

كلية الحقوق و العلوم

السياسية

جامعة أبي بكر بلقايد

تلمسان



مجلة العلوم

القانونية والإدارية

والسياسية

كلية الحقوق والعلوم السياسية
جامعة أبو بكر بلقايد
تلمسان

مجلة
العلوم
القانونية
والإدارية
والسياسية

ردم 1112-4334 رقم 14-2012

مجلة العلوم القانونية والإدارية والسياسية

جامعة أبو بكر بلقايد تلمسان

كلية الحقوق والعلوم السياسية

رئيس الجامعة

مدير المجلة: أ.د/ غوالي نور الدين

عميد كلية الحقوق والعلوم السياسية

مدير النشر: أ.د/ تشوار جيلالي

لجنة التحرير:

أ.د/ دنوني هجيرة، جامعة تلمسان

أ.د/ بدران مراد، جامعة تلمسان

أ.د/ زوايمية رشيد، جامعة تيزي وزو

أ.د/ برقوق محند، جامعة الجزائر

أ.د/ صالح زراويفرحة، جامعة وهران

أ.د/ موسى عبد الوهاب جامعة سيدي بلعباس

أ.د/ صالح محمد، جامعة وهران

أ.د/ بن حمو عبد الله، جامعة تلمسان

أ.د/ عقون وليد، جامعة الجزائر

أ.د/ بن عمار محمد، جامعة تلمسان

أ.د/ قلفاط شكري، جامعة تلمسان

أ.د/ بن ملححة الغوتي، جامعة الجزائر

أ.د/ كحلولة محمد، جامعة تلمسان

أ.د/ بوسلطان محمد، جامعة وهران

أ.د/ منتري مسعود، جامعة عنابة

أ.د/ بوعزة ديدن، جامعة تلمسان

أ.د/ يلس شاوش بشير، جامعة وهران

أ.د/ تشوار جيلالي، جامعة تلمسان

أمانة التحرير:

د.مامون عبد الكريم

الأمانة التقنية:

بوشريط يحي

بودالية محمود

المراسلة والإشتراك: كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبو بكر بلقايد، ص.ب 19 تلمسان

الهاتف/فاكس: 043.21.12.75

e-mail : doyen_droit@mail.univ-tlemcen.dz

الفهرس

- 01.....مسؤولية المرافق الطبية عن عمليات نقل الدم.....
أ.د/ بدران مراد، أستاذ ، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة تلمسان
- إشكالية التفرقة بين الخطأ الجنائي والخطأ المدني في الممارسات الطبية في القانون
والقضاء الجزائريين.....25.....
د/ مامون عبد الكريم، أستاذ محاضر أ ، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة تلمسان
- 63.....مدى تقدير التعويض عن الضرر الجسماني.....
أ/ بحماوي الشريف، أستاذ مساعد أ، معهد الحقوق، المركز الجامعي تلمسان
- التنظيم القانوني للنقل البري للمواد والنفائات الخطرة على البيئة في التشريع
الجزائري.....97.....
أ/ باي عمر راضية، أستاذة مساعدة أ ، كلية الحقوق و العلوم السياسية ، جامعة
سيدي بلعباس
- النظام القانوني لمزود خدمات التصديق الإلكتروني «دراسة مقارنة».....116.....
أ/ أزرو محمد رضا، أستاذ مساعد أ، معهد الحقوق، المركز الجامعي لغليزان
- نظام المسؤولية الدولية عن التسربات الإشعاعية الناجمة عن الكوارث الطبيعية: تسونامي
اليابان نموذجا.....151.....
د/ سالمى عبد السلام، أستاذ محاضر قسم ب، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة
الجلفة

184.....قرار الإبعاد بين الضبط الإداري والعقوبة الإدارية.

أ/ كتون بومدين، أستاذ مساعد ب، كلية الحقوق، جامعة البليدة

210.....حدود سلطات الولي في الزواج.

أ/ فاسي عبد الله، أستاذ مساعد ، كلية الحقوق، جامعة بشار

التنظيم القانوني للنقل البري للمواد والنفايات الخطرة على البيئة في التشريع الجزائري

باي عمر راضية*

المقدمة:

إهتم المشرع الجزائري بالنقل البري، إذ نظمه بموجب القانون رقم 13/01 المؤرخ في 2001/08/07 المتعلق بتوجيه النقل البري وتنظيمه، فعرّفه بأنه كل نشاط يقوم من خلاله شخص طبيعي أو إعتباري بنقل أشخاص أو بضائع من مكان لآخر إما عبر الطريق أو السكة الحديدية على متن مركبة ملائمة¹.

كما أكد على أهميته كونه يساهم في تجسيد سياسة التهيئة العمرانية والتنمية الاقتصادية والاجتماعية والدفاع عن التراب الوطني وحماية البيئة والمحافظة عليها، وكذا تلبية حاجات المواطنين في مجال النقل².

وجعل المشرع النقل البري يشمل كل من النقل بالسكك الحديدية ونقل الأشخاص عبر الطرقات وكذا نقل البضائع عبر الطرقات بمختلف الوسائل حسب المادة 14 من القانون 13/01.

* أستاذة مساعدة قسم - أ - كلية الحقوق و العلوم السياسية - جامعة الجيلالي ليايس سيدي بلعباس

¹ -أنظر المادة 02 من القانون 13/01 المؤرخ في 2001/08/07 المتعلق بتوجيه النقل البري وتنظيمه، الصادر بالجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية، العدد 44، المؤرخة في 2001/08/08 الموافق لـ 18 جمادى الأولى 1422 هـ.

² -أنظر المواد 3، 4، 5 من القانون 13/01 السابق الذكر.

ومن جهة أخرى نظم المشرع الجزائري حركة المرور عبر الطرقات بموجب نصوص تشريعية وتنظيمية عدة ضمانا للوقاية والسلامة والأمن فسي نقل الأشخاص والبضائع، من أهمها القانون 14/01 المؤرخ في 2001/08/19 المتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها وأمنها¹ المعدل والمتمم بموجب القانون 16/04 المؤرخ في 2004/11/10² وكذا بالأمر 03/09 المؤرخ في 2009/07/22³.

ومن خلال الإطلاع على مختلف أحكام هذه النصوص القانونية، نلاحظ بأن المشرع إهتم بتنظيم النقل البري للبضائع عبر الطرقات بصفة عامة، وبالنقل البري عبر الطرقات لمجموعة من هذه البضائع التي تعد بالغة الخطورة على البيئة بصفة خاصة، نظرا للأضرار التي قد تلحقها بالبيئة وعلى صحة وحياة الإنسان، فميز المشرع بين النقل البري لفئتين من هذه المواد وخص كل منها بأحكام وشروط محددة.

إذ نص صراحة بالمادة 38 من القانون 13/01 السابق الذكر بأنه يتم إخضاع نقل المواد الخطرة لشروط خاصة يتم تحديدها عن طريق التنظيم، وبناء على ذلك صدر المرسوم التنفيذي رقم 452/03 المؤرخ في 2003/12/01 المحدد للشروط الخاصة

¹ - القانون 14/01 المؤرخ في 2001/08/19 المتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها وأمنها، الصادر بالجريدة الرسمية العدد 46، المؤرخة في 2001/08/19 الموافق 29 جمادى الأولى 1422 هـ.

² - القانون 16/04 المؤرخ في 2004/11/10 المعدل والمتمم للقانون 14/01، الصادر بالجريدة الرسمية العدد 72، المؤرخة في 2004/11/13 الموافق لـ 30 رمضان 1425 هـ.

³ - الأمر 03/09 المؤرخ في 2009/07/22 المعدل والمتمم للقانون 14/01، الصادر بالجريدة الرسمية العدد 45، المؤرخة في 2009/07/29 الموافق لـ 07 شعبان 1430 هـ.

المتعلقة بنقل المواد الخطرة عبر الطرقات¹، هذا الأخير إستثنى صراحة بالمادة الأولى منه تطبيق أحكامه على النفايات الخاصة الخطرة².

وبالرجوع إلى المادة 24 من القانون 19/01 المتعلق بتسيير النفايات ومراقبتها وإزالتها، فإنها تقضي بأنه يخضع نقل النفايات الخاصة الخطرة لترخيص خاص، وأنه يتم تحديد ذلك عن طريق التنظيم، وعلى هذا الأساس أصدر المشرع المرسوم التنفيذي 409/04 المؤرخ في 2004/12/14 المحدد لكيفيات نقل النفايات الخاصة الخطرة³.

فالإشكالية المطروحة والتي سأحاول معالجتها في هذه الدراسة تتجلى في التساؤل الآتي: كيف نظم المشرع الجزائري هذا النقل البري عبر الطرقات للمواد الخطرة والنفايات الخاصة الخطرة على البيئة، وما مدى علاقة هذا النوع من النقل مع قانون المرور الجزائري (القانون 14/01 المعدل والمتمم)؟.

للإجابة على هذا الإشكال القانوني، لابد من إجراء دراسة تحليلية ومقارنة بين مختلف النصوص المنظمة لأحكام النقل البري للمواد الخطرة والنفايات الخاصة الخطرة وعلاقتها بقانون تنظيم حركة المرور، وعلى هذا الأساس أقسم مداخلتي هذه إلى مطلبين، على أن أتعرض في المطلب الأول إلى الشروط العامة للنقل البري للنفايات الخاصة

¹ - ألغى هذا المرسوم التنفيذي 03 / 452 الصادر بالجريدة الرسمية العدد 75، المؤرخة في 2003/12/07 الموافق 13 شوال 1424 هـ، المرسوم التنفيذي 79/90 المؤرخ في 1990/02/27 المتضمن تنظيم نقل المواد الخطرة بموجب المادة 24 منه.

² - هذه النفايات الخاصة الخطرة تخضع لأحكام القانون 19/01 المؤرخ في 2001/12/12 المتعلق بتسيير النفايات ومراقبتها وإزالتها، الصادر بالجريدة الرسمية العدد 77، المؤرخة في 2001/12/15 الموافق لـ 30 رمضان 1422 هـ.

³ - المرسوم التنفيذي 409/04 الصادر بالجريدة الرسمية العدد 81، المؤرخة في 2004/12/19 الموافق 7 ذو القعدة 1425 هـ.

الخطرة والمواد الخطرة، وفي المطلب الثاني أتطرق إلى الشروط الخاصة المتعلقة بترخيص النقل ووثائق المواد الخطرة وحركة النفائات الخاصة الخطرة.

المطلب الأول : الشروط العامة لنقل المواد الخطرة والنفائات الخاصة الخطرة عبر الطرقات

إن المواد الخطرة هي كل منتج وبضاعة يعرضان إلى الخطر، أو يسببان أضرارا، أو يضران بصحة السكان والبيئة ويتلفان الممتلكات والمنشآت القاعدية¹، وصنفها المشرع إلى 09 أصناف² كآآتي:

-الصنف الأول: المواد والأشياء المنفجرة.

-الصنف الثاني: الغاز المضغوط والسائل المميع تحت الضغط أو المميع بحرارة شديدة الإنخفاض.

-الصنف الثالث: المواد السائلة القابلة للإلتهاب.

-الصنف الرابع: المواد الصلبة القابلة للإلتهاب والمواد التي تشتعل تلقائيا والمواد التي تصدر غازات قابلة للإلتهاب عند إحتكاكها بالماء.

-الصنف الخامس: المواد المحرقة وفوق أكسيدية العضوية.

-الصنف السادس: المواد السامة والمواد المعدية.

¹ -أنظر المادة 02 من المرسوم التنفيذي 452/03.

² -حسب المادة 04 من نفس المرسوم التنفيذي 452/03.

-الصف السابع: المواد المشعة.

-الصف الثامن: المواد القارضة.

-الصف التاسع: المواد الخطرة المتنوعة.

أما النفايات الخاصة الخطرة فهي كل النفايات الناتجة عن نشاطات صناعية وزراعية وعلاجية والتي بفعل مكوناتها وخاصة المواد السامة التي تحتويها يحتمل أن تضر بالصحة العمومية و / أو بالبيئة¹.

وجعل المشرع نقل هذه المواد الخطرة والنفايات الخاصة الخطرة عبر الطرقات تخضع بصفة عامة لأحكام القانون 14/01 المعدل والمتمم²، لكن نظرا لخطورتها فقد جعلها تخضع إلى جانب ذلك لقواعد خاصة أخرى لنقلها سواء تعلق الأمر بكيفية تحميلها وتغليفها، وكذا بالوسيلة المستخدمة لنقلها، وبالشخص القائم بنقلها (السائق).

1- الشروط المرتبطة بتغليف المواد الخطرة والنفايات الخاصة الخطرة:

تنص المادة 16 من القانون 14/01 المعدل والمتمم صراحة على إلزامية إتخاذ كل الإحتياطات اللازمة حتى لا تتسبب حمولة سيارة أو مقطورة³ معينة في إلحاق

¹ -أنظر المادة 03 من القانون 19/01 المتعلق بتسيير النفايات ومراقبتها وإزالتها .

-مع العلم بأن هذه النفايات الخاصة الخطرة، لا يمكن جمعها ونقلها ومعالجتها بنفس الشروط مع النفايات المنزلية.

² -طبقا للمادة 21 من المرسوم التنفيذي 452/03.

³ -تعرف المقطورة، بأنها كل مركبة موجهة لتكون موصولة بسيارة حسب المادة 2 فقرة 26 من القانون 14/01 المعدل والمتمم.

الضرر بالغير أو تشكل خطرا عليهم، هذا ما تؤكد عليه المادة 114 من المرسوم التنفيذي 381/04 المؤرخ في 2004/11/28 المحدد لقواعد حركة المرور عبر الطرق¹.

كما تقضي المادة 16 مكرر من ذات القانون بوجوبية تجهيز كل مركبة معدة لنقل الحاويات بنظام ترسيخ قطع الزاوية، وأنه يمنع منعاً باتاً تثبيت الحاويات بواسطة أسلاك أو أحزمة أو أية وسائل أخرى، ضماناً لسلامة المرور. تطبيقاً لهذه الأحكام يشترط المشرع إضافة لذلك فيما يتعلق بنقل المواد الخطرة وجوبية توضيب هذه المواد في طرود مسندة بعناية، تلتصق عليها بطاقات تكتب عليها طبيعة المادة الخطرة و صنفها²، ويتم وضع هذه الطرود في رزم³ ملائم حسب الصنف المرتبة فيه على أن يكون عازلاً، ومطابقاً لمقاييس المناولة⁴. كما يمنع منعاً باتاً شحن هذه المواد الخطرة مع مواد خطيرة أخرى متعارضة أو غير متلائمة أو مع مواد غذائية وحتى نقلها مع مواد خطيرة صلبة سائبة.

¹ - تنص المادة 114 من المرسوم التنفيذي 381/04 المؤرخ في 2004/11/28 المحدد لقواعد حركة المرور عبر الطرق، الصادر بالجريدة الرسمية رقم 76، المؤرخة في 2004/11/28 على: "يجب إتخاذ كل الاحتياطات اللازمة حتى لا تتسبب حمولة السيارة أو المقطورة في أضرار أو في أخطار، ويجب أن تربط بإحكام كل حمولة تتجاوز الحدود الخارجية للمركبة أو يمكن أن تتجاوزها نتيجة للاهتزازات، يجب إثبات السلاسل والأغطية والملاحق الأخرى غير القارة أو الطافية في المركبات بحيث لا تسمح، بأي حال من الأحوال بخروجها عن المحيط الخارجي للحمولة أو بإنسحابها على الأرض...".

² - أنظر المادة 9 و المادة 10 من المرسوم التنفيذي 452/03.

³ - الرزم هو كل جهاز يستعمل لإحتواء المادة الخطرة المنقولة وضمن أمنها وتفاذي أي ضرر للأشخاص أو للبيئة.

⁴ - أنظر المادة 6 و المادة 7 من المرسوم التنفيذي 452/03.

أما بالنسبة للنفايات الخاصة الخطرة، فيجب أن يتم تغليفها في مغلفات خاصة حسب طبيعتها وحالتها ودرجة الخطورة تفاديا لتسربها وإلحاق الأضرار بالبيئة وبصحة الإنسان، كما ينبغي إلصاق بطاقات النفايات على هذه الأغلفة تحدد محتواها¹.

ويشترط المشرع وجوبية تنظيف وتطهير المركبات والحاويات أو المقصورة التي تولت عملية نقل هذه المواد الخطرة والنفايات الخطرة بعد تفريغها لتخليصها من الخطورة².

2- الشروط المرتبطة بوسائل نقل هذه النفايات والمواد الخطرة:

إن نقل هذه المواد الخطرة أو النفايات يتجلى في عملية نقلها من نقطة إلى أخرى بواسطة سيارات ملائمة يقودها مستخدمون مؤهلون وفقا لشروط ومقاييس أمنية محددة، لذلك توجد شروط مرتبطة بالمركبات المخصصة لهذا النوع من النقل البري وأخرى مرتبطة بالسائق أو الناقل.

أ- فيما يتعلق بالمركبات المخصصة للنقل

يتم النقل البري للمواد الخطرة أو النفايات الخاصة الخطرة عن طريق مركبات تستعمل لنقل البضائع¹ مزودة بجهاز ميكانيكي للدفع تسير على الطريق يكون نوعها نصف مقطورة. لذا يجب أن تكون معدة ومكيفة لهذا الغرض.

¹ -أنظر المواد، 4، 5، 6 من المرسوم التنفيذي 409/04.

-أما عن الخصائص التقنية لبطاقات النفايات فلم يصدر بعد القرار الوزاري المشترك بين وزارة البيئة، والنقل الذي يحددها.

² -أنظر المادة 17 من المرسوم التنفيذي 452/03، والمادة 19 من المرسوم التنفيذي 409/04.

فبالإضافة إلى القواعد العامة المنصوص عليها بالقانون 14/01 المعدل والمتمم كتلك المتعلقة بوجوبية استخدام حزام الأمن، منع إستعمال الهاتف النقال، ضرورة ضبط سرعة المركبة، وضوح مجال الرؤية في كل المركبة، وجود دليل السرعة، العداد الكيلومترى وكذا جهاز المراقبة... إلخ، يجب أن تتوفر هذه المركبات على أنظمة وأجهزة إنارة وإشارة ملائمة²، إذ لا بد أن تتوفر على أضواء للطريق، أضواء للتلاقي، أضواء إعلان الوضعية، الأضواء المضادة للضباب وينبغي أن تكون كل مركبة مخصصة لنقل هذه المواد الخطرة أو النفائيات مزودة أيضا بما يلي:

- في مقدمتها بضوئين لإعلان الوضعية، كما يجب أن تكون كل مقطورة أو نصف مقطورة متبوعة بها مزودة هي أيضا بأضواء إعلان الوضعية عندما يتجاوز عرضها عرض السيارة المقرونة بها³.

- يجب أن تزود كل مركبة وكل مقطورة بضوئين في المؤخرة على حافتي أقصى العرض¹.

¹ - هذه المركبات يسميها المشرع إما: "بالمركبات ذات الوزن الثقيل المخصصة لنقل المواد أو النفائيات الخاصة الخطرة" أو "المركبات المتمفصلة".

تعرف بأنها « كل سيارة نقل بضائع متبوعة بمقطورة بدون محور أمامي متزاوجة بحيث يكون جزء من المقطورة متكئا على المركبة الجارة ويكون أكبر جزء من وزن هذه المقطورة وحمولتها واقعا على المركبة الجارة ويكون نوعها " نصف مقطورة" (semi-remorque)، طبقا للمادة 02 فقرة 24 من القانون 14/01 المعدل والمتمم.

-كما تجدر الإشارة أن النوع هو نصف مقطورة وقد تكون ذات هيكل إما: صهريج، حاوية، قلاب أو صينية.

² -طبقا للمادة 29 من القانون 14/01 المعدل والمتمم.

³ -أنظر المادة 135 من المرسوم التنفيذي 381/04.

- يجب أن تزود المركبة والمقطورة بإشارتين أو ثلاث إشارات للكبح تشعان نحو الخلف عند اشتعال جهاز الكبح الرئيسي².

- يجب تزويد كل مقطورة بأجهزة تدل على تغيير الإتجاه تكون في وضعية ثابتة تشع بنور برتقالي نحو الأمام والخلف³.

- يجب تزويد كل مركبة والمقطورة بأضواء التوقف وبجهازين في المؤخرة يعكسان ضوءاً أحمرًا ذو شكل مثلث للمقطورة فقط، وكذا بجهازين عاكسين جانبيين غير مثلثين من لون برتقالي⁴.

- كما يستوجب تجهيز المركبات الناقلة للمواد والنفائيات الخاصة بالخطرة أيضاً بضوء كاشف يمكن رؤيته من الجهة الأمامية، يصدر ومضات ساطعة منقطة ذات لون أصفر⁵.

- ينبغي أن تحمل هذه المركبات الناقلة للمواد والنفائيات الخاصة بالخطرة في مؤخرتها إشارة خارجية واضحة خاصة بكل صنف من أصناف المواد الخطرة أو بكل

¹ - يشع منه نور غير باهر بلون أبيض نحو الأمام ولون أحمر نحو الخلف أنظر المادة 139 من المرسوم التنفيذي 381/04.

² - أنظر المادة 141 من المرسوم التنفيذي 381/04.

³ - أنظر المادة 142 من المرسوم التنفيذي 381/04.

⁴ - أنظر المادة 144 من المرسوم التنفيذي 381/04.

⁵ - أنظر المادة 149 من المرسوم التنفيذي 381/04.

نوع من النفايات المنقولة بغية تحديد طبيعة الخطر الذي قد تسببه، وتكون هذه الإشارات بواسطة أجهزة لاصقة وعاكسة للضوء¹.

- يجب أن تحمل كل سيارة والمقطورة بصفة واضحة لوحة الصانع²، وكذا بيان الوزن وهي فارغة والوزن الإجمالي المرخص به مع الحمولة، بيان طولها، عرضها، مساحتها، كما يجب أن تحمل بوضوح في المؤخرة بيان السرعة التي يجب ألا تتجاوزها.

ينص القانون 14/01 المعدل والمتمم على ضرورة إخضاع كل المركبات لمراقبة المطابقة، وكذا جعل المراقبة التقنية لها إجراء إجباريا مع تحرير محضر بذلك، إذ يعد من بين الوثائق الإدارية للمركبة، بالإضافة إلى البطاقة الرمادية وشهادة التأمين الواجب تقديمها عند كل مراقبة³، الأمر الذي تؤكد عليه المادة 16 من المرسوم التنفيذي 452/03 والمادة 8 من المرسوم التنفيذي 409/04، إذ يجب إخضاع المركبات الناقلة للمواد الخطرة والنفايات الخاصة الخطرة لمراقبة المطابقة وكذا لإجراء المراقبة التقنية⁴، علما أن هذا الأخير يجب إجراؤه كل 6 أشهر⁵ على عكس بقية المركبات، مع وجوب حيازة السائق لمحضر المراقبة التقنية.

¹ -أنظر المادة 9 من المرسوم التنفيذي 409/04 والمادة 15 من المرسوم التنفيذي 452/03، وكذا المادة 150 من المرسوم التنفيذي 381/04.

² - لوحة الصانع تحمل اسم الصانع، علامته، الطراز، رقم التعريف، الوزن المرخص به، مع الحمولة، طبقا للمادة 159 من المرسوم التنفيذي 381/04.

³ -أنظر في ذلك المواد 41، 42، 43 من القانون 14/01 المعدل والمتمم.

⁴ -المراقبة التقنية هي المعاينة التقنية المخصصة للتأكد من حالة صيانة السيارة ومدى قابليتها للسير في الطريق بدون خطر.

⁵ -أنظر المادة 38 فقرة أ (5) من المرسوم التنفيذي 223/03 المؤرخ في 2003/06/10 المتعلق بتنظيم المراقبة التقنية للسيارات وكيفيات ممارستها، الصادر في الجريدة الرسمية العدد 37، المؤرخة في 2003/06/15.

ب- فيما يتعلق بالسائق

تنص المادة 10 مكرر من القانون 14/01 المعدل والمتمم بأنه تحدد السن القانونية لقيادة المركبات المسماة بذات الوزن الثقيل بـ 25 سنة، منه لا يمكن إجراء الإمتحانات النظرية والتطبيقية الخاصة بسيارة هذا النوع من المركبات إلا ببلوغ المترشح 25 سنة حتى يتحصل على رخصة القيادة¹.

وبما أن المركبات المستعملة لنقل المواد الخطرة والنفائيات الخاصة بالخطرة تعد من نوع الوزن الثقيل فيجب أن يكون السائق بالغا على الأقل 25 سنة فما فوق حتى يحصل على رخصة قيادة هذه المركبات تكون إما صنف ج (ج 1 أو ج 2) أو صنف هـ².

إلى جانب ذلك تنص المادة 08 من القانون 14/01 المعدل والمتمم على إحداث شهادة الكفاءة المهنية من أجل النقل العمومي للبضائع وتقضي المادة 59 من نفس القانون أيضا على ضرورة إخضاع سائقي المركبات المخصصة لنقل المواد الخطرة لتكوين مهني³.

وأعاد المشرع التأكيد على ضرورة حيازة سائقي مركبات نقل المواد الخطرة طبقا للمادة 18 من المرسوم التنفيذي 452/03، وكذا سائقي مركبات نقل النفائيات الخاصة بالخطرة

¹ - رخصة القيادة تعد ترخيصا إداريا يؤهل صاحبه لقيادة مركبة متحركة ذاتيا في المسالك المفتوحة لحركة المرور طبقا للمادة 02 فقرة 37 من القانون 14/01 المعدل والمتمم.

² - فهذه الأصناف كلها تسمح للسائق بقيادة مركبة لنقل المواد الخطرة أو النفائيات الخاصة بالخطرة.

- أنظر في ذلك المادة 180 من المرسوم التنفيذي 381/04..

³ - هذا التكوين المهني يعد شرطا للحصول على الشهادة المهنية، وسيتم تنظيمه بموجب نصوص تنظيمية لم تصدر بعد.

حسب المادة 10 من المرسوم التنفيذي 409/04 لشهادة مهنية¹ تثبت بأن السائق تابع تكويننا خاصا في هذا المجال لتفادي وقوع الكوارث، وذلك إلى جانب رخصة السياقة وبقية الوثائق الأخرى التي ينبغي للسائق إظهارها لمصالح المراقبة كلما طلبت منه السلطات المؤهلة ذلك.

المطلب الثاني: الشروط الخاصة المتعلقة بترخيص النقل ووثائق حركة المواد والنفايات الخاصة بالخطرة

إن نقل المواد الخطرة عبر الطرقات وكذا نقل النفايات الخاصة بالخطرة يخضع للشروط العامة السابقة الذكر المحددة والمنظمة بموجب القانون 14/01 المعدل والمتمم، والمفصل فيها بالنصوص التنظيمية التي تحكم هذا النوع من النقل، إلا أن هذه الأخيرة تنص على شروط أخرى خاصة ينبغي الإلتزام بها حتى تتم عملية نقل هذا النوع من البضائع عبر الطرقات بطريقة قانونية، سالمة وآمنة، ولم ينص عليها المشرع في القانون 14/01 المعدل والمتمم.

إذ يشترط قبل كل شيء أن يتحصل الناقل² أو السائق على " رخصة لنقل البضائع" أو كما تسمى أيضا "برخصة المرور" أو " رخصة السير" الصادرة عن مديرية النقل للولاية تسلم له لمدة 05 سنوات، فهي وثيقة أساسية إذ تسمح للسائق بالقيام بنقل البضائع عبر الطرقات³.

¹ - "الشهادة المهنية" أو "شهادة الكفاءة المهنية" باللغة الفرنسية تدعى "brevet professionnel".

² - يعد الناقل كل شخص طبيعي أو معنوي يتكفل بنقل النفايات الخاصة بالخطرة أو نقل المواد الخطرة.

³ - ينبغي الحصول على رخصة المرور سواء تعلق الأمر بنقل البضائع عبر الطرقات للحساب الخاص أو كان النقل عموميا، خاصة وأنه حاليا أصبح القطاع الخاص يهيمن على القطاع العام.

إذ يودع السائق صاحب الطلب، طلب الرخصة لدى مدير النقل في الولاية المختصة إقليمياً مرفوقاً بنسخة من البطاقة الرمادية للمركبة ونسخة من محضر المراقبة التقنية قيد الصلاحية وكذا نسخة من مستخرج السجل التجاري إذا تعلق الأمر بالخواص، وعلى مدير النقل الرد على الطلب، ومنح الرخصة في أجل 15 يوماً من تاريخ إستلام الطلب¹.

بالإضافة لرخصة نقل البضائع، ينص المرسوم التنفيذي 452/03 والمرسوم التنفيذي 409/04 على وجوبية الحصول على رخص إضافية أخرى تسمح بنقل هذه المواد أو النفايات الخاصة بالخطرة.

1- بالنسبة لنقل المواد الخطرة:

تنص المادة 19 من المرسوم التنفيذي 452/03 على وجوبية تقديم سائق المركبة الناقلة للمواد الخطرة للوثائق التي تبرز طبيعة هذه المواد وصنفها ووزنها كلما طلب منه ذلك من طرف السلطات المؤهلة من جهة، كما تنص المادة 5 من نفس المرسوم التنفيذي على أنه يخضع نقل هذه المواد لرخصة نقل المواد الخطرة² والتي يجب للسائق الحصول عليها قبل عملية النقل.

تسلم للسائق هذه الرخصة لمدة 05 سنوات قابلة للتجديد، صالحة عبر كامل التراب الوطني، كما تكون شخصية ومؤقتة وقابلة للإلغاء، حسب المواد 44 و 57 من المرسوم التنفيذي 415/04 المؤرخ في 2004/12/20 المحدد لشروط تسليم رخص ممارسة نشاطات نقل الأشخاص والبضائع عبر الطرقات، الصادر في الجريدة الرسمية عدد 82، المؤرخة في 2004/12/22.

¹ - أنظر المواد 38، 39، 50، 51، 53 من المرسوم التنفيذي 415/04.

² رخصة نقل المواد الخطرة تدعى باللغة الفرنسية "l'autorisation de transport de matières dangereuse".

أ- الوثيقة المتعلقة بالمادة الخطرة - "البطاقة الحمراء"

إن هذه الوثيقة المتعلقة بالمادة الخطرة تعد بطاقة هوية لهذه المواد، فهناك أصناف تمنح بشأنها هذه الوثيقة على مستوى إداري لا مركزي، وهناك أصناف أخرى تستخرج وثيقتها على المستوى المركزي.

فالأصناف رقم 2، 3، 4 من المواد الخطرة السابقة الذكر والمنصوص عليها بالمادة 04 من المرسوم التنفيذي 452/03 تمنح بشأنها مديرية المناجم والصناعة للولاية وثيقة للسائق تدعى بالبطاقة الحمراء¹ تتضمن هوية الناقل كاملة، طبيعة المواد الخطرة المنقولة التي يتولى شحنها وتوزيعها، أصناف هذه المواد الخطرة، حجمها، وزنها، درجة خطورتها، ميزتها، نوع المركبة الناقلة لها... إلخ، وعادة ما تكون المركبات التي تنقل هذه الأصناف من المواد هي مقطورات ذات صهاريج.

وتمنح "البطاقة الحمراء" للسائق صلاحيتها لمدة 05 سنوات، ولا تسلم إلا بعد إجراء فحص دقيق وتحقيق شامل من طرف الديوان الوطني للقياس القانوني، لمطابقة المركبة الناقلة لهذه الأصناف من المواد، نظرا لخطورتها على البيئة وعلى صحة الإنسان، وموافاتها كل المقاييس والشروط التقنية المطلوبة.

¹ -البطاقة الحمراء تدعى باللغة الفرنسية "la carte rouge".

أما بالنسبة للأصناف الأخرى المتبقية من المواد الخطرة (صنف 1، 5، 6، 7، 8، 9)، تمنح بشأنها "وثيقة المادة الخطرة" من طرف وزير الطاقة والمناجم مباشرة بعد إجراء تحقيق شامل من طرف اللجنة التقنية الوزارية المشتركة¹.

ب- رخصة نقل المواد الخطرة

إن الوثيقة الرئيسية التي تسمح بنقل المواد الخطرة عبر الطرقات بالإضافة إلى وثيقة المادة الخطرة وبقية الوثائق التي لها صلة بالمركبة تتمثل في رخصة نقل المواد الخطرة²، والتي ينبغي تقديمها عند كل مراقبة. وكما هو الأمر بالنسبة للوثيقة المتعلقة بالمادة الخطرة، فإن رخصة نقل المواد الخطرة بالأصناف معينة تمنح على مستوى محلي، وأما بقية الأصناف الأخرى تمنح الرخصة بشأنها على المستوى المركزي.

بالنسبة للمواد الخطرة المدرجة تحت الصنف 2، 3، 4 السابقة الذكر، فإن مديرية النقل الولائية للمقر الإجتماعي للمتعامل هي التي تتولى إصدار رخصة النقل على المستوى المحلي، بعد إيداع السائق ملفا كاملا يقدم فيه كل الوثائق المرتبطة بالمركبة سارية المفعول مرفوقة برخصة السير، والبطاقة الحمراء ونسخة من دفتر السجل التجاري، مع طلب خطي يتضمن طبيعة المواد الخطرة المنقولة، طاقم القيادة، المسار (نقاط الشحن والتفريغ)، مواقيت السير والوقوف، وخاصة طاقم المواكبة، ويجب إيداع هذا الملف كاملا على الأقل في مهلة 15 يوما قبل التاريخ المحدد لتنفيذ العملية.

¹ - اللجنة التقنية الوزارية المشتركة تتكون من ممثلي: وزير الداخلية والجماعات المحلية، وزارة التهيئة العمرانية والبيئة، وزارة الطاقة والمناجم، وزارة الصناعة، وزارة الدفاع الوطني، إدارت كل وزارة على حدى إجراء التحقيق بشأن الطلب المقدم من المعني.

² - هذه الرخصة يتم تحديد شروط وكيفيات تسليمها بموجب قرار وزاري مشترك بين وزارة النقل، الدفاع الوطني، الداخلية والجماعات المحلية ووزارة البيئة، إلا أنه تجدر الإشارة أنه لم يتم إصداره إلى غاية يومنا هذا.

تفصل مديرية النقل الولائية في الملف خلال مدة لا تتعدى 08 أيام من تاريخ ايداع الملف، وذلك بمنحها رخصة نقل المواد الخطرة¹ إما لسفر واحد أو لمسدة معينة حسب صلاحية الوثائق المثبتة للطالب، إذ لا يمكن أن تتعدى مدة صلاحية الرخصة، مدة الصلاحية القانونية للوثائق المكونة للملف².

وتتضمن هذه الرخصة صنف المادة الخطرة، نوعها، الوسيلة المستخدمة للنقل (هوية المركبة، وهيكلها)، طاقم القيادة والمواكبة، المسار، مدة النقل ومواقفته، حراسة المواكبة علما بأن هذه الأخيرة تعد إجبارية إذا تعلق الأمر بنقل مواد خطرة من الصنف الرابع.

أما بالنسبة لبقية الأصناف الأخرى من المواد الخطرة (صنف 1، 5، 6، 7، 8، 9) فتمنح رخصة نقل هذه المواد الخطرة للسائق من طرف الوزير المكلف بالنقل مباشرة بموجب رخصة وزارية، بعد إجراء وقيام اللجنة التقنية الوزارية المشتركة لنقل المواد الخطرة³ بالتحقيق اللازم.

2- بالنسبة لنقل النفايات الخاصة الخطرة

حتى يتمكن السائق (الناقل) من النقل البري للنفايات الخاصة الخطرة، يجب عليه الحصول على كل من وثيقة تحدد مسار هذه النفايات تدعى " بوثيقة حركة النفايات

¹ - ذلك حسب المنشور الوزاري رقم 855 الصادر عن وزارة النقل المؤرخ في 2002/10/16 والذي دخل حيز النفاذ في 2002/11/02 والساري المفعول حالياً، إلى حين صدور القرار الوزاري المشترك المحدد لإجراءات وشروط منح الرخصة وفقاً للمادة 5 فقرة 2 من المرسوم التنفيذي 452/03.

² - فلا يمكن أن تتجاوز مدة صلاحية الرخصة 06 أشهر، إذ ينبغي إجراء المراقبة التقنية للمركبة الناقلة للمواد الخطرة كل 6 أشهر كما سبق الإشارة إليه في المطلب الأول.

⁴ - تتشكل هذه اللجنة التقنية الوزارية المشتركة لنقل المواد الخطرة من ممثلي وزير النقل، وزير الداخلية والجماعات المحلية، وزير التهيئة العمرانية والبيئة، وزارة الدفاع. الوطني.

الخاصة الخطرة"¹ طبقا للمادة 17 من المرسوم التنفيذي 409/04، وكذا حصوله على " رخصة بنقل النفايات الخاصة الخطرة"² طبقا للمادة 13 من نفس المرسوم التنفيذي.

أ- وثيقة حركة النفايات الخاصة الخطرة

يجب على سائق المركبة الناقلة للنفايات الخاصة الخطرة أن يكون مرفوقا أثناء كل نقل بهذه الوثيقة المسماة "وثيقة الحركة"، التي تسمح بمطابقة النقل مع النصوص التشريعية والتنظيمية المعمول بها، خاصة الشروط العامة لسير النقل كالمسار، التوقيت ومدة النقل، القيادة، وكذا الحمولة أو النفايات الخاصة الخطرة المنقولة³.

وتسمح هذه الوثيقة أيضا بضبط تدخلات كل متعامل، كونها تساعد على ضبط رفض أحد المتدخلين إنجاز المهام الموكلة إليه، إذ يجب على مرسل هذه النفايات وناقلها والشخص المرسل إليه توقيع هذه الوثيقة بعد إنتهائهم من كل المهام الموكلة إليهم⁴.

ويجب على السائق (الناقل) تقديم وثيقة الحركة للسلطات المؤهلة عند الطلب.

-وتنص المادة 18 من المرسوم التنفيذي 409/04 على أن خصائص وثيقة الحركة تحدد بموجب قرار وزاري مشترك بين وزراء الدفاع الوطني، الداخلية والجماعات المحلية، البيئة والنقل¹.

¹ - "وثيقة حركة النفايات الخاصة الخطرة " تدعى باللغة الفرنسية "le document de mouvement des déchets spéciaux dangereux"

² - "رخصة نقل النفايات الخاصة الخطرة " تدعى باللغة الفرنسية "l'autorisation de transport des déchets spéciaux dangereux"

³ - أنظر المادة 17 من المرسوم التنفيذي 409/04.

⁴ - أنظر المادة 21 من المرسوم التنفيذي 409/04.

ب- رخصة نقل النفايات الخاصة الخطرة

لا يمكن للسائق نقل النفايات الخاصة الخطرة عبر الطرقات إلا بموجب ترخيص أو رخصة بالنقل، والتي تثبت وتؤكد على تأهيل الناقل لقيامه بعملية نقل هذه الأنواع من النفايات². وتتص المادة 15 من المرسوم التنفيذي 409/04 على أنه يحدد محتوى ملف طلب الترخيص بنقل النفايات الخاصة الخطرة وشروط وكيفيات منحه وخصائصه بقرار مشترك بين الوزير المكلف بالبيئة والوزير المكلف بالنقل³.

ويتم منح هذا الترخيص أو رخصة نقل النفايات الخاصة الخطرة من طرف الوزير المكلف بالبيئة بعد إستشارته للوزير المكلف بالنقل⁴.

يجب أن يكون الترخيص قيد الصلاحية عند كل نقل، وإلا يكون الناقل (السائق) مرتكبا لمخالفة، إذ تعتبر هذه الرخصة من الشروط الخاصة والأساسية لعملية النقل حتى يكون النقل قانونيا كما تعد من الوثائق الضرورية والواجبة التقديم عند كل مراقبة⁵، بالإضافة إلى بقية الوثائق الإدارية الأخرى المتعلقة بالمركبة وبالمواد المنقولة.

¹ - إن المرسوم التنفيذي 409/04 تم إصداره في 2004/12/14، إلا أنه لم يتم إتخاذ هذا القرار الوزاري المشترك المنصوص عليه بالمادة 18 المحدد لخصائص وثيقة الحركة والهيئة المختصة بإصدارها ليومنا هذا. فهل يمكن معاقبة السائق وإعتباره مرتكبا لمخالفة إذا لا يقدم هذه الوثيقة الإلزامية عند الطلب من السلطات المعنية.

² - أنظر المادة 14 من المرسوم التنفيذي 409/04.

³ - ينبغي الإشارة بأنه لغاية يومنا هذا لم يصدر هذا القرار المشترك أيضا المحدد لملف طلب الترخيص وكيفيات منح الترخيص وخصائصه.

⁴ - طبقا لأحكام المادة 24 فقرة 1 من القانون 19/01.

⁵ - أنظر المادة 16 من المرسوم التنفيذي 409/04.

ضبط المشرع الجزائري حركة المرور عبر الطرقات لضمان السلامة والأمن في نقل الأشخاص والبضائع، وذلك بوضع أحكام صارمة وفرض عقوبات ردية على المخالفين لها. فشدد القواعد الواجب إحترامها خاصة فيما يتعلق بنقل المواد الخطرة والنفائات الخاصة بالخطرة على البيئة عبر الطرقات، بجعلها واردة ضمن نفس القانون، سواء تعلق الأمر بالمركبات المخصصة لهذا النقل ووثائقها أو بالقائم بعملية النقل (السائق).

وأكد على ذلك بالنصوص القانونية والتنظيمية الخاصة بهذا النوع من النقل البري أيضا، لذا فالعلاقة متكاملة و مترابطة بين كل هذه النصوص، إذ فرض شروطا وقيودا إضافية على القائمين بالنقل البري لهذه المواد والنفائات الخاصة بالخطرة بموجب إقامة نظام الرخص الإجبارية للنقل وبطاقة الحركة باعتبارها الوسيلة التي تمكن السلطات المؤهلة من التحكم في هذا النوع من النقل البري ومراقبته بصفة صارمة، وذلك نظرا لتعدد هذه المواد وحركتها وإختلاف الضرر الذي تلحقه بكل من الإنسان والبيئة، إذ قد يصعب إصلاحه نظرا لجسامته.

لكن رغم كل هذا الإهتمام الشديد من المشرع بحماية صحة الإنسان والبيئة وذلك بتنظيمه للنقل البري لهذه المواد الخطرة والنفائات الخاصة بالخطرة بموجب نصوص عديدة، حتى يتم في ظروف آمنة وإجتنااب الحوادث والكوارث، إلا أن مماطلته في إصدار القرارات الوزارية المشتركة المنصوص عليها ذات الدور الأساسي في تحديد إجراءات وشروط منح هذه الرخص الإلزامية قد يفقد هذه النصوص والأحكام صرامتها وفعاليتها.



**FACULTE DE DROIT
ET SCIENCES POLITIQUE**
UNIVERSITE Abou Bekr BELKAID
TLEMCE

**Revue des Sciences
Juridiques,
Administratives
et Politiques**

ISSN 1112 – 4334 N° 14-2012