة تحدد الإدارة شكله ومضمونه.

يجب أن يكون كل رفض للمصادقة معللا ويجب تسليم نسخة منه إلى المعني بالأمر.

يمكن للإدارة أن تعتمد هيئات خاصة أو مختبرات للقيام بالمراقبة المنصوص عليها في الفقرة الأولى أعلاه.

المادة 50

يمنع استخدام واستغلال كل مركبة على الطريق العمومية لا تكون خصائصها التقنية مطابقة للقواعد المقررة تطبيقا للمواد 46 و47 و48 أعلاه إلى حين مطابقتها لتلك القواعد.

تطبق أحكام الفقرة الأولى من هذه المادة أيضا على كل مقطورة يتجاوز وزنها الإجمالي المأذون به محملة سبعمائة وخمسين (750) كيلوغراما.

المادة 51

تخضع كل مركبة أدخلت عليها، بعد المصادقة عليها، إحدى التغييرات المحددة من قبل الإدارة إلى مصادقة جديدة.

المادة 52

يمكن للأعوان أو للهيئات المؤهلين قانونا من قبل الإدارة، القيام بأخذ عينات من المركبات أو من عناصر أو أجهزة المركبات التي سبقت المصادقة عليها، كما هو منصوص عليه في هذا القانون والنصوص الصادرة لتطبيقه، لدى الصانعين أو المستوردين أو وكلاء شركات المركبات وذلك لأجل مراقبة مطابقتها لسند المصادقة. تؤخذ العينات المذكورة بالمجان ولا يجوز أن يترتب على أخذها أية مطالبة أو أي تعويض.

ترجع المركبات أو عناصر أو أجهزة المركبات، بعد المراقبة، إلى أصحابها إذا لم تتسبب تجارب المراقبة في إتلافها.

يجب إلغاء سند المصادقة بقرار من الإدارة، بعد إنذار المعني بالأمر، إذا تبين أن المركبات أو عناصر أو أجهزة المركبات التي تمت مراقبتها غير مطابقة للسند.

الفرع 3

المادة 57

يمكن أن تحرر شهادة التسجيل المركبة في حامل يكون قابلاً لأن تسجل عليه في شكل إلكتروني المعلومات التي تحتوي عليها الشهادة والبيانات المتعلقة بالمراقبة التقنية.

تكون للمحرر في شكل إلكتروني نفس القيمة التوثيقية للمحرر على حامل من ورق.

يجب على أصحاب شهادة التسجيل أن يقوموا بتغيير الحامل المحررة فيه هذه الشهادة، إذا قررت الإدارة ذلك التغيير، خاصة اعتباراً للتطور التكنولوجي. تحدد الإدارة نوع وشكل الحامل المحررة فيه شهادة التسجيل وكذا كيفية تغييره.

المادة 58⁽²³⁾

تحدد مدة صلاحية الحامل المحررة فيه شهادة التسجيل في عشر (10) سنوات.

تحتسب هذه المدة بالنسبة للتجديد الأول ابتداء من تاريخ إعداد الحامل المحررة عليه شهادة التسجيل في شكل إلكتروني.

ويكون تجديد الحامل المذكور إجبارياً في الحالات التالية:

- عند كل انصرام لمدة الصلاحية المذكورة أعلاه، مع وجوب تجديد الحامل المذكور على أبعاد تقدير داخل الثلاثة أشهر الموالية لانصرام السنة العاشرة على تاريخ إعداده؛
 - عند كل تغيير يطرأ على هوية أو عنوان صاحب شهادة التسجيل؛
 - عند كل تغيير يطرأ على المعلومات المضمنة في شهادة التسجيل والمتعلقة بالخصائص التقنية للمركبة أو بتسجيلها؛
 - عند كل تلاش يلحق بالحامل المحررة فيه شهادة التسجيل أو بإحدى مكوناته، تتعذر معه قراءة المعلومات المسجلة فيه أو يترتب عليه تلف هذه المعلومات.
- يجب على صاحب رخصة شهادة التسجيل إشعار الإدارة بكل تغيير يطرأ على هويته وعنوانه داخل شهرين من وقوع التغيير.

المادة 59⁽²⁴⁾

يجب على كل من تملك مركبة، في حالة تغيير مالكيها أو شراء مركبة جديدة أو مركبة سبق تسجيلها بالمغرب، القيام، داخل أجل لا يتعدى ثلاثين (30) يوماً من تاريخ المعاملة، بإيداع ملف التسجيل أو ملف نقل الملكية لدى الإدارة.

ينطبق نفس الأجل على المركبات التي سبق تسجيلها بالخارج والمعروضة للاستهلاك بحكم النظام الجمركي. ويسري هذا الأجل ابتداء من تاريخ تعشير المركبة بالمغرب.

يرفع الأجل المذكور إلى 90 يوماً، إذا تعلق الأمر بتملك مركبة من المركبات المشار إليها في الفقرة الأولى من المادة 40 أعلاه.

يجب على كل من تملك مركبة، في حالة تغيير المالك، أن يسلم شهادة التسجيل إلى الإدارة لإعداد شهادة التسجيل جديدة وتسليمها إلى المالك الجديد، داخل أجل لا يتعدى ثلاثة أشهر من تاريخ إيداع الملف.

في حالة تفويت مركبة، يجب على المفوت أن يودع لدى الإدارة، مقابل وصل، تصريحاً بالتفويت، داخل أجل لا يتعدى 15 يوماً من تاريخ المعاملة، وذلك وفق النموذج المحدد من لدن الإدارة.

المادة 60

تطبق أحكام المادة 59 أعلاه أيضاً على كل شخص يصبح مالكا لمركبة خاضعة للتسجيل، على إثر إرث أو هبة أو قسمة أو تصفية قضائية أو ممارسة حق استرداد أو تخلي عن ملكية أو بيع قضائي أو بيع بالمزاد العلني.

غير أن الأجل المشار إليه في الفقرة الأولى من المادة 59 المذكورة يرفع إلى 90 يوماً.

المادة 61

يجب أن تكون كل مركبة مسجلة مزودة بصفائح تسجيل تحدد الإدارة خصائصها وشروط تثبيتها على المركبة.

المادة 61-1⁽²⁵⁾

لا يمكن صياغة صفائح التسجيل المشار إليها في المادة 61 أعلاه إلا من قبل الأشخاص المعتمدين من قبل الإدارة وفق الشروط المحددة بنص تنظيمي.

الشروط المحددة بنص تنظيمي.

تطبق أحكام هذه المادة كذلك على الدراجات والدراجات ثلاثية العجلات والدراجات رباعية العجلات. يجب على سائق المركبات المذكورة أن يكون حاملا لسند ملكيتها أو للوثيقة التي تحل محله أثناء السير بها على الطريق العمومية والإدلاء به إلى الأعوان المكلفين بمراقبة تطبيق أحكام هذا القانون والنصوص الصادرة لتطبيقه، كلما طلبوا ذلك.

الباب الثالث

المراقبة التقنية

المادة 66⁽²⁷⁾

تخضع جميع المركبات الخاضعة للتسجيل، أو لسند الملكية لمراقبة تقنية دورية. تخضع أيضا للمراقبة التقنية جميع المركبات الخاضعة للتسجيل:

- قبل تغيير مالكيها أو إعادة تسجيلها؛
- بعد خضوعها لأي تغيير أو تحويل قد يؤثر في مزاياها الميكانيكية أو في خصائصها التقنية أو في نوع استعمالها.

المادة 67

المراقبة التقنية هي العملية التي تهدف إلى التحقق من أن المركبة الخاضعة لهذه المراقبة مطابقة لتشخيصها المحدد بموجب هذا القانون والنصوص الصادرة لتطبيقه، وأنها في حالة جيدة للسير ولا يشوبها أي عيب أو خلل أو تآكل ميكانيكي غير عادي وأن أجهزة سلامتها تشتغل بصفة عادية وأنها مزودة باللوازم الضرورية وتستجيب للشروط المقررة في النصوص التشريعية والتنظيمية المتعلقة بالسلامة الطرقية وحماية البيئة من التلوث.

تهدف هذه العملية أيضا إلى التأكد من أن المركبة لم يدخل عليها أي تحويل من شأنه أن يغير خصائصها التقنية أو نوع استعمالها.

يجب، علاوة على ذلك، فيما يخص المركبات التي تؤمن النقل الجماعي للأشخاص، أن تنصب عملية المراقبة المذكورة على التقييد بالأحكام الخاصة المقررة من لدن الإدارة، لضمان سهولة وراحة وسلامة نقل الأشخاص.

المادة 62

يتم سحب كل مركبة خاضعة للتسجيل من السير بصفة نهائية بعد الإدلاء بتصريح بذلك وفق المسطرة وداخل الأجل المحددين من لدن الإدارة.

المادة 63

يجب أن تكون شهادة التسجيل أو الوثيقة التي تحل محلها موجودة على متن المركبة أثناء سيرها على الطريق العمومية.

الباب الثاني

أحكام خاصة تتعلق بالدراجات و الدراجات ثلاثية العجلات و الدراجات رباعية العجلات

المادة 64

لا تقبل الدراجات والدراجات ثلاثية العجلات والدراجات رباعية العجلات للسير على الطريق العمومية إلا إذا كان مصادقا عليها من قبل الإدارة، بعد مراقبة خصائصها التقنية ولاسيما منها:

- البنية؛
- إطار العجلات؛
- أجهزة التحريك والتوجيه و الإنارة والتشوير والإنذار والحصر؛
- الصفائح والتقييد.

المادة 65⁽²⁶⁾

يجب على كل من تملك دراجة بمحرك أو دراجة ثلاثية العجلات بمحرك أو دراجة رباعية العجلات بمحرك، غير تلك المشار إليها في المادة 53 أعلاه، أن يكون متوفرا على سند للملكية يحدد على الخصوص، هويته وعنوانه. ويجب أن يكون لكل مركبة من المركبات المذكورة رقم ترتيبي يضمن بسند الملكية السالف الذكر.

يحدد بنص تنظيمي شكل سند الملكية ومضمونه ومسطرة الحصول عليه وكذا الرقم الترتيبي للمركبات المذكورة.

يجب أن تكون المركبات السالفة الذكر مزودة بصفيحة تحمل الرقم الترتيبي السالف الذكر، تحدد الإدارة خصائصها وشروط تثبيتها على المركبة.

يمكن للإدارة أن تعهد بإعداد وتسليم سندات الملكية والصفائح إلى أشخاص معتمدين من قبلها وفق

شهادة التسجيل نسخة من المحضر تتضمن شروط إرجاع هذه الشهادة. لا ترجع شهادة التسجيل إلى صاحبها إلا بعد الإدلاء بتقرير خبرة وسند مصادقة يثبتان إمكانية استخدام المركبة من جديد.

المادة 72

يجب على مالك المركبة أو سائقها أو حائزها إخبار الإدارة في الحال بإصابة مركبة بأضرار خطيرة، إذا لم يبلغ ذلك إلى علم المصالح المكلفة بمعاينة الحوادث. يقع الإلزام المذكور أيضا على:

- المؤمن، إذا أشعر بتحمل الأعباء الناجمة عن ضرر مادي بخصوص مركبة أصيبت بأضرار خطيرة؛
- المسؤول عن مركز المراقبة التقنية للمركبات إذا عاين، خلال عملية مراقبة تقنية لمركبة ما، أن هذه المركبة قد أصيبت بأضرار خطيرة. توجه الإدارة، في الحالات المشار إليها أعلاه، إنذارا إلى مالك المركبة المعنية بتسليمها شهادة تسجيل المركبة تحدد فيه الشروط المتعلقة بإرجاع هذه الشهادة.

المادة 73

يتوقف كل استخدام جديد لمركبة خاضعة للتسجيل أصيبت بأضرار خطيرة، على ما يلي:

- 1- الإدلاء بتقرير خبرة يثبت أن الإصلاحات التي تم القيام بها لا تخل بسلامة مستعملي الطريق العمومية؛
- 2- مصادقة جديدة.

الفرع 2

المركبات المصرح بعدم صلاحيتها تقنيا أو اقتصاديا

المادة 74

يجب على مالك كل مركبة خاضعة للتسجيل أصبحت غير قابلة للإصلاح تقنيا على إثر حادثة، أن يخبر الإدارة فورا بذلك. يجب، في هذه الحالة، أن تسلم إلى الإدارة، مقابل وصل تحدد هذه الأخيرة شكله ومضمونه، شهادة التسجيل مرفقة بتقرير خبرة يثبت أن المركبة غير قابلة للإصلاح. وتقوم الإدارة بإلغاء شهادة التسجيل.

المادة 68

يترتب على إجراء كل نوع من أنواع المراقبة التقنية تسليم وثيقة تثبت هذه المراقبة. يجب لزوما أن توجد الوثيقة المذكورة على متن المركبة، أثناء سيرها على الطريق العمومية. تحدد الإدارة دورية المراقبة التقنية و مسطرة المراقبة وأجهزة المركبة الواجب مراقبتها ومصاريف المراقبة التقنية التي يتحملها مالك المركبة وكذا شكل وثائق المراقبة التقنية ونوعها.

المادة 69

يمكن أن تأمر الإدارة بإجراء فحوص تقنية مضادة لمركبة سبق أن كانت موضوع مراقبة تقنية، بناء على طلب من هيئات الافتحاص والمراقبة المؤهلة لهذا الغرض من قبل الإدارة أو بناء على طلب من الأعوان محرري المحاضر أو استنادا إلى تقارير تحررها الهيئات أو الأعوان المذكورون.

الباب الرابع

المركبات المصابة في حادثة

الفرع 1

المركبات المصابة بأضرار خطيرة

المادة 70

تعتبر مصابة بأضرار خطيرة كل مركبة خاضعة للتسجيل تعرضت، على إثر حادثة، لاعوجاج دائم أضر بنيته الحاملة أو ببنية تجميعها كما حددتها الهندسة الأصلية للمركبة المقررة من قبل صانع السيارة.

المادة 71

إذا لم تعد المركبة صالحة للسير أو أصبحت تشكل خطرا على السلامة الطرقية، بسبب خطورة الأضرار اللاحقة بها على إثر حادثة، وجب توقيفها وفق الشروط المنصوص عليها في المادتين 102 و 105 أدناه. ويقوم حينئذ العون محرر المحضر الذي باشر المعاينات، بالاحتفاظ بشهادة التسجيل مقابل وصل تحدد الإدارة شكله ومضمونه، ثم يحضر محضرا وينص فيه على ذلك.

يوجه المحضر فورا مرفقا بشهادة التسجيل إلى الإدارة التابع لها مكان التسجيل. وتسلم إلى صاحب

يجوز لمالك كل مركبة خاضعة للتسجيل، يتوفر فيها أحد الشروط المشار إليها في المادة 81 بعده، أن يطلب إدراج مركبته في عداد التحف. يجب أن تقيّد في شهادة التسجيل كل مركبة مدرجة في عداد التحف عبارة «مركبة مدرجة في عداد التحف».

المادة 81

يمكن أن تدرج في عداد التحف:

1- كل مركبة ذات محرك، مهما كان عمرها، يتوفر فيها أحد الشروط التالية.

(أ) أن يكون لها طابع تاريخي؛

(ب) أن تكون مملوكة أو كانت في ملك شخصية تتمتع بشهرة وطنية أو عالمية؛

(ج) أن تكون قد شاركت في حدث تاريخي وطني أو دولي.

2- كل مركبة ذات محرك مخصصة للمسابقات ويتوفر فيها أحد الشرطين التاليين:

(أ) أن تكون حاصلة على جوائز رياضية دولية كبرى؛

(ب) أن يبلغ عمرها أكثر من خمس سنوات وأن تكون مصممة ومصنوعة ومستخدمة فقط لأغراض المسابقات.

3- كل مركبة ذات محرك تجاوز عمرها أربعين (40) سنة، نفذت سلسلة طرازها على إثر توقف إنتاج هذا الطراز ولم تعد توجد أية شبكة تجارية لتأمين صيانتها؛

4- كل مركبة يفوق عمرها خمسا وعشرين (25) سنة يكون ابتكارها التقني قد أثر في تطور السيارات أو الدراجات النارية، شريطة تقديمها في حالة مطابقة لحالتها الأصلية والإدلاء بتقرير تقني يثبت ذلك.

المادة 82

يجب، لأجل إدراج مركبة في عداد التحف، أن تكون مزودة بالأجهزة المحركة وأدوات التعليق والحصر والرؤية والإنارة وأن تكون صالحة للسير، وتثبت هذه الصلاحية بشهادة للمراقبة التقنية.

لا يمكن أن تدرج في عداد التحف المركبات الموجودة في حالة حطام.

المادة 75

إذا أعطى مالك مركبة خاضعة للتسجيل موافقته للمؤمن قصد تفويت مركبته المصرح بعدم صلاحيتها اقتصاديا، نظرا لقيمتها التجارية التي تقل عن التكلفة المقدرة للإصلاحات الناتجة عن حادثة، يوجه المؤمن إلى الإدارة، داخل أجل شهر من تاريخ الاتفاق المبرم مع المالك، شهادة تسجيل المركبة مرفقة بنسخة من تقرير الخبرة المصرح فيه بعدم صلاحية المركبة. غير أنه، إذا استنتج الخبير أن المركبة قابلة للإصلاح فإن تقريره يجب أن يتضمن وصفا مفصلا للإصلاحات الواجب القيام بها.

المادة 76

يجب على المشتري، إذا تم تطبيقا للمادة 75 أعلاه تفويت المركبة قصد إصلاحها، أن يوجه داخل أجل ثلاثين (30) يوما، تصريحها بالشراء إلى الإدارة التي تسلمه وصلا بذلك.

المادة 77

يجب في الحالات المشار إليها في الفقرة 2 من المادة 75 أعلاه، أن تخضع المركبة المصرح بعدم صلاحيتها اقتصاديا من قبل الخبراء الذين انتدبهم المؤمنون على إثر حادثة، إلى مراقبة تقنية قبل أي استخدام جديد لها.

المادة 78

يقوم بإعداد تقارير الخبرة المذكورة في المواد 71 و73 و74 و75 أعلاه، خبير في السيارات، يتوفر على أهلية لتسليم الشهادات التي تثبت أن المركبات غير قابلة للإصلاح أو مصابة بأضرار خطيرة، ومتوفر على تكوين أولي وتكوين مستمر في مراقبة المركبات غير القابلة للإصلاح أو المصابة بأضرار خطيرة، يتم تلقينهما وفق الشروط التي تحددها الإدارة.

المادة 79

تضع الإدارة القائمة الوطنية للخبراء الذين تتوفر فيهم الأهلية المشار إليها في المادة 78 أعلاه.

الباب الخامس

المركبات المدرجة في عداد التحف

المادة 80

المادة 83

يجب ألا تغادر المركبات المدرجة في عداد التحف منطقة تسجيلها والمناطق المجاورة لها. غير أنها تخضع للإدلاء بتصريح مسبق إلى الإدارة، قصد السير خارج المنطقة المذكورة لأجل المشاركة في التظاهرات أو السباقات الرياضية المطلوبة للمشاركة فيها.

المادة 84

تخضع المركبات المدرجة في عداد التحف لشروط مصادقة وتسجيل خاصة تحددها الإدارة. تخضع المركبات المذكورة للمراقبة التقنية الدورية وفق شروط خاصة تحددها الإدارة وللتأمين الإجباري على السيارات إذا كانت تسير على الطريق العمومية.

القسم الثالث

قواعد السير على الطرق

الباب الأول

تعريف

المادة 85

يراد في مفهوم هذا القانون بما يلي:
تجمع عمراني: فضاء تجتمع فيه مبان ويشار خصيصا إلى مداخله ومخارجه؛
باحة عامة للتوقف: كل مكان لتوقف المركبات في فضاء محروس أو غير محروس مملوك لجماعة عمومية ومفتوح في وجه جميع مستعملي الطريق العمومية؛
طريق سيار: طريق ذات غرض خاص لا تتقاطع مع غيرها وينفذ منها وإليها من منافذ معدة لذلك، ويقتصر المرور بها على المركبات التي تكون مجهزة بمحرك آلي وخاضعة للتسجيل، مع مراعاة أحكام هذا القانون والنصوص الأخرى الجاري بها العمل؛
شريط التوقف العاجل: جزء من جانب الطريق يقع على حافة قارعة الطريق السيار ويتم انجازه خصيصا للسماح بوقوف المركبات أو توقفها في حالة الضرورة القصوى؛
شريط مركزي فاصل: الممر الفاصل بين قارعتي الطريق؛
مسالك موصلة إلى الطرق السيارة: طرق تصل

الطرق السيارة بالطرق العمومية الأخرى؛

ملتقى طرق دوراني: ملتقى طرق تتدفق إليه حركة سير المركبات التي تلتقي فيه ثم تفرق منه على قارعة ذات اتجاه واحد يتوفر على عذيلة مركزية مستديرة وغير قابلة للعبور، ويتم السير على هذه القارعة في الاتجاه المعاكس لعقارب الساعة؛
قارعة: الجزء أو الأجزاء من الطريق المستعمل أو المستعملة عادة لسير المركبات؛

محرم: مجموع المساحة الأرضية التي تملكها الدولة أو الجماعات المحلية والمخصصة للطريق العمومية وملحقاتها؛
تجهيزات طريقية: كل شيء أو علامة موضوعة على الطريق تمكن من إصدار إشارات إلى مستعملي الطريق العمومية وإخبارهم وحمايتهم أثناء سيرهم أو تنظيم حركة السير أو مراقبتها أو توفير تسهيلات لمستعملي الطريق العمومية؛

تقاص أو ملتقى الطرق: مكان الالتقاء والتقاطع على سكة السير أو انشعاب طريقيين أو أكثر كيما كانت زوايا محاور هذه الطريق، بما في ذلك الأمكنة التي تتشكل من مثل هذه التقاطعات أو الالتقاءات أو الانشعابات؛

منشآت طريقية: كل بناء مثبت على الطريق يمكن مستعملي الطريق العمومية من عبور مجرى مائي أو ممر للسير الطريقي أو السككي أو ممر للراجلين أو يمكن من حماية وتقوية الطريق؛

تقاطع الطريق مع السكة الحديدية: كل تقاطع للطريق مع سكة حديدية أو مع سكة الحافلة الكهربائية «تراموي» ذي مسطحة مستقلة؛
طريق: مجموع محرم كل سبيل أو زنقة مفتوح للسير العمومي؛

تشوير طريقي: كل تجهيز طريقي معد:

- إما لتنبية مستعملي الطريق العمومية بوجود خطر على الطريق والإشارة إلى طبيعته؛
- أو لتبليغ مستعملي الطريق العمومية الأوامر الخاصة المتعلقة بالإلزام أو بالتحديد أو بالمنع التي يجب عليهم التقيد بها؛
- أو لتوجيه مستعملي الطريق العمومية أثناء

إلزامية السماح بالمرور: إجبار السائق بوقف سيره أو مناورته، إذا كان من شأن الاستمرار في ذلك، إجبار سائقي مركبات أخرى على تغيير مفاجئ لاتجاه أو سرعة مركباتهم؛

راجل: كل شخص يتنقل مشيا على الأقدام في الطريق العمومية. ويعتبر في حكم الراجلين الأشخاص الذين يسوقون، على الطريق العمومية عربات الأطفال أو عربات المعاقين والأشخاص الذين يقودون سيرا على الأقدام دراجة أو دراجة بمحرك أو دراجة نارية أو أي نوع آخر من المركبات؛

التوقف: توقيف المركبة على الطريق العمومية خارج الظروف المميزة للوقوف؛

مستعمل الطريق العمومية: كل راجل أو سائق مركبة أو سائق حيوانات في شكل قطيع أو منفردة يستعمل فضاء الطريق العمومية؛

سرعة مركبة: السرعة معبرا عنها بالكيلومتر في الساعة وتقاس بواسطة آلة مصادق عليها أو تحسب بناء على قياس الزمن والمسافة وتطابق سرعة المركبة في اللحظة التي تمر فيها في نقطة محددة على الطريق العمومية أو حاصل قسمة المسافة التي قطعها المركبة على مجموع الوقت المستعمل لقطع هذه المسافة، بما في ذلك التأخير الناتج عن حركة السير؛

تحول السرعة إلى الكيلومتر في الساعة إذا تم حسابها بواسطة وحدة قياس أخرى؛

جهاز تقني يعمل بطريقة آلية: رادارات مراقبة السرعة، الثابتة أو المتحركة، وكاميرات المراقبة وأي جهاز قياس آخر يعمل بطريقة آلية يمكن من تقديم دليل مادي عن ارتكاب المخالفة.

الباب الثاني

استعمال الطريق العمومية

المادة 86

تحدد قواعد السير الواجبات التي على مستعملي الطريق العمومية التقيد بها.

تحدد هذه القواعد من قبل الإدارة قصد الحفاظ، في كل مكان وفي كل الظروف، على النظام العام والسلامة العمومية وسلامة السائقين والراكبين وحماية صحة الأشخاص وجودة البيئة وحماية الأملاك المنقولة

تقلهم أو ملدهم بإشارات أخرى قد تكون مفيدة لهم؛

– أو لتنظيم السير الطريقي.

طريق عمومية: هي الجزء من المحرم المخصص للطريق السيارة أو للطريق أو لكل سبيل مفتوح للسير العمومي، ويضم:

– القارعة والأكتاد والطوارات والاحافير والمغروسات والأراضي المسطحة إن وجدت؛

– جميع المنشآت الطرقية؛

– الباحات العمومية للتوقف المفتوحة للسير العمومي؛

– جميع التجهيزات الطرقية كالأنصاب الكيلو

مترية والأرماط والحواجز والأعمدة و مسربات

الأمان وأجهزة التشوير الأفقي والعمودي والتي

لا تحد مع ذلك الطريق العمومية.

تعتبر الطريق العمومية جزءا من الملك العمومي.

طريق سريعة: طريق مصممة ومبنية خصيصا لسير

السيارات، تربط الأملاك المجاورة والتي تشتمل، ما

عدا في نقاط خاصة أو بصفة مؤقتة، بالنسبة لاتجاهي

السير، على قارعات مميزة ومفصولة عن بعضها

بشريط أرضي غير مخصص للسير أو استثناء بواسطة

وسيلة أخرى؛

سكة التسريع أو الاندماج: سكة سير إضافية،

تسمح للمركبات التي تدخل إلى الطريق بالزيادة في

سرعتها للاندماج بسهولة في التيار الرئيسي؛

سكة السير: أي شريط من الأشرطة الطولية،

التي يمكن أن تقسم إليها القارعة والمجسدة أو غير

المجسدة بعلامات طرقية طولية، ولكن لها عرض كاف

يسمح بمرور قافلة المركبات غير الدراجات النارية؛

سكة تخفيف السرعة أو الخروج: سكة إضافية

للسير، تمكن المركبات التي ستخرج من الطريق من

تخفيف سرعتها خارج التيار الرئيسي؛

الوقوف: توقيف المركبة مؤقتا على طريق قصد

إركاب أو إنزال أشخاص أو شحن أو إفراغ أشياء، مع

بقاء سائقها متمكنا من جهاز قيادتها أو قريبا من

المركبة، بحيث يستطيع عند الاقتضاء، تحويلها من

المكان الواقفة فيه؛

أضراراً إما بمرور المركبات الأخرى على الطريق وإما بمتانة الطريق وذلك بسبب أبعاد هذه المركبات أو وزنها أو سرعتها أو بسبب نقلها لأشياء غير قابلة للتجزئة؛

- 5- السير على الطريق بمحاذاة السكك الحديدية أو فوقها؛
- 6- الشروط الخاصة بالسير المطبقة على راكبي الدراجات وسائقي الدراجات بمحرك والدراجات النارية والدراجات ثلاثية العجلات أو الدراجات رباعية العجلات المزودة أو غير المزودة بمحرك؛
- 7- شروط السير الخاصة المطبقة على المركبات المجرورة بالدواب والمركبات اليدوية؛
- 8- شروط السير الخاصة المطبقة على الراجلين وسائقي الحيوانات غير المربوطة بمركبة؛
- 9- شروط تنظيم السباقات أو المنافسات الرياضية.

المادة 88

- علاوة على قواعد الاستعمال العام والاستعمال الخاص للطريق العمومية المشار إليها في المادة 87 أعلاه، تتعلق قواعد السير على الطريق السيار خاصة بما يلي:
- 1 - شروط ولوج الطريق السيار والخروج منه عبر المسالك الموصلة إليه؛
 - 2 - المستعملون المسموح لهم أو الممنوع عليهم السير على الطريق السيار وعلى مسالك ولوج الطريق السيار ومسالك الخروج منه؛
 - 3 - العاملون والعتاد المسموح لهم بالسير على الطريق السيار؛
 - 4 - استثناءات السير المتعلقة ببعض أصناف المركبات؛
 - 5 - الأنشطة والاستعمالات المحظورة أو المنظمة
 - 6 - شروط الوقوف والتوقف؛
 - 7 - مناورات السير على سكك الاندماج في السير أو مناورات الخروج عن طريق المسالك الموصلة إلى الطرق السيارة.

والعقارية للمستعملين والأغيار والأشخاص العامة أو الخاصة وحماية الطريق العمومية.

المادة 87

يجب أن تمكن قواعد السير على الطريق العمومية، المبنية على المبادئ المحددة أعلاه، من تسهيل سير مستعملي الطريق العمومية وسيولة سير المركبات وسلامة نقل الأشخاص والممتلكات واستعمال المركبات من غير مضايقة للمستعملين الآخرين الطريق العمومية.

لهذه الغاية، تشمل قواعد السير على الطريق العمومية داخل التجمعات العمرانية وخارجها ما يلي: (أ) قواعد الاستعمال العام للطرق المفتوحة للسير العمومي المطبقة على كافة مستعملي الطريق العمومية والمتعلقة على الخصوص بما يلي:

- 1 - سيطرة المركبات والحيوانات؛
 - 2 - استعمال أجهزة إنارة المركبات وأجهزة تشويرها؛
 - 3 - استعمال المنبهات الضوئية أو الصوتية؛
 - 4 - مسافات الأمان الكافية التي يجب الحفاظ عليها أثناء السير؛
 - 5 - أسبقية المرور؛
 - 6 - احترام الإشارات الضوئية المنظمة للسير؛
 - 7 - احترام السرعة المفروضة؛
 - 8 - احترام قواعد التقابل والتجاوز؛
 - 9 - شروط الوقوف والتوقف؛
 - 10 - الشروط التي يوضع وفقاً لها التشوير الطريقي؛
 - 11 - السلوك الواجب التقيد به بحضور عناصر الصفوف العسكرية أو قوات الشرطة أو مواكب الجنائز أو مواكب الراجلين؛
- (ب) قواعد الاستعمال الخاص للطرق المفتوحة للسير العمومي والمتعلقة على الخصوص بما يلي:
- 1- السير على سكك مخصصة لسيير بعض أصناف مستعملي الطريق العمومية؛
 - 2- التدابير الاستثنائية خلال فترات تساقط الأمطار أو الثلوج أو خلال فترات الجليد أو ذوبانه أو عند تراكم الرمال أو زحفها أو أثناء الزوابع الرملية؛
 - 3- شروط المرور على المنشآت الفنية؛
 - 4- شروط سير المركبات التي من شأنها أن تلحق

3- أن يكون باستمرار على استعداد وفي وضع يمكنه من القيام بسهولة وعلى الفور بكل المناورات الواجبة عليه، ويجب أن لا تنقص إمكانيات انتباهه وحركته ومجال رؤيته على الخصوص بسبب استعمال أجهزة أو بسبب عدد المسافرين أو وضعهم أو بسبب الأشياء المنقولة أو بسبب وضع أشياء غير شفافة على الزجاج سواء من الداخل أو من الخارج؛

4- أن يتأكد باستمرار من إمكانية السير دون إلحاق أضرار، بسبب أبعاد مركبته أو حمولتها، بالطريق العمومية أو المغروسات أو التجهيزات المقامة على الطريق العمومية، أو دون تشكيل خطر على باقي مستعملي الطريق العمومية؛

5- عندما يسوق مركبة بصفة مهنية، أن يتقيد بمدتي السياقة والراحة المحددتين من قبل الإدارة؛
6- الامتناع عن كل عمل يمكن أن يلحق ضرراً ببيئة الطريق.

المادة 93

يجب على كل سائق استعمال أجهزة السلامة ولوازمها وفق الشروط المحددة من قبل الإدارة.

المادة 94

يجب على كل راجل عند استعماله الطريق العمومية:

- اتخاذ الاحتياطات اللازمة لتجنب كل خطر سواء على نفسه أو على الغير؛
- التقيد بقواعد السير الخاصة المتعلقة به والمحددة بهذا القانون والنصوص المتخذة لتطبيقه؛
- الامتناع عن كل عمل يمكن أن يلحق ضرراً ببيئة الطريق.

الكتاب الثاني

العقوبات والمسطرة

القسم الأول

العقوبات والتدابير الإدارية

الباب الأول

التوقيف والسحب الإداريان لرخصة السياقة

المادة 95⁽²⁸⁾

المادة 89

يمكن للسلطة الحكومية المكلفة بالطرق أو للسلطات المحلية أو للجماعات المحلية، كل داخل نطاق اختصاصها، أن تسن التدابير الدائمة أو المؤقتة اللازمة لضمان سهولة أو سلامة السير أو لتفادي الإلتلاف غير العادي للطريق العمومية.

يمكن أن تحد التدابير المذكورة من وزن المركبات التي يمكنها السير على بعض أجزاء الطرق أو على بعض المنشآت الفنية وأن تحد أو تمنع مؤقتاً من السير على بعض أجزاء الطرق أو على بعض المنشآت الفنية. تحدد الإدارة كيفية تطبيق هذه المادة.

المادة 90

ترجع الإشارات التي يعطيها الأعوان المؤهلون قانوناً لذلك والمنظمون للسير في الطريق العمومية على كل تشوير أو أضواء التشوير أو قواعد السير. ترجع إشارات أضواء التشوير على علامات التشوير الطريقي الأخرى.

ترجع علامات التشوير المتحركة على العلامات الثابتة.

المادة 91

يمنع على المركبات، بالرغم عن كل الأحكام المخالفة، كل إشهار يستعمل الضوء بواسطة آلة أو جهاز عاكس للضوء.

يمنع كذلك، وضع اللوحات الإشهارية على الطريق العمومية واللافتات وكل الأجهزة الأخرى التي تبهر السائقين أو تؤدي بهم إلى الخطأ أو تمثل أو تقلد، ولو جزئياً، إشارات طريقية أو تختلط من بعيد بإشارات أو تضر، بأي طريقة أخرى، بفعالية الإشارات القانونية.

المادة 92

يجب على كل سائق:

- 1- أن يكون في حالة بدنية وعقلية تمكنه من سياقة مركبته أو حيواناته وفي التحكم فيها باستمرار؛
- 2- أن يمتنع عن السياقة خاصة في الحالات التالية:
 - تحت تأثير الكحول أو المواد المخدرة؛
 - تحت تأثير الأدوية التي تحظر السياقة بعد تناولها والتي تحدد الإدارة قائمتها؛
 - في حالة التعب أو الحاجة إلى النوم؛

5- عدم استعمال ورقة تسجيل جديدة بعد انتهاء مدة الراحة الإجبارية اليومية والشروع من جديد في سياقة المركبة؛
6- سحب ورقة التسجيل من جهاز قياس السرعة وزمن السياقة قبل نهاية فترة السياقة اليومية خارج الحالات التالية:
- سحب ورقة التسجيل بأمر من الأعوان محرري المحاضر؛

- سحب ورقة التسجيل في حالة تغيير المركبة.
7- عدم جعل جهاز قياس السرعة وزمن السياقة في حالة اشتغال خلال السياقة وخلال فترة الراحة؛
8- عدم استبدال ورقة تسجيل تتضمن تسجيلات ملطخة أو أصابها تلف بورقة تسجيل احتياطية صالحة وعدم الاحتفاظ بالورقة المستبدلة؛
9- عدم الإدلاء، لأعوان محرري المحاضر المؤهلين لإجراء المراقبة على الطريق العمومية، بالوثائق التي تسمح بتسجيل السرعة وزمن السياقة وزمن الراحة بالنسبة لليوم الذي تمت فيه المراقبة وكذا بالنسبة للثمانية وعشرين (28) يوما السابقة؛

10- عدم تسجيل يدويا البيانات المتعلقة بمدة السياقة ومدة الراحة، خلال فترة عطب جهاز قياس السرعة وزمن السياقة أو اشتغاله بشكل معيب، على ورقة ترفق بحامل التسجيل وتفيد فيها العناصر التي تمكن على الخصوص من التعرف على اسمه العائلي والشخصي ورقم رخصة السياقة الخاصة به وتحمل توقيعه.

ويتخذ قرار توقيف رخصة السياقة بناء على المحضر الذي يثبت المخالفة.
يحتفظ العون محرر المحضر برخصة السياقة إلى حين الإدلاء بالوثائق المذكورة إذا صرح السائق أنه يتوفر عليها، لكنه غير قادر على الإدلاء بها وإذا لم يتم الإدلاء خلال أجل ست وتسعين (96) ساعة من تاريخ الاحتفاظ برخصة السياقة، تطبق أحكام الفقرة الأولى من هذه المادة.

المادة 97⁽³⁰⁾

يمكن أن تصدر الإدارة قرارا بسحب رخصة السياقة:
1- إذا تبث، بعد فحص يجرى وفقا للمواد 14

تصدر الإدارة قرارا بسحب رخصة السياقة، إذا لم يدفع الشخص الحاصل عليها مبلغ الغرامة الصادرة في حقه بموجب مقرر قضائي حائز لقوة الشيء المقضي به أو إذا لم يدفع الصوائر المتعلقة بمخالفات لأحكام هذا القانون والنصوص الصادرة لتطبيقه أو هما معا، داخل أجل أقصاه شهران (2) من اليوم الذي تسلم فيه أو رفض تسلم الإنذار بذلك الموجه إليه عن طريق السلطة القضائية المختصة.

يكون التسليم وفق الطرق القانونية المعمول بها في قانون المسطرة المدنية.
لا ترجع الرخصة إلا بعد أداء الغرامات أو الصوائر أو هما معا.

المادة 96⁽²⁹⁾

تصدر الإدارة قرارا بتوقيف رخصة السياقة لمدة لا تتجاوز ثلاثة أشهر للمرة الأولى وستة أشهر في حالة العود، في حق كل سائق مركبة يقوم بنقل البضائع أو بالنقل الجماعي للأشخاص:
أ) دون التوفر على وثائق النقل التي تحددها الإدارة؛

ب) في حق كل سائق يقوم بالنقل المذكور مخالفة للشروط المبينة في الوثائق المذكورة؛
ج) الذي وجه إليه الأمر بالتوقف وامتنع من تنفيذه أو من الخضوع لأعمال التحقق المقررة أو لم يحترم الأمر بتوقيف المركبة أو رفض سياقة مركبته أو العمل على سيارتها إلى المحجز أو رفض الامتثال للأوامر القانونية الصادرة إليه.

تطبق أحكام الفقرة الأولى أعلاه على كل سائق مركبة خاضعة لإجبارية تجهيزها بجهاز قياس السرعة وزمن السياقة ارتكب إحدى المخالفات التالية:

1- غياب أو نقصان البيانات الواجب تحريرها على ورقة تسجيل جهاز قياس السرعة وزمن السياقة؛
2- عدم وضع ورقة التسجيل بجهاز قياس السرعة وزمن السياقة؛

3- عدم تعويض الأوراق التي تم الاحتفاظ بها من قبل الأعوان محرري المحاضر؛

4- استعمال نفس ورقة التسجيل من قبل أكثر من سائق؛

النقط الواجب خصمها	المخالفات	الرقم الترتيبي
14	القتل غير العمدي مع ظروف التشديد، إثر حادثة سير (ما لم يتقرر إلغاء رخصة السياقة).	01
6	القتل غير العمدي بدون ظروف التشديد، إثر حادثة سير.	02
10	الجروح غير العمدية المؤدية إلى عاهة دائمة مع ظروف التشديد. إثر حادثة سير (ما لم يتقرر إلغاء رخصة السياقة).	03
4	الجروح غير العمدية المؤدية إلى عاهة دائمة بدون ظروف التشديد، إثر حادثة سير.	04
6	الجروح غير العمدية مع ظروف التشديد، إثر حادثة سير.	05
3	الجروح غير العمدية بدون ظروف التشديد، إثر حادثة سير.	06
6	- سياقة مركبة تحت تأثير الكحول أو تحت تأثير المواد المخدرة. - رفض الخضوع للرائز المشار إليه في المادة 702 أدناه أو للتحقيقات أو لاختبارات الكشف المنصوص عليها في المادتين 802 و312 أدناه.	07
2	سياقة مركبة تحت تأثير الأدوية التي تحظر السياقة بعد تناولها.	08
6	محاولة التملص من المسؤولية بعدم التوقف، بعد ارتكاب حادثة سير أو التسبب فيها. أو بالفرار أو بتغيير حالة مكان الحادثة أو بأية وسيلة أخرى.	09
4	سياقة مركبة، تتطلب سياقتها الحصول على رخصة السياقة، بالرغم من توقيف إداري أو قضائي لرخصة السياقة.	10
4	سياقة مركبة، تتطلب سياقتها الحصول على رخصة السياقة، أثناء مدة الاحتفاظ برخصة السياقة.	11
4	عدم إيداع رخصة سياقة تقرر توقيفها.	12
2	السائق الذي وجه إليه الأمر بالتوقف وامتنع من تنفيذه أو لم يحترم الأمر بتوقيف المركبة أو رفض سياقة مركبته أو العمل على سياقتها إلى المحجز أو رفض الامتثال للأوامر القانونية الصادرة إليه.	13
2	السياقة بصفة مهنية دون التوفر على بطاقة السائق المهني.	14
6	تجاوز السرعة القصوى المسموح بها بما يعادل 50 كلم في الساعة أو أكثر.	15
3	الرجوع إلى الخلف في طريق سيار أو في طريق سريع أو نصف دورة في نفس الطريق مع عبور الشريط المركزي الفاصل بين القارعتين.	16
4	السير في الطريق السيار أو في الطريق السريع في الاتجاه المعاكس للسيير.	17
4	- تجاوز الوزن المأذون به عند المرور بإحدى منشآت العبور	18

المخالفات

النقط الواجب خصمها	المخالفات	الرقم الترتيبي
4	عدم احترام سائق مركبة للوقوف المفروض بعلامة قف أو بإشارة الضوء الأحمر.	19
4	تجاوز السرعة المسموح بها بما يفوق 30 كيلومترا في الساعة ويقل عن 50 كيلومترا في الساعة.	20
4	السير في الاتجاه الممنوع.	21
2	عدم احترام حق الأسبقية.	22
4	التجاوز غير القانوني.	23
3	سير مركبة على الطريق العمومية ليلا دون إنارة خارج التجمعات العمرانية.	24
3	سياقة مركبة دون التوفر على شهادة المراقبة التقنية.	25
3	السير على شريط التوقف العاجل أو التوقف غير المبرر بطريق سيار.	26
3	وقوف أو توقف مركبة بقارعة ليست فيها إنارة عمومية، ليلا أو عند عدم كفاية الرؤية وذلك دون إنارة أو دون تشوير.	27
2	تجاوز السرعة المسموح بها بما يفوق 20 كيلومترا في الساعة ولا يتجاوز 30 كيلومترا في الساعة.	28
2	سياقة الدراجات النارية أو الدراجات ثلاثية العجلات بمحرك أو الدراجات رباعية العجلات بمحرك التي لا تتوفر على هيكل دون استعمال خوذة معتمدة.	29
1	عدم احترام إجبارية استعمال حزام السلامة.	30
1	إركاب طفل تقل سنه عن عشر سنوات بالمقاعد الأمامية للمركبة.	31
1	الاستعمال أو التحدث بالهاتف ممسوكا باليد أثناء السياقة أو أي جهاز آخر يقوم بوظائف الهاتف.	32

و15 و16 و19 و20 من هذا القانون، أن صاحبها غير قادر على سياقة المركبات إما بسبب حالته البدنية أو بسبب حالته العقلية؛

إذا كان العجز البدني المبرر لسحب رخصة السياقة يهم صنفاً أو أكثر من المركبات، فإن السحب لا يطبق إلا على هذا الصنف أو الأصناف المعنية؛
2- إذا لم يخضع الحاصل على رخصة السياقة للفحص الطبي الإجمالي المنصوص عليه في المادة 14 أعلاه.

لا يمكن إرجاع رخصة السياقة لصاحبها إلا بعد أن يتبث بفحص طبي يجري وفق المواد المذكورة في البند 1 أعلاه، أن المعني بالأمر مؤهل للسياقة.

المادة 98

يتوقف أثر توقيف أو سحب رخصة السياقة المقرر من قبل الإدارة وفقاً لأحكام المواد 95 و96 و97 أعلاه، كيفما كانت مدته، بعد أي قرار بالحفظ تصدره النيابة العامة أو إذا أصبح قابلاً للتنفيذ، من أجل نفس الأفعال، مقرر قضائي حائز لقوة الشيء المقضي به بتوقيف أو إلغاء رخصة السياقة أو بعد صدور أي مقرر قضائي بالبراءة أو بالإعفاء أو بعد كل ما ينهي الدعوى العمومية.

إذا تعلق المقرر القضائي بأداء غرامة فإن أثر التوقيف أو السحب المشار إليهما في الفقرة الأولى من هذه المادة لا يمكن أن يتوقف إلا بعد أداء الغرامة.

الباب الثاني

سحب النقط من رخصة السياقة

المادة 99⁽³¹⁾

طبقاً لأحكام المادة 29 من هذا القانون، تقوم بقوة القانون، السلطة المحدثة لديها الجاذبية الوطنية لرخصة السياقة المشار إليها في المادة 120 أدناه بخصم النقط من الرصيد المخصص لرخصة السياقة، في الحالات المشار إليها في الفقرة الأولى من المادة 28 أعلاه، بناء على نسخ مقررات قضائية حازت قوة الشيء المقضي به، تحيلها عليها النيابة العامة أو نسخ الوثائق التي تثبت أداء الغرامة التصالحية والجزافية، وفقاً لما يلي:

الجنح

المادة 100

- 1- عدم الإدلاء برخصة السياقة؛
- 2- عدم الإدلاء بشهادة التسجيل أو سند الملكية؛
- 3- عدم الإدلاء بالوثيقة التي تثبت الخضوع للمراقبة التقنية؛
- 4- عدم الإدلاء بشهادة التأمين الخاصة بتأمين المركبة أو مجموعة المركبات؛
- 5- وجود عيب في أجهزة حصر المركبة؛
- 6- وجود عيب في أجهزة توجيه المركبة؛
- 7- وجود عيب في نظام تعليق المركبة؛
- 8- إذا انخفض عمق النقوش المنحوتة في الشريط الدارج للإطار المطاطي عن المستوى المحدد من لدن الإدارة أو إذا كانت به تمزقات أو شقوق تعري القماش على الحواشي أو على الشريط الدارج؛
- 9- إذا كانت أجهزة السلامة أو الإنارة غير مطابقة للمعايير القانونية أو معيبة؛
- 10- انعدام أو عدم مطابقة أو عدم اشتغال جهاز قياس السرعة وزمن السياقة بالنسبة إلى المركبات الخاضعة لوجوب التجهيز به؛
- 11- عدم التوفر على جهاز لتجميع السوائل المزيّنة بالنسبة إلى المركبات الخاضعة لوجوب التجهيز به؛
- 12- عدم الخضوع للمراقبة التقنية؛
- 13- عدم التقيد بالمعايير المتعلقة بأبعاد المركبة؛
- 14- انبعاث دخان أو غاز من محرك المركبة تتجاوز نسبته النسبة المحددة من قبل الإدارة؛
- 15- السياقة تحت تأثير الكحول أو المواد المخدرة؛
- 16- السياقة تحت تأثير الأدوية التي تحظر السياقة بعد تناولها؛
- 17- عدم التقيد بالزمن الأقصى للسياقة والزمن الأدنى للراحة بالنسبة للسائق المهني؛
- 18- تجاوز عدد الركاب المأذون به بالنسبة للنقل الجماعي للأشخاص؛
- 19- تجاوز الوزن الإجمالي المأذون به للمركبة محملة بأكثر من 10 %؛
- 20- تجاوز أبعاد الحمولة المأذون بها؛
- 21- شحن الرمل أو التراب أو أية مواد أخرى، دون تغطيتها، إذا كان من شأن ذلك أن يغشي بصر المستعملين الآخرين أو إلحاق أضرار بهم؛

استثناء من أحكام المادة 99 أعلاه، وفي حالة تعدد الجناح المرتكبة في آن واحد من بينها جناح واحدة من الجناح المشار إليها في 1 و3 و5 من المادة 99 أعلاه، فإن عدد النقط الواجب خصمها من رصيد النقط يساوي 16 نقطة على الأكثر. وفي حالة تعدد الجناح الأخرى المرتكبة في آن واحد فإن عدد النقط الواجب خصمها من رصيد النقط يساوي 10 نقط على الأكثر. إذا تعددت المخالفات المرتكبة في آن واحد، فإن عدد النقط الواجب خصمها من رصيد النقط يساوي 8 نقط على الأكثر.

إذا ارتكبت في آن واحد عدة جرائم مؤدية إلى خصم نقط، من بينها جناح واحدة، وجب جمع النقط المخصومة من الرصيد في حدود 14 نقطة.

الباب الثالث

توقيف المركبات وإيداعها بالمحجز

المادة 101

لا يمكن توقيف المركبات أو إيداعها بالمحجز إلا في الحالات ووفق الشروط المنصوص عليها في هذا القانون.

الفرع الأول

توقيف المركبات

المادة 102

توقيف المركبة هو الأمر الذي يصدره العون محرر المحضر، احتياطياً، للسائق بتوقيف مركبته في مكان معاينة المخالفة أو على مقربة منه، مع التقيد بالقواعد المتعلقة بالتوقف.

تبقى المركبة، خلال مدة توقيفها، تحت المسؤولية القانونية لسائقها أو لمالكها.

يجوز للعون محرر المحضر، في حالة غياب السائق أو المالك أو إذا رفض هذا الأخير تغيير مكان مركبته أو كان عاجزاً عن السياقة، اتخاذ كافة التدابير الضرورية لوضع المركبة في حالة توقف قانوني على نفقة المالك.

المادة 103⁽³²⁾

علاوة على الحالات المنصوص عليها في القانون، يجب الأمر بتوقيف المركبة في الحالات التالية:

المركبة خلال هذه المدة القيام بالإصلاحات اللازمة.
4- يصدر الأمر بتوقيف المركبة إلى حين انتهاء المخالفة في الحالة المشار إليها في البند 24 من المادة 103 أو إلى حين حضور سائق حاصل على بطاقة سائق مهني من نفس الصنف يقترحه المخالف أو مالك المركبة، للقيام بسياقتها.

5- في الحالة المشار إليها في البند 12 من المادة 103 أعلاه، يجب أن ينص الإذن بتوقيف المركبة على تقديم المركبة لمراقبة تقنية في مركز للمراقبة التقنية من اختيار السائق. وفي هذه الحالة، يسلم العون محرر المحضر للسائق وصلا بمثابة إذن بالسياقة لمدة سبعة (7) أيام يتضمن البيانات المتعلقة بشهادة تسجيل المركبة أو سند الملكية يكون صالحا للقيام بالمراقبة التقنية. لا يتم إرجاع شهادة تسجيل أو سند ملكية المركبة إلا بعد الإدلاء بوثيقة مسلمة من قبل مركز المراقبة التقنية تثبت النتائج الإيجابية للمراقبة التقنية.

غير أنه إذا كانت المركبة موضوع التوقيف مخصصة للنقل الجماعي للأشخاص وكانت تقل على متنها أشخاصا، يجب على مالكها أن يؤمن نقلهم إلى الوجهة التي يقصدونها.
وإذا رفض أو تعذر عليه ذلك خلال الساعة التي تلي إصدار الأمر بالتوقيف، يخبر العون محرر المحضر السلطة الحكومية المكلفة بالنقل، التي تتخذ بناء على ذلك، الإجراءات الضرورية لتأمين وسائل النقل على نفقة مالكها.

المادة 105

يمكن تنفيذ قرار التوقيف الناتج عن مخالفة تتعلق بالحالات المشار إليها في البنود من 5 إلى 9 وفي البنود 11 و12 و14 من المادة 103 أعلاه، في مكان يستطيع فيه سائق المركبة الحصول على وسائل إنهاء المخالفة. ولا تجوز ممارسة هذه الإمكانية، إلا إذا كان من المتيسر اقتياد المركبة إلى هذه الأمكنة وفق شروط السلامة. ويجوز الإذن كذلك للسائق في الاستعانة بمهني مؤهل لإزاحة مركبته قصد إصلاحها.

لا يتم إرجاع الوثائق المشار إليها في الفقرة الأولى من المادة 107 بعده، إلا بعد الإدلاء بشهادة تثبت أن

22- عدم اتخاذ الاحتياطات الخاصة بالربط أو الشحن في الحالات التالية:

- نقل الحاويات؛
- إذا كانت الحمولة مجرورة على الأرض؛
- إذا كانت الأعطية والتوابع الأخرى، سواء المتحركة منها أو الطافية غير مثبتة بالمحيط الخارجي للمركبة.

23- رفض الخضوع للرائز المنصوص عليه في المادة 207 أدناه أو للتحققات أو لاختبارات الكشف المنصوص عليهما في المادتين 208 و213 أدناه؛
24- عدم الإدلاء ببطاقة السائق المهني في حالة السياقة المهنية.

المادة 104⁽³³⁾

يتم توقيف المركبة، كما هو معرف في المادة 102 أعلاه، حسب الحالات، على النحو التالي:

- 1- يصدر الأمر بتوقيف المركبة إلى حين انتهاء المخالفة في الحالات المشار إليها في البنود من 1 إلى غاية 14 وفي البنود من 18 إلى 22 من المادة 103 أعلاه؛
- 2- يصدر الأمر بتوقيف المركبة في الحالات المشار إليها في البنود من 15 إلى 17 وفي البند 23 من المادة 103 أعلاه، إلى حين حضور سائق حاصل على رخصة سياقة من نفس الصنف، يقترحه المخالف أو عند الاقتضاء مالك المركبة، للقيام بسياقتها؛
- 3- في الحالات المشار إليها في البند 10 من المادة 103 أعلاه، إذا تعلق الأمر بانعدام أو عدم مطابقة جهاز قياس السرعة وزمن السياقة، يتم توقيف المركبة إلى حين إدلاء المخالف بما يتبث شراءه للجهاز وتسلمه له. وفي حالة إثبات ذلك يتم الاحتفاظ بشهادة تسجيل المركبة مقابل وصل يعتبر بمثابة إذن للمخالف بسياقة المركبة لمدة أربعة أيام عمل تبتدئ من اليوم الموالي ليوم تسلم الإثبات وذلك لتمكينه من تجهيز مركبته بالجهاز المذكور.

وفي حالة عدم اشتغال الجهاز المذكور، لا يتم توقيف المركبة ويقوم العون بالاحتفاظ بشهادة تسجيل المركبة مقابل وصل يحل محل شهادة التسجيل المذكورة صالح لمدة عشرة أيام عمل تبتدئ من اليوم الموالي لمعاينة الحالة ويجب على صاحب

الإصلاحات قد تمت وفق الشكل المطلوب، تسلمها إما الإدارة أو مركز للمراقبة التقنية مرخص من قبل الإدارة.

المادة 106

يتم توقيف المركبة على النحو التالي، فيما يخص الحالات المشار إليها في البنود 18 و19 و20 من المادة 103 أعلاه:

1- يجب عند تجاوز عدد الركاب المأذون به في حالة النقل الجماعي للأشخاص، نقل الأشخاص الزائدين وفق أحكام الفقرة الأخيرة من المادة 104 أعلاه. ولا يمكن السماح للمركبة الموقوفة بمواصلة السير إلى حين ضمان وسائل النقل الضرورية لنقل الأشخاص الزائدين؛

2- إذا تم إثبات ارتكاب مخالفة تتعلق بتجاوز الوزن الإجمالي المأذون به للمركبة محملة أو بتجاوز أبعاد الحمولة المأذون بها، وجب على المخالف القيام بإفراغ الحمولة في عين المكان أو مئادتها على مركبة ملائمة ومرخص لها قانوناً على نفقته وتحت مسؤوليته التي تظل قائمة عن كل عوار أو ضياع يصيب البضائع محل الإفراغ أو المناقلة وعن التأخير في تسليمها.

المادة 107

إذا لم يتم إنهاء المخالفة التي بررت التوقيف، وقت مغادرة العون محرر المحضر لمكان إيقاف المركبة، يقوم هذا العون برفع الأمر إلى الإدارة التابع لها مع تسليمها شهادة التسجيل أو رخصة السياقة حسب نوعية المخالفة.

يوجه المحضر إلى الإدارة مرفقاً بجذاعة للتوقيف تحدد الإدارة نموذجها، محررة من قبل العون محرر المحضر. وتسلم نسخة من هذه الجذاعة إلى المخالف. ويجب أن يشار في الجذاعة المذكورة إلى الاحتفاظ بالوثائق المنصوص عليها في الفقرة الأولى من هذه المادة.

يقوم العون أثناء مغادرته بخفر المركبة التي ارتكبت بواسطتها المخالفة إلى أن توضع في مكان آمن تحدهه الإدارة التابع لها العون وإذا تعذر ذلك، يقوم العون بخفر المركبة إلى المحجز على نفقة المخالف وتحت مسؤوليته.

في كل الأحوال، توجه نسخة من المحضر ومن

الجذاعة إلى الإدارة.

المادة 108

يرفع التوقيف، ما لم توجد أحكام مخالفة:

- 1- في عين المكان، من قبل العون محرر المحضر، الذي أمر به وذلك فور إنهاء المخالفة؛
- 2- من قبل السلطة المؤهلة التابع لها العون محرر المحضر والمرفوع إليها الأمر وفق الشروط المنصوص عليها في المادة 107 أعلاه، بمجرد ما يثبت السائق انتهاء المخالفة. وترجع إلى المخالف عندئذ، الوثائق المشار إليها في نفس المادة.

المادة 109⁽³⁴⁾

إذا لم يثبت المخالف انتهاء المخالفة، داخل أجل اثنتين وسبعين (72) ساعة، من ساعة توقيف المركبة، ومع مراعاة أحكام البندين 3 و5 من المادة 104 أعلاه، وجب على السلطة التابع لها العون محرر المحضر الذي عاين المخالفة، تحويل التوقيف إلى إيداع في المحجز. وتحرر السلطة عندئذ محضراً بالإيداع في المحجز مرفقاً بنسخة من جذاعة التوقيف.

غير أنه في الحالات المشار إليها في البنود 5 و6 و7 و9 و11 من المادة 103 أعلاه، يمدد الأجل المذكور في الفقرة الأولى إلى سبعة أيام.

الفرع الثاني

إيداع المركبات في المحجز

المادة 110

الإيداع في المحجز هو تنقيط مركبة أو جزء من مركبة متمفصلة موضوع مخالفة، إلى مكان يعينه العون محرر المحضر أو السلطة المختصة أو السلطة القضائية وحراستها فيه، قصد الاحتفاظ بها في ذلك المكان طوال المدة المقررة، على نفقة مالكها.

يتم توقيف المركبات المقرر إيداعها في المحجز ثم سياقتها وحراستها في أماكن تحددها الإدارة.

يجب أن تكون الأماكن التي تحجز فيها المركبات مسيجة ومحروسة.

المادة 111⁽³⁵⁾

علاوة على الحالات المنصوص عليها في القانون، يصدر ضابط الشرطة القضائية أو العون محرر المحضر

15- استخدام المركبة المصابة بأضرار خطيرة من جديد، بعد إصلاحها دون أن تتم المصادقة عليها؛
 16- استخدام مركبة غير قابلة للإصلاح تقنياً؛
 17- استعمال مركبة بشهادة مراقبة تقنية مزورة؛
 18- التخلي عن المركبة على الطريق العمومية أو على ملحقاتها.
 تتولى السلطة القضائية، عند الاقتضاء، تحديد مدة الإيداع في المحجز، في الحالات المذكورة أعلاه.

المادة 112⁽³⁶⁾

علاوة على الحالات المنصوص عليها في القانون، ومع مراعاة ألا يكون قد صدر أي مقرر قضائي بإيداع المركبة بالمحجز أو بحجزها، تأمر الإدارة، بعد الإطلاع على محضر المخالفة، بإيداع المركبات بالمحجز في الحالات التالية:

- 1- تجاوز عدد المقاعد المأذون به في حالة النقل الجماعي للأشخاص؛
- 2- تجاوز الوزن الإجمالي المأذون به للمركبة محملة بنسبة تتراوح بين 30% و40%؛
- 3- عدم مراعاة الأبعاد المحددة للمركبة؛
- 4- عدم الإدلاء بما يفيد تجهيز المركبة بجهاز قياس السرعة وزمن السياقة خلال الآجال المحددة طبقاً للبند 3 من المادة 104 أعلاه؛
- 5- عدم الإدلاء بما يفيد إصلاح الجهاز المذكور في البند (4) أعلاه خلال الآجال المحددة في الفقرة الثانية من المادة 104 للقيام بالإصلاحات اللازمة؛
- 6- مركبة نقل البضائع لحساب الغير أو لحساب الخاص، التي تسير بدون ترخيص؛
- 7- امتناع كل سائق مركبة يقوم بنقل البضائع أو بالنقل الجماعي للأشخاص من تنفيذ الأمر بالتوقف الذي وجه إليه من لدن العون محرر المحضر أو من أحد الموظفين أو الأعوان المكلفين بمعاينة المخالفات لأحكام هذا القانون والنصوص الصادرة لتطبيقه، الحاملين لشارات خارجية وظاهرة تدل على صفتهم، أو امتنع عن الخضوع لأعمال التحقق المقررة أو لم يحترم الأمر بتوقيف المركبة أو رفض سياقة المركبة أو العمل

فوراً أو السلطة القضائية الأمر بالإيداع في المحجز، في الحالات التالية:

- 1- إذا كانت المركبة تحمل صفائح تسجيل مزورة؛
- 2- إذا استعملت شهادة التسجيل أو سند الملكية بشكل تدليسي؛
- 3- إذا لم تكن المركبة متوفرة على صفائح التسجيل أو على التقييد المنصوص عليه في النصوص الجاري بها العمل؛
- 4- عدم تسجيل المركبة؛
- 5- سياقة مركبة، تتطلب سياقاتها الحصول على رخصة سياقة، من قبل سائق غير حاصل على رخصة السياقة أو برخصة منتهية صلاحيتها أو صنفها غير مطابق لصنف المركبة؛
- 6- عدم تأمين المركبة أو عدم صلاحية شهادة التأمين؛
- 7- محاولة التملص من المسؤولية بعدم التوقف بعد ارتكاب حادثة سير أو التسبب فيها أو بالفرار أو بتغيير حالة مكان الحادثة أو بأية وسيلة أخرى؛
- 8- تجاوز الوزن الإجمالي المأذون به للمركبة محملة بما يفوق 40%؛
- 9- عدم الامتثال للأوامر، في حالة عرقلة إغلاق حاجز يمنع المرور خلال فترات الفيضان أو الجليد أو عند ذوبان الجليد أو عند تراكم الثلوج أو تراكم الرمال أو زحفها أو أثناء الزوابع الرملية أو في حالة تقييد السير على الطريق العمومية؛
- 10- استعمال الأضواء الخاصة والإشارات الصوتية المخصصة حصراً لمركبات الشرطة والدرك وأعوان السلطة أو لمركبات التدخل الاستعجالي؛
- 11- استعمال سائق المركبة آلة أو جهازاً مضاداً لجهاز مراقبة السرعة (الرادار) مركباً في المركبة تتعذر مصادرتة؛
- 12- تغيير أجهزة المركبة المخصصة للحد من السرعة أو لقياس سرعة وزمن السياقة؛
- 13- وجود المركبات في وضعية مخالفة للأحكام المتعلقة بالمصادقة؛
- 14- استخدام المركبة أو المقطورة من جديد، بعد تغيير خصائصها التقنية دون أن تتم المصادقة عليها؛

بالنسبة للحالة المشار إليها في البند 4 أعلاه.

المادة 113

يجب على العون محرر المحضر، الذي أعد محضر معاينة المخالفة المبررة للإيداع في المحجز، أن يحيل الأمر على ضابط الشرطة القضائية المختص من حيث المكان أو على السلطة التابع لها العون المذكور، في الحالات التي ينص فيها هذا القانون على الإيداع في المحجز.

يقوم ضابط الشرطة القضائية المختص من حيث المكان، أو السلطة المذكورة، أو العون محرر المحضر المنتدب خصيصاً من قبل أحدهما، بما يلي:

- 1- تعيين المحجز الذي يجب أن تنقل المركبة إليه، ويجسد هذا التعيين بوضع علامة مميزة على المركبة، تحدد الإدارة خصائصها وكيفيات وضعها؛
- 2- تحرير بيان موجز لحالة المركبة الخارجية والداخلية، قبل البدء في تنفيذ عملية الإيداع في المحجز، بحضور مالك أو سائق المركبة، إن أمكن ذلك، والمكلف بإزاحتها، ودون فتحها، وذلك في جذاذة وصفية تحدد الإدارة نموذجها.

يجب أيضاً في هذه الحالة التقاط صورة أو صور للمركبة من قبل صاحب مركبة الإغاثة المكلف بإزاحتها وتسليم نسخ منها إلى ضابط الشرطة القضائية أو السلطة أو محرر المحضر السالفي الذكر؛

3- تسليم نسخة من الجذاذة ومن الصورة أو الصور المتعلقة بحالة المركبة إلى المالك أو السائق، إذا كان حاضراً، وعند الاقتضاء، تسليمه إذناً مؤقتاً بالسياسة لمدة 15 يوماً، يشير إلى الاحتفاظ برخصة السيارة، إذا كان القانون يسمح به؛

4- بيان أسباب الإيداع في المحجز في محضر المخالفة والإشارة فيه إلى الاحتفاظ المؤقت بالوثائق المشار إليها في الفقرة الأولى من المادة 107 أعلاه، وإلى ساعة طلب المركبة المكلفة بالإزاحة؛

5- الإذن للمخالف أو مالك المركبة الصادر الأمر بإيداعها في المحجز، إذا كانت محملة، القيام بمناقلة الحمولة على مركبة ملائمة ومرخص لها قانوناً على نفقته وتحت مسؤوليته التي تظل قائمة عن كل عوار أو ضياع يصيب البضائع موضوع المناقلة وعن التأخير

على سياقتها إلى المحجز أو رفض الامتثال للأوامر القانونية الصادرة إليه.

تحدد مدة الحجز كما يلي:

- 7 أيام بالنسبة للحالة المشار إليها في البند 3 أعلاه؛
- 10 أيام بالنسبة للحالات المشار إليها في البنود 1 و 2 و 6 و 7 أعلاه؛

- إلى حين انتهاء المخالفة بالنسبة للحالات المشار إليها في البندين 4 و 5 أعلاه والحالات الأخرى التي توجب الإيداع بالمحجز.

يتوقف أثر الإيداع بالمحجز المقرر من قبل الإدارة وفقاً لأحكام هذه المادة، وكيفما كانت مدته، بعد أي قرار بالحفظ تصدره النيابة العامة أو إذا أصبح قابلاً للتنفيذ، من أجل نفس الأفعال، مقرر قضائي بإيداع المركبة بالمحجز أو بحجزها أو بعد صدور أي مقرر قضائي بالبراءة أو بالإعفاء أو بوجود أي سبب من أسباب سقوط الدعوى العمومية.

المادة 112-1⁽³⁷⁾

علاوة على الحالات المنصوص عليها في القانون، يصدر ضابط الشرطة القضائية أو العون محرر المحضر فوراً الأمر بالإيداع في المحجز، في الحالات التالية:

- 1- المركبة التي تسير على الطريق السيار ولا يمكن أن تبلغ سرعتها 60 كيلومتراً في الساعة؛
- 2- مركبة النقل الاستثنائي، التي تسير بدون ترخيص؛

3- مركبة الإغاثة المملوكة لشخص غير معتمد من قبل الإدارة أو من صاحب الامتياز، والتي تقوم بخدمات الإغاثة في طريق سيار؛

4- التوقف غير القانوني أو الخطير، مع غياب السائق أو إذا رفض السائق الامتثال للأمر الذي وجهه إليه العون محرر المحضر من أجل إنهاء المخالفة.

تحدد مدة الحجز كما يلي:

- 7 أيام بالنسبة للحالات المشار إليها في البندين 1 و 3 أعلاه؛
- 10 أيام بالنسبة للحالتين المشار إليهما في البند 2 أعلاه؛

- إلى حين إدلاء المخالف بما يثبت أداء الغرامة

المسؤول المدني إلا بعد التحقق من إصلاحها وفق الشروط التي تحددها الإدارة. إذا لم يحصل اتفاق على حالة المركبة وجب تعيين خبير في السيارات، وفق الشروط المقررة من قبل الإدارة، لتحديد الأشغال الواجب القيام بها قبل إرجاع المركبة إلى مالكها أو إلى السائق أو إلى المسؤول المدني عنها.

المادة 116

يجب إزاحة المركبة المودعة في المحجز، لعدم توفرها على وثيقة المراقبة التقنية أو لعدم صلاحية هذه الأخيرة، ونقلها إلى أقرب مركز للمراقبة التقنية، بواسطة مركبة مرخص لها، لإخضاعها إلى المراقبة التقنية.

المادة 117

يتحمل مالك المركبة أو المسؤول المدني عنها مصاريف الإزاحة والحراسة في المحجز والخبرة.

الباب الرابع

أحكام متفرقة

المادة 118⁽³⁸⁾

يتعرض كل مالك أو حائز لمركبة لا يتقيد بالأجل المنصوص عليه في المادتين 59 و60 أعلاه لغرامة إدارية مبلغها خمسمائة (500) درهم مع غرامة إضافية نسبتها 10 % من مبلغ الغرامة عن كل شهر من التأخير.

كل جزء من شهر يعتبر بمثابة شهر.

يتعرض كل صاحب رخصة سياقة وكل صاحب شهادة تسجيل مركبة لا يتقيد بالأجل المنصوص عليه في المادتين 38 و58 أعلاه لغرامة إدارية مبلغها مائتا (200) درهم مع غرامة إضافية نسبتها 10% من مبلغ الغرامة عن كل شهر من التأخير.

كل جزء من شهر يعتبر بمثابة شهر.

المادة 119

كل مالك مركبة أجنبية، لا تتوفر على رقم تسجيل مغربي، يقوم بعملية النقل بين نقطتين داخل التراب المغربي، دون ترخيص خاص مسلم من قبل مصالح السلطة الحكومية المكلفة بالنقل، يعاقب بغرامة

في تسليمها؛

6- إذا تعلق الأمر بمركبة للنقل الجماعي للأشخاص اتخاذ الإجراءات اللازمة لتأمين إيصال الركاب إلى الوجهة التي يقصدونها تطبيقا للفقرتين الثالثة والرابعة من المادة 104 أعلاه.

يعد عدم قيام مالك المركبة أو سائقها بتسليم الوثائق السالفة الذكر، فورا، بعد التبليغ الموجه إليه لهذا الغرض، بمثابة عدم امتثال للأوامر.

يجب الاحتفاظ خلال مدة الإيداع في المحجز بالوثائق السالفة الذكر وكذا برخصة السياقة في الحالة المنصوص عليها في البند 3 أعلاه، لدى المصلحة التي عاينت المخالفة وأمرت بالإيداع في المحجز، ما لم تتم إحالة الأمر على السلطة القضائية.

المادة 114

إذا أودع السائق أو المالك أو المسؤول المدني المركبة بالمحجز، وجب عليه أن يسلم إلى حارس المحجز الأمر بالإيداع، الذي يعده العون محرر المحضر أو الإدارة، ويتسلم من الحارس المذكور شهادة بالإيداع في المحجز. يجب على العون محرر المحضر عند قيامه بالإيداع تسليم حارس المحجز الأمر بالإيداع وفي مقابل ذلك، يسلمه حارس المحجز شهادة تثبت أن المركبة مودعة فعلا في المحجز.

يجب على سائق المركبة أو مالكها أو المسؤول المدني عنها، عند انصرام مدة الإيداع بالمحجز، للحصول على الأمر بسحب المركبة من المحجز، أن يدلي للمصالح التي أمرت بالإيداع، بشهادة تثبت تنفيذ هذا الإيداع، يسلمها حارس المحجز المعني.

تحدد الإدارة شكل ومضمون الأمر بالإيداع وشهادة الإيداع في المحجز والأمر بالسحب منه.

المادة 115

لا يمكن إصلاح المركبة المودعة في المحجز بسبب سوء حالتها الميكانيكية التي لا تسمح بالسير وفق شروط السلامة العادية، إلا بعد انقضاء مدة الإيداع. لا يمكن أن يسحب المركبة من المحجز إلا المكلفون من قبل المالك أو السائق أو المسؤول المدني بإنجاز الأشغال الضرورية لإصلاحها.

لا يجوز إرجاع المركبة إلى المالك أو السائق أو

— الأشخاص الخاضعين للقانون الخاص المأذون لهم بموجب هذا القانون من الإطلاع على المعطيات المسجلة، ضمن الحدود وللأغراض المقررة في هذا القانون فقط.

لا يجوز تحت طائلة العقوبات المنصوص عليها في المادة 125 بعده، الكشف عن أية معلومة مسجلة في الجذائتين أو إفشاؤها، باستثناء الحالات المقررة صراحة في هذا القانون.

المادة 122

تختص السلطة الحكومية المكلفة بالنقل أو الموظفون المنتدبون من لدنها لهذا الغرض، والمنشورة قائمتهم في الجريدة الرسمية، وحدهم، بإصدار الأمر أو القيام أو العمل على القيام، تحت مسؤوليتهم، بتسجيل المعطيات المنصوص عليها في هذا القانون وتصحيحها وتحيينها وكذا بإخبار الأشخاص المعنيين بالتسجيل المذكور وبحث طلبات الإطلاع والتصحيح.

المادة 123

يجب على السلطة المختصة، عندما تتلقى المعطيات الواجب تسجيلها، أن تخبر بذلك الأشخاص المعنيين، مع بيان حقهم في الإطلاع والتصحيح المخول لهم بموجب هذا القانون وكيفية ممارسة هذا الحق. يتم الإخبار بواسطة رسالة مضمونة مع إشعار بالاستلام.

المادة 124

يمكن أن تعالج المعلومات والمعطيات التي تم تجميعها تطبيقاً لهذا القانون، بطريقة آلية، وفقاً للقواعد التي تحددها الإدارة.

المادة 125

يلزم الأشخاص المكلفون، بأي صفة من الصفات، بمسك الجذائتين بكتمان السر المهني، وفقاً لأحكام الفصل 446 من القانون الجنائي وتحت طائلة العقوبات المقررة فيه.

المادة 126

يعاقب بالحبس من ثلاثة أشهر إلى ثلاث سنوات وبغرامة من ألفين (2000) إلى خمسة آلاف (5000) درهم على القيام، بسوء نية، بتسجيل إدانة قضائية

إدارية مبلغها خمسة آلاف (5000) درهم عن كل طن من الوزن الإجمالي للمركبة محملة. كل جزء من الطن يعتبر طناً. في حالة العود إلى ارتكاب المخالفة، ترفع الغرامة إلى الضعف.

تودع المركبة موضوع المخالفة بالمحجز إلى غاية أداء مبلغ الغرامة.

الباب الخامس

الجذائيات الإدارية المتعلقة

برخص السياقة وبالمركبات

الفرع الأول

أحكام مشتركة

المادة 120

تحدث جذائتان إداريتان تتعلق الأولى برخص السياقة والثانية بالمركبات، تسميان تباعاً «الجداوية الوطنية لرخصة السياقة» و«الجداوية الوطنية للمركبة» تسجل فيهما تلقائياً المعطيات المنصوص عليها في المادتين 128 و133 بعده.

المادة 121

تهدف الجذائتين المحدثتان بهذا القانون إلى تمكين:

— الأشخاص المعنيين بالمعطيات التي تم تجميعها، من التوفر على معلومات حول وضعية رخصة السياقة أو المركبة المقصودة؛

— الإدارات والأشخاص العموميين الآخرين، المأذون لهم بموجب القانون، من الإطلاع على المعطيات التي تم تجميعها ومن تدبير حظيرة المركبات المسجلة بالتراب الوطني ورخص السياقة المسلمة به ومن تطبيق النصوص التشريعية والتنظيمية الجاري بها العمل على المركبات وعلى رخص السياقة؛

— السلطات القضائية والمساعدين القضائيين المؤهلين بموجب هذا القانون من التوفر على معلومات مفيدة للمساطر القضائية أو الإدارية المتعلقة برخص السياقة أو بالمركبات التي تهمها المساطر المذكورة؛

هذا القانون وللنصوص الصادرة لتطبيقه؛
5- المعطيات الخاصة بالمقررات القضائية التي
حازت قوة الشيء المقضي به والمتعلقة بالحد من
صلاحية رخصة السياقة أو بتوقيفها أو بإلغائها أو بالمنع
من تسليمها وكذا بتنفيذ هذه المقررات؛
6- المعطيات المتعلقة بأداء الغرامات التصالحية
والجزافية وعند الاقتضاء بإيداع مبالغ الغرامات؛
7- المعلومات المتعلقة بخضم النقط المخصصة
لرخصة السياقة أو باسترجاعها، طبقاً لأحكام هذا
القانون.

المادة 129⁽³⁹⁾

يجب محو المعلومات المتعلقة بالإدانات القضائية
الصادرة في شأن رخصة السياقة عند انصرام آجال رد
الاعتبار المنصوص عليها في القانون المتعلق بالمسطرة
الجنائية؛

يجب محو المعلومات الخاصة بالغرامات التصالحية
والجزافية المتعلقة برخصة السياقة بعد انصرام أجل
سنة. ويسري هذا الأجل ابتداء من تاريخ أداء مبلغ
الغرامة.

يجب محو المعلومات المتعلقة بالتدابير الإدارية
المتخذة في شأن رخصة السياقة، بعد انصرام أجل
خمس سنوات من تاريخ صدور القرار الإداري، ما لم
يصدر من جديد قرار إداري مبلغ قانوناً، يتعلق بالحد
من صلاحية رخصة السياقة أو بتوقيفها أو بسحبها أو
بفرض تقييدات على تسليمها.

يسري الأجل المنصوص عليه في الفقرة السابقة من
تاريخ صدور آخر قرار إداري.

غير أنه إذا كان التدبير الإداري يتعلق بالأهلية
البدنية أو العقلية، فلا يمكن أن يتم محو المعلومات
إلا إذا ثبت بشهادة طبية، تسلم وفقاً لأحكام المواد
من 15 إلى 21 أعلاه، زوال السبب في وضع التقييدات
على رخصة السياقة.

إذا ألغى أحد التدابير الإدارية، وجب محو
المعلومات المتعلقة به ابتداء من تاريخ القرار الإداري
القاضي بالإلغاء المذكور، أو من تاريخ حيازة المقرر
القضائي الصادر بالإلغاء قوة الشيء المقضي به.

يباشر محو المعلومات المتعلقة بخضم نقط رخصة

أو قرار إداري في الجذازية الوطنية لرخصة السياقة أو
في الجذازية الوطنية للمركبة.

المادة 127

بصرف النظر عن العقوبة الأشد، يعاقب بالحبس
من شهر إلى ستة أشهر وبغرامة من ألفين (2000) إلى
خمسة آلاف (5000) درهم أو بإحدى هاتين العقوبتين
فقط، على كل انتحال لاسم أو صفة قصد الحصول
على كشف للبيانات المسجلة والمتعلقة بأحد الأرقام.
تطبق نفس العقوبة على الإطلاع، بصفة مباشرة
أو غير مباشرة، على معلومات اسمية غير منصوص
صراحة في هذا القانون على إمكانية إفشائها.

الفرع الثاني

أحكام تتعلق برخصة السياقة

المادة 128

تقوم السلطات المختصة أو تعمل على القيام، طبقاً
لأحكام المادة 122 أعلاه ووفق الشروط والكيفيات
التي تحددها الإدارة، بتسجيل المعطيات المتعلقة
برخصة السياقة، في الجذازية الوطنية لرخصة السياقة،
وخاصة منها:

1- المعلومات المتعلقة برخصة السياقة، المطلوب
الحصول عليها أو المسلمة، وبالخصوص: هوية صاحب
الرخصة وجنسيته ومهنته وعنوانه ورقم رخصة السياقة
وتاريخ ومكان تسليمها والتقييدات المتعلقة بالقدرة
البدنية والأطباء الذين قاموا بتسليم الشهادات الطبية
وأصناف الرخص المحصل عليها أو المطلوب الحصول
عليها وتاريخ الحصول عليها أو طلبها ومختلف
عمليات استبدال وتسليم نظائر رخصة السياقة أو
تمديدتها وصلاحية الفحص الطبي وتاريخ صلاحية
الحامل المحررة فيه رخصة السياقة؛

2- المعطيات المتعلقة بالقرارات الإدارية المبلغة
بكيفية قانونية إلى المعني بالأمر والمتعلقة بتوقيف
رخصة السياقة وسحبها وإلغائها والحد من صلاحيتها؛
3- تدابير توقيف رخصة السياقة أو سحبها أو
إلغائها أو الحد من صلاحيتها، المتخذة من قبل سلطة
أجنبية والمبلغة إلى السلطات المغربية وفقاً للاتفاقات
الدولية الجاري بها العمل؛

4- المعطيات المتعلقة بمحاضر المخالفات لأحكام

السياسة، بعد انقضاء الآجال المنصوص عليها في المادة 35 من هذا القانون.

المادة 130

يحق لصاحب رخصة السياحة الإطلاع على الكشف الكامل للبيانات المتعلقة به وتسلم نسخة منه بطلب منه. وله أن يطلب تصحيح المعطيات المغلوطة أو محو المعطيات وفق الشروط المنصوص عليها في هذا القانون والنصوص الصادرة لتطبيقه.

المادة 131

يسلم كشف البيانات الشخصية المتعلقة برخصة السياحة، إلى السلطات التالية، بناء على طلبها :

- 1- السلطات القضائية؛
- 2- ضباط الشرطة القضائية المكلفون بتنفيذ أمر قضائي أو العاملون في إطار بحث قضائي؛
- 3- السلطات الإدارية المختصة، للبت في توقيف رخصة السياحة أو سحبها أو وضع تقييدات على صلاحيتها؛
- 4- مصالح السلطة الحكومية المكلفة بالنقل والسلطات الأمنية لممارسة اختصاصاتها؛
- 5- اللجان التقنية والإدارية المكلفة بالبحث في حوادث السير المميتة.

المادة 132

تبلغ المعلومات المتعلقة بوجود رخصة السياحة وصنفها وصلاحيتها وبهوية صاحبها، بناء على طلبهم، إلى:

- 1- محامي أو وكيل صاحب رخصة السياحة؛
- 2- السلطات الأجنبية المختصة، قصد إثبات صحة رخصة السياحة، طبقا للاتفاقات الدولية الجاري بها العمل؛
- 3- ضباط أو أعوان الشرطة القضائية العاملين في إطار بحث تمهيدي؛
- 4- الأعوان محرري المحاضر المؤهلين لإجراء مراقبات على الطريق العمومية، تطبيقا لأحكام هذا القانون؛
- 5- السلطات الإدارية المدنية أو العسكرية، بالنسبة للأشخاص المستخدمين أو الممكن استخدامهم بصفة سائقي مركبات ذات محرك.

الفرع الثالث أحكام تتعلق بالمركبات

المادة 133

تقوم السلطات المختصة أو تعمل على القيام، طبقا لأحكام المادة 122 أعلاه ووفق الشروط والكيفيات التي تحددها الإدارة، بتسجيل المعطيات المتعلقة بالمركبات في الجداول الوطنية للمركبة، خاصة منها:

1- المعلومات المتعلقة بهوية المالك وعنوانه ورقم بطاقته الوطنية وجنسيته ومهنته وعند الاقتضاء، رقم التسجيل في السجل التجاري بالنسبة إلى الأشخاص المعنوية؛

2- المعلومات المتعلقة بالمركبة: علامة الصانع والصنف والنوع والطراز والرقم في سلسلة الصنف والوقود المستعمل وعدد الاسطوانات والقوة الجبائية والوزن الإجمالي المأذون به للمركبة محملة ووزنها فارغة والوزن الإجمالي الأقصى للحمولة مجرورة أو مقطورة وعدد المقاعد وتاريخ الشروع في استخدام المركبة وتاريخ الشروع في استخدامها في المغرب وتواريخ نقل الملكية ورقم التصريح بالاستخدام المؤقت «WW» ورقم التسجيل بالخارج والاستعمال المخصصة له المركبة وطريقة التملك ووسائل وطريقة أداء ثمن المركبة؛

3- المعطيات المتعلقة بالقرارات الإدارية أو المقررات القضائية، المبلغة بكيفية قانونية إلى صاحب شهادة التسجيل والمتضمنة للتعرض على نقل ملكية المركبة؛

4- المعطيات المتعلقة بمحاضر المخالفات لأحكام هذا القانون وللنصوص الصادرة لتطبيقه؛

5- المعطيات الخاصة بأداء الغرامات التصالحية والجزافية وعند الاقتضاء بإيداع مبالغ الغرامات والخاصة بالمركبة؛

6- المعلومات المتعلقة بسحب المركبة من السير؛

7- المعطيات المتعلقة بالمراقبة التقنية للمركبة وبالحوادث الخطيرة التي يمكن أن تكون قد تعرضت لها.

الباب السادس

لجان البحث في حوادث السير المميتة

المادة 137⁽⁴³⁾

يمكن أن تكون حوادث السير الخطيرة أو المميتة موضوع بحث تقني وإداري.
يراد بالبحث التقني والإداري القيام بجميع التحريات التقنية والإدارية الضرورية لتحديد أسباب وظروف وقوع الحوادث المذكورة.
يحدث لهذه لغاية، لدى السلطة الحكومية المكلفة بالنقل، مركز وطني للأبحاث التقنية والإدارية للبحث في حوادث السير الخطيرة أو المميتة، يحدد تنظيمه واختصاصاته وكيفية اشتغاله بنص تنظيمي.
يوجه تقرير البحث التقني والإداري الذي يعده المركز المذكورة داخل أجل عشرة أيام عمل كاملة من تاريخ وقوع الحادثة إلى السلطات الإدارية وكذا إلى النيابة العامة للاستئناس به في تحديد مسؤولية الأطراف.

القسم الثاني

العقوبات الجزرية

الباب الأول

أحكام عامة

المادة 138

تحدد على النحو التالي أنواع المخالفات لأحكام هذا القانون والنصوص الصادرة لتطبيقه:
— الجنج؛
— المخالفات من الدرجة الأولى؛
— المخالفات من الدرجة الثانية؛
— المخالفات من الدرجة الثالثة.

المادة 139

استثناء من أحكام الفصل 18 من القانون الجنائي، تعتبر الغرامات المنصوص عليها في هذا القانون للمعاقبة على المخالفات لأحكامه ولأحكام النصوص الصادرة لتطبيقه. ما عدا الغرامات المحددة في المواد 143 و148 و152 وفي المواد 155 إلى 161 وفي المواد 163 و165 و166 وفي المواد 175 إلى 177 ومن 179 إلى 181 وفي الكتابين الثالث والرابع من هذا القانون، غرامات ضبطية، كيفما كان مبلغها، إذا كانت العقوبة تتمثل

المادة 134⁽⁴⁰⁾

يحق لصاحب شهادة التسجيل أو سند الملكية الإطلاع على الكشف الكامل للبيانات المتعلقة بمركبته وتسلم نسخة منه بطلب منه. وله أن يطلب تصحيح المعطيات المغلوطة أو محو المعطيات وفقا للشروط المحددة في هذا القانون والنصوص الصادرة لتطبيقه.

المادة 135⁽⁴¹⁾

تبلغ المعلومات والمعطيات المشار إليها في المادة 133 أعلاه، بناء على طلبهم، إلى:

- 1- محامي أو وكيل صاحب شهادة تسجيل أو سند ملكية المركبة؛
- 2- السلطات القضائية؛
- 3- ضباط الشرطة القضائية لمزاولة مهامهم؛
- 4- الأعوان محرري المحاضر المؤهلين لإجراء المراقبة على الطريق العمومية؛
- 5- مساعدي القضاء المعيّنين من طرف المحكمة؛
- 6- اللجان التقنية والإدارية المكلفة بالبحث في حوادث السير المميتة؛
- 7- مصالح السلطة الحكومية المكلفة بالنقل والسلطات الأمنية، لممارسة اختصاصاتها؛
- 8- الإدارات العمومية والجماعات المحلية.

المادة 136⁽⁴²⁾

تبلغ المعلومات المتعلقة بشهادات التسجيل أو سند الملكية والخصائص التقنية للمركبة، لأجل ممارسة مهامهم وبناء على طلبهم إلى:

- 1- المؤسسات العمومية والمقاولات ذات الامتياز في المرافق العمومية؛
- 2- الخبراء في السيارات؛
- 3- شبكات أو مراكز المراقبة التقنية؛
- 4- مقاولات التأمين، بالنسبة إلى الأشخاص الذين تؤمنهم أو الذين يطلب منها تأمين مسؤوليتهم الناتجة عن الأضرار التي تتسبب فيها المركبات ذات محرك. ويجب على المقاولات المذكورة الإدلاء دعما لطلباتها بجميع العناصر المفيدة التي تساعد على التأكد من حقيقة العقد أو الحادثة.

تسجيل المركبة. ويمكن إثبات ما يخالف ذلك بأية وسيلة من وسائل الإثبات.

المادة 143

يكون مالك المركبة أو الشاحن أو الناقل للبضائع أو للأشخاص عبر الطرق أو الوكيل بالعمولة أو المرسل أو المرسل إليه أو كل مصدر آخر للأمر، الذي أحدث أو ساهم في إحداث وضعية مسببة لضرر، مسؤولاً جنائياً، إذا ثبت أنه خرق بشكل عمدي أحد واجبات الاحتياط الخاصة أو أحد واجبات السلامة المنصوص عليها في هذا القانون أو في النصوص الصادرة لتطبيقه أو أنه ارتكب خطأ يعرض الغير لخطر جسيم. دون الإخلال بالعقوبة الأشد، يعاقب بغرامة من ألف ومائتين (1.200) إلى اثني عشر ألف (12.000) درهم الشخص الذي يقوم عمداً بإصدار أوامر أو بارتكاب أعمال ساهمت في إحداث إحدى الوضعيات المشار إليها في الفقرة الأولى من هذه المادة.

في حالة العود، يعاقب الفاعل بالحبس من شهر إلى ثلاثة أشهر وبضعف الغرامة المقررة في الفقرة السابقة أو بإحدى هاتين العقوبتين فقط. إذا كان الشخص الصادر عنه الأمر شخصاً معنوياً، يعاقب بغرامة من خمسة آلاف (5.000) إلى خمسة وثلاثين ألف (35.000) درهم، دون الإخلال بالمخالفات التي يمكن أن يرتكبها مسيرو الشخص المعنوي. وفي حالة العود، ترفع العقوبة إلى الضعف.

المادة 144

يكون كل مالك مركبة أو حيوانات مسؤلاً عن الغرامات والتعويض عن الضرر والمصاريف التي يمكن أن يحكم بها على تابعه، بموجب هذا القانون، من أجل مخالفة مرتكبة أثناء القيام بالمهام التي كلفه بها.

غير أنه يمكن للمحكمة، دون الإخلال بالمسؤولية الجنائية التي يتعرض لها السائق، أن تقرر، مراعاة للظروف المحيطة بالأفعال المرتكبة وظروف عمل التابع، بأن يتحمل المتبوع أو التابع أداء مجموع الغرامات المقررة بموجب هذا القانون أو بعضها. إذا لم تتم سيطرة المركبة بأمر المالك ولحسابه، فإن أداء الغرامات والتعويض عن الضرر والمصاريف

في الغرامة فقط، وذلك على الخصوص، لأجل تطبيق قواعد القانون المتعلق بالمسطرة الجنائية.

المادة 140

يكون كل سائق مسؤولاً جنائياً عما يرتكبه من مخالفات لأحكام هذا القانون والنصوص الصادرة لتطبيقه.

المادة 141

إذا ارتكبت مخالفة لأحكام هذا القانون والنصوص الصادرة لتطبيقه، بواسطة مركبة مسجلة في اسم شخص ذاتي ولم يتم التعرف على هوية السائق أثناء معاينة المخالفة، أو تعذر التعرف عليه فيما بعد وكانت العقوبة المنصوص عليها هي الغرامة، اعتبرت هذه المخالفة كما لو ارتكبها الشخص المقيد اسمه بشهادة تسجيل المركبة، ويمكن إثبات ما يخالف ذلك بأية وسيلة من وسائل الإثبات.

المادة 142

إذا ارتكبت مخالفة لأحكام هذا القانون والنصوص الصادرة لتطبيقه، بواسطة مركبة مسجلة في اسم شخص معنوي، ولم يتم التعرف على هوية السائق أثناء معاينة المخالفة، أو تعذر التعرف عليه فيما بعد، يجب على الأشخاص الذاتيين الذين يمثلون الشخص المعنوي الكشف عن هوية السائق عند ارتكاب الأفعال وإذا لم يتمكنوا من ذلك يتعين عليهم الكشف عن هوية الشخص المسؤول عن المركبة.

يجب أن يتم الكشف المذكور، داخل الثلاثين (30) يوماً التالية ليوم تبليغ الإشعار بالمخالفة.

إذا لم يكن الشخص المسؤول عن المركبة هو الذي كان يسوقها عند ارتكاب الأفعال، وجب عليه كذلك الكشف عن هوية السائق وفقاً للكيفيات المحددة أعلاه.

يجب على الأشخاص الذاتيين الذين يمثلون الشخص المعنوي، بصفته صاحب شهادة التسجيل أو صفته حائزاً للمركبة، اتخاذ التدابير اللازمة من أجل ضمان تطبيق الأحكام المذكورة.

في حالة عدم احترام أحكام الفقرات السابقة، اعتبرت المخالفة المشار إليها في الفقرة الأولى من هذه المادة كما لو ارتكبها الشخص المقيد اسمه بشهادة

يقع على عاتق المتبوع الذي يشغل السائق مرتكب المخالفة.

المادة 145

عندما يحرر أكثر من محضر لسائق بشأن مخالفة تتعلق بعيوب ميكانيكية في المركبة أو في معداتها، ماعدا العيوب المتعلقة بأجهزة السلامة، فلا يجوز معاقبته إلا مرة واحدة من أجل ارتكاب نفس المخالفة داخل أجل اثنين وسبعين (72) ساعة الفاصل بين المعاينة الأولى والمعاينة الأخيرة للمخالفة.

المادة 146

استثناء من أحكام الفصل 121 من القانون الجنائي، عندما تتم معاينة عدة مخالفات ضد نفس الشخص، تضم العقوبات المالية المقررة بالنسبة إلى كل جنحة وكل مخالفة.

المادة 147

لا يمكن نقل ملكية أية مركبة، ما لم يقرر القضاء خلاف ذلك، أو تحصيل الضريبة الخصوصية السنوية على السيارات أو الرسم على محور المحرك إلا بعد إثبات أداء الغرامات الصادر في شأنها على المالك مقرر قابل للتنفيذ من أجل مخالفة لأحكام هذا القانون وللنصوص الصادرة لتطبيقه.

الباب الثاني

الجنح

الفرع الأول

الجنح المتعلقة برخصة السياقة

المادة 148

دون الإخلال بالعقوبات الأشد ومع مراعاة أحكام المادة 149 بعده، يعاقب بغرامة من ألفين (2000) إلى أربعة آلاف (4.000) درهم كل شخص:

1- يسوق مركبة تتطلب سياقتها الحصول على رخصة سياقة دون أن يكون حاصلًا على تلك الرخصة.

يعاقب المخالف، علاوة على ذلك، بالحرمان من الحصول على رخصة السياقة لمدة أقصاها ثلاثة (3) أشهر؛

2- يسوق مركبة برخصة سياقة لا تتناسب مع

صنف المركبة المعنية.

يعاقب المخالف، علاوة على ذلك، بالحرمان من الحصول على رخصة السياقة المطابقة لصنف المركبة المعنية لمدة أقصاها ثلاثة (3) أشهر.

في حالة العود، يعاقب المخالف بغرامة من ثمانية آلاف (8.000) إلى عشرين ألف (20.000) درهم. وعلاوة على ذلك ترفع مدة الحرمان من الحصول على رخصة السياقة المذكورة أعلاه إلى الضعف.

تطبق الأحكام السابقة أيضا على السائق الذي يسوق على الطريق العمومية مركبة فلاحية ذات محرك أو مركبة غابوية ذات محرك أو أريية للأشغال العمومية.

المادة 149

في الحالات المشار إليها في المادة 148 أعلاه، توقف المركبة في مكانها إلى أن يقوم بسيارتها سائق حاصل على رخصة سياقة من نفس صنف المركبة يقترحه المخالف أو، عند الاقتضاء، مالك المركبة أو حائزها. وإذا تعذر ذلك، جاز للأعوان محرري المحاضر اتخاذ كافة التدابير الضرورية لإيداع المركبة بالمحجز على نفقة المالك.

المادة 150

في ماعدا الحالات المنصوص عليها في الفصل 361 من القانون الجنائي ودون الإخلال بالعقوبات الأشد، يعاقب بالحبس من شهر واحد إلى ستة (6) أشهر وبغرامة من خمسة آلاف درهم (5.000) إلى عشرين ألف (20.000) درهم أو بإحدى هاتين العقوبتين فقط، كل شخص حصل بعد اجتياز امتحان على أكثر من رخصة سياقة مغربية من نفس الصنف.

المادة 151

يعاقب بالحبس من ستة (6) أشهر إلى ثلاث (3) سنوات وبغرامة من ألفين (2.000) إلى خمسة آلاف (5.000) درهم، كل شخص:

1- استعمل وسائل غير قانونية للمشاركة في امتحان الحصول على رخصة السياقة دون أن يكون له الحق في ذلك؛

2- أدلى بتصريحات كاذبة عن هويته أو انتحل أو حاول انتحال صفة مرشح لاجتياز امتحان الحصول

على رخصة السياقة؛

3- زيف أو زور رخصة السياقة الخاصة به .

في الحالات المشار إليها أعلاه، وفي حالة الإدانة، تلغى اختبارات امتحان الحصول على رخصة السياقة ولا يجوز للمخالف التقدم للامتحان من أجل الحصول على رخصة سياقة جديدة إلا بعد انصرام أجل يتراوح بين سنة واحدة وثلاث (3) سنوات ابتداء من تاريخ صدور مقرر حائز لقوة الشيء المقضي به.

المادة 152

يعاقب بغرامة من ألفي (2.000) درهم إلى ثمانية آلاف (8.000) درهم، كل شخص صدر في حقه مقرر قضائي حائز لقوة الشيء المقضي به أو قرار إداري بتوقيف رخصة السياقة أو بسحبها أو بإلغائها :

1- لم يودع رخصة السياقة الخاصة به لدى الإدارة، داخل الآجال المحددة له؛

2- يسوق مركبة تتطلب سياقتها الحصول على رخصة سياقة؛

3- حصل أو حاول الحصول على نظير من رخصة السياقة الخاصة به؛

4- تقدم لاجتياز امتحان الحصول على رخصة السياقة، قبل انصرام الأجل المحدد له.

في حالة العود، ترفع العقوبة إلى الضعف.

المادة 152-1⁽⁴⁴⁾

يعاقب بغرامة من ألف (1.000) درهم إلى أربعة آلاف (4.000) درهم، كل شخص لم يسلم رخصة السياقة التي نفذ رصيد النقط المخصص لها، إلى مصالح الإدارة، داخل الأجل المحدد له طبقاً لأحكام المادة 23 من هذا القانون.

المادة 153

إذا كان المخالف وقت ارتكابه إحدى المخالفات المنصوص عليها في المادة 251 أعلاه، قد صدر في حقه مقرر قضائي حائز لقوة الشيء المقضي به بتوقيف رخصة السياقة، فعلى المحكمة المختصة تحويل توقيف الرخصة إلى إلغائها، مع المنع من التقدم لامتحان الحصول على رخصة سياقة جديدة خلال مدة تتراوح بين ستة (6) أشهر وسنة واحدة، ابتداء من تاريخ صدور آخر مقرر قضائي حائز لقوة الشيء المقضي به.

المادة 154

يعاقب بالحبس من ستة (6) أشهر إلى ثلاث (3) سنوات وبغرامة من ألف ومائتي (1.200) درهم إلى خمسة آلاف (5.000) درهم كل شخص يسوق برخصة سياقة مزورة مركبة تتطلب سياقتها الحصول على رخصة سياقة.

لا يجوز للمخالف اجتياز امتحان الحصول على رخصة سياقة إلا بعد انصرام أجل يتراوح بين سنة واحدة وستين، ابتداء من تاريخ صدور مقرر حائز لقوة الشيء المقضي به.

المادة 155⁽⁴⁵⁾

يعاقب بغرامة من ألفين (2.000) إلى خمسة آلاف (5.000) درهم كل شخص استعمل رخصة السياقة الخاصة به بصفة مهنية دون أن يكون حاصلًا على بطاقة سائق مهني.

في حالة العود، يعاقب المخالف بضعف الغرامة المقررة أعلاه.

تطبق أحكام الفقرة الأولى من هذه المادة على كل شخص استعمل رخصة السياقة الخاصة به بصفة مهنية دون تجديد هذه البطاقة داخل أجل ثلاثة (3) أشهر من تاريخ انتهاء صلاحيتها. وفي حالة العود تضاعف الغرامة المنصوص عليها في الفقرة المذكورة.

في الحالات المشار إليها أعلاه، توقف المركبة في مكانها إلى أن يقوم بسياقتها سائق حاصل على بطاقة سائق مهني من نفس صنف المركبة يقترحه المخالف أو مالك المركبة. وإذا تعذر ذلك، جاز للأعوان محجري المحاضر اتخاذ كافة التدابير الضرورية لإيداع المركبة في المحجز على نفقة المالك.

الفرع الثاني

الجنح المتعلقة بالمركبة

المادة 156

يعاقب بغرامة من خمسة عشر ألف (15.000) إلى ثلاثين ألف (30.000) درهم عن كل مركبة، كل صانع مركبات أو وكيل أو مستورد أو مالك لها:

1- عرض أو يعرض للبيع مركبة أو عدة مركبات غير مصادق عليها أو غير مطابقة للصنف المصادق

عليه؛

2- رفض إخضاع مركبته أو مركباته للمصادقة عليها أو أهمل ذلك؛

3- أدلى بتصريح كاذب، حين المصادقة على الخصائص التقنية لمركبة، ولاسيما فيما يتعلق بالوزن الإجمالي الأقصى للمركبة محملة الذي صنعت على أساسه هذه المركبة أو الوزن الإجمالي الدارج المسموح به لمجموعة مركبات أو للمجموعة التي يمكن تركيبها انطلاقاً من المركبة ذات محرك المذكورة.

في حالة العود، يعاقب المخالف بالحبس من ثلاثة (3) أشهر إلى سنة واحدة وبضعف الغرامة المذكورة أعلاه أو بإحدى هاتين العقوبتين فقط.

يعاقب المخالف، إذا كان شخصاً معنوياً، بغرامة من عشرين ألف (20.000) درهم إلى مائة ألف (100.000) درهم عن كل مركبة وذلك دون الإخلال بالعقوبات التي يمكن الحكم بها على مسيريه. وفي حالة العود، ترفع الغرامة إلى الضعف.

يمكن كذلك للمحكمة أن تأمر بمصادرة المركبة لفائدة الدولة.

المادة 157

يعاقب بغرامة من خمسة آلاف (5.000) إلى ثلاثين ألف (30.000) درهم، كل صانع مركبات أو كل وكيل أو مستورد أو مالك لها رفض إخضاع مركبته، التي أدخل تغييراً على خصائصها التقنية، للمصادقة من جديد أو أهمل ذلك.

في حالة العود، يعاقب المخالف بالحبس من ثلاثة (3) أشهر إلى سنة واحدة وبضعف الغرامة المذكورة أعلاه أو بإحدى هاتين العقوبتين فقط.

يعاقب المخالف، إذا كان شخصاً معنوياً، بغرامة من عشرين ألف (20.000) درهم إلى خمسين ألف (50.000) درهم عن كل مركبة وذلك دون الإخلال بالعقوبات التي يمكن الحكم بها على مسيريه. وفي حالة العود، ترفع الغرامة إلى الضعف.

يمكن كذلك للمحكمة أن تأمر بمصادرة المركبة لفائدة الدولة.

توقف المركبة موضوع المخالفة وتودع بالمحجز. ولا يسمح بإعادة استخدامها، إلا بعد جعلها مطابقة

لأحكام هذا القانون والنصوص الصادرة لتطبيقه.

المادة 158

يعاقب على إعادة استخدام كل مركبة خاضعة للتسجيل أصيبت بأضرار خطيرة دون تقديم تقرير خبرة بشأنها ودون المصادقة عليها بغرامة:

1- من خمسة آلاف (5.000) إلى ثلاثين ألف (30.000) درهم بالنسبة للمركبات التي يقل وزنها الإجمالي المأذون به محملة عن 3.500 كيلوغرام؛

2- من عشرة آلاف (10.000) إلى ستين ألف (60.000) درهم بالنسبة للمركبات التي تساوي أو يفوق وزنها الإجمالي المأذون به محملة 3.500 كيلوغرام.

تأمر المحكمة، علاوة على ذلك، بمصادرة المركبة لفائدة الدولة.

المادة 159

يعاقب على الاستمرار في استخدام مركبة، على الطريق العمومية، خاضعة للتسجيل بمقتضى أحكام هذا القانون، غير قابلة للإصلاح تقنياً والمسحوبة شهادة تسجيلها، بغرامة:

1- من خمسة آلاف (5.000) إلى ثلاثين ألف (30.000) درهم بالنسبة للمركبات التي يقل وزنها الإجمالي المأذون به محملة عن 3.500 كيلوغرام؛

2- من عشرة آلاف (10.000) إلى ستين ألف (60.000) درهم بالنسبة للمركبات التي يساوي أو يفوق وزنها الإجمالي المأذون به محملة 3.500 كيلوغرام.

تأمر المحكمة، علاوة على ذلك، بمصادرة المركبة لفائدة الدولة.

المادة 160⁽⁴⁶⁾

يعاقب بغرامة من ألفين (2.000) إلى ستة آلاف (6.000) درهم، كل من استخدم مركبة خاضعة للتسجيل أو خاضعة لسند الملكية دون الحصول على شهادة تسجيل أو على سند الملكية. وتودع المركبة المعنية في المحجز إلى حين جعلها مطابقة لأحكام هذا القانون والنصوص الصادرة لتطبيقه.

يعاقب مرتكب المخالفة، إذا كان شخصا معنويا، بغرامة من ستين ألف (60.000) إلى مائة وعشرين (120.000) درهم.

علاوة على ذلك، يمكن للمحكمة أن تأمر بمصادرة المعدات والأجهزة التي تم استخدامها لارتكاب المخالفة. وفي حالة العود، ترفع العقوبة إلى الضعف.

المادة 163

يعاقب بغرامة من ثلاثة آلاف (3.000) إلى خمسة آلاف (5.000) درهم عن عدم تقديم التصريح المنصوص عليه في المادة 26 أعلاه.

المادة 164

يعاقب بالحبس من شهر واحد إلى ستة (6) أشهر وبغرامة من خمسة آلاف (5.000) إلى اثني عشر ألف (21.000) درهم أو بإحدى هاتين العقوبتين فقط، كل مسؤول عن استغلال مركبة لنقل البضائع أو مركبة للنقل الجماعي للأشخاص خاضعة لإجبارية تجهيزها بجهاز لتحديد السرعة أو لقياس السرعة أو زمن القيادة لم يلتزم بالأحكام المذكورة وكل من قام بصفته متبوعا بتغيير الأجهزة المذكورة أو سمح بذلك. يعاقب التابع بنفس العقوبات عندما تكون المخالفة ناتجة عن فعله الشخصي.

المادة 1-164⁽⁵⁰⁾

يعاقب بغرامة من مائة ألف (100.000) إلى مائتي ألف (200.000) درهم، كل مشغل لسائق مركبة لنقل البضائع أو مركبة للنقل الجماعي للأشخاص خاضعة لإجبارية تجهيزها بجهاز قياس السرعة وزمن القيادة، لم يحتفظ وبشكل مرتب، بوثائق تسجيل المعطيات المستعملة من خلال هذا الجهاز لمدة لا تقل عن سنة ابتداء من تاريخ استعمالها.

في حالة العود إلى ارتكاب المخالفة المشار إليها أعلاه، داخل أجل سنة ابتداء من تاريخ صدور مقرر قضائي حائز لقوة الشيء المقضي به، تضاعف العقوبة المنصوص عليها في هذه المادة.

المادة 165

يمنع وضع أو تكييف أو استعمال أو تركيب آلة أو جهاز أو مادة معدة إما لكشف وجود أداة مستعملة

إذا تعذرت المطابقة المذكورة، أمرت المحكمة بمصادرة المركبة لفائدة الدولة.

المادة 161⁽⁴⁷⁾

يعاقب بغرامة من ألفين (2.000) إلى اثني عشر ألف (12.000) درهم، كل سائق مركبة، خاضعة للتسجيل، لا تحمل صفائح التسجيل أو خاضعة لسند الملكية لا تحمل الرقم الترتيبي وكل مالك أو حائز لتلك المركبة استخدم أو سمح باستخدامها دون التوفر على الصفائح المذكورة. وتودع المركبة المعنية في المحجز إلى حين وضع حد للمخالفة. وإذا تعذر ذلك داخل الأجل التي تحددها المحكمة، تأمر هذه الأخيرة بسحب المركبة المعنية من السير بصفة نهائية.

المادة 162⁽⁴⁸⁾

يعاقب بالحبس من ستة (6) أشهر إلى ثلاث (3) سنوات وبغرامة من ألفين (2.000) إلى خمسة آلاف (5.000) درهم:

- كل مالك مركبة خاضعة للتسجيل وكل مالك مركبة يشترط توفرها على سند الملكية أو سائق أو حائز لها قام عمدا بوضع صفائح تسجيل أو صفائح الرقم الترتيبي، مزورة عليها؛
 - كل سائق استخدم عمدا المركبة المذكورة؛
 - لآكل شخص قام باستعمال تدليسي لشهادة التسجيل أو لسند ملكية المركبة؛
 - كل شخص قدم عمدا معلومات كاذبة أو مضللة حين طلب تسجيل مركبة أو عند التخلي عنها إلى مالك جديد.
- تودع المركبة المعنية بالمحجز. يمكن للمحكمة أن تأمر بمصادرة المركبة لفائدة الدولة.

المادة 1-162⁽⁴⁹⁾

يعاقب بغرامة من ثلاثين ألف (30.000) إلى ستين ألف (60.000) درهم، كل شخص غير معتمد من قبل الإدارة طبقا لأحكام المادتين 1-61 و65 أعلاه:

- قام بصياغة صفائح التسجيل أو الصفائح الحاملة لرقم الترتيب؛
- قام بإعداد وبتسليم سند الملكية.

يأخذى الحالات الآتية:

- 1- إذا كان الفاعل في حالة سكر أو تحت تأثير الكحول أو تحت تأثير مواد مخدرة؛
- 2- إذا كان الفاعل تحت تأثير أدوية تحظر السياقة بعد تناولها؛
- 3- إذا تجاوز السرعة القصوى المسموح بها بما يعادل أو يفوق 50 كلم في الساعة؛
- 4- إذا كان غير حاصل على رخصة السياقة أو على الصنف المطلوب لسياقة المركبة المعنية؛
- 5- إذا كان يسوق مركبته خرقاً لمقرر يقضي بسحب رخصة السياقة أو بتوقيفها أو بإلغائها؛
- 6- إذا ارتكب إحدى المخالفات التالية:
 - (أ) عدم احترام الوقوف الإجمالي المفروض بضوء تشوير أحمر؛
 - (ب) عدم احترام الوقوف الإجمالي المفروض بعلامة «قف» (stop)؛
 - (ج) عدم احترام حق الأسبقية؛
 - (د) التوقف غير القانوني ليلاً ومن غير إنارة خارج تجمع عمراني؛
 - (هـ) عدم توفر المركبة على الحصرات المحددة بالنصوص التنظيمية؛
 - (و) السير في اتجاه ممنوع؛
 - (ز) التجاوز المعيب.
- 7- إذا لم يتوقف رغم علمه بأنه ارتكب حادثة سير أو تسبب في وقوعها أو غير حالة مكان الحادثة، محاولاً بذلك التملص من المسؤولية الجنائية أو المدنية التي قد يتعرض لها.

المادة 166-2⁽⁵²⁾

- يتعرض مرتكبو المخالفات المنصوص عليها من 2 إلى 6 من الفقرة الثانية من المادة 166-1 أعلاه، لتوقيف رخصة السياقة لمدة أقصاها شهر.
- يتعرض مرتكبو المخالفات المنصوص عليهما في 1 و7 من الفقرة الثانية من المادة 166-1 أعلاه، لتوقيف رخصة السياقة لمدة سنة إلى سنتين.
- ولا ترجع رخصة السياقة من قبل الإدارة إلا بعد الإلقاء بما يفيد خضوعه لدورة في التربية على السلامة الطرقية في الحالات المنصوص عليها في الفقرة الثانية

لمعينة المخالفات لأحكام هذا لقانون والنصوص الصادرة لتطبيقه وإما للإخلال بسير تلك الأداة.

يعاقب على كل مخالفة لأحكام الفقرة السابقة بغرامة من خمسة آلاف (5.000) إلى عشرة آلاف (10.000) درهم.

علاوة على ذلك، تأمر المحكمة بمصادرة الآلة أو الجهاز أو المادة المستعملة لارتكاب المخالفة المذكورة لفائدة الدولة.

غير أنه يمكن للمحكمة أن تأمر بمصادرة المركبة لفائدة الدولة إذا تعذرت مصادرة الآلة أو الجهاز أو المادة السالفي الذكر.

المادة 166

دون الإخلال بالعقوبات الأشد، يعاقب بغرامة من خمسة آلاف (5.000) إلى عشرة آلاف (10.000) درهم، على ما يلي:

- 1- القيام في الطريق العمومية أو ملحقاتها باستخدام مركبة أو أي آلة أو أريية أخرى قد تلحق أضراراً بالطريق المذكورة أو بملحقاتها. ويحكم على المخالف، علاوة على ذلك، بأداء مصاريف إصلاح الخسائر التي ألحقت بالطريق العمومية أو بملحقاتها؛
- 2- ترك مركبة أو حمولة أو هما معا على الطريق العمومية أو على ملحقاتها. ويحكم على المخالف علاوة على ذلك، بإرجاع مصاريف إزاحة المركبة أو الحمولة.

المادة 166-1⁽⁵¹⁾

كل سائق ثبتت مسؤوليته عن حادثة سير وتسبب للغير، نتيجة هذه الحادثة، عن غير عمد، بعدم تبصره أو عدم احتياظه أو عدم انتباهه أو إهماله أو عدم مراعاته لأحد التزامات السلامة أو الحيطة المقررة في هذا القانون أو في النصوص الصادرة لتطبيقه في جروح أو إصابة أو مرض، ترتب عليها عجز مؤقت عن العمل لمدة تقل أو تساوي ثلاثين (30) يوماً، يعاقب بغرامة من ألف ومائتين (1.200) إلى ثلاثة آلاف (3.000) درهم.

يعاقب السائق بضعف الغرامة المحددة أعلاه وبالحبس من شهر واحد (1) إلى سنتين أو بإحدى هاتين العقوبتين فقط، إذا اقترن ارتكاب الحادثة

من المادة 1-166 أعلاه.

يتعرض أيضا مرتكبو المخالفات المنصوص عليها في الفقرة الثانية من المادة 1-166 أعلاه للعقوبة الإضافية المتعلقة بنشر أو تعليق الحكم المشار إليه في الفصل 48 من القانون الجنائي أو هما معا.

إذا ثبتت المسؤولية الجنائية للممثل القانوني لشخص معنوي في ارتكاب المخالفات المنصوص عليها في المادة 1-166 أعلاه، جاز الحكم عليه بالعقوبة الإضافية المتعلقة بنشر أو تعليق الحكم المشار إليه في الفصل 48 من القانون الجنائي أو هما معا.

الفرع الثالث

الجروح غير العمدية الناتجة عن حادثة سير

المادة 167⁽⁵³⁾

كل سائق ثبتت مسؤوليته عن حادثة سير وتسبب للغير، نتيجة هذه الحادثة، عن غير عمد، بعدم تبصره أو عدم احتياظه أو عدم انتباهه أو إهماله أو عدم مراعاته لأحد التزامات السلامة أو الحيطة المقررة في هذا القانون أو في النصوص الصادرة لتطبيقه في جروح أو إصابة أو مرض، ترتب عليها عجز مؤقت عن العمل لمدة تفوق ثلاثين (30) يوما، يعاقب بالحبس من شهر واحد إلى سنتين وبغرامة من ألف ومائتين (1.200) إلى ستة آلاف (6.000) درهم أو بإحدى هاتين العقوبتين فقط.

ترفع العقوبة إلى الضعف، إذا اقترن ارتكاب الحادثة بإحدى الحالات الآتية:

1- إذا كان الفاعل في حالة سكر أو تحت تأثير الكحول أو تحت تأثير مواد مخدرة؛
2- إذا كان الفاعل تحت تأثير أدوية تحظر السياقة بعد تناولها؛

3- إذا تجاوز السرعة القصوى المسموح بها بما يعادل أو يفوق 50 كلم في الساعة؛

4- إذا كان غير حاصل على رخصة السياقة أو على الصنف المطلوب لسياقة المركبة المعنية؛

5- إذا كان يسوق مركبته خرقا لمقرر يقضي بسحب رخصة السياقة أو بتوقيفها أو بإلغائها؛

6- إذا ارتكب إحدى المخالفات التالية:
أ) عدم احترام الوقوف الإجباري المفروض بضوء

تشوير أحمر؛

ب) عدم احترام الوقوف الإجباري المفروض بعلامة «قف» (stop)؛

ج) عدم احترام حق الأسبقية؛

د) التوقف غير القانوني ليلا ومن غير إنارة خارج تجمع عمراني؛

هـ) عدم توفر المركبة على الحصرات المحددة بالنصوص التنظيمية؛

و) السير في الاتجاه الممنوع؛

ز) التجاوز المعيب.

7- إذا لم يتوقف رغم علمه بأنه ارتكب حادثة سير أو تسبب في وقوعها أو غير حالة مكان الحادثة، محاولا بذلك التملص من المسؤولية الجنائية أو المدنية التي قد يتعرض لها.

المادة 168⁽⁵⁴⁾

يتعرض مرتكبو المخالفات المنصوص عليها في المادة 167 لتوقيف رخصة السياقة لمدة ثلاثة (3) أشهر. غير أنه في الحالات المنصوص عليها في 2 إلى 6 من الفقرة الثانية من المادة 167 أعلاه، تحدد مدة التوقيف في ستة (6) أشهر إلى سنة، وفي الحالتين المنصوص عليهما في 1 و7 من الفقرة الثانية من المادة 167 أعلاه، تحدد مدة التوقيف المذكور في سنة إلى سنتين. ولا ترجع الرخصة في هذه الحالات إلا بعد الإدلاء بما يفيد الخضوع لدورة في التربية على السلامة الطرقية.

يتعرض أيضا مرتكبو المخالفات المنصوص عليها في الفقرة الثانية من المادة 167 أعلاه للعقوبة الإضافية المتعلقة بنشر أو تعليق الحكم المشار إليه في الفصل 48 من القانون الجنائي أو هما معا.

إذا ثبتت المسؤولية الجنائية للممثل القانوني لشخص معنوي في ارتكاب المخالفات المنصوص عليها في المادة 167 أعلاه، جاز الحكم عليه بالعقوبة الإضافية المتعلقة بنشر أو تعليق الحكم المشار إليه في الفصل 48 من القانون الجنائي أو هما معا.

المادة 169⁽⁵⁵⁾

كل سائق ثبتت مسؤوليته عن حادث سير وتسبب للغير، نتيجة هذه الحادثة عن غير عمد، بعدم تبصره

169 أعلاه لما يلي:

- 1- توقيف رخصة السياقة لمدة ثلاثة أشهر إلى سنة؛
- 2- في الحالات المنصوص عليها في الفقرة الثانية من المادة 169 أعلاه، إلغاء رخصة السياقة مع المنع من اجتياز امتحان الحصول على رخصة جديدة، خلال مدة سنة إلى سنتين؛
- 3- إلزامية الخضوع، على نفقتهم، لدورة في التربية على السلامة الطرية.

يتعرض أيضا مرتكبو المخالفات المنصوص عليها في الفقرة الثانية من المادة 169 أعلاه للعقوبة الإضافية المتعلقة بنشر أو تعليق الحكم المشار إليه في الفصل 48 من القانون الجنائي أو هما معا.

إذا ثبتت المسؤولية الجنائية للممثل القانوني لشخص معنوي في ارتكاب المخالفات المنصوص عليها في المادة 169 أعلاه، جاز الحكم عليه بالعقوبة الإضافية المتعلقة بنشر أو تعليق الحكم المشار إليه في الفصل 48 من القانون الجنائي أو هما معا.

المادة 171⁽⁵⁶⁾

يخضع لزوما، بأمر من وكيل الملك، لخبرة طبية كل شخص، ضحية حادثة سير أدلى للمحكمة المختصة بشهادة طبية تبين عجزه عن العمل مؤقتا للمدة المشار إليها في الفقرة الأولى من المادة 167 أعلاه أو تعرضه لعاهة مستديمة كما هو مبين في الفقرة الأولى من المادة 169 أعلاه.

الفرع الرابع

القتل غير العمدى الناتج عن حادثة سير

المادة 172⁽⁵⁷⁾

كل سائق ثبتت مسؤوليته عن حادثة سير وتسبب، نتيجة هذه الحادثة، بعدم تبصره أو عدم احتياطة أو عدم انتباهه أو إهماله أو عدم مراعاته لأحد التزامات السلامة أو الحيطة المقررة في هذا القانون أو في النصوص الصادرة لتطبيقه في قتل غير عمدى، يعاقب بالحبس من ثلاثة (3) أشهر إلى خمس (5) سنوات وبغرامة من سبعة آلاف وخمسمائة (7.500) إلى ثلاثين ألف (30.000) درهم؛

ترفع العقوبة إلى الضعف، إذا اقترن ارتكاب

أو عدم احتياطه أو عدم انتباهه أو إهماله أو عدم مراعاته لأحد التزامات السلامة أو الحيطة المقررة في هذا القانون أو في النصوص الصادرة لتطبيقه في جروح أو إصابة أو مرض، ترتبت عليها عاهة مستديمة، يعاقب بالحبس من شهر واحد إلى سنتين وبغرامة من ألفين وأربعمائة (2.400) إلى عشرة آلاف (10.000) درهم أو بإحدى هاتين العقوبتين فقط.

ترفع العقوبة إلى الضعف، إذا اقترن ارتكاب الحادثة بإحدى الحالات الآتية:

- 1- إذا كان الفاعل في حالة سكر أو تحت تأثير الكحول أو تحت تأثير مواد مخدرة؛
- 2- إذا كان الفاعل تحت تأثير أدوية تحظر السياقة بعد تناولها؛
- 3- إذا تجاوز السرعة القصوى المسموح بها بما يعادل أو يفوق 50 كلم في الساعة؛
- 4- إذا كان غير حاصل على رخصة السياقة أو على الصنف المطلوب لسياقة المركبة المعنية؛
- 5- إذا كان يسوق مركبته خرقا لمقرر يقضي بسحب رخصة السياقة أو بتوقيفها أو بإلغائها؛
- 6- إذا ارتكب إحدى المخالفات التالية:
 - أ) عدم احترام الوقوف الإلزامي المفروض بضوء تشوير أحمر؛
 - ب) عدم احترام الوقوف الإلزامي المفروض بعلامة «قف» (Stop)؛
 - ج) عدم احترام حق الأسبقية؛
 - د) التوقف غير القانوني ليلا ومن غير إنارة خارج تجمع عمراني؛
 - هـ) عدم توفر المركبة على الحصادات المحددة بالنصوص التنظيمية؛
 - و) السير في الاتجاه الممنوع؛
 - ز) التجاوز المعيب.

7- إذا لم يتوقف رغم علمه بأنه ارتكب حادثة سير أو تسبب في وقوعها أو غير حالة مكان الحادثة، محاولا بذلك التملص من المسؤولية الجنائية أو المدنية التي قد يتعرض لها.

المادة 170

يتعرض مرتكبو المخالفات المنصوص عليها في المادة

الحادثة بإحدى الحالات الآتية:

- 1- إذا كان الفاعل في حالة سكر أو تحت تأثير الكحول أو تحت تأثير مواد مخدرة؛
- 2- إذا كان الفاعل تحت تأثير أدوية تحظر السياقة بعد تناولها؛
- 3- إذا تجاوز السرعة القصوى المسموح بها بما يعادل أو يفوق 50 كلم في الساعة؛
- 4- إذا كان غير حاصل على رخصة السياقة أو على الصنف المطلوب لسياقة المركبة المعنية؛
- 5- إذا كان يسوق مركبته خرقة لمقرر يقضي بسحب رخصة السياقة أو بتوقيفها أو بإلغائها؛
- 6- إذا ارتكب إحدى المخالفات التالية:
 - أ) عدم احترام الوقوف الإجمالي المفروض بضوء تشوير أحمر؛
 - ب) عدم احترام الوقوف الإجمالي المفروض بعلامة «قف» (Stop)؛
 - ج) عدم احترام حق الأسبقية؛
 - د) التوقف غير القانوني ليلا ومن غير إنارة خارج تجمع عمراني؛
 - هـ) عدم توفر المركبة على الحصرات المحددة بالنصوص التنظيمية؛
 - و) السير في الاتجاه الممنوع؛
 - ز) التجاوز المعيب.
- 7- إذا لم يتوقف رغم علمه بأنه ارتكب حادثة سير أو تسبب في وقوعها أو غير حالة مكان الحادثة، محاولا بذلك التملص من المسؤولية الجنائية أو المدنية التي قد يتعرض لها.

المادة 173

يتعرض مرتكبو المخالفات المنصوص عليها في المادة 172 أعلاه لما يلي:

- 1- توقيف رخصة السياقة لمدة سنة إلى ثلاث سنوات؛
- 2- في الحالات المنصوص عليها في الفقرة الثانية من المادة 172 أعلاه، إلغاء رخصة السياقة مع المنع من اجتياز امتحان الحصول على رخصة جديدة خلال مدة سنتين إلى أربع سنوات؛
- 3- إلزامية الخضوع على نفقتهم لدورة في التربية

على السلامة الطرقية.

يتعرض أيضا مرتكبو المخالفات المنصوص عليها في الفقرة الثانية من المادة 172 أعلاه للعقوبة الإضافية المتعلقة بنشر أو تعليق الحكم المشار إليه في الفصل 48 من القانون الجنائي أو هما معا.

إذا ثبتت المسؤولية الجنائية للممثل القانوني لشخص معنوي في ارتكاب المخالفات المنصوص عليها في المادة 172 أعلاه، جاز الحكم عليه بالعقوبة الإضافية المتعلقة بنشر أو تعليق الحكم المشار إليه في الفصل 48 من القانون الجنائي أو هما معا.

المادة 174

يجب على الإدارة، في حالة عدم توصلها بنسخة من الحكم بتوقيف رخصة السياقة، أن ترجع الرخصة إلى صاحبها، عند انصرام المدة القصوى المنصوص عليها في المواد 168 و170 و173 أعلاه.

الفرع الخامس

الجنح المتعلقة بسلوك السائق

المادة 175

يعاقب بغرامة من أربعة آلاف (4.000) إلى ثمانية آلاف (8.000) درهم وتوقيف رخصة السياقة لمدة تتراوح ما بين شهر واحد وثلاثة أشهر، كل سائق ارتكب إحدى المخالفات التالية:

- تجاوز السرعة القصوى المسموح بها بما يعادل أو يفوق 50 كلم في الساعة؛
- الرجوع إلى الخلف في طريق سيار أو نصف دورة في نفس الطريق مع عبور الشريط المركزي الفاصل بين القارعتين؛
- السير في الطريق السيار في الاتجاه المعاكس للسير.

في حالة العود إلى ارتكاب المخالفة، داخل أجل سنة ابتداء من تاريخ صدور مقرر قضائي حائز لقوة الشيء المقضي به من أجل أفعال مماثلة، يعاقب المخالف بالحبس من شهر إلى ثلاثة أشهر وبغرامة من عشرة آلاف (10.000) إلى خمسة عشر ألف (15.000) درهم أو بإحدى هاتين العقوبتين فقط.

يحكم على المخالف، علاوة على ذلك، بضعف الحد الأقصى لمدة التوقيف المنصوص عليها أعلاه.

في حالة العود إلى ارتكاب المخالفة، داخل أجل خمس سنوات ابتداء من تاريخ صدور مقرر قضائي حائز لقوة الشيء المقضي به من أجل أفعال مماثلة، ترفع العقوبة إلى الضعف.

يحكم على المخالف، علاوة على ذلك، بضعف الحد الأقصى لمدة التوقيف المنصوص عليها أعلاه.

المادة 179

يمنع القيام في الطرق السيارة والمسالك الموصلة إليها بسباقات المركبات ذات محرك أو التظاهرات الرياضية الأخرى أيا كان اسمها.

يعاقب بغرامة من عشرين ألف (20.000) إلى ثلاثين ألف (30.000) درهم، كل من خالف أحكام الفقرة الأولى أعلاه،

يعاقب بغرامة من عشرة آلاف (10.000) إلى عشرين ألف (20.000) درهم، منظمو سباقات المركبات ذات محرك أو التظاهرات الرياضية الأخرى أيا كان اسمها، على الطريق العمومية، غير الطرق السيارة والمسالك الموصلة إليها، دون الحصول على رخص مسبقة من السلطات المختصة.

يعاقب بغرامة من ألف ومائتين (1.200) إلى ثلاثة آلاف (3.000) درهم كل شخص يقوم، خلافا للنصوص الجاري بها العمل، بما يلي:

1- رمي مطبوعات أو أشياء أخرى في طريق تسير فيها تظاهرة رياضية؛

2- بيع أو توزيع مطبوعات أو أشياء أخرى في طريق تسير فيها تظاهرة رياضية.

المادة 180

يمنع القيام في الطرق السيارة والمسالك الموصلة إليها بسباقات الراجلين أو الدراجات .

يعاقب بغرامة من ألف ومائتين (1.200) إلى ثلاثة آلاف (3.000) درهم، كل من خالف أحكام الفقرة الأولى أعلاه.

يعاقب بغرامة من ألف ومائتين (1.200) إلى ثلاثة آلاف (3.000) درهم، منظمو سباقات الراجلين أو الدراجات على الطريق العمومية، غير الطرق السيارة والمسالك الموصلة إليها، دون الحصول على رخص مسبقة من السلطات المختصة.

المادة 176

يعاقب بغرامة من ألف ومائتين (1.200) إلى ثلاثة آلاف (3.000) درهم وبتوقيف رخصة السياقة لمدة تتراوح ما بين شهر واحد وثلاثة أشهر، كل سائق ارتكب إحدى المخالفات التالية:

- عدم تشغيل جهاز قياس السرعة وزمن السياقة؛
- تجاوز المدة القصوى للسياسة؛
- عدم احترام مدة الراحة.

في حالة العود إلى ارتكاب المخالفة، داخل أجل سنة ابتداء من تاريخ صدور مقرر قضائي حائز لقوة الشيء المقضي به من أجل أفعال مماثلة، ترفع العقوبات المشار إليها إلى الضعف.

المادة 177

يعاقب مالك المركبة عن تجاوز الوزن الإجمالي المأذون به للمركبة محملة، المقيد في شهادة التسجيل، بما يفوق 40% بغرامة من ألف ومائتين (1.200) إلى ألفي (2.000) درهم عن كل طن من الحمولة الزائدة. يعتبر كل جزء من الطن يتجاوز خمسمائة كيلوغرام بمثابة طن.

في حالة العود إلى ارتكاب المخالفة، داخل أجل سنة ابتداء من تاريخ صدور مقرر قضائي حائز لقوة الشيء المقضي به من أجل أفعال مماثلة، ترفع الغرامة إلى الضعف.

يعاقب بنفس العقوبات أعلاه كل مرسل أو وكيل بالعمولة أو شاحن أو مرسل إليه أو كل مصدر للأوامر تسبب أو شارك في ارتكاب المخالفة أو أصدر أوامر بذلك.

المادة 178

دون الإخلال بالعقوبات الأشد، يعاقب عن تجاوز الوزن المأذون به عند المرور بإحدى منشآت العبور، بالحبس من شهر إلى ثلاثة أشهر وبغرامة من ألف وخمسمائة (1.500) إلى أربعة آلاف (4.000) درهم عن كل طن زائد أو بإحدى هاتين العقوبتين فقط.

يعتبر كل جزء من الطن يتجاوز خمسمائة كيلوغرام بمثابة طن.

يمكن للمحكمة، علاوة على ذلك، أن تقرر توقيف رخصة السياقة لمدة أقصاها سنة.

المادة 183⁽⁵⁹⁾

يعاقب بالحبس من ستة (6) أشهر إلى سنة واحدة وبغرامة من خمسة آلاف (5.000) إلى عشرة آلاف (10.000) درهم أو بإحدى هاتين العقوبتين فقط، كل شخص يسوق مركبة، ولو لم تكن تظهر عليه أية علامة سكر بين، مع وجوده في حالة سكر، أو تحت تأثير الكحول يثبت من وجود نسبة من الكحول، تحددها الإدارة، في الهواء المنبعث من فم السائق أو من وجودها في دمه، أو يسوق مركبة مع وجوده تحت تأثير المواد المخدرة أو بعض الأدوية التي تحظر السياقة بعد تناولها.

تأمر المحكمة بتوقيف رخصة السياقة لمدة تتراوح بين 6 أشهر وسنة واحدة. في حالة العود ترفع العقوبتان المذكورتان ومدة توقيف رخصة السياقة إلى الضعف. يوجد في حالة العود الشخص الذي يرتكب المخالفة داخل خمس سنوات التالية لتاريخ صدور مقرر قضائي مكتسب قوة الشيء المقضي به، من أجل أفعال مماثلة.

تطبق العقوبات المنصوص عليها في هذه المادة على كل سائق رفض الخضوع للرائز المنصوص عليه في المادة 207 أدناه أو للتحقيقات أو لاختبارات الكشف المنصوص عليهما في المادتين 208 و213 أدناه. تسري أحكام هذه المادة على كل مدرب يرافق السائق المتعلم.

الباب الثالث

المخالفات

الفرع الأول

المخالفات من الدرجة الأولى

المادة 184⁽⁶⁰⁾

يعاقب كل شخص ارتكب مخالفة من الدرجة الأولى بغرامة من سبعمائة (700) إلى ألف وأربعمائة (1.400) درهم.

تعتبر مخالفة من الدرجة الأولى إحدى المخالفات التالية:

1- تجاوز السرعة القصوى المسموح بها بثلاثين

يعاقب بغرامة من ألف ومائتين (1.200) إلى ألف وخمسمائة (1.500) درهم كل شخص يقوم، خلافاً للنصوص الجاري بها العمل، بما يلي:

- 1- رمي مطبوعات أو أشياء أخرى في طريق تسير فيها تظاهرة رياضية؛
- 2- بيع أو توزيع مطبوعات أو أشياء أخرى في طريق تسير فيها تظاهرة رياضية.

المادة 181⁽⁵⁸⁾

دون الإخلال بالعقوبات التي يتعرض لها لأي سبب آخر، يعاقب بغرامة من ألف ومائتين (1.200) إلى ألفي (2.000) درهم، كل سائق وجه إليه الأمر بالتوقف من لدن العون محرر المحضر أو من أحد الموظفين أو الأعوان المكلفين بمعاينة المخالفات لأحكام هذا القانون والنصوص الصادرة لتطبيقه، الحاملين لشارات خارجية وظاهرة تدل على صفتهم، وامتنع من تنفيذه أو لم يحترم الأمر بتوقيف المركبة أو رفض سياقة مركبته أو العمل على سياقتها إلى المحجز أو رفض الامتثال للأوامر القانونية الصادرة إليه وذلك بصفة عمدية.

المادة 182

دون الإخلال بأحكام المواد 167 و169 و172 من هذا القانون، يعاقب بالحبس من شهر إلى ستة أشهر وبغرامة من ألفين (2.000) إلى عشرة آلاف (10.000) درهم أو بإحدى هاتين العقوبتين فقط، كل سائق ارتكب حادثاً سير أو تسبب في وقوعها ولم يتوقف وحاول، سواء بالفرار أو بتغيير حالة مكان الحادث أو بأي وسيلة أخرى، التملص من المسؤولية الجنائية أو المدنية التي قد يتعرض لها.

تأمر المحكمة بتوقيف رخصة السياقة لمدة تتراوح بين سنة وستين.

في حالة العود إلى ارتكاب المخالفة، داخل أجل خمس سنوات ابتداء من تاريخ صدور مقرر قضائي حائز لقوة الشيء المقضي به من أجل أفعال مماثلة، تضاعف العقوبة.

يحكم على المخالف، علاوة على ذلك، بضعف الحد الأقصى لمدة توقيف رخصة السياقة المنصوص عليها في الفقرة الثانية من هذه المادة.

تطبق الغرامة على كل طن زائد ويعتبر كل جزء من الطن يتجاوز خمسمائة كيلوغرام بمثابة طن؛

16- انخفاض عمق النقوش المرسومة فوق الشريط الدارج للإطار المطاطي عن المستوى المحدد من لدن الإدارة أو وجود تمزقات أو شقوق تبرز النسيج على جوانب الإطار المطاطي أو على الشريط الدارج؛

17- عدم التوفر على جهاز حزام السلامة؛

18- وجود عيب في أجهزة توجيه المركبة؛

19- وجود عيب في نظام التعليق؛

20- عدم اتخاذ الاحتياطات اللازمة لتفادي السوائل المزيّنة أو المواد التي تؤدي إلى الانزلاق أو لتفادي تناثر الحصى أو الرمل أو لتفادي تناثر مجموع أو بعض حمولة المركبة؛

21- دخول الطريق السيارة من قبل الراجلين وراكبي الدواب ومن قبل الحيوانات؛

22- تجاوز عدد الركاب العدد المأذون به في حالة النقل الجماعي للأشخاص.

تطبق الغرامة عن كل شخص زائد؛

23- نقل الأشخاص فوق سقف المركبات.

تطبق الغرامة عن كل شخص منقول؛

24- النقل الجماعي للأشخاص واقفين، ما لم يكن مأذونا بذلك.

تطبق الغرامة عن كل شخص منقول؛

25- عدم الخضوع للمراقبة التقنية؛

26- دلوفا مركبة إلى تقاطع طريق مع السكة الحديدية غير مجهز بحواجز، دون التأكد من وجود أي قطار ظاهر أو معلن عنه؛

27- عدم خروج مركبة فورا من السكة الحديدية عند اقتراب قطار؛

28- الدخول إلى الطريق السيارة والخروج منه من مكان غير مخصص لهذه العملية؛

29- الوقوف من أجل ركوب أو نزول مسافرين في الطريق السيارة وفي المسالك الموصلة إليه؛

30- القيام بعملية إغاثة وقطر المركبات المتعطلة أو المتضررة في حادثة، على الطريق السيارة والمسالك الموصلة إليه من قبل أشخاص غير معتمدين من لدن مسير الطريق السيارة، وفي حالة منح امتياز بذلك،

(30) إلى أقل من خمسين (50) كيلومترا في الساعة، بالنسبة لجميع السائقين؛

2- سير مركبة على الطريق العمومية، خارج التجمعات العمرانية، ليلا دون إنارة؛

3- التوقف المخالف للنصوص الجاري بها العمل، ليلا من غير أضواء، خارج التجمعات العمرانية؛

4- عدم احترام الوقوف المفروض بعلامة قف أو بضوء التشوير الأحمر؛

5- التوقف الخطير لمركبة، عندما تكون الرؤية غير كافية، بالقرب من منحرج أو بالقرب من قمة منحدر أو على قنطرة أو داخل نفق أو التوقف الذي يجب التشوير أو التوقف على بعد أقل من عشرة (10) أمتار من تقاطع للطرق؛

6- قطع خط متصل؛

7- وقوف مركبة على القناطر أو تحتها أو داخل الأنفاق أو الممرات تحت الأرضية أو على ممر علوي، ما عدا في حالة قوة قاهرة؛

8- التجاوز المعيب؛

9- وقوف أو توقف مركبة على مستوى تقاطع طريق مع سكة حديدية أو بالقرب منه؛

01- السير في اتجاه ممنوع؛

11- عدم التوفر على الحصات المحددة بالنصوص التنظيمية، بالنسبة للمركبات أو مجموعة المركبات أو المركبات المتمفصلة أو القطارات الطرقية المزدوجة أو المقطورات؛

12- عدم التوفر على أجهزة الإنارة؛

13- النقل الاستثنائي دون الحصول على ترخيص أو عدم احترام الشروط الخاصة المحددة في الترخيص بالنقل الاستثنائي؛

14- دخول الطريق السيارة من قبل المركبات التي تقوم بالنقل الاستثنائي، دون ترخيص معلل تمنحه الإدارة المدبرة للطريق السيارة المعني، أو صاحب الامتياز في حالة وجود امتياز؛

15- تجاوز الوزن الإجمالي المأذون به للمركبة محملة، المقيد في شهادة التسجيل، بنسبة 30% إلى غاية 40% بالنسبة للمركبات أو مجموعة المركبات أو المركبات المتمفصلة أو القطارات الطرقية المزدوجة.

السياقة ومدة الراحة، خلال فترة عطب جهاز قياس السرعة وزمن السياقة أو اشتغاله بشكل معيب، على ورقة ترفق بحامل التسجيل وتقييد فيها العناصر التي تمكن على الخصوص من التعرف على اسمه العائلي والشخصي ورقم رخصة السياقة الخاصة به وتحمل توقيعه.

في حالة العود إلى ارتكاب إحدى المخالفات المشار إليها أعلاه، داخل أجل سنة ابتداء من تاريخ صدور مقرر قضائي حائز لقوة الشيء المقضي به، تضاعف الغرامة المنصوص عليها في هذه المادة.

الفرع الثاني

المخالفات من الدرجة الثانية

المادة 185⁽⁶¹⁾

يعاقب بغرامة من خمسمائة (500) إلى ألف (1.000) درهم، كل شخص ارتكب مخالفة من الدرجة الثانية.

تعتبر مخالفة من الدرجة الثانية إحدى المخالفات التالية:

1- تجاوز السرعة القصوى المسموح بها بعشرين (20) إلى أقل من ثلاثين (30) كلم في الساعة، بالنسبة لجميع السائقين؛

2- عدم احترام حق الأسبقية؛

3- عدم احترام التقييدات المتعلقة برخصة السياقة؛

4- الاستعمال أو التحدث بالهاتف ممسوكا باليد أثناء السياقة أو أي جهاز آخر يقوم بوظائف الهاتف وارد في لائحة محددة من قبل الإدارة؛

5- عدم احترام الأسبقية المخولة بمقتضى هذا القانون والنصوص الصادرة لتطبيقه لمركبات مصالح الدرك أو الشرطة أو الوقاية المدنية أو سيارات الإسعاف وذلك إذا استعملت المنبهات الخاصة بها؛

6- دخول الطريق السيارة من قبل المركبات ذات المحرك التي لا تستطيع السير بسرعة ثابتة لا تقل عن 06 كيلومترا في الساعة؛

7- دخول الطريق السيارة من قبل المركبات المجرورة بجرار غير ميكانيكي؛

8- دخول الطريق السيارة من قبل الدراجات والدراجات ثلاثية العجلات والدراجات رباعية العجلات

من لدن صاحب امتياز الطريق السيارة وفق الشروط المحددة من لدن الإدارة؛

31- عدم مطابقة صفائح التسجيل لأحكام المادتين 61 و1-61 أعلاه؛

32- عدم الخضوع للفحص الطبي الإجمالي المنصوص عليه في المادة 14 أعلاه؛

33- عدم تأدية مبلغ الأداء المعمول به عن استعمال الطرق السيارة الخاضع استعمالها للأداء بموجب النصوص التشريعية الجاري بها العمل؛

34- غياب أو نقصان البيانات الواجب تحريرها على ورقة تسجيل جهاز قياس السرعة وزمن السياقة؛

35- عدم وضع ورقة التسجيل بجهاز قياس السرعة وزمن السياقة؛

36- عدم تعويض الأوراق التي تم الاحتفاظ بها من قبل الأعوان محرري المحاضر؛

37- استعمال نفس ورقة التسجيل من قبل أكثر من سائق؛

38- عدم استعمال ورقة تسجيل جديدة بعد انتهاء مدة الراحة الإجمالية اليومية والشروع من جديد في سياقة المركبة؛

39- سحب ورقة التسجيل من جهاز قياس السرعة وزمن السياقة قبل نهاية فترة السياقة اليومية خارج الحالات التالية:

— سحب ورقة التسجيل بأمر من الأعوان محرري المحاضر؛

— سحب ورقة التسجيل في حالة تغيير المركبة.

40- عدم جعل جهاز قياس السرعة وزمن السياقة في حالة اشتغال خلال السياقة وخلال فترة الراحة؛

41- عدم استبدال ورقة تسجيل تتضمن تسجيلات ملطخة أو أصابها تلف بورقة تسجيل احتياطية صالحة وعدم الاحتفاظ بالورقة المستبدلة؛

42- عدم الإداء، لأعوان محرري المحاضر المؤهلين لإجراء المراقبة على الطريق العمومية، بالوثائق التي تسمح بتسجيل السرعة وزمن السياقة وزمن الراحة بالنسبة لليوم الذي تمت فيه المراقبة وكذا بالنسبة

للثمانية وعشرين (28) يوما السابقة؛

43- عدم تسجيل يدويا البيانات المتعلقة بمدة

21- عدم اشتغال جهاز قياس الزمن والسرعة أو جهاز تحديد السرعة أو جهاز التخفيف من السرعة أو النظام المضاد لحصر العجلات المسمى (SBA)؛

22- عدم التوفر على ضوئي الوضع الأماميين للسيارة أو لمجموعة المركبات والمركبة الفلاحية ذات محرك أو الأجهزة الفلاحية أو الغابوية أو أريبات الأشغال العمومية؛

23- المقطورة الخلفية لمجموعة مركبات غير الحاملة لرقم تسجيل مركبة الجر؛

24- وجود عيب في جهاز قرن المقطورة؛

25- استعمال وسائل الربط الارتجالية عند أية عملية قطر؛

26- مركبة الإغاثة التي تقطر أكثر من مركبة أو تجر أو تنقل أشياء غير الأشياء اللازمة لقطر المركبات؛

27- تجاوز الوزن الإجمالي المأذون به محملة، المقيد في شهادة التسجيل، لمركبة أو لمجموعة مركبات أو للمركبات المتفصلة أو للقطارات الطرقية المزدوجة بنسبة 10% إلى أقل من 30% .

تطبق الغرامة على كل طن زائد، ويعتبر كل جزء من الطن يتجاوز خمسمائة كيلوغرام طناً؛

28- عدم تجهيز سيارة النقل الجماعي للأشخاص بزجاج السلامة (منافذ الإغاثة) أو بعلبة أدوات الإسعافات الأولية؛

29- عدم الإشارة إلى منافذ الإغاثة بواسطة بيانات دائمة مكتوبة عليها يتعذر محوها؛

30- عدم الإشارة في الواجهة الخارجية لمركبة النقل الجماعي للأشخاص إلى اسم الناقل وموطنه وصنف المركبة والدرجات التي تحتوي عليها ورقم الترخيص في القيام بخدمة عمومية للنقل الجماعي للأشخاص وبيان المسار الواجب إتباعه؛

31- عدم توفر مركبة النقل الجماعي للأشخاص على وسائل إطفاء الحريق صالحة للاستعمال، المنصوص عليها في النصوص الصادرة لتطبيق هذا القانون؛

32- عدم توفر مركبة نقل البضائع يفوق مجموع وزنها محملة المأذون به 3.500 كيلو غرام على وسائل إطفاء الحريق صالحة للاستعمال، المنصوص عليها في النصوص الصادرة لتطبيق هذا القانون؛

ومن قبل الدراجات ذات محرك والدراجات النارية والدراجات ثلاثية العجلات ذات محرك والدراجات رباعية العجلات ذات محرك التي تقل أسطنتها عن 521 سنتيمترا مكعبا؛

9- تلقين دروس في سياقة المركبات وتجريب المركبات أو هياكلها في الطريق السيار وفي المسالك الموصلة إليه؛

10- الوقوف والتوقف على قارعة الطريق السيار أو على شريط التوقف العاجل أو على المسالك الموصلة إلى الطريق السيار، ما عدا في حالة الضرورة القصوى؛

11- دخول ومكوث المركبات في الشريط المركزي الفاصل بين قارعتي الطريق السيار؛

12- السير على أشرطة التوقف العاجل لطريق سيار؛

13- القيام بالإصلاحات المهمة على أشرطة الوقوف العاجل بطريق سيار أو عدم القيام بإخراج مركبة تستلزم إصلاحات مهمة من الطريق السيار؛

14- عدم احترام السائق، الذي يسير على مسلك موصل لطريق سيار، للأسبقية الواجبة لمستعملي الطريق السيار؛

15- عدم التشوير عن بعد لمجموع حمولة ساقطة على قارعة الطريق أو لبعض من هذه الحمولة، في حالة عدم إمكانية إزاحتها في الحال؛

16- عدم تشوير حمولة تتجاوز عرض أو طول المركبة؛

17- الحمولة التي تحجب أضواء الإنارة والتشوير بما في ذلك أضواء الوقوف والأضواء المشيرة إلى تغيير الاتجاه والإشارات الضوئية للمركبة أو تحجب أرقام التسجيل؛

18- الحمولة الموضوعية بطريقة تعيق الرؤية بالنسبة للسائق أو يمكن أن تحدث خلافا في ثبات المركبة أو في سياقتها؛

19- عدم التقيد بحدود الوزن المأذون به عن كل محور.

تطبق الغرامة عن كل طن زائد. ويعتبر كل جزء من الطن بمثابة طن؛

20- تجاوز عرض المركبة أو طولها أو علوها للحدود المسموح بها، بما في ذلك الأجزاء الناتئة؛

الغرامة المنصوص عليها في هذه المادة.

المادة 187

يعاقب بغرامة من عشرين (20) إلى خمسين (50) درهماً عن كل مخالفة لقواعد السير المقررة تطبيقاً للمادة 94 أعلاه.

الفرع الرابع

مخالفة خاصة بسائقي وحراس الحيوانات

المادة 188

يعاقب بغرامة من ثلاثمائة (300) إلى ستمائة (600) درهم:

1- كل سائق أو حارس لقطعان أو حيوانات ترك قطعانه أو حيواناته في الطريق العمومية، أو سمح لها بالتجول أو الرعي فيها، وملاك القطعان أو الحيوانات في حالة نقص ملحوظ في حراسة القطعان والحيوانات المذكورة؛

2- كل سائق لا يسوق بعناية الحيوانات المتنقلة على قارعة الطرق غير المتوفرة على مسالك جانبية.

الفرع الخامس

أحكام متفرقة

المادة 189

لا يعاقب على عدم وجود أو عدم كفاية أضواء المركبات، المنصوص عليها في هذا القانون وفي النصوص الصادرة لتطبيقه، إذا ثبت أن عدم وجودها أو عدم كفايتها ناتج عن سبب عارض طرأ خلال السير على الطريق العمومية وأن السائق تداركه بإنارة ارتجالية كافية للإشارة إلى وجود مركبته.

غير أن السائق لا يطالب بالشرط الأخير، إذا لم يتمكن من الانتباه إلى انقطاع الإنارة بمركبته.

القسم الثالث

المسطرة

الباب الأول

معاينة المخالفات

الفرع الأول

الأعوان المكلفون بمعاينة المخالفات

المادة 190

علاوة على ضباط وأعوان الشرطة القضائية، يكلف

33- سائق المركبة المخصصة للنقل الجماعي للأشخاص، الذي لا يمنع الشخص الحامل لسلاح ظاهر حسب التعريف الوارد في الفصل 303 من القانون الجنائي من ركوب مركبته، ما لم يكن الشخص المعني يحمل ذلك السلاح بسبب نشاطه المهني أو لسبب مشروع؛

34- نقل أطفال تقل أعمارهم عن عشر (10) سنوات في المقاعد الأمامية للسيارة؛

35- السائقون الذين لا يحتمون الأسبقية الواجبة للراجلين؛

36- عدم احترام إجبارية استعمال حزام السلامة؛

تطبق الغرامة على السائق أو الراكب مرتكب المخالفة؛

37- عدم احترام السائقين للأشرطة أو للمسالك الخاصة بالدراجات والدراجات بمحرك والدراجات النارية والدراجات ثلاثية العجلات والدراجات رباعية العجلات؛

38- الوقوف أو التوقف على الأرصفة والممرات المخصصة للراجلين؛

تطبق الغرامة على السائق أو الراكب مرتكب المخالفة؛

في حالة العود إلى ارتكاب إحدى المخالفات المشار إليها أعلاه، داخل أجل سنة ابتداء من تاريخ صدور مقرر قضائي حائز لقوة الشيء المقضي به، تضاعف الغرامة المنصوص عليها في هذه المادة.

الفرع الثالث

المخالفات من الدرجة الثالثة

المادة 186⁽⁶²⁾

دون الإخلال بالعقوبات الأشد، المنصوص عليها في هذا القانون أو في نص تشريعي خاص، يعاقب على المخالفات للأحكام المقررة تطبيقاً للمواد 46 و47 و48 و64 و65 و87 و88 و92 و93 أعلاه و309 أدناه، والمعتبرة مخالفات من الدرجة الثالثة، بغرامة من ثلاثمائة (300) إلى ستمائة (600) درهم.

في حالة العود إلى ارتكاب المخالفة، داخل أجل سنة ابتداء من تاريخ صدور مقرر قضائي حائز لقوة الشيء المقضي به من أجل أفعال مماثلة، تضاعف

يجب على الضباط والأعوان المشار إليهم في المادة 190 أعلاه، أن يحملوا خلال ممارسة المراقبة على الطريق العمومية شارة خاصة تظهر على الخصوص، الاسم الشخصي والعائلي للضابط أو العون المعني وصفته وصورته ورقمه المهني.

يجب التشوير عن بعد، وفق الشروط المحددة من لدن الإدارة، عند مراقبة المركبات على الطريق وعلى الطريق السيارة، سواء بالنهار أو بالليل.

غير أن اعتراض المركبات على الطريق السيارة، من لدن الضباط والأعوان المذكورين، لا يمكن أن يتم إلا عند محطات الأداء وعند نقط الخروج من الطريق السيارة.

المادة 193

يجب، تحت طائلة العقوبات المنصوص عليها في المادة 181 من هذا القانون، على كل مستعمل للطريق العمومية الامتثال لأوامر الضباط والأعوان المشار إليهم في المادة 190 أعلاه والذين يستوفون الشروط المحددة في المادة 192 أعلاه.

المادة 194

يجب على العون محرر المحضر، لأجل معاينة مخالفة لأحكام هذا القانون وللنصوص الصادرة لتطبيقه:

- 1- إيقاف المركبة المعنية؛
- 2- طلب مستندات السير الخاصة بالسائق وبالمركبة؛
- 3- مراقبة حالة المركبة؛
- 4- استعمال أحد أجهزة القياس التي تحددها الإدارة لإثبات المخالفة في الحالات المنصوص عليها في هذا القانون وفي النصوص الصادرة لتطبيقه؛
- 5- تطبيق الإجراءات الرامية إلى إثبات الأفعال المشار إليها في المواد 207 و208 و213 و214 من هذا القانون، عندما تبرر حالة السائق ذلك؛
- 6- تحديد نوع المخالفة؛
- 7- إخبار المخالف بالمخالفة التي تمت معاينتها؛
- 8- تحرير محضر المخالفة وفقا للمادة 24 من القانون المتعلق بالمسطرة الجنائية.

المادة 195⁽⁶⁴⁾

بالبحث عن المخالفات لأحكام هذا القانون والنصوص الصادرة لتطبيقه ومعاينتها:

- 1- الضباط والأعوان التابعون للدرك الملكي؛
- 2- الضباط والأعوان التابعون للأمن الوطني؛
- 3- الأعوان المكلفون بمراقبة النقل والسير على الطرق التابعون للسلطة الحكومية المكلفة بالنقل، ضمن حدود اختصاصاتهم.

يكلف كذلك بمعاينة المخالفات لأحكام هذا القانون والنصوص الصادرة لتطبيقه، ضمن حدود اختصاصاتهم، أعوان الإدارة أو الهيئات المعتمدة من قبل الإدارة، المكلفون لهذا الغرض، من لدن الإدارة أو الهيئات المذكورة.

المادة 191⁽⁶³⁾

يؤهل، وفقا لهذا القانون، الضباط والأعوان المشار إليهم في المادة السابقة، للقيام بما يلي:

- 1- مراقبة سير المركبات على الطريق العمومية؛
- 2- المعاينة بالعين المجردة أو المعاينة على أساس معلومات إلكترونية للمخالفات لأحكام هذا القانون والنصوص الصادرة لتطبيقه وتحرير محاضر بشأنها؛
- 3- تحصيل الغرامات التصالحية والجزافية التي يؤديها المخالفون؛
- 4- الاحتفاظ برخصة السياقة وبشهادة التسجيل أو بإحدهما فقط، وعند الاقتضاء، الاحتفاظ بالمستندات الإدارية الضرورية لسير المركبات؛
- 5- توقيف المركبات في الحالات المنصوص عليها في القانون؛
- 6- اتخاذ وتنفيذ المقررات الصادرة بإيداع المركبات في المحجز، في الحالات المنصوص عليها في القانون؛
- 7- استعمال وسائل وأدوات القياس لإثبات بعض المخالفات لهذا القانون؛
- 8- الولوج إلى المركبة وتجهيزاتها؛
- 9- الولوج إلى محلات المقاولات التي تنجز عمليات نقل البضائع والمسافرين لحسابها أو بأمر منها، من أجل مراقبة احترامها لمقتضيات هذا القانون والنصوص الصادرة لتطبيقه.

تحدد الإدارة كيفية تطبيق هذه المادة.

المادة 192

الأدوات والوسائل.

إذا كانت المركبة، موضوع المخالفة، تؤمن خدمة من خدمات النقل، وجب تميم المحضر ببيان نوع الوثائق المتعلقة بمزاولة نشاط النقل، وبالإشارة إلى أرقام هذه الوثائق وتواريخها وعند الاقتضاء إلى تواريخ صلاحيتها.

في حالة الإنجاز الإلكتروني لمحضر معارفة المخالفة في عين المكان، يذيل المحضر بالتوقيع الإلكتروني للعون محرر المحضر.

استثناء من أحكام المادة 24 من القانون المتعلق بالمسطرة الجنائية، لا يتطلب محضر المخالفة المنجز بطريقة إلكترونية توقيع المخالف.

المادة 196

يوثق بمضمن المحاضر المحررة في مكان المخالفة، أو اعتمادا على التقييدات الإلكترونية، بموجب هذا القانون إلى أن يثبت ما يخالف ذلك بأية وسيلة من وسائل الإثبات.

الفرع الثاني

بعض وسائل معارفة المخالفات

القسم الفرعي الأول

المعارفة الآلية

المادة 197

يمكن أن تتم معارفة وإثبات المخالفات لأحكام هذا القانون والنصوص الصادرة لتطبيقه المتعلقة بتجاوز السرعة المسموح بها وتلك المحددة قائمتها من لدن الإدارة، باستعمال أجهزة تقنية، تعمل بطريقة آلية، حتى في حالة عدم وجود العون محرر المحضر بمكان المخالفة.

لهذا الغرض، يحدث لدى السلطة الحكومية المكلفة بالنقل نظام يسمى «نظام المراقبة والمعارفة الآلية للمخالفات»، يهدف إلى تمكين الأعوان محرري المحاضر المنتدبين من لدن السلطة المذكورة، من مراقبة ومن معارفة وإثبات المخالفات لأحكام هذا القانون والنصوص الصادرة لتطبيقه، بواسطة الأجهزة التقنية السالفة الذكر المرتبطة بنظام المراقبة والمعارفة الآلية للمخالفات.

علاوة على البيانات المشار إليها في المادة 24 من القانون المتعلق بالمسطرة الجنائية أو في هذا القانون، يجب أن يشار، على الخصوص، في كل محضر يتعلق بمعارفة مخالفة لهذا القانون وللنصوص الصادرة لتطبيقه إلى ما يلي:

1- رقم تسجيل المركبة موضوع المخالفة أو رقمها الترتيبي، وعند الاقتضاء بيانات تعريفها؛

2- رقم تسجيل المقطورة أو نصف المقطورة إذا تعلق الأمر بمركبة متمفصلة؛

3- هوية مالك المركبة أو المسؤول المدني عنها وعنوانه؛

4- هوية السائق مرتكب المخالفة وعنوانه؛

5- رقم رخصة السياقة ورقم بطاقة التعريف الوطنية أو رقم بطاقة التسجيل وجواز السفر بالنسبة للسائقين الأجانب؛

6- المخالفات المسجلة وكذا الإشارة إلى الأحكام التشريعية والتنظيمية التي تتعلق بها؛

7- الوسائل و أدوات القياس المستعملة لإثبات المخالفة.

إذا كانت المخالفة المعارفة هي تجاوز السرعة المسموح بها، وجبت الإشارة في المحضر كذلك، في حالة قياس السرعة بواسطة جهاز تقني، إلى ما يلي:

— السرعة المسجلة بواسطة الجهاز التقني المستعمل .

لا تعتبر مخالفة السرعة المسجلة إذا كانت تتجاوز السرعة المسموح بها بهامش نسبته عشرة في المائة (10%) على ألا يتجاوز سبعة كيلومترات في الساعة؛ — السرعة المعتمدة، تطبيقا لأحكام هذا القانون والنصوص الصادرة لتطبيقه.

إذا كانت المخالفة المعارفة هي تجاوز الوزن الإجمالي المأذون به للمركبة محملة، وجبت الإشارة إلى الوزن الإجمالي المذكور المقيد في شهادة تسجيل المركبة، ولا يعتبر مخالفة تجاوز هذا الوزن بنسبة 10% على ألا يتجاوز أربعة أطنان.

تجب الإشارة في المحضر في حالة إثبات المخالفة باستعمال أدوات ووسائل القياس وفقا للبند 4 من المادة 194 أعلاه، إلى البيانات التي تم قياسها بهذه

والنصوص الصادرة لتطبيقه؛

- 2- تدبير العمليات اللازمة لمعالجة المخالفات من أجل تبليغها إلى المخالفين؛
- 3- تسهيل تدبير شكايات المخالفين؛
- 4- تسهيل قيام المصالح المختصة بتدبير وتحصيل الغرامات التصالحية والجزافية؛
- 5- تأمين توجيه المحاضر المتعلقة بالمخالفات المشار إليها في 1 من هذه المادة إلى السلطات القضائية المختصة.

المادة 200⁽⁶⁶⁾

إذا جرت معاينة مخالفة وفق الشروط المحددة في المادة 197 أعلاه، يتم وضع محضر بالمخالفة. علاوة على ذلك، يوجه إشعار بالمخالفة إلى صاحب شهادة تسجيل المركبة، بالعنوان المصرح به إلى الإدارة وذلك بواسطة رسالة مضمونة مع الإشعار بالاستلام أو عن طريق مفوض قضائي. يجب أن يشار في الإشعار بالمخالفة المذكور خصوصا إلى ما يلي:

- 1- التعريف بالمركبة؛
 - 2- تاريخ المخالفة وساعتها ومكانها؛
 - 3- وسيلة المراقبة المستعملة؛
 - 4- الاسم الشخصي والاسم العائلي للعون محرر المحضر وصفته؛
 - 5- البيان المصور لصفحة تسجيل المركبة أو صفحة رقمها الترتيبي التي ارتكبت بواسطتها المخالفة؛
 - 6- مبلغ الغرامة التصالحية والجزافية وكيفيات أدائها.
- إذا كانت المخالفة التي تمت معاينتها هي تجاوز السرعة المسموح بها، وجبت الإشارة كذلك في الإشعار بالمخالفة إلى ما يلي:
- 1- السرعة المسجلة بالجهاز التقني المستعمل؛
 - 2- السرعة المعتمدة تطبيقا لأحكام هذا القانون والنصوص الصادرة لتطبيقه.

المادة 201⁽⁶⁷⁾

علاوة على البيانات المشار إليها في المادة 195

تقام أجهزة المراقبة السالفة الذكر، المصادق عليها وفقا للنصوص التشريعية والتنظيمية الجاري بها العمل، داخل التجمعات العمرانية وخارجها، في الأماكن المحددة من لدن السلطات المختصة، وفقا للنصوص الجاري بها العمل.

المادة 198⁽⁶⁵⁾

تسجل، على الخصوص، بواسطة نظام المراقبة والمعاينة الآلية للمخالفات، المعلومات التالية:

- 1- رقم المخالفة؛
 - 2- الصورة المتعلقة بالمركبة أثناء المخالفة والمتضمنة بيان ساعة المخالفة وتاريخها ومكانها؛
 - 3- المعطيات المتعلقة بالمخالفة: طبيعة المخالفة ومكانها وتاريخها وساعتها ووسيلة المراقبة؛
 - 4- التعريف بالمركبة: رقم تسجيل المركبة التي استعملت لارتكاب المخالفة أو رقمها الترتيبي؛
 - 5- التعريف بصاحب شهادة التسجيل أو سند الملكية: هويته ورقم بطاقة تعريفه الوطنية وعنوانه أو الاسم التجاري ورقم التسجيل في السجل التجاري وعنوان المقر الاجتماعي، بالنسبة للشركات. ويراعى في تحديد المعلومات المسجلة ملاءتها مع الشخص المعني حسبما إذا كان الأمر يتعلق بشخص ذاتي أو بشخص معنوي؛
 - 6- التعريف بالمخالف: هويته ورقم بطاقة تعريفه الوطنية وعنوانه؛
 - 7- رقم رخصة سياقة المخالف وتاريخ ومكان تسليمها؛
 - 8- مبلغ الغرامة التصالحية والجزافية؛
 - 9- المعلومات المتعلقة بأداء الغرامات أو بإيداع مبلغها من قبل المخالفين.
- يمكن أن تقوم الإدارة بتغيير أو تميم قائمة المعلومات المشار إليها أعلاه.

المادة 199

تهدف المعالجة الآلية للمعلومات المشار إليها في المادة 891 أعلاه خصوصا إلى ما يلي:

- 1- مراقبة ومعاينة المخالفات لأحكام هذا القانون

هذا الفرع، من قبل كتاب الضبط لدى المحاكم ومحصولي الخزينة العامة للمملكة والأميرين بالصرف بإدارة الجمارك والضرائب غير المباشرة. غير أنه يمكن للإدارة أن تحدد أماكن أخرى للأداء من أجل تسهيل تحصيل الغرامة.

المادة 206

يجب أن توجه نسخ من المحاضر داخل أجل خمسة عشر (15) يوماً إلى الإدارة، لتتبع المعلومات ومعالجتها وفقاً لأحكام المواد 120 إلى 136 من هذا القانون. يسري الأجل المشار إليه أعلاه ابتداءً من يوم معاينة المخالفة.

القسم الفرعي الثاني

معاينة حالة السياقة تحت تأثير الكحول

المادة 207

يمكن لضباط الشرطة القضائية، إما بتعليمات من وكيل الملك وإما بمبادرة منهم، ويمكن للأعوان محرري المحاضر، بأمر من ضباط الشرطة القضائية وتحت مسؤوليتهم، أن يفرضوا رائزاً للنفوس بواسطة النفخ في جهاز للكشف عن مستوى تشبع الهواء المنبعث من الفم بالكحول :

- 1- على كل من يفترض أنه ارتكب حادثة سير أو اشترك في حدوثها، حتى ولو كان هو الضحية؛
 - 2- على كل من يسوق مركبة أو مطية على الطريق العمومية ويرتكب مخالفة لهذا القانون والنصوص الصادرة لتطبيقه.
- غير أنه يمكن لضباط الشرطة القضائية وللأعوان محرري المحاضر، حتى في حالة عدم وجود أية علامة على السكر البين، إخضاع أي شخص يسوق مركبة لرائز للنفوس للكشف من تشبع الهواء المنبعث من الفم بالكحول.
- تطبق أحكام هذه المادة على كل مدرب يرافق السائق المتعلم.

المادة 208

إذا مكن الرائز المشار إليه في المادة 207 أعلاه من افتراض وجود نسبة من الكحول في نفس المعني

أعلاه، يجب أن تتضمن محاضر المخالفات التي ترتكز معاينتها على أدلة مادية تقدمها أجهزة تعمل بطريقة آلية، عند عدم وجود العون محرر المحاضر في مكان المخالفة، على الخصوص، ما يلي:

- طبيعة الآلة التقنية المستعملة؛
- بيانات المصادقة وتواريخ صلاحية مراقبة الآلة؛
- مكان وتاريخ وساعة التقاط الدليل المادي للمخالفة.

غير أن المحاضر المشار إليها أعلاه يمكن ألا تتضمن البيانات المذكورة في البندين 4 و5 من المادة 195 أعلاه. في حالة الإنجاز الإلكتروني لمحاضر معاينة المخالفة، يذيل المحاضر بالتوقيع الإلكتروني للعون محرر المحاضر. استثناء من أحكام المادة 24 من القانون المتعلق بالمسطرة الجنائية، لا يتطلب محاضر المخالفة المعد برسم معالجة آلية توقيع المخالف.

المادة 202

يوثق بمضمن محاضر المخالفات التي ترتكز معاينتها على أدلة مادية تقدمها أجهزة تعمل بطريقة آلية، مع عدم وجود العون محرر المحاضر في مكان ارتكاب المخالفة، إلى أن يثبت ما يخالف مضمن هذه المحاضر بأية وسيلة من وسائل الإثبات.

المادة 203

إذا تعذر التعرف على مكان الشخص صاحب شهادة تسجيل المركبة أو في حالة رفض المعني بالأمر تلقي التبليغ بالإشعار بالمخالفة أو في حالة عدم أداء الغرامة التصالحية والجزافية، يوجه محضر المخالفة إلى وكيل الملك لدى المحكمة المختصة.

المادة 204

تسلم وفقاً للكيفيات المحددة من لدن الإدارة إلى المخالف أو إلى صاحب شهادة تسجيل المركبة أو إلى المسؤول المدني عنها وبطلب صريح منه، نسخة من صورة المخالفة التي التقطتها أجهزة المراقبة والمعاينة الآلية المشار إليها في المادة 197 أعلاه.

المادة 205

يتم استخلاص مبالغ الغرامات التصالحية والجزافية المتعلقة بالمخالفات التي جرت معاينتها وفقاً لأحكام

تناولها. وتحدد الإدارة لائحة هذه الأدوية.

المادة 214

إذا تبين أن اختبارات الكشف إيجابية، أو إذا رفض المعني بالأمر الخضوع للاختبارات المذكورة، أو إذا كان في حالة يستحيل عليه فيها الخضوع لها، عمل ضباط أو أعوان الشرطة القضائية على إجراء تحقيقات تتمثل في تحاليل أو فحوص طبية سريرية وبيولوجية، لإثبات ما إذا كان الشخص المعني قد تناول مواد مخدرة أو أدوية تحظر السياقة بعد تناولها.

القسم الفرعي الرابع

أحكام متفرقة

المادة 215

يجب لأجل القيام بالاختبارات والتحاليل والفحوص المنصوص عليها في القسمين الفرعيين 2 و 3 أعلاه، أن يكون الأجل الفاصل بين ساعة وقوع الحادثة أو ساعة ارتكاب المخالفة أو ساعة مراقبة المعني بالأمر وساعة الاختبارات والتحاليل والفحوص المذكورة أقصر ما يمكن في نفس اليوم.

الباب الثاني

الاحتفاظ برخصة السياقة و بشهادة تسجيل المركبة

المادة 216⁽⁶⁸⁾

علاوة على حالات الاحتفاظ برخصة السياقة المنصوص عليها في القانون، يجب على العون محرر المحضر، الذي يعاين المخالفة، الاحتفاظ بالرخصة، في الحالات التالية:

1- إذا كان القانون ينص على توقيف رخصة السياقة أو سحبها أو إلغائها؛ غير أنه في حالة وقوع حادثة سير، فإنه لا يتم الاحتفاظ برخصة السياقة إلا في الحالتين المنصوص عليهما في 1 و 7 من الفقرة الثانية من المواد 166-1 و 167 و 169 و 172 أعلاه؛

2- إذا عاين العون أن المعني بالأمر لم يحترم التقييدات المبينة في رخصة السياقة.

إذا صرح السائق أنه يتوفر على رخصة السياقة، لكنه غير قادر على الإدلاء بها، وجه إليه العون محرر المحضر إنذارا لتسليمها، داخل أجل ست وتسعين (69) ساعة، إما للمصلحة التي سجلت المخالفة، أو عند

بالأمر، تحددها الإدارة، أو إذا رفض المعني بالأمر الخضوع للرائز المذكور، قام ضباط أو أعوان الشرطة القضائية بالتحقيقات الهادفة إلى إثبات الحالة الكحولية لدى المعني بالأمر.

المادة 209

تنجز التحقيقات الهادفة إلى إثبات الحالة الكحولية عن طريق التحاليل والفحوصات الطبية السريرية والبيولوجية أو بواسطة جهاز يمكن من تحديد تركيز الكحول من خلال تحليل الهواء المنبعث من الفم، شريطة أن يكون الجهاز المذكور مطابقا لنوع مصادق عليه.

المادة 210

إذا أنجزت التحقيقات عن طريق التحاليل والفحوصات الطبية السريرية والبيولوجية، وجب الاحتفاظ بعينة وفقا للنصوص الجاري بها العمل.

المادة 211

إذا أنجزت التحقيقات المذكورة بواسطة جهاز يمكن من تحديد تركيز الكحول، من خلال تحليل الهواء المنبعث من الفم، جاز القيام على الفور بمراقبة ثانية، بعد التحقق من حسن اشتغال الجهاز. تجرى هذه المراقبة بقوة القانون، إذا طلبها المعني بالأمر وذلك على نفقته.

المادة 212

إذا استحال الخضوع للرائز المشار إليه في المادة 207 أعلاه، نتيجة لعجز بدني مثبت من لدن طبيب، قام ضباط أو أعوان الشرطة القضائية بالتحقيقات الهادفة إلى إثبات الحالة الكحولية بواسطة التحاليل والفحوصات الطبية السريرية والبيولوجية.

القسم الفرعي الثالث

معاينة حالة السياقة تحت تأثير مواد مخدرة أو

أدوية

المادة 213

يأمر ضباط أو أعوان الشرطة القضائية بإخضاع الأشخاص المشار إليهم في المادة 207 أعلاه لاختبارات الكشف لإثبات ما إذا كان الشخص المعني قد استعمل مواد مخدرة أو أستعمل أدوية تحظر السياقة بعد

يقوم العون محرر المحضر بالاحتفاظ بشهادة التسجيل أو برخصة السياقة أو سند الملكية في حالة: - تلف واحدة أو أكثر من المعلومات أو من مكونات الحامل المحررة فيه رخصة السياقة أو الحامل المحررة فيه شهادة التسجيل أو الحامل المحرر فيه سند الملكية، نتيجة التلاشي؛ - عدم تجديد الحامل المحررة فيه رخصة السياقة أو الحامل المحررة فيه شهادة التسجيل، داخل الآجال المحددة في المادتين 38 و58 أعلاه. يسلم العون محرر المحضر لصاحب الوثيقة المعنية إذنا مؤقتا لمدة 60 يوما، تحدد الإدارة شكله ومضمونه، بسياسة المركبة. يجب أن يوجه المحضر المحرر لهذه الغاية من لدن العون محرر المحضر والوثيقة التي تم الاحتفاظ بها، داخل أجل ثمانية وأربعين (48) ساعة إلى الإدارة.

الباب الثالث

الغرامات التصالحية والجزافية و تحصيلها

المادة 219⁽⁷¹⁾

يمكن أن تكون المخالفات المشار إليها في المواد 184 و185 و186 و187 من هذا القانون، موضوع مصالحة تتم بأداء غرامة تصالحية وجزافية يحدد مبلغها كما يلي: - المخالفات من الدرجة الأولى: سبعمائة (700) درهم؛ - المخالفات من الدرجة الثانية: خمسمائة (500) درهم؛ - المخالفات من الدرجة الثالثة: ثلاثمائة (300) درهم؛ - المخالفات المشار إليها في المادة 187: خمسة وعشرون (25) درهما. غير أن مبلغ الغرامة يحدد كما يلي: 1- في حالة الأداء الفوري إلى العون محرر المحضر أو في أحد أماكن الأداء الأخرى وذلك في نفس يوم ارتكاب المخالفة أو الأداء داخل أجل أربع وعشرين (24) ساعة من اليوم الموالي ليوم تبليغ الإشعار بالمخالفة طبقا لأحكام المادة 200 أعلاه: - المخالفات من الدرجة الأولى: أربعمائة (400)

الاقتضاء، للسلطة المكلفة بمعاينة المخالفات لأحكام هذا القانون والنصوص الصادرة لتطبيقه، التابع لها محل سكنه، التي توجهها فورا إلى المصلحة التي سجلت المخالفة.

يجب على العون محرر المحضر أو المصلحة أو السلطة المشار إليهم أعلاه، تسليم صاحب رخصة السياقة التي تم الاحتفاظ بها وصلا تحدد الإدارة شكله ومضمونه.

يشار في المحضر إلى الاحتفاظ برخصة السياقة وإلى تسليم الوصل.

توقف المركبة في عين المكان. غير أن هذا التوقيف يرفع، ما عدا إذا نص هذا القانون على خلاف ذلك، بمجرد ما يستطيع سياقتها سائق حاصل على رخصة سياقة من نفس الصنف، يقترحه المخالف أو عند الاقتضاء مالك المركبة. وإذا تعذر ذلك، جاز للأعوان محرري المحاضر اتخاذ كافة التدابير الضرورية، الرامية إلى وضع المركبة في حالة توقف قانوني على نفقة المالك.

المادة 217⁽⁶⁹⁾

يجب، ما لم ينص هذا القانون على خلاف ذلك، أن يوجه المحضر والوثائق المتعلقة بإثبات المخالفة، مع رخصة السياقة المحتفظ بها، وفق الشروط المنصوص عليها في المادة 216 أعلاه، إلى وكيل الملك، داخل أجل أقصاه اثنان وسبعون (72) ساعة، ابتداء من تاريخ معاينة المخالفة.

يسري الأجل المذكور، بالنسبة إلى الحالة المشار إليها في الفقرة الثانية من المادة 216 أعلاه، ابتداء من تاريخ تسلم المصالح التي عاينت المخالفة رخصة السياقة.

يجب على وكيل الملك، داخل أجل لا يتعدى سبعة (7) أيام، أن يبلغ كل المعلومات المتعلقة بكل احتفاظ برخصة السياقة وجميع المقررات الصادرة عنه إلى السلطة الحكومية المختصة قصد تسجيلها. غير أن الأجل المذكور يرفع إلى ثلاثين يوما بالنسبة للمحاضر المتعلقة بحوادث السير المشار إليها في المواد 166-1 و167 و169 و172 أعلاه.

المادة 218⁽⁷⁰⁾

الإشعار بالمخالفة الموجه إلى المخالف، عملاً بالمادة 200 أعلاه، اقتراحاً بأداء الغرامة التصالحية والجزافية. يجب، ما عدا في حالة المنازعة المنصوص عليها في المادة 230 بعده، أن يتم تحصيل الغرامة التصالحية والجزافية، في الحالة المنصوص عليها في الفقرة السابقة، وذلك داخل أجل مدته ثلاثون (30) يوماً كاملة يبتدئ من اليوم الموالي ليوم تبليغ الإشعار بالمخالفة طبقاً لأحكام المادة 200 أعلاه.

المادة 223

يتم الأداء الفوري للغرامة، بصفة نهائية أو برسم الإيداع، كما يلي:
1- نقداً؛
2- بواسطة شيك؛
3- بجميع وسائل الأداء الأخرى التي تحددها الإدارة.

المادة 224⁽⁷⁴⁾

يتم الأداء الفوري للغرامة التصالحية والجزافية إلى العون محرر المحضر، بعد إعداده محضر المخالفة. يسلم العون محرر المحضر إلى المخالف وصلاً بأداء الغرامة تحدد الإدارة شكله ومضمونه. غير أن المحضر يقوم مقام الوصل إذا تمت الإشارة فيه إلى أداء الغرامة التصالحية والجزافية. وتسلم نسخة من المحضر المذكور إلى المخالف. توجه نسخة من المحضر وعند الاقتضاء، من وصل الأداء إلى الإدارة قصد المعالجة والتتبع، إذا كان يترتب عن أداء الغرامة خصم للنقط من رصيد رخصة السياقة.

المادة 225

يجب على العون محرر المحضر، إذا كان الحامل المحررة فيه رخصة السياقة قابلاً لأن تسجل عليه المعلومات في شكل إلكتروني، وكان العون يتوفر على الجهاز اللازم لذلك، أن يسجل على هذا الحامل المعلومات المتعلقة بالمخالفة. يجب أن توجه فوراً السلطة التابع لها العون محرر المحضر مجموع المعلومات المسجلة إلى الإدارة قصد التتبع والمعالجة وفقاً لأحكام هذا القانون.

المادة 226⁽⁷⁵⁾

درهم؛
- المخالفات من الدرجة الثانية: ثلاثمائة (300) درهم؛
- المخالفات من الدرجة الثالثة: مائة وخمسون (150) درهم.
2- في حالة الأداء داخل أجل مدته خمسة عشر (15) يوماً كاملة يبتدئ من اليوم الموالي ليوم ارتكاب المخالفة أو من انصرام أجل الأربع وعشرين (24) ساعة السالف الذكر:

- المخالفات من الدرجة الأولى: خمسمائة (500) درهم؛
- المخالفات من الدرجة الثانية: ثلاثمائة وخمسون (350) درهم؛
- المخالفات من الدرجة الثالثة: مائتا (200) درهم.
غير أن المخالفات المذكورة لا يمكن أن تكون موضوع مصالحة في الحالات التالية:
1- في حالة العود، إذا تعلق الأمر بمخالفات من الدرجة الأولى؛
2- إذا سبقت المخالفة جنحة أو صاحبها أو أعقبها؛
3- إذا ارتكب الفاعل عدة مخالفات لأحكام هذا القانون والنصوص الصادرة لتطبيقه، تمت معابنتها في آن واحد، من بينها واحدة على الأقل لا يمكن أن تكون موضوع مصالحة.

المادة 220

يقترح العون محرر المحضر على المخالف، عند معاينة إحدى المخالفات المشار إليها في الفقرة الأولى من المادة 219 أعلاه، أداء الغرامة التصالحية والجزافية. ويجوز كذلك للمخالف أن يطلب أداء الغرامة المذكورة.

المادة 221⁽⁷²⁾

يمكن أداء مبلغ الغرامات:
1- فوراً، إلى العون محرر المحضر؛
2- داخل أجل مدته ثلاثون (30) يوماً كاملة يبتدئ من اليوم الموالي ليوم ارتكاب المخالفة، في أماكن الأداء التي تحددها الإدارة لهذا الغرض.

المادة 222⁽⁷³⁾

في حالة المعاينة الآلية للمخالفة، يجب أن يتضمن

يترتب على أداء الغرامة التصالحية والجزافية عدم تحريك الدعوى العمومية.

المادة 227⁽⁷⁶⁾

في حالة عدم أداء الغرامة التصالحية والجزافية، يوجه المملف فوراً إلى وكيل الملك. وتوجه نسخة من المحضر المحرر في شأن المخالفة من قبل السلطة التابع لها العون محرر المحضر إلى الإدارة داخل أجل ثمان وأربعين (48) ساعة. وفي حالة المعالجة الإلكترونية، يجب أن يوجه المحضر فوراً إلى الإدارة قصد التبعية والمعالجة وفقاً لأحكام هذا القانون.

المادة 228⁽⁷⁷⁾

في حالة عدم الأداء الفوري للغرامة التصالحية والجزافية وفقاً لأحكام هذا القانون، يجب على العون محرر المحضر، أن يتسلم من المخالف رخصة السياقة أو شهادة تسجيل أو سند ملكية المركبة، مقابل وصل تحدد الإدارة شكله ومضمونه.

يعتبر الوصل بمثابة إذن للمخالف بسياقة مركبة داخل أجل كامل مدته ثلاثون (30) يوماً أو بمثابة شهادة تسجيل أو سند ملكية المركبة صالحة لنفس الأجل، ويبتدئ الأجل من اليوم الموالي ليوم تسليم رخصة السياقة أو شهادة تسجيل المركبة، ما عدا في الحالات التي تستوجب توقيف المركبة المنصوص عليها في هذا القانون.

يجب على العون محرر المحضر أن يتسلم من المخالف، وفق الشروط أعلاه، شهادة تسجيل المركبة في حالة ارتكابه أثناء السياقة بصفة مهنية، إحدى المخالفات المشار إليها في 11 إلى 20 وفي 25 و30 من المادة 184 وفي 19 إلى 24 وفي 27 إلى 32 من المادة 185 أو في حالة ارتكاب مخالفة للأحكام المقررة تطبيقاً للمواد 46 و47 و48 من هذا القانون.

إذا أدى المخالف مبلغ الغرامة التصالحية والجزافية بصفة نهائية داخل الأجل المذكور، أعيدت إليه رخصة السياقة أو شهادة تسجيل أو سند ملكية المركبة، إما من قبل المصلحة التي سجلت المخالفة وإما من قبل السلطة المكلفة بمعاينة المخالفات لأحكام هذا القانون والنصوص الصادرة لتطبيقه التابع لها محل سكنه أو محل أداء الغرامة وذلك حسب اختياره، إذا كان محل

السكنى أو محل أداء الغرامة يبعد عن محل السلطة التي سجلت المخالفة بمسافة تحدد بنص تنظيمي. وفي هاتين الحالتين توجه المصلحة التي سجلت المخالفة رخصة السياقة أو شهادة تسجيل المركبة إلى السلطة المذكورة.

يسري هذا الأجل بالنسبة للحالة المنصوص عليها في المادة 200 أعلاه ابتداءً من تاريخ تسلم الرسالة المضمونة المشار إليها في المادة المذكورة. ويتعين على المخالف في هذه الحالة أداء مبلغ الغرامة التصالحية والجزافية داخل الأجل المذكور أو تسليم رخصة السياقة أو شهادة تسجيل أو سند ملكية المركبة داخل نفس الأجل، إما للمصلحة التي سجلت المخالفة، أو عند الاقتضاء، للسلطة المكلفة بمعاينة المخالفات لأحكام هذا القانون والنصوص الصادرة لتطبيقه، التابع لها محل سكنه، التي توجهها إلى المصلحة التي سجلت المخالفة.

توقف رخصة السياقة بقوة القانون إذا لم يتم الأداء داخل الأجل المحدد في الفقرة الثانية من هذه المادة.

ينتهي توقيف رخصة السياقة، خصوصاً على إثر:

- 1- صدور مقرر بالحفظ عن النيابة العامة؛
- 2- صدور مقرر بالبراءة؛
- 3- تنفيذ مقرر حائز لقوة الشيء المقضي به.

إذا كانت سياقة المركبة التي ارتكبت بواسطتها المخالفة لا تتطلب الحصول على رخصة سياقة أو إذا كانت المركبة غير خاضعة للتسجيل أو للتوفر على سند ملكية وفقاً لأحكام هذا القانون والنصوص الصادرة لتطبيقه، وجب على العون محرر المحضر، في حالة عدم الأداء الفوري للغرامة، أن يأمر بإيداعها في المحجز إلى حين أداء الغرامة التصالحية والجزافية، أو المنازعة في المخالفة، وعند الاقتضاء، إلى حين صدور مقرر قضائي في الموضوع.

المادة 229

استثناءً من أحكام المادة 228 أعلاه، إذا كان حامل رخصة السياقة يمكن من تسجيل المعلومات في شكل إلكتروني، فإن المعلومات المتعلقة بالاحتفاظ برخصة السياقة والإذن بالسياقة وتوقيف رخصة السياقة المشار إليها في المادة المذكورة، يتم تسجيلها على هذا

المادة 234

يجوز للمخالف، قبل أن تبت المحكمة في الموضوع، أن يؤدي ثلثي الحد الأقصى للغرامة المحددة في المواد 184 و185 و186 و187 أعلاه وأن يسحب شكايته.

المادة 235

عندما تثبت المخالفة ضد المخالف، لا يجوز أن تطبق عليه أحكام المادة 375 من القانون المتعلق بالمسطرة الجنائية في حالة منازعة تعسفية.

الباب الرابع

أحكام متفرقة

المادة 236

في حالة حفظ المحاضر من قبل النيابة العامة، أو في حالة صدور مقرر بعدم المتابعة أو بالإدانة أو أي مقرر يبت في موضوع قضية عرضت على محكمة، تنفيذا لأحكام هذا القانون أو للنصوص الصادرة لتطبيقه، يوجه وكيل الملك على الفور، إلى الإدارة نسخة من محضر المخالفة ومنطوق القرار بعدم المتابعة أو المقرر الصادر عن المحكمة، لأجل المعالجة والتتبع وفقا لأحكام هذا القانون.

المادة 237

توجه النيابة العامة نسخا من المقررات أو منطوقا للأحكام، الصادرة تنفيذا لأحكام هذا القانون أو للنصوص الصادرة لتطبيقه، التي حازت قوة الشيء المقضي به، إلى الإدارة داخل أجل أقصاه خمسة عشر (15) يوما من تاريخ صدور المقرر.

المادة 238

ما عدا في حالة الأداء الفوري لغرامة تصالحية وجزافية أو في حالة الإيداع المنصوص عليه في المادة 132 أعلاه، إذا لم يثبت مرتكب المخالفة توفره على إقامة فوق التراب الوطني، يتم توقيف المركبة التي ارتكبت بها المخالفة إلى أن يودع مرتكب المخالفة مبلغا يحدده وكيل الملك، لدى كتابات الضبط بجميع محاكم المملكة أو لدى قباضات المالية أو لدى المصالح المختصة للجمارك، يضمن الأداء المحتمل للعقوبات المالية التي يتعرض لها بمقتضى هذا القانون والنصوص الصادرة لتطبيقه بما فيها تلك التي تخص الأضرار

الحامل، ويصبح الاحتفاظ برخصة السياقة عندئذ غير ذي موضوع.

المادة 230

يمكن للمخالف أن ينازع في المخالفة. تقدم المنازعة في المخالفات، داخل الأجل المحدد في المادتين 221 و222 أعلاه، بواسطة شكاية معللة توجه إلى:

- 1- وكيل الملك؛
- 2- أو إلى العون محرر المحضر الذي عين المخالفة؛
- 3- أو في حالة معاينة آلية، إلى المصلحة الصادر عنها الإشعار بالمخالفة.

المادة 231⁽⁷⁸⁾

لا تقبل المنازعة في المخالفة إلا إذا قام المخالف بإيداع مبلغ الحد الأقصى للغرامة المحدد في المواد 184 و185 و186 و187 أعلاه، داخل الأجل المحدد في المادتين 221 و222 أعلاه.

يجب أن يتم الإيداع المذكور، مقابل وصل، لدى كتابة ضبط المحكمة المختصة أو لدى قباضات المالية. تحدد الإدارة مضمون الوصل وشكله.

غير أنه يمكن للإدارة أن تحدد أماكن أخرى للإيداع المذكور، من أجل تسهيل القيام به.

إذا أدلى المخالف بالوصل المشار إليه أعلاه، ترجع إليه رخصة السياقة أو شهادة تسجيل أو سند ملكية المركبة الذي تسلمه منه العون محرر المحضر وفقا للمادة 228 أعلاه. وتحدد الإدارة كليات الإرجاع المذكور.

المادة 232⁽⁷⁹⁾

إذا نازع المخالف في المخالفة، وجب أن يوجه المحضر إلى وكيل الملك داخل أجل لا يتجاوز 5 أيام من تاريخ تسلم الشكاية المشار إليها في المادتين 2 و3 من المادة 230 أعلاه.

المادة 233

يجب أن يكون المحضر المشار إليه في المادة 232 أعلاه مرفقا بالإثبات المتعلقة بالمعاينة الآلية وبرخصة السياقة في حالة الاحتفاظ بها.

السياسة ونشاط تنظيم دورات في التربية على السلامة
الطرقية.

المادة 240

تسلم الرخصة بفتح واستغلال مؤسسة لتعليم
السياسة أو مؤسسة للتربية على السلامة الطرقية
بمقابل، للمتشحين الذين تتوفر فيهم الشروط التالية:
(أ) بالنسبة للأشخاص الذاتيين

1- ألا تقل سن المترشح عن عشرين سنة شمسية
كاملة؛

2- أن يكون متمتعاً بحقوقه الوطنية والمدنية؛

3- ألا يكون قد صدر في حقه حكم بالإدانة من
أجل جنائية أو جنحة منافية للأخلاق العامة أو تتعلق
بالسرقا أو انتزاع الأموال أو التزوير؛

4- ألا يكون قد خضع لمسطرة التصفية القضائية.

(ب) بالنسبة للأشخاص المعنوية:

1- ألا يكون قد خضع لمسطرة التصفية القضائية؛

2- أن يتوفر الأشخاص المقترحو لإدارة الشخص
المعنوي على الشروط الواردة في 1 و 2 و 3 من (أ) أعلاه.

المادة 241

يجب أن يتولى تسيير كل مؤسسة لتعليم السياسة
أو مؤسسة للتربية على السلامة الطرقية مدير تتوفر
فيه الشروط التالية:

1- ألا تقل سنه إحدى وعشرين سنة شمسية
كاملة؛

2- أن يكون متمتعاً بحقوقه الوطنية والمدنية؛

3- ألا يكون قد صدر في حقه حكم بالإدانة من
أجل جنائية أو جنحة منافية للأخلاق العامة أو تتعلق
بالسرقا أو انتزاع الأموال أو التزوير؛

4- ألا يكون قد خضع لمسطرة التصفية القضائية؛

5- أن يكون مؤهلاً لمزاولة مهمة مسير وفق
الشروط التي تحددها الإدارة.

إذا بين الشخص الذاتي أو مدير الشخص المعنوي،
في طلبه أنه يعتزم تسيير المؤسسة بنفسه، وجب عليه
أن يثبت توفره على الشرط المحدد في البند 5 أعلاه.

المادة 242

يجب على مدير مؤسسة تعليم السياسة أو
مدير مؤسسة التربية على السلامة الطرقية أن يسهر،

اللاحقة بالطريق العمومية وملحقاتها.

يتخذ المقرر القاضي بالإيداع من لدن وكيل
الملك الذي يجب عليه أن يبت في الأمر داخل الأربع
وعشرين ساعة التالية لمعاينة المخالفة.

يمكن، في حالة عدم تقديم أية من الضمانات
السالفة الذكر، أن تودع المركبة في المحجز. ويتحمل
المخالف المصاريف المترتبة على ذلك.

الكتاب الثالث

تعليم السياسة والتربية على السلامة الطرقية

والمراقبة التقنية للمركبات

القسم الأول

مؤسسات تعليم السياسة و التربية على السلامة

الطرقية

الباب الأول

شروط مزاولة المهنة

المادة 239

لا يمكن أن يلحق تعليم السياسة أو التربية على
السلامة الطرقية، إلا من قبل مؤسسة يتوقف فتحها
واستغلالها على رخصة تسلمها الإدارة لهذا الغرض.
تسلم الرخصة المشار إليها أعلاه إلى كل شخص ذاتي
أو معنوي يلتزم بالتقيد بنود دفتر التحملات، تضعه
الإدارة لهذه الغاية ويحدد:

1- القدرات المالية والتقنية التي يجب أن تتوفر
عليها المؤسسة؛

2- وسائل وكيفيات استغلال المؤسسة؛

3- المؤهلات المطلوبة لتعليم السياسة أو التربية
على السلامة الطرقية؛

4- مناهج وبرامج وأدوات تعليم السياسة أو التربية
على السلامة الطرقية.

يجب على الحاصلين على رخصة فتح واستغلال
مؤسسات التربية على السلامة الطرقية أن يستقبلوا،
وفق الشروط المحددة في دفتر التحملات، الأشخاص
الراغبين في متابعة دورات في التربية المنصوص عليها في
المواد 26 و 33 و 34 وفي الفقرة الثانية من المادة 53 من
هذا القانون..

لا يمكن لنفس المؤسسة أن تجمع بين نشاط تعليم

3- ألا يكون قد صدر في حقه حكم بالإدانة من أجل جنابة أو جنحة منافية للأخلاق العامة أو تتعلق بالسرقات أو انتزاع الأموال أو التزوير؛

4- أن يكون حاصلًا على رخصة سياقة من الصنف الذي تحدده الإدارة وموجودًا خارج الفترة الاختبارية؛

5- أن يكون مؤهلًا لمزاولة مهنة مدرب أو منشط وفق الشروط التي تحددها الإدارة.

يجب أن يتابع مدرب تعليم السياقة أو منشط دورات التربية على السلامة الطرقية تكوينًا مستمرًا تقوم به الهيئات المعتمدة من قبل الإدارة. تحدد الإدارة برنامج التكوين المستمر ومدة رخصة مدرب تعليم السياقة أو رخصة منشط دورات التربية على السلامة الطرقية وشكلها ومضمونها ومسطرة تسليمها وتجديدها.

المادة 246

يجب على أرباب ومسيري مؤسسات تعليم السياقة أو التربية على السلامة الطرقية الخضوع لعمليات التفتيش التي يقوم بها الأعدان أو الهيئات المؤهلة لهذا الغرض من لدن الإدارة، والتي يراد بها التحقق من التقيد بأحكام هذا القانون والنصوص الصادرة لتطبيقه وبنود دفتر التحملات المشار إليه في المادة 239 أعلاه.

المادة 247

لا يجوز التخلي عن أية مؤسسة لتعليم السياقة أو للتربية على السلامة الطرقية إلا لفائدة شخص معنوي أو ذاتي تتوفر فيه الشروط المنصوص عليها في المادة 240 أعلاه.

المادة 248

يجب على المتخلي والمتخلى له، في حالة التخلي عن مؤسسة لتعليم السياقة أو للتربية على السلامة الطرقية، تقديم تصريح مشترك إلى الإدارة، قبل إبرام عقد التخلي، يلتزم فيه المتخلي له باحترام بنود دفتر التحملات المشار إليه في المادة 239 أعلاه. تقوم الإدارة بتعيين الرخصة المشار إليها في المادة 932 أعلاه بعد الإطلاع على عقد التخلي.

المادة 249

في حالة وفاة الحاصل على رخصة باستغلال

باستمرار، على حسن التسيير الإداري والبيداغوجي للمؤسسة وفقا لأحكام هذا القانون والنصوص الصادرة لتطبيقه.

يجب عليه أن يوجه إلى الإدارة، وفق الكيفيات المحددة في دفتر التحملات المشار إليه في المادة 239 أعلاه، المعطيات المتعلقة بنشاط تعليم السياقة أو تنظيم دورات في التربية على السلامة الطرقية.

المادة 243

يجب أن يكون التعليم الملقن في مؤسسات تعليم السياقة مطابقًا للبرنامج الوطني لتعليم السياقة المحدد من لدن الإدارة. يجب أن يكون تنظيم الدورات في التربية على السلامة الطرقية مطابقًا للمواصفات المحددة من لدن الإدارة.

المادة 244

لا يمكن فتح أية مؤسسة لتعليم السياقة أو للتربية على السلامة الطرقية للعموم، إلا بعد قيام أعوان الإدارة بمعاينة مطابقة محال وتجهيزات تعليم السياقة أو التربية على السلامة الطرقية وكذا الموارد البشرية التي تتوفر عليها المؤسسة المذكورة لبنود دفتر التحملات المشار إليه في المادة 239 أعلاه. يحدد للمعني بالأمر، في حالة عدم المطابقة، أجل للاستجابة للملاحظات التي أبقاها أعوان الإدارة المذكورون.

يجب أن يكون كل رفض للرخصة معللاً.

المادة 245

يجب أن يلقن تعليم السياقة أو تنشيط دورات التربية على السلامة الطرقية من قبل مدرب لتعليم السياقة أو منشط لدورات التربية على السلامة الطرقية مرخص لهما من لدن الإدارة.

لا يجوز أن يطلب الحصول على رخصة مدرب لتعليم السياقة أو منشط لدورات التربية على السلامة الطرقية، إلا الأشخاص الذين تتوفر فيهم الشروط التالية:

- 1- يجب ألا تقل سن الطالب عن عشرين سنة شمسية كاملة؛
- 2- أن يكون متمتعًا بحقوقه الوطنية والمدنية؛

منفعة عمومية أو جمعية مصرح لها بصفة المنفعة العامة أو أن تكون مستفيدة من مساعدة مقدمة من أحد الأشخاص المعنويين المذكورين، من أجل أنشطة يشكل فيها تعلم السياقة والتربية على السلامة الطرقية إحدى وسائل الإدماج أو إعادة الإدماج الاجتماعي أو المهني؛

3- أن تكون أنشطتها موجهة حصراً لأشخاص في وضعية اجتماعية صعبة؛

4- أن تثبت توفرها على حد أدنى من الضمانات المتعلقة بوسائل التدبير. وتتعلق هذه الضمانات بالمحال والمركبات والوسائل المادية.

المادة 254

يجب على الجمعيات المذكورة في المادة السابقة أن تقدم سنوياً إلى الإدارة تقريراً عن نشاطها في مجال تلقين التربية على السلامة الطرقية وفق الشروط المحددة من لدن الإدارة.

الباب الثاني

العقوبات و التدابير الإدارية و العقوبات الجزرية

الفرع الأول

العقوبات و التدابير الإدارية

المادة 255⁽⁸¹⁾

إذا عاين الأعوان أو الهيئات المشار إليهم في المادة 246 أعلاه، خلال عملية تفتيش مؤسسة لتعليم السياقة أو مؤسسة للتربية على السلامة الطرقية، أن محال المؤسسة أو تجهيزاتها غير مطابقة لدفتر التحملات المشار إليه في المادة 239 أعلاه، أو أن التكوين الملقن بها غير مطابق للبرنامج الوطني للتكوين في مجال السياقة أو لمواصفات تنظيم دورات التربية على السلامة الطرقية أو أن المركبات التي تم استعمالها لا تستجيب للمواصفات والشروط التقنية المعمول بها، توجه الإدارة قراراً بالإغلاق المؤقت للمؤسسة لمدة تتراوح بين شهر واحد وثلاثة أشهر (3) أشهر.

إذا ثبت عند انصرام مدة الإغلاق، استمرار الخرق الذي تمت معالنته، تصدر الإدارة قراراً بالإغلاق النهائي للمؤسسة بعد منحها أجلاً إضافياً يعادل مدة الإغلاق المؤقت. يحتسب الأجل الإضافي ابتداءً من تاريخ

مؤسسة لتعليم السياقة أو للتربية على السلامة الطرقية، يجب على ذوي حقوقه التصريح بذلك إلى الإدارة، داخل أجل ثلاثة أشهر من تاريخ الوفاة. يجوز لذوي الحقوق الاستمرار في استغلال المؤسسة مدة سنة من تاريخ التصريح، يجب خلالها، تحت طائلة سحب الرخصة، تقديم طلب الحصول على رخصة جديدة في اسم شخص ذاتي أو معنوي تتوفر فيه الشروط المقررة في هذا القانون.

المادة 250

يجب على الحاصلين على رخصة باستغلال مؤسسة لتعليم السياقة أو للتربية على السلامة الطرقية، قبل توقيف أو إنهاء نشاطهم، إخبار الإدارة بذلك، بواسطة رسالة مضمونة مع الإشعار بالاستلام.

المادة 251⁽⁸⁰⁾

تعفى من الحصول على رخصة الاستغلال المشار إليها في المادة 239 من هذا القانون، هيئات أو مؤسسات الدولة، التي تلقن تعليماً يفضي إلى الحصول على بطاقة سائق مهني أو على رخصة مدرب لتعليم السياقة أو منشط دورات التربية على السلامة الطرقية أو رخصة السياقة.

تحدد بنص تنظيمي لائحة الهيئات والمؤسسات المذكورة وكذا التكوين الذي تلقنه.

المادة 252

يجوز للجمعيات التي تزاوّل نشاطها في مجال الإدماج أو إعادة الإدماج الاجتماعي والمهني تلقين التربية على السلامة الطرقية، شريطة الحصول على رخصة تسلمها الإدارة، التي تتأكد في هذه الحالة من توفر الشروط المنصوص عليها في المواد 239 إلى 246 أعلاه.

المادة 253

يجب للحصول على الرخصة المشار إليها في المادة 252 أعلاه، أن تكون الجمعية متوفرة على الشروط التالية:

- 1- أن يكون مصرحاً بها وفقاً للتشريع المنظم لحق تأسيس الجمعيات؛
- 2- أن تكون طرفاً في اتفاقية مبرمة مع الدولة أو جماعة محلية أو مؤسسة عمومية أو مؤسسة ذات

الهيآت المشار إليهم في المادة 246 أعلاه بمعاينة وضع صاحب المؤسسة حدا للإخلالات التي تمت معاينتها. توجه الإدارة قرارات الإغلاق المنصوص عليها أعلاه بواسطة رسالة مضمونة مع الإشعار بالاستلام أو عن طريق مفوض قضائي.

يجب على الحاصل على رخصة استغلال مؤسسة لتعليم السياقة أو مؤسسة التربية على السلامة الطرقية، خلال مدة الإغلاق، التقيد بالتشريع الجاري به العمل في مجال الشغل.

المادة 256⁽⁸³⁾

تسحب الإدارة، بصفة نهائية الرخصة بفتح واستغلال مؤسسة لتعليم السياقة أو للتربية على السلامة الطرقية:

- 1- إذا طلب الحاصل عليها ذلك بنفسه؛
 - 2- إذا قام بفتح مؤسسته للعموم خرقا لأحكام المادة 244 أعلاه؛
 - 3- إذا لم يطلب من الإدارة معاينة المطابقة المنصوص عليها في المادة 244 السالفة الذكر، من أجل فتح مؤسسته للعموم، داخل أجل اثني عشر (21) شهرا من التاريخ الذي وقع فيه تبليغه رخصته أو تسليمها إليه؛
 - 4- إذا توقف عن مزاوله نشاطه بدون عذر مقبول لأزيد من ستة (6) أشهر؛
 - 5- إذا تعرضت المؤسسة للغرامة المنصوص عليها في الفقرة الثانية من المادة 1-255 أعلاه ثلاث (3) مرات خلال أربعة وعشرين (24) شهرا أو صدر في حقها قراران بالإغلاق خلال نفس المدة؛
 - 6- إذا خضع صاحب الرخصة لتصفية قضائية بحكم حاز قوة الشيء المقضي به؛
 - 7- إذا تعلق الأمر بشخص ذاتي أدين بمقرر قضائي حائز لقوة الشيء المقضي من أجل جنائية أو من أجل جنحة منافية للأخلاق العامة أو تتعلق بالسرقة أو انتزاع الأموال أو التزوير.
- توجه النيابة العامة في الحالتين المذكورتين في البندين 6 و7 أعلاه، نسخا من المحاضر والمقررات القضائية المتعلقة بالأفعال المذكورة إلى الإدارة.
- إذا لم يستجب الحاصل على الرخصة في الحالات

انتهاء مدة الإغلاق المؤقت.

في حالة صدور قرار بإغلاق المؤسسة، لا يمكن إعادة فتحها في وجه العموم إلا بعد قيام الأعوان أو الهيآت المشار إليهم في المادة 246 أعلاه بمعاينة وضع صاحب المؤسسة حدا للإخلال الذي أدى إلى إغلاقها. توجه الإدارة قرارات الإغلاق المنصوص عليها أعلاه بواسطة رسالة مضمونة مع الإشعار بالاستلام أو عن طريق مفوض قضائي.

يجب على الحاصل على رخصة استغلال مؤسسة لتعليم السياقة أو مؤسسة التربية على السلامة الطرقية، خلال مدة الإغلاق، التقيد بالتشريع الجاري به العمل في مجال الشغل:

المادة 1-255⁽⁸²⁾

إذا عاين الأعوان أو الهيآت المشار إليهم في المادة 246 أعلاه، خلال عملية تفتيش مؤسسة لتعليم السياقة أو مؤسسة للتربية على السلامة الطرقية، أي إخلال بينود دفتر التحملات المشار إليه في المادة 239 من هذا القانون، لا يندرج ضمن الحالات المشار إليها في الفقرة الأولى من المادة 255 أعلاه، فإن الإدارة تبلغ ذلك في تقرير معلل، إلى الحاصل على رخصة فتح واستغلال مؤسسة لتعليم السياقة أو مؤسسة التربية على السلامة الطرقية وتوجه إليه إنذارا، بواسطة رسالة مضمونة مع الإشعار بالاستلام أو عن طريق مفوض قضائي، لوقف الخرق الذي تمت معاينته وذلك داخل الأجل المحدد له في الإنذار والذي يتراوح ما بين شهر واحد كحد أدنى وشهرين كحد أقصى ابتداء من تاريخ توصله بالإنذار.

إذا انصرم الأجل المذكور واستمر الخرق الذي تمت معاينته، تجبر الإدارة المخالف على أداء غرامة مبلغها خمسة عشر ألف (15.000) درهم.

إذا استمرت المخالفة شهرا بعد تبليغ المقرر الصادر بفرض الغرامة، تقوم الإدارة بإغلاق المؤسسة لمدة تتراوح بين شهر واحد وستة (6) أشهر.

إذا استمر الإخلال بعد مدة الإغلاق تسحب الإدارة رخصة فتح واستغلال المؤسسة المذكورة بصفة نهائية. في حالة صدور قرار بإغلاق المؤسسة، لا يمكن إعادة فتحها في وجه العموم إلا بعد قيام الأعوان أو

الفرع الثاني العقوبات الجزرية المادة 259

يعاقب بغرامة من ثلاثين ألف (30.000) إلى ستين ألف (60.000) درهم، كل شخص فتح أو استغل مؤسسة لتعليم سيطرة المركبات أو للتربية على السلامة الطرقية بمقابل دون أن يكون مرخصاً له بذلك. يعاقب مرتكب المخالفة، إذا كان شخصاً معنوياً، بغرامة من ستين ألف (60.000) إلى مائة وعشرين ألف (120.000) درهم، دون الإخلال بالعقوبات التي يمكن أن تصدر في حق مسيريه طبقاً للفقرة السابقة. في حالة العود، ترفع العقوبة إلى الضعف.

المادة 260

يعاقب بغرامة من خمسة عشر ألف (15.000) إلى ثلاثين ألف (30.000) درهم، كل حاصل على رخصة بفتح واستغلال مؤسسة لتعليم السيادة أو التربية على السلامة الطرقية، شغل وهو يعلم بذلك مديراً أو مدرباً أو منشطاً لا يتوفر فيهم أو لم يعد يتوفر فيهم شرط أو أكثر من الشروط المحددة في هذا القانون. في حالة العود، يعاقب المخالف بغرامة من ثلاثين ألف (30.000) إلى ستين ألف (60.000) درهم. عندما يتعلق الأمر بشخص معنوي، تكون العقوبة ثلاثة أضعاف مبلغ الغرامة المشار إليه أعلاه، دون الإخلال بالعقوبات التي يمكن أن تصدر في حق مسيريه تطبيقاً للفترتين السابقتين.

المادة 261

يعاقب بغرامة من عشرة آلاف (10.000) إلى عشرين ألف (20.000) درهم، كل مدير مؤسسة لا يتقيد بأحكام المادة 241 أو لا يحترم أحكام المادة 242 أعلاه.

في حالة العود، يعاقب المخالف بغرامة من عشرين ألف (20.000) إلى أربعين ألف (40.000) درهم.

المادة 262

يعاقب بالحبس من شهر إلى سنة وبغرامة من ألفين (2.000) إلى خمسة آلاف (5.000) درهم، كل حاصل على رخصة بفتح واستغلال مؤسسة لتعليم

المذكورة في البنود 3 و4 أعلاه، للإنذار الموجه إليه بواسطة رسالة مضمونة مع الإشعار بالاستلام أو عن طريق مفوض قضائي، داخل الأجل المحدد له في الإنذار والذي لا يمكن أن يقل عن شهر واحد، تجبره الإدارة على أداء غرامة مبلغها خمسة وثلاثون ألف (35.000) درهم.

إذا استمرت المخالفة شهراً بعد تبليغ المقرر الصادر بفرض الغرامة، تسحب الرخصة.

المادة 257

تسحب رخصة المدرب أو المنشط بصفة مؤقتة:
1- إذا اتخذ في حق الحاصل عليها إجراء بتوقيف رخصة السيادة؛

2- إذا كان يعاني عجزاً بدنياً مؤقتاً يتنافى مع تعليم سيطرة المركبات ذات محرك أو مع تنشيط دورات التربية على السلامة الطرقية.

المادة 258

تسحب نهائياً رخصة المدرب أو المنشط من قبل الإدارة:

1- إذا لم يعد الحاصل عليها متوفراً على الشروط المنصوص عليها في هذا القانون والنصوص الصادرة لتطبيقه؛

2- إذا ارتكب أخطاء مهنية تمت معابنتها بصفة قانونية؛

3- إذا ارتكب غشاً خلال امتحان للحصول على رخصة السيادة وذلك دون الإخلال بالأحكام الجنائية الجاري بها العمل؛

4- إذا ارتكب غشاً بمناسبة تسليم شهادة الخضوع لدورات التربية على السلامة الطرقية؛

5- إذا أدين بمقرر قضائي حائز لقوة الشيء المقضي به من أجل جنائية أو من أجل جنحة منافية للأخلاق العامة أو تتعلق بالسرقة أو انتزاع الأموال أو التزوير كالجنحة المنصوص عليها وعلى عقوبتها في المادة 183 أعلاه.

توجه النيابة العامة في الحالات المذكورة في البنود 3 و4 و5 أعلاه، نسخاً من المحاضر والمقررات القضائية المتعلقة بالأفعال المذكورة إلى الإدارة.

المادة 266

تقوم بالمراقبة التقنية المشار إليها في المادة 66 من هذا القانون، الإدارة أو مراكز المراقبة التقنية المرخص لها لهذا الغرض من لدن الإدارة.

الباب الثاني

مراكز وشبكات المراقبة التقنية

المادة 267⁽⁸⁴⁾

تسلم الرخصة لممارسة المراقبة التقنية، المشار إليها في المادة 266 أعلاه، بعد الإعلان عن المنافسة: إلى الأشخاص المعنوية التي تلتزم بفتح واستغلال شبكة من المراكز للمراقبة التقنية تتكون من عدد أدنى من المراكز ومن خطوط المراقبة تحدده الإدارة، وبالتحديد بنود دفتر التحملات؛ إلى الأشخاص المعنوية التي تلتزم بفتح واستغلال مركز للمراقبة التقنية أو أكثر، والتي تلتزم بالانضمام إلى إحدى الشبكات المرخص لها، وبالتحديد بنود دفتر التحملات. يحدد دفتر التحملات المشار إليه أعلاه، الذي تضعه الإدارة على الخصوص ما يلي:

- 1- القدرات المالية والتقنية التي يجب أن تتوفر عليها الشبكة؛
- 2- المؤهلات المطلوبة للقيام بالمراقبة التقنية المنصوص عليها في هذا القانون؛
- 3- وسائل وكيفيات استغلال مراكز المراقبة التقنية؛
- 4- عمليات المراقبة التقنية؛
- 5- عمليات تسليم سند الملكية؛
- 6- عند الاقتضاء، الالتزامات المتبادلة بين الشبكة والمراكز المنضمة إليها.

المادة 267-1⁽⁸⁵⁾

استثناء لمقتضيات المادة 267 أعلاه، يمكن للإدارة بعد الإعلان عن المنافسة الترخيص بفتح واستغلال خطوط إضافية للمراقبة التقنية، لفائدة مراكز المراقبة التقنية المرخص لها قانونا والمفتوحة في وجه العموم. لا يمكن أن يستفيد من الترخيص المشار إليه أعلاه: - الأشخاص الذين استفادوا من ترخيص بفتح

السياقة أو مؤسسة للتربية على السلامة الطرقية أو كل مدير أو مدرب أو منشط بالمؤسسة المذكورة، غش أو ساعد على الغش أو قدم تصريحات كاذبة للإدارة، أو كل من شارك أو ساهم في الغش بمناسبة تقديم مرشح لامتحان الحصول على رخصة السياقة أو تسليم شهادة الخضوع لدورات التربية على السلامة الطرقية.

المادة 263

يعاقب بغرامة من ثلاثين ألف (30.000) إلى ستين ألف (60.000) درهم، كل شخص ذاتي أو معنوي قام باستغلال مؤسسة لتعليم السياقة أو مؤسسة للتربية على السلامة الطرقية، بعد أن صدر في حقه مقرر بالإغلاق المؤقت للمؤسسة أو بالسحب النهائي للرخصة. في حالة العود، ترفع العقوبة إلى الضعف.

المادة 264

يعاقب بغرامة من خمسة آلاف (5.000) إلى عشرة آلاف (10.000) درهم:

- 1- كل شخص زاول مهنة مدرب في تعليم السياقة أو منشط دورات التربية على السلامة الطرقية، دون الحصول على رخصة بذلك؛
- 2- كل شخص زاول مهنة مدرب في تعليم السياقة أو منشط دورات التربية على السلامة الطرقية بعد أن صدر في حقه مقرر بالسحب النهائي لرخصته. في حالة العود، ترفع العقوبة إلى الضعف. توقف المركبة المستعملة لارتكاب المخالفة طبقاً لأحكام المادة 201 أعلاه.

المادة 265

يعاقب بغرامة من خمسة آلاف (5.000) إلى عشرة آلاف (10.000) درهم، كل شخص زاول مهنة مدرب في تعليم السياقة أو منشط دورات التربية على السلامة الطرقية، بعد أن صدر في حقه مقرر بالسحب المؤقت للرخصة. في حالة العود ترفع العقوبة إلى الضعف.

القسم الثاني

المراقبة التقنية

الباب الأول

أحكام عامة

- 4- ألا يكون قد خضع لمسطرة التصفية القضائية؛
5- أن يكون مؤهلاً للتسيير وفقاً للشروط التي تحددها الإدارة.

المادة 270

يمنع على مراكز وعلى شبكات مراكز الفحص التقني مزاولة أي نشاط مرتبط بإصلاح السيارات أو الاتجار فيها.

المادة 271

لا تمنح الرخصة بفتح أي مركز للمراقبة التقنية للعموم إلا بعد قيام أعوان الإدارة بمعاينة مطابقة محال وتجهيزات المراقبة التقنية والموارد البشرية بالمركز المذكور لبنود دفتر التحملات المشار إليه في المادة 267 أعلاه.
يحدد للمعني بالأمر، في حالة عدم المطابقة، أجل للاستجابة للملاحظات التي أبدتها أعوان الإدارة المذكورون.

يجب أن يكون رفض الرخصة معللاً.

المادة 272

يجب أن يتولى عملية المراقبة التقنية عون فاحص مرخص له من قبل الإدارة.
لا يجوز أن يطلب الحصول على رخصة عون فاحص إلا الشخص الذي تتوفر فيه الشروط التالية:
1- ألا تقل سنه عن إحدى وعشرين سنة شمسية كاملة؛

2- أن يكون متمتعاً بحقوقه الوطنية والمدنية؛

3- ألا يكون قد صدر في حقه حكم بالإدانة من أجل جنائية أو من أجل جنحة منافية للأخلاق العامة أو تتعلق بالسرقة أو انتزاع الأموال أو التزوير؛

4- أن يكون حاصلًا على رخصة سياقة وموجوداً خارج الفترة الاختبارية؛

5- أن يثبت تمتعه بقدرة بدنية وعقلية لا تتنافى مع ممارسة مهنة العون الفاحص؛

6- أن يثبت توفره على الأهلية المهنية، طبق الشروط المحددة من لدن الإدارة.

يجب أن يتابع العون الفاحص تكويننا مستمراً، تقوم به الهيئات المعتمدة لهذا الغرض من لدن الإدارة. تحدد الإدارة مدة رخصة العون الفاحص ومسطرة

واستغلال خط إضافي للمراقبة التقنية خلال السنتين السابقتين لتاريخ الإعلان عن المنافسة؛
- الأشخاص الذين تعرضوا لعقوبة إدارية أو عقوبة قضائية بمقتضى حكم قضائي حائز لقوة الشيء المقضي به بشأن المراقبة التقنية خلال السنتين السابقتين لتاريخ الإعلان عن المنافسة. لا يمكن أن يرخص بعد كل إعلان عن المنافسة بفتح واستغلال أكثر من خط إضافي بالنسبة لكل مركز.

لا يمكن أن يرخص بفتح واستغلال أكثر من خطين إضافيين بالنسبة لكل مركز.
يمنح الترخيص السالف الذكر وفق الشروط المنصوص عليها في هذا القانون والنصوص الصادرة لتطبيقه.

المادة 268⁽⁸⁶⁾

يجب أن تتوفر في الأشخاص المعنوية المشار إليها في المادة 267 أعلاه الشروط التالية:

1- ألا يكون المترشح قد خضع لمسطرة التصفية القضائية؛

2- أن تتوفر الأشخاص المقترحوين لإدارة الشخص المعنوي على الشروط التالية:

(أ) يجب ألا تقل سن المترشح عن عشرين سنة شمسية كاملة؛

(ب) أن يكون متمتعاً بحقوقه الوطنية والمدنية؛

(ج) ألا يكون قد صدر في حقه حكم بالإدانة من أجل جنائية أو من أجل جنحة منافية للأخلاق العامة أو تتعلق بالسرقة أو انتزاع الأموال أو التزوير؛

(د) ألا يكون قد خضع لمسطرة التصفية القضائية.

المادة 269

يجب أن يتولى تسيير كل مركز للمراقبة التقنية شخص تتوفر فيه الشروط التالية:

1- ألا تقل سنه عن إحدى وعشرين سنة شمسية كاملة؛

2- أن يكون متمتعاً بحقوقه الوطنية والمدنية؛

3- ألا يكون قد صدر في حقه حكم بالإدانة من أجل جنائية أو من أجل جنحة منافية للأخلاق العامة أو تتعلق بالسرقة أو انتزاع الأموال أو التزوير؛

تسليمها وتجديدها.

المادة 273

يجب على الحاصل على رخصة بفتح واستغلال شبكة لمراكز المراقبة التقنية، أن يعين شخصا ذاتيا تتوفر فيه الشروط المحددة في البند 2 من المادة 268 أعلاه، يكون مسؤولا عن التقيد بأحكام هذا القانون والنصوص الصادرة لتطبيقه، ويجب عليه، لهذا الغرض، أن يتأكد باستمرار من حسن تنفيذ عمليات المراقبة التقنية المنجزة من لدن المراكز المذكورة وفقا لأحكام هذا القانون والنصوص الصادرة لتطبيقه.

يجب عليه أن يوجه إلى الإدارة أو إلى الهيئة المعنية من لدها لهذا الغرض، وفق الكيفيات المحددة في دفتر التحملات المشار إليه في المادة 267 أعلاه، المعطيات المتعلقة بعمليات المراقبة التقنية المرسله إليه من قبل المراكز السالفة الذكر.

يجب أن يبلغ إلى الإدارة كل تغيير للشخص المسؤول المذكور.

المادة 274

يجب على الحاصل على رخصة بفتح واستغلال مركز أو شبكة لمراكز المراقبة التقنية وعلى الشخص المشار إليه في الفقرة الأولى من المادة 273 أعلاه وعلى مسيري مراكز المراقبة التقنية والأعوان الفاحصين الخضوع لعمليات التفتيش التي يقوم بها الأعوان أو الهيئات المؤهلون لهذا الغرض من لدن الإدارة، والتي يراد بها التحقق من التقيد بأحكام هذا القانون والنصوص الصادرة لتطبيقه وكذا بنود دفتر التحملات المشار إليه في المادة 267 أعلاه.

المادة 275

لا يجوز التخلي عن أية شبكة لمراكز المراقبة التقنية إلا لفائدة شخص معنوي تتوفر فيه الشروط المنصوص عليها في المادة 268 أعلاه.

يجب على المتخلي والمتخلي له، لهذا الغرض، تقديم تصريح مشترك إلى الإدارة، قبل إبرام العقد، يلتزم فيه المتخلي له باحترام بنود دفتر التحملات المشار إليه في المادة 267 أعلاه.

تقوم الإدارة بتعيين الرخصة بعد الإطلاع على عقد التخلي.

المادة 276

لا يجوز التخلي عن مركز للمراقبة التقنية إلا لفائدة شخص معنوي تتوفر على رخصة باستغلال شبكة لمراكز المراقبة التقنية.

لا يجوز منح الترخيص بالتخلي، عندما يترتب على التخلي عن مركز للمراقبة التقنية تخفيض عدد المراكز أو الخطوط التي يستغلها المتخلي إلى أقل من العدد الأدنى المشار إليه في المادة 267 أعلاه، إلا إذ التزم المتخلي بتوفير العدد الأدنى المذكور للمراكز والخطوط.

المادة 277⁽⁸⁷⁾

إذا توفي الحاصل على رخصة بفتح واستغلال مركز للمراقبة التقنية، وجب على ذوي حقوقه التصريح بذلك إلى الإدارة داخل أجل ثلاثة (3) أشهر من تاريخ الوفاة.

يجوز لذوي الحقوق الاستمرار في استغلال المركز مدة سنة من تاريخ التصريح، ويجب عليهم خلالها تحت طائلة إغلاق المركز بصفة نهائية تقديم طلب لتحويل الرخصة المذكورة في اسم شخص معنوي تتوفر فيه الشروط المقررة في هذا القانون.

المادة 278

يجب على الحاصلين على رخصة باستغلال مركز أو شبكة لمراكز المراقبة التقنية، قبل توقيف أو إنهاء نشاطهم، إخبار الإدارة بذلك في رسالة مضمونة مع إشعار بالاستلام.

يؤدي إلى سحب الرخصة، كل توقيف أو إنهاء للنشاط لمدة تزيد عن ثلاثة (3) أشهر ولم يتم إخبار الإدارة به.

الباب الثالث

العقوبات و التدابير الإدارية و العقوبات الجزرية

الفرع الأول

العقوبات و التدابير الإدارية

المادة 279⁽⁸⁸⁾

إذا عاين الأعوان أو الهيئات المشار إليهم في المادة 274 أعلاه، خلال عملية تفتيش مركز للمراقبة التقنية، أي إخلال بنود دفتر التحملات المشار إليه في المادة 267 من هذا القانون، المتعلقة بإنجاز عمليات المراقبة

مراكز المراقبة التقنية التابع لها هذا المركز، وتوجه لهما إنذارا بواسطة رسالة مضمونة مع الإشعار بالاستلام أو عن طريق مفوض قضائي، لوقف الإخلال داخل الأجل المحدد في الإنذار والذي يتراوح ما بين شهر واحد كحد أدنى وشهرين كحد أقصى ابتداء من توصلهما بالإنذار.

إذا استمر الإخلال بعد انصرام الأجل المحدد في الإنذار، تفرض الإدارة على المركز المذكور غرامة مبلغها ثلاثون ألف (30.000) درهم، وتأمّر بتوقيف المركز المعني لمدة ثلاثة (3) أشهر. ولا يمكن إعادة فتح المركز المذكور إلا بعد قيام الأعوان أو الهيئات المشار إليهم في المادة 274 أعلاه بمعاينة وضع المعني بالأمر حدا للإخلال الذي أدى إلى الإغلاق.

يجب على الحاصل على رخصة بفتح واستغلال مركز المراقبة التقنية التقيد بالتشريع الجاري به العمل في مجال الشغل خلال مدة الإغلاق. إذا استمر الإخلال بعد مدة الإغلاق، تسحب الإدارة رخصة فتح واستغلال المركز المذكور بصفة نهائية.

المادة 280⁽⁹⁰⁾

تسحب الإدارة الرخصة بفتح واستغلال شبكة لمراكز المراقبة التقنية في الحالات التالية:

- 1- إذا طلب الحاصل على الرخصة ذلك بنفسه؛
- 2- إذا خضع الحاصل على الرخصة لتصفية قضائية بمقرر حائز لقوة الشيء المقضي به؛
- 3- إذا لم يقم الحاصل على الرخصة بفتح الشبكة للعموم داخل أجل اثني عشر (12) شهرا من تاريخ تبليغه أو تسليمه الرخصة المذكورة؛
- 4- إذا توقف عن مزاولة نشاطه بدون عذر مقبول لمدة تزيد عن ستة أشهر؛
- 5- إذا نقص عدد المراكز أو خطوط المراقبة التقنية المكونة للشبكة عن العدد المشار إليه في المادة 267، لمدة أربعة (4) أشهر على الأقل؛
- 6- في حالة الإخلال بأحكام المادة 276 أعلاه. غير أنه في الحالات المذكورة في البنود 3 و4 و5 و6 أعلاه، توجه الإدارة إنذارا إلى الحاصل على الرخصة، بواسطة رسالة مضمونة مع إشعار بالاستلام أو عن طريق مفوض قضائي.

التقنية أو بالبند المتعلقة بالأعوان الفاحصين أو بالمقتضيات الخاصة بصلاحيات معدات الفحص التقني أو صيانتها أو تعييرها أو بالنظام المعلوماتي للمراقبة التقنية، توجه الإدارة قرارا بالتوقيف الفوري للخط أو لخطوط المراقبة التقنية المعنية بالإخلال، لمدة تتراوح بين خمسة عشر (15) يوما وثلاثة (03) أشهر، إلى المركز المخالف وشبكة مراكز المراقبة التقنية التابع لها هذا المركز، بواسطة رسالة مضمونة مع الإشعار بالاستلام أو عن طريق مفوض قضائي. كما أن الإدارة تفرض على الشبكة المذكورة غرامة مبلغها خمسون ألف (50.000) درهم عن كل خط موضوع التوقيف. إذا استمر الإخلال بعد انصرام مدة التوقيف، تفرض الإدارة على المركز المخالف غرامة مبلغها ثلاثون ألف (30.000) درهم وعلى الشبكة المذكورة مائة ألف (100.000) درهم عن كل خط موضوع التوقيف، وتوجه قرارا بتمديد توقيف الخط أو خطوط المراقبة التقنية المعني لمدة ثلاثة (3) أشهر، إلى المركز المخالف وشبكة مراكز المراقبة التقنية التابع لها هذا المركز، بواسطة رسالة مضمونة مع الإشعار بالاستلام أو عن طريق مفوض قضائي.

إذا استمر الإخلال بعد انصرام مدة تمديد التوقيف، تأمر الإدارة بالإغلاق النهائي للخط أو الخطوط المعنية. إذا ترتب عن هذا الإجراء الإغلاق النهائي لجميع الخطوط التي يتوفر عليها المركز، تسحب الإدارة رخصة فتح واستغلال المركز المذكور بصفة نهائية. في حالة صدور قرار بتوقيف خط أو عدة خطوط للمراقبة التقنية، لا يمكن إعادة فتح هذا الخط أو هذه الخطوط في وجه العموم، إلا بعد قيام الأعوان أو الهيئات المشار إليهم في المادة 274 أعلاه بمعاينة وضع المعني بالأمر حدا للإخلال الذي أدى إلى التوقيف.

المادة 279-1⁽⁸⁹⁾

إذا عاين الأعوان أو الهيئات المشار إليهم في المادة 274 أعلاه، خلال عملية تفتيش مركز للمراقبة التقنية، أي إخلال ببندود دفتر التحملات المشار إليه في المادة 267 من هذا القانون، لا يندرج ضمن الحالات المشار إليها في الفقرة الأولى من المادة 279 أعلاه، فإن الإدارة تبلغ ذلك في تقرير معلل، إلى المركز المخالف وشبكة

مركزا للمراقبة التقنية للمركبات دون أن يكون مرخصا له بذلك.

يعاقب المخالف، إذا كان شخصا معنويا، بغرامة من ستين ألف (60.000) درهم إلى مائة وعشرين ألف (120.000) درهم، دون الإخلال بالعقوبات التي يمكن أن تصدر في حق مسيريه طبقا للفقرة السابقة. في حالة العود، ترفع العقوبة إلى الضعف.

المادة 284⁽⁹²⁾

يعاقب بغرامة من ثلاثين ألف (30.000) إلى ستين ألف (60.000) درهم كل حاصل على رخصة فتح واستغلال شبكة لمراكز المراقبة التقنية للمركبات أو كل حاصل على رخصة فتح واستغلال مركز للمراقبة التقنية للمركبات شغل وهو يعلم بذلك، مسيرين أو أعوانا فاحصين لا يتوفر فيهم أو لم يعد يتوفر فيهم شرط أو أكثر من الشروط المحددة في هذا القانون. في حالة العود، يعاقب المخالف بغرامة من أربعين ألف (40.000) درهم إلى سبعين ألف (70.000) درهم.

المادة 285

يعاقب بغرامة من عشرين ألف (20.000) إلى أربعين ألف (40.000) درهم، كل حاصل على رخصة فتح واستغلال شبكة لمراكز المراقبة التقنية للمركبات لا يتقيد بأحكام المادة 372 وذلك دون الإخلال بأحكام المادة 280 أعلاه.

في حالة العود، يعاقب المخالف بغرامة من أربعين ألف (40.000) درهم إلى سبعين ألف (70.000) درهم.

المادة 286⁽⁹³⁾

يعاقب بالحبس من شهر إلى سنة وبغرامة من عشرين ألف (20.000) درهم إلى مائة ألف (100.000) درهم، كل مسير لمركز للمراقبة التقنية للمركبات سلم عمدا شهادة مزورة للمراقبة التقنية لمركبة أو أية وثيقة أخرى مزورة متعلقة بخدمة عهدت للمركز من طرف الإدارة.

يعاقب بالحبس من ستة (6) أشهر إلى ثلاث (3) سنوات وبغرامة من ألفين (2.000) إلى خمسة آلاف (5.000) درهم، كل عون فاحص سلم عمدا شهادة مزورة للمراقبة التقنية لمركبة أو أية وثيقة أخرى مزورة متعلقة بخدمة عهدت للمركز من طرف

تسحب الرخصة، إذا لم يستجب الحاصل عليها، للإنذار الموجه إليه داخل الأجل المحدد له في الإنذار والذي يتراوح ما بين شهر واحد كحد أدنى وشهرين كحد أقصى ابتداء من تاريخ توصله بالإنذار.

المادة 281⁽⁹¹⁾

تسحب الإدارة رخصة العون الفاحص بصفة مؤقتة: 1- إذا لم يتقيد بقواعد سير عملية المراقبة التقنية أو بقواعد إنجاز أي خدمة أخرى عهدت له من طرف الإدارة؛

2- إذا كان يعاني عجزا بدنيا أو عقليا مؤقتا يتنافى مع مزاولة مهنة العون الفاحص يفوق 50% . تحدد الإدارة كفاءات تطبيق هذه المادة.

المادة 282

تسحب نهائيا رخصة العون الفاحص من لدن الإدارة:

1- إذا لم يعد الحاصل عليها متوفرا على الشروط المنصوص عليها في هذا القانون والنصوص الصادرة لتطبيقه؛

2- إذا ارتكب أخطاء مهنية تمت معابنتها وفقا لأحكام المادة 274 أعلاه وذلك دون الإخلال بالأحكام الجنائية الجاري بها العمل؛

3- إذا أدين بمقرر قضائي حائز لقوة الشيء المقضي به من أجل جنائية أو من أجل جنحة منافية للأخلاق العامة أو تتعلق بالسرقة أو انتزاع الأموال أو التزوير؛

4- إذا ثبتت مسؤوليته في حادثة سير مميتة، وفقا لأحكام الفقرات من 1 إلى 4 من المادة 137 أعلاه.

توجه النيابة العامة، في الحالة المذكورة في البند 3 أعلاه، نسخا من المحاضر والمقررات القضائية المتعلقة بالأفعال المذكورة إلى الإدارة.

تحدد الإدارة كفاءات تطبيق هذه المادة.

الفرع الثاني

العقوبات الجزرية

المادة 283

يعاقب بغرامة من ثلاثين ألف (30.000) إلى ستين ألف (60.000) درهم، كل شخص فتح أو استغل شبكة لمراكز المراقبة التقنية للمركبات أو فتح أو استغل

الكتاب الرابع

القواعد المتعلقة بالمحافظة على الطريق العمومية

القسم الأول

الأعمال الممنوع القيام بها في الطريق العمومية

وملحقاتها

المادة 289

دون الإخلال بالموانع المقررة في أحكام تشريعية أخرى والمتعلقة بما يلحق بالطريق العمومية من تخريب أو تلف أو ضرر، يمنع القيام بالأفعال التالية:

1- الترامي على محرم الطريق العمومية؛

2- إتلاف محرم الطريق العمومية والمغروسات والأبنية والأنصاب والقارعات وغيرها من المباني التي تكون جزءا من الطريق العمومية والمنشآت والتجهيزات المقامة لصالح السير أو للمنفعة أو للزينة العموميتين؛

3- عرقلة حرية سيلان المياه في القنوات أو المنشآت أو الأحافير بالطريق العمومية؛

4- ترك مياه تنسكب على محرم الطريق العمومية أو إلقاؤها عليه أو ترك أو رمي مواد على محرم الطريق العمومية، إذا كان من شأن ذلك أن يضر بالصحة العامة وبسلامة وسهولة السير؛

5- رمي أشياء مشتعلة أو قابلة للاشتعال على الطريق العمومية وملحقاتها؛

6- إقامة بناءات خلف محرم الطريق بالشريط الوقائي الجانبي المقرر في النصوص التشريعية والتنظيمية الجاري بها العمل؛

7- القيام بتعليق أي شيء أو وضع أية كتابة أو أي شكل آخر على لوحة للتشوير الطريقي أو على أي تجهيز طريقي آخر؛

8- عرض أو بيع مواد أو بضائع على طريق سيار أو على مسلك من المسالك الموصلة إليه، ماعدا داخل باحات الاستراحة ومحطات توزيع الوقود؛

9- ترك الحيوانات ترعى في محرم طريق سيار أو على مسلك من المسالك الموصلة إلى الطريق السيار؛

10- وضع لوحات الإشهار على طريق سيار أو على مسلك من المسالك الموصلة إليه، ماعدا داخل باحات

يعاقب بالحبس من ستة (6) أشهر إلى ثلاث (3) سنوات وبغرامة من ألفين (2.000) إلى خمسة آلاف (5.000) درهم، كل مالك مركبة أو كل سائق مركبة استعمل شهادة مزورة للمراقبة التقنية لمركبة أو استعمل بكيفية تدليسية شهادة مراقبة تقنية لمركبة. في حالة العود، ترفع العقوبات المذكورة إلى الضعف.

تودع بالمحجر، في جميع الحالات، المركبة المرتكبة بها المخالفة، لمدة تتراوح بين سبعة أيام وخمسة عشر (15) يوما.

المادة 287

يعاقب بغرامة من ثلاثين ألف (30.000) إلى ستين ألف (60.000) درهم، كل شخص قام باستغلال مركز للمراقبة التقنية للمركبات بعد أن صدر في حقه مقرر بالإغلاق المؤقت أو بالإغلاق النهائي للمركز. في حالة العود، ترفع العقوبة إلى الضعف.

المادة 288

يعاقب بغرامة من ألفين وخمسمائة (2.500) إلى خمسة آلاف (5.000) درهم:

— كل شخص زاول مهنة عون فاحص دون التوفر على الرخصة المنصوص عليها في المادة 272 أعلاه؛

— كل عون فاحص استمر في مزاوله المهنة بعد أن صدر في حقه مقرر بالسحب النهائي أو بالسحب المؤقت للرخصة.

في حالة العود، ترفع العقوبة إلى الضعف.

المادة 288-1⁽⁹⁴⁾

إذا ثبتت مسؤولية شبكة أو مركز للمراقبة التقنية في حادثة سير مميتة، تعاقب الشبكة بغرامة يتراوح مبلغها من مائتي ألف (200.000) درهم إلى أربع مائة ألف (400.000) درهم والمركز من مائة ألف درهم (100.000) إلى مائة خمسون ألف (150.000) درهم.

كما تأمر المحكمة المختصة بإغلاق المركز لمدة تتراوح بين ثلاثة (3) وستة (6) أشهر. وفي حالة العود، ترفع العقوبة إلى الضعف وتأمّر المحكمة بالإغلاق النهائي للمركز.

المادة 293

في حالة خرق أحكام البند 9 من المادة 289 أعلاه ودون الإخلال بالعقوبة المنصوص عليها في المادة 184 أعلاه، يمكن للإدارة المدبرة للطريق للسيار أو لصاحب الامتياز أن يعمل على إيداع الحيوانات التي ترعى في محرم الطريق للسيار أو في مسلك من المسالك الموصلة إلى الطريق للسيار في المحجز.

المادة 294

في حالة خرق أحكام البند 10 من المادة 289 أعلاه، تطبق أحكام الفرع السابع من المادة 71 من قانون المالية 1996-1997. غير أن الغرامة المطبقة تساوي ست مرات الرسم الواجب أدائه. في حالة العود، ترفع العقوبة المشار إليها في الفقرة الأولى أعلاه إلى الضعف.

المادة 295

تطبق أحكام المواد 290 و 291 و 292 و 293 و 294 أعلاه، على كل شخص معنوي ساهم أو شارك في ارتكاب الأفعال المعاقب عليها في المواد المذكورة.

القسم الثاني

الأعمال التي يتوقف القيام بها على الطريق العمومية

وملحقاتها على رخصة

المادة 296

يمنع، إلا برخصة سابقة تمنحها الإدارة، القيام بما يلي:

- 1- إجراء عمليات الحفر في محرم الطريق العمومية؛
- 2- إنجاز تجويفات فيما وراء حدود محرم الطريق العمومية، على مسافة تقل عن عشرة أمتار من حدود هذا المحرم، مع إضافة متر واحد عن كل متر من عمق التجويف، إذا تعلق الأمر بتجويف باطني بآبار أو بدهاليز؛
- 3- إزالة أحجار أو تراب أو خضير أو مغروسات أو منتجاتها من محرم الطريق العمومية؛
- 4- غرس أشجار أو أسيجة على بعد يقل عن مترين من حدود محرم الطريق العمومية؛
- 5- وضع أشياء كيفما كانت أو إقامة منشآت

الاستراحة ومحطات توزيع الوقود.

المادة 290

دون الإخلال بالعقوبات الأشد وبالرغم من الأحكام المخالفة، يعاقب بغرامة من ألفين وخمسمائة (2.500) إلى سبعة آلاف وخمسمائة (7.500) درهم، كل من ارتكب، بسبب تهوره أو عدم احتياطه أو عدم انتباهه أو إهماله أو عدم احترامه للأحكام التشريعية والتنظيمية أو نتيجة سوء حالة المركبة أو عدم مطابقة أحد عناصرها للمعايير والخصائص التقنية المعمول بها، خرقتا لأحكام البنود 1 و 2 و 3 و 4 و 5 و 6 من المادة 289 أعلاه.

يحكم على المخالف، علاوة على ذلك، بمصاريف إعادة الأماكن إلى ما كانت عليه وبتحمل تكلفة إصلاح الأضرار اللاحقة بالمحرم. في حالة العود، ترفع العقوبة المشار إليها في الفقرة الأولى أعلاه إلى الضعف.

المادة 291

دون الإخلال بالعقوبات الأشد وبالرغم من الأحكام المخالفة، يعاقب بغرامة من خمسمائة (500) إلى ألفين وخمسمائة (2.500) درهم، كل من خالف أحكام البند 7 من المادة 289 أعلاه.

يحكم على المخالف، علاوة على ذلك، بمصاريف إصلاح اللوحة أو التجهيز المشار إليهما في البند 7 السالف الذكر وبمصاريف إعادتهما إلى حالتهم الأولى. في حالة العود، ترفع العقوبة المشار إليها في الفقرة الأولى أعلاه إلى الضعف.

المادة 292

دون الإخلال بالعقوبات الأشد وبالرغم من الأحكام المخالفة، يعاقب بغرامة من ألف (1.000) إلى ألفي (2.000) درهم، كل من خالف أحكام البند 8 من المادة 289 أعلاه.

علاوة على ذلك، يمكن للإدارة المدبرة للطريق للسيار أو لصاحب الامتياز حجز المواد والبضائع المعروضة للبيع فوراً وتسليمها إلى السلطات المختصة. في حالة العود، ترفع العقوبة المشار إليها في الفقرة الأولى أعلاه إلى الضعف.

إقامة أسيجة دون رخصة، خلافاً لأحكام البند 4 من المادة 296 أعلاه، إنذار لإزالتها داخل أجل ثلاثين يوماً. دون الإخلال بالعقوبات الأشد وبالرغم من الأحكام المخالفة، إذا انصرم هذا الأجل من غير إزالة الأشجار والأسيجة المذكورة، يعاقب المخالف بغرامة من ألف ومائتين (1.200) إلى خمسة آلاف (5.000) درهم ويحكم عليه بأداء مصاريف إزالتها. في حالة العود، ترفع العقوبة المشار إليها في الفقرة الثانية أعلاه إلى الضعف.

المادة 300

دون الإخلال بالعقوبات الأشد وبالرغم من الأحكام المخالفة، يعاقب بغرامة من خمسمائة (500) إلى ألف (1.000) درهم، كل خرق لأحكام البند 6 من المادة 296 أعلاه. في حالة العود، ترفع العقوبة المشار إليها في الفقرة الأولى أعلاه إلى الضعف.

المادة 301

دون الإخلال بالعقوبات الأشد وبالرغم من الأحكام المخالفة، يعاقب بغرامة من ثلاثة آلاف (3.000) إلى خمسة آلاف (5.000) درهم، كل خرق لأحكام البند 9 من المادة 296 أعلاه. يحكم على المخالف، علاوة على ذلك، بمصاريف إصلاح الأماكن وإعادتها إلى حالتها الأولى. في حالة العود، ترفع العقوبة المشار إليها في الفقرة الأولى أعلاه إلى الضعف.

المادة 302

دون الإخلال بالعقوبات الأشد وبالرغم من الأحكام المخالفة، يعاقب بغرامة من مائة ألف (100.000) إلى مائتي ألف (200.000) درهم، كل من ارتكب، بسبب تهوره أو عدم احتياظه أو عدم انتباهه أو تهاونه أو عدم احترام الأنظمة، خرقة لأحكام البند 10 من المادة 296 أعلاه. يحكم على المخالف، علاوة على ذلك، بمصاريف إصلاح الأماكن وإعادتها إلى حالتها الأولى فيما إذا ألحق ضرر بالطريق العمومية أو مملحاتها. في حالة العود، ترفع العقوبة المشار إليها في الفقرة الأولى أعلاه إلى الضعف.

كيفما كان نوعها في محرم الطريق العمومية؛
6- ممارسة أي نشاط كيفما كان نوعه، في محرم الطريق العمومية، ولو مؤقتاً، سواء تم ذلك بصفة فردية أو جماعية وذلك دون الإخلال بالبند 8 من المادة 289 أعلاه؛

7- فتح منافذ على محرم الطريق العمومية؛
8- إنجاز معابر جوية أو ممرات تحت أرضية بمحرم الطريق العمومية، ولاسيما بخطوط كهربائية أو تليفونية أو معبرات أو أية منشأة أخرى كيفما كان نوعها؛

9- ممارسة نشاط في مسيلات الوديان، قد يترتب عليه إتلاف الطريق العمومية أو إتلاف منشآت طريقية بالمسيلات المذكورة؛
10- استعمال محرم الطريق العمومية لهبوط أو لإقلاع الطائرات، ما عدا في حالة قوة قاهرة.

المادة 297

دون الإخلال بالعقوبات الأشد وبالرغم من الأحكام المخالفة، يعاقب بغرامة من خمسة آلاف (5.000) إلى عشرة آلاف (10.000) درهم، كل خرق لأحكام البنود 1 و2 و5 و7 و8 من المادة 296 أعلاه. يحكم على المخالف، علاوة على ذلك، بمصاريف إرجاع الأماكن إلى حالتها الأولى ومصاريف الإصلاح، فيما إذا ألحق ضرر بمحرم الطريق العمومية. في حالة العود، ترفع العقوبة المشار إليها في الفقرة الأولى أعلاه إلى الضعف.

المادة 298

دون الإخلال بالعقوبات الأشد وبالرغم من الأحكام المخالفة، يعاقب بغرامة من ألف ومائتين (1.200) إلى خمسة آلاف (5.000) درهم، كل خرق لأحكام البند 3 من المادة 296 أعلاه. يحكم على المخالف، علاوة على ذلك، بمصاريف إصلاح الأماكن ودفع القيمة المقدرة للمواد أو للمنتجات المشار إليها في البند 3 السالف الذكر. في حالة العود، ترفع العقوبة المشار إليها في الفقرة الأولى أعلاه إلى الضعف.

المادة 299

يوجه إلى كل شخص أقدم على غرس أشجار أو

الكتاب الخامس

أحكام متفرقة وانتقالية وختامية

القسم الأول

أحكام متفرقة

المادة 305

لا تطبق أحكام هذا القانون على السكك الحديدية الممتدة على قرارة الطريق العمومية ولا على المركبات التي تسير على قضبان تلك السكك. غير أنه يجب على سائقي الحافلات الكهربائية (ترامواي) احترام قواعد السير على الطريق العمومية التي تحددها الإدارة.

المادة 306

لا تطبق أحكام المواد من 45 إلى 51 والمواد 64 و65 و66 والمواد من 70 إلى 79 على المركبات الخاصة بالقوات المسلحة الملكية. تكون هذه المركبات التي تتكفل المصالح التقنية للدفاع الوطني بتسلمها محل تسجيل خاص.

المادة 307

لا تطبق أحكام الفقرة الثانية من المادة 23 من هذا القانون على رخص السياقة المؤقتة المحصل عليها قبل تاريخ دخول هذا القانون حيز التنفيذ. يخصص لرخص السياقة المؤقتة المذكورة رصيد من 20 نقطة وتطبق على الحاصل عليها، خلال مدة صلاحيتها، أحكام المواد 24 و25 و26 و33 من هذا القانون وعند انصرام مدة صلاحية هذه الرخص تطبق عليها أحكام المادة 27 من هذا القانون.

المادة 308

تعتبر رخصة السياقة النهائية المسلمة قبل تاريخ دخول هذا القانون حيز التنفيذ رخصة سياقة بعد انتهاء الفترة الاختبارية وتطبق عليها أحكام هذا القانون.

القسم الثاني

أحكام انتقالية

المادة 309⁽⁹⁶⁾

يجب على الأشخاص الحاصلين على رخصة السياقة قبل تاريخ دخول هذا القانون حيز التنفيذ القيام

المادة 303

تطبق أحكام المواد 297 و298 و299 و300 و301 و302 أعلاه، على كل شخص معنوي ساهم أو شارك في ارتكاب الأفعال المعاقب عليها في المواد المذكورة.

المادة 304⁽⁹⁵⁾

يخضع لرخصة مسبقة كل استعمال للطرق العمومية من قبل أي شخص ذاتي أو معنوي يقوم أو يعتزم القيام بنشاط قد يترتب عليه إتلاف الطريق العمومية بسبب سير مكثف ومتكرر للمركبات التي تستعمل من أجل نقل المواد أو السلع المرتبطة بمزاولة هذا النشاط، والتي يتجاوز وزنها الإجمالي المأذون به محملة 26.000 كيلوغرام.

تسلم الإدارة الرخصة على أساس دفتر تحملات، تحدده الإدارة، ينص خاصة على كيفية استعمال الطريق العمومية وعلى كيفية المشاركة في صيانتها وعند الاقتضاء إصلاح الأضرار اللاحقة بها وتقديم كفالة تضمن المشاركة والإصلاح المذكورين.

في حالة عدم التقيد بنود دفتر التحملات، توجه الإدارة إلى المخالف إنذارا بواسطة رسالة مضمونة مع الإشعار بالاستلام أو بواسطة مفوض قضائي، من أجل الامتثال لبنود دفتر التحملات المذكور داخل الأجل الذي تحدده الإدارة.

في حالة عدم الاستجابة داخل الأجل المحدد، يمكن توقيف الرخصة لمدة ثلاثة أشهر، وفي حالة عدم الاستجابة بعد انصرام مدة التوقيف يتم إلغاء الرخصة.

يجب أن يشار في قرار توقيف الرخصة إلى التدابير المنصوص عليها في الفقرة الرابعة من هذه المادة.

يعاقب بغرامة من مائة ألف (100.000) إلى خمسمائة ألف (500.000) درهم، كل شخص ذاتي أو معنوي يستعمل الطريق العمومية دون رخصة، خرقا لأحكام الفقرة الأولى من هذه المادة.

يحكم على المخالف، علاوة على ذلك، بمصاريف إصلاح الطريق العمومية وإعادتها إلى حالتها الأولى.

في حالة العود، ترفع العقوبة المشار إليها أعلاه إلى الضعف.

دخول هذا القانون حيز التنفيذ، للتقيد بأحكامه. وإذا انصرم هذا الأجل، اعتبروا كما لو قاموا بفتح واستغلال مؤسسة لتعليم السياقة بدون رخصة وتطبق عليهم أحكام المادة 259 أعلاه.

المادة 313

يحدد للأشخاص الحاصلين على شهادة الكفاءة المهنية للمدرب في تعليم سياقة السيارات ذات المحرك، المزاولين عملهم في تاريخ نشر هذا القانون في الجريدة الرسمية، أجل سنة من تاريخ دخول هذا القانون حيز التنفيذ لتقديم طلب رخصة طبقاً لأحكام المادة 245 أعلاه.

غير أنهم يعفون من الشرط المحدد في البند 5 من المادة 245 أعلاه.

يمكن للأشخاص غير الحاصلين على شهادة الكفاءة المهنية للمدرب في تعليم سياقة السيارات ذات المحرك، الذين يثبتون مزاولتهم لمهنة مدرب، لمدة سنة متصلة على الأقل قبل دخول هذا القانون حيز التنفيذ، والمتوفرين على الشروط المنصوص عليها في المادة المذكورة أعلاه، باستثناء الشرط المحدد في البند 5 من نفس المادة، تقديم طلب للحصول على رخصة مدرب لتعليم السياقة داخل أجل سنة من التاريخ المذكور. وتسلم الرخصة إلى طالبها بعد النجاح في امتحان تحدد الإدارة مضمونه وكيفية تنظيمه.

المادة 314

يستمر أرباب مراكز الفحص التقني المزاولون نشاطهم في تاريخ نشر هذا القانون في الجريدة الرسمية، في القيام بالفحص التقني وفق الرخصة المسلمة إليهم ودفتر التحملات المرفق بها. غير أنه يجب عليهم داخل أجل سنتين من تاريخ دخول هذا القانون حيز التنفيذ، أن يجمعوا مراكزهم في شكل شبكة أو شبكات مراكز للمراقبة التقنية مع احترام العدد الأدنى للمراكز والخطوط المشار إليه في المادة 267 أعلاه أو الانضمام إلى إحدى شبكات مراكز المراقبة التقنية.

لهذه الغاية، يجب أن يكونوا واحداً أو أكثر من الأشخاص المعنوية المتوفرة على الشروط المحددة في المادة 268 تمنح لها رخصة مع التقيد بأحكام المادة

بتجديد الحامل الورقي المحررة فيه رخصة السياقة، وفق الكيفية والآجال التي تحددها الإدارة والتي لا يتعدى أقصاها (5) سنوات.

يجب على أصحاب شهادة تسجيل مركبة، المحررة على حامل ورقي والمسلمة إليهم قبل تاريخ دخول هذا القانون حيز التنفيذ القيام بتجديد هذا الحامل، وفق الكيفية والآجال التي تحددها الإدارة والتي لا يتعدى أقصاها (5) سنوات.

في حالة عدم تجديد الوثائق المشار إليها أعلاه في الآجال المحددة، تطبق أحكام المادة 218.

المادة 310

يجب على أصحاب المركبات الخاضعة لأحكام هذا القانون التقيد بأحكامه وبمقتضيات النصوص الصادرة لتطبيقه داخل أجل تحدده الإدارة.

خلافاً لأحكام المادة 40 أعلاه، يعفى السائقون بصفة مهنية المزاولون قبل تاريخ دخول هذا القانون حيز التنفيذ من إلزامية متابعة التكوين التأهيلي الأولي المشار إليه في الفقرة الثانية من المادة 40 المذكورة للحصول على بطاقة سائق مهني، شريطة تقديم طلب بذلك إلى الإدارة داخل أجل يحدد من قبلها. ويجب أن يرفق الطلب بما يثبت المزاولة بصفة مهنية وفق الكيفيات التي تحددها الإدارة.

خلافاً لأحكام المادة 41 من هذا القانون، يخضع السائقون المشار إليهم في الفقرة الثانية من هذه المادة للتكوين المستمر ابتداء من السنة الموالية لانتهاء الآجال المحددة لتقديم طلبات الحصول على بطاقة السائق المهني وذلك وفق برنامج تحدده الإدارة. يتحمل المشغل نفقات التكوين المستمر المذكور، وإذا تعذر ذلك، تحل محله الإدارة.

المادة 311⁽⁹⁷⁾

تدخل أحكام المادة 6 والمادة 16-1 والفقرة الخامسة من المادة 56 من هذا القانون حيز التنفيذ وفق الكيفيات والآجال التي تحددها الإدارة.

المادة 312

يحدد لأرباب مؤسسات تعليم سياقة السيارات ذات المحرك، المزاولين نشاطهم قبل تاريخ نشر هذا القانون في الجريدة الرسمية، أجل سنتين من تاريخ

267 من هذا القانون.
لا تمنح الرخصة أو الرخص إلا بعد معاينة الإدارة مطابقة المراكز المعنية لأحكام هذا القانون وللنصوص الصادرة لتطبيقه.
إذا انصرم الأجل المحدد في الفقرة الأولى أعلاه، اعتبر أرباب مراكز الفحص التقني المعنيين كما لو قاموا بفتح واستغلال شبكة مراكز للمراقبة التقنية أو مركز للمراقبة التقنية دون أن يكونوا مرخصين لذلك وتطبق عليهم أحكام المادة 283 أعلاه.

المادة 315

يحدد للأشخاص الحاصلين على شهادة الكفاءة المهنية للعاون الفاحص، المزاولين عملهم في تاريخ دخول هذا القانون حيز التنفيذ، أجل سنة من التاريخ المذكور لتقديم طلب رخصة طبقاً لأحكام المادة 272 أعلاه.
غير أنهم يعفون من الشرط المحدد في البند 6 من المادة 272 أعلاه.

القسم الثالث

أحكام ختامية

المادة 316⁽⁹⁸⁾

تنسخ، ابتداء من تاريخ دخول هذا القانون حيز التنفيذ:

— أحكام الظهير الشريف الصادر في 3 جمادى الأولى 1372 (19 يناير 1953) بنسخ وتعويض الظهير الشريف الصادر في 26 من شعبان 1353 (4 ديسمبر 1934) بشأن المحافظة على الطرق العمومية ومراقبة السير والجولان، كما وقع تغييره وتتميمه؛

هوامش

✓ (2) (3) (4) (5) (6) (9) (13) (14) (15) (16) (17) (18) (19) (20) (21) (22) (23) (24) (26) (27) (28) (29) (30) (31) (32) (33) (34) (35) (38) (39) (40) (41) (42) (45) (46) (48) (53) (54) (55) (56) (57) (58) (59) (60) (61) (62) (63) (64) (65) (66) (67) (68) (69) (71) (73) (74) (75) (77) (78) (80) (83) (84) (86) (87) (91) (92) (93) (95) (96) (97) (98) غيرت وتممت بالمادة الأولى من القانون رقم 116.14 الصادر بتنفيذه الظهير الشريف رقم 1.16.106 الصادر بتاريخ 13 من شوال 1437 (18 يوليو 2016)، ج ر عدد 6490 بتاريخ 7 ذو القعدة 1437 (11

— أحكام المواد 7 و11 و12 و13 و13 المكررة و14 و15 و16 و17 و19 و20 و21 و22 و23 من القانون رقم 4.89 المتعلق بالطرق السيارة الصادر بتنفيذه الظهير الشريف رقم 1.91.109 بتاريخ 6 صفر 1413 (6 أغسطس 1992)، كما وقع تغييره وتتميمه؛

— أحكام الظهير الشريف بمثابة قانون رقم 1.72.179 بتاريخ 24 من ذي القعدة 1392 (30 ديسمبر 1972) بشأن تعليم سيطرة السيارات ذات المحرك؛

— أحكام الفقرة الأخيرة من الفصل 24 المكرر مرتين من الظهير الشريف رقم 1.63.260 الصادر في 24 من جمادى الآخرة 1383 (12 نوفمبر 1963) بشأن النقل بواسطة السيارات عبر الطرق.

المادة 317

تحدد الإدارة تاريخ دخول أحكام المادة 741 أعلاه حيز التنفيذ وكيفيات تطبيقها، وذلك فيما يخص

تحصيل الضريبة الخصوصية السنوية على السيارات والرسم على محور المحرك.

المادة 318

يدخل هذا القانون حيز التنفيذ ابتداء من فاتح أكتوبر 2010.

أغسطس 2016) ص 5865.
✓ (7) (8) (10) (11) (36) (43) (47) (70) (72) (76) (79) (81) (88) (90) نسخت وعضت بالمادة الثانية من القانون رقم 116.14 المشار إليه أعلاه.
✓ (25) (37) (44) (49) (50) (51) (52) (82) (85) (89) (94) تمت بالمادة الثالثة من القانون رقم 116.14 المشار إليه أعلاه.
✓ (12) نسخت بالمادة الرابعة من القانون رقم 116.14 المشار إليه أعلاه.

مراسيم تطبيقية لمدونة السير على الطرق

- ❖ مرسوم رقم 2.10.311 صادر في 29 سبتمبر 2010 بتطبيق أحكام القانون رقم 50.25 المتعلق بمدونة السير على الطرق بشأن رخصة السياقة .
- ❖ مرسوم رقم 2.10.312 صادر في 29 سبتمبر 2010 بتطبيق أحكام القانون رقم 50.25 المتعلق بمدونة السير على الطرق بشأن توقيف المركبات وإيداعها في المحجز.
- ❖ مرسوم رقم 2.10.313 صادر في 29 سبتمبر 2010 بتطبيق أحكام القانون رقم 50.25 المتعلق بمدونة السير على الطرق بشأن الغرامات التصالحية والجزافية.
- ❖ مرسوم رقم 2.10.314 صادر في 29 سبتمبر 2010 بتطبيق أحكام القانون رقم 50.25 المتعلق بمدونة السير على الطرق بشأن السياقة المهنية.
- ❖ مرسوم رقم 2.10.376 صادر في 29 سبتمبر 2010 بتطبيق أحكام القانون رقم 50.25 المتعلق بمدونة السير على الطرق بشأن التربية على السلامة الطرقية.
- ❖ مرسوم رقم 2.10.419 صادر في 29 سبتمبر 2010 بتطبيق أحكام القانون رقم 50.25 المتعلق بمدونة السير على الطرق بشأن العقوبات والتدابير الإدارية ومعاينة المخالفات.
- ❖ مرسوم رقم 2.10.420 صادر في 29 سبتمبر 2010 بتطبيق أحكام القانون رقم 50.25 المتعلق بمدونة السير على الطرق بشأن قواعد السير على الطرق.
- ❖ مرسوم رقم 2.10.421 صادر في 29 سبتمبر 2010 بتطبيق أحكام القانون رقم 50.25 المتعلق بمدونة السير على الطرق بشأن المركبات.
- ❖ مرسوم رقم 2.10.432 صادر في 29 سبتمبر 2010 بتطبيق أحكام القانون رقم 50.25 المتعلق بمدونة السير على الطرق بشأن تعليم السياقة.
- ❖ مرسوم رقم 2.20.795 صادر في 22 يناير 2021 بتطبيق المادة 5 من القانون رقم 116.14 القاضي بتغيير وتتميم القانون رقم 52.05 المتعلق بمدونة السير على الطرق

قرارات تطبيقية لمدونة السير على الطرق

- ❖ قرار لووزير التجهيز والنقل رقم 2701.10 يحدد مختلف النماذج المتعلقة بالاحتفاظ برخصة السياقة أو بشهادة التسجيل، بتوقيف وإيداع المركبات بالمحجز
- ❖ قرار مشترك لووزير العدل ووزير التجهيز والنقل رقم 2704.10 يحدد نموذج محضر المخالفات لأحكام القانون رقم 52.05 المتعلق بمدونة السير على الطرق
- ❖ قرار مشترك لووزير التجهيز والنقل ووزارة الصحة رقم 2707.10 يحدد نسبة الكحول في الهواء المنبعث من فم السائق أو في دمه أو في نفسه
- ❖ قرار لووزير التجهيز والنقل رقم 2709.10 يحدد الشروط التي يتم بموجبها طلب وإنجاز وتسليم رخص السياقة
- ❖ قرار لووزير التجهيز والنقل رقم 2711.10 يتعلق بتسجيل المركبات ذات محرك والمقطورات
- ❖ قرار لووزير التجهيز والنقل رقم 2705.10 يحدد نماذج الوسائل المتعلقة بالإشعار بخصم النقط وبالزامية الخضوع لدورة في التربية على السلامة الطرقية وباسترجاع النقط وبإلغاء رخصة السياقة

بالماء والبيئة رقم 2834.10 بتحديد شروط المصادقة على المركبات ذات أربع عجلات على الأقل فيما يتعلق بالضجيج

❖ قرار مشترك لوزير التجهيز والنقل و كاتب الدولة لدى وزيرة الطاقة والمعادن والماء والبيئة المكلف بالماء والبيئة رقم 2835.10 بتحديد شروط المصادقة على المركبات فيما يتعلق بانبعاث الملوثات وفقا لمتطلبات المحرك من الوقود

❖ قرار مشترك لوزير التجهيز والنقل و كاتب الدولة لدى وزيرة الطاقة والمعادن والماء والبيئة المكلف بالماء والبيئة رقم 2836.10 بتحديد شروط المصادقة على المحركات المشغلة بالضغط المعدة للجرارات الزراعية والغابوية وللآليات غير الطريقية فيما يتعلق بالانبعاثات الصادرة عن المحرك

❖ قرار لوزير التجهيز والنقل رقم 2837.10 بشأن المصادقة على المركبات الكهربائية ذات بطارية فيما يتعلق بالمواصفات الخاصة المطبقة عند تصنيعها وعلى سلامة وانبعاث الهيدروجين

❖ قرار مشترك لوزير التجهيز والنقل و كاتب الدولة لدى وزيرة الطاقة والمعادن والماء والبيئة المكلف بالماء والبيئة رقم 2838.10 بتحديد شروط المصادقة على المركبات من الصنفين M1 و 1N المشغلة فقط بمحرك الاحتراق الداخلي أو مشغلة بسلسلة جر كهربائية مختلطة فيما يتعلق بقياس انبعاثات ثاني أكسيد الكربون واستهلاك الوقود أو قياس استهلاك الطاقة الكهربائية أو هما معا ومدى الاكتفاء بالنسبة للنمط الكهربائي وعلى المركبات المشغلة بسلسلة جر كهربائية فيما يتعلق بقياس استهلاك الطاقة الكهربائية ومدى الاكتفاء

❖ قرار لوزير التجهيز والنقل رقم 2839.10 بشأن المصادقة على كاشفات المركبات التي تصدر أشعة تقابل غير متماثلة أو أشعة الطريق أو هما معا والمجهزة بمصابيح هالوجينية متوهجة

عند فقدان مجموع الرصيد من النقط ونموذج الوصل بإرجاع رخصة السياقة الملغاة

❖ قرار مشترك لوزير الداخلية ووزير العدل ووزير الاقتصاد والمالية ووزير التجهيز والنقل رقم 2703.10 يحدد نموذجي وصل أداء الغرامة ووصل الإيداع المشار إليهما في المادتين 10 و 11 من المرسوم رقم 2.10.313 المتعلق بمدونة السير على الطرق بشأن الغرامات التصالحية والجزافية

❖ قرار مشترك لوزير الداخلية ووزير التجهيز والنقل رقم 3137.10 يحدد خصائص الشارة الخاصة بالضباط والأعوان المكلفين بمعاينة المخالفات

❖ قرار لوزير التجهيز والنقل رقم 2730.10 بشأن المصادقة على المركبات وعناصرها وتوابعها

❖ قرار مشترك لوزير التجهيز والنقل و كاتب الدولة لدى وزيرة الطاقة والمعادن والماء والبيئة المكلف بالماء والبيئة رقم 2829.10 بتحديد شروط المصادقة على المركبات من الأصناف L2 و L4 و L5 فيما يتعلق بالضجيج

❖ قرار لوزير التجهيز والنقل رقم 2830.10 بشأن المصادقة على المنبهات الصوتية وعلى المركبات فيما يتعلق بالإشارات الصوتية الخاصة بها

❖ قرار مشترك لوزير التجهيز والنقل و كاتب الدولة لدى وزيرة الطاقة والمعادن والماء والبيئة المكلف بالماء والبيئة رقم 2832.10 بتحديد شروط المصادقة على المركبات من الصنف 3L فيما يتعلق بالضجيج

❖ قرار مشترك لوزير التجهيز والنقل و كاتب الدولة لدى وزيرة الطاقة والمعادن والماء والبيئة المكلف بالماء والبيئة رقم 2833.10 بتحديد شروط المصادقة على المركبات من الصنف 1L فيما يتعلق بالضجيج

❖ قرار مشترك لوزير التجهيز والنقل و كاتب الدولة لدى وزيرة الطاقة والمعادن والماء والبيئة المكلف

- ❖ قرار لووزير التجهيز والنقل رقم 2850.10 بشأن المصادقة على المركبات فيما يتعلق بتثبيت أحزمة السلامة
- ❖ قرار لووزير التجهيز والنقل رقم 2851.10 بشأن المصادقة على أحزمة السلامة وعلى المركبات المجهزة بهذه الأحزمة
- ❖ قرار لووزير التجهيز والنقل رقم 2852.10 بشأن المصادقة على المركبات فيما يتعلق بالمقاعد وتثبيتها وسائدات الرأس
- ❖ قرار لووزير التجهيز والنقل رقم 2853.10 بشأن المصادقة على المركبات فيما يتعلق بحمايتها من استعمال غير مسموح به
- ❖ قرار لووزير التجهيز والنقل رقم 2854.10 بشأن المصادقة على أضواء الضباب الأمامية للمركبات ذات محرك
- ❖ قرار لووزير التجهيز والنقل رقم 2855.10 بشأن المصادقة على كاشفات المركبات التي تصدر شعاع تقابل غير متماثل أو شعاع الطريق أو هما معا والمجهزة بمصابيح هالوجينية متوهجة (H4)
- ❖ قرار لووزير التجهيز والنقل رقم 2856.10 بشأن المصادقة على المركبات فيما يتعلق بتثبيتها الداخلية
- ❖ قرار لووزير التجهيز والنقل رقم 2857.10 بشأن المصادقة على الخوذات الواقية والواقيات المزودة بها الخاصة بسائقي وراكبي الدراجات بمحرك والدراجات النارية والدراجات ثلاثية العجلات بمحرك والدراجات رباعية العجلات بمحرك
- ❖ قرار لووزير التجهيز والنقل رقم 2858.10 بشأن المصادقة على أضواء السير الخلفي للمركبات ذات محرك ومقطوراتها
- ❖ قرار لووزير التجهيز والنقل رقم 2859.10 بشأن المصادقة على المركبات فيما يتعلق بنتوءاتها الخارجي
- ❖ للصنفين R2 أو HS1 أو هما معا
- ❖ قرار لووزير التجهيز والنقل رقم 2840.10 بشأن المصادقة على أجهزة عاكسات الضوء للمركبات ذات محرك ومقطوراتها
- ❖ قرار لووزير التجهيز والنقل رقم 2841.10 بشأن المصادقة على أجهزة إنارة صفائح التسجيل الخلفية للمركبات ذات محرك ومقطوراتها
- ❖ قرار لووزير التجهيز والنقل رقم 2842.10 بشأن المصادقة على الكاشفات المجمعدة للمركبات ذات محرك والتي تصدر شعاع تقابل غير متماثل أو شعاع الطريق أو هما معا
- ❖ قرار لووزير التجهيز والنقل رقم 2843.10 بشأن المصادقة على أضواء تغيير الاتجاه للمركبات ذات محرك ومقطوراته قرار لووزير التجهيز والنقل رقم 2844.10 بشأن المصادقة على أضواء الوضع الأمامية والخلفية وأضواء الحصر والأضواء المحددة لحجم المركبات ذات محرك ومقطوراتها
- ❖ قرار لووزير التجهيز والنقل رقم 2845.10 بشأن المصادقة على كاشفات السيارات التي تصدر ضوء التقابل غير متماثل أو ضوء الطريق أو هما معا والمجهزة بمصابيح هالوجينية متوهجة
- ❖ قرار لووزير التجهيز والنقل رقم 2846.10 بشأن المصادقة على المركبات فيما يتعلق بالتوافق الكهرومغناطيسي
- ❖ قرار لووزير التجهيز والنقل رقم 2847.10 بشأن المصادقة على المركبات فيما يتعلق بالأفقال ومعدات تثبيت الأبواب
- ❖ قرار لووزير التجهيز والنقل رقم 2848.10 بشأن المصادقة على المركبات من الأصناف M و N و O فيما يتعلق بنظام الحصر
- ❖ قرار لووزير التجهيز والنقل رقم 2849.10 بشأن المصادقة على المركبات من الصنفين M1 و N1 فيما يتعلق بنظام الحصر

- ❖ قرار لوزير التجهيز والنقل رقم 2860.10 بشأن المصادقة على إطارات عجلات المركبات ومقطوراتها
- ❖ قرار لوزير التجهيز والنقل رقم 2861.10 بشأن المصادقة على الكاشفات المجمعمة الهالوجينية للمركبات ذات محرك والتي تصدر شعاع تقابل غير متماثل أو شعاع الطريق أو هما معا
- ❖ قرار لوزير التجهيز والنقل رقم 2862.10 بشأن المصادقة على المصابيح المتوهجة المعدة للاستعمال بأضواء المركبات ذات محرك ومقطوراتها
- ❖ قرار لوزير التجهيز والنقل رقم 2863.10 بشأن المصادقة على أضواء الضباب الخلفية بالنسبة للمركبات ذات محرك ومقطوراتها
- ❖ قرار لوزير التجهيز والنقل رقم 2864.10 بشأن المصادقة على المركبات فيما يتعلق بمؤشرات السرعة بما في ذلك تركيبها
- ❖ قرار لوزير التجهيز والنقل رقم 2865.10 بشأن المصادقة على زجاج الأمان وعلى تركيبه في المركبة
- ❖ قرار لوزير التجهيز والنقل رقم 2866.10 بشأن المصادقة على أجهزة تثبيت الأطفال على متن المركبات ذات محرك
- ❖ قرار لوزير التجهيز والنقل رقم 2867.10 بشأن المصادقة على أنظمة الرؤية غير المباشرة وعلى المركبات ذات محرك فيما يتعلق بتركيب هذه الأنظمة
- ❖ قرار لوزير التجهيز والنقل رقم 2868.10 بشأن المصادقة على المركبات فيما يتعلق بتركيب أجهزة الإضاءة والإشارة الضوئية
- ❖ قرار لوزير التجهيز والنقل رقم 2869.10 بشأن المصادقة على أضواء الوضع الأمامية، أضواء الوضع الخلفية، أضواء التوقف، أضواء مؤشر الاتجاه وأجهزة إضاءة صفيحة التسجيل الخلفية الخاصة بالمركبات من الصنف L
- ❖ قرار لوزير التجهيز والنقل رقم 2871.10 بشأن المصادقة على المركبات من الصنف L3 فيما يتعلق بتركيب أجهزة الإنارة والتشوير الضوئي
- ❖ قرار لوزير التجهيز والنقل رقم 2872.10 بشأن المصادقة على إطارات عجلات المركبات النفعية ومقطوراتها
- ❖ قرار لوزير التجهيز والنقل رقم 2873.10 بشأن المصادقة على القطع الميكانيكية لربط مجموعة المركبات
- ❖ قرار لوزير التجهيز والنقل رقم 2874.10 بشأن المصادقة على الكاشفات الضوئية للمركبات من الصنفين L1 و L2 والمركبات المماثلة
- ❖ قرار لوزير التجهيز والنقل رقم 2875.10 بشأن المصادقة على الكاشفات الضوئية الخاصة ببعض المركبات من الصنف L والمركبات المماثلة
- ❖ قرار لوزير التجهيز والنقل رقم 2876.10 بشأن المصادقة على الأجهزة المضادة للإدغام من الخلف وعلى المركبات فيما يتعلق بتركيب الجهاز المضاد للإدغام من الخلف لنوع مصادق عليه وعلى المركبات فيما يتعلق بحمايتها ضد الإدغام من الخلف
- ❖ قرار لوزير التجهيز والنقل رقم 2877.10 بشأن المصادقة على أجهزة كتم صوت العوادم البديلة
- ❖ قرار لوزير التجهيز والنقل رقم 2878.10 بشأن المصادقة على المركبات ذات عجلتين فيما يتعلق بعناصر التحكم المشغلة من طرف السائق، بما في ذلك تحديد عناصر التحكم والمنبهات والمؤشرات
- ❖ قرار لوزير التجهيز والنقل رقم 2879.10 بشأن المصادقة على المركبات النفعية فيما يتعلق بالنتوء أمام الحاجز الخلفي من القمرة
- ❖ قرار لوزير التجهيز والنقل رقم 2880.10 بشأن المصادقة على المركبات ذات محرك بمقود فيما يخص حمايتها من استعمال غير مسموح به
- ❖ قرار لوزير التجهيز والنقل رقم 2881.10 بشأن

- ❖ قرار لووزير التجهيز والنقل رقم 2891.10 بشأن المصادقة على مقاعد المركبات كبيرة الأبعاد لنقل الركاب وعلى هذه المركبات فيما يتعلق بمقاومة المقاعد وثبيتها
- ❖ قرار لووزير التجهيز والنقل رقم 2892.10 بشأن المصادقة على المركبات ذات محرك ذات عجلتين، مع أو بدون مركبة جانبية فيما يتعلق بتركيب المرايا العاكسة على المقود
- ❖ قرار لووزير التجهيز والنقل رقم 2893.10 بشأن المصادقة على الكاشفات الضوئية المجهزة بمصابيح هالوجينية متوهجة (HS2) لبعض المركبات من الصنف L
- ❖ قرار لووزير التجهيز والنقل رقم 2894.10 بشأن المصادقة على محركات الاحتراق الداخلي أو المحركات الدافعة الكهربائية الخاصة بدفع المركبات من الصنفين M وN فيما يتعلق بقياس القوة الصافية والقوة القصوى على 30 دقيقة للمحركات الدافعة الكهربائية
- ❖ قرار لووزير التجهيز والنقل رقم 2895.10 بشأن المصادقة على الجرارات الزراعية أو الغابوية فيما يتعلق بتركيب أجهزة الإنارة والإشارات الضوئية
- ❖ قرار لووزير التجهيز والنقل رقم 2896.10 بشأن المصادقة على أضواء السير النهاري للمركبات ذات محرك
- ❖ قرار لووزير التجهيز والنقل رقم 2897.10 بشأن المصادقة على إطارات العجلات العاكسة للمركبات ذات عجلتين
- ❖ قرار لووزير التجهيز والنقل رقم 2898.10 بشأن المصادقة على المركبات فيما يتعلق بتحديد سرعتها القصوى أو وظيفة تحديد السرعة القابلة للتعديل وعلى تركيب جهاز تحديد السرعة أو جهاز محدد للسرعة قابل للتعديل من نوع مصادق عليه والمصادقة على هذه الأجهزة
- ❖ المصادقة على المركبات ذات السعة الكبيرة لنقل الأشخاص فيما يخص المقاومة الميكانيكية لبنيتها الفوقية
- ❖ قرار لووزير التجهيز والنقل رقم 2882.10 بشأن المصادقة على الجرارات الفلاحية فيما يتعلق بمجال رؤية السائق
- ❖ قرار لووزير التجهيز والنقل رقم 2883.10 بشأن المصادقة على الكاشفات الضوئية الخاصة بالدراجات النارية التي تصدر شعاع تقابل غير متماثل وشعاع الطريق مجهزة بمصابيح هالوجينية متوهجة (HS1)
- ❖ قرار لووزير التجهيز والنقل رقم 2884.10 بشأن المصادقة على المركبات النفعية والمقطورات وأنصاف المقطورات فيما يخص حمايتها الجانبية
- ❖ قرار لووزير التجهيز والنقل رقم 2885.10 بشأن المصادقة على المركبات من الصنف L1 فيما يتعلق بتركيب أجهزة الإضاءة والإشارة الضوئية
- ❖ قرار لووزير التجهيز والنقل رقم 2886.10 بشأن المصادقة على إطارات العجلات الخاصة بالدراجات النارية والدراجات ذات محرك
- ❖ قرار لووزير التجهيز والنقل رقم 2887.10 بشأن المصادقة على الكاشفات الضوئية الخاصة بالدراجات ذات محرك التي تبعث شعاع تقابل وشعاع الطريق
- ❖ قرار لووزير التجهيز والنقل رقم 2888.10 بشأن المصادقة على أضواء التوقف الخاصة بالمركبات ذات محرك
- ❖ قرار لووزير التجهيز والنقل رقم 2889.10 بشأن المصادقة على بعض المركبات من الصنف L فيما يتعلق بجهاز الحصر
- ❖ قرار لووزير التجهيز والنقل رقم 2890.10 بشأن المصادقة على المركبات فيما يتعلق بأدوات التوجيه

- ❖ قرار وزير التجهيز والنقل رقم 2908.10 بشأن المصادقة على المركبات المخصصة لنقل البضائع الخطيرة فيما يتعلق بالميزات الخاصة بالتصنيع
- ❖ قرار وزير التجهيز والنقل رقم 2909.10 بشأن المصادقة على إطارات العجلات الخاصة بالمركبات الفلاحية ومقطوراتها
- ❖ قرار وزير التجهيز والنقل رقم 2910.10 بشأن المصادقة على المركبات من الصنفين M2 و M3 بالنسبة للخصائص العامة لصناعتها
- ❖ قرار وزير التجهيز والنقل رقم 2911.10 بشأن المصادقة على الكاشفات الضوئية للمركبات التي تبعث شعاع تقابل غير متماثل أو شعاع الطريق أو هما معا والمجهزة بمصابيح متوهجة أو وحدات DEL أو هما معا
- ❖ قرار وزير التجهيز والنقل رقم 2912.10 بشأن المصادقة على الكاشفات الضوئية للمركبات التي تبعث شعاع تقابل متماثل أو شعاع الطريق أو هما معا والمجهزة بمصابيح متوهجة
- ❖ قرار وزير التجهيز والنقل رقم 2913.10 بشأن المصادقة على المركبات فيما يتعلق بحمايتها ضد استعمال غير مسموح به
- ❖ قرار وزير التجهيز والنقل رقم 2914.10 بشأن المصادقة على إطارات العجلات فيما يتعلق بضجيج دوران العجلات والالتصاق على الطريق المبللة
- ❖ قرار وزير التجهيز والنقل رقم 2915.10 بشأن المصادقة على بعض أصناف المركبات فيما يتعلق بتفاعل المواد المستعملة في التهيئة الداخلية مع الحريق
- ❖ قرار وزير التجهيز والنقل رقم 2916.10 بشأن المصادقة على محركات الاحتراق الداخلي الخاصة بالجرارات الفلاحية والغابوية وبالآليات المتحركة الغير الطريقية فيما يتعلق بالقوة الصافية والطاقة
- ❖ قرار وزير التجهيز والنقل رقم 2899.10 بشأن المصادقة على بطانات جهاز الحصر المجمعة وبطانات جهاز الحصر الطبلي الخاصة بالمركبات ذات محرك ومقطوراتها
- ❖ قرار وزير التجهيز والنقل رقم 2900.10 بشأن المصادقة على أضواء الوضع الجانبية للمركبات ذات محرك ومقطوراتها
- ❖ قرار وزير التجهيز والنقل رقم 2901.10 بشأن المصادقة على أجهزة كتم صوت العوادم البديلة للدراجات النارية والدراجات بمحرك والمركبات ثلاثية العجلات
- ❖ قرار وزير التجهيز والنقل رقم 2902.10 بشأن المصادقة على الأجهزة المضادة للإدغام بالجهة الأمامية وعلى المركبات فيما يتعلق بتركيب الجهاز المضاد للإدغام بالجهة الأمامية لنوع مصادق عليه وعلى المركبات فيما يخص حمايتها ضد الإدغام من الجهة الأمامية
- ❖ قرار وزير التجهيز والنقل رقم 2903.10 بشأن المصادقة على المركبات فيما يتعلق بحماية الراكبين في حالة الاصطدام من الأمام
- ❖ قرار وزير التجهيز والنقل رقم 2904.10 بشأن المصادقة على المركبات فيما يتعلق بحماية الراكبين في حالة الاصطدام من الجانب
- ❖ قرار وزير التجهيز والنقل رقم 2905.10 بشأن المصادقة على كاشفات المركبات ذات محرك المزودة بمصادر ضوئية ذات تفريغ
- ❖ قرار وزير التجهيز والنقل رقم 2906.10 بشأن المصادقة على المصادر الضوئية ذات تفريغ للكاشفات المصادق عليها بالنسبة للمركبات ذات محرك
- ❖ قرار وزير التجهيز والنقل رقم 2907.10 بشأن المصادقة على جهاز الربط القصير والمركبات فيما يتعلق بتركيب نوع مصادق عليه

- المصادقة على المرايا العاكسة للجرارات الفلاحية أو الغابوية ذات عجلات
- ❖ قرار لووزير التجهيز والنقل رقم 2917.10 بشأن المصادقة على المركبات فيما يتعلق بموضع ووسائل تحديد مفاتيح التحكم اليدوية والمنبهات والمؤشرات
- ❖ قرار لووزير التجهيز والنقل رقم 2918.10 بشأن المصادقة على المركبات من الأصناف M و N و O فيما يتعلق بنظام التدفئة
- ❖ قرار لووزير التجهيز والنقل رقم 2919.10 بشأن المصادقة على أنظمة الإنارة الأمامية التكييفية (AFS) الخاصة بالسيارات
- ❖ قرار لووزير التجهيز والنقل رقم 2920.10 بشأن المصادقة على المركبات فيما يتعلق بمجال رؤية السائق
- ❖ قرار لووزير التجهيز والنقل رقم 2921.10 بشأن المصادقة على الحواجز لحماية الركاب من تحرك الأمتعة والتي ليست جزءا من التجهيزات الأصلية للمركبة
- ❖ قرار لووزير التجهيز والنقل رقم 2922.10 بشأن تغطية عجلات المركبات ذات محرك
- ❖ قرار لووزير التجهيز والنقل رقم 2923.10 بشأن تحديد الخصائص التقنية المتعلقة بأجهزة القرن الخاصة بالمركبات
- ❖ قرار لووزير التجهيز والنقل رقم 2924.10 بشأن المصادقة على بعض المركبات من الصنف L فيما يتعلق بمؤشر السرعة
- ❖ قرار لووزير التجهيز والنقل رقم 2925.10 بشأن المصادقة على الجرارات الفلاحية أو الغابوية ذات عجلات فيما يتعلق بأدوات التوجيه
- ❖ قرار لووزير التجهيز والنقل رقم 2926.10 بشأن المصادقة على ماسحات وغاسلات زجاج المركبات ذات محرك
- ❖ قرار لووزير التجهيز والنقل رقم 2927.10 بشأن المصادقة على المرايا العاكسة للجرارات الفلاحية أو الغابوية ذات عجلات
- ❖ قرار لووزير التجهيز والنقل رقم 2928.10 بشأن المصادقة على المركبات ومقطوراتها فيما يتعلق باللوحات والنقوش القانونية وكذلك مواضعها وطرق تثبيتها
- ❖ قرار لووزير التجهيز والنقل رقم 2929.10 بشأن المصادقة على الأنظمة ضد الانقذاف الخاصة ببعض المركبات ذات محرك ومقطوراتها
- ❖ قرار لووزير التجهيز والنقل رقم 2930.10 بشأن المصادقة على المركبات فيما يتعلق باللوحات والنقوش القانونية وكذلك مواضعها وطرق تثبيتها
- ❖ قرار مشترك لووزير التجهيز والنقل وكاتب الدولة لدى وزيرة الطاقة والمعادن والماء والبيئة رقم 3280.10 بشأن المصادقة على المركبات من الصنفين L1 و L2 المجهزة بمحرك بنزين فيما يتعلق بانبعاث الغازات الملوثة من المحرك
- ❖ قرار لووزير التجهيز والنقل رقم 3281.10 بشأن المصادقة على المركبات فيما يخص الوقاية من مخاطر الحريق
- ❖ قرار لووزير التجهيز والنقل رقم 02.11 بشأن استبدال رخص السياقة الأجنبية برخص سياقة مغربية
- ❖ قرار وزير التجهيز والنقل رقم 2713.10 يتعلق بالسياقة المهنية
- ❖ قرار مشترك لووزير الاقتصاد والمالية ووزيرة الصحة ووزير التجهيز والنقل ووزيرة التنمية الاجتماعية والأسرة والتضامن رقم 1211.11 بتحديد شروط تطبيق رسم الاستيراد الأدنى على السيارات المعدة خصيصا للأشخاص ذوي الاحتياجات الخاصة
- ❖ قرار لووزير التجهيز والنقل رقم 2720.10 يتعلق بكيفيات استعمال جهاز قياس السرعة وزمن السياقة وبتحديد نموذج لوحة القيادة وكيفيات

- ❖ استعمالها
❖ قرار مشترك لوزير الداخلية ووزير التجهيز والنقل رقم 2700.10 صادر في 18 ماي 2011 يحدد نماذج وصل الأداء الفوري للغرامة التصالحية والجزافية ومحاضر المخالفات التي تقوم مقام وصل الأداء
- ❖ قرار لوزير التجهيز والنقل رقم 1979.11 بتحديد تعريفه تداريب التربية على السلامة الطرقية
- ❖ قرار لوزيرة الصحة رقم 1971.11 صادر في فاتح أغسطس 2011 بتطبيق المادة 20 من المرسوم رقم 2.10.311 الصادر بتطبيق أحكام القانون رقم 52.05 المتعلق بمدونة السير على الطرق بشأن رخصة السياقة
- ❖ قرار مشترك لوزير التجهيز والنقل ووزيرة الصحة رقم 2653.11 بتطبيق المادة 21 من المرسوم رقم 2.10.311 الصادر في 29 سبتمبر 2010 بتطبيق أحكام القانون رقم 52.05 المتعلق بمدونة السير على الطرق بشأن رخصة السياقة
- ❖ قرار مشترك لوزير العدل ووزير التجهيز والنقل رقم 2760.11 بتحديد نموذج محضر المخالفات لأحكام القانون رقم 52.05 المتعلق بمدونة السير على الطرق والتي تركز معابنتها على أدلة مادية تقدمها أجهزة تعمل بطريقة آلية
- ❖ مقرر لوزيرة الصحة رقم 3434.11 بتحديد فترة تلقي اقتراحات وطلبات اعتماد الأطباء لإجراء الفحوص الطبية المفروضة بموجب القانون رقم 52.05 المتعلق بمدونة السير على الطرق
- ❖ قرار لوزير الصحة رقم 853.12 بتحديد الأتعاب الواجب أدائها عن الفحوص الطبية
- ❖ الإلجبارية المفروضة بموجب القانون رقم 52.05 المتعلق بمدونة السير على الطرق
- ❖ قرار لوزير التجهيز والنقل رقم 4127.12 يحدد شكل ومحتوى سند الملكية ورقم الترتيب لبعض أنواع المركبات وكذا كيفية تسليمها
- ❖ قرار لوزير التجهيز والنقل رقم 271.13 بتحديد دفتر التحملات المتعلقة بفتح واستغلال مؤسسات تعليم السياقة
- ❖ قرار لوزير التجهيز والنقل رقم 930.13 بشأن خبراء المركبات المصابة بأضرار خطيرة
- ❖ قرار لوزير التجهيز والنقل واللوجيستيك رقم 1648.13 بشأن الترخيص بفتح واستغلال مؤسسات تعليم السياقة
- ❖ قرار لوزير التجهيز والنقل واللوجيستيك رقم 1037.14 يتعلق بتحديد الأماكن التي تقام فيها أجهزة ثابتة للمراقبة الآلية للسرعة (رادار مراقبة السرعة) بالمحاور الطرقية والطرق السيارة خارج التجمعات العمرانية
- ❖ قرار للوزير المنتدب لدى وزير التجهيز والنقل واللوجيستيك المكلف بالنقل رقم 2159.14 بتحديد لائحة المركبات الخاصة
- ❖ قرار مشترك لوزير التجهيز والنقل واللوجيستيك ووزير الداخلية رقم 2805.14 يتعلق بعلمات السير على الطرق
- ❖ قرار للوزير المنتدب لدى وزير التجهيز والنقل واللوجيستيك المكلف بالنقل رقم 274.15 المتعلق بتحديد الأماكن التي تقام فيها أجهزة ثابتة للمراقبة الآلية للسرعة (رادار مراقبة السرعة) داخل التجمعات العمرانية
- ❖ قرار للوزير المنتدب لدى وزير التجهيز والنقل واللوجيستيك المكلف بالنقل رقم 1619.15 بشأن تدري تعليم السياقة
- ❖ قرار الوزير المنتدب لدى وزير التجهيز والنقل واللوجيستيك المكلف بالنقل رقم 2803.16 بتحديد مضمون وكيفيات تنظيم الامتحان المشار إليه في الفقرة الثالثة من المادة 313 من القانون رقم 52.05 المتعلق بمدونة السير على الطرق
- ❖ قرار مشترك لوزير العدل ووزير التجهيز والنقل

المستمر لمدرري تعليم السياقة وبتحديد برنامج هذا التكوين ونموذج الشهادة التي تسلمها هذه المؤسسات

- ❖ قرار لوزير التجهيز والنقل واللوجيستيك والماء رقم 2708.20 صادر في 3 نوفمبر 2020 بتحديد شكل الإشعار بالمخالفات المرصودة بواسطة أجهزة تقنية، تعمل بطريقة آلية
- ❖ قرار لوزير التجهيز والنقل واللوجيستيك والماء رقم 2686.20 صادر في 28 أكتوبر 2020 بتحديد الوزن المسموح به لاجتياز بعض المنشآت الفنية المتواجدة على طول الطرق المصنفة
- ❖ قرار لوزير التجهيز والنقل واللوجيستيك والماء رقم 1699.20 صادر في 20 أكتوبر 2020 بشأن اعتماد الهيئات التي يمكن تكليف أعوانها بمعاينة المخالفات لأحكام القانون رقم 52.05 المتعلق بمدونة السير على الطرق

واللوجيستيك رقم 1754.17 بتحديد نموذج محضر المخالفات لأحكام القانون رقم 52.05 المتعلق بمدونة السير على الطرق

- ❖ قرار لوزير التجهيز والنقل واللوجيستيك والماء رقم 1673.18 بتحديد تعريفه التكويني النظري والتطبيقي لتعليم السياقة ونموذج عقد التكوين بين المرشح ومؤسسة تعليم السياقة
- ❖ قرار لكاتب الدولة لدى وزير التجهيز والنقل واللوجيستيك والماء المكلف بالنقل رقم 584.18 بتحديد البرنامج الوطني لتعليم السياقة
- ❖ قرار لكاتب الدولة لدى وزير التجهيز والنقل واللوجيستيك والماء، المكلف بالنقل رقم 2625.19 يحدد نموذج شهادة نهاية التكوين المتعلق بتعليم السياقة
- ❖ قرار لوزير التجهيز والنقل واللوجيستيك والماء رقم 3691.19 صادر في 29 نوفمبر 2019 يتعلق بشروط منح وتوقيف وسحب اعتماد مؤسسات التكوين

اتفاقيات في المبادئ الجنائية



الاتفاقية الدولية بشأن السير عبر الطرق وكذا البروتوكول والعقد النهائي

الموقع عليها جميعا بمدينة جنيف بتاريخ 19 شتبر 1949

ظهير شريف رقم 1.58.210 في نشر الاتفاقية الدولية بشأن السير عبر الطرق وكذا البروتوكول والعقد النهائي الموقع عليها جميعا بمدينة جنيف بتاريخ 19 شتنبر 1949⁽¹⁾

الحمد لله وحده؛

يعلم من ظهيرنا الشريف هذا أسماه الله وأعز أمره أنه:

بناء على الاتفاقية الدولية بشأن السير عبر الطريق والبروتوكول المتعلق بالبلدان أو الأقطار المحتلة الآن وعلى العقد النهائي الموقع عليها جميعا بمدينة جنيف بتاريخ 19 شتنبر 1949 من لدن حكومة الجمهورية الفرنسية وكذا القرار المتخذ بخصوص التجارة الدولية المتعلقة بوضع أسس مقبولة للأضواء المستعملة عند تقابل السيارات، والقرار المتعلق بالمراجعة الدورية المجملة للتعديلات المدخلة على الاتفاقية الصادرة بشأن السير عبر الطرق.

وبناء على الاتفاق الدبلوماسي المغربي الفرنسي المؤرخ في 20 و 28 مايو 1956 ولاسيما الفصل 11 منه. أصدرنا أمرنا الشريف بما يأتي:

الفصل الأول

تنشر في الجريدة الرسمية الاتفاقية الدولية بشأن السير عبر الطرق والبروتوكول المتعلق بالبلدان أو الأقطار المحتلة الآن والعقد النهائي الموقع عليها جميعا بمدينة جنيف بتاريخ 19 شتنبر 1949 وكذا القرار المتخذ بشأن التجارب الدولية المتعلقة بوضع أسس مقبولة للأضواء المستعملة عند تقابل السيارات، والقرار المتعلق بالمراجعة الدورية المجملة للتعديلات المدخلة على الاتفاقية الصادرة بشأن السير عبر الطرق.

الفصل الثاني

يلغى الظهير الشريف الصادر في 12 شوال 1345 الموافق لـ 15 أبريل 1927 بشأن المصادقة على الاتفاقية الدولية الخاصة بالسير عبر الطرق والموقع عليها في مدينة باريس يوم 24 أبريل 1926 والسلام. وحرر بالرباط في 7 جمادى الثانية 1379 موافق 8 دجنبر 1959.

وسجل برئاسة الوزارة بتاريخه

الإمضاء: عبد الله إبراهيم.

(1) الجريدة الرسمية عدد 2467 بتاريخ 7 شعبان 1379 (05 يراير 1960) الصفحة 366.

هناك اتفاقيات أخرى متعلقة بالسير صادق عليها المغرب وهي:

- ▶ اتفاقية التعاون في مجال النقل البري والعبور الموقعة بواغادوغو في 2 يونيو 2005 بين الدول الأعضاء في تجمع دول الساحل والصحراء (س.ص) منشورة الجريدة الرسمية عدد 6214 الصادرة بتاريخ 15 صفر 1435 (19 ديسمبر 2013) ص 7565.
- ▶ اتفاقية الدول الأعضاء في اتحاد المغرب العربي الخاصة بالنقل البري للمسافرين والبضائع والعبور الموقعة بالجزائر في 6 ماي 1990 منشورة بالجريدة الرسمية عدد 6049 الصادرة بتاريخ 29 جمادى الآخرة 1433 (21 ماي 2012) ص 3281.
- ▶ الاتفاقية في شان القانون المطبق بخصوص حوادث السير عبر الطرق الموقعة بلاهاي في 4 ماي 1971 منشورة بالجريدة الرسمية عدد 6036 الصادرة بتاريخ 13 جمادى الأولى 1433 (5 أبريل 2012) ص 2348.
- ▶ الاتفاق المتعلق بالشروط الدنيا المطلوبة لتسليم رخص السياقة وصلاحياتها (A.P.C) الموقع بجنيف في فاتح أبريل 1975 منشور بالجريدة الرسمية عدد 3946 بتاريخ 30 شوال 1408 (15 يونيو 1988) الصفحة 565.
- ▶ الاتفاقية الموقع عليها بتونس يوم 15 ربيع الثاني 1395 (26 أبريل 1975) بين البلدان الأعضاء في جامعة الدول العربية بشأن سير السيارات عبر البلاد العربية وبطاقة التأمين الدولية العربية الخاصة بالسيارات منشورة بالجريدة الرسمية عدد 3403 بتاريخ 8 صفر 1398 (18 يناير 1978) الصفحة 145.
- ▶ الاتفاقية والقانون الأساسي المتعلقين بحرية العبور والاتفاقية والقانون الأساسي والبروتوكول الإضافي لنظام الطرق الصالحة للملاحة ذات المصلحة الدولية الموقع على نصوصها ببرشلونة يوم 21 أبريل 1921 منشوران بالجريدة الرسمية عدد 3209 بتاريخ 8 ربيع الثاني 1394 (فاتح مايو 1974) الصفحة 1099.

ملحق

مؤتمر الأمم المتحدة

في شأن النقل عبر الطرق وعلى متن السيارات

الاتفاقية المتعلقة بالسير عبر الطرق

للمقصود من هذه الاتفاقية؛
 2- (أ) يجوز لكل دولة متعاقدة أن تفرض إيداع ضمانات مالية تحقيقا لدفع أخطاء أو ضرائب الدخل التي قد تقبض إن لم تكن هناك ضمانات عند استيراد سيارة مقبولة في نظام السير الدولي؛
 (ب) تقبل الدول المتعاقدة لتطبيق مقتضيات هذا الفصل ضمانات منظمة منتسبة في ترابها الخاص ومنخرطة في جمعية دولية قد سلمت صكا جمركيا دوليا مقبولا بخصوص السيارة (مثل دفتر المرور بالديوانة)؛
 3- تبذل الدول المتعاقدة وسعها في توحيد ساعات افتتاح مكاتب الديوانة والمراكز المماثلة لها الموجودة في جادة دولية واحدة قصد إنجاز الموجبات المنصوص عليها في هذه الاتفاقية.

الفصل الرابع

1- قصد تطبيق مقتضيات هذه الاتفاقية:
 تدل عبارة «سير دولي» على كل سير يقتضي اجتياز حدود دولة على الأقل.
 ويدل لفظ «جادة» على كل طريق عمومية مفتوحة لسير السيارات ويدل لفظ «طريق» على أعلى الجادة المستعمل عادة لسير السيارات.
 وتدل عبارة «سبيل» على أي شطر من أقطار الطريق إذا كان له عرض كاف يتمكن به من سير رتل من السيارات.
 وتدل لفظة «سائق» على جميع الأشخاص الذين يقومون بقيادة السيارات بما في ذلك الدراجات أو يقودون في الطريق حيوانات الجر والحمل والركوب وقطعان البهائم أو الذين يسيرونها تسييرا فعليا.
 وتدل لفظة «سيارة ذات محرك» على جميع العربات المجهزة بجهاز آلي (أي ميكانيكي) للاندفاع

إن الدول المتعاقدة الراغبة في تسهيل تطور السير الدولي عبر الطرق وفي ضمان أمنه بوضع قواعد موحدة لهذا الصدد اتفقت على المقتضيات التالية:

الباب الأول

أحكام عامة

الفصل الأول

1- إن الدول المتعاقدة، مع احتفاظها بحق تنظيم استعمال طرقها تتفق على أن الطرق المذكورة تصلح للسير الدولي على أساس الشروط المنصوص عليها في هذه الاتفاقية؛
 2- إن الدول المتعاقدة غير ملزمة بمنح السيارات والعربات المقطورة والسائقين الانتفاع بمقتضيات هذه الاتفاقية إذا بقوا من غير انقطاع في ترابها مدة تتجاوز سنة واحدة.

الفصل الثاني

1- تعتبر النصوص الملحقة بهذه الاتفاقية أجزاء داخلية فيها غير أن كل دولة يجوز لها التصريح باستثناء النصين الأول والثاني من تطبيق الاتفاقية، وقت توقيعها عليها أو مصادقتها عليها أو انخراطها فيها أو في كل وقت آخر فيما بعد ذلك؛
 2- يجوز لكل دولة أن تبلغ في كل وقت وأن للأمين العام للأمم المتحدة الإعلام عن ارتباطها ابتداء من تاريخ هذا التبليغ بالنصين الأول والثاني اللذين سبق لهما أن استثنتهما من التطبيق وفقا للمقطع الأول من هذا الفصل.

الفصل الثالث

1- إن الإجراءات التي اتفقت أو تتفق جميع الدول المتعاقدة أو البعض منها على العمل بها لتسهيل السير الدولي عبر الطرق بتبسيط الموجبات الجمركية والمراقبة والتدابير الصحية وغيرها تعتبر مطابقة

الفصل السادس

تتخذ كل واحدة من الدول المتعاقدة جميع الإجراءات المناسبة لضمان مراعاة القواعد المبينة في هذا الباب.

الفصل السابع

يجب على جميع السائقين والراجلين وغيرهم من المنتفعين بالطريق أن يسيروا بكيفية لا تكون خطراً على السير أو عرقلة له. ويجب عليهم أن يجتنبوا إحداث ضرر للأشخاص أو للأموال العمومية أو الخصوصية.

الفصل الثامن

- 1- يجب أن يكون سائق لكل عربة أو مجموعة عربات مربوطة وسائرة بانفرادها.
- 2- يجب أن يكون سائق للحيوانات وبهائم الجر والحمل والركوب ويجب أن تكون المواشي مصحوبة بسائقها سوى في المناطق الاستثنائية المدلى عليها بأمرات عند مدخلها.
- 3- يجب أن يكون لقوافل العربات أو الحيوانات عدد السائقين المنصوص عليه في التشريع الوطني (المحلي).
- 4- يجب أن تجزأ القوافل عند الاقتضاء إلى قطع معتدلة الطول ومفصول بعضها عن بعض بمسافات واسعة وكافية لتسهيل السير ولا يطبق هذا المقتضى في النواحي الواقع فيها هجرة القبائل الرحالة.
- 5- يجب أن يقبض دائماً السائقون على زمام عربتهم وتكون لهم القدرة على قيادة الحيوانات كما يجب على السائقين أن يتخذوا جميع الاحتياطات المفيدة لأمن بقية المارة إذا دنوا منهم.

الفصل التاسع

- 1- إن جميع العربات التي تسير في اتجاه واحد يجب أن تبقى في نفس الجانب من الجادة إذ أن اتجاه السير في أي بلد من البلدان يجب أن يكون موحداً في جميع الطرق، ويحتفظ بالنظام الوطني المتعلق بالمرور في الاتجاه الواحد.

- 2- يجب على كل سائق بصورة عامة كلما اقتضته تعاليم الفصل السابع القيام بما يأتي:
(أ) في الطرق المشتملة على طريقتين والمعينة للسير

إلى الأمام وتسير في الطريق بوسائلها الخاصة، غير السيارات المتنقلة على السكك الحديدية أو المرتبطة بمسير كهربائي وتصلح عادة لنقل الأشخاص أو السلع وكل دولة مرتبطة بموجب الملحق الأول تستثنى من هذه الدلالة الدراجات ذات المحرك المساعد الذي له المميزات المبينة في الملحق المذكور.

وتدل عبارة «عربة مركبة» على كل سيارة تتبعها عربة مجرورة خالية من المحور الأمامي ومتصلة بها بحيث يوضع قسم من العربة المقطورة على السيارة الجرارة ويحمل قسم وافر من وزن هذه العربة المقطورة وشحنتها على الحرارة، وتسمى عربة كهذه «بشبه عربة مقطورة».

وتدل عبارة «عربة مقطورة» على كل عربة معدة للارتباط بسيارة أخرى ذات محرك.

ويدل لفظ «دراجة» على كل دراجة غير مجهزة بمحرك ذاتي وكل دولة مرتبطة بموجب الملحق الأول تدرج في هذه الدلالة الدراجات ذات المحرك المساعد التي لها المميزات المبينة في الملحق المذكور.

وتدل عبارة «وزن حمولة» سيارة على وزنها حالة وقوفها وقت الاستعداد للسير وكذا على شحنتها، بما في ذلك وزن السائق وما سواه من الأشخاص الراكبين في الوقت نفسه.

وتدل عبارة «الحمولة القصوى» على وزن الشحنة المصرح بقبولها من طرف السلطة المختصة بالبلد المسجلة فيه العربة.

وتدل عبارة «الوزن الأقصى» المرخص فيه لعربة على وزنها في حالة استعدادها للسير وكذا على الحمولة القصوى.

الفصل الخامس

يجب أن لا تؤل هذه الاتفاقية بمروحة في نقل الأشخاص بأجرة أو السلع غير الأمتعة الشخصية التي هي لأصحاب السيارات إذ من المعلوم أن هذه المسألة وكذا ما سواها من المسائل غير المشار إليها في هذه الاتفاقية تبقى من اختصاص التشريع الوطني مع مراعاة تطبيق بقية الاتفاقيات والأوفاق الدولية.

الباب الثاني

القواعد المطبقة على السير عبر الطرق

الواقع مجاوزته.

الفصل الثاني عشر

1. يجب على كل سائق يقترب من مفترق طرق أو ملتقى طرق أو مجمع طرق أو ممر يعبر سكة حديدية أن يكون ذا بصيرة خاصة لاجتناب كل حادث؛
2. يمكن إعطاء أسبقية المرور في ملتقى الطرق أو أقسام الطرق ويشار إلى هذه الأسبقية بوضع علامات؛ ويتحتم على كل سائق يقترب من جادة كهذه أو من قسمة جادة ذات أسبقية أن يترك المرور للسائقين الذين يسرون في هذه الجادة؛
3. إن مقتضيات الملحق الثاني المتعلق بأسبقية المرور في الملتقيات غير المشار إليها في المقطع الثاني من هذا الفصل تطبقها الدول المرتبطة بموجب الملحق المذكور؛

4. يجب على كل سائق أن يقوم بما يأتي قبل أن يدخل في طريق أخرى؛
 - (أ) أن يتأكد من أنه قادر على مباشرة حركته من غير خطر على بقية المنتفعين بالطريق؛
 - (ب) أن يبين عن عزمه بكيفية واضحة؛
 - (ج) أن يقترب أكثر ما يمكن من حاشية الطريق المطابقة لاتجاه سيره إن كان يعزم ترك الطريق معرجا على هذا الجانب؛
 - (د) أن يقترب أكثر ما يمكن من وسط الطريق إن أراد ترك الطريق معرجا على الجانب الآخر، مع مراعاة مقتضيات المقطع الثاني من الفصل 16؛
 - (هـ) أن لا يعرقل بحال من الأحوال السير في الاتجاه المقابل.

الفصل الثالث عشر

- 1- إذا وقفت العربات أو الحيوانات في الطريق فيجب تصفيفها قرب ما يمكن من حاشية الطريق إن لم يمكن تصفيتها خارج الطريق ويجب على السائقين أن لا يتركوا العربات أو الحيوانات إلا بعد ما يتخذون الاحتياطات الضرورية لاجتناب حادث؛
- 2- يجب أن لا تقف العربات والحيوانات في المكان الذي قد تكون فيه خطرا أو عرقلة، خصوصا في زاوية طريقيين أو في منعطف أو في قمة عقبة أو بالقرب من ذلك.

في اتجاهين يجب على السائق أن يبقى عربته في الطريق المخصصة باتجاه سيرها.

(ب) في الطريق المشتملة على أكثر من طريقيين، يجب عليه أن يبقى عربته في الطريق الأكثر قربا من حاشية الطريق في اتجاه سيرها.

3- يجب أن تبقى الحيوانات أكثر قربا، بقدر الإمكان، من حاشية الطريق طبق الكيفية المنصوص عليها في التشريع الوطني.

الفصل العاشر

يجب على كل سائق عربية أن يبقى دائما مالكا زمام سرعتها وأن يقود بكيفية رصينة ومتبصرة، ويجب عليه أن يتمهل أو أن يقف كلما تقتضيه الأحوال، خصوصا إذا كانت إمكانية الرؤية غير حسنة.

الفصل الحادي عشر

- 1- يجب على كل سائق، عند تقابله مع غيره أو مجاوزته من لدن غيره أن يبقى في الطريق المخصصة باتجاه سيره أكثر قربا وبقدر الإمكان من حاشية الطريق ويجب أن تقع مجاوزة العربات والحيوانات إما على اليمين وإما على اليسار، حسب اتجاه السير المرعى في البلد المعني بالأمر، غير أن هذه القواعد يحتفظ بها حيال الحافلات الكهربائية (طرامواي) والقطارات التي تسير عبر الطرق وكذلك في بعض الطرق الجبلية.
- 2- يجب على السائق عند دنو كل عربية أو بهيمة مصحوبة بسائقها.

(أ) أن يراعي المساحة الكافية للمرور في حالة تقابله مع عربية أو حيوانات مصحوبة بسائقها.

(ب) أن يقترب جهد الإمكان من حاشية الطريق المطابقة لاتجاه المرور وأن لا يعجل بسيره في حالة ما إذا كانت عربية تتأهب لمجاوزته.

3- يجب على كل سائق يريد مجاوزة أن يتأكد من أنه يتوفر على الاتساع الكافي للقيام بمباشرتها ومن أن الرؤية من الأمام تسمح له بها من غير خطر. ويجب عليه، بعد المجاوزة إرجاع عربته إلى اليمين أو اليسار، حسب اتجاه السير المرعى في البلد المعني بالأمر غير أنه لا يقوم بذلك إلا بعد ما يتأكد من أنه قادر على إرجاعها من غير إضرار بالعربة أو الراجل أو الحيوان

الفصل الرابع عشر

يجب أن تتخذ جميع الاحتياطات المفيدة حتى لا تكون شحنة أية عربة سبب ضرر أو خطر.

الفصل الخامس عشر

1- إن كل عربة أو مجموعة من عربات مقرونة توجد في طريق يجب أن يكون لها على الأقل ضوء أبيض موجه إلى الأمام وعلى الأقل ضوء احمر موجه إلى الخلف وذلك عند الغروب وفي طيلة الليل أو إذا اقتضت ذلك أحوال الطقس.

وإذا كانت العربة غير دراجة أو دراجة نارية بلا مقعد جانبي (سيدكار) مجهزة بضوء أبيض أمامي فقط فإن هذا الضوء يجب أن يوضع في جهة السيارات الآتية من الاتجاه المعاكس. وفي البلدان التي يفرض فيها ضوءان أبيضان أماميان يجب وضع هذين الضوءين بيمين السيارة ويسارها.

ويمكن أن يشعل الضوء الأحمر إما من جهاز متباين عن الجهاز الذي يشعل منه الضوء أو الضوء الأبيض الأضواء إلى الأمام وأما من نفس الجهاز إذا كان أقل طول السيارة واستعداداتها تسمح بذلك.

2- لا تستعمل عربة من العربات في أي حال من الأحوال ضوءاً أحمر موجهاً إلى الأمام أو ضوءاً أبيض موجهاً إلى الخلف فضلاً عن أن لا تجهز بأجهزة عاكسة أشعة الضوء الأحمر إلى الأمام والأبيض إلى الخلف، ولا يطبق هذا المقتضى على الأضواء البيضاء أو الصفراء الخاصة بالسير إلى الوراء إذا كان التشريع الوطني للبلد المسجلة فيه السيارة يسمح استعمال هذه الأضواء.

3- يكون من شأن الأضواء والمرابا العاكسة أن تعلم بكيفية مفيدة المنتفعين بالطريق الآخرين بوجود العربة.

4- يجوز لكل دولة متعاقدة أو لإحدى عمالاتها أن تستثني من مقتضيات هذا الفصل ما يأتي ذكره، على شرط أن تتخذ جميع الإجراءات لضمان الشروط المتعددة لأمن السير.

(أ) العربات المستعملة لأغراض أو أحوال خصوصية؛

(ب) بعض العربات الخصوصية الشكل أو النوع؛

(ت) العربات الواقفة في طريق تكون إنارتها كافية.

الفصل السادس عشر

1- تطبيق مقتضيات هذا الباب على الحافلات الكهربائية (الطروليبوس).

2- (أ) يتحتم على ركاب الدراجات أن يسيروا في الممرات المعدة لسير الدراجات إذا أشارت إليهم بذلك إمارة خصوصية أو إذ أحتمه عليهم التشريع الوطني. (ب) يجب على ركاب الدراجات أن ينتظموا الواحد بعد الآخر فيما إذا اقتضت ذلك أحوال السير ويجب عليهم أن لا يسيروا أكثر من اثنين مصطحبين في الطريق إلا في الأحوال المنصوص عليها في التشريع الوطني.

(ج) يمنع على ركاب الدرجات أن يرتبطوا لأجل السير بسيارة.

(د) لا تطبق القواعد المبينة في المقطع «د» من الفقرة الرابعة من الفصل 12 على ركاب الدراجات في البلدان التي ينص فيها التشريع الوطني على خلاف ذلك.

الباب الثالث

في الإعلام بطريق الإشارة

الفصل السابع عشر

1- إن الإشارات والعلامات المتخذة في كل دولة من الدول المتعاقدة توضع وحدها، بقدر الإمكان، في طرق هذه الدولة قصد ضمان تجانس الإعلام بواسطة الإشارة وفيما إذا اقتضى الحال إدخال بعض العلامات الجديدة فإن هذه العلامة نفسها يجب أن تدخل بميزات شكلها ولونها وكذا بنوع الرقم المحتمل استعماله في النظام المتبع في هذه الدولة.

2- يحدد عدد العلامات القانونية في أدنى القدر اللازم ولا تنصب إلا في المواضع التي يكون وجودها فيها ضرورياً.

3- يجب نصب علامات الخطر على بعد مسافة كافية من الحواجز لإشعار المنتفعين بالطريق بها إشعاراً نافعاً.

4- لا يسمح بأن توضع على العلامة النظامية أية كتابة أجنبية عن مقصود العلامة أو من شأنها أن تقلل من سهولة الرؤية أو تغيير ميزتها.

5- لا يرخص في استعمال صفائح علامات الطرق أو الكتابات التي قد تحدث التباساً مع العلامات

1- يعين في الملحق الرابع كل من تركيب العلامة المميزة وشروط وضعها.

الفصل الواحد والعشرون

يجب على كل سيارة وعلى كل عربة مقطورة أن تحمل علامات التعريف المبينة في الملحق الخامس.

الفصل الثاني والعشرون

1- يجب أن تكون السيارات وعرباتها المقطورة في حالة جيدة للسير ومتوفرة على شروط السير بحيث لا تكون خطرا على السائقين ولا على ركبها وسائر المنتفعين بالطريق ولا تحدث ضررا للأماك العمومية والخصوصية.

2- يجب أيضا أن تتوفر في السيارات والعربات المقطورة وتجهيزها الشروط المنصوص عليها في الملحق رقم 6 ويجب على سائقيها أن يراعوا تعاليم هذا الملحق.

3- تطبق مقتضيات هذا الفصل على الحافلات الكهربائية (الطروليبوس).

الفصل الثالث والعشرون

تعين في التشريع الوطني

1- أبعاد وأقصى أوزان العربات المقبول سيرها عبر طرق دولة متعاقدة أو إحدى عملاتها، أما فيما يخص بعض الطرق التي تعينها الدول المتعاقدة في اتفاقيات إقليمية أو دولة متعاقدة إن لم تكن هناك اتفاقيات إقليمية، فإن الأبعاد وأقصى الأوزان المرخص فيها فهي المعينة في الملحق رقم 7.

2- تطبق مقتضيات هذا الفصل على (الطروليبوس)

الباب الخامس

سائقوا السيارات في السير الدولي

الفصل الرابع والعشرون

1- ترخص كل دولة متعاقدة لكل سائق يدخل ترابها ويتوفر على الشروط المبينة في الملحق رقم 8 في أن يسوق في طرفها من غير اختبار جديد سيارات من الصنف أو من الأصناف المبينة في الملحقين 9 و10 والمسلمة له من أجلها رخصة للسوق بعد الإبانة عن كفاءته وهذا من طرف السلطة المختصة لدولة أخرى متعاقدة أو لإحدى عملاتها أو جمعية مؤهلة من لدن هذه السلطة.

النظامية أو صعوبة في قراءتها.

الباب الرابع

المقتضيات المطبقة على السيارات ذات

المحرك وعلى العربات المقطورة في السير الدولي

الفصل الثامن عشر

1- يجب أن تسجل الدولة المتعاقدة أو إحدى عملاتها كل سيارة وفقا لتشريعتها لاستفادتها من مقتضيات هذه الاتفاقية.

2- تسلم إلى الطالب، إما على يد السلطة المختصة وإما على يد أية جمعية مؤهلة، شهادة بتسجيل السيارة تتضمن على الأقل الرقم الترتيبي المدعو رقم التسجيل واسم وعلامة صانع السيارة ورقم الصنع أو رقم السلسلة للصانع وتاريخ ابتداء سيرة السيارة وكذا الاسم العائلي لطالب الشهادة المذكورة واسمه الشخصي أو أسماء الشخصية ومحل سكناه.

3- تقبل في جميع الدول المتعاقدة شهادات التسجيل المسلمة بالكيفية المشار إليها أعلاه بما هو منصوص فيها إلى أن يثبت ما يخالف ذلك.

الفصل التاسع عشر

1- يجب على كل سيارة أن تحمل على الأقل في مؤخرها رقم التسجيل الذي خولته إياها السلطة المختصة مكتوبا على صفيحة أو على السيارات نفسها أما في شأن السيارة التي تتبعها عربة مقطورة أو عدة عربات فيجب أن تحمل العربة المقطورة الفريدة أو الأخيرة رقم تسجيل السيارة الجرارة أو رقم تسجيل خاص.

2-2 وشروط وضعه.

الفصل العشرون

يجب على كل سيارة أن تحمل في مؤخرها، زيادة على رقم التسجيل علامة مميزة لمحل تسجيل هذه السيارة، مكتوبا على صفيحة أو على السيارة نفسها وهذه العلامة هي التي تدل إما على الدولة وإما على قطر تتألف منه وحدة متميزة، من حيث التسجيل، وفي حالة ما إذا كانت هناك سيارة تتبعها عربة مقطورة واحدة فأكثر، يجب تكرار العلامة المميزة لمحل التسجيل إما في مؤخر العربة المقطورة الفريدة أو في مؤخر العربة المقطورة الأخيرة.

الدول الأمريكية والمجوعة رهن إشارة التوقيع عليها بواشنطن يوم 15 دجنبر 1943 ولديه الوثائق المطلوبة بموجب هذه المقتضيات يعتبر مستوفيا للشروط المنصوص عليها في هذا الفصل، أثناء مدة خمس سنين بتدئ من الشروع في إجراء العمل بهذه الاتفاقية.

الفصل الخامس والعشرون

تلتزم الدول المتعاقدة بأن تبلغ بعضها إلى بعض الإرشادات الكفيلة بإثبات هوية الأشخاص المحصلين على رخصة وطنية أو دولية للسوق إذا كانوا يستوجبون عقوبة لمخالفتهم تنظيم السير كما يبلغ بعضها للبعض الإرشادات الكفيلة بإثبات هوية المالك أو الشخص الذي سجلت في اسمه كل سيارة أجنبية كانت سبب حادثة خطيرة.

الباب السادس

في المقتضيات المطبقة على الدراجات

في السير الدولي

الفصل السادس والعشرون

يجب أن تكون الدراجات مجهزة بالأجهزة التالية:

(أ) حصار فعال على الأقل؛

(ب) جهاز منبه متألف من جرس يسمع على بعد مسافة كافية، ولا يستعمل أي منبه سواه؛
(ج) ضوء أبيض أو أصفر موجه إلى الأمام مع ضوء أحمر أو جهاز عاكس للنور موجهة أشعته إلى المؤخر بمجرد غروب الشمس وفي الليل أو إذا اقتضت الأحوال لذلك.

الباب السابع

البنود الختامية

الفصل السابع والعشرون

1- تعرض هذه الاتفاقية إلى غاية 31 دجنبر 1949 لتوقع عليها جميع الدول أعضاء الأمم المتحدة وكل دولة استدعت للمساهمة في المؤتمر المتعلق بالنقل عبر الطرق والنقل بواسطة السيارات ذلك المؤتمر المنعقد بمدينة جنيف سنة 1949.

2- يصادق على هذه الاتفاقية وتودع وثائق المصادقة لدى الأمين العام للأمم المتحدة.

3- إن الدول المذكورة في المقطع الأول من هذا الفصل التي لم تكن قد وقعت على هذه الاتفاقية

2- غير أنه يجوز لدولة متعاقدة أن تطالب السائق الذي يدخل ترابها بأن يكون حاملا لرخصة دولية للسوق مطابقة للنموذج المضمن في الملحق رقم 10 وخصوصا إذا كان الأمر يتعلق بسائق أت من بلد لا يطالب فيه برخصة وطنية للسوق أو لا تكون فيه الرخصة الوطنية المسلمة مطابقة للنموذج المضمن في الملحق رقم 9.

3- تسلم الرخصة الدولية للسوق من لدن السلطات المختصة لدولة متعاقدة أو من إحدى عملاتها أو من جمعية مؤهلة لذلك من لدن هذه السلطة تحمل خاتم أو طابع السلطة أو الجمعية بعد ما يبين السائق عن كفاءته، وتسمح الرخصة بسوق السيارات الداخلة في الأصناف المسلمة من أجلها هذه الرخصة وذلك بدون اختبار جديد وفي جميع الدول المتعاقدة.

4- يمكن أن يرفض حق استعمال رخص السوق الوطنية أو الدولية إذا تبين أن الشروط المقررة لتسليمها لم تعد متوفرة.

5- لا يمكن لدولة متعاقدة أو لإحدى عملاتها أن تسحب من سائق حق استعمال رخصة من الرخص المشار إليها أعلاه إلا إذا ارتكب هذا الأخير مخالفة للقانون الوطني الراجع للسير وكان من شأنها أن تؤدي إلى سحب رخصة السوق طبقا لتشريع الدولة المتعاقدة، وفي هذه الحالة يجوز للدولة المتعاقدة أو لإحدى عملاتها التي انتزعت استعمال الرخصة أن تسترد الرخصة وأن تحتفظ بها إلى غاية انصرام الأجل الذي قرر طيلة سحب حق استعمال هذه الرخصة من السائق أو إلى غاية الوقت الذي يغادر فيه هذا الأخير تراب هذه الدولة المتعاقدة إذا تقدمت مغادرته على انصرام الأجل المذكور.

ويجوز للدولة المتعاقدة أو لعمالتها أن تضمن في الرخصة السحب الواقع بهذه الكيفية وأن تبلغ اسم السائق وعنوانه إلى السلطة التي سلمت الرخصة.

6- كل سائق مقبول في السير الدولي بمقتضى أحكام الاتفاقية المتعلقة بسير السيارات والموقع عليها بمدينة باريس يوم 24 أبريل 1926 أو بمقتضى أحكام الاتفاقية الخاصة بضبط سير السيارات ذات المحرك في

التطبيق في اليوم الثلاثين الموالي لإيداع وثيقة المصادقة أو الانضمام التي تقدمها الدولة المذكورة. ويبلغ الأمين العام للأمم المتحدة تاريخ تطبيق هذه الاتفاقية إلى كل واحدة من الدول الموقعة أو المنظمة وكذلك إلى الدول الأخرى التي وقع استدعاؤها للمساهمة في اجتماع الأمم المتحدة المتعلق بالنقل عبر الطرق والنقل بواسطة السيارات.

الفصل الثالثون

تلغى بهذه الاتفاقية الدولية المتعلقة بسير السيارات والاتفاقية الدولية المتعلقة بالسير في الطرقات تلكم الاتفاقيتان الموقع عليهما بمدينة باريس يوم 24 أبريل 1926 وكذا الاتفاقية المتعلقة بتنظيم السير الدولي بواسطة السيارات المعروضة للتوقيع عليها بواشنطن يوم 15 دجنبر 1943 ويعوض عنها بها في العلائق بين المتعاقدين.

الفصل الواحد والثلاثون

1- كل تعديل تقترح دولة متعاقدة إدخاله على هذه الاتفاقية يقدم إلى الأمين العام للأمم المتحدة، وهو يبلغ نصه إلى جميع الدول المتعاقدة ويطلب منها في الوقت نفسه أن تعلم بما يأتي في ظرف الأربعة أشهر.

(أ) هل ترغب في عقد مؤتمر لدراسة التعديل المقترح؛

(ب) أو هل توافق على قبول التعديل المقترح من غير عقد أي مؤتمر؛

(ج) أو هل توافق على رفض التعديل المقترح من غير انعقاد مؤتمر ويوجه أيضا الأمين العام التعديل المقترح إلى جميع الدول غير المتعلق بالنقل عبر الطرق والنقل بواسطة السيارات.

2- يعقد الأمين العام مؤتمرا للأمم المتحدة لدراسة التعديل المقترح في حال ما إذا طلب عقد مؤتمر:

(أ) الربع على الأقل من الدول المتعاقدة في حالة ما إذا كان التعديل المقترح يدخل على الاتفاقية غير الملحقات؛

(ب) الثلث على الأقل من الدول المتعاقدة إذا التعديل المقترح يدخل على ملحق ما غير الملحقين الأول والثاني؛

وكذلك كل دولة أخرى يعينها المجلس الاقتصادي الاجتماعي لهذا الغرض بموجب مقرر صادر منه يمكنها ابتداء من فاتح يناير 1950 الانضمام إلى هذه الاتفاقية وتكون أيضا هذه الاتفاقية نفسها معروضة للمشاركة فيها باسم كل قطر تحت وصاية معهود بإدارته إلى الأمم المتحدة.

4- يباشر الانضمام إلى الاتفاقية بطريق إيداع في وثيقة الانضمام لدى الأمين العام للأمم المتحدة.

الفصل الثامن والعشرون

1- يجوز لكل دولة وقت التوقيع أو المصادقة أو الانضمام أو في وقت آخر فيما بعد أن تعلن بواسطة وثيقة تبلغها إلى الأمين العام للأمم المتحدة، إن مقتضيات هذه الاتفاقية تطبق على كل قطر تتعهد بعلاقاته الدولية، وتصبح هذه المقتضيات مطبقة في القطر أو الأقطار المبينة في التبليغ المذكور بعد ثلاثين يوما من التاريخ الذي يكون الأمين العام قد تسلم فيه التبليغ المذكور أو وقت إجراء العمل بالاتفاقية إن لم تكن قد دخلت في حيز التطبيق.

2- تلتزم كل دولة متعاقدة بأن تتخذ في أقرب وقت ممكن التدابير اللازمة لتعميم تطبيق هذه الاتفاقية على الأقطار التي تتعهد بعلاقتها الدولية مع مراعاة قبول حكومات هذه الأقطار إذا كانت دواعٍ دستورية تستوجب ذلك وهذا إذا كانت الظروف والأحوال تسمح بما ذكر.

3- كل دولة من الدول التي تقدم تصريحاً وفق مقتضيات المقطع الأول من هذا الفصل المتعلقة بتطبيق هذه الاتفاقية على قطر تتعهد بعلائقه الدولية ويجوز لها فيما بعد التصريح في كل وقت بواسطة إعلام تبلغه إلى الأمين العام بأن هذه الاتفاقية لم تعد تطبق على القطر المعين في التبليغ، ولا تبقى الاتفاقية بعد سنة واحدة تنصرم على تاريخ التبليغ المذكور تطبق على القطر المقصود.

الفصل التاسع والعشرون

يجري العمل بهذه الاتفاقية في اليوم الثلاثين الموالي لتاريخ إيداع الوثيقة الخامسة التي تباشر المصادقة أو الانضمام أما فيما يتعلق بكل دولة تصادق أو تنضم بعد هذا التاريخ فتدخل هذه الاتفاقية في حيز

6- وفيما يتعلق بالتعديلات الذي تدخل على الملحقين 1 و2 والتعديلات غير المشار إليها في المقطع الرابع من هذا الفصل فيبقى المقتضى الأصلي جاريا به على كل دولة متعاقدة قد قامت بالتصريح المقرر في المقطع الثالث أو بالتعرض المشار إليه في المقطع الخامس.

7- يمكن للدولة المتعاقدة التي قامت بالتصريح المشار إليه في المقطع الثالث من هذا الفصل أو التي قامت بالتعرض على التعديل طبقا لمقتضيات المقطع الخامس من هذا الفصل أن تسحب في كل وقت هذا التصريح أو هذا التعرض وذلك بتبليغها إعلاما إلى الأمين العام ويكون التعديل نافذا المفعول إزاء هذه الدولة عندما يتوصل الأمين العام بالإعلام المبلغ إليه.

الفصل الثاني والثلاثون

يمكن فسخ هذه الاتفاقية بواسطة سابق إعلام مدته سنة يوجه إلى الأمين العام للأمم المتحدة الذي يعلم بهذا الإبطال كل دولة موقعة أو منخرطة وعند انصرام أجل هذه السنة ينتهي العمل بهذه الاتفاقية بالنسبة للدولة المتعاقدة التي أبطلته.

الفصل الثالث والثلاثون

كل نزاع ينشأ بين دولتين أو بين دول متعاقدة بشأن تأويل أو تطبيق هذه الاتفاقية ولم يكن في إمكان المتعاقدين تسوية عن طريق المفاوضات أو عن طريق أخرى من طرف التسوية يمكن رفعه بطلب أية دولة من الدول المتعاقدة المعنية بالأمر إلى محكمة العدل الدولية لتبث فيه.

الفصل الرابع والثلاثون

لا يجب أن يفهم من أي مقتضى من مقتضيات هذه الاتفاقية منع دول متعاقدة من اتخاذ التدابير الموافقة لمقتضيات ميثاق الأمم المتحدة والراجعة إلى حاجيات التي تراها ضرورية للمحافظة على أمنها الخارجي أو الداخلي.

الفصل الخامس والثلاثون

1- يبلغ الأمين العام للدول المبينة في المقطع الأول من الفصل 27 ما يأتي بيانه علاوة على التبليغات المنصوص عليها في الفصل 29 والمقطعات 1 و3 و5 من الفصل 31 وكذا في الفصل 32.

ج) الثلث على الأقل من الدول المرتبطة بالملحق المقترح التعديل في شأنه إذا كان الأمر يتعلق بالملحقين الأول والثاني.

ويستدعي الأمين العام إلى هذا المؤتمر الدول الغير المتعاقدة والتي استدعت للمشاركة في مؤتمر الأمم المتحدة المنعقد في شأن النقل عبر الطرق والنقل بواسطة السيارات أو الدول التي يرى المجلس الاقتصادي والاجتماعي حضورها مرغوبا فيه.

ولا تطبق هذه المقتضيات إذا صودق على تعديل الاتفاقية طبقا لمقتضيات الفقرة الخامسة من هذا الفصل.

3- إن كل تعديل يدخل على هذه الاتفاقية ويصادق عليه في هذا المؤتمر بأغلبية الثلثين يبلغ إلى جميع الدول المتعاقدة لأجل الموافقة عليه وبعد تسعين يوما تمضي على الموافقة من طرف ثلثي الدول المتعاقدة يشرع في إجراء العمل بكل تعديل يدخل على الاتفاقية باستثناء تعديل الملحقين 1 و2 وذلك إزاء جميع الدول المتعاقدة باستثناء الدول التي تصرح به قبل تاريخ إجراء العمل به بعدم الموافقة.

وإما إجراء العمل بكل تعديل في الملحقين 1 و2 فيستوجب أغلبية ثلثي الدول المرتبطة بالملحق المعدل.

4- يمكن للمؤتمر وقت المصادقة على تعديل هذه الاتفاقية غير تعديل الملحقين 1 و2 يقرر بأغلبية الثلثين أن هذا التعديل يقتضي نوعه أن كل دولة متعاقدة تصرح بعدم موافقتها عليه أما التي توافق عليه في أجل اثني عشر شهرا بعد إجراء العمل به فتنتهي عضويتها في الاتفاقية بعد انصرام هذا الأجل.

5- وفي حالة ما إذا أخبر ثلثا الدول المتعاقدة على الأقل الأمين العام طبقا للفقرة ب) من المقطع الأول لهذا الفصل باستقرار رأيهم على تطبيق التعديل دون عقد أي مؤتمر فيبلغ إعلام مقرراتها من طرف الأمين العام إلى جميع الدول المتعاقدة، ويجرى العمل بالتعديل في أجل تسعين يوما ابتداء من تاريخ هذا التبليغ إزاء جميع الدول المتعاقدة باستثناء الدول التي تعلم الأمين العام خلال هذا الأجل بأنها تعارض في ذلك.

وإثباتا لما ذكر فإن الممثلين الممضين أسفله بعد ما أدلوا بتفويضاتهم التامة المعترف بأن صيغتها صحيحة وقانونية قد وقعوا على هذه الاتفاقية.

وحرر بمدينة جنيف في نظير واحد باللغتين الإنجليزية والفرنسية على أن يكون التصديق فيما يخص النصين متساويا في تاريخ 19 شتبر 1949⁽¹⁾:
أفغانستان الجمهورية الاشتراكية

السوفياتية

بيلو روسيا (روسيا البيضاء)

الكنادا

الشيبي

الصين

كولومبيا

كوسطا - ريكا

كوبا

تشيكوسلوفاكيا.

(تصريح بالإنجليزية)

الإمضاء: ف أوطراطا

في 28 دجنبر 1949 (1)

فيلاندا

فرنسا

لوسيان هبير

الدايمرك

يصرح طبقا للفصل 2 المقطع 2 بأن يستثنى من هذه الاتفاقية الملحقان 1 و2 من تطبيق الاتفاقية ويجدد التحفظ بخصوص المقطع 2 من الفصل 1 للاتفاقية الذي أفضى به في الجلسة العلنية.

اعتمادا على الملحق رقم 6 المقطع 1

الفقرة ب فإن الحكومة الفرنسية تصرح

بأن لا تقبل أية عربة جرارة وبأن لا تسمح بأن تكون وراءها عربة مركبة

الإمضاء: م. بانك

الإيكواتور

أ. بلواندرسن (2)

مصر

(أ) التصريحات التي تستثنى بموجبها الدول المتعاقدة الملحق 1 أو الملحق 2 أو كليهما من تطبيق الاتفاقية وفقا للمقطع 1 من الفصل 2.

(ب) التصريحات الذي تبلغ بموجبها دولة متعاقدة مقررًا بشأن ارتباطها بالملحق 1 والملحق 2 أو بكليهما طبقا للمقطع 2 من الفصل 2.

(ج) الإمضاءات والمصادقات والانضمامات بمقتضى الفصل 27.

(د) التبليغات بشأن التطبيق الترابي للاتفاقية تنفيذا للفصل 28.

(هـ) التصريحات التي تقبل بموجبها الدول التعديلات المدخلة على الاتفاقية طبقا للمقطع 3 من الفصل 31.

(و) التعرض على التعديلات المدخلة على الاتفاقية المبلغة من طرف الدول للأمين العام طبقا للمقطع 5 من الفصل 31.

(ز) تاريخ إجراء العمل بالتعديلات المدخلة على الاتفاقية طبقا للمقطعين 3 و5 من الفصل 31.

(ح) التاريخ الذي تنسحب فيه دولة من الاتفاقية طبقا للمقطع 4 من الفصل 31.

(ط) سحب التعرض عن تعديل ما بمقتضى المقطع 7 من الفصل 31.

(ي) انسحاب الدول المرتبطة بالتعديلات المدخلة على الاتفاقية.

(ك) الإعلانات بفسخ الاتفاقية طبقا للفصل 32.

(ل) التصريحات بأن الاتفاقية انتهى تطبيقها في قطر طبقا للمقطع 3 من الفصل 28.

(م) التبليغات حول الرسائل المتباينة المحررة من طرف الدول طبقا لمقتضيات المقطع 3 من الملحق 4.

2- يودع أصل هذه الاتفاقية لدى الأمين العام الذي يوجه نسخا مطابقة للأصل للدول المشار إليها في المقطع الأول من الفصل 27.

3- يؤذن للأمين العام في أن يسجل هذه الاتفاقية وقت إجراء العمل بها.

(1) مع إبداء تحفظ هذا نصه نقلا عن الترجمة من الإنجليزية إلى الفرنسية قدمتها الكتابة العامة للأمم المتحدة: يستثنى الملحق الثاني من تطبيق الاتفاقية طبقا للمقطع 1 من الفصل 2 من هذه الاتفاقية.

(2) مع إبداء تحفظ محرر باللغة الإنجليزية وترجم إلى اللغة الفرنسية من طرف الكتابة العامة للأمم المتحدة: ونصه مع مراعاة تصريح واقع طبقا للمقطع 1 من الفصل 2 من هذه الاتفاقية الرامي إلى استثناء الملحق 1 من تطبيق الاتفاقية.

الملحقات

الملحق الأول

مقتضيات إضافية خاصة بتعريف السيارات ذات المحرك والدراجات

إن الدراجات ذات محرك مساعد جراري من سعة أسطوانية يبلغ أقصى حجمه 50 سنتيمترا مكعبا (أو 3.05) دولية لا تعتبر سيارات ذات محرك بشرط أن تحتفظ فيم بخص تركيبها بجميع المميزات العادية الخاصة بالدراجات.

الملحق الثاني
الأسبقية

1- إذا اقتربت في آن واحد سيارتان من ملتقى الطرق متوجهتان من طرق لا تمتاز إحداهما عن الأخرى بالأسبقية فيجب على السيارة الآتية من اليسار في البلدان التي يكون فيها توجيه السير على اليمين، وعن اليمين في البلدان التي يكون فيها توجيه السير عن اليسار أن تترك المرور للسيارة الأخرى.

2- غير أنه يحتفظ بالأسبقية للحافلات الكهربائية (الترامواي) والقطارات المارة عبر الطريق.

الملحق الثالث

رقم التسجيل للعربات في السير الدولي

1- يجب أن يكون رقم تسجيل كل عربة مركبا إما من أرقام وإما من أرقام وحروف ويجب أن تكون الأرقام عربية مثلما هي مستعملة في وثائق الأمم المتحدة، أما الحروف فتكون باللاتينية غير أنه يسمح باستعمال أرقام وحروف أخرى وفي هذه الحالة يجب أن تكرر البيانات بالأرقام والحروف المشار إليها أعلاه.

2- يجب أن يكون الرقم ممكن القراءة بالنهار في وقت الصحو على مسافة عشرين مترا (65 قدما).

3- في حالة ما إذا وضع رقم التسجيل في صفيحة خصوصية يجب أ، تعلق هذه الصفيحة على شكل عمومي وعلى كيفية قائمة بالمستوى المستطيل لناظر العربة نفسها، وإذا وضع الرقم أو صبغ في العربة نفسها يجب أن يكون في مساحة عمودية بوجه العربة الخلفية.

اليونان	أ. ك. صفوت
غواتيمالا	صلفادور
هايتي	ايشيوبيا (الحبشة)
أوكرانيا	الهندوراس
الاتحاد	المجر (هونغاريا)
	الإفريقي الجنوبي
ه. برون	انسلاندا
اللوكسومبورغ	الهند
ر. لوجلين	راشفان بيلاي
مكسيك	إيران
هولاندا	العراق
	إيرلاندا
ج. ج. أوفار	إسرائيل
زيلاندا الجديدة	م. علهاني
النرويج	م. لاباريكي
اكسيل رومينك	إيطاليا.
	م. هانري وكومليني.
باناما	لبنان
	(مع التحفظ بشأن المصادقة)
البراقواي	ج. مكاوي
بيرو	ليبيريا
فيلين	بولونيا
ردلف ماسلوق	البرتغال
اتحاد الجمهوريات الاشتراكية	رومانيا
السوفياتية	المملكة العربية السعودية
المملكة المتحدة لبريطانيا العظمى	السويد
وإيرلاندا الشمالية	كوساهاال
س. أ. بيرتشيل	سويسرا
الولايات المتحدة الأمريكية	همريك روطموند
هنري أن كيلى	روبير بلوميز
كرفيرس فربانك	بول كوتري
أرقوى	سوريا
فنزويلا	الطايلاند
اليمن	شرق الأردن
يوغوسلافيا	تركيا
لجوب. كونينوفيك	الجمهورية الاشتراكية السوفياتية

الأقل (9.4 بوصة) و145 مليمترًا في العلو (5.7 بوصة) ويمكن أن تنخفض هذه الأبعاد إلى 175 مليمترًا (6.9 بوصة) في العرض و115 مليمترًا في العلو (4.5 بوصة) إذا كانت العلامة تحتوي على أقل من ثلاثة أحرف. وفيما يخص العلامات المميزة للدراجات النارية فيمكن أن تنخفض أبعاد الشكل الإهليلجي سواء كانت العلامة تحتوي على حرف أو حرفين أو ثلاثة أحرف في 175 مليمترًا في العرض (6.9 بوصة) و150 مليمترًا في العلو (4.5 بوصة).

3. تكون الحروف المميزة لمختلف الدول والأقطار على هذا الشكل:

4- يجب أن يكون رقم التسجيل المؤخر مضاء كما هو مبين في الملحق رقم 6.

الملحق الرابع

العلامة المميزة للعربات في السير الدولي

1. يجب أن تكون العلامة المميزة مركبة من حرف إلى ثلاثة أحرف كبيرة باللغة اللاتينية ويكون أدنى علو الحروف 80 مليمترًا (3.1 بوصة) ويكون عرض خطوطها 10 مليمترات على الأقل (0.4 بوصة) وتصبغ الحروف بالأسود في رقعة بيضاء من شكل اهليلجي ويكون محوره الرئيسي أفقياً.

2. إذا كانت العلامة المميزة تحتوي على ثلاثة أحرف يكون أبعاد الشكل الإهليلجي 240 مليمترًا على

IL	إسرائيل	AUS	استراليا
.I	إيطاليا	A	النمسا
RL	لبنان	B	بلجيكا
L	اللوكسمبورغ	CB	الكونغو البلجيكي
MA	المغرب	BUR	بزمانيا
.MEX	المكسيك	BR	البرازيل
MC	موناكو	BG	بلغاريا
NIC	نكاراوا	K	الكامبودج
.N	النرويج	CDN	الكندا
PAK	الباكستان	CL	سيلان
NL	هولندا	RCH	الشيلي
NA	الانتي الهولندية	RC	الصين
NGN	غينيا الجديدة	V	حاضرة الفاتيكان
SNE	سرينام	CR	كوستاريكا
PE	أبيرو	DK	الدانمرك
PI	الفلبين	ET	مصر
PL	بولونيا	USA	الولايات المتحدة الأمريكية
P	البرتغال	FM	الاتحاد الماليزي
DOM	الجمهورية الدومنيكية	CF	فيلاندا
JOR	المملكة الهاشمية الأردنية	F	فرنسا
ADN	عدن	F	الجزائر والهند الفرنسية
GBA	الدرني	and	أندور
BS	باهما	SA	السار
IND	الهند	GCA	غواتيمالا
RI	أندونيسيا	RH	هايتي
S	السويد	A	(المجر (هونغاريا
CH	سويسرا	BDS	باربارد
SYR	سوريا	BL	باسوتولاند
CS	تشيكوسلوفاكيا	BP	بتشوشوالاند
T	الطاييلاند	CNB	بورنيو الشمالية (ومن معها (لايوان
TN	تونس	BRU	بروني
TR	تركيا	CY	قبرص
SH	اتحاد الجمهوريات الاشتراكية السوفياتية	WAC	ساحل الذهب
ZA	الاتحاد الإفريقي الجنوبي	WAG	قامبيي
BH	هندوراس البريطانية	GBZ	جبل طارق
HK	هونكونغ	GBG	كوبر نورني
MS	جزيرة موريس	IR	إيران
NR	روديزيا الشمالية	IS	ايسلاندا
SR	سازواك	IS	روديزيا الجنوبية
SK	سشيل	WG	:جزر الريح غرناطة
SY	سيراليون	WL	سانت لوسي
WAL	سنغافورة	WV	سان فانسان
SGP	الصومال الانكليزي	JA	الجمايك
SP	سوازيلاند	GBJ	جرزي
SD	طانكينيكيا	EAK	كينيا
EAT	ترينيتي	GBY	مالطا
TD	زنجبار	WAN	نيجيريا
EAZ		NP	نياسلاند
		EAU	أوكلندا

في حالة الاستخدام والآخر يسمى بجهاز الإيقاف في حالة الالتجاء ويجب أن يبقى جهاز الإيقاف في حالة الالتجاء محصورا ولو عند تغيب السائق بجهاز ميكانيكي محض. ويجب أن تكون العجلات الموقوفة بأحد الجهازين متعادلة بالنسبة لوجه التماثل الطولي. ويجب أن تكون الأجزاء الموقوفة متصلة بصفة دائمة بالعجلات بدون إمكانية فصل الازدواج غير الفصل المؤقت ولاسيما بواسطة استخدام صندوق السرعة أو عجلة حرة. ويجب أن يؤثر جهاز الوقوف على الساحات المحصورة المركبة في العجلات بصفة صلبة أو بواسطة قطع غير قابلة للعطب .

ب) إيقاف العربات المجرورة

كل عربة مجرورة يفوق أقصى وزنها المرخص فيه 750 كيلو غراما (1.650 رطلا) يجب أن تجهز على الأقل بجهاز واحد للإيقاف يؤثر على العجلات الموزعة بصفة متعادلة بالنسبة لوجه التقابل الطولي لمعادلة العربة وعلى نصف عدد العجلات على الأقل على أن مقتضيات الفقرة السابقة تطبق على العربات المجرورة إذا كان أقصى وزنها المأذون فيه لا يتجاوز 750 كيلو غراما (1.650 رطلا) لكي يفوق نصف الوزن حالة فراغ العربة الجارة. ويجب أن يستخدم جهاز إيقاف العربات المجرورة التي يفوق أقصى وزنها المأذون فيه 3.500 كيلو غراما (7.500 رطلا) بألة استعمال جهاز الإيقاف الخاص بالعربة الجارة أما إذا كان أقصى وزن العربة المجرورة المأذون فيه لا يتجاوز 3500 كيلوغرام (7500 رطلا) فيستخدم جهاز الإيقاف بطريقة تقرب العربة المجرورة من العربة الجارة (الإيقاف بعدم الحركة).

ويجب أن يمكن جهاز الإيقاف من منع دوران عجلات العربة المجرورة في حالة عدم الازدواج. وكل عربة مجرورة يجب أن تجهز بجهاز يقوم بالإيقاف بصفة آلية في حالة فصل وسائل الربط ولا يطبق هذا المقتضى لا على العربات المجرورة ذات عجلتين المخصصة بالمخيم ولا على العربات المجرورة الخفيفة المعدة لحمل الأمتعة والتي يفوق وزنها 750 كيلوغراما (1.650 رطلا) وذلك بشرط أن تجهز هذه العربات المجرورة زيادة على الربط الرئيسي بحبل ثانوي يمكن أن يكون سلسلة أو حبل حديديا.

ج) جهاز إيقاف مجموعة عربات والعربات المتألفة منها المجموعة.

1. العربات المركبة

يجب على كل دولة لم تقم من قبل بوضع هذه الأمانة أن تبلغ إلى الكاتب العام في الوقت التي توقع أو تصادق على هذه الاتفاقية أو تنخرط فيها الحروف المميزة التي قد وقع اختيارها عليها.

4. وفي حالة ما إذا وضعت الأمانة المميزة في صفيحة خصوصية يجب أن تثبت هذه الصفيحة بكيفية عمودية وقائمة بالنسبة للمستوى المستطيل لتماثل العربة وفي حالة ما إذا وضعت الإشارة أو صبغت في العربة نفسها يجب أن يكون ذلك في وجه عمودي أو في مساحة شبه عمودية للوجه الخلفي للعربة.

الملحق الخامس

علامات تعريف العربات في السير الدولي

I. تحتوي علامات التعريف على:

أ- فيما يخص السيارات ذات المحرك

1. اسم أو علامة صانع العربة؛

2. رقم الصناعة أو رقم سلسلة الصانع في الهيكل أو عند عدم وجوده في إطار العربة.

3. رقم صناعة المحرك إذا وضعه الصانع في المحرك.

ب) وفيما يخص السيارات المجرورة إما البيانات المبينة في 1 و 2 وإما علامة التعريف المخولة للسيارة المجرورة من طرف السلطة المختصة.

2- يجب أن تقيّد علامات التعريف أعلاه في مواضع ميسورة وواضحة القراءة كما يجب أن توضع بكيفية يصعب تغييرها أو حذفها.

الملحق السادس

الشروط الفنية المتعلقة بتجهيز السيارات ذات المحرك

والعربات المجرورة في حالة السير الدولي

جهاز الإيقاف

1- الحصار

أ) يوقف (حصار) السيارات غير الدراجات النارية مع أو بدون مقعد جانبي (سيدكار)

ويجب أن تجهز كل سيارة بوسائل للإيقاف يمكن أن تراقب الحركة وتوقفها بصفة ثابتة وسريعة وفعالة كيفما كانت كيفية الشحن والانحدار أو التصاعد الذي توجد فيه العربة.

ويجب أن يباشر الإيقاف بجهازين مركبين بحيث يستطيع أحدهما أن يوقف العربة على مسافة مائة في حالة عجز الآخر.

ويسمى أحد الجهازين في هذا النص بجهاز الإيقاف

وضوريا لثلا يعيشى بصر المنتفعين بالطريق.
 (ج) يجب أن تكون كل دراجة نارية بمقعد جانبي (سيدكار) أو بدونه مجهزة في الأمام بضوء خاص بالطريق على الأقل وبضوء للتقابل يطابقان الشروط المنصوص عليها في الفقرتين أ و ب أعلاه غير أنه يمكن أن يعفى من هذا الالتزام الدراجات ذات المحرك الناري والمجهز باسطوانات يكون أقصى سعتها 50 سنتيمترا مكعبا (3.05 انش مكعب)؛

(د) يجب أن تكون كل سيارة غير الدراجة النارية بدون مقعد جانبي (سيدكار) مجهزة في الأمام بضوءين أبيضين للتدليل يجب رؤيتهما ليلا في وقت الصحو على مسافة 150 مترا (500 قدما) أمام العربة دون أن يعشيا بصر المنتفعين الآخرين بالطريق.

أما نقطة الساحة المنيرة البعيدة من الوجه الطولي لتمائل العربة فيجب أن تكون قريبة وعلى كل حال أقل من 400 مليمتر (16 بوصة) من حد عرض أبعاد العربة القصوى.

ويجب أن تكون أضواء التدليل مشتعلة ليلا في جميع الأحوال التي يكون استعمالها واجبا وذلك في آن واحد مع أضواء التقابل إذا لم توجد أية نقطة من الساحة المضيئة لجهاز ضوء التقابل على أقل من 400 مليمتر (16 بوصة) من حد عرض أبعاد العربة القصوى.

(هـ) إن كل سيارة أو كل عربة مجرورة ومجولة في خلف مجموعة عربات مركبة يجب أن تكون مجهزة بضوء أحمر على الأقل يكون واضحا في الليل في وقت الصحو على مسافة 150 مترا (500 قدم) خلف العربة.
 (و) يجب أن يكون رقم التسجيل الخلفي لكل سيارة أو عربة مجرورة مضاء في الليل بحيث يقرأ في وقت الصحو على مسافة أدهاها 20 مترا (65 قدما) من خلف العربة.

(ز) ويجب أن يستعمل الضوء أو الأضواء الحمراء الكائنة خلف العربة وكذا ضوء رقم التسجيل في آن واحد مع أي من أضواء التدليل أو أضواء التقابل أو أضواء الطريق.

(ح) يجب على كل سيارة غير الدراجة النارية بدون مقعد جانبي (سيدكار) أن تكون مجهزة بزجاجتي انعكاس الضوء (كتناديو بتر) من اللون الأحمر ومن شكل غير مثلث على الأفضل وتجلان خلف السيارة بكيفية متماثلة لكل جانب.

كما يجب أن تكون الحاشية الخارجية لكل واحدة

تطبق مقتضيات المقطع (أ) أعلاه على كل عربة مركبة ويجب أن تجهز العربة الشبيهة بالمجرورة بألة واحدة على الأقل للإيقاف يستخدم بجهاز الإيقاف حال الاستخدام الخاص بالعربة الجارة وذلك إذا كان أقصى وزن المجرورة المأذون فيه يتجاوز 750 كيلوغراما (1.650) ويجب أن يمكن جهاز الإيقاف الخاص بالعربة الشبيهة بالمجرورة من أن يمنع دوران العجلات في حالة عدم الازدواج.

ويسوغ للتنظيم الوطني أن يقرر أن جميع العربات الشبيهة بالمجرورة المزودة بجهاز الإيقاف تكون مجهزة بجهاز يقوم بالإيقاف بصفة آلية في حالة انفصال العربات.
 2. العربات المتألفة منها المجموعة

كل مجموعة تتألف من عربة ذات محرك ومن عربة أو عدة عربات مجرورة تزود بجهاز للإيقاف يسمح بمراقبة الحركة والإيقاف بصفة مضمونة وفعالة كيفما كانت كفاءات الشحن والانحدار المتصاعد أو المنحدر الذي توجد فيه هذه الحركة.

(د) جهاز إيقاف الدراجات النارية مع أو بدون مقعد جانبي (سيدكار)

يجب أن تزود كل دراجة نارية بجهازين للإيقاف تسيرهما اليد أو الرجل ويسمحان بمراقبة الحركة وإيقافها بصفة مضمونة سريعة وفعالة.

2. الإنارة

(أ) كل سيارة غير الدراجة النارية مقرونة بمقعد جانبي (سيدكار) أو غير مقرونة به تفوق تدريجيا سرعتها 20 كيلومترا (12 ميلا) في الساعة يجب أن تتجهز على الأقل بضوئين للطريق أبيضين أو أصفرين موضوعين أمام العربة يمكنان من إنارة الطريق بصفة فعالة في الليل في وقت الصحو وعلى مسافة أدهاها 100 متر (325 قدما) أمام العربة.

(ب) يجب على كل سيارة غير الدراجة النارية مقرونة بمقعد جانبي (سيدكار) أو بدونه تفوق سرعتها تدريجيا 20 كيلومترا (12 ميلا) في الساعة أن تكون مجهزة بضوئين للثقاب أبيض أو أصفر موضوعين أمام العربة ويستطيعان في حالة الاحتياج أن ينيرا في الليل بصفة فعالة الطريق في وقت الصحو على مسافة أدهاها 30 مترا (100 قدم) أمام العربة من غير إغشاء بصر المنتفعين الآخرين بالطريق كيفما كان اتجاه السير.

ويجب أن يقوم باستعمال أضواء التقابل مقام أضواء الطريق في جميع الظروف التي يكون فيها ذلك واجبا

أفقية؛

2- إشارة ثابتة وضوء غير مستمرسل في جهتي السيارة بالحواجز الجانبية؛

3- إشارة ثابتة وضوء غير مستمرسل مجعول بجهتي السيارة في أقصى أمام ومؤخر السيارة ويكون لونه أبيض أو برتقاليا نحو الأمام وأحمرًا وبرتقاليا نحو الورا؛

4- لا ينبغي أن يكون أي ضوء غير مستمرسل ماعدا ضوء آلة التوجه.

ل) إذا كانت السيارة مجهزة بعدة أضواء من نوع واحد فينبغي أن تكون من لون واحد وما عدا الدراجات النارية بمقعد جانبي (سيدكار) فيجب أن يكون ضوءان من تلك الأضواء مجعولين بصفة متماثلة بالنسبة لوجه التماثل الطولي.

م) يمكن إدماج عدد من الأضواء في الجهاز الضوئي على شرط أن يكون كل واحد من الأضواء متوفرا على المقتضيات المذكورة أعلاه والمطبقة عليه.

3- مقتضيات أخرى

أ) آلة القيادة

يجب أن تزود كل سيارة بجهاز للقيادة متين يمكن دورانه بسهولة وضمان.

ب) المرآة العاكسة

يجب أن تجهز كل سيارة بمرآة واحدة عاكسة على الأقل ويكون لها حجم كاف يمكن السائق من أن يراقب من مقعده الطريق نحو مؤخر السيارة إلا أن هذا المقتضى غير لازم فيما يخص الدراجات النارية مقرونة بمقعد جانبي أو بدونه.

ج) المحذر الجهير

يجب أن تكون كل سيارة مجهزة على الأقل بآلة رنانة للتحذير ذات قوة كافية ما عدا الأجراس والطبول من النحاس والنواقيس وكذلك آلات الإنذار والآلات ذات الصوت الحاد.

د) ماسحة الزجاج الأمامية.

كل سيارة ذات زجاجة وقائية أمام السائق يجب أن تكون مجهزة بآلة ماسحة على الأقل لا يستلزم استعمالها تدخل السائق بصفة مستمرة إلا أن هذه الآلة غير واجب وضعها على الدراجات النارية مع أو بدون مقعد جانبي (سيدكار)

هـ) الزجاج الوقائية الأمامية

يجب أن تكون الزجاج الأمامية من مادة ثابتة لا

من هاتين الآلتين موجودة في أقرب موضع ممكن وعلى كل حال على أقل من 400 ملمتر (16 بوصة) من حد عرض أبعاد العربة القصوى ويمكن إدخال لزجاجة (الكتاديو بتر) في المصابيح الحمراء الخلفية إذا كانت هذه المصابيح مستوفية للشروط المذكورة.

ويجب أن ترى آلة «الكتاديو بتر» في وقت الصحو على بعد أدناه 100 متر (325 قدما) إذا كانت مضاءة بضوء الطريق ويجب أن تكون كل دراجة نارية بدون مقعد جانبي (سيدكار) مجهزة بزجاج «كتاديو بتر» حمراء ومن الأفضل أن يكون شكلها غير مثلث وتوضع خلف الدراجة داخلية أو غير داخلية في الضوء الأحمر الخلفي ومتوفرة على شروط الرؤية المذكورة في الفقرة (ح) أعلاه. (ط) يجب أن تكون كل عربة مجرورة أو سيارة جارة مجهزة بزجاجتي انعكاس الضوء (كتاديو بتر) من اللون الأحمر ومن الأفضل أن يكونا في شكل مثلث تجعلان خلف السيارة بكيفية متماثلة لكل جانب.

ويجب أن تكون هذه الآلات ظاهرة في وقت الصحو على بعد أدناه 100 متر (325 قدما) إذا كانت مضاءة بضوء الطريق.

وإذا كانت آلة (الكتاديو بتر) من شكل مثلث فبجب أن يكون هذا المثلث متعادل الجوانب طول أحدها 150 ملمترا (6 بوصات) وتكون قمته متوجهة إلى الأعلى ويكون الجانب الخارجي لجهة المثلث الأفقية قريبة حسب الإمكان وعلى كل حال على أقل من 400 ملمتر (16 بوصة) من حد عرض أبعاد العربة القصوى.

ي) يجب أن تكون سيارة غير الدراجة النارية أو عربة مجرورة مجعولة في خلف سيارات متركبة مجهزة في مؤخرها بضوء الوقوف من اللون الأحمر أو البرتقالي ويجب أن يشتعل هذا الضوء عند استعمال موقف (حصار) السيارة فإذا كان ضوء الوقوف من لون أحمر يجب أن تكون قوته الضوئية متفوقة على الضوء الأحمر الخلفي إذا كان مقرونا معه أو داخلا ولا يشترط وجود ضوء الوقوف على العربات المجرورة وشبهاتها إذا كانت أبعادها بمثابة تمكن من رؤية ضوء الوقوف الكائن في السيارة الجارة من خلف العربات المقطورة.

ك) إذا كانت السيارة مجهزة بآلة التوجه فينبغي أن تكون من أحد النماذج الآتي بيانها:

1- ذراع متحرك يبرز خارج هيكل من الجانبين محتو على ضوء برتقالي في حالة ما إذا كان هذا الذراع في وضعية

وسيارة أو سيارتين مجرورتين ويمكن أن تتبع العربة المركبة عربة مجرورة ولكن إذا كانت العربة المركبة معدة لنقل الأشخاص فإن العربة المجرورة لا تشتمل على أكثر من محور ولا تستعمل لنقل الأشخاص.

(ب) يمكن لكل دولة متعاقدة أن تبين أنها لا تقبل إلا عربة واحدة مجرورة وراء العربة الجارة ولا تقبل أية مجرورة وراء سيارة مركبة ويمكنها كذلك أن تبين أنها لا تقبل العربات المركبة المعدة لنقل الأشخاص.

5- مقتضيات انتقالية

إن مقتضيات الجزئين الأول والثاني والمقطع (ج) من الجزء الثالث تطبق على السيارات المستعملة لأول مرة وكذا على عرباتها المجرورة عند انصرام أجل سنتين ابتداء من تطبيق هذه الاتفاقية ويمد هذا الأجل إلى خمس سنوات فيما يخص السيارات التي يكون استعمالها الأول قبل انصرام أجل السنتين المذكورتين وكذلك بشأن العربات المجرورة وفي هذه الحالات تطبق المقتضيات الآتية:

(أ) يجب أن تكون كل سيارة مجهزة بالتين للإيقاف (الحصار) مستقلا بعضها عن بعض وإما بجهاز محرك بالتين مستقلا بعضها عن بعض ويمكن استعمال الواحدة دون الأخرى وعلى كل حال يجب أن تكون هاتان الآلتان ناجعتين وسريعتي التأثير.

(ب) يجب أن تكون كل سيارة تسير وحدها مجهزة ليلا وعند الغروب بضوئين أبيضين في الأمام مجعولين عن اليمين وعن اليسار وفي المؤخر بلون أحمر. أما فيما يخص الدراجات النارية ذات عجلتين الغير المقرونة بمقعد جانبي (سيدكار) فإن عدد الأضواء الأمامية يمكن تخفيضه إلى واحد.

(ج) يجب على كل سيارة أن تكون مجهزة بآلة أو بآلات تمكن من إنارة الطريق إلى الأمام على مسافة كافية ما عدا إذا كانت الأضواء البيضاء أعلاه لا تتوفر على هذا الشرط.

وإذا كان يمكن للسيارة أن تسير بسرعة تفوق 30 كيلومترا (19 ميلا) في الساعة، فإن هذه المسافة لا يمكن أن تكون أقل من 100 متر (325 قدما).

(د) إن أجهزة الإنارة التي يمكن أن يترتب عنها الإغشاء يجب وضعها بكيفية تمنع الإغشاء عند تقابل المنتفعين بالطريق وفي أية حالة تستوجب إزالة الإغشاء. إلا أن إزالة الإغشاء يجب أن تترك قوة ضوئية كافية لإنارة الطريق على بعد أدناه 25 مترا (80 قدما).

يطراً عليها تغيير وتكون جد شفافة ولا تحدث قطعاً حادة عند الانكسار ويجب أن تظهر الأشياء المنظورة عبر شفوفها غير مشوهة.

(و) جهاز السير إلى الوراء

يجب أن تكون كل سيارة مزودة بجهاز للسير إلى الوراء يحرك من مقعد السائق عند ما يكون وزن السيارة وهي فارغة يتجاوز 40 كيلو غرام (900 رطل).

(ز) جهاز صامت للدخان

تفاديا لكل ضجيج مفرط أو غير عاد يجب أن تكون كل سيارة مجهزة بجهاز صامت للدخان الدائم الاستعمال بحيث لا يمكن للسائق أن يوقفه أثناء الطريق.

(ط) الإطارات المطاطية

يجب أن تكون عجلات السيارات والسيارات المجرورة مجهزة بإطارات مطاطية أو بكل وسيلة مماثلة من ناحية المرونة.

1- جهاز منع حياذ السيارة عن الطريق

يجب أن تكون كل سيارة في المنحدر يتجاوز وزنها الأقصى 3.500 كيلوغراما (7.700 رطلا) وممر بناحية جبلية مجهزة بآلة بمثابة دعامة من شأنه أن تمنع الانحدار في الطريق من الأمام أو الخلف فيما إذا كان النظام الوطني يقضى بذلك.

(ظ) مقتضيات عامة

1- يجب بقدر الإمكان أن لا يترتب عن الأجهزة الآلية والأجهزة الإضافية للسيارة أخطار الحريق أو الانفجار وأن لا تحدث تسرب غازات سامة أو روائح أو ضجيج مزعج وأن لا تكون خطرا في حالة الاصطدام.

2- يجب أن تكون كل سيارة مصنوعة بحيث يكون امتداد نظر السائق نحو الأمام وعن اليمين واليسار كافيا في تمكينه السوق في أمان.

3- لا تطبق المقتضيات بخصوص الموقف (الحصار) والإنارة على السيارات الخاصة بالمصابين بعاهات والمجهزة من ناحية الحصار والإنارة طبقا لنظام بلد التسجيل وتطبيق هذه الفقرة فإن كلمة «سيارة المصابين بعاهات» تعنى السيارة التي يكون وزنها وهي فارغة لا يتجاوز 300 كيلوغرام (700 رطلا) ولا تتجاوز سرعتها 30 كيلومترا (19 ميلا) في الساعة وقد صنعت وجهزت خصيصا لفائدة شخص مصاب بعاهة أو عجز بدني ويستعملها عادة.

4- مجموع السيارات

(أ) يتركب مجموع السيارات المقرونة من سيارة جارة

هـ) إن السيارات المصحوبة بعربة مجرورة تخضع للنظم الجاري بها العمل بشأن السيارات المنفردة فيما يخص الإنارة في الأمام أما الضوء الأحمر الخلفي فيوضع في مؤخر العربة المجرورة.

مقتضيات

الملحق 7

حجم ووزن السيارات في السير الدولي

1- يطبق هذا الملحق على الطرق المبينة ضمن الشروط المقررة بالفصل 23.
2- إن الحجم والوزن الأقصى المرخص فيهما بهذه الطرق سواء كانت العربة فارغة أو مشحونة وعلى شرط أن لا تحمل أية سيارة شحنة تتجاوز الشحنة القصوى المرخص فيها من طرف السلطة التي لها النظر ببلد التسجيل يحددان كما يلي:

أقدام	أمتار
8.20	2.50.....
12.50	3.80.....
33.00	10.00.....
36.00	11.00.....
36.00	11.00.....
46.00	14.00 ..
59.00	18.00.....
72.00	22.00..... ⁽¹⁾

(أ) مجموع العرض
(ب) مجموع العلو
(ج) مجموع الطول :
الشاحنة ذات جسرين.....
عربات نقل المسافرين ذات جسرين.....
عربات ذات ثلاثة جسور فأكثر.....
العربة المركبة.....
مجموع سيارات مقرونة لا تحتوي على عربة مجرورة
مجموع سيارات مقرونة تحتوي على عربتين مجرورتين⁽¹⁾
(د) الوزن الأقصى المرخص فيه:

الأرطال	الأطنان المترية
17.600	8.00..... ⁽²⁾
32.00	14.50

1- على الجسر الأكثر ثقلا⁽²⁾
2- على الجسرين الأكثر ثقلا وتكون مسافة المحورين لهذا المجموع متساوية أو فائقة على متر (40 بوصة وأقل من مترين) (7 أقدام).....
3 - سيارة أو سيارة مركبة أو غيرهما من مجموع عربات:

⁽¹⁾ تطبق مقتضيات الجزء الرابع من الملحق (6) المتعلق بمجموع السيارات على مجموع السيارات التي هي موضوع هذا الملحق.

⁽²⁾ تقدر الشحنة على كل محور بالشحنة الكاملة المؤثرة على الطريق بواسطة جميع العجلات التي يكون وسطها ما بين وجهين معترضين عموديا وأفقيا متوازيين يبعد الواحد عن الآخر بـ 100 متر (40 بوصة) وتمتد على جميع طول السيارة.

الوزن الأقصى المرخص فيه لسيارة متفردة أو لسيارة مت غيرهما من مجموع عربات	المسافة بالأقدام بين الجسرين لسيارة متفردة أو لسيارة محركية أو غيرهما من مجموع عربات أخرى 3 داخلا إلى 7 خارجا	الوزن الأقصى المرخص فيه بالأطنان المتريّة لسيارة متفردة أو لسيارة متحركة أو غيرهما من مجموع عربات أخرى 14.50	المسافة بالأمتار ما بين الجسرين لسيارة متفردة أو سيارة مركبة أو غيرهما من مجموع عربات أخرى 1 إلى غاية 2
32.000			
32.480	8		
33.320	9		
34.160	10		
35.00 0	11	15.00	3 -2
35.840	12		
36.680	13		
37.520	14	16.25	4 -3
38.360	15		
39.200	16		
40.040	17	17.50	5 -4
40.880	18		
41.720	19		
42.560	20	18.75	6 -5
43.400	21		
44.240	22		
45.080	23		
45.920	24	20.00	7 -6
46.760	25		
47.600	26		
48.440	27	21.25	8 -7
49.280	28		
50.120	29		
50.960	30	22.50	9 -8
51.000	31		
52.640	32		
55.480	33	23.7 5	10 -9
54.320	34		
55.160	35		
56.000	36	25.00	11 -10
56.840	37		
57.680	38		
58.520	39	26.25	12 -11
59.360	40		
60.200	41		
61.040	42		
61.880	43	27.50	13 -12
62.720	44		
63.360	45		
64.400	46	28.75	14 -13
65.240	47		
66.080	48		
66.920	49	30.00	15 -14
67.760	50		
68.600	51		
69.440	52		
70.280	53	31.25	16 -15
71.120	54		
71.960	55		
72.800	56	32.50	17 -16
73.640	57		
74.480	58		
75.320	59	33.75	18 -17
76.160	60		
77.000	61		
77.840	62	35.00	19 -18
78.680	63		
79.520	64		
80.360	65	36.25	20 -19

الملحق 8

الشروط التي يجب أن تتوفر في سائقي السيارات في السير الدولي

إن السن الأدنى المرخص فيه لقيادة سيارة ضمن الشروط المنصوص عليها بالفصل 24 هي 18 سنة. غير أنه يمكن لكل دولة متعاقدة أو لإحدى مقاطعاتها أن تعترف بصحة رخص السوق المسلمة من طرف دولة أخرى متعاقدة إلى سائقي الدراجات النارية وعربات ذوي العاهات الذين تقل سنهم عن ثماني عشرة سنة.

الملحق 9

نموذج لرخصة القيادة - حجم 74

على 105 مليمترات اللون - وردي

- 1- تحرر الرخصة باللغة أو اللغات المقررة في تشريع الدولة التي تصدرها.
- 2- يكتب عنوان الوثيقة باللغة أو اللغات المنصوص عليها في التذكرة رقم 1 وتتبعه بترجمته إلى اللغة الفرنسية هكذا "رخصة السوق".
- 3- تقيّد المعلومات الخطية (أو على الأقل تكرر) بحروف لاتينية أو بالكتابة المدعوة (الإنجليزية).
- 4- إن البيانات الإضافية المحتملة الصادرة عن السلطات المختصة للبلد الذي يسلم الرخصة لا تمس السير الدولي.
- 5- تدرج في القسيمة الإهليلجية الإشارة المميزة المعينة في الملحق 4.

4. إذا كان الفرق بين الأوزان القصوى المرخص فيها للسيارات المستعملة في النقل الدولي سواء كانت مقدرّة في الجدول من المقطع الفرعي الثالث بالوحدات الميترية أو بالأقدام والأرطال كما هو مذكور فينبغي استعمال أرقام جزء الجدول الذي يتأتى به الترخيص في الوزن الأقصى الأكثر ارتفاعاً. يمكن للدول المتعاقدة أن تبرم اتفاقات جهوية تحدد فيها الأوزان القصوى المرخص لها في أرقام أعلى من أرقام القائمة ويشترط أن لا يتجاوز الوزن الأقصى على الجسر الأكثر ثقلاً ما قدره ثلاثة عشر طناً مترياً (28.660 رطلاً).

يجب على كل دولة متعاقدة عندما تعين الطرق التي يطبق عليها هذا الملحق أن تبين الأبعاد القصوى أو الوزن الأقصى المقبولين مؤقتاً في السير على هذه الطرق:

أ) إذا كانت تحتوي هذه الطرق على سد أو إنفاق أو جسور لا يمكن من مرور السيارات ذات الأبعاد والوزن المرخص فيه بهذا الملحق.

ب) إذا كانت شروط تهيئ هذه الطرق غير كافية للتمكين من هذا المرور.

5. يمكن لكل دولة متعاقدة أو لمقاطعة ما من هذه الدولة أن تمنح رخصاً خصوصية في السير للعربات أو المجموعة من السيارات التي تتجاوز الأبعاد القصوى أو الوزن الأقصى المحدد أعلاه.

6. يمكن لكل دولة متعاقدة أو لمقاطعة ما من هذه الدولة أن تحدد أو تمنع سير العربات ذات المحرك على طريق معينة لتطبيق هذا الملحق أو أن تفرض قيوداً فيما يخص وزن السيارات التي تسير على مثل هذه الطريق طيلة مدة معينة وذلك إذا كانت هذه الطريق نظراً لحالتها الرديئة أو من أجل الأمطار الغزيرة أو تساقط الثلوج أو وجود الجليد أو أحوال الطقس الرديئة الأخرى قد تصبح أكثر فساداً بسبب مرور العربات ذات الوزن المرخص فيه عادياً.

الملحق 10

نموذج رخصة السوق الدولية

الحجم: 105 على 148 مليمتراً
 اللون: غلاب رمادي
 صفحات: بيضاء
 تجرير الصفحتان الأولى والثانية باللغة أو اللغات الوطنية وتحرر الصفحة الأخيرة بأكملها باللغة الفرنسية.
 وتضمن في الصفحات الإضافية بيانات أخرى بتصميمات القسم الأول من الصفحة الأخيرة.
 وتحرر بالغات الأتية:
 (أ) اللغة أو اللغات المعروضة بين طرف الدولة التي سلمت رخصة السوق
 (ب) اللغات الرسمية للأمم المتحدة
 (ج) ست لغات أخرى على الأكثر يُبقي لاختيار الدولة التي تسلم رخصة السوق.
 تُبليغ الحكومات كل واحدة منها فيما يخصها إلى الأمين العام لمنظمة الأمم المتحدة ترجمة النص الرسمي الخاص برخصة السوق بمختلف اللغات.
 وتحرر دائماً الإشارات المخطوطة بالحروف اللاتينية أو الكتيبة المدعوة إنجليزية.

الصفحة الأولى (التفان)
(اسم البائع) السير الدولي للسيارات
رخصة توكية للسوق
 يُبليغ بشأن الجولان على الطرف.....
 سلبت به.....
 في تاريخ.....
 (1) الإصاء أو خاتم الشعة أو الإصاء أو خاتم الجمعية المؤرخة من لدن السلطة

الصفحة الثانية (ظهر الغلاف)
 اصنع هذه الرخصة في تراب جميع الدول المتعاقبة ماخفا تراب الدولة المتعاقبة التي تسلم هذه الرخصة وذلك بطول مدة سنة واحدة ابتداء من يوم تسليمها كما تصح العريات الثانية للصفحة أو لأعضاف المشر إليها في الصفحة الأخيرة.
 (بيض مخصص لإنتاج ألامة اختييرة لتداول المتعاقبة)
 ومن المعلوم أن هذه الرخص لا تنس في أي حال من الأحوال الإلتزام المتعهد به حاملها بأن يمتثل للقوانين والضوابط الجاري بها العمل في الأطفال التي يجوز بها والمطلقة بالإلزامية أو بمزاولة مهنة ما.

الأوراق الخارجية

اسم البلد	محل معتقد به للتصميمات الصادرة من السلطات المختصة للبلد الذي يسلم الرخصة بما فيها الملاحظات المتعلقة بالتجديرات الدورية.
طابع أو خاتم السلطة	
رخصة السوق	

الأوراق الداخلية

1- الاسم العائلي..... 2- الاسم (الفرنسي)..... 3- ومحل الاقامة (الفرنسي)..... 4- السكني.....	تاريخ.....	محل الاعتقاد به للصورة 35x45
صنف السيارات	تعيين محل السكن	
صنف الرخصة	صنف الرخصة	
أ	أ	
ب	ب	
ج	ج	
د	د	
هـ	هـ	

اصناف العريات الصالحة لها الرخصة

أ	السيارات الخفيفة بمقدار جاني (بيجوك) أو بنوية، عربات ذوي العجلات العريبات ذات ثلاث عجلات التي لا يتجاوز وزنها وهي فارغة 400 كيلوغرام (900 رطل).
ب	السيارات المعدلة لتقل الأشخاص والتي تحتوي - زيادة على مقعد السائق - على مقاعد على الأقل والمعدة لتقل الصلح والتي لا يتجاوز وزنها 3.500 كيلوغرام (7.700 رطل) ويمكن أن ترتبط بالسيارات من هذا الصنف عربة مقطورة خفيفة.
ج	السيارات المعدلة لتقل الصلح والتي يتجاوز وزنها الأقصى المأثور فيه 3.300 كيلوغرام (7.300 رطل) ويمكن أن ترتبط بالسيارات من هذا الصنف عربة مقطورة خفيفة.
د	السيارات المعدلة لتقل الأشخاص والمطورة زيادة على مقعد السائق على أقل من مقعد مقاعد الجلوس للسيارات من هذا الصنف التي يمكن أن ترتبط بها عربة مقطورة خفيفة.
هـ	السيارات من اصناف ب و ج ود والتي يؤهل لسوقها السائق مع ربطها بعربة مقطورة غير عربة مقطورة خفيفة.

قار عربة "أقصى وزن مخصص فيه" لعمية ما على وزن العربة في حلة جازة لسير وهي أقصى الحمولة.
 وتقال عربة "أقصى الحمولة" على وزن الحمولة المصوح بجولانها من لدن سلطة البلد المختصة بتسجيل العربة.
 أما العريات المقطورة الخفيفة فهي التي لا يتجاوز أقصى وزنها المخصص فيه 750 كيلوغرام (1.650 رطل).

6 يمكن إدراج إيم الأب أو الزوج في هذا النموذج.
 7 إذا كان مبروقاً.
 8 إذا كان مبروقاً.
 9 أو بتصميمه الإتمام.
 OWs
 Accédez aux paramètres

الصفحة الأخيرة

(القيم الثاني)	(القيم الأول)
1..... 2..... 3..... 4..... 5.....	بيانات متعلقة بالسائق: 1- الاسم العائلي..... 2- الاسم الشخصي..... 3- محل الاقامة..... 4- تاريخ الاقامة..... 5- السكني.....
	اصناف العريات التي تصح فيها رخصة السوق: السيارات الخفيفة بمقدار جاني (بيجوك) أو بنوية، عربات ذوي العجلات العريبات ذات ثلاث عجلات التي لا يتجاوز وزنها وهي فارغة 400 كيلوغرام (900 رطل). السيارات المعدلة لتقل الأشخاص والمطورة -زيادة على مقعد السائق - على مقاعد مقاعد الجلوس على الأقل أو المعدة لتقل الصلح ولا يتعدى أقصى وزنها المخصص فيه 3.500 كيلوغرام (7.700 رطل) ويمكن للسيارات من هذا الصنف أن ترتبط بها عربة مقطورة خفيفة. العربات المعدلة لتقل الصلح التي لا يتجاوز أقصى وزنها المخصص فيه 3300 كيلوغرام (7300 رطل) ويمكن للسيارات من هذا الصنف أن ترتبط بها عربة مقطورة خفيفة. السيارات المعدلة لتقل الأشخاص والمطورة على مقاعد مقاعد الجلوس زيادة على مقعد السائق ويمكن للسيارات هذا الصنف أن ترتبط بها عربة مقطورة خفيفة. السيارات من اصناف ب و ج ود التي يؤهل لسوقها وهي مقورة بحلة مقطورة زيادة على حجلة مقطورة خفيفة.
	تقل عربة "أقصى وزن مخصص فيه" العربة ما على وزن العربة في حلة جازة لسير وهي أقصى الحمولة وتقال عربة "أقصى الحمولة" على وزن الحمولة المصوح بتسجيل العربة. إن العريات المقطورة الخفيفة هي التي لا يتجاوز أقصى وزنها المخصص فيه 750 كيلوغرام.
	الحرمان إن صاحب الرخصة سقط حقه في السوق بتراب البلد..... المكان..... التاريخ..... (الإصاء) ختم أو طابع السلطة
	الحرمان من السوق (البلدان) 1..... 2..... 3..... 4..... 5..... 6..... 7..... 8.....

10 يمكن أن يدرج إسم الأب والزوج في هذا المكان.
 11 إذا كان مبروقاً.
 12 أو السن على وجه التقريب وقت تسليم الرخصة.

مؤتمر الأمم المتحدة

بخصوص النقل عن الطرق والنقل بواسطة السيارات
بروتوكول يتعلق بالبلدان والأقطار المحتلة حالياً

لا يمكن أن يؤل أي مقتضى من مقتضيات الباب السابع من الاتفاقية الخاصة بالسير عبر الطرق بأنه يمنع المجلس الاقتصادي والاجتماعي من استدعاء بلد أو قطر محتل حالياً من الانضمام إلى الاتفاقية المشار إليها والانخراط فيها باسم هذا البلد أو القطر. ومضمنه فإن الممثلين أسفله وقعوا على هذا البروتوكول.

وحرر بمدينة جنيف في يوم 19 شتنبر 1949 في نظير أصل واحد باللغتين الإنجليزية والفرنسية ويصدق كل نص منهم ويودع النص الأصلي بين يد الأمين العام لهيئة الأمم المتحدة الذي يبعث نسخاً مشهوداً بمطابقتها للأصل إلى كل من الحكومات المطلوب منها تعيين من يمثلها في المؤتمر

أفغانستان
ألبانيا
الأرجنتين
أستراليا
النمسا
بلجيكا
ف بلونديل
بوليفي
البرازيل
بلغاريا
برمانيا
جمهورية بيلو روسيا السوفياتية الاشتراكية
الجديدة
كندا
الشيلي
الصين
كولومبيا
كوسطاريكا
كوبا
تشيكوسلوفاكيا

الم. انريكومليني
لبنان.
مع التحفظ إلى أن تقع المصادقة
المصادقة
ج. المكاري
ليبريا
اللوكسامبورغ
ر. لوجلي
المكسيك
هولندا
ج.ج. ايوفار
زلندا
النرويج
اكسيل رونيند
الباكستان
بناما
براكواي
البيرو
الفليبين

الدنمارك
ك.بند
أ.بلوم اندرسون
الجمهورية الدومنيكية
ط.ف.فرنكو
الاكواطور
مصر
أ.ك.صفوت
سلفادور
الحبشة
إيطاليا
اليونان
كويطمالا
هايتي
هوندارس
المجر
اسلندا
الهند
ق. راغفان فيلاي
لبريطانيا وإيرلاندا
الفرس (إيران)
العراق
ايرلندا
إسرائيل
هنريش روموند
روبير فلوميس
بول كوتري
سوريا
الطايلاند
شرق الأردن

العقد النهائي لمؤتمر الأمم المتحدة

بخصوص النقل عن الطرق والنقل بواسطة
السيارات

1- استدعى مؤتمر الأمم المتحدة بخصوص النقل عبر الطرق والنقل بواسطة السيارات من طرف الأمين العام لهيئة الأمم المتحدة وذلك طبق الاقتراح رقم

من لدن المؤتمر مع مراعاة المصادقة فيما بعد.
7- بأن يطلب كلما ارتأى ذلك مناسبا من المؤسسات الاختصاصية والمنظمات الحكومية والمنظمات الدولية التي يمتد اختصاصها إلى هذا الميدان إرسال ملاحظتين إلى المؤتمر.

ويقرر أن حق التصويت في هذا المؤتمر يمكن مباشرته من لدن جميع الأمم الأعضاء في الأمم المتحدة وكذا الأمم غير الأعضاء المدعوة بموجب المقطع 6 - أ - أعلاه والتي شاركت في إحدى الاتفاقيات المبينة في المقطع 1 أعلاه.

2- انعقد مؤتمر الأمم المتحدة المتعلق بالنقل عبر الطرق والنقل بواسطة السيارات في مدينة جنيف من 23 غشت 1949 إلى 13 شتنبر 1949.

إن حكومات الدول الآتي ذكرها كانت ممثلة في المؤتمر بواسطة وفود:

إسرائيل	النمسا
إيطاليا	بلجيكا
لبنان	بلغاريا
الكسمبورغ	الشيلى
نيكاراكوا	الدانمارك
النرويج	الجمهورية الدومينيكية
هولاندا	مصر
بولونيا	الولايات المتحدة
المملكة المتحدة	الأمريكية
السويد	فرنسا
سويسرا	غواتمالا
طايلاندا	الهند
تشيكوسلوفاكيا	إيران
اتحاد إفريقيا الجنوبية	الفيليبين
	يوغوسلافيا

إن حكومة الدول الآتي ذكرها كان يمثلها في المؤتمر ملاحظون:

الإيكواتور	استراليا
المكسيك	البرازيل
تركيا	كندا

147 ب (7) المصادق عليه يوم 28 غشت 1948 من لدن المجلس الاقتصادي والاجتماعي.

نص هذا الاقتراح هو الآتي:

إن المجلس الاقتصادي والاجتماعي يكلف الأمين العام:

1- بأن يستدعي في شهر غشت 1949 وهو أقصى أجل مؤتمرا لرابطة الحكومات قصد إبرام اتفاقية عالمية جديدة للنقل عبر الطرق والنقل بواسطة السيارات حيث أن الاتفاقيتين العالميتين لسنة 1926 هما:

(أ) الاتفاقية الدولية المتعلقة بالسير عبر الطرق (ب) والاتفاقية الدولية المتعلقة بالسير بواسطة السيارات.

والاتفاقية الموالية لهما المؤرخة في سنة 1931 بشأن توحيد إشارات الطرق قد أصبحت لا تلائم اليوم الحاجيات الراهنة على أن مشروع النص المحرر من لدن لجنة النقل الداخلي التابعة للجنة الاقتصادية بأوروبا بعد البحث الذي أجرته هذه اللجنة ونص اتفاقية سنة 1943 بشأن سن ضابط لسير السيارات عبر القارة الأمريكية يكونان على الخصوص وثائق العمل في هذا المؤتمر.

2- بأن يطلب من اللجنة الاقتصادية لأوروبا أن تقوم في أقرب وقت ممكن بإنهاء مشروع النص المشار إليه أعلاه وإرساله إلى الأمين العام.

3- بأن يستدعي اللجان الإقليمية الأخرى لتقديم تقارير في هذا الموضوع إذا أرادت ذلك.

4- بأن يوزع النصوص المشار إليها أعلاه على جميع الحكومات المدعوة للمؤتمر.

5- بأن يضع جدولا مؤقت لأعمال المؤتمر.

6- (أ) بأن يدعو للمشاركة في المؤتمر جميع الدول التي تكون أعضاء في الأمم المتحدة وقت استدعاء المؤتمر المذكور وكذا الدول غير الأعضاء في الأمم المتحدة التي وقع استدعاؤها للمشاركة في المؤتمر البحري للأمم المتحدة.

(ب) أن يطلب من حكومات الدول المدعوة أن تخول مطلق السلطات لمفوضيها بحيث يمكن لهؤلاء أن يوقعوا على الاتفاقية التي تمكن المصادقة عليها

وأن المنظمات الآتية كان يمثلها ملاحظون في المؤتمر:
(أ) المنظمات الحكومية:

- المنظمات الدولية للشغل
 - اللجنة النائبة عن المنظمة الدولية للتجارة
 - المعهد الدولي لتوحيد القانون الخاص
- (ب) المنظمات غير الحكومية:
- الغرفة التجارية الدولية
 - الاتحاد الدولي لعملة النقل
 - المنظمة الدولية للمسايرة العادية
 - الاتحاد الدولي للنقل عبر الطرق
 - المكتب الدولي الدائم لصانعي السيارات
 - اللجنة العامة للحف الدولي المتعلق بالسياسة
 - والاتحاد الدولي للسيارات
 - عصبة جمعية الصليب الأحمر
 - جامعة نوادي السيارة للقارة الأمريكية.

3- أطلع المؤتمر على مشروع الاتفاقية التي حضرته لجنة أنواع النقل الداخلي التابعة للجنة الاقتصادية لأوروبا وعلى اتفاقية 1943 المتعلقة بتنظيم سير السيارات عبر الطرق الأمريكية واتخاذهما كأساس للمناقشة.

4- واعتبارا لمداوات المؤتمر حسبما جاء بينها في تقارير اللجان المذكورة وكذا في تقارير الجلسات العلانية فإن المؤتمر قد حضر وفتح للتوقيع اتفاقية بشأن السير عبر الطرق.

5- وزيادة على هذا حضر المؤتمر بروتوكولا خاصا بإشارات الطريق وفتحه للتوقيع.

6- وأخيرا حضر المؤتمر بروتوكولا لتأويل الباب السابع فيما يخص انخراط البلدان المحتلة حاليا في الاتفاقية وفتحه للتوقيع والقبول.

7- وخلال هذه الأشغال اتخذ المؤتمر قرارات أخرى ضمنته فيما بعد:

(أ) مقترح خاص بالتجاريب الدولية المتعلقة بوضع أسس مقبولة للإنارة عند تقابل السيارات ويوجد نصه طيه.

(ب) مقترح خاص بتلخيص التعديلات الدورية المدخلة على الاتفاقية بشأن السير عبر الطرق ويوجد نصه طيه

(ج) مقترح متعلق بمشاكل أخرى تتعلق بالنقل الدولي عبر الطرق ويوجد نصه طيه.

(د) قبول تحفظ المملكة المتحدة فيما يخص الفصل 26 من الاتفاقية الخاصة بالسير عبر الطرق هذا نصه: إن الدراجات المقبولة في المملكة المتحدة لبريطانيا العظمى أو في أيرلندا الشمالية يجب في حالة السير الدولي أن تكون مجهزة طبقا للتشريع الوطني المعمول به في المملكة المتحدة عنه غروب الشمس وأثناء الليل وكلما تقتضيه أحوال الطقس بضوء أبيض موجه إلى الأمام وضوء وصفحة زجاجية من لون أحمر موجهين إلى الورا وكذا بساحة بيضاء.

(هـ) قبول التحفظ الذي أبدته كل من الدولتين السويدية والنرويجية بشأن المقطع 5 من الفصل 15 البروتوكول الخاص بإشارة الطرق والمقدم كما يلي: يقبل استعمال صليب سان انذري في دولتي السويد والنرويج عند مرور الطريق عبر سكة حديدية ذات حاجز.

(و) قبول التحفظ الذي أبدته النمسا بشأن المقطع 1 والفصل 45 من البروتوكول المتعلق بإشارات الطرق والمقدم كما يلي:

يمكن للإشارات الخصوصية للطرق أن تكون في النمسا على شكل مستطيل أو على شكل دائرة.

(ز) اعتبارا لكون الاتفاقية بشأن السير على الطرق الموقع عليها يوم 19 شتنبر 1949 بجنيف ينبغي أن تعوض اتفاقية سنة 1943 الخاصة بتنظيم السير بواسطة السيارات عبر القارة الأمريكية فإن المؤتمر قرر أن يطلب من الأمين العام لهيئة الأمم المتحدة تحرير ترجمة إسبانية موثوق بها بشأن الاتفاقية الخاصة بالسير عبر الطرق وإحاقها بالنصين الفرنسي والإنجليزي وذلك عندما يرسل نسفا مصححة ومطابقة للأصل إلى الحكومات طبقا لمقتضيات الفصل 35 من الاتفاقية.

(ح) لاحظ المؤتمر أنه لا يمكن الوصول حاليا إلى اتفاق بشأن الشكل الموحد العالمي للإشارات عبر الطرق التي قد قبلها جميع الأقطار المعنية بالأمر وقرر بناء على ذلك إعداد البروتوكول المبين في المقطع الخامس أعلاه والمحتوي على سلسلة من الإشارات

ل.د بكد	بلونيا
اتحاد جنوب إفريقيا	الدكتور ت بيسكا
هـ. برون	الدكتور س. ميلش
المملكة المتحدة الانجليزية	ف. فكريكي
وإرلاندا الشمالية	السويد
س أ بريتشل	كوستا هول
الولايات المتحدة الأمريكية	السويس
هنري هـ كيلى	هنرش روطومند
هيربيت س فيرنك	روبير بلوميز
يوغوسلافيا	بول كترت
لجوب كومتوفك	الطايلاند

الملاحظون

إيكواتور	استراليا
اليكس كاستيلو	ف. فراكير
المكسيك	البرازيل
ر. كونزال سوزا	كندا
تركيا	ج.أ. ارفان
رئيس المؤتمر	الكاتب المنفذ
ج.ج أريفار	فرانكو لوكاك

التقرير الخاص بالتجارب الدولية

المتعلقة بوضع الأسس المقبولة في إنارة أضواء

تقابل السيارات

إن مؤتمر الأمم المتحدة الخاص بالنقل عبر الطرق والنقل بواسطة السيارات. بعد ما لاحظ أن هيئة الشغل للسير عبر الطرق التابعة للجنة الاقتصادية لأوروبا، في الوقت الذي كان يحضر فيه بطلب من المجلس الاقتصادي والاجتماعي مشروع المقترحات الواجب إدراجها في الاتفاقية المقبلة المتعلقة بالنقل عبر الطرق والنقل بواسطة السيارات كان قد طلب من المنظمة الدولية لجعل المسائل عادية أن تقدم له مقترحات فيما يخص المقترحات المتعلقة بإنارة السيارات وخصوصا المقترحات المتعلقة بأضواء التقابل وهي مسألة وقع درسها بالتعاون مع اللجنة الدولية للإنارة. وبعد ما اطلع على الرسالة المؤرخة في 29 يوليو

وفتحه للتوقيع أو الانخراط من لدن البلدان الراغبة في أن تكون طرفا في هذا البروتوكول.

غير أنه نظرا للرغبة في الوصول فيما بعد إلى وضع شكل موحد عالمي للإشارات على الطرق أعرب المؤتمر عن أمله في أن يكلف المجلس الاقتصادي والاجتماعي لجنة النقل والمواصلات بدراسة المسألة من جديد مع مساعدة الخبراء الضروريين وإبداء نظرها إلى المجلس فيما يخص التدابير الأخرى التي قد تتخذ فيما بعد من أجل الوصول إلى اتفاق عالمي حول الشكل الموحد العالمي وبمقتضاه فإن الممثلين الممضين أسفله وقعوا على هذا العقد النهائي.

وحرر في مدينة جنيف يوم تاسع عشر شتنبر 1949 في نسخة واحدة باللغتين الإنجليزية والفرنسية. ويصدق ما في كل نص منهما وقد أودع النص الأصلي بين أيدي الأمين العام للأمم المتحدة الذي سيوجه نسخا مشهودا بمطابقتها للأصل إلى كل واحدة من الحكومات المدعوة لإرسال ممثلين عنها في المؤتمر:

النمسا	أدبون ويلمون
هرمان دهلين	الهند
بلجيكا	راغنن بلاي
ف. بلونديل	إيران
بلغاريا	الجزرال ف. هوميونفل
د.ديانكوف	إسرائيل
الشيلى	الم كوهاني
رمود رديكير	الم لوبرسكي
تشيكوسلوفاكيا	إيطاليا
الدكتور جاروسلاف دافراد	لبنان
الدانمرك	ج.مكاوي
ك. بنك	لوكسانبورغ
أ. بلوم انديرسن	ر. لوجين
الجمهورية الدومنيكية	هولندا
ت.ف. فرانكو	ج.ج اوفيفار
مصر	نيكاركوا
أ.ك. صفوت	النرويج
فرنسا	اكسيل رونينك
لوسيان هوبير	الفليبين
غواتيمالا	ردولفومسلوك

بيانا إجماليا للمقتضيات الأصلية والمعدة له والتي قد يكون العمل جاريا بها وقت التبليغ بالنسبة لمختلف الدول المتعاقدة وذلك كلما ارتأى ذلك ضروريا وعلى كل حال بعد مرور ثلاث سنوات على إجراء العمل بالاتفاقية.

التقرير المتعلق بالمشاكل الأخرى

الخاصة بالنقل الدولي عبر الطرق

إن مؤتمر الأمم المتحدة المتعلق بالنقل عبر الطرق والنقل بواسطة السيارات: (أ) حيث أن الأشغال التي وقع الشروع فيها تسير سيرا حسنا ويمكن متابعتها فيما بعد تحت إشراف اللجنة الاقتصادية لأوروبا ومنظمات أخرى، يوصى بأن تدرس لجنة النقل والمواصلات من حين لآخر حالة تقدم هذه الأشغال وكذا تطور الحالة فيما يرجع للنقل الدولي عبر الطرق وأن تبين إلى المجلس الاقتصادي والاجتماعي بناء على نتائج هذه الدراسات التدابير التي تأمل اتخاذها أما عن طريق المؤتمر وأما عن أي طريق أخرى.

(ب) ونظرا إلى التصريح الذي أدلى به ممثل اللجنة العامة للحلف الدولي للسياحة والاتحاد الدولي للسيارة في موضوع انخراط الدول بكيفية أوسع في مشروع الاتفاقية الدولية للجمارك والسياحة المحضر برئاسة اللجنة الاقتصادية لأوروبا.

يدعو الأمين العام إلى إطلاع الدول على البروتوكول المضاف إلى الاتفاق الرامي إلى أن يطبق مؤقتا مشروع الاتفاقية الدولية الجمركية المتعلقة بالسياحة ومشروع الاتفاقية الخاصة بالنقل التجاري عبر الطرق ومشروع الاتفاقية الخاصة بالنقل الدولي للبضائع عبر الطرق الموقع عليها بجنيف في 16 يونيو 1949 والسلام.

1949 والتي يعلم فيها رئيس اللجنة الوطنية الايرلندية في اللجنة الدولية للإنارة الأمين العام لـ I.S.O بأن اللجنة الوطنية الهولندية مستعدة للشروع منذ 26 شتنبر 1949 في سلسلة من تجارب المقابلة بخصوص الأجهزة الضوئية.

وحيث أنه لا يسع اللجنة الدولية للإنارة وI.S.O تحمل المصاريف المترتبة عن هذه التجارب المقدر مبلغها 18.000 فلورين.

يعترف بأنه من الضروري الشروع في هذه التجارب في أقرب أجل للتمكن من الوصول إلى اتفاق عالمي بشأن المقتضيات المتعلقة بأضواء التقابل. ويوصى بناء على ذلك بأن تتخذ الأمم المتحدة التدابير اللازمة لتمكين اللجنة الدولية للإنارة من مباشرة التجارب وتبليغ النتائج إلى الأمين العام للأمم المتحدة ليتأتى له إرسالها إلى الحكومات المدعوة إلى مؤتمر الأمم المتحدة المتعلق بالنقل عبر الطرق والنقل بواسطة السيارات.

التقرير الخاص بالتلخيص الدوري

للتعديلات المدخلة على الاتفاقية المتعلقة بالسير عبر الطرق

إن مؤتمر الأمم المتحدة المتعلق بالنقل عبر الطرق والنقل بواسطة السيارات حيث أنه قد أصبح وضعية تكون فيها الدول المشاركة في الاتفاقية مقيدة بعدة نصوص مختلفة تبعا للحل المقبول فيما يتعلق بمسطرة تعديل الاتفاقية الخاصة بالنقل عبر الطرق وملحقاتها بعد مضي بضع سنوات.

وسعيا وراء تمكين الدول من الاطلاع اطلعا تاما على الالتزامات الناتجة بالنسبة لمختلف الدول المتعاقدة عن قبول أو رفض ما يدخل على الاتفاقية أو ملحقاتها من تعديل.

يدعو الأمين العام إلى أن تبلغ الدول المتعاقدة

أُنشِطَةُ الْمَلَائِكَةِ



المنتدى الإفريقي الأول للسلامة الطرقية المنعقد
بقصر المؤتمرات بمراكش من 13 إلى 15 نونبر 2018

مساهمة وزارة العدل في المنتدى الإفريقي الأول للسلامة الطرقية

المنعقد بقصر المؤتمرات بمراكش من 13 إلى 15 نونبر 2018

ورشة: «التشريع، المراقبة وتتبع تنفيذ الأحكام: ضرورة تكامل السلسلة»

وقد عرف المنتدى إلقاء مجموعة من العروض تجسد تجارب الدول المشاركة في مجال السلامة الطرقية تهدف إلى تبادل الخبرات والتجارب الرائدة بشأن السلامة الطرقية في القارة الإفريقية، والنهوض بالتعاون بين البلدان الإفريقية في مجال السلامة الطرقية، وتطوير

التبادل والعلاقات بين الفاعلين الاقتصاديين الأفارقة في مجال السلامة الطرقية، والتحفيز على الاستثمار في مختلف القطاعات المتعلقة بالسلامة الطرقية، وتعزيز إدماج التكنولوجيا الجديدة في تدبير

وتسيير السلامة الطرقية بإفريقيا، والتبادل والاستفادة من الخبرات والتراكم الإيجابي للمنظمات غير الحكومية من أجل ترسيخ القيم في المجتمعات بإفريقيا، ودراسة آليات خلق مرصد إفريقي للسلامة الطرقية وسبل تفعيله .

وقد شاركت وزارة العدل من خلال السيد مدير الشؤون الجنائية والعفو، في فعاليات هذا المنتدى ضمن ورشة "التشريع، المراقبة وتتبع تنفيذ الأحكام: ضرورة تكامل السلسلة"، حيث تناول موضوع السياسة الجنائية والسلامة الطرقية، أبرز من خلاله أن السياسة الجنائية ترتبط بأداتين أساسيتين وهما التشريع والتدابير التنظيمية التي يمكن أن تكون لها صلة بمجال السلامة

شهد قصر المؤتمرات بمدينة مراكش خلال الفترة الممتدة من 13 إلى 15 نونبر 2018، فعاليات المنتدى الإفريقي الأول للسلامة الطرقية حول موضوع "السلامة الطرقية بإفريقيا: رافعة للتنمية المستدامة" وقد عرف هذا المؤتمر حضور ومشاركة عدد من الوزراء والخبراء

الأجانب والمهتمين الذين يمثلون لقطات الحكومات والمهنية وكذا مكونات المجتمع المدني. و يعتبر هذا المنتدى، المنظم على مدى ثلاثة أيام تحت



الرعاية السامية لصاحب الجلالة الملك محمد السادس حول موضوع "السلامة الطرقية بإفريقيا: رافعة للتنمية المستدامة"، منصة لتبادل الخبرات والتجارب الرائدة في هذا المجال، كما شكل هذا الملتقى فرصة للاستفادة من إنجازات الدول المشاركة بعضها البعض في مجال السلامة الطرقية، وتعزيز الالتزام بالسلامة الطرقية في إفريقيا بغية تحقيق أهداف عقد العمل من أجل السلامة على الطرق للأمم المتحدة 2011-2020، والعمل على برمجة لقاءات بين المؤسسات والمنظمات الحكومية والخبراء والفاعلين الاقتصاديين والمقاولات العامة والخاصة والمنظمات غير الحكومية بالقارة العاملة في هذا المجال.



الطرقية، وأكد على ضرورة الاهتمام بالسياسة الجنائية في برامج السلامة الطرقية لأهميتها في دعم السياسة العمومية الطرقية، لتعدد أدواتها وشموليتها للبعد الوقائي والزجري معا، وتناول الجهود التي بذلتها وتبذلها السياسة الجنائية في مجال تحقيق السلامة الطرقية في إطار استكمال باقي الجهود على مستوى باقي السياسات العمومية للدولة، وذلك على مستويات متعددة تشريعية وتنظيمية من خلال مواكبة صدور مدونة السير على الطرق وتنزيل نصوصها التنظيمية، أو من خلال عضوية وزارة العدل في العديد من اللجان الوطنية والجهوية ذات الصلة بمجال السلامة الطرقية ورصد ظاهرة جرائم السير وإحداث العديد من التطبيقات الالكترونية لتدبير أمثل وسريع وناجع لقضايا السير.

ذلك أن السياسة الجنائية تعرف عموما بأنها مجموعة من التدابير التي تتخذها الدولة في مجال الوقاية من الجريمة ومكافحتها، ولهذه السياسة الجنائية صور متعددة فقد تكون هناك سياسة جنائية لتحقيق العدالة مباشرة وقد تكون سياسة جنائية ما تسمى بالسياسات الجنائية المكملة للسياسات العمومية للدولة، وهذا النوع من السياسة هو ما يمكن أن يكون له ارتباط وثيق بمجال السلامة الطرقية، والتي تعد شأنا من شؤون سياسة عمومية داخل الدولة - وزارة النقل بالأساس - بشراكة بطبيعة

الحال وبتدخل مجموعة من القطاعات، ولكن السياسة العمومية للسلامة الطرقية تحتاج إلى السياسة الجنائية لتكمل لها دورها وغايتها وأهدافها المنشودة، وذلك من خلال "التشريع" والذي يعتبر من الأدوات

الرئيسية لرسم معالم السياسة الجنائية، وعلى مستوى التجربة المغربية، فوزارة العدل كان لها دور كبير في إخراج مدونة السير على الطرق سنة 2010 من خلال التنصيب على مجموعة من المقتضيات الزجرية داخل مدونة





العمومية للدولة في إعطاء بعض الحلول فيما يتعلق مجال التربية على السلامة الطرقية وتساعد أيضا في المراجعة التشريعية وأيضا في رسم معالم السياسة الجنائية في مجال السلامة الطرقية. أيضا من بين الأدوات التي تساهم بها السياسة الجنائية في رسم سلامة طرقية ناجعة وفعالة عبر مواكبة القضاء في تتبع مسار الملفات المرتبطة بقضايا السير بحيث أن وزارة العدل وضعت مجموعة من التطبيقات المعلوماتية والتي تتعلق بمجال مراقبة وتتبع قضايا السير أمام المحاكم، وعلى سبيل المثال تطبيق معلوماتي يتعلق بما يسمى بالمعينة الآلية لمخالفات السير «بحيث أن مدونة السير المغربية تنص بأن هذا النوع من مخالفات السير التي تلتقط عبر الرادار الثابت ينبغي أن تحال محاضرها في شكل دعامة إلكترونية على وزارة العدل، هذه الأخيرة توزعها على المحاكم إلكترونيا والقضاة داخل المحاكم يبتون في هذه القضايا إلكترونيا، وتحال الأحكام بشكل إلكتروني على مندوبية النقل وهي جهة فرعية لوزارة النقل، لأنه بالنسبة لمدونة السير المغربية هناك نصوص قانونية تفرض على المحاكم توجيه نسخ من الأحكام والقرارات القضائية على وزارة النقل، والهدف هو مواكبة الإجراءات المتعلقة بسحب النقط واتخاذ بعض التدابير الإدارية التي لها صلة بالمسطرة الخاصة بالسير.

السير، لردع المخالفين لقانون السير. كما تتوفر وزارة العدل على مصلحة لرصد ظاهرة الجريمة ومن بين مجالات عملها ما يرتبط بمخالفات قانون السير، حيث تعمل على تعبئة استبيان تضمن فيه جميع المعطيات الإحصائية التي لها علاقة بظاهرة جرائم السير، وذلك بهدف المساعدة على رسم توجهات السياسة الجنائية لما تلعبه لغة الأرقام من دور هام في هذا المجال، إذ يضمن في الاستبيان المذكور معطيات جد دقيقة حول عدد مخالفات السير المرتكبة وعدد جنح السير المرتكبة وعدد العقوبات الصادرة سواء تعلق الأمر بالحبس أو الغرامة أو العقوبات الإضافية كالتربية على السلامة الطرقية، وأيضا إحصائيات مفصلة حول التدابير التي تتخذ في حق السائق مثلا عدد حالات سحب رخص السياقة والتوقيف الخاص بها أو إلغاؤها. إذ هناك اهتمام كبير على المستوى الإحصائي لأنه يساعد في رسم معالم وتوجهات السياسة العمومية للدولة في مجال التربية على السلامة الطرقية، هذا علاوة على أن وزارة العدل تعد عضوا فاعلا في العديد من اللجان الوطنية والجهوية والتي لها صلة بمجال التربية على السلامة الطرقية، كاللجنة المشتركة ما بين الوزارات للسلامة الطرقية واللجنة الدائمة للسلامة الطرقية واللجنة الجهوية للسلامة الطرقية، فوزارة العدل تعتبر عضوا فاعلا داخل هذه اللجان بحيث تساعد السياسة

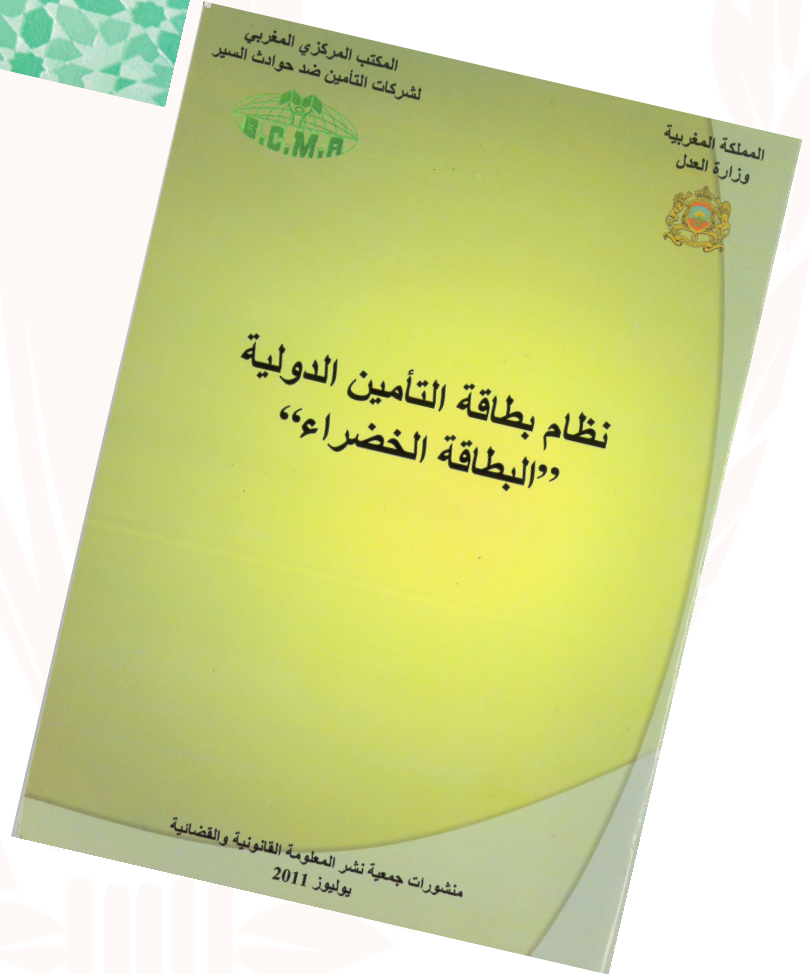
إصدارات المجلد الجديد



مركز الدراسات وأبحاث السياسة الجنائية
بمديرية الشؤون الجنائية والعفو

إصدارات مركز الدراسات وأبحاث السياسة الجنائية المرتبطة بالسلامة الطرقية







يتضمن هذا العدد:

- افتتاحية العدد ذ. محمد بتعيد القادر
- السياسة الجنائية ورهان تحقيق السلامة الطرقية..... ذ. هشام ملاطي
- La réglementation du permis de conduire dans le code de la route et les peines accessoires y afférentes ذ. ملاك زوكي
- توجهات العمل القضائي في تطبيق مدونة السير على الطرق ذ. محمد أمين الجرداني
- وجهة نظر حول عقوبة توقيف رخصة السياقة ذ. عزيز عبيدي
- استراتيجية التواصل والتربية والوقاية الطرقية للنارسا: راهنية الخطاب والممارسة د. عيد الصادق معافاة
- المتدخلون الأساسيون في مجال السلامة الطرقية ذ. حميد المهدي
- قضايا حوادث السير:
- أرقام ومعطيات حصيلة 10 سنوات ذة. رشيدة العلمي / ذة. مريم الشاهمي
- محطات تطور التشريع الطرقي بالمغرب ذ. علي الجبايري
- إثبات واقعة السياقة في حالة سكر، أو، تحت تأثير الكحول، بين المعاينة المجردة وأداة القياس
- تعليق على قرار محكمة النقض عدد 2/105 الصادر بتاريخ 25/01/2012 في إطار الملف الجنحي عدد 2011/11357 ذ. هشام ملاطي
- القانون رقم 52.05 المتعلق بمدونة السير على الطرق وقائمة النصوص التنظيمية الصادرة بتطبيقه
- ظهير شريف رقم 1.58.210 في نشر الاتفاقية الدولية بشأن السير عبر الطرق وكذا البروتوكول والتعهد النهائي الموقع عليهما جميعا بمدينة جنيف بتاريخ 19 شتبر 1949
- المنتدى الإفريقي الأول للسلامة الطرقية المنعقد بقصر المؤتمرات بمراكش من 13 إلى 15 نونبر 2018
- إصدارات وأنشطة مديرية الشؤون الجنائية والعضو في مجال السلامة الطرقية

السلطة المغربية



وزارة العدل

وزارة العدل

ساحة المأمونية، 1015 الرباط، المغرب

الهاتف: 0537213737

www.justice.gov.ma