

## دور المراقبة التقنية للمركبات في الحد من حوادث المرور

## The Role of Technical Monitoring of Vehicles to Reduce Traffic Accidents

أ/ نورة جحايشية

المركز الجامعي بريكّة

د/ نبيل نويس

المركز الجامعي بريكّة

تاريخ قبول المقال: 19 /02/ 2020

تاريخ إرسال المقال: 26 /12/ 2019

## الملخص:

نظرا للرقم الهائل الذي أصبحت تخلفه حوادث المرور من خسائر سواء كانت خسائر مادية أو بشرية، والتي في غالب الأحيان يكون سببها واحد ألا وهو المركبة، تدخل المشرع الجزائري بموجب قانون المرور بصرامة إلى إلزام كافة سائقي المركبات بإجراء بعض الفحوصات للمركبة حتى تكون آمنة للسير في الطريق العام، هذا الفحص الذي ألزم المشرع به السائقين يعرف بلغة القانون بالمراقبة التقنية للمركبات حيث أصبح هذا الإجراء نافذا منذ السداسي الأول لسنة 2000، إذ يهدف المشرع من خلاله إلى تحقيق العديد من الأهداف على رأسها الحد من حوادث المرور.

**الكلمات المفتاحية:** حوادث المرور, قانون المرور, المراقبة التقنية.

**Abstract:**

Due to the huge number of accidents caused by traffic accidents, Werther matériel or humane, which are often caused by one véhicule, the Algérien législatre Is strict requière by the Traffic Law to require all vehicle drivers to perform certain tests for the véhicule So That It Is safe to walk on the road The law requires that drivers be aware of the technical control of vehicles. This procedure has been in effect since the first semester of 2000. The législatre aims to achieve many goals, mainly reducing traffic accidents

**Key words :** Traffic Accidents, Traffic Low, Control of vehicles

## المقدمة:

أصبحت حوادث المرور في وقتنا الحالي بمثابة كابوس يؤرق المجتمع بكافة عناصره، إذ أن الأرقام التي تخلفها هذه الحوادث من خسائر مادية وبشرية، باتت أرقاما رهيبية لا يمكن أن يتصورها العقل هذا ما جعل المشرع الجزائري يتدخل بسن منظومة قانونية كاملة متعلقة بالمرور، إذ تضم هذه المنظومة مجموعة من القواعد القانونية التي تنظم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها وأمنها، قصد ضمان أحسن الظروف الأمنية و أفضلها على الإطلاق.

حيث أن المشرع الجزائري عمد على مواكبة التطورات الحاصلة داخل المجتمع، الأمر الذي جعله كل فترة يصدر قانون مرور جديد أو تعديل قانون سابق بطريقة تكون أكثر مرونة و تماشيا مع الواقع، حرصا منه على توفير الحماية القانونية الكافية لمستعملي الطريق، ما يثبت أن المشرع دائما في عملية بحث وتحليل لأسباب حوادث المرور، إذ توصل إلى أن أهم سبب يؤدي إلى هذه الحوادث المريرة هو المركبة، هذا ما جعله يتشدد مع سائقي المركبات وألزمه بإجراء فحوصات تضمن سلامة المركبة وتؤكد أنها صالحة للسير في الطريق العام وأن هذه المركبة لا تشكل خطرا على المجتمع

ومما سبق تعترضنا الإشكالية التالية: إلى أي مدى ساهمت المراقبة التقنية للمركبات في الحد من حوادث المرور؟ و تتفرع عن الإشكالية عدة تساؤلات فرعية أهمها: فيما تتمثل المراقبة التقنية للمركبات؟ وما هي إجراءاتها؟ وما هي المؤسسات المكلفة بالسهر على هذا الإجراء؟

للإجابة عن هذه الإشكالية سيتم تقسيم المداخلة إلى محورين:

المبحث الأول: مفهوم المراقبة التقنية للمركبات

المطلب الأول: تعريفه

المطلب الثاني: أهدافه

المبحث الثاني: تنظيم عملية المراقبة التقنية

المطلب الأول: إنشاء وكالة مراقبة وممارستها

المطلب الثاني: المؤسسة الوطنية للمراقبة التقنية للمركبات

المبحث الأول: مفهوم المراقبة التقنية للمركبات

تعد المراقبة التقنية عملية دوري هدفها الرئيسي تحديد مدى فعالية المركبة وإمكانية سيرها في الطريق العام دون إحداث خطر سواء على السائق أو على الغير، ونظرا لأهمية هذه العملية اعتبر المشرع الجزائري عدم القيام بها مخالفة من الدرجة الثالثة يعاقب عليها بغرامة جزافية تقدر ب 300 دج<sup>1</sup>، ما يؤكد أن المشرع يسعى فعلا إلى جعل المركبة آمنة للسير في الطريق العام لأن هذه العملية الوقائية ستؤدي لا محالة إلى

### دور المراقبة التقنية للمركبات في الحد من حوادث المرور

التخفيف من حوادث المرور<sup>2</sup>، وسنتناول في هذا المحور تعريف هذه العملية أولاً ومن ثم تحديد أهم الأهداف التي يسعى المشرع إلى تحقيقها من خلال هذه العملية ثانياً.

#### المطلب الأول: تعريف المراقبة التقنية للمركبات

نجد المشرع في مجال تعريفه للمراقبة التقنية للمركبات خرج عن عاداته وأعطى لهذه العملية تعريفاً محدداً، مع أنه تعود على ترك مهمة التعريف للفقهاء والقضاء، ونجده أعطى لنفس العملية أكثر من تعريف مما يوحي بأن المشرع حاول جاهداً مواكبة التطورات الحاصلة في مجال التكنولوجيا بصفة عامة، حتى يتمكن من حصر عملية المراقبة التقنية وعدم ترك ثغرات قانونية يتملص من خلالها الكثير من الأشخاص حيث نجد المشرع عرف الفحص التقني لأول مرة على أنه "عبارة عن متابعة تسمح بتحقيق أفضل الظروف الأمنية والوقائية من الحوادث الناتجة عن الاختلالات الميكانيكية وضمان حماية المواطن والبيئة، حيث لا يسمح لأية مركبة بالسير، إذا كانت غير مطابقة للقواعد التقنية المعمول بها أو أصبحت لا تتماشى معها"<sup>3</sup>

كما عرّفه كذلك بقوله " أن المراقبة التقنية هي عبارة عن المعاينة التقنية المخصصة للتأكد من حالة صيانة السيارة ومدى قابليتها للسير في الطريق بدون خطر.

ويمكن أن تأخذ المراقبة التقنية شكل مراقبة دورية أو مراقبة غير دورية أو معاينة مضادة<sup>4</sup>.

من خلال هذه التعاريف يتضح لنا أن المراقبة التقنية للسيارات نظراً لأهميتها البالغة لدى المشرع الجزائري أعطاه تعريفاً محدداً حتى يتمكن سائق المركبة من التحقق من صلاحية مركبته ومطابقتها للقواعد اللازمة، والتي من خلالها تكون المركبة آمنة على سائقها وعلى الغير.

#### المطلب الثاني: أهداف المراقبة التقنية

باستقراء نص المادة 43 من القانون 01-14<sup>5</sup> التي تنص على أن المراقبة التقنية للسيارات إجبارية، والتي تحيلنا إلى المرسوم التنفيذي رقم 03-223، نجد أن هذا الأخير نص بدوره من خلال المادتين 4 و5 على إجبارية إجراء عملية المراقبة التقنية للمركبات بل ومنع أي سيارة أن تسير في الطريق إذا لم تستوفي كافة شروط ومتطلبات المراقبة التقنية، كما نجد نفس المرسوم قد نص على مجموعة من الأهداف يسعى المشرع الجزائري إلى تحقيقها من خلال حث صاحب أي المركبة على إجراء عملية المراقبة التقنية لمركبته في المحطات الموكلة لها مهمة إجراء هذه العملية وعلى نفقته الخاصة<sup>6</sup>، و تتمثل أهم الأهداف المرجوة من عملية الفحص التقني أو المراقبة التقنية في :

### دور المراقبة التقنية للمركبات في الحد من حوادث المرور

- الوقاية والأمن في الطرقات، حيث نجد أنه من خلال القيام بعملية الفحص التقني للمركبة نتمكن من معرفة أي خلل فيها وبالتالي نتفادى قدر المستطاع الاختلالات المفاجئة التي قد تصيب السيارة أثناء القيادة خاصة في الطرق العامة.
- المساهمة في تقليص حوادث المرور والتكاليف الناجمة عنها بالنسبة للجماعة الوطنية، إذ أن معظم حوادث المرور سببها المركبة، وبالتالي فإنه إذا كانت المركبة آمنة فإن ذلك سينعكس على الطرق بدورها وتخف حوادث المرور وكذا تنقص معها الخسائر المادية والبشرية التي يتكبدها المجتمع جراء هذه الحوادث.
- الحفاظ على الصحة العمومية وحماية البيئة، تنتج السيارات يوميا كميات معتبرة من الغازات الملوثة للهواء والتي تكون يوما بعد يوم أخطر سواء على الفرد أو على البيئة، بالتالي فإنه من خلال المراقبة التقنية يتم الكشف المبكر عن الغازات الخطيرة التي قد تؤدي إلى نتائج وخيمة.
- تمديد عمر الحظيرة الوطنية للسيارات، حيث أنه من خلال متابعة المركبة دوريا والكشف عن أي خلل بها، يؤدي إلى الصيانة الدورية للمركبة وهذا بالضرورة سيؤدي إلى زيادة عمر المركبة.<sup>7</sup>

#### المبحث الثاني: تنظيم عملية المراقبة التقنية

أقر المشرع الجزائري ضرورة إجراء عملية المراقبة التقنية للمركبات في أوقات محددة، وأوكل هذه المهمة إلى وكالات خاصة يشرف عليها مختصين في هذا المجالات، وأطلق عليها تسمية وكالات المراقبة، وقد وضع المشرع شروطا عديدة يجب توفرها حتى يتمكن الشخص من إنشاء وكالة مراقبة تقنية، ونجد هذه العملية منظمة تنظيما مضبوطا وواضحا مما لا يدع مجالا لأي شخص من التملص منها، وهذا ما سنحاول توضيحه من خلال هذا المحور.

#### المطلب الأول: إنشاء وكالة مراقبة وممارستها

وضع المشرع الجزائري مجموعة من الشروط الواجب توفرها حتى يتمكن أي شخص من إنشاء وكالة مراقبة تقنية، وكذا وضع شروط محددة لممارسة هذه المراقبة على السيارات.

#### 1- إنشاء وكالة مراقبة تقنية

لا يمكن لأي شخص إنشاء وكالة مراقبة تقنية من دون الحصول على ترخيص من طرف الوزير المكلف بالنقل، الذي يقدم هذا الاعتماد بعد استشارة المؤسسة الوطنية للمراقبة التقنية، هذا الاعتماد يكون صالحا لمدة 10 سنوات قابلة للتجديد.<sup>8</sup>

كما أنه يجب توفر بعض الشروط في الشخص الذي يطلب اعتماد من أجل إنشاء وكالة مراقبة تقنية للسيارات واستغلالها، تتمثل أهم هذه الشروط في:

## دور المراقبة التقنية للمركبات في الحد من حوادث المرور

- تجاوز سن تسع عشرة ( 19 ) سنة .
  - التمتع بالحقوق المدنية والوطنية
  - إثبات تأهيل مهني بصفة مراقب تقني للسيارات<sup>9</sup>، وإذا لم يستوفي شرط التأهيل المهني اللازم، يجب عليه الاستفادة من المساعدة الدائمة والفعلية لشخص طبيعي تتوفر فيه الشروط
  - التوفر على منشآت وتجهيزات ملائمة، لها علاقة مع نشاط المراقبة التقنية للسيارات.
  - التوفر على وسائل مالية ضرورية لإنشاء وكالة المراقبة التقنية للسيارات واستغلالها<sup>10</sup>
- ويرسل طلب الاعتماد في نسختين إلى الوزير المكلف بالنقل<sup>11</sup>، مرفقا بالوثائق اللازمة المنصوص عليها قانونا والتي تختلف من الشخص الطبيعي إلى الشخص المعنوي<sup>12</sup>، وقصد إصدار قرار الاعتماد صحيحا يمكن للوزير المكلف بالنقل استشارة أجهزة الأمن، وكذا كل الإدارات والهيئات الأخرى التابعة للدولة التي يرى أن رأيها ضروريا قبل إصدار قرار الاعتماد<sup>13</sup>، الذي يلتزم الوزير بالرد عليه في أجل ثلاثة أشهر بدءا من تاريخ استلام الطلب<sup>14</sup>، إما بالقبول أو بالرفض حيث يمكن للوزير المكلف بالنقل أن يرفض طلب الاعتماد للأسباب التالية:

- إذا لم تتوفر الشروط الضرورية لتسليمه.
- إذا كان التحقيق الذي أجرته مصالح الأمن سلبيا أو إذا ورد اعتراض من إدارة أو هيئة تابعة للدولة.
- إذا كان صاحب الطلب موضوع سحب نهائي لاعتماد إنشاء وكالة المراقبة التقنية للسيارات واستغلالها.<sup>15</sup>

و يمكن لطالب الاعتماد أن يقدم طعنا كتابيا خلال شهرين من تاريخ تبليغه لنفس الوزير في حال رفض طلبه، ويلتزم الوزير بالرد في أجل شهرين كذلك من تاريخ استلام طلب الطعن<sup>16</sup>.

في حالة قبول طلب الاعتماد يجب أن يذكر في هذا الأخير رقمه، ولقب واسم صاحبه وعنوان مقر الوكالة إذا كان الأمر يتعلق بشخص طبيعي، أما إذا تعلق الأمر بشخص معنوي، فيجب أن يذكر في الاعتماد تسمية الوكالة وعنوانها، وشكلها القانوني وعنوان مقرها الاجتماعي وكذلك لقب واسم الممثل أو الممثلين القانونيين لها<sup>17</sup>. و لابد من الشروع في مباشرة النشاط في أجل ستة أشهر من تاريخ استلام الاعتماد.<sup>18</sup>

## 2- ممارسة المراقبة التقنية للسيارات

يجب أن يمارس نشاط وكالات المراقبة التقنية للسيارات في منشآت ملائمة وبتجهيزات مصادق عليها<sup>19</sup>، حيث أنه توجد مقاييس محددة لابد أن تتوفر في وكالات المراقبة التقنية تتماشى مع مقاسات المركبات ووزنها، وفيما يلي توضيح لأهم المقاييس المطلوبة في هذه الوكالات.

دور المراقبة التقنية للمركبات في الحد من حوادث المرور

جدول يوضح مقاييس مبنى المراقبة التقنية حسب الوزن الإجمالي للمركبات:

الوزن الإجمالي	الارتفاع	العرض	الطول
أقل من 02 طن	3 م	2.5 م	06 م
أكثر من 02 طن	4.5 م	2.5 م	18 م

20 المصدر: تقرير المؤسسة الوطنية لمراقبة الطرقات، 2006، ص 45.

جدول يوضح توزيع مساحة محطة المراقبة حسب أوزان العربات:

توزيع المساحة	محطة مراقبة للعربات الخفيفة أقل من 02 طن	محطة مراقبة للعربات الثقيلة أكثر من 02 طن وأقل من 20 طن	محطة مراقبة للعربات الثقيلة أكثر من 20 طن
منطقة المراقبة	60 م	100 م	175 م
الاستقبال	25 م	25 م	25 م
مكتب الإدارة	25 م	25 م	25 م
موقف السيارات	290 م	850 م	1275 م
المساحة الإجمالية	400 م	1000 م	1000 م

21 المصدر: تقرير الوكالة الوطنية لمراقبة أمن الطرقات، 2004، ص 53-54.

جدول يوضح توزيع مساحة الخط الإضافي حسب أوزان العربات:

توزيع المساحة	محطة مراقبة للعربات الخفيفة أقل من 02 طن	محطة مراقبة للعربات الثقيلة أكثر من 02 طن وأقل من 20 طن	محطة مراقبة للعربات الثقيلة أكثر من 20 طن
المساحة المضافة	200 م	500 م	750 م
المساحة المخصصة للمراقبة	60 م	100 م	175 م

22 المصدر: تقرير الوكالة الوطنية لمراقبة أمن الطرقات، 2006، ص 60.

جدول يوضح مقاييس خط المراقبة حسب نوع المحطة:

المقاييس	خط مراقبة للعربات الخفيفة	محطة مراقبة للعربات الثقيلة	محطة مراقبة للعربات الثقيلة أكثر

## دور المراقبة التقنية للمركبات في الحد من حوادث المرور

العرض	04 م	05 م	05 م
الطول	15 م	20 م	35 م
الارتفاع	03 م	06 م	06 م

المصدر : تقرير الوكالة الوطنية لمراقبة أمن الطرقات، 2006، ص 62.

كما أن وكالة المراقبة التقنية لابد لها أن تتوفر على مجموعة من الأجهزة لإجراء فحص تام للمركبة

تتمثل هذه الأجهزة في:

- 1- جهاز مراقبة ضبط الإنارة
- 2- جهاز مراقبة ضبط الإطارات
- 3- جهاز مراقبة تماثل التعليق لبدأ التنفيذ الميكانيكي
- 4- جهاز لمراقبة زوايا الانحراف أو جهاز مراقبة الدرجة
- 5- جهاز قياس الانبعاثات الملوثة :
  - أ- جهاز تحليل غازات العادم
  - ب- جهاز قياس كثافة الأبخرة
- 6- ويجب أن تتوفر في آلات المراقبة المرئية على:
  - أ- حفرة أو نصف حفرة مدفونة
  - ب- جسر رافع
- 7- جهاز رفع العربات:
  - أ- إما رافعة مرآب متحرك.
  - ب- إما رافعة صيانة
  - ت- إما رافعة ملحقة على جسر<sup>23</sup>

بعد أن تتوفر المحطة الموكل لها إجراء عملية المراقبة التقنية تباشر علمها حيث أن المشرع حدد كافة المركبات التي تلزم بإجراء هذه العملية، وكذا مدة إجرائها وهذا ما سنحاول توضيحه من خلال هذه الدراسة، إذ تتم المراقبة التقنية للسيارات كما يأتي:

- أ- تتم عملية المراقبة التقنية بعد مدة لا تتجاوز ستة (6) أشهر بالنسب لما يأتي:
  - سيارات الأجرة
  - المركبات المعدة لتعليم سيطرة السيارات
  - مركبات النقل الجماعي للأشخاص

## دور المراقبة التقنية للمركبات في الحد من حوادث المرور

- المركبات المعدة خصيصا لنقل المواد الخطرة
  - ب- تتم عملية المراقبة التقنية بعد مدة لا تتجاوز اثني عشرة شهرا (12) بالنسب لما يأتي:
    - السيارات المعدة لنقل البضائع و لمقطوراتها ونصف مقطوراتها عندما يفوق الوزن الإجمالي المرخص به مع الحمولة 3.5 طنا.
    - مركبات التصليح
    - المركبات المؤجرة.
  - ت- تتم عملية المراقبة التقنية بعد مدة لا تتجاوز سنتين بالنسبة للسيارات المعدة لنقل البضائع ولمقطوراتها ونصف مقطوراتها، التي وضعت في السير من أقل من أربع سنوات عندما يقل الوزن الإجمالي المرخص به مع الحمولة عن 3.5 طن.
  - ث- تتم عملية المراقبة بعد مدة لا تتجاوز اثني عشر شهرا (12) بالنسبة للسيارات المعدة لنقل البضائع ولمقطوراتها ونصف مقطوراتها، التي وضعت في السير منذ (4) سنوات فأكثر عندما يقل الوزن الإجمالي المرخص به مع الحمولة عن 3.5 طن.
  - ج- تتم عملي المراقبة بعد مدة لا تتجاوز سنتين بالنسبة للمركبات غير تلك المذكورة في الفقرات أ، ب، ت، ث، التي وضعت في السير منذ أقل من ست (6) سنوات.
  - ح- تتم عملية المراقبة بعد مدة اثني عشرة شهرا (12) بالنسبة للمركبات غير تلك المذكورة في الفقرات أ، ب، ت، ث، ج، التي وضعت في السير منذ ست (6) سنوات فأكثر
- كما يجب القيام بعملية المراقبة التقنية كلما تغير مالك المركبة أو تغير ترقيمها، وكذا كلما أدخل عليها تغيير معتبر، وكلما تمت مراقبتها مراقبة أولية<sup>24</sup>، ويجب على مالك المركبة أثناء عملية المراقبة تقديم البطاقة الرمادية الأصلية للمركبة أو نظير منها أو وصل إيداع ملف طلب البطاقة الرمادية<sup>25</sup> إذ أنه يتعين على المراقب التقني التأكد من تطابق أرقام التسلسل والترقيم المكتوبة على المركبة مع البطاقة الرمادية، ومن ثم يتناول في عملية المراقبة التقنية أجهزة المركبة الآتية:
- الكبح
  - القيادة
  - الرؤية
  - الإضاءة والإشارات
  - هيكل المركبة وقاعدتها
  - التجهيزات

## دور المراقبة التقنية للمركبات في الحد من حوادث المرور

- العناصر الميكانيكية

- التلوث والحجم الصوتي<sup>26</sup>

وفي حالة ما إذا لاحظ المراقب التقني عدم تطابق عناصر تعريف السيارة بالمعلومات المذكورة على البطاقة الرمادية، يتعين عليه اطلاع مالك المركبة وإعلام المصالح المكلفة بالمناجم<sup>27</sup>، وبعد إجراء المراقبة التقنية يعد المراقب محضر المراقبة ويدون فيه كافة الملاحظات الخاصة بالمركبة، ويقدم هذا المحضر المؤشر عليه من قبل المراقب إلى صاحب المركبة، وتحتفظ الوكالة بنسخة من المحضر<sup>28</sup>، وبالإضافة إلى ذلك تسلم للسيارات المرخصة للسير، وثيقة لصوفة تسمى قسيمة المراقبة التقنية تحدد المدة القصوى لإجراء المراقبة التقنية مرة أخرى، تلتصق هذه القسيمة يسار الزاوية السفلى للزجاج الأمامي للسيارة.<sup>29</sup>

تخضع المركبة حسب خطورة العيوب الملاحظة للإجراءات التالية:

- سيارة مقبولة: في حالة ما إذا لم يلاحظ المراقب بها عيوباً.

- سيارة مرفوضة دون منعها من السير: في حالة ما إذا لاحظ المراقب عيوباً تستدعي إعادة تصليح المركبة في أجل قصير

وفي هذه الحالة يتعين على المالك القيام بالتصليحات وتقديم السيارة لمراقبة تقنية جديدة تدعى "معاينة مضادة" في أجل تتراوح بين خمسة عشر (15) و ثلاثين (30) يوماً حسب خطورة العيوب الملاحظة، وترخص السيارة للسير إلى غاية آخر الإرجاء الممنوح لها.

- مركبة مرفوضة مع منعها من السير: في حالة ما إذا لاحظ المراقب عيوباً خطيرة تستدعي تصليحات إلزامية

وفي هذه الحالة، يتعين على المالك القيام بالتصليحات الإلزامية وتقديم السيارة لمراقبة تقنية جديدة تدعى "معاينة مضادة"<sup>30</sup>، ويجب أن تجري المعاينة المضادة في الآجال المنصوص عليها فإن لاحظ المراقب نفس العيوب، يطالب بإجراء معاينة مضادة ثانية فإن لاحظ ذات العيوب لا يرخص للسيارة بالسير ويؤشر بذلك في محضر المراقبة التقنية بعبارة "مركبة غير مرخص لها بالسير"<sup>31</sup>.

ثانياً: المؤسسة الوطنية للمراقبة التقنية للسيارات

أنشئت المؤسسة الوطنية للمراقبة التقنية للسيارات بموجب المرسوم التنفيذي رقم 98-271<sup>32</sup>، وتعد مؤسسة عمومية ذات طابع صناعي وتجاري تتمتع بالشخصية المعنوية والاستقلال المالي، تسير في علاقتها مع الدولة بموجب القوانين المطبقة على الإدارة، وتعد تاجرة في علاقتها مع الغير<sup>33</sup>، توضع هذه المؤسسة تحت وصاية الوزير المكلف بالنقل ومقرها بالجزائر<sup>34</sup>

## دور المراقبة التقنية للمركبات في الحد من حوادث المرور

## 1- مهام المؤسسة

- حدد المشرع الجزائري مهام هذه المؤسسة في:
- القيام باعتماد السيارات التي تقدم كنماذج لصنع متسلسل أو لصنع منفرد معزول
  - القيام باعتماد التجهيزات الخاصة بالسيارات،
  - القيام بالاستلام التقني للسيارات
  - تحقيق أو العمل على تحقيق المراقبة التقنية الدورية للسيارات
  - تحديد الطرق الأكثر ملائمة المتعلقة بالمعاينات التقنية الهادفة إلى ضمان أحسن لظروف الأمن والوقاية من الحوادث الناتجة عن الخلل الميكانيكي
  - المشاركة في إعداد التنظيم المتعلق بصناعة السيارات
  - اقتراح كل تدبير من شأنه تحسين مقاييس صناعة السيارات مع مراعاة التطور التقني للسيارات
  - إنجاز مخابر توجه للقيام التجارب اللازمة لتحقيق مهمتها
  - تركيز المعلومات المتعلقة بالمعاينات التقنية ومعالجتها وتوزيعها
  - توزيع، بكل الوثائق، المعلومة المتعلقة بصيانة السيارات وتجهيزاتها<sup>35</sup>

## 2- تنظيم المؤسسة

- يدير المؤسسة مجلس إدارة ويسيرها مدير عام<sup>36</sup>، ويتكون مجلس الإدارة من:
- ممثل الوزير المكلف بالنقل رئيسا
  - ممثل الوزير المكلف بالصناعة
  - ممثل الوزير المكلف بالمالية
  - ممثل الوزير المكلف بالجماعات المحلية
  - ممثل الوزير المكلف بالبيئة
  - ممثل الوزير المكلف بالأشغال العمومية<sup>37</sup>

يتضح من خلال تشكيلة المؤسسة الوطنية للمراقبة التقنية أن المشرع حاول جاهدا أن يجعل تشكيلتها مختلفة من كافة القطاعات حتى يتم تجنيدها جميعا للقيام بالمهام المنوط لها القيام بها وحتى يتم تحقيق الهدف الأسمى الذي يسعى المشرع دائما للوصول إليه، والذي يتمثل في الحد من حوادث المرور أو على الأقل التخفيف من نتائجها الكارثية التي تحصد يوميا أرواح الأشخاص وكذا ممتلكاتهم.

## الخاتمة

على ضوء ما تقدم عرضه في هذه المداخلة يتضح أن المشرع الجزائري حاول جاهدا تنظيم عملية المراقبة التقنية للمركبات، حتى يضمن وجود كافة المركبات التي تسير في الطريق العام جيدة وصالحة للسير بالإضافة إلى كونها أنها لا تشكل أي خطر على الفرد والبيئة، كما أن هذه العملية تساهم بشكل جلي في التخفيف من حوادث المرور خاصة تلك التي يكون سببها الأساسي خلافا في المركبة، ما يؤكد أن عملية المراقبة التقنية بمثابة عملية وقائية تجنب السائق والغير أي كارثة قد تحدث بفعل عدم صلاحية المركبة للسير.

ومن خلال هذه الدراسة توصلنا إلى النتائج التالية:

1- المشرع الجزائري جعل المراقبة التقنية للمركبات إجراء إلزامي ، وجند كافة القطاعات للسهر على تطبيقه.

2- مخالفة الأحكام المتعلقة بالمراقبة التقنية للمركبات يشكل مخالفة من الدرجة الثالثة، يتعرض صاحبها إلى عقوبة مشددة.

3- حدد المشرع شروط إنشاء وكالة مراقبة تقنية، كما نظم سيرها وعملها، وكذا نظم عملية المراقبة في حد ذاتها

4- قسم المشرع قرارات المراقب التقني إلى ثلاث قرارات حسب العيوب في السيارة وتتفاوت هذه القرارات بين سيارة مقبولة إلى سيارة مرفوضة مع الإبقاء على سيرها في الطريق، إلى أن تصل في النهاية إلى سيارة مرفوضة مع منعها من السير.

5- المشرع الجزائري رغم حرصه على تنظيم عملية المراقبة التقنية إلا أننا نجد في العديد من الحالات يخلط المصطلحات، إذ نجد تارة يستعمل مصطلح المركبة وتارة أخرى يستعمل مصطلح السيارة، رغم أن المصطلحين مختلفين. ومن هذا المنبر ارتأينا تقديم بعض الاقتراحات تتمثل في:

1- التعاون بين كافة المصالح والهيئات المعنية لتسهيل إجراءات المراقبة التقنية وبالتالي التقليل من حوادث المرور.

## دور المراقبة التقنية للمركبات في الحد من حوادث المرور

2- جمع كافة القوانين والتنظيمات الخاصة بتنظيم حركة المرور بصفة عامة، وتلك الخاصة

بالمراقبة التقنية للمركبات في قانون واحد وتفاذي كثرة التعديلات المتتالية.

3- لا بد من القيام بتحسيس مستعملي الطريق، وسائقي المركبات بضرورة إجراء عملية المراقبة

التقنية للمركبات.

4- إعادة صياغة المصطلحات بصفة صحيحة، إذ يجب استعمال مصطلح المركبة وليس سيارة

للدلالة على إلزامية المراقبة التقنية، كون أي سيارة هي مركبة في النهاية والعكس غير

صحيح.

## الهوامش:

<sup>1</sup>المادة 06 من القانون 05-17 المؤرخ في 16 فيفري 2017، المعدل والمتمم للقانون 14-01 المتعلق بتنظيم حركة المرور وسلامتها عبر الطرق، جريدة رسمية عدد، 12

<sup>2</sup>نبيلة عدي، المخالفات المتعلقة بقانون المرور، مذكرة لنيل شهادة الماستر، تخصص قانون جنائي، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة العربي التبسي، تبسة، الجزائر، 2016

<sup>3</sup>المادة 14 من القانون رقم 87-09 المؤرخ في 10 فيفري 1987 المتعلق بقانون المرور عبر الطرق وسلامتها وأمنها، جريدة رسمية عدد7، ص226.

<sup>4</sup> القانون 14-01 المؤرخ ب19 أوت 2001، المتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرقات وسلامتها وأمنها، المعدل والمتمم، جريدة رسمية عدد46، ص4.

<sup>5</sup>المادة الأولى من المرسوم التنفيذي رقم 03-223 المؤرخ في 10 جوان 2003، المتعلق بتنظيم المراقبة التقنية من للسيارات و كفيات ممارستها، الجريدة الرسمية عدد 37، ص14

<sup>6</sup>المادة 07 من المرسوم التنفيذي رقم 03-223، مرجع سابق

<sup>7</sup>المادة 3 من المرسوم التنفيذي رقم 03-223، مرجع سابق

<sup>8</sup>المادة 11 من المرسوم التنفيذي رقم 03-223، مرجع سابق.

<sup>9</sup>المراقب التقني هو : العون المؤهل المكلف بالقيام بالمراقبة التقنية للسيارات.

<sup>10</sup>المادة 12 من المرسوم التنفيذي رقم 03-223، مرجع سابق.

<sup>11</sup>المادة 13 من المرسوم التنفيذي رقم 03-223، مرجع نفسه.

<sup>12</sup>المادة 14 من المرسوم التنفيذي رقم 03-223، مرجع نفسه.

<sup>13</sup>المادة 15 من المرسوم التنفيذي رقم 03-223، مرجع نفسه.

<sup>14</sup>المادة 16 من المرسوم التنفيذي رقم 03-223، مرجع نفسه.

<sup>15</sup>المادة 179 من المرسوم التنفيذي رقم 03-223، مرجع نفسه.

<sup>16</sup>المادة 19 من المرسوم التنفيذي رقم 03-223، مرجع نفسه.

<sup>17</sup>المادة 20 من المرسوم التنفيذي رقم 03-223، مرجع نفسه.

<sup>18</sup>المادة 23 من المرسوم التنفيذي رقم 03-223، مرجع نفسه.

<sup>19</sup>المادة 37 من المرسوم التنفيذي رقم 03-223، مرجع نفسه.

<sup>20</sup>يزيد شهلي، المراقبة التقنية للمركبات ودورها في تخفيض حوادث المرور بالجزائر، الزيارة الميدانية لوكالة رملي للمراقبة التقنية للسيارات والشاحنات، مذكرة لنيل شهادة الماستر، تخصص اقتصاد وتسيير الخدمات، جامعة الحاج لخضر، باتنة، 2011، ص54

<sup>21</sup>يزيد شهلي، مرجع نفسه، ص54

<sup>22</sup>يزيد شهلي، مرجع نفسه، ص55.

<sup>23</sup>يزيد شهلي، مرجع نفسه، ص56.

<sup>24</sup>المادة 38 من المرسوم التنفيذي رقم 03-223، مرجع سابق.

<sup>25</sup>المادة 39 من المرسوم التنفيذي رقم 03-223، مرجع سابق.



دور المراقبة التقنية للمركبات في الحد من حوادث المرور

- <sup>26</sup> المادة 40 من المرسوم التنفيذي رقم 03-223، مرجع نفسه.
- <sup>27</sup> المادة 41 من المرسوم التنفيذي رقم 03-223، مرجع نفسه.
- <sup>28</sup> المادة 42-43 من المرسوم التنفيذي رقم 03-223، مرجع نفسه.
- <sup>29</sup> المادة 44 من المرسوم التنفيذي رقم 03-223، مرجع نفسه.
- <sup>30</sup> المادة 45 من المرسوم التنفيذي رقم 03-223، مرجع نفسه.
- <sup>31</sup> المادة 46 من المرسوم التنفيذي رقم 03-223، مرجع نفسه.
- <sup>32</sup> المرسوم التنفيذي رقم 98-271 المؤرخ في 29 أوت 1998، المتضمن تغيير القانون الأساسي للمركز الوطني للدراسة والبحث والتفتيش التقني للسيارات وتعديل تسميته، جريدة رسمية عدد 65، ص 10.
- <sup>33</sup> المادة 02 من المرسوم التنفيذي رقم 98-271، المرجع نفسه.
- <sup>34</sup> المادة 03 من المرسوم التنفيذي رقم 98-271، المرجع نفسه.
- <sup>35</sup> المادة 05 من المرسوم التنفيذي رقم 98-271، المرجع نفسه.
- <sup>36</sup> المادة 07 من المرسوم التنفيذي رقم 98-271، المرجع نفسه.
- <sup>37</sup> المادة 09 من المرسوم التنفيذي رقم 98-271، المرجع نفسه.