الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية

وزارة التعليم العالي والبحث العلمي

جامعة غرداية

كلية الحقوق والعلوم السياسية

بعنوان:

رخصة السياقة بالتنقيط البيومترية في ظل عصرنة الإدارة الجزائرية

مذكرة مقدمة لاستكمال متطلبات شهادة ماستر أكاديمي

مسار: حقوق، تخصص: قانون إداري

من اعداد الطالبين:

الزهرة صافي

خالـد حـروز

تحت إشراف:

الأستاذ الدكتور خـنـان أنـور

الأستاذ:د.لشقر مبروك	(أستاذ مساعد أ جامعة غرداية)	رئيسا
الأستاذ:د.خنان أنور	(أستاذ محاضر ب جامعة غرداية)	مشرف ومقررا
الأستاذة:د.جديد حنان	(أستاذ مساعد ب غرداية)	ممتحنا

السنة الجامعية: 2020/2019

الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية

وزارة التعليم العالي والبحث العلمي

جامعة غرداية

كلية الحقوق والعلوم السياسية

بعنوان:

رخصة السياقة بالتنقيط البيومترية في ظل عصرنة الإدارة الجزائرية

مذكرة مقدمة لاستكمال متطلبات شهادة ماستر أكاديمي

مسار: حقوق، تخصص: قانون إداري

من اعداد الطالبين:

الزهرة صافي

خالـد حـروز

تحت إشراف:

الأستاذ الدكتور خـنـان أنـور

الأستاذ:د.لشقر مبروك	(أستاذ مساعد أ جامعة غرداية)	رئيسا
الأستاذ:د.خنان أنور	(أستاذ محاضر ب جامعة غرداية)	مشرف ومقررا
الأستاذة:د.جديد حنان	(أستاذ مساعد ب غرداية)	ممتحنا

السنة الجامعية: 2020/2019

بسم الله الرحمن الرحيم

كلمة شكر وعرفان

قبل أن نشكر أي مخلوق بكل خشوع وخضوع

نشكر الله سبحانه وتعالى على العطاء والنعمة التي أنعمها علينا

والحمد لله ولا حول ولا قوة الا بالله والصلاة والسلام على نبيه المصطفى

نتقدم بجزيل الشكر الى الدكتور الفاضل المشرف خنان أنور على توجيهه وتشجيعه فله منا كل التقدير والعرفان

كما نشكر جزيل الشكر من أمدوا لنا يد العون والمساعدة

وإلى كل من ساعدنا بدعاء أو بحرف أو بكلمة

وإلى كل باحث عن الحقيقة وعن الحق والقانون والعدالة

والله المستعان

إهــداء

الحمد لله الذي هدانا لهذا وما كنا لنهتدي لولا ان هدانا الله

أهدي ثمرة جهدي هذا

الى من اقترنت طاعتهما بطاعة الرحمان والديا الحبيبين حفظهما الله وأطال عمرهما

إلى سندي في هذه الحياة زوجي

إلى من هم عزوتي في الحياة إخواني

إلى كل العائلة صغيرا وكبيرا

إلى كل الساهرين على انارة مشعل النور ليضيئوا للأجيال طريق التقدم والرقي أساتذتنا الكرام في توجيهنا إلى الحقيقة والعدالة

إلى من كانوا لي أوفياء أصدقائي جميعا

إلى كل من قدم لي يد العون وساهم في انجاز هذا العمل المتواضع من قريب أو بعيد

الزهرة

إهــداء

الحمد لله الذي هدانا لهذا وما كنا لنهتدي لولا ان هدانا الله

أهدي ثمرة جهدي إلى والدي العزيز حفظه الله

إلى قرة العين التي جعلت الجنة تحت قدميها، أغلى إنسانة أمي الغالية

إلى من هم دعمي وسندي في هذه الحياة زوجتي واخوتي

إلى كافة الأصدقاء والاحباب بجامعة غرداية وبالخصوص كلية الحقوق والعلوم السياسية

إلى من كانوا لي أوفياء أصدقائي جميعا

إلى كل الساهرين على انارة مشعل النور ليضيئوا للأجيال طريق التقدم والرقي أساتذتنا الكرام في توجيهنا إلى الحقيقة والعدالة

إلى كل من قدم لي يد العون وساهم في انجاز هذا العمل المتواضع من قريب أو بعيد

خالد

ملخص:

لقد عرفت الإدارة تطورا كبيرا ومتسارعا حسب الاحداث التي سايرتها عبر مختلف دول العالم وذلك ما أوجب عصرنتها وتكييفها مع التطور التكنولوجي والمعلوماتي بحيث يمكن التحكم في الوثائق الإدارية وتسييرها عن طريق رقمنتها ليسهل على الاشخاص عناء التنقل بين مختلف الإدارات وكذلك فك قيود البيروقراطية في الإدارة، وهذا ما بادرت اليه الحكومة الجزائرية من خلال عصرنتها لمختلف الإدارات ورقمنتها لجل الوثائق، إن مسيرة العصرنة هذه ستشهد اليوم محطة محورية وفارقة بإصدار ثالث وثيقة بيومترية إلكترونية، فبعد اصدار جواز السفر البيومتري وبطاقة التعريف البيومترية تم اصدار رخصة السياقة البيومترية وهذا يدخل في اطار السياسة الوطنية للوقاية من حوادث المرور التي عرفت تطورا رهيبا في الجزائر، أين أصبح للإدارة العصرية دور كبير في تسيير التحكم في رخصة سياقة السائقين المخالفين عن بعد وذلك بتسيير نقاطهم و حذفها من رخصة السياقة البيومترية التي يمتلكونها وعليه فإن للإدارة العصرية دور فعال في التقليل من حوادث المرور وردع السائقين المخالفين لقانون المرور.

الكلمات المفتاحية: الإدارة الإلكترونية، الرقمنة، العصرنة، بيومترية، رخصة السياقة.

The administration has known a great and rapid development due to the events that have taken place across the various countries in the world, which necessitated its modernization and adapted it to technological and information development, so that the administrative documents can be controlled and managed through their digitization in order to make it easier for people to trouble to move between the different departments as well as to break the bureaucratic restrictions in the administration. This is what the Algerian gouvernement has initiated by modernizing of its different departments and digitizing of the majority of its documents. Today this modernization process will certainly be a unique and pivotal point by presenting a third electronic-biometric document. After presenting a biometric passport, biometric identity card and a biometric driving licence, thence, we enter into the Framework of national politic in protecting ourselves from traffic accidents which are terribly developing in Algeria; where has the modern administration would become a turning point in the management of the control of the driving licence of violating drivers remotely; and thus, by taking the points and remove them from their biometric driving licence which they own. In this way, the modern administration would be more effective in reducing traffic accidents and thus forbidding drivers who violate the traffic law.

Key word : electronic management, digitization, modernization, biometric, driving licence.

قائمة المختصرات

الجريدة الرسمية: ج.ر.

المادة: م.

الطبعة: ط.

العدد: ع.

السنة: س.

الصفحة: ص.

من صفحة إلى صفحة: ص.ص.

مقدمة

مقـدمـة

تعد الجزائر من بين الدول الأكثر تضررا من حوادث المرور ناهيك عن الأثار الاجتماعية والاقتصادية الوخيمة وقد كان للعامل البشري اليد المباشرة فيها، فظاهرة الحوادث المرورية أصبحت تستوجب دراسة لإيجاد الحلول للتقليل منها، كل هذا أدى بالدولة الجزائرية إلى انتهاج سياسة وطنية للوقاية والتقليل من حوادث المرور معتمدة فيها على تسخير جميع القدرات البشرية والوسائل المادية باستغلال المعطيات القاعدية وتحويل المعلوماتية للتحكم فيها إداريا بطريقة مباشرة أو غير مباشرة تتماشى والتطورات العصرية، فالعالم اليوم يشهد تحولات عميقة وسريعة على أكثر من مستوى سوآءا الاقتصادي، أو السياسي، أو الاجتماعي، فعصرنا هذا هو عصر تقنية المعلومات والاتصالات والتي تعتبر بحق اهم دعائم وأسس تقدم الدول وتطورها فيعتبر الاندماج في عصر المجتمع الإلكتروني والتكنولوجيا الرقمية أمر ضروري لتحسين العمل الإداري وذلك باستعمال الوسائل التكنولوجية الحديثة حيث باشرت بعض الدول مبادرات متفاوتة الاهمية من أجل إنشاء بنية تحتية رقمية مناسبة للتوجهات الجديدة في شتى المجالات مما جعل البعض منها يقفز إلى مراتب جد مشرفة على الصعيد الدولي وبالنسبة للجزائر كان التحول إلى الإدارة الإلكترونية حتمية تفرضها التغيرات العالمية، بحيث قامت بمجموعة من الإجراءات من أجل الرقي بمجتمع المعلومات والنهوض باقتصادها ولعل من أهم هذه الإجراءات تطبيق مشروع الجزائر الإلكترونية، فلجأت إلى استثمار تلك التقنيات الخاصة بالاتصالات في سبيل تطوير المرافق العامة و القضاء على المشاكل الإدارية التي تتعلق بها، ومن هذا المنطلق ظهر ما يعرف بالإدارة الإلكترونية التي تعبر عن السرعة والدقة والوضوح في تقديم الخدمات وانجاز المعاملات وتسيير وتفعيل العمل الإداري والخدمات التي يقدمها المرفق العام للمواطنين، والقضاء على المشاكل الإدارية الناجمة عن استخدام الأوراق في المعاملات الإدارية وما نتج عنها من بيروقراطية تعيق تلبية حاجات المواطنين وإتاحة فرص الوصول العادلة والمتساوية لهم في كل مكان من الدولة مع كل ما يصحب ذلك من تطوير في كافة النشاطات والإجراءات والمعاملات الإدارية وتبسيطها، حيث سعت الجزائر جاهدة في السنوات الأخيرة إلى عصرنة قطاعاتها العمومية وتم ذلك

من خلال رقمنه الإدارات سواء في المصالح البلدية أو الادارات بمراكز الدولة أو بقطاع العدالة وفي المؤسسات التربوية والصحية، وهذا من أجل التطور والنمو السريع وتحقيق الجودة في الإنجاز وتحسين أداء الخدمات الإدارية في كل القطاعات دون تحديد.

ولعل أهم الخطوات التي بدأت تتحقق على أرض الواقع في تفعيل التحول نحو إدارة عمومية إلكترونية في الجزائر نذكر رقمنة الحالة المدنية بالبلديات ورقمنة بطاقة التعريف الوطنية وجواز السفر حيث أصبحت هذه الوثائق حقيقة وواقع ملموس إضافة إلى استخراج صحيفة السوابق العدلية وشهادة الجنسية إلكترونيا من موقع وزارة العدل، وصولا إلى استصدار أول رخصة سياقة بالتنقيط البيومترية الإلكترونية في ظل إدارة معاصرة وهو محور موضوعنا.

أهمية الدراسة: يكتسي موضوع رخصة السياقة بالتنقيط البيومترية وعلاقته بالإدارة الإلكترونية باعتبار هذه الأخيرة آلية لتطبيق رخصة السياقة بالتنقيط البيومترية أهمية بالغة تكمن في:

- جدية موضوع عصرنة الإدارة (الإدارة الإلكترونية) الذي ظهر في العقد الأخير من القرن العشرين.

- قلة الدراسات أو انعدامها حول رخصة السياقة بالتنقيط البيومترية مما يجعل هذا الموضوع يكتسيه الغموض وبالتالي تكمن الأهمية في محاولة توضيحه وعلاقته بعصرنة الإدارة للوقاية من حوادث المرور.

- مدى علاقة الإدارة الإلكترونية كآلية لرخصة السياقة بالتنقيط مع قطاع النقل.

مبررات اختيار الموضوع: لعل اهتمام الباحث ورغبته في تناول موضوع معين عما سواه هو في الحقيقة مبني على اعتبارات ذاتية ترتبط بشخص الباحث وتوجه اهتماماته بحكم الميل نحو موضوعات معينة، وأخرى موضوعية ترتبط بمواصفات موضوع الدراسة من حيث قيمته العلمية، وكذا حداثة الموضوع، وصلاحية البحث فيه، مما سبق يمكن تلخيص أهم مبررات تناول هذا الموضوع فيما يلي:

المبررات الذاتية: تنطلق من الاهتمام الشخصي بموضوع حوادث النقل بما أن أحد منا موظف في مديرية النقل، لأن هذه الحوادث تمثل وبشكل كبير هاجسا وقلقا لكافة أفراد المجتمع، وأصبحت

واحدة من أهم المشكلات التي تستنزف الموارد المادية والطاقات البشرية وتستهدف المجتمعات في اهم مقومات الحياة والذي هو العنصر البشري.التي تمثل وبشكل كبير هاجسا وقلقا لكافة افراد المجتمع وأصبحت واحدة من أهم المشكلات التي تستنزف الموارد المادية والطاقات البشرية وتستهدف المجتمعات في أهم مقومات الحياة والذي هو العنصر البشري.

المبررات الموضوعية: تنبع هذه الأخيرة من القيمة العلمية لموضوع حوادث المرور إضافة إلى ما تكبده من مشاكل اجتماعية ونفسية وخسائر مادية ضخمة، مما أصبح لزاما العمل على إيجاد الحلول والاقتراحات ووضعها موضع التنفيذ للحد من هذه الحوادث أو على أقل تقدير معالجة أسبابها والتخفيف من آثارها السلبية وهذا ما تسعى اليه الإدارة الإلكترونية في التنمية باستعمال تقنيات حديثة ومن بين هذه الحلول والاقتراحات استصدار رخصة سياقة بيومترية إلكترونية في ظل إدارة معاصرة. ولقلة ومحدودية الدراسات والأبحاث حول هذا الموضوع ما يحفز لبذل مزيدا من الجهود ومحاولة التعمق فيه باعتباره ولارتباطه بالإدارة العامة وبالقانون الإداري.

أهداف الدراسة: تهدف هذه الدراسة إلى ابراز العلاقة بين رخصة السياقة بالتنقيط البيومترية والإدارة الإلكترونية ودورها في عصرنة الإدارة لما شملته من أنظمة معلوماتية وآليات عمل تساهم في تحسين وتطوير وتنمية قدرات قطاع النقل للحد من الانتشار الكبير لحوادث المرور.

نطاق الدراسة: يكمن في مدى معرفة كل ما يتعلق بعصرنة الإدارة الجزائرية وذلك من خلال التطرق للإدارة الإلكترونية وبالتحديد رخصة السياقة البيومترية ومدى مساهمتها في الحد من حوادث المرور.

الدراسات السابقة:

- عزاوي عبد الرحمان، مذكرة مقدمة لنيل شهادة دكتوراه دولة في القانون، تناولت الرخص الإدارية في التشريع الجزائري، قدمت بكلية الحقوق بجامعة الجزائر.
- علي بن ضبيان الرشيدي، مذكرة مقدمة لنيل شهادة ماجيستير في العلوم الشرطية، تخصص قيادة أمنية، قدمت بجامعة نايف العربية للعلوم الأمنية بالمملكة العربية السعودية.

- بدر بن محمد المالك، مذكرة لنيل شهادة ماجيستير، الإبعاد الإدارية الأمنية لتطبيقات الإدارة الإلكترونية في المصارف السعودية (دراسة مسحية)، تناولت دور الإدارة الإلكترونية كآلية من آليات تطبيق الإدارة الأمنية، قدمت بجامعة نايف العربية للعلوم الأمنية بالمملكة العربية السعودية.

حيث يكمن الاختلاف الجديد بين الدراسات السابقة ومذكرتنا أن هذه الأخيرة أكتر عصرنة وحداثة بإدخال الإدارة الإلكترونية كآلية من آليات التحول من الإدارة التقليدية إلى الإدارة الإلكترونية.

صعوبات الدراسة: إن الصعوبات التي واجهتنا تكمن في ندرة ونقص المصادر والمرجع المتخصصة في هذا الموضوع بسبب حداثته بالإضافة إلى غلق الجامعات والمكتبات بفعل الحجر الصحي الذي سببه وباء فيروس كورونا مما أدى الى ضيق الوقت.

وللتعمق أكثر في العلاقة بين الإدارة الإلكترونية ورخصة السياقة البيومترية بالتنقيط ارتأينا أن نطرح الإشكالية التالية:

إلى أي مدى يمكن أن تساهم رخصة السياقة بالتنقيط البيومترية في عصرنة الإدارة؟

أما بالنسبة للأسئلة الفرعية:

- فيما تتمثل رخصة السياقة بالتنقيط البيومترية؟
- ماذا نقصد بالإدارة الإلكترونية؟
- ماهي العلاقة بين رخصة السياقة بالتنقيط البيومترية والإدارة الإلكترونية؟

سعيا للإجابة عن هذه الإشكالية المطروحة تم تقسيم البحث الى فصلين:

الفصل الأول جاء بعنوان الإدارة الإلكترونية كمظهر من مظاهر عصرنة الإدارة العمومية، تم التطرق من خلاله إلى كيفية التحول من الإدارة التقليدية إلى الإدارة الإلكترونية، إداريا، تقنيا، بشريا، ماليا، أمنيا وكذلك أهداف الإدارة الإلكترونية.

كما تطرقنا إلى دوافع التحول إلى الإدارة الإلكترونية وتجربتها في الجزائر وذلك بتقديم وظائف الإدارة الإلكترونية ودوافعها وتجارب الإدارة الإلكترونية في بعض الدول واعتمادها في الجزائر.

الفصل الثاني جاء بعنوان رخصة السياقة بالتنقيط البيومترية وتم التطرق من خلاله بمفهوم رخص السياقة ومراحل تطورها واعتمادها في مختلف دول العالم، بالإضافة إلى كل ما يتعلق بإصدار رخصة السياقة البيومترية ونظام سحب واسترجاع نقاطها.

المنهج المتبع: أما المنهج المتبع في الدراسة قد انتهجنا المنهج الوصفي و السردي كمنهج أساسي للدراسة و التحليلي كمنهج فرعي وذلك من خلال التطرق للعديد من المفاهيم والتعاريف لوصف موضوع الدراسة، بالإضافة إلى تحليل موضوع الدراسة (الرخصة البيومترية)، وذلك بسرد مختلف القوانين الخاصة بها وتحليلها تحليلا دقيقا، إضافة إلى انتهاج بعض المناهج الأخرى الفرعية كالمنهج التاريخي المتمثل في الانتقال من الإدارة التقليدية إلى الإدارة الإلكترونية بالإضافة إلى مراحل تطور رخصة السياقة من العادية إلى البيومترية والمنهج المقارن في تجارب الإدارة الإلكترونية في الجزائر ومقارنتها ببعض الدول الأخرى بالإضافة إلى اعتماد رخصة السياقة بالتنقيط بالجزائر وبعض الدول الأخرى.

الفصل الأول

الإدارة الإلكترونية كمظهر من مظاهر عصرنة الإدارة العمومية

الفصل الأول: الإدارة الإلكترونية كمظهر من مظاهر عصرنة الإدارة العمومية

إن التطورات التقنية المتسارعة في العصر الحديث وفي مقدمتها تقنيات المعلومات والاتصال أوجدت حالة جديدة تعرف بالإدارة الإدارة الإلكترونية والتي حققت إنجازات غير مسبقة في مجالات عصرنة الإدارة وتطويرها من أساليب وتقنيات الآداء لذلك سيتم من خلال هذا الفصل تسليط الضوء على مفهوم الإدارة الإلكترونية من تعريف ومتطلبات وأهداف ووظائف ودوافع[1]، وتجربتها في الجزائر كمبحث أول، وعوامل نجاحها وأهميتها وكذا تقييم مشروع الإدارة الإلكترونية في الجزائر وقطاعاتها المستهدفة كمبحث ثاني.

المبحث الأول: التحول من الإدارة التقليدية الى الإدارة الإلكترونية

إن انتشار شبكة الأنترنت أدى إلى تغيير جدري في كيفية ممارسة الجهة الحكومية الإدارية والتنظيمية سواء على مستوى القطاع الحكومي أو على مستوى القطاع الخاص، حيث أدى هذا التطور إلى ضرورة ايجاد أطر تنظيمية وتشريعية تتصل بالثورة الالكترونية، فالتحول إلى الإدارة الإلكترونية ليس دربا من دروب الرفاهية وإنما حتمية تفرضها التغيرات العالمية فالتقدم العلمي والتقني والمطالبة المستمرة برفع جودة الخدمات العمومية أدى إلى التطور الإداري نحو الإدارة الإلكترونية.

المطلب الأول: متطلبات التحول إلى الإدارة الإلكترونية وأهدافها

للإدارة الإلكترونية مجموعة من المتطلبات إدارية وتقنية وبشرية ومالية يجب توافرها من أجل ضمان تطبيق ناجح لعملية التحول من الإدارة التقليدية إلى الإدارة الإلكترونية ونجاحها، تكون مدروسة بعناية، بالإضافة إلى الأهداف المرجوة لتبسيط وتسهيل الإجراءات والقضاء على البيروقراطية.

[1] سعد غالب ياسين، الإدارة الإلكترونية وأفاق تطبيقها، العربية مهد الإدارة العامة، الرياض، المملكة العربية السعودية، ص 57.

الفرع الأول: متطلبات التحول إلى الإدارة الإلكترونية

إن الوصول إلى توفير متطلبات الإدارة الإلكترونية لا يمكن أن يتحقق الا من خلال برنامج استراتيجي متكامل وشامل لإعادة هندسة عمليات وأعمال المنطقة[1]. إن المتطلبات اللازمة لتطبيق الإدارة الإلكترونية منها: متطلبات تقنيات، المعلومات والاتصالات الإلكترونية، المتطلبات المالية، المتطلبات التشريعية، متطلبات تأمين وحماية أعمال ومعاملات الإدارة الإلكترونية[2].

ولتوضيح تلك المتطلبات يمكن تصنيفها على النحو الآتي:

أولا: المتطلبات الإدارية والتقنية.

1-المتطلبات الإدارية: تحتاج الإدارة الإلكترونية لكي تحقق للمنظمات الاهداف المبتغاة إلى إدارة جيدة تساند لتطوير والتغيير، وتأخذ بكل جديد ومستحدث في الأساليب الإدارية.

- توفير ووجود قيادات إدارية إلكترونية تتعامل بكفاءة وفعالية مع تكنلوجيا المعلومات والاتصالات مع قدرتها على الابتكار وعادة هندسية الثقافة التنظيمية وصنع المعرفة بالإضافة إلى ذلك يتوجب على الإدارات في المنظمات التخلص من الاجراءات البيروقراطية والروتينية المملة والمعيقة لكل تطور وتجديد في الأساليب المتبعة في المنظمات[3].

- ضرورة تطوير وتبسيط اجراءات وخطوات العمل ما يخفف الأعباء الإدارية أو الربط بين كافة الخدمات والاجراءات الحكومية بما يكفل سهولة ومرونة التعامل بين جهات الوزارات المختلفة[4].

[1] سعد غالب ياسين، نفس المرجع السابق، ص 238.

[2] أحمد محمد غنيم، الإدارة الإلكترونية أفاق الحاضر وتطلعات المستقبل، المكتبة العصرية، المنصورة، مصر 2007، ص343.

[3] سعد غالب ياسين، نفس المرجع السابق، ص238.

[4] محمد الصيرفي، الإدارة الإلكترونية، دار الفكر الجامعي، الاسكندرية، مصر، 2006، ص 72.

– تتطلب وجود بنية تنظيمية حديثة ومرونة أفقية وعمودية باتصالاتها، وقبل ذلك بنية شبكية تستند الى قاعدة تقنية ومعلوماتية متطورة، وثقافة تنظيمية تتمحور حول قيمة الابتكار والمبادرة، والزيادة في الاداء وانجازات الأعمال بكفاءة عالية[1].

– وجب العمل على توعية الأفراد بجدوى أهمية تطبيق أعمال ومعاملات الإدارة الإلكترونية، وكذلك تأكيد وتفعيل دور القطاع الخاص جنبا إلى جنب مع القطاع الحكومي، باعتبار أنه يمثل قوة دافعة لنجاح تطبيقات الإدارة الإلكترونية[2].

أهم المتطلبات التنظيمية نستخلصها فيما يلي:

- تحديد درجة مساهمة كل عملية أو وظيفية في تحقيق الاهداف المطلوبة.
- استيعاب العمليات غير الضرورية بهدف تبسيط النظام وجعله متمشيا مع متطلبات التحول للأعمال الإلكترونية.
- إضافة العمليات اللازمة لتدعيم عملية التحويل إلى الأعمال الإلكترونية.
- توفير القدر الكافي من المرونة للنظام وتحديد مدى قدرته على تحقيق الأهداف المرجوة منه[3].

2–**المتطلبات التقنية:** تعد الإدارة الإلكترونية أسلوب إداري حديث يهدف إلى تطوير أداء المنظمات، كما يمكنه أن يحقق نتائج كبيرة على المستويات الاقتصادية والاجتماعية والسياسية لكن هذا الأسلوب الحديث يتطلب توفير البنى التحتية الملائمة لإقامة مشروع الإدارة الإلكترونية، بحيث يجب إعادة النظر في البنية الأساسية للأجهزة والمعدات والبرمجيات لغرض تحديثها كي تستجيب للتغيير المنشود لتقديم الخدمة الإلكترونية[4].

[1] سعد غالب ياسين، نفس المرجع السابق، ص238.

[2] أحمد محمد غني، نفس المرجع السابق، ص.ص244،245.

[3] محمد الصيرفي، نفس المرجع السابق، ص200.

[4] نائل عبد الحافظ، العولمة، نوعية الإدارة والحكومة الإلكترونية في العالم الرقمي، دراسة استطلاعية، مجلة الملك سعود، ع 15، 2003، ص06

إن ضرورة ارتباط الإدارة الإلكترونية بجميع أنماط التكنلوجيا الرقمية من وسائط وشبكات وأدوات، فالتكنلوجيا الرقمية تتطور بسرعة عالية، كما تتنوع أنماطها، مما يضع خيارات دائمة ومفتوحة أمام الإدارة مثل ربط بعض أنشطة الأعمال بخدمات الأكشاك تفاعلية وعلى التلفاز وخدمات الهاتف الخلوي المتكاملة مع الأنترنت وتقنياتها مثل خدمات الرسائل والوسائط المعلوماتية الأخرى واستخدام أدوات WAP وبرتوكول الاتصال بالأنترنت "SMS" وتظم تكنلوجيا المعلومات أو تقنيات شبكات الأنترنت والإنترانت والإكسترانت.

أ-الإنترنت: هو عبارة عن مجموعة من ملايين الحواسيب منتشرة في ألاف الأماكن حول العالم ويمكن لمستخدم هذه الحواسيب استخدام حواسيب أخرى للمشاركة في الملفات وذلك بسبب وجود بروتوكولات تسهل عملية التشارك، فشبكة الأنترنت أصبح تأثيرها يمتد إلى كل المجالات مما يحتم على كل المنظمات ضرورة الارتباط بها والاستفادة من خدماتها[1].

إن الأنترنت تمثل جزءاً من التغير الثقافي العالمي وهي انطلاقة كبيرة في عالم التكنلوجيا إذ يمكن من خلال الاتصالات الفائقة السرعة للأفراد الارتباط ببعضه مع بعض النظر عن أماكن تواجدهم، كما أصبح بإمكان أي باحث الحصول على ما يريد من البيانات ومن مختلف المراجع العلمية ويستطيع اجراء المناقشات مع الأخرين حول العالم[2].

كما هناك عدة خدمات وتطبيقات لشبكة الأنترنت وهي كالآتي:

- **البريد الإلكتروني (Electronique Mail):**

وهو أهم وأوسع الخدمات انتشاراً عبر الشبكة العالمية، ويستخدم لأغراض معينة ووظيفية وشخصية مختلفة.

[1] عامر ابراهيم قنديلجي، المعجم الموسوعي لتكنلوجيا المعلومات والأنترنت، دار الميسر للنشر، ط 1، عمان، 2003، ص.ص204-205.

[2] محمد عبد حسين آل فرج، الطائي، موسوعة الكاملة في نظم المعلومات الإدارية الحاسوبية، دار زهران لنشر، عمان، الأردن، 2002، ص.ص2017-2018.

- **قوائم النقاش (List Serve):**

وهو برنامج يعمل على متابعة وصيانة قوائم ومنتديات النقاش، حيث يعقد مستخدمو هذه الخدمة مناقشات حول موضوع من الموضوعات، عن طريق استخدام بريدهم الإلكتروني.

- **المجموعات الإخبارية (News Group):**

وهي خدمة لتبادل الأخبار والآراء التي تخص موضوع من الموضوعات بين مئات الألوف من المستخدمين الموزعين في مناطق العلم المختلفة.

- **التجارة الإلكترونية (E. Commerce):**

حيث تتم مختلف أنواع التعاملات التجارية وعقد الصفقات والاعلان عن مختلف أنواع البضائع والمنتجات وتسويقها.

- **الدخول الى شبكات المعلومات وفهارس المكتبات:**

أصبح من الممكن الحصول على عديد من الشبكات المعلومات البحثية الأكاديمية وغير الأكاديمية المحسوبة على المستوى الاقليمي، وفي مناطق العلم المختلفة، وكذلك من الممكن الدخول على فهارس المكتبات العالمية الكبرى مثل مكتبة الكونغرس[1].

- **التعليم عن بعد:**

التعليم عن بعد أو كما يسميه البعض بالجامعات المفتوحة، وهي نمط تعليمي جديد في نظامه وطرق تدريسية وأساليب ادارته وبرامجه، ويعتمد على كافة الوسائط والتكنولوجيات التي التعليم من خلالها عن بعد[2].

[1] عامر ابراهيم قنديجيلي، وايمان فاضل السامرائي، تكنلوجيا المعلومات وتطبيقها، مؤسسة الوراق للنشر، ط1، عمان، الأردن، 2002 ص58.

2 جمعة إسماعيل العياط، الإدارة الإلكترونية، المطبعة العربية، 2015، ص49.

إن شبكة الويب العالمية تعد من أكثر استخدامات الأنترنت فعالية وهو برنامج تطبيقي يستخدم لوضع وعرض صفحات الويب ومتضمنا ذلك الرسوم والوسائط المتعددة، حيث أصبحت برامج التصفح واجهة المستخدم الرسمية للأنترنت التي تزود المستخدمين بواجهة بسيطة وثابتة لنطاق واسع من المعلومات المتنوعة[1].

إن الأنترنت تقدم للمنظمات العديد من المزايا تتمثل في تحسين جودة الخدمة وتوفير التكلفة وتحقيق مكاسب كبيرة مما سبق أن لشبكة الأنترنت العديد من التطبيقات والمزايا في جميع المجالات الدينة والعلمية والثقافية والأدبية والاجتماعية والسياسية[2]، وغير ذلك من المجالات فعن طريق تلك الشبكة يمكن حضور مؤتمرات وندوات علمية والاتصال بالباحثين في كافة أنحاء المعمورة، للاستفادة من خبراتهم وتبادل الآراء معهم، كما أن شبكات الاتصال هذه أدت إلى وجود ما يسمى بالجامعة المفتوحة والتعليم عن بعد نظرا لما يتقدمه هذه الشبكات من تطبيقات وخدمات فنية وتقنية عالية[3].

ب- شبكة الإنترانت:

شبكة الأنترانت هي عبارة عن شبكة الخاصة بمنظمة معينة، التي تستخدم تكنولوجيا الأنترانت، ويتم تصميمها لمقابلة احتياجات العاملين في المنظمة من المعلومات[4].كما تطلق شبكة الإنترانت على التطبيق العلمي لاستخدام تقنيات الإنترنت والويب في الشبكة الداخلية للمؤسسة بغرض رفع كفاءة العمل الإداري، وتحسين آليات مشاركة الموارد والمعلومات والاستفادة من تقنيات الحواسيب المشتركة[5].

---

[1] جمعة إسماعيل العياط، الإدارة الإلكترونية، المطبعة العربية، 2015، ص49.

[2] Philip kotler, marketing management, 13éme édition, Pearson éducation, paris, 2009.

[3] جمعة إسماعيل العياط، نفس المرجع السابق، ص49.

[4] ثابت عبد الرحمان ادريس، نظم المعلومات الإدارية في المنظمات المعاصرة، دار الجامعية الاسكندرية، مصر، 2005، ص497.

[5] محمد الصيرفي، نفس المرجع السابق، ص 119.

كما أن لها العديد من المزايا يمكن أن تحققها شبكة الإنترانت وهي كالآتي:

- تحسين مستوى الاتصالات وتوفير المعلومات في الوقت والمكان المناسبين وفقا لاحتياجات العاملين.
- تدريب واعادة تعليم العاملين في المنظمة.
- تعزيز الكفاءة المطلوب تحقيقها في أداء الأعمال.
- دعم التفاعلات على المستوى العالمي[1].

إن شبكة الإنترانت لا تعد وحدها وانما تعمل من خلال تكنولوجيا الأنترنت وترتبط عادة بشبكة المنظمة الخارجي الإكسترانت ومن شبكتي الإنترانت والإكسترانت تستخدم تكنلوجيا المعلومات للانتقال بالمنظمة إلى مستوى العمل بالإدارة الإلكترونية في بيئتها الداخلية وفي إدارة علاقاته مع بيئتها الخارجية[2].

ج-الإكسترانت:

شبكة الإكسترانت هي عبارة عن الشبكة التي تربط شبكات الإنترانت الخاصة بالشركات والعملاء، ومراكز الأبحاث الذين تجمعهم أعمال مشتركة وتؤمن لهم تبادل المعلومات والمشاركة فيها مع الحفاظ على خصوصية الإنترانت المحلية.

كما هي عبارة عن شركة المؤسسة الخاصة التي تصمم لتلبية احتياجات الناس من المعلومات ومتطلبات المنظمات الأخرى الموجودة في بيئة الأعمال.

إن شبكة الإكسترانت تعد من أروج التقنيات في هذه المرحلة من عصر المعلومات لما تقدمه من تقليص في التكاليف والتسهيلات الكبيرة في العلميات الإدارية والتفاعل مع المستفيدين.

[1] ثابت عبد الرحمان ادريسي، نفس المرجع السابق، ص500.

[2] سعد غالب ياسين، نفس المرجع السابق، ص.ص63-69.

كما أن شبكة الإكسترانت تستند إلى تقنيات الإنترنت وتتوجه إلى المستفيدين في البيئة الخارجية ولكن ضمن نطاق محدود بنوع العلاقة التي تريدها المؤسسة[1].

كما أتاحت شبكة الإكسترانت للشركات أن تشترك في نظمها وشبكاتها، عملية مع جماعات أو شركات متباعدة جغرافيا وبتكلفة منخفضة للغاية كما أتاح هذا النوع من الشبكات للشركات التعامل مع موردي المواد الخام والتعامل مع الموزعين والمستفيدين بشكل متميز ولكن لم يكن بغير ثمن فقد كان، الثمن بعض الخاطرة بأمن المعلومات[2].

ثانيا: المتطلبات البشرية والمالية والأمنية

يعد العنصر البشري من أهم العناصر في المنظمات إذ بدون هذا العنصر لن تتمكن المنظمات من تحقيق أهدافها حتى وإن امتلكت أضخم المعدات والآلات والأجهزة وذلك بتوفر المتطلبات المالية ، لذا لابد من تأهيل العناصر البشرية تأهيلاً جيداً وعلى مستوى عالي من الكفاءة بالإضافة إلى المتطلبات الأمنية.

1-المتطلبات البشرية:

يجب إعداد الكوادر البشرية الفنية، المتخصصة ذات الارتباط بالبينة المعلوماتية ونظم العمل على شبكات الاتصالات الإلكترونية ويمكن تنفيذ ذلك من خلا تنفيذ مجموعة من البرامج التدريبية والتي تساعد في إعداد الكوادر البشرية الفنية المطلوبة لتحقيق الكفاءة عند تنفيذ تطبيقات الإدارة الإلكترونية[3]، كما أن هناك جملة من المتطلبات البشرية نحددها فيما يأتي:

- تحديد الاحتياجات الحالية والمستقبلية من الأفراد المؤهلين في نظم المعلومات والبرمجيات والعمل على الأنترنت.

[1] سعد غالب ياسين، نفس المرجع السابق، ص 73.

[2] حسين طاهر داود، أمن شبكات المعلومات، معهد الإدارة العامة، الرياض، المملكة العربية السعودية 2004، ص82.

[3] أحمد محمد غنيم، نفس المرجع السابق، ص345.

- استقطاب أفضل الأفراد المؤهلين في مجالات نظم المعلومات والبرمجيات.
- ايجاد نظم فعالية للمحافظة على الأفراد وتطورهم وتحفيزهم.
- التمكين الإداري للأفراد (Empannèrent) من أجل اتاحة الفرصة أمامهم للتعامل السريع مع المتغيرات في البيئة التكنولوجية[1].
- من أهم متطلبات الإدارة الإلكترونية تنمية وتطوير الموارد البشرية، لإيجاد كوادر متخصصة وعلى درجة عالية من المهارات المختلفة والمرتبطة بالبيئة الأساسية لنظم المعلومات وقواعد البيانات ونظم العمل على شبكة الأنترنت[2].

2-المتطلبات المالية:

يعد مشروع الإدارة الإلكترونية من المشاريع الضخمة التي تحتاج إلى أموال طائلة لكي نضمن له الاستمرار والنجاح وبلوغ الاهداف المنشودة، من تحسين مستوى البنية التحتية وتوفير الأجهزة والأدوات اللازمة والبرامج الإلكترونية، وتحديثها من وقت لأخر وتدريب العناصر البشرية باستمرار[3].

يحتاج مشروع الإدارة الإلكترونية إلى أموال كبيرة وطائلة أي التمويل الكافي لهذا المشروع[4].

وذلك بوجود متطلبات مالية تختلف في نوعها وحجمها حيث تختلف عن تلك الازمة لتطبيق نظم وأساليب الإدارة التقليدية[5].

[1] بشير عباس العلاق، الادارة الرقمية، المجالات والتطبيق، مركز الامارات لدراسات والبحوث الاستشارية، أبوظبي، الامارات العربية، ط1، 2005، ص217.

[2] محمد صدام جبر، الموجة الإلكترونية القادمة، الحكومة الإلكترونية، مجلة الاداري، ع91، ص200.

[3]Gronlund AKE, Management Electronic Services, a Public sector perspective, London, Springer- verlag London Limited, 2002, p16.

[4] محمد الصيرفي، نفس المرجع السابق، ص 76.

[5] أحمد محمد غنيم، نفس المرجع السابق، ص347.

3-المتطلبات الأمنية:

لقد أصبحت هناك حاجة ماسة في ضوء الثورة التقنية وازدياد شبكات الاتصال والمعلومات الى وجود أساليب واجراءات أمنية تساعد على حماية المعلومات والبيانات من الاختراق.

إن التطورات المتسارعة في العالم والتي تؤثر في الامكانات والتقنيات المتقدمة المتاحة الرامية إلى خرق منظومات الحواسيب بغية السرقة أو تدمير المعلومات مما أدى إلى التفكير الجدي لتحديد الأساليب والإجراءات الدفاعية الوقائية لحماية منظومات الحواسيب من أجهزة ومعلومات من أي خرق أو تخريب[1].

حيث يجب تأمين حماية وخصوصية المنظمات والأفراد بتحديد مجموع من القواعد التي تحكم خصوصية البيانات والمعلومات وجودتها وتكاملها[2].

يمكن القول في ضوء ما سبق أن توفير المتطلبات جميعها ضرورة لا غنى عنها لكي نضمن نجاح تطبيق مشروع الإدارة الإلكترونية مما يتطلب وجود الإدارة الجيدة والمدركة لأهمية تبني مثل هذه التقنيات الحديثة والسعي لمحاولة توفير متطلبات تطبيقها داخل المنظمات والتصدي لكل العقبات التي تعترض تبنيها.

إن تنمية الوعي الثقافي في تطبيق المعلومات وتعزيز وعي الناس والمسؤولين ببنية وأداء ومزايا تبني تكنولوجيا المعلومات وتطبيقها وتطوير البنية الأساسية الكافية لشبكات العمل والاتصالات وحث المديرين والموظفين وتدريبهم لتحقيق التطبيق الفعال للإدارة الإلكترونية[3].

---

[1] علاء عبد الرزاق محمد السالمي وحسين عبد الرزاق السالمي، شبكات الإدارة الإلكترونية، دار وائل للنشر والتوزيع، عمان، ط1، 2005، ص153.

[2] أحمد محمد غنيم، نفس المرجع السابق، ص.ص318-352.

[3] جمعة إسماعيل العياط، نفس المرجع السابق، ص.ص54-55.

الفرع الثاني: أهداف الإدارة الإلكترونية

إذ كان تحقيق عامل النجاح لأي منشأة يتم في بداية المشروع، فإن الأهداف هي الثمرة التي يجنيها المسؤولون في المنشاة في نهاية المشروع ويمكن تلخيصها فيما يلي[1]:

- توفير البيانات والمعلومات للمستفيدين بصورة فورية.
- تبسيط الإجراءات وسرعة الإنجاز ورفع مستوى أداء الخدمات.
- السرعة في اتخاذ القرارات المناسبة المبنية على معلومات دقيقة ومباشرة.
- توسيع قاعدة البيانات الداعمة للإدارة العليا.
- السهولة في متابعة وإدارة كافة المواد.
- توظيف التكنولوجيا المعلومات لدعم وبناء ثقافة إيجابية لدى كافة العاملين.
- ترشيد التكاليف المالية عن طريق تقليل أوجه الصرف في إنجاز ومتابعة عمليات الإدارة المختلفة مما يؤدي لتعزيز الكفاءة الاقتصادية.
- تركيز نقطة اتخاذ القرار في نقاط العمل الخاصة بها مع اعطاء دعم أكبر في مراقبتها[2].
- تجميع البيانات من مصادرها الأصلية بصورة موحدة.
- تقليص المعوقات في اتخاذ القرار عن طريق توفير البيانات وربطها.
- التعلم المستمر وبناء المعرفة.
- زيادة الترابط بين العاملين والإدارة العليا.
- البريد الإلكتروني بدلا من الصادرات والواردات.
- الإجراءات التنفيذية بدلا من محاضر الاجتماعات.

[1] محمد سمير أحمد، الإدارة الإلكترونية، دار المسيرة للنشر والتوزيع، ط1، 2009، ص73.

[2] جمعة اسماعيل العياط، نفس المرجع السابق، ص21.

- الإنجازات بدلا من المتابعة.
- ادارة الملفات بدلا من حفظها[1].
- ايجاد البيئة والمناخ التنظيمي الملائم للبحث والتطوير الإداري الشامل والمتواصل.
- الغاء عامل العلاقة المباشرة بين طرفي المعاملة أو التخفيف منه إلى أقصى حد ممكن مما يؤدي إلى الحد من تأثير العلاقات الشخصية والنفوذ في انهاء المعاملات.
- القضاء على البيروقراطية بمفهومها الجامد وتسهيل تقييم العمل والتخصص به.
- الغاء نظام الأرشيف الورقي واستبداله بنظام الأرشيف الإلكتروني الذي يحقق مرونة في التعامل مع الوثائق ونشرها لأكثر من جهة بكلفة أقل جهد ووقت[2].
- الغاء عامل المكان لإمكانية ارسال الأوامر والتعليمات والإشراف على الأداء واقامة الندوات والمؤتمرات من خلال الشبكة العنكبوتية.
- الغاء تأثير عامل الزمان ففكرة أخد الإجازات لإنجاز بعض المعاملات الإدارية ثم الحد منها إلى أقصى حد ممكن[3].
- اختصار الوقت وسرعة إنجاز المعاملات حيث أن التعامل الإلكتروني يتم بشكل أني دون انتظار.
- التوجه نحو شفافية العمل الإداري، وشفافية المعلومات وعرضها أمام العملاء، المواطنين، الموردين ...الخ.[4]

حيث أن الجمهور يعتبر هو المستفيد من هذه الخدمة التي تعزز دوره في المشاركة والرقابة.

فالإدارة الإلكترونية تبحث وتعمل عن تحويل الأيادي العاملة الزائدة عن حاجتها إلى أيادي عاملة لها دور أساسي في تنفيذ مشاريع الإدارة، عن طريق اعادة التأهيل لمواكبة التطورات الجديدة التي

[1] عبد الرزاق السالمي وخالد إبراهيم السليطي، الإدارة الإلكترونية، دار وائل، عمان، الأردن، 2008، ص 39.

[2] Atallah Sami, E-Gouvernement, United Nation Développent Programme, April.2002, p46 .

[3] جمعة اسماعيل العياط، نفس المرجع السابق، ص22.

[4] عبد الرزاق السالمي وخالد إبراهيم السليطي، نفس المرجع السابق، ص39.

طرأت عليها، مع الاستغناء عن الأيادي العاملة أو الموظفين الغير أكفاء والغير قادرين على التكيف مع الوضع الجديد أو تقليل معوقات اتخاذ القرارات، عن طريق توفير البيانات، وربطها بدوائر صنع القرار[1].

المطلب الثاني: دوافع التحول إلى الإدارة الإلكترونية وتجربتها في الجزائر

أدى تزايد المنافسة بين المتعاملين في المؤسسات إلى خلق تطورات في تكنولوجيا المعلومات لتغيير العملية الإدارية وذلك باعتماد وظائف التخطيط والتنظيم والتوجيه والرقابة الإلكترونية بالإضافة إلى التجارب الرائدة والناجحة في تطبيق الإدارة الإلكترونية في بعض الدول، واستراتيجية الحكومة الجزائرية في تطبيقها.

الفرع الأول: وظائف الإدارة الإلكترونية ودوافعه

عند اطلاعنا على وظائف الإدارة الإلكترونية نجدها تحتوي على التخطيط الإلكتروني والتنظيم الإلكتروني والتوجيه والرقابة الإلكترونية.

أولا: وظائف الإدارة الإلكترونية

إن تكنولوجيا المعلومات المعاصرة ساهمت في احداث تغيير في العملية الإدارية التقليدية، وأصبحت الإدارة الحديثة تعتمد على نظم المعلومات في التخطيط وفي تصميم الهياكل التنظيمية وإدارة فرق العمل الجماعي، وتحقيق التنسيق والرقابة عن بعد أدى إلى التطور الهائل في العصر الحالي عصر الثروة التقنية أدى إلى حدوث تغيرات واضحة وهذا من أجل الاستخدام الأمثل للوقت والمال والجهد والطاقات[2].

[1] بدر بن محمد المالك، الابعاد الإدارية والأمنية لتطبيقات الإدارة الإلكترونية في مصارف السعودية، (دراسة مسحية)، رسالة ماجستير في العوم الإدارية، قسم العوم الإدارية، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، الرياض، 2007، ص13.

[2] أحمد محمد غنيم، الإدارة الإلكترونية أفاق الحاضر وتطلعات المستقبل، المكتبة العصرية، المنصورة، مصر، 2004، ص.ص57-59.

1- التخطيط الإلكتروني والتنظيم الإلكتروني

أ- التخطيط الإلكتروني:

يعتمد التخطيط الإلكتروني على التركيز بصفة أساسية على استخدام التخطيط الاستراتيجي والسعي نحو تحقيق الاهداف الاستراتيجية[1]، حيث تتم القرارات التي تستخدم النظم الإلكترونية في تخطيط اعمالها بالشمولية لخدمة مختلف أقسام المنظمة وإداراتها، ويعتمد التخطيط الإلكتروني أيضا في ظل الثورة الإلكترونية على استخدام نظم جديدة للمعرفة كنظم دعم القرار، والنظم الخبيرة، ونظم الشبكات العصبية الاصطناعية، كما يعتمد أيضا على تبسيط نظم واجراءات العمل، وبطبيعة الحال يختلف التخطيط الإلكتروني تماما عن التخيط التقليدي[2]، إلا أن هناك اختلافات أساسية بين التخطيط الإلكتروني والتخطيط التقليدي وهي كالآتي :

التخطيط الإلكتروني عملية ديناميكية في اتجاه الاهداف الواسعة والمرنة وقصيرة الأمد وقابلة للتطوير المستمر، بعكس التخطيط التقليدي الذي يحدد الأهداف من أجل تنفيذها في السنة القادمة وعادة ما يكون تغيير يؤثر سلبيا على كفاءة التخطيط أن المعلومات الرقمية دائمة التدفق تضفي استمرارية على كل شيء في المؤسسة بما فيها التخطيط مما يحوله من التخطيط الزمني المنقطع إلى التخطيط المستمر، التخطيط الإلكتروني هو تخطيط أفقي في اطاره العام يشكل بين الإدارة والعاملين، بينما التخطيط التقليدي كان جوهره تخطيط أعلى – أسفل حيث أن العمل الإداري التقليدي يخطط وعمال الخط الأمامي ينفذون[3].

[1] نجم عبود نجم، الإدارة الإلكترونية، الاستراتيجية والوظائف والمشكلات، دار المريخ للنشر، الرياض، المملكة العربية السعودية، 2004، ص235.
[2] أحمد محمد غنيم، نفس المرجع السابق، ص.ص57-59.
[3] نجم عبود نجم، الإدارة الإلكترونية، نفس المرجع السابق، ص.ص236-237.

ب- التنظيم الإلكتروني:

إن التنظيم الإلكتروني هو الإطار الفضفاض لتوزيع واسع للسلطة والمهام والعلاقات الشبكية الافقية التي يحق التنسيق الأني من أجل انجاز الهدف المشترك لأطراف التنظيم، فمع الأنترنت يتم التحول من منظمة التركيز على الهياكل والخصائص التنظيمية الرسمية إلى منظمة التركيز على الهدف الواحد المتقاسم[1]، وأن التنظيم الإلكتروني للمنظمات المعاصرة يعتمد على اجراء تغيرات في مستويات وشكل الهياكل التنظيمية، فيتم تحويلها من الشكل الطويل إلى الشكل المفلطح، كما يتطلب أيضا احداث تغيرات في الهياكل التنظيمية نفسها، لمواجهة كل مشكلات التنظيمات الإدارية التقليدية والقضاء عليها، ويتم ذلك من خلال تجميع الوظائف أو اعادة توزيع الاختصاصات، أو استبعاد بعض الوحدات الإدارية من التنظيم، واستحداث بعض الوحدات التنظيمية الجديدة، كما يتطلب التنظيم الإداري للمنظمات المعاصرة أن يتضمن العديد من الوحدات الإدارية الجديدة والتي يتمثل أهمها بصفة أساسية في الوحدات التالية:

- إدارة قواعد البيانات والمعلومات والمعرفة إلكترونيا.
- إدارة الدعم التقني للمستفيد.
- إدارة علاقات العملاء إلكترونيا.

يعد الهيكل التنظيمي الإلكتروني أحد اهم مستلزمات التحويل من الإدارة التقليدية إلى الإدارة الإلكترونية، وقد يحمل الهيكل الإلكتروني في مضمونه النظري ذات الخصائص الهيكلية التقليدية من وظائف رئيسية وأخرى ساندة وثالثة فتية[2]، فضلا عن توزيع الادوار والمسؤوليات والصلاحيات ونحوها، وإلى أن السمة الغالبة في الهيكل الإلكتروني هي الاستخدام المكثف والمناسب لتقنية

[1] نجم عبود نجم، الإدارة الإلكترونية، نفس المرجع سابق، ص.ص150-151.

[2] أحمد محمد غنيم، نفس المرجع السابق، ص61.

المعلومات بأركانها الرئيسية، ولأجل تحويل الهيكل التقليدي إلى هيكل إلكتروني لا بد من دراسة علاقات العمل وطبيعة الهيكل التقليدي في المؤسسة.[1]

ويضيف عبود نجم عبود بأن هناك تغيرات تتوافق مع اعادة التنظيم للمنظمات والمؤسسات في ظل شبكة الأنترنت العالمية وثورة الاتصالات والمعلومات وهي كما يلي:

التنظيم الشبكي مقابل اشكال التنظيم التقليدي، حيث يتسم التنظيم الشبكي بكونه تنظيما مرنا لاتصال والتعاون بين الأفراد.

تحقق الأنترنت التشبيك الفائق والواسع بين جميع العاملين عن طريق الشبكة الداخلية.

مع شبكات الأعمال والأنترنت أصبح بالإمكان تحقيق نمط جديد من الشركات وهي الشركات الافتراضية التي قامت على توظيف مزايا، الأنترنت في تبادل البيانات الإلكترونية[2].

2- التوجيه الإلكتروني والرقابة الإلكترونية

أ- التوجيه الإلكتروني:

إن التوجيه الإلكتروني بالمنظمات المعاصرة يعتمد على وجود القيادات الإلكترونية والتي تسعى إلى تفعيل دور الاهداف الديناميكية والعمل على تحقيقها كما يعتمد أيضا وجود قيادات قادرة على التعامل الفعال بطريقة إلكترونية مع الأفراد الآخرين والقدرة على تحفيزهم وتعاونهم لإنجاز الأعمال المطلوبة كما يعتمد التطبيق الكفء للتوجيه الإلكتروني على استخدام شبكات الاتصال الإلكتروني المتقدمة كشبكة الأنترنت بحيث يتم انجاز وتنفيد كل عمليات التوجيه من خلالها، وأن قيادة الذات هي الاكثر بروزا في الإدارة الإلكترونية، فالقائد الإلكتروني مطلوب منه أن يتخذ قرارات سريعة وفورية، مما يجعله بحاجة الى سرعة الاستجابة ولهذا فان قادة الذات يتسمون بعدة خصائص منها:

[1] أحمد محمد غنيم، نفس المرجع السابق، ص61.

[2] نجم عبود نجم، نفس المرجع السابق، ص151.

- القدرة على تحفيز أنفسهم وابقاء التركيز على انجاز المهام.
- فهم المنظمة ومساهمتها من أجل حل المشكلات.
- الرغبة والمقدرة من أجل حل المشكلات.
- البراعة، المهارة والمرونة في التكيف للبيئة المتغيرة.
- المسؤولية عن مساراتهم المهني وانشطتهم وتطورهم[1].

كما أورد احمد محمد غنيم في كتابه الإدارة الإلكترونية أفاق وتطلعات المستقبل بعض المهارات الاساسية التي يجب أن تتوفر في القيادة الإلكترونية وهي مهارات المعارف الإلكترونية، ومهارات الاتصال الفعال مع الآخرين ومهارات ادارية.

- مهارات المعارف الإلكترونية: مثل تقنية المعلومات في الحاسبات الألية وشبكات الاتصالات الإلكترونية والبرمجيات الخاصة بها والتعامل الجيد معها[2].
- مهارات الاتصال الفعال مع الآخرين: حيث يتطلب هذا الأمر ضرورة تأسيس علاقات عمل جيدة من خلال استخدام جميع انواع الاتصالات سواء كانت مكتوبة أو شفهية.
- مهارات إدارية: وهي تتضمن مهارات تحفيز الأفراد الآخرين بالمنظمة نحو العمل الجماعي والتعاون، بالإضافة إلى مهارات التخطيط والتنظيم والمتابعة والرقابة علاوة على ذلك، يتأكد على القيادين والمديرين في هذا العصر متابعة كل جديد في حقل التقنيات الإلكترونية وأن يتحلوا بثقافة الابداع والانفتاح والمرونة والتي تعد من ضروريات هذا العصر، لكي يتمكنوا من التخطيط السليم والجيد للدخول إلى عصر الثورة الرقمية والاستفادة من امكاناته لتطوير اداء المنظمات ورفع كفاءتها الانتاجية.

[1] جمعة اسماعيل العياط، نفس المرجع السابق، ص31.

[2] أحمد محمد غنيم، نفس المرجع السابق، ص73.

ب- الرقابة الإلكترونية:

إن الرقابة الإلكترونية أكثر اقترابا من الرقابة القائمة على الثقة بدلا من الرقابة التقليدية القائمة على العلاقات والمساءلة الرسمية، وهذا يفسر الاتجاه المتزايد نحو التأكيد على الثقة الإلكترونية بين العاملين والإدارة، وهذا ما يحول الرقابة كرصيد إلى الرقابة كعملية وتدفق مستمر، هناك العديد من المزايا للرقابة الإلكترونية منها:

- انها تحقق الرقابة المستمرة بدلا من الرقابة الدورية تحقق الرقابة بالوقت الحقيقي وفي الآن الحقيقي بدلا من الرقابة القائمة على الماضي فهي تحقق الرقابة بالتقرير بدلا من الرقابة بالتقارير.
- الحد الأدنى من المفاجآت الداخلية في الرقابة فلا شيء يتفاقم داخل المنظمة دون معرفته أولا وهذا مما يقلص الى لحد الادنى المفاجآت الداخلية[1].
- الرقابة الإلكترونية تتطلب بل وتحفز العلاقات القائمة على الثقة، وهذا مما يقلل من الجهد الإداري المطلوب في الرقابة.
- الرقابة الإلكترونية تقلص مع الوقت من أهمية الرقابة القائمة على المداخلات أو العمليات أو الانشطة لصالح التأكيد المتزايد على النتائج، فهي اذن أقرب الى الرقابة بالنتائج.

إن الرقابة الإلكترونية تساعد على انخراط الجميع في معرفة ماذا يوجد في المنظمة الى حد كبير من أجل تحقيق مستلزمات الرقابة والحد من المفاجآت والأزمات في المنظمة.

[1] جمعة اسماعيل العياط، نفس المرجع السابق، ص.ص32-38.

ثانيا: دوافع الإدارة الإلكترونية

إن هناك العديد من الأسباب التي أدت الى تطبيق الإدارة الإلكترونية نذكر منها:

1- النمو المتزايد في حجم الأعمال والأنشطة داخل المؤسسات وكذلك الصعوبات العديدة التي تواجهها.
2- وجوب استجابة للمؤسسة للمتطلبات المتزايدة ونوعيتها.
3- يتاح للمستفيدين في مختلف المستويات الإدارية بالمنشأة الى نوعيات مختلفة من المعلومات لدعم العملية الإدارية والأنشطة التي تقوم بها[1].
4- ازدياد عدد المتعاملين مما يشكل صعوبة في الاستجابة لمتطلباتهم بالسرعة المطلوبة والدقة اللازمة.
5- ازدياد المنافسة ما بين المؤسسات وضرورة وجود آليات داخل كل مؤسسة.
6- الاجراءات والعمليات، المعقدة وأثرها على زياداه تكلفة الأعمال.
7- التطورات المشاركة في تكنولوجيات المعلومات والاتصال والتي تسمح بتقليص المسافات والزمن، كما تساهم في الغاء لأشخاص الاتصال الفوري والحر.

الفرع الثاني: تجارب الإدارة الإلكترونية في بعض الدول واعتمادها في الجزائر.

أولا–تجارب الإدارة الإلكترونية في بعض الدول:

استطاعت الإدارة الإلكترونية في بعض الدول أن تختزل الاجراءات المعقدة وتقدم أفضل وأسرع الخدمات بأساليب تقنية ومنظورة وحديثة وذلك لتقليل التكاليف المترتبة على العمل التقليدي[2].

[1] نجم عبود نجم، الإدارة الإلكترونية، نفس المرجع سابق، ص155.

[2] محمد سمير أحمد الإدارة الإلكترونية، دار المسيرة للنشر والتوزيع والطباعة، ط 1 ،2009، ص308.

فبالنسبة للدول العربية، تعد تجربة الامارات العربية من أفضل التجارب وتليها السعودية والكويت والأردن وفلسطين والمغرب والجزائر وليبيا ولعل المضحك المبكي هو أن فلسطين استطاعت رغم الظروف غير الاعتيادية الناجمة من الاحتلال أن تطبق الإدارة الإلكترونية في مجلات واسعة استطاعت من خلالها أن تكسر الحصار الاسرائيلي المستمر في جوانب كثيرة ومن الأمثلة عليها هي تأهيل الكوادر البشرية الفلسطينية فنيا وتحقيق استثمارات واسعة في قطاع النقل تجاوز الثلاثة مليارات دولار في القطاعين العام والخاص[1].

كما توجد تجارب رائدة وناجحة في تطبيق مشروعات الإدارة الإلكترونية.

فمثلا تعتبر تجربة الإدارة الإلكترونية في الاتحاد الاوروبي تركيبة واسعة من المنظمات يمكن من خلالها القيام بالعديد من الاعمال والمهام الإلكترونية وهذه التجربة يمكن الاستفادة منها في تطبيق الإدارة الإلكترونية في جامعة الدول العربية وكذلك على المجتمعات العالمية ذات المصالح والاتجاهات والمهام الموحدة[2].

كما أن تجربة الإدارة الإلكترونية في الولايات المتحدة الأمريكية جعلت الخدمة متوفرة للمواطن الامريكي والإدارات الحكومية فيما بينها وإلى القطاع الخاص مع مدار الساعة وفي متناول اليد من خلال الأنترنت والمراكز والأكشاك الخاصة لهذه الإدارات حيث تسعى إلى تحقيق الاتي:

- تقديم الخدمات مباشرة للمواطن.
- الابتعاد عن الاجراءات المعقدة.
- اعتماد اللامركزية في انجاز المعاملات.
- تقليل كلف العمل التقليدي باستخدام الإدارات الإلكترونية[3].

[1] محمد سمير أحمد، الإدارة الإلكترونية، نفس المرجع السابق، ص308.

[2] Http// 8uropa.eu.int le 02/03/2020à 10:30

[3] محمد سمير أحمد، نفس المرجع السابق، ص.ص301-302.

ثانيا–اعتماد الإدارة الإلكترونية في الجزائر:

يمثل توجه الجزائر نحو تطبيق الخدمات الإلكترونية في المؤسسات العمومية مدخلا هاما، فأصبح التحول الإلكتروني يمثل سياسة استراتيجية تبثها الحكومة الجزائرية من خلال تطبيق الإدارة الإلكترونية.

ولقد سعت الجزائر جاهدة في السنوات الأخيرة إلى عصرنة قطاعاتها العمومية وتم ذلك من خلال رقمنه الإدارات سواء في المصالح البلدية أو الإدارات بمراكز الدولة أو بقطاع العدالة وفي المؤسسات التربوية والصحية، وهذا من أجل التطور والنمو السريع وتحقيق الجودة في الانجاز، وتحسين أداء الخدمات الإدارية في كل القطاعات دون تحديد.

ولعل أهم الخطوات التي بدأت تتحقق على أرض الواقع في تفعيل التحول نحو إدارة عمومية إلكترونية في الجزائر نذكر رقمنه الحالة المدنية بالبلديات ورقمنه بطاقة التعريف الوطنية وجواز السفر[1]. حيث أصبحت هذه الوثائق حقيقية وواقع ملموس اضافة إلى استخراج صحيفة السوابق العدلية وشهادة الجنسية إلكترونيا من موقع وزارة العدل، وكذلك دخول الجيل الثالث حيز التنفيذ، وما يتجه من سرعة بالغة في تبادل المعلومات وتغطية كبيرة للأنترنت عبر التراب الوطني وبأسعار معقولة واقامة بوابة المواطن التي من خلالها تم ايجاد اتصال بين المواطن ومختلف الإدارات العامة لتفعيل العمل الإلكتروني في تقديم وتلقي الخدمات كل هذه النماذج والعينات تبشر بأن استراتيجية الجزائر الإلكترونية تسير بشكل جيد وفعال، حيث أصبح المواطن يتحصل على خدمات إلكترونية غير مألوفة لديه من قبل وهو ما أوجب فك مركزية تسيير المعلومات وتجدر الاشارة إلى أن محاولة الجزائر تسريع تطبيق تكنولوجيا الإعلام والاتصال في الإدارات العمومية يعرف مراحله الأولى.

[1] لعلامي جمال، "جواز سفر وبطاقة تعريف بيومتريتان بداية من 2010"، جريدة الشروق اليومي، ع2723 الثلاثاء 2009/09/22.

وبذلك وضعت أهداف خاصة وأحيانا مشتركة لكل دائرة وزارية تخص الجوانب التالية[1]:

- استكمال البنى التحتية الأساسية للمعلومات ووضع نظم اعلام مندمجة وتنمية الكفاءات البشرية.
- نشر تطبيقات قطاعية متميزة.
- تطوير الخدمات الإلكترونية لفائدة المواطنين والشركات والعمال والإدارات الاخرى.

إن من أبرز نماذج الخدمات العمومية الإلكترونية في الجزائر في الوقت الحالي والتي يجمع عليها جميع المواطنين هي نموذج البلدية (مصلحة الحالة المدنية) نموذج العدالة ونموذج البريد وتكنولوجيا الاعلام والاتصال[2].

[1] لعلامي جمال، "جواز سفر وبطاقة تعريف بيومتريتان بداية من 2010"، نفس المرجع السابق.

[2] قارطي محمد، دور الإدارة الإلكترونية في تطوير الخدمة العمومية في الجزائر، مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماستر في الحقوق، تخصص قانون عام معمق، كلية الحقوق السياسية، جامعة عبد الحميد ابن باديس مستغانم، 2017، ص.ص78-79.

المبحث الثاني: خطوات اتصال الإدارة الإلكترونية في الجزائر.

إن مشروع التحول من الإدارة التقليدية إلى الإدارة الإلكترونية يتطلب المرور بالعديد من الخطوات والأنماط المختلفة والمتعددة للوصول إلى عوامل نجاحها كمطلب أول، كما تطرقنا إلى أهمية الإدارة الإلكترونية في الجزائر وتقييم مشروعها الإلكتروني.

المطلب الاول: خطوات وانماط عوامل نجاح الإدارة الإلكترونية.

لتطبيق الإدارة الإلكترونية علينا أن نتبع خطوات كالدراسة الأولية أو المسبقة للمشروع وذلك بإعداد البنية التحتية مالية، فنية، بشرية أنماط تتمثل في الحكومة والصحة والتجارة والتعليم والنشر الإلكتروني وللوصول إلى تحقيق عوامل نجاح لمواثبة ومسايرة التطور الحاصل في تقنيات المعلومات ووسائل الاتصال.

الفرع الاول: خطوات وأنماط الإدارة الإلكترونية.

اولا: خطوت الإدارة الإلكترونية

لقد ظهرت في السنوات القليلة الماضية محاولات فكرية جادة تحاول اللحاق بحقل جديد هو الإدارة الإلكترونية حيث تساهم في التخفيف والحد من الاعتماد على التعامل الورقي وأثاره السلبية حيث تتيح الإدارة الإلكترونية المجال الواسع لجميع الإداريين في التعامل الفوري والأني لتحقيق الأهداف المشتركة بواسطة خطوات سنتطرق لها[1].

حتى تتمكن من اعداد الدراسة الأولية لا بد من تشكيل فريق عمل يضم بتخصصين في الإدارة والمعلوماتية وتحديد البدائل المختلفة وجعل الإدارة العليا على بنية من كل النواحي المالية، الفنية والبشرية.

[1] علاء عبد الرزاق السالمي، خالد إبراهيم السليطي، المرجع السابق، ص64.

يمكن القول إن الإدارة الإلكترونية هي ثورة إلكترونية تبدي مخاطرات مادية وسياسية وإذا لم تستوعب بشكل كاف فقد تكون مبادرة الإدارة الإلكترونية مضيعة للموارد وتحقق في تقديم خدمات مفيدة، فإنه يجب منذ البداية تحديد الحاجات والعوائق الممكنة مثل ضعف البنية الحتمية وتواضع النظام التعليمي وغياب وسائل التواصل مع التقنية أو محدودية الموارد والخبرات والمعلومات[1].

إن خطوات الطريق للإدارة الإلكترونية تحتم لنا طرح أسئلة للوصول إلى نتائج ورؤية واضحة واولويات لتطبيق والمضي قدما نحو الإدارة الإلكترونية منها:

- لماذا نسعى إلى تطبيق الإدارة الإلكترونية؟
- ما نوع الإدارة الإلكترونية التي نرغبها وتفيدنا في ادارتنا؟
- هل تتوفر كل المتطلبات لتنفيذ مشروع الإدارة الإلكترونية؟
- كيف يمكن أن نتغلب على المعارضة للمشروع؟

وللإجابة يجب وضع خطة تنفيذ أي خطة متكاملة مفصلة لكل مرحلة من مراحل التنفيذ.

وتحديد المصادر التي تدعم الخطة بشكل محدد وواضح من كوادر بشرية والأجهزة والمعدات والبرمجيات المطلوبة، وتحديد المسؤولية أي تحديد الجهات التي سوف تقوم بتمويلها بشكل واضح، ومتابعة التقدم التقني نظرا للتطور السريع في مجال تقنيات المعلومات الإدارية[2].

ثانيا: أنماط الإدارة الإلكترونية.

تأخذ الإدارة الإلكترونية أنماط مختلفة وأشكالا متعددة تتفق مع طبيعة العمل لدى المؤسسة بما يحقق أهدافها من تلك الأنماط ما يلي:

[1] ساسي مريم، الإدارة الإلكترونية، دراسة مقارنة، مذكرة تخرج لنيل شهادة ماستر في القانون العام، تخصص إدارة ومالية، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة آكلي محند أو الحاج، البويرة، 2016، ص33.

[2] جمعة اسماعيل العياط، نفس المرجع السابق، ص23.

1-الحكومة الإلكترونية: تعد الحكومة الإلكترونية أحد انماط الإدارة الإلكترونية وتقصد بها إدارة الشؤون العامة بواسطة وسائل إلكترونية لتحقيق أهداف اجتماعية واقتصادية وسياسية، والتخلص من الأعمال الروتينية والمركزية بثقافة عالية، ويمكن أن يتمثل ذلك في انجاز الخدمات الحكومية بين الجهات المختلفة[1].

مثل: علاقة بين الحكومة والحكومة والعلاقة بين الحكومة والأفراد والعلاقة بين الحكومة والشركات والعلاقة بين الحكومة والموظف[2].

2-التجارة الإلكترونية: التجارة الإلكترونية هي تبادل المعلومات والخدمات عبر شبكة الأنترنت لتحقيق التنمية الاقتصادية بصورة سريعة، ويمكن أن تحقق الدفع من خلال البطاقات البنكية، وتعد التجارة الإلكترونية أو تطبيق للإدارة الإلكترونية.

3-الصحة الإلكترونية: تقوم الصحة الإلكترونية بتوفير الاستشارات والخدمات والمعلومات الطبية الى المرضى عبر وسائل إلكترونية، فالمريض يستطيع متابعة نتائج الفحوصات الطبية والتحاليل المخبرية والمعلومات والخدمات عبر الشبكة المحلية للمشفى او عبر شبكة الأنترنت، كما يمكن اجراء العمليات الجراحية في دولة وأن يكون الطبيب الاستشاري في دولة اخرى كما يمكن تقليل اوقات الانتظار للمراجعين، فالمريض عندما يخرج من عيادة الطبيب ويتجه الى الصيدلية يكون الدواء في انتظاره لدى الصيدلاني، لأن الطبيب قام بأرسال وصفة الدواء إلكترونيا الى الصيدلية.[3]

4-التعليم الإلكتروني: في التعليم الإلكتروني يمكن اجراء المحاضرات الدراسية والاختبارات التحريرية ومناقشة الرسائل العلمية عبر الشبكة المحلية للمنشاة او عبر شبكة الأنترنت كما يمكن الاستفادة من الدروس المجانية المنشورة على شبكة الأنترنت.

[1] ساسي مريم، الإدارة الإلكترونية، نفس المرجع السابق، ص34.
[2] جمعة اسماعيل العياط، نفس المرجع السابق، ص25.
[3] محمد سمير أحمد، نفس المرجع السابق، ص.ص69-70.

5-النشر الإلكتروني: من خلال النشر الإلكتروني يمكن متابعة الأخبار العاجلة والنشرات الاقتصادية والاجتماعية والاطلاع على اخر المؤلفات والاستفادة من محركات البحث المتنوعة وتحقيق سرعة الحصول على المعلومة من مصادرها الأصلية[1].

الفرع الثاني: عوامل نجاح الإدارة الإلكترونية

على المسؤولين في المنشاة الحكومية أو الأهلية الذين يرغبون التحول الى الإدارة الإلكترونية أن يأخذوا في الاعتبار عدة عوامل لتحقيق النجاح في المنشأة ومن أهمها:

- وضوح الرؤية الاستراتيجية للمسؤولين في المنشاة والاستيعاب الشامل لمفهوم الإدارة الإلكترونية من تخطيط وتنفيذ وانتاج وتشغيل وتطوير كما نلاحظ في بعض الدوائر الحكومية والشركات التجارية وجود اعلانات كبيرة بالمنشاة لتوضيح الرؤية والرسالة.
- الرعاية المباشرة والشاملة للإدارة العليا بالمنشأة والبعد عن الاشكالية والارتجالية في معالجة الأمور.
- التطور المستمر لإجراءات العمل ومحاولة توضيحها للموظفين لإمكانية استيعابها وفهم أهدافها مع التأكد على تدوينها تصنيفها.
- التدريب والتأهيل وتأمين الاحتياجات التدريبية لجميع الموظفين كلاً حسب تخصصه.
- التحديث المستمر لتقنية المعلومات ووسائل الاتصال.
- تحقيق مبدأ الشفافية والتطبيق الأمثل للواقعية.
- تأمين سرية المعلومات للمستفيدين.
- الاستفادة من التجارب السابقة وعدم تكرير الأخطاء.
- التعاون الإيجابي بين الأفراد والإدارة داخل المنشاة وترك الاعتبارات الشخصية[2].

[1] جمعة اسماعيل العياط، نفس المرجع السابق، ص.ص25.26.

[2] محمد سمير أحمد، نفس المرجع السابق، ص.ص70-71.

المطلب الثاني: أهمية الإدارة الإلكترونية وتقييم مشروع الجزائر الإلكترونية

للإدارة الإلكترونية أهمية بالغة في عملية التطوير الإداري وذلك بتغيير نمط الأسلوب التقليدي البيروقراطي الجامد إلى الأسلوب الإلكتروني المرن وهو ما تسعى إليه الجزائر في مشروعها الإلكتروني لقطاعاتها المستهدفة رغم العوائق التي تعترضها.

الفرع الاول: أهمية الإدارة الإلكترونية

في عصر تمثل فيه تكنولوجيا المعلومات والاتصال محور التطور والتغيير على كل المستويات وفي كل المجالات وهذا لما تركه من ايجابيات وأثار ناجحة وتمثل مبدأ الإدارة الإلكترونية التطبيق الجديد لتكنولوجيات المعلومات في ميدان الإدارة ويرجع تطبيق هذا المفهوم للأهمية التي تتصف بها والتي يمكن أن نوردها كالاتي:

فالتكنولوجيا الجديدة تساهم وبشكل كبير في التقليل من الوقوع في الاخطاء في الأعمال المنجزة وذلك لما تتصف به الإدارة من مهام عديدة وعلى كافة المستويات[1].

حوسبة العمليات الإدارية تخدم بشكل كبير الأفراد على التواصل مع الإدارة بكل سهولة ويسر كبيرين وبالتالي فهي تساعد على كسر الحاجز بينهم وبين الإدارة مما يقلل من الوقت الذي يأخذه انجاز معاملة إدارية، يسمح تطبيق مبدأ الإدارة الإلكترونية من متابعة أمور الأفراد وتلبية احتياجاتهم إذا سمحت شبكة الأنترنت من التواصل مع الإدارة بشكل فعال وايجابي أصبحت الإدارة الإلكترونية بديل عن الإدارات البشرية[2].

كما تمثل الإدارة الإلكترونية نوعا من الاستجابة لطلبات العصر الذي تختصر العولمة والفضاء الرقمي اقتصاديات المعلومات والمعرفة وثورة الأنترنت وشبكة المعلومات العالمية كل متغيراته وحركة

[1] سعد غالب ياسين، الإدارة الإلكترونية وأفاق تطبيقها، العربية مهد الإدارة العامة، الرياض، المملكة العربية السعودية، ص 27.

[2] http//forms.ksu.edu.sa/showthread.php P3487.

اتجاهاته، كما تبرز أهمية تطبيق الإدارة الإلكترونية في الإيجابيات التي تنعكس من خلال تطبيقها خاصة بالنسبة للمؤسسة التي تطبقها ويبرز ذلك في:

- تبسيط وتيسير اجراءات انجاز الأعمال في المؤسسة.
- توفير حوسبة العمليات الإدارية لسير المعاملات إلكترونيا.[1]
- توفير الأرشفة التلقائية للمعلومات والحصول على معلومات دقيقة وموثقة.
- التقليل من أعباء الأعمال الورقية بحيث أنها تسمح بجمع البيانات مرة واحدة من أجل استخدامات متعددة وتنظم البيانات الفائضة.
- تقليل استخدام الورق يعالج مشكلة التغلب على عملية الحفظ والتوثيق تساعد على تعزيز مبدأ الجودة شاملة التي تحسن من جودة الخدمات المقدمة.
- تسهيل اجراءات الاتصال بين الدوائر وكذلك مع مؤسسات اخرى.
- تساهم في تحقيق التميز وانخفاض أوقات انجاز المعاملات.
- تقلل من حجم القوى العاملة[2].
- كما تسمح بتحقيق اتصال أفضل وأسرع وأوسع وكذلك تمكن المستخدمين من إيجاد المعلومات والحصول على الخدمات في امكان وجودهم.

كما تعمل الإدارة الإلكترونية على تحقيق ما يلي:

- ادارة الملفات بدلا من حفظها.
- استعراض المحتويات بدلا من القراءة.
- مراجعة محتوى الوثيقة بدلا من كتابتها.
- البريد الإلكتروني بدلا من الصادر والوارد.

[1] سعد غالب ياسين، المرجع السابق، ص 27.

[2] المفرجي عادل حرشوش، الإدارة الإلكترونية، المنظمة العربية للتنمية الإدارية، مصر،2007، ص.ص35-36.

- الانجازات بدلا من المتابعة.
- المتابعة بدلا من اكتشاف المشاكل[1].

كما يسمح تطبيق خدمات التراسل الإلكتروني المكتوب والتراسل الإلكتروني بالصوت وحتى بالصورة بالفعالية في الاتصال وأيضا توفير السرعة في تقديم الخدمات المختلفة وأيضا انجاز كافة المعاملات بصورة فورية وكذلك اختصار الدورة الزمنية للقيام بها بما يحقق انسياب في دورات العمل لأداء تلك الخدمات مما يحقق أكبر قدر من الرضا بالنسبة للمتعاملين[2].

كما يسمح تطبيق التكنولوجيات الحديثة من خلال مفهوم الإدارة الإلكترونية من تحقيق ما يلي:

1-توفير الوقت: يعني ذلك السرعة في الانجاز فما يمكن انجازه في عام أصبح يمكن انجازه في شهر واحد وهذا ما يعني زيادة في سعة الوقت المتاح.

2-توفير الجهد: يعني زيادة طاقة الانسان الأدائية عن سعتها الفعلية كذلك يصبح الاعتماد الكلي على التكنولوجيا يخفف من أداء الانسان3.

3-توفير الدقة: استعمال الحاسب تتبع معلومات دقيقة تقلل من الاخطاء الاعتمادية بحيث تساعد الدقة في معالجة في زيادة الثقة في التكنولوجيا وهذا ما يعني زيادة الاعتماد عليها بشكل كبير[4].

الفرع الثاني: تقييم مشروع الجزائر الإلكترونية وقطاعاتها المستهدفة

كما رأينا سابقا أن مشروع الإدارة الإلكترونية في الجزائر مشروعا متكاملا من الناحية النظرية، إلا أنها في الجانب التطبيقي مازالت ترى تأخر في تنفيذه في بعض القطاعات بسب عوائق منها:

1 http//forms.ksu.edu.sa/showthread.php P3487.

[2] الفريخ فريال عثمان، مشروع الحكومة الإلكترونية بالكويت، إدارة المعلومات في البيئة الرقمية، المعرفة والكفاءات والجودة، تونس المنظمة، العربية للتربية والثقافة والعلوم، 2003، ص 161.

[3] الفرجاني عبد العظيم، التكنولوجيا وتطور العلم، دار غريب، عمان، 2002، ص.ص67-61

[4] السالمي عمر الرزاق، تكنولوجيا المعلومات، دار المناهج، عمان، 2007، ص.ص71، 76.

- محدودية انتشار استخدامات الأنترنت بحيث أن نسبة مستخدمي هذه التقنية الواسعة الانتشار في العالم لا زال ضعيف في إدارات الجزائر مقارنة بالدول المجاورة.
- التعاملات المالية الإلكترونية لا تزال في بدايتها، رغم مرور عدة سنوات على مشروع السلطات الجزائرية[1].
- تشهد الجزائر اشكاليات متعددة في الجانب القانوني للإدارة الإلكترونية حيث إن المعاملات الإلكترونية لا تحظى بالجانب القانوني اللازم، كما أن هناك اشكاليات مطروحة خاصة في حيث أن الجزائر لا تتوفر على الأساسيات اللازمة كالنقد الإلكتروني وحماية المراسلات الإلكترونية[2].

يستهدف التطور الذي يخص تكنولوجيا المعلومات والاتصال قصد تجسيد مشروع الجزائر الإلكترونية العديد من القطاعات، فمن خلال الكلمة الافتتاحية للسيد وزير الداخلية والجماعات المحلية بمختلف الخطوات التي عرفها قطاعه في إطار عصرنة الإدارة خلال السنوات الأخيرة بدءا من رقمنه جميع سجلات الحالة المدنية على المستوى الوطني واحداث السجل الوطني الآلي للحالة المدنية وربط كل البلديات وملحقاتها الإدارية وكذا البعثات الديبلوماسية والدوائر القنصلية به، اضافة إلى اصدار بطاقة التعريف الوطنية البيومترية الإلكترونية وجواز السفر البيومتري الإلكتروني وصولا إلى إطلاق أول رخصة سياقة بيومترية إلكترونية والتي تهدف في مجملها إلى تمكين المواطن من خدمة عمومية ذات جودة ونوعية، الجدير بالذكر أن عملية إطلاق رخصة السياقة البيومترية مبدئيا عبر أربع بلديات نموذجية هي الجزائر الوسطى، بابا حسن، الدار البيضاء والقبة وهذا في إطار إطلاق الشباك الإلكتروني بهذه البلديات ليتم تعميمها عبر بلديات الوطن، كما أعلن معالي الوزير عن توقيع اتفاقية مع مصالح بريد الجزائر قصد ضمان تسليم الوثائق البيومترية إلى غاية مكان إقامة الشخص بها[3].

[1] أمينة بن حامد، الحكومة الإلكترونية، تجربة الجزائر الإلكترونية للتحول نحو الحكومة الإلكترونية، مذكرة ماستر أكاديمي، ميدان العلوم السياسية، شعبة العلوم السياسية، تخصص تنظيمات سياسية وإدارية، قسم العلوم السياسية، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة قاصدي مرباح، ورقلة، الجزائر، 2013، ص36.

[2] ساسي مريم، الإدارة الإلكترونية، نفس المرجع السابق، ص42.

[3] Www. Interieur.gov.dz le 03/03/2020 à 12.15 h

ملخص الفصل الأول

لمسايرة التطورات العالمية والالتحاق بركب الدول المتقدمة الناجحة، وجب على الحكومة الإسراع في إجراء وتحديث وعصرنة إداراتها العمومية وذلك بإخراجها من الإدارة التقليدية التي تعتمد على البيروقراطية في تسييرها لقطاعاتها، والانتقال إلى الإدارة الإلكترونية التي تعتمد على تكنولوجيا المعلومات ووسائل الاتصال، وللوصول إلى إدارة عصرية يجب توفر متطلبات ومقومات تساعد على قيام دولة متطورة تواكب العصر.

وهذا ما يبدو أن الحكومة الجزائرية تسعى إليه في مؤسساتها من خلال رقمنة الإدارات من أجل التطور والنمو السريع وتحقيق الجودة في إنجاز وتحسين أداء الخدمات الإدارية في كل القطاعات دون تحديد.

الفصل الثاني

رخصة السياقة بالتنقيط

البيومترية الإلكترونية

الفصل الثاني: رخصة السياقة بالتنقيط البيومترية الإلكترونية

إن المتتبع لمنحنى حوادث المرور بالجزائر يلاحظ تصاعده بشكل مستمر بالرغم من وجود قوانين صارمة تنظم حركة المرور والأمن عبر الطرق على غرار القانون (14/01) المتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق و سلامتها و أمنها و الامر 03/09 المتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها وأمنها والقانون (05/17) المتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها وأمنها ويرجع ذلك لعدة أسباب من أهمها عدم احترام العنصر البشري لهذه القوانين ، وهذا الجدول يوضح عدد الوفيات وعدد الجرحى بسبب حوادث المرور من سنة 2011 إلى سنة 2019 حسب إحصاءات المركز الوطني للوقاية و الأمن عبر الطرق[1]:

السنة	الوفيات	الجرحى
2011	4598	66361
2012	4447	69141
2013	4540	69542
2014	4812	65263
2015	4610	55994
2016	3992	35317
2017	3693	36287
2018	3310	32570
2019	3275	31010

ولذا فإن السياسة الجزائرية المنتهجة في مكافحة اللا أمن في الطرقات سلطت الضوء على هذا العنصر وذلك بإيجاد طرق للتحكم فيه من أجل التقليل من الخسائر البشرية والمادية لحوادث المرور فكانت رخصة السياقة هي الوثيقة الإدارية التي تربط سائق المركبة بالجهات المخول لها السهر على تطبيق سياسة الأمن في الطرقات و عليه فإن عصرنة الإدارة الجزائرية كان لها دور كبير في تطوير هذه

1 أحمد نايت الحسين، رئيس المركز الوطني للأمن عبر الطرق، جريدة الجزائر، يوم 27جانفي2020، س التاسعة، ع 2694.

الرخصة وجعلها تتماشى ومتطلبات الحياة المعاصرة فعلى غرار بطاقة التعريف البيومترية وجواز السفر البيومتري فإن رخص السياقة البيومترية الإلكترونية كذلك تعرف تطورا كبيرا وذلك من أجل التحكم في السائقين عن بعد وجعلهم يتحملون مسؤولياتهم عن ارتكابهم للمخالفات المرورية.

المبحث الأول: مفهوم رخص السياقة ومراحل تطورها

إن التطورات الحاصلة والمتسارعة التي شهدها العالم في كل المجالات خاصة منها في ميدان وسائل النقل ونظرا للثورة الكبيرة التي عرفها مجال صناعة المركبات وادخال التكنولوجيا الحديثة عليها ألزم التحكم في هذه المركبات عن طريق سائقها بواسطة تطوير رخصة السياقة وجعلها تتماشى والتكنولوجيا المعاصرة.

المطلب الأول: مفهوم رخص السياقة.

لمزاولة أو ممارسة أي نشاط يستلزم الحصول على إذن أو رخصة من الجهة الإدارية المختصة كما هو الحال في رخصة السياقة التي تعتبر شخصية لحاملها تسمح له وتؤهله لقيادة المركبة[1].

الفرع الأول: تعريف الرخصة بالنقاط.

أولا–تعريف الرخصة بالنقاط: الرخصة بالنقاط هي عبارة مكونة من مصطلحين، رخصة ونقاط.

1–تعريف **الرخصة لغة:** جمع رخصات أو رخص، وهي كلمة مشتقة من الرخص بمعنى السهولة والسير ويقال رخص له في الامر أي أذن له فيه بعد النهي عنه مثل طلب رخصة من المدير أي الإذن والرخصة هي عبارة إذن تتيح لحامله مزاولة عمل ما أو استعمال شيء ما كرخصة السياقة مثلا بمعنى شهادة تؤهله لقيادة السيارات[2].

[1] عزاوي عبد الرحمان الرخص الإدارية في التشريع الجزائري رسالة مقدمة لنيل درجة دكتوراه دولة في القانون العام كلية الحقوق جامعة الجزائر،2007، ص 158

[2] www.almaany.Com le 11/04/2020 à 21.45 h.

2-**تعريف الرخصة اصطلاحا:** على أنه وسيلة أو تقنية قانونية إدارية تمارسها السلطة الإدارية في مجال تنظيم ممارسة بعض الأنشطة التي تستلزم الحصول على إذن مسبق من الجهة الإدارية المختصة حسب قطاع النشاط الذي تشرف عليه أو الموضوع الذي يتعلق به الترخيص الإداري محل البحث.

مثال ذلك: كلمة permis à points أي الرخصة بالنقاط المستعملة في قانون المرور والمنصوص عليها في المادتين 191 مكرر 1 و2 من المرسوم التنفيذي رقم 11-376 السالف الذكر، وكذلك الأمر رقم 09-03[1]، أما كلمة نقاط فيقصد بها مجموع النقاط التي يتم سحبها مقابل كل مخالفة مرتكبة من قبل السائق بحيث يتناسب عدد النقاط مع خطورة المخالفة[2].

– **الرخصة بالنقاط:** عرفها المشرع الجزائري في المادتين 191 مكرر 1و2 من المرسوم أعلاه على أنها احدى الوثائق التي يجب أن يعملها السائق حتى يتمكن من السير على الطرقات وهي أداة معيارية تحتوي على رصيد معين من النقاط بمجموعتها 24 نقطة تماما، كما هو سائد في النظم الغربية: فرنسا، سويسرا، كندا، الولايات المتحدة الأمريكية، ألمانيا، بريطانيا، السويد...إلخ ويتم تخفيضها على حسب عدد المخالفات المرتكبة من قبل مستعملي الطريق[3].

بالرجوع إلى الأمر رقم 09-03 فإن الرخصة بالنقاط تعرف على أنها أداة معيارية بيداغوجية تهدف إلى جعل السائقين يتحملون مسؤولياتهم مما يدعم مكافحة انعدام الأمن في الطرق[4].

- **وتعرف أيضا:** على أنها نظام يتم بمقتضاه تحديد عدد معين من النقاط مقابل كل مخالفة مرورية يرتكبها السائق، بحيث يتناسب عدد هذه النقاط مع جسامة المخالفة، حيث يتم تجميع هذه

[1] عزاوي عبد الرحمان، الرخص الإدارية في التشريع الجزائري، نفس المرجع السابق، ص159.

[2] علي بن ضبيان الرشيدي، الضبط الآلي المروري ودوره في الحد من المخالفات رسالة ماجيستر في العلوم الشرطية تخصص قيادة أمنية كلية الحقوق جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية المملكة العربية السعودية،2009، ص29.

[3] نص المادتين 191 مكرر 1و2 من المرسوم التنفيذي رقم 11-376، ا لمؤرخ في 2011/11/12 الذي يعدل المرسوم التنفيذي رقم 04-381 الذي يحدد قواعد حركة المرور عبر الطرق، ج.ر، ع62، الصادرة بتاريخ 2011/11/20، ص05.

[4] م 02 من الأمر رقم 09-03 المؤرخ في 22 جويلية 2009 المتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها وأمنها.

النقاط بطريقة تراكمية في ملف إلكتروني خاص بكل سائق وعندما يبلغ مجموعة من النقاط مقدار معينا خلال فترة زمنية محددة، فإنه يتم اتخاذ إجراءات معينة بحق السائق[1].

ثانيا–خصائص الرخص بالنقاط: تتميز بجملة من الخصائص التي يمكن إجمالها فيما يلي:

- الرخصة بالنقاط رخصة شخصية: ويعني ذلك تكون لصيقة بصفة الشخص وتحتوي على مجموعة من البيانات الشخصية وتتضمن على سبيل الحصر:

- اسم المعني ولقبه.
- تاريخ ومكان الازدياد.
- العنوان المعني.
- البيانات المتعلقة برخصة السياقة (تاريخ الحصول عليه، تاريخ إصدارها، السلطة المانحة لها)[2].

- الرخصة بالنقاط أداة معيارية: هي أداة تستخدم لقياس عدد المخالفات المرورية التي قد ينجز عنها سحب رخصة السياقة وليس سحب الرخصة بالنقاط، هذه الأداة المعيارية يتم إصدارها بموجب قانون إداري صادر عن لجان تعليق رخصة السياقة أو الجهات القضائية المختصة طبقا لنص المادة 191 مكرر 3 من المرسوم التنفيذي رقم 11-376، ويتم من خلالها قياس المخالفات المرورية[3].

- الرخصة بالنقاط حديثة: هي حديثة بالفعل لأنها ظهرت لأول مرة في الامر رقم 09-03 بموجب المادة 02 وكذلك المرسوم التنفيذي رقم 11-376 الذي عرفها على أنها اجراء بيداغوجي تساهم في تحقيق الأهداف الخاصة بالأمن عبر الطرق[4].

- الرخصة بالنقاط تسعى بالحد من المخالفات: يعني ذلك أنه اذا ما تم سحب جميع النقاط والمقدر بـ 24 نقطة يتعين على الجهة المختصة بسحب رخص السياقة أما الغاء الرخصة أو استرجاع النقاط

[1] علي بن ضبيان الرشيدي، المرجع السابق، ص152.
[2] المرسوم التنفيذي رقم 11-376، ج.ر، ع 62، ص12.
[3] م 191 مكرر3 من المرسوم التنفيذي رقم 11-376.
[4] م 191 مكرر 2 من المرسوم التنفيذي رقم 11-376.

كفرصة ثانية لصاحب رخصة القيادة[1]، بمعنى أن هذه الجزاءات المقررة في حق مرتكبي المخالفات المرورية سواء الإدارية أو الجزائية المتعلقة برخصة السياقة، تلعب دورا بالغ الأهمية في ردع المخالفين لقانون المرور، ومن ثم السعي إلى الحد من المخالفات، لاسيما أن الامر يتعلق برخصة السياقة التي يرون أن المساس بها يعني المساس بحقهم في التنقل من مكان الى آخر، مما يعني عجزهم من التمتع بهذه الحرية خاصة اذا كان ذلك مصدر قوتهم، هذا ما يجعلهم يبذلون قصارى جهدهم حتى لا يتم الاحتفاظ بالرخصة أو سحبها من قبل الجهات المختصة وبهذه الطريقة يمكن أن تساهم الرخصة بالنقاط في تقييد صحيفة المخالفات الخاصة بالمرور على نحو يجعلها تسعى الى الحد من المخالفات[2].

الفرع الثاني: تعريف رخصة السياقة البيومترية وخصائصها

أولا–تعريف رخصة السياقة البيومترية:

هي ترخيص إداري يؤهل حائزة لقيادة مركبة ذات محرك في المسالك العمومية المقترحة لحركة المرور وتعد رخصة السياقة على دعامة تسمح بتسجيل المعلومات التي يحتويها هذا الملف بتشكيل الكتروني أما الرخصة بالنقاط هي أداة معيارية وبيداغوجية تهدف إلى جعل السائقين يتحملون مسؤولياتهم اتجاه مخالفاتهم لقواعد حركة المرور من خلال نظام تسير النقاط المخصصة لكل حائز رخصة سياقة[3].

ثانيا –خصائص رخصة السياقة من النوع البيومتري الالكتروني:

لقد أنجزت رخصة السياقة البيومترية وفق معيار المنظمة الدولية للتقييم رقم 18013 المتعلق بوثائق الهوية حيث تتمثل في بطاقة ذات شريحة مصنوعة من مادة البوليكاربونات ذات خلفية مؤمن و ملونة بالوردي والأخضر والأبيض ذات شكل مستطيل طولها 6.85مم وعرضها 54مم وسمكها 0.76مم

[1] www.djazairaas.com/ellmassa.com/67664 le 01/03/2020 à 09.45 h.

[2] سهيلة بوخميس، مداخلة بعنوان دور رخصة السياقة في تجسيد السلامة المرورية في الجزائر بين الواقع والمأمول، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة 01ماي 2015، قالمة، يوم 13 نوفمبر2015 ، ص 06.

[3] قانون رقم 17-05 مؤرخ في 19 جمادي الأولى عام 1438 الموافق لـ 16 فبراير 2017 يعدل ويتمم القانون 01-14 المؤرخ في 29 جمادى الأولى عام 1422الموافق لـ 19 غشت 2001 والمتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها وأمنها.

كما أنها من النوع البيومتري الإلكتروني المقروءة آليا بواسطة شريحة إلكترونية ومنطقة للقراءة الآلية وتحتوي على عناصر مؤمنة لضمان الاستعمال الأمثل لها تحتوي هذه الرخصة على المعلومات الخاصة لهوية السائق ومعطياته البيومترية المرقمنة بما فيها صورته وامضاءه وبصمات أصابعه[1] إضافة إلى المعلومات الإدارية الخاصة برخصة السياقة، وتنقسم المعلومات الظاهرة بالعين المجردة كما يلي:

في الوجه الأمامي:

- رقم رخصة السياقة.
- سلطة الإصدار بالأحرف العربية.
- تاريخ الإصدار.
- تاريخ نهاية الصلاحية.
- لقب واسم صاحب الرخصة بالأحرف العربية واللاتينية[2].
- تاريخ الميلاد (السنة – الشهر – اليوم) بالنسبة للأشخاص المقرصنة سنة ميلادهم.
- مكان الميلاد بالأحرف العربية.
- رقم التعريف الوطني.
- صنف أو أصناف رخصة السياقة المتحصل عليها.
- صورة صاحب الرخصة.
- توقيع صاحب الرخصة.
- الجنس.

[1] http://www.interieur.gov.dz/index.php/ar le 08/04/2020 à 14.55 h.

[2] المنشور الوزاري المشترك رقم 06 المؤرخ في 06 جوان 2011 يتعلق بوضع حيز التداول رخصة السياقة من النوع البيومتري الالكتروني.

أما بالنسبة للوجه الخلفي:

جدول يحتوي على جميع أصناف رخصة السياقة والرموز المقابلة لها وتاريخ النجاح في امتحان الحصول على الصنف وتاريخ نهاية الصلاحية وكذا المعلومات المتعلقة بالقيود المحتملة على قيادة المركبات، صورة صاحب الرخصة الظاهرة مرئيا والمطبوعة بواسطة تقنية خاصة وزمرة الدم، منطقة للقراءة الآلية لمحتوى الرخصة تحتوي الشريحة الالكترونية على عنوان صاحب الرخصة ومعلومات أخرى بـ (رصيد النقاط ،الوضعية القانونية للرخصة) كما تجدر الإشارة أنه يوجد نموذج واحد لرخصة السياقة خلافا للنماذج السابقة (اختبارية ونهائية) وهذا طبقا لأحكام القانون رقم 17-05 المؤرخ في 16 فيفري 2017 الذي ألغى رخصة السياقة الاختبارية المحددة بسنتين 02 و التي تخص الأصناف أ1،أ،ب يتغير الوضع القانوني للرخصة آليا على مستوى الشريحة و كذا الأنظمة المعلوماتية المسيرة لها دون اللجوء إلى تغيير الدعامة التي مدة صلاحيتها 10 سنوات كما يمكن لمصالح الدرك والأمن الوطني التأكد عبر الملاحظة المرئية للفترة الاختبارية من خلال المقارنة بين تاريخ النجاح في الامتحان والوجه الخلفي والتاريخ التي تمت فيه معاينة المخالفة[1].

المطلب الثاني: مراحل تطور رخصة السياقة بالتنقيط واعتمادها في مختلف دول العالم

لقد عرفت رخصة السياقة الجزائرية عدت تعديلات سوآءا من حيث الحصول عليها أو بالنظر الى نموذجها وأصنافها في الجزائر وفي معظم دول العالم بحيث تم اعتماد رخصة السياقة الإلكترونية بالتنقيط بمجموع نقاط مختلفة حسب قوانين المرور في كل دولة[2].

الفرع الأول: مراحل تطور رخصة السياقة بالتنقيط: فحسب القانون 89 كانت تتضمن رخصة السياقة 06 أصناف أ.ب.ج.د.هـ.و حسب الشكل رقم (01) وذلك تماشيا ووسائل النقل المتوفرة عند صدور هذا المرسوم وبعد حدوث ثورة صناعية كبيرة في عالم وسائل النقل قرر المشرع الجزائري

[1] المنشور الوزاري المشترك رقم 06 المؤرخ في06 جوان 2011 يتعلق بوضع حيز التداول رخصة السياقة من النوع البيومتري الالكتروني.

[2] https://ar.wikipedia.org/wiki le 11/02/2020 à 18.15 h.

استحداث نموذج جديد لرخصة السياقة يتماشى مع المركبات التي تما اختراعها أين تم صدور المرسوم التنفيذي 11-376 المعدل والمتمم يحدد قواعد حركة المرور عبر الطرق حيث تضمن هذا المرسوم نموذج رخصة السياقة الاختبارية والرخصة بالتنقيط وشهادة الكفاءة المهنية فتم تقسيم الصنف أ الى صنفين أ1 وأ2 والصنف ج إلى صنفين ج1 وج2 فأصبحت رخصة السياقة بالتنقيط تحتوي على 08 أصناف مع دفتر خاص بالنقاط مرفق بالرخصة، كما خصص للرخصة بالتنقيط رصيد 24 نقطة[1]. حسب الشكل رقم (02).

إلا أن نموذج رخصة السياقة الصادر في المرسوم التنفيذي 11-376 لم يدخل حيز التطبيق إلا في سنة 2015 وذلك بعد صدور القرار الوزاري المشترك بين وزارة الداخلية ووزارة النقل في 03 جانفي 2013 والذي أثار بلبلة كبيرة بين المتحصلين على رخصة السياقة بعد صدور هذا القرار حيث أنهم حرموا من الاستفادة من الصنفين ج1 وج2 ، أ1 وأ2، إلا أنه وفي اطار تطبيق برنامج الحكومة في شقه المتعلق بعصرنة خدمات المرفق العام قامت وزارة الداخلية والجماعات المحلية والتهيئة العمرانية بترقية مسار العصرنة هذا من خلال وضع نموذج جديد لرخصة السياقة من النوع البيومتري الإلكتروني حسب الشكل رقم (03) حيز التداول بالتعاون مع وزارة الاشغال العمومية والنقل، أين يهدف وضع هذه الوثيقة الجديدة حيز التداول إلى تمكين سائقي المركبات من وثيقة أكثر أمنا من الغش في الوثائق مع ضمان حماية المعطيات الشخصية وسلامتها كما أنه ووعيا منها بالإخطار التي قد يتعرض لها مستعملو الطريق جراء رخص السياقة المزورة ويهدف للمساهمة في تحسين الأمن عبر الطرقات باستعمال التكنولوجيا في إنتاج وشخصنة وثائق الهوية[2].

[1] م 191 مكرر من المرسوم التنفيذي 11-376 المؤرخ في 16 ذي الحجة عام 1432 الموافق ل 12 نوفمبر2011، يعدل ويتمم المرسوم التنفيذي رقم 04-381 المؤرخ في 15 شوال عام 1425 الموافق 28 نوفمبر 2004 الذي يحدد قواعد حركة المرور عبر الطرقات.

[2] منشور وزاري مشترك رقم 03 مؤرخ في04 جوان2018 يتعلق بوضع حيز التداول رخصة السياقة من النوع البيومتري الالكتروني.

إن وضع الوثيقة الجديدة حيز التداول يندرج في إطار التحضير لتسهيل دخول نظام الرخصة بالنقاط حيز التنفيذ من خلال المزايا التي يوفرها هذا النموذج الجديد كالموثوقية في تحديد هوية السائق بواسطة وسرعة معالجة المخالفة من طرف عون الأمن المؤهل الذي عاينها[1].

- التطابق بين الأصناف، من أجل مطابقة هذه الوثيقة لأحكام القانون رقم:05/17 المؤرخ في 16 فيفري 2017 خصوصا بالنسبة للأصناف الظاهرة على الدعامة الجديدة مع احترام التنظيم الساري المفعول المسير للتكوين قصد الحصول على رخصة السياقة قامت وزارة الداخلية والجماعات المحلية والتهيئة العمرانية ووزارة الاشغال العمومية والنقل بإعداد جدول تطابق يهدف إلى تحديد التطابق بين الأصناف القديمة والتي هي حيز التداول المذكورة في المرسوم التنفيذي 381/04 والأصناف الجديدة المنصوص عليها في القانون 05/17 المؤرخ في 16 فبراير 2017، بحيث يهدف هذا الجدول لوضعه تحت تصرف المصالح المكلفة بإصدار رخصة السياقة ومصالح الأمن والمصالح التكوين والتفتيش للحصول على رخصة السياقة ووسيلة عمل تسمح للسائقين الحصول على رخصة سياقة تتضمن الأصناف الجديدة دون أي خطأ أو غموض.

وتجدر الإشارة إلى أن رخصة السياقة من النوع البيومتري الإلكتروني تتضمن الأصناف التالية: أ1.أ.ب.ب هـ.ج1.ج1هـ.ج.ج. هـ.د.دهـ.و.

يجب على المصالح المكلفة بإصدار رخصة السياقة البيومترية الإلكترونية العمل بجدول التطابق عند معالجة طلب الحصول رخصة السياقة أو تجديدها مع السهر على احترام كافة الشروط[2].

[1] م 191 مكرر من المرسوم التنفيذي 11-376، نفس المرجع السابق.
[2] المنشور الوزاري رقم 03المؤرخ في 04 جوان 2018.

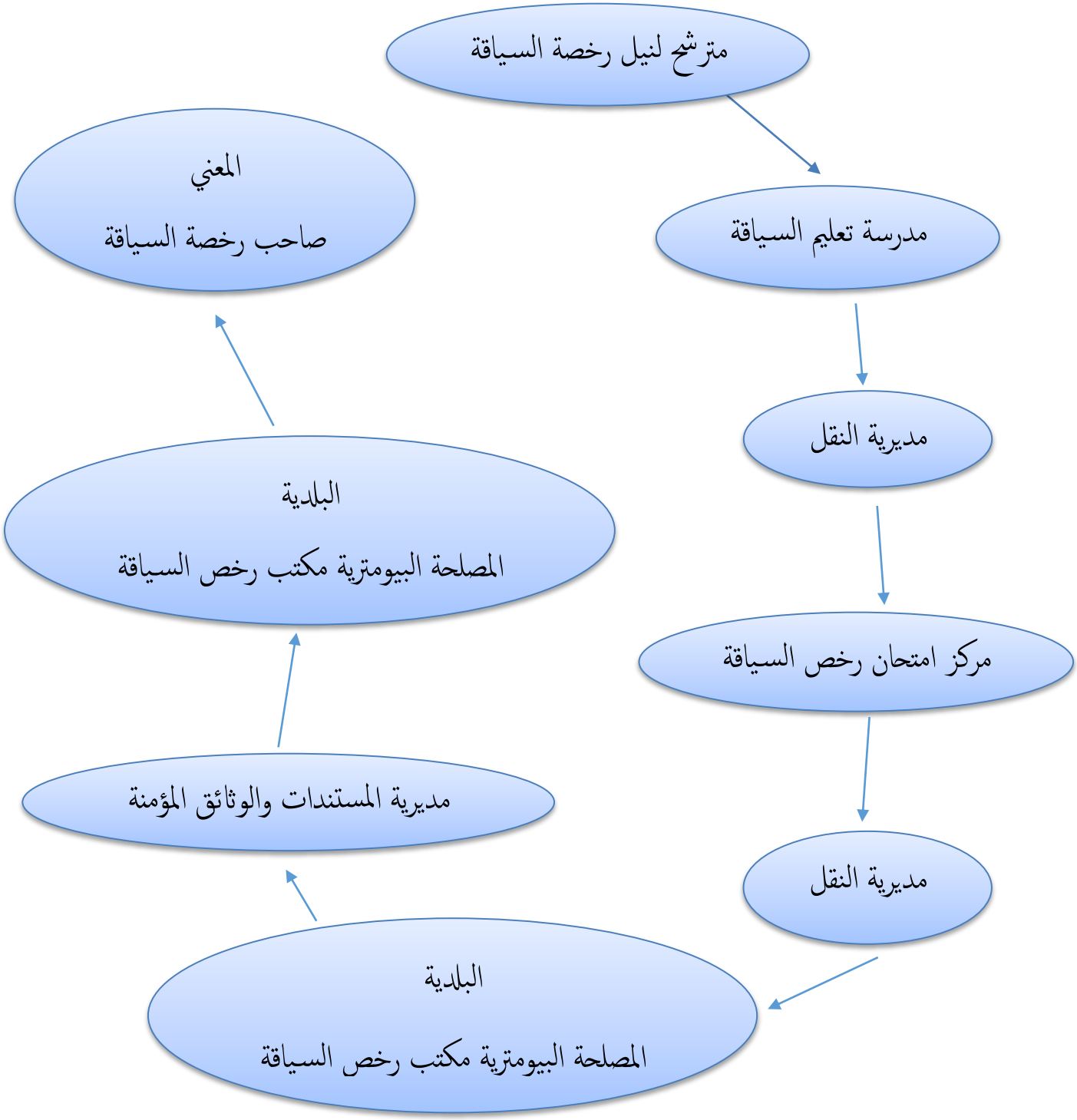
الفرع الثاني: اعتماد رخصة السياقة بالتنقيط في مختلف دول العالم

لقد عرفت رخصة السياقة الورقية تحولا في معظم دول العالم بحيث تم اعتماد رخصة السياقة الإلكترونية بالتنقيط بمجموع نقاط مختلفة حسب قوانين المرور في كل دولة[1]. وفقا للجدول أدناه:

الدولة	سنة اعتمادها	عدد النقاط
فرنسا	1992	12 نقطة
بولونيا	1993	20نقطة
كرواتيا	1996	07 نقاط
بلغاريا	2000	39 نقطة
لوكسمبورغ	2002	12 نقطة
ايطاليا	2003	20 نقطة
مالطا	2004	12نقطة
النمسا	2005	03 نقاط
اسبانيا	2006	12 نقطة
رومانيا	2009	15 نقطة
تونس	2000	25 نقطة
المغرب	2010	34 نقطة
مصر	2010	50 نقطة

[1] – فرنسا، بولونيا، كرواتيا، بلغاريا، لوكسمبورغ، إيطاليا، مالطا، النمسا، اسبانيا، رومانيا:
www.stage-récupération-points.com le 09/04/2020 à 10.35h
– تونس: الامر ع 144، س 2000 المؤرخ في 24 جانفي 2000 يتعلق برصيد النقاط المسند لكل رخصة سياقة.
– المغرب: http://ar. m. Wikipédia. Org le 22/05/2020 à 19.25h
– مصر: www. Almasryalyom .com. le 25/04/2020 à 16.05h

مرحلة استخراج رخصة السياقة



المبحث الثاني: إصدار رخصة السياقة البيومترية ونظام سحب واسترجاع نقاطها

في إطار تعميم عصرنة المرفق العام فإن الحكومة الجزائرية قامت برقمنة جميع الوثائق الإدارية من خلال تحديث وثائق الهوية والتنقل وتبسيط إجراءات الحصول عليها وتخفيف مكونات ملفاتها ولذى فإن وزارة الداخلية والجماعات المحلية شرعت في إصدار نموذج جديد لرخصة السياقة من النوع البيومتري الإلكتروني والقابل للقراءة آليا وذلك في اطار عصرنة رخصة السياقة وخدمات المرفق العام المتعلق بها بحيث تكون هذه الوثيقة البيومترية الإلكترونية دون شك مؤثرا فعليا لوضع نظام الرخصة بالنقاط حيز الخدمة والذي يشكل أحد العناصر الأساسية التي سيتم عليها بناء السياسة الوطنية الجديدة للوقاية والأمن عبر الطرق[1].

سؤال: كيف يتم استصدار هذه الرخصة ومن هي الجهات المعنية باستصدارها وكيف يتم سحب النقاط منها؟

المطلب الأول: الهيئة المكلفة بإصدار رخصة السياقة بالتنقيط البيومترية ومراحلها

إن إصدار رخصة السياقة البيومترية الإلكترونية مس كمرحلة أولى الملفات الواردة من مديرية النقل لولاية الجزائر والمتعلقة بالسائقين الجدد أو إضافة أصناف أخرى لرخص السياقة المتحصل عليها سابقا غير أنه وبصفة انتقالية تم تعميم إصدار رخصة السياقة في باقي الولايات وباقي أنواع الطلبات والمتمثلة في:

- طلبات تجديد رخصة السياقة.
- طلبات نسخة ثانية لرخص السياقة.
- طلبات تحويل رخصة السياقة العسكرية الى رخصة سياقة مدنية.
- طلبات تحويل رخصة السياقة الأجنبية الى رخصة سياقة جزائرية.

[1] المنشور الوزاري رقم 03 المؤرخ في 04 جوان 2018، المتعلق بوضع حيز التداول رخصة السياقة من النوع البيومتري الإلكتروني.

الفرع الأول: استقبال ملفات المترشحين من طرف مديرية النقل

إن ملف رخصة السياقة البيومترية الإلكترونية يتم ايداعه بالنسبة للمترشحين الجدد لدى مدارس تعليم السياقة وبعد تجميع الملفات وتفحصها يقوم مدير مدرسة تعليم السياقة بتقديم الدروس النظرية (قانون المرور) والتطبيقية (المناورات والسياقة) للمترشحين وعند التأكد من قدراتهم تقوم مديرية النقل (مكتب حركة المرور وأمن الطرقات) بتفحصها من حيث تطابق واستجابة جميع الوثائق المرفقة داخل الملف للمعايير والقوانين السارية المفعول أين يبرمج المترشحون للامتحانات النظرية (قانون المرور) أو التطبيقية (المناورات والسياقة) مع مفتش رخصة السياقة[1]، وبعد نجاح المترشحين ترسل ملفاتهم إلى مصالح البلدية وعند وصولها يتم حجز المعطيات بداية من تاريخ ورقم جدول ارسال وكذا المعلومات الموجودة ضمن الوثائق الإدارية للمترشح بواسطة التطبيقات المعلوماتية الموضوعة لهذا الغرض، بعدها يتم دعوة المعني صاحب الرخصة بجميع الوسائل المتوفرة رسالة نصية أو هاتف للحضور إلى مصلحة رخص السياقة من أجل أخذ معطياته البيومترية وذلك وفق نفس المنهج المتبع في معالجة طلبات بطاقة التعريف الوطنية وجواز السفر البيومتري الإلكتروني عبر الشباك الإلكتروني[2]. بعد التأكد من هوية المعني بالأمر وتفحص معطياته، يسلم للمعني بالأمر بعد أخذ جميع معلوماته شهادة تأهيل مؤقتة والتي تم وضع نموذجها الجديد حيز التداول ابتداءا من أول أفريل 2018 حيث تحتوي هذه الوثيقة على جميع المعلومات الضرورية بحيث تؤهل حاملها لقيادة المركبة لمدة لا تزيد عن ثلاثة 03 أشهر[3].

وذلك في انتظار إنتاج رخصة السياقة البيومترية الإلكترونية على مستوى مديرية السندات والوثائق المؤمنة وذلك بعد التأكد من جميع المعلومات الخاصة بطلب رخصة السياقة في مركز معالجة

[1] مقابلة مع السيد خنين حمزة رئيس مكتب حركة المرور عبر الطرقات لمديرية النقل لولاية غرداية، الساعة 15:45 يوم 19 فيفري2020.

[2] المنشور الوزاري رقم 06 المؤرخ في 05 نوفمبر2018 المتعلق بالترتيبات التنظيمية المؤطرة للتحديثات المضافة للشباك الالكتروني لاسيما المتعلقة بإصدار رخصة السياقة البيومترية الإلكترونية.

[3] منشور وزاري مشترك رقم 03 المؤرخ في 04 جوان 2018.

البيانات بمديرية المستندات والوثائق المؤمنة يتم انتاج رخصة السياقة بالشراكة بين القطاعين العام ممثلا في المطبعة الرسميـــة والخاص ممثلا في مؤسسة HP[1].

الفرع الثاني: تسليم رخصة السياقة البيومترية الإلكترونية

بعد انجاز رخصة السياقة البيومترية الإلكترونية يتم إرسالها إلى مصالح البلدية المكلفة بإصدارها وفق نظام محدد من طرف مديرية السندات والوثائق المؤمنة وبعد وصول الرخصة إلى البلدية يتم تبليغ الشخص المعني فورا عن طريق الهاتف أو رسالة نصية للتقدم إلى المصلحة لاستلام رخصة السياقة.

المطلب الثاني: تعليق رخصة السياقة وسحب النقاط منها وكيفية استرجاعها

المستهترون بحياتك على الطرقات سيضربون في جيوبهم، فصحيح أن نظام رخصة السياقة بالتنقيط لا يعتمد بشكل أساسي على سحب رخصة السياقة المباشر ولكن العقوبات المالية التي ستطبق على كل مخالفة قد عرفت زيادات وتطبيقها سيكون بشكل صارم وتتراوح الغرامات بين 2000 دينار جزائري بالنسبة للمخالفات من الدرجة الأولى و2500 دينار للمخالفات من الدرجة الثانية و3000 دينار للمخالفات من الدرجة الثالثة و5000 دينار للمخالفات من الدرجة الرابعة وتصل غرامات من 20 ألف دينار الى 50 ألف دينار للمخالفين أصحاب الوزن الثقيل.

الفرع الأول: تعليق رخصة السياقة

إن تفاقم ظاهرة اللا أمن في الطرقات والسلوكيات المنحرفة للسائقين ألزم إيجاد اجراء وقائي يهدف إلى وضع حد للسائقين المتهورين وهذا ما جاء به القرار الوزاري المشترك المؤرخ في 01 سبتمبر 1984 يتضمن تشكيل لجان تعطيل رخص السياقة وعملها[2].

[1] التصريح فيصل عربوش نائب مديرية إدارة استغلال النظم للمركز البيومتري بالعاصمة، قناة الأجواء الجزائرية، يوم 10فيفري2020.

[2] م 03 من القرار الوزاري المشترك المؤرخ في 01سبتمبر 84 يتضمن تشكيل لجان تعطيل رخصة السياقة وعملها.

أولا–لجان تعليق رخصة السياقة: تؤسس اللجنة على مستوى كل ولاية تتشكل من:

- والي رئيسا.
- مدير التنظيم والإدارة المحلية أو ممثله[1].
- مدير النقل في الولاية أو ممثله.
- ممثل الدرك الوطني.
- ممثل الامن الوطني.
- ممثل مصلحة المناجم.
- ممثل الاشغال العمومية.
- ممتحن رخص السياقة.
- ممثل احدى الجمعيات الولائية للسائقين المحترفين.

كما أن اللجنة تبدي فيما يخص ملفات تعطيل رخصة السياقة التي يقدمها إياها الوالي، تجتمع اللجنة في عاصمة الولاية مرة واحدة في الشهر بناءا على استدعاء رئيسها[2]. غير أن هذا القرار الوزاري المشترك عرف تجميدا مؤقتا نتيجة لما عرفته الجزائر من أحداث في أواخر الثمانينات وكذا العشرية السوداء[3]. ولكن أمام التفاقم الجهنمي لحوادث المرور والتطور المتزايد للانحراف الطرقي المتميز بظهور سلوكيات سلبية ومنحطة فيما يخص القواعد المسيرة لحركة المرور كان من الضروري وضع كل التدابير المجدية والنافعة للتخفيف من هذه الظاهرة وهذا ما تضمنتها التعليمة الوزارية رقم 514 المؤرخة في 20 أفريل 2003 الصادرة عن وزارة النقل المتضمنة إعادة إحياء اللجان الولائية لسحب رخص السياقة وعلى الرغم من التدابير اللازمة والتي سمحت دون شك بتوسيع معالجة حالات إيقاف رخص السياقة إلا أنه بقيت حوادث المرور في تفاقم كبير، وأمام هذه الوضعية المزرية التي لا يمكن أن نتقبلها كحتمية وهناك اقتناع بالتخفيض من المنحنى التصاعدي لحوادث المرور والضحايا الناتجة عنه

[1] م 03 من القرار الوزاري المشترك المؤرخ في 01سبتمبر 84، نفس المرجع السابق.

[2] م 04 من القرار الوزاري المؤرخ في 01 سبتمبر 1984.

[3] مقابلة مع السيد خنين حمزة رئيس مكتب حركة المرور عبر الطرقات لمديرية النقل لولاية غرداية، الساعة 15:45 يوم 19 فيفري2020.

كمرحلة انتقالية تم انشاء لجان متنقلة لسحب رخصة السياقة تتكون من ممثل عن الوالي ومديرية التنظيم والشؤون العامة – مديرية النقل –الدرك الوطني – الأمن الوطني.

وتكون هذه اللجان مكلفة بإبداء الرأي حول ملفات رخص السياقة طبقا لنصوص القانون 01-14 المتعلق بتنظيم حركة المرور وسلامتها وأمنها، كما أن هذه اللجنة تقيم اجتماعاتها في أي مكان على كل تراب الولاية[1]. وبعد صدور المرسوم التنفيذي رقم:04-381 المؤرخ في 28 نوفمبر 2004 المحدد لقواعد حركة المرور عبر الطرق ثم تحديد الإطار التشريعي والتنظيمي الجديد المتعلق بلجان تعليق رخصة السياقة وذلك طبقا لنص المادة 279 التي تنص على أنه يمكن للوالي أن يصدر في حالة معينة مخالفة التعليق المؤقت لرخص السياقة أو منع تسليمها وذلك بعد أخذ رأي لجنة خاصة تسمى لجنة تعليق رخصة السياقة والتي تنشأ حسب المادة 280 بقرار من الوالي المختص إقليميا ويرأسها ممثله ومتكونة من[2]:

- ضابط في الدرك الوطني.
- موظفا من الامن.
- ممثل عن مديرية النقل.
- ممثل عن مصلحة المناجم.
- ممثل عن الاشغال العمومية.
- ممثل عن مصلحة التنظيم والشؤون العامة.
- ممتحن رخص السياقة.
- ممثل عن المركز الوطني لرخص السياقة.
- ممثل عن المحترفين في سياقة السيارات تعينه الاتحادات المهنية في الولايات.

[1] مذكرة وزارية رقم 98 المؤرخة في 16 فيفري 2005 المنتظمة تطبيق الاجراء المتعلق بسحب رخص السياقة.

[2] المرسوم التنفيذي 04-381 المؤرخ في 28 نوفمبر 2004 يحدد قواعد حركة المرور عبر الطرق.

كما يمكن للجنة عندما تقتضي طبيعة المخالفة ذلك أن تستعين بطبيب محلف يدلي بصوت تداولي ويمكنها أن تستعين بكل شخص أو هيئة يمكن أن تنيرها بسبب كفاءاتها في مداولاتها وتشارك بصوت استشاري[1].

ثانيا–إرسال رخصة السياقة إلى اللجنة الولائية لمقر سكن مرتكب المخالفة:

لتجنب السائقين عناء ومتاعب الإجراءات التنظيمية الجديدة المتعلقة بتعليق وسحب رخصة السياقة لمثولهم أمام اللجنة الولائية لسحب الرخصة الولائية محل ارتكابهم للمخالفة ودون المساس بالمتابعات القضائية ضد مرتكب المخالفة يجب على لجنة سحب رخص السياقة في أجل أقصاه ثلاثون 30 يوما من تاريخ معاينة المخالفة والا أصبحت المتابعة عديمة الأثر ويتم استرداد الرخصة حسب القانون 04-16 المؤرخ في 10 نوفمبر 2004 المتعلق بتنظيم حركة المرور وأمنها وسلامتها[2]. إضافة إلى ذلك تم اعتماد إجراء جديد ابتداء من تاريخ 20 ماي 2014 عن طريق إسداء تعليمة تهدف إلى وضع حد للإكراهات التي يعاني منها المواطنين المرغمون على التنقل باستمرار للامتثال أمام لجان سحب رخص السياقة التابعة للولاية مكان ارتكاب المخالفة وما يترتب عن ذلك من متاعب علما أنه لا توجد في هذا المجال أي قاعدة اختصاص منصوص عليها قانونا ومنذ ذلك التاريخ يسلم مدير التنظيم والشؤون العامة ملفات مرتكبي المخالفات غير المقيمين على مستوى الولاية مكان ارتكاب المخالفة إلى مدير المواصلات السلكية واللاسلكية الذي يقوم بعملية مسحها الضوئي وإرسالها إلى مديرية المواصلات السلكية واللاسلكية التابعة لولاية إقامة المخالفة.

بعدها يقوم مدير المواصلات السلكية واللاسلكية لولاية إقامة المعني بتحويلها إلى مديرية التنظيم والشؤون العامة وفور استلامه للمخالفات، يقوم هذا الأخير بتوجيهها إلى اللجان المختصة مكان إقامة مرتكب المخالفة (الدائرة أو المقاطعة الإدارية حسب الحالة) للفصل فيها أين تتولى اللجنة المستلمة لملف مرتكب المخالفة معالجته وفق الإجراءات المعمول بها استدعاء مرتكب المخالفة حسب

[1] م 79 من المرسوم التنفيذي 04-381 المؤرخ في 28 نوفمبر 2004 يحدد قواعد حركة المرور عبر الطرق.

[2] القانون 04 -16 المرخ في 10 نوفمبر 2004 المتعلق بتنظيم حركة المرور وأمنها وسلامتها.

العنوان المذكور بالمحضر المعد من قبل العون الذي عاين المخالفة بعد تأكده من عنوان الإقامة الفعلي لمرتكبها في حين أن الملفات الاصلية تودع خلال ثمانية 08 أيام لدى مديرية المستندات والوثائق المؤمنة الكائن مقرها بالجزائر العاصمة مقابل وصل استلام لوضعها تحت تصرف الولايات المعنية قصد تحويلها إلى لجنة سحب رخص السياقة مكان إقامة المعني.

كما تستثنى من هذه الإجراءات المخالفات المصنفة قانونا كجنحة وذلك تطبيقا لنص المادة 94 من الأمر 03/09 المؤرخ في 22 يوليو 2009 الذي يعدل ويتمم القانون 01-14 المؤرخ في 19 غشت 2001 والمتعلق بتنظيم حركة المرور والطرق وسلامتها وأمنها التعليمة الوزارية رقم 4143 المؤرخة في 20 ماي 2014 بخصوص معالجة مخالفات قواعد حركة المرور عبر الطرقات المرتكبة خارج ولاية إقامة مرتكبيها الصادرة عن وزارة الداخلية والجماعات المحلية[1].

الفرع الثاني: المخالفات وكيفية سحب واسترجاع النقاط

إن السياسة الجزائرية منذ سنة2011 كانت متجهة نحو إدارة عصرية خاصة في مجال النقل وحركة المرور ويتجلى ذلك في تغيير رخصة السياقة القديمة برخصة سياقة نموذج جديد مصحوبة برخصة بالنقاط وهذا ما جاء به المرسوم التنفيذي رقم 376/11 مؤرخ في 12 نوفمبر 2011 يعدل ويتمم المرسوم التنفيذي رقم 04-381 المؤرخ في 28 نوفمبر 2004 الذي يحدد قواعد حركة المرور عبر الطرق إلا أن هذا الأخير لم يدخل حيز التطبيق لظروف ما إلى أن صدر المنشور الوزاري المشترك 2013/001 المؤرخ في 09 جانفي 2013 المتضمن اصدار الوثائق المتعلقة برخصة السياقة الاختبارية (النموذج الجديد) والرخصة بالنقاط[2].

وبما أن سحب النقاط إجراءا إداريا تلقائيا وجمعيا يضاف إلى الغرامة الجزافية أو سحب رخصة السياقة فإنه في حالة معاينة الاعوان المؤهلين للمخالفات التي يترتب عنها إلغاء رخصة السياقة يتم

[1] التعليمة الوزارية رقم 0106 المؤرخة في 20 ماي 201 بخصوص معالجة مخالفات قواعد حركة المرور عبر الطرقات المرتكبة خارج ولاية إقامة مرتكبيها الصادرة عن وزارة الداخلية والجماعات المحلية.

[2] مقابلة مع السيد خنين حمزة رئيس مكتب حركة المرور عبر الطرقات لمديرية النقل لولاية غرداية، الساعة 15:45 يوم 19 فيفري2020

أيضا سحب الرخصة بالنقاط وارسالها إلى اللجان والجهات القضائية المختصة وعندما تصدر لجان تعليق رخصة السياقة والجهات القضائية المختصة قرار تعليق الرخصة أو إلغاء رخصة السياقة بشأن المخالفات والجنح المنصوص عليها في القانون01-14 المؤرخ في 19 غشت 2001 المعدل والمتمم تشرع اللجان المعنية بمجرد تلقيها حسب الحالة لمحاضر المخالفات وقرارات المحكمة في سحب النقاط المطبقة عملا بأحكام المرسوم التنفيذي 04-381 المؤرخ في 28 نوفمبر2004 الذي يحدد قواعد حركة المرور يتم تدوين عدد النقاط المسحوبة يدويا في الرخصة بالنقاط حسب المنشور الوزاري 13/001 المؤرخ في 09 جانفي 2013 المعدل والمتمم، بعدها ترسل اللجان المعنية نسخة من قرار سحب عدد النقاط إلى بطاقة المخالفات التابعة للولاية وبطاقة المخالفات التابعة للمقاطعة الإدارية أو الدائرة والبطاقة الوطنية للمخالفات للقواعد الخاصة بحركة المرور وقد يمس سحب عدد النقاط رخصة السياقة في مجملها مهما كانت المركبة المستعملة في الوقت التي يرتكب فيه السائق المخالفة وفي حالة ارتكاب مخالفة أو عدة مخالفات على التوالي ومعاينتها سوآءا كان الأمر يتعلق بالمخالفات أو الجنح تجتمع النقاط التي تم سحبها منشور وزاري مشترك رقم 13/01 المؤرخ في 09 جانفي 2013 يتضمن اصدار الوثائق المتعلقة برخصة السياقة الاختبارية ورخصة السياقة النموذج الجديد والرخصة بالنقاط[1]، الا أن اجراء سحب النقاط من الرخصة بالنقاط الورقية لم يتم العمل بها مطولا وذلك لعدة أسباب منها انعدام البطاقة الوطنية لرخصة السياقة تنصيب المندوبية الوطنية للأمن عبر الطرق وكذلك عدم التحكم في هذه الرخصة الورقية[2].

أولا– المخالفات التي تستوجب سحب النقاط: إن التحكم في رخصة السياقة البيومترية يكون بسحب النقاط منها تلقائيا وعن بعد خلافا لرخصة السياقة بالنقاط القديمة الذي كان يتم بتدوين عدد النقاط المسحوبة عليها مباشرة وبما أن رخصة السياقة البيومترية تعد على دعامة الكترونية فقد

[1] المنشور وزاري مشترك رقم 13/01 المؤرخ في 09 جانفي 2013 يتضمن اصدار الوثائق المتعلقة برخصة السياقة الاختبارية ورخصة السياقة النموذج الجديد والرخصة بالنقاط

[2] مقابلة مع السيد خنين حمزة رئيس مكتب حركة المرور عبر الطرقات لمديرية النقل لولاية غرداية، الساعة 15:55 يوم 19 فيفري2020

خصص لها رصيد نهائي من النقاط يحدد بأربعة وعشرون نقطة[1]، ويتم تخفيض بقوة القانون في حالة ما إذا ارتكب صاحب الرخصة مخالفة ثم بموجبها النص على هذا التخفيض ويضاف إلى هذا التخفيض سحب آخر للنقاط في حالة عدم دفع الغرامة الجزافية المطابقة لإحدى المخالفات المنصوص عليها قانونا كما أنه يخصص لرخصة السياقة خلال الفترة الاختبارية رصيد أولي يحدد باثني عشر (12) وفي حالة فقدان النقاط خلال هذه الفترة يلزم صاحب الرخصة بمتابعة تكوين على نفقته لاسترجاع النقاط الضائعة.

أما بعد انتهاء الفترة الاختبارية وفي حالة فقدان حائز رخصة السياقة البيومترية لبعض النقاط لا تمنح له سوى النقاط المتبقية من الرصيد النهائي أما في حالة عدم ارتكابه أية مخالفة تؤدي إلى سحب النقاط يخصص له رصيد نهائي يقدر بـ 24 نقطة أما في حالة ارتكابه عدة مخالفات في وقت فإنه تسحب من رخصته نصف عدد نقاط الرصيد النهائي، بحيث يؤثر سحب النقاط على رخصة السياقة في مجملها كسند وحيد غير قابل للتجزئة يتضمن عند الاقتضاء عدة أصناف أيا كانت المركبة المستعملة عند ارتكاب المخالفات التالية،

تسحب نقطة 01 واحدة لكل سائق ارتكب مخالفة من الدرجة الأولى وهي:

- مخالفة الاحكام المتعلقة بالإنارة والإشارة وكبح الدراجات النارية والدراجات المتحركة[2].
- مخالفة الاحكام المتعلقة بتقديم وثائق المركبة وعند الاقتضاء شهادة الكفاءة المهنية.
- مخالفة الاحكام المتعلقة بالخلل في أجهزة الانارة وإشارة السيارات[3].
- مخالفة الأحكام المتعلقة باستعمال آلة أو جهاز غير مطابق.

- تسحب نقطتان02 اثنان لكل سائق ارتكب مخالفة من الدرجة الثانية:

[1] القانون 05/17 المؤرخ في 13 فيفري 2017 المتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها وأمنها.

[2] مخلوف بلخضر، النصوص القانونية التنظيمية مع الاجتهادات القضائية، د ط، دار الهدى، عين مليلة، 2004، ص381.

[3] قانون رقم 17-05 المؤرخ في 19 جمادى الاولى علم 1438 الموافق لـ 16 فيفري 2017 يعدل ويتمم القانون رقم 01-14 المؤرخ في 29 جمادى الاولى عام 1422 الموافق لـ 19 غشت 2001 والمتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها وأمنها.

– مخالفة الاحكام المتعلقة باستخدام التنبيه الصوتي.

– مخالفة الاحكام المتعلقة باستخدام بالمرور في أوساط الطرق أو المسالك أو الدروب أو أشرطة الطريق أو الأرصفة أو حواف الطرق المخصصة لمرور مركبات النقل العمومي وغيرها من المركبات المرخص لها بذلك خصيصا، ولمرور الراجلين[1].

– مخالفة الأحكام المتعلقة بالتخفيض غير العادي للسرعة بدون أسباب حتمية من شأنها تقليص سيولة حركة المرور[2].

– مخالفة الأحكام المتعلقة بلوحات التسجيل والتجهيزات وإشارات النقل الاستثنائي وكذا مؤشرات السرعة.

– مخالفة الأحكام المتعلقة بوضع الإشارة الملائمة من قبل كل سائق صاحب رخصة سياقة في الفترة الاختبارية.

– مخالفة الأحكام المتعلقة بالسير على الخط المتواصل.

– مخالفة الاحكام المتعلقة بالتوقف أو الوقوف التعسفي المعيق لحركة المرور.

– مخالفة الاحكام المتعلقة بمرور مركبة ذات محرك أو مقطورة في المسالك المفتوحة لحركة المرور دون أن تكون هذه المركبة مزودة بلوحتي التسجيل.

– مخالفة الأحكام المتعلقة بعدم التصريح بنقل ملكية المركبة أو عدم التصريح بتغيير إقامة مالك المركبة.

– مخالفة الاحكام المتعلقة بتجاوز حد السرعة القانونية المرخص بها بنسبة لا تفوق 10 بالمئة والتي قامت التجهيزات المعتمدة بمعاينتها للمركبات ذات محرك بمقطورة او دون مقطورة أو نصف مقطورة في بعض مقاطع الطرق ولكل صنف من أصناف المركبة.

[1] قانون رقم 17-05 المؤرخ في 19 جمادى الاولى علم 1438 الموافق لـ 16 فيفري 2017 يعدل ويتمم القانون رقم 01-14 المؤرخ في 29 جمادى الاولى عام 1422 الموافق لـ 19 غشت 2001 والمتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها وأمنها.

[2] جمال س، قانون تنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها وأمنها والقوانين والتنظيمات المتعلقة بها، منشورات بغدادي، الجزائر، 2009 ص96.

- تسحب أربعة 04 نقاط لكل سائق ارتكب مخالفة من الدرجة الثالثة:

– مخالفة الأحكام المتعلقة بتجاوز حد السرعة القانونية المرخص لها بنسبة تفوق 10 بالمئة وتقل عن 20 بالمئة والتي قامت التجهيزات المعتمدة بمعاينتها للمركبات ذات محرك بمقطورة أو بدون مقطورة أو نصف مقطورة في بعض مقاطع الطرق ولكل صنف من أصناف المركبات.

– مخالفة الاحكام المتعلقة بمنع المرور أو تقييده في بعض خطوط السير بالنسبة لبعض أصناف المركبات أو بالنسبة للمركبات التي تقوم ببعض أنواع النقل[1].

– مخالفة الاحكام المتعلقة بوضع حزام الامن من قبل سائق مركبات ذات محرك.

– مخالفة الاحكام المتعلقة بالارتداء الاجباري للخوذة بالنسبة لسائقي الدرجات النارية والمتحركة وراكبها.

– مخالفة الأحكام المتعلقة بالمرور أو التوقف أو الوقوف بدون ضرورة حتمية على شريط التوقف الاستعجالي للطريق السيار أو الطريق السريع.

– مخالفة الأحكام المتعلقة بالتوقف والوقوف الخطيرين.

– مخالفة الأحكام المتعلقة بمنع نقل الأطفال أقل من 10 سنوات في المقاعد الأمامية[2].

– مخالفة الأحكام المتعلقة بالمركبات غير المزودة بالتجهيزات التي تسمح للسائق بأن يكون له مجال رؤية كافية.

– مخالفة الأحكام المتعلقة بوضع شريط بلاستيكي أو أية مادة معتمة أخرى على زجاج المركبة

– مخالفة الأحكام المتعلقة بعدم التصريح بالتغيرات التي أجريت على المركبة

– مخالفة الأحكام المتعلقة بإلزام حائزي رخص السياقة في الفترة الاختبارية للتكوين وعلى عاتقهم.

[1] قانون رقم 17-05 المؤرخ في 19 جمادى الاولى علم 1438 الموافق لـ 16 فيفري 2017 يعدل ويتمم القانون رقم 01-14 المؤرخ في 29 جمادى الاولى عام 1422 الموافق لـ 19 غشت 2001 والمتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها وأمنها.

[2] جمال س، نفس المرجع السابق، ص97.

– مخالفة الأحكام المتعلقة بطبيعة الأطر المطاطية للمركبات ذات محرك غير المطابقة للمعايير المقبولة وشكلها وحالتها.

– مخالفة الأحكام المتعلقة بإلزامية المراقبة التقنية الدورية للمركبات[1].

- تسحب ستة 06 نقاط لكل سائق ارتكب مخالفة من الدرجة الرابعة:

وهي المخالفات من الدرجة الرابعة:

– مخالفة الأحكام المتعلقة باتجاه المرور المفروض.

– مخالفة الأحكام المتعلقة بتقاطع الطرقات وأولوية المرور.

– مخالفة الأحكام المتعلقة بالتقاطع والتجاوز.

– مخالفة الأحكام المتعلقة بإشارات الأمر بالتوقف التام.

– مخالفة الأحكام المتعلقة بالمناورات الممنوعة على الطرق السيارة، والطرق السريعة.

– مخالفة الأحكام المتعلقة بزيادة السرعة من طرف سائق المركبة أثناء محاولة تجاوزه من قبل سائق آخر.

– مخالفة الأحكام المتعلقة بسير مركبة بدون انارة أو إشارة أو وقوفها في وسط الطريق ليلا أو أثناء انتشار الضباب في مكان خال من الإنارة العمومية[2].

– مخالفة الأحكام المتعلقة بمنع المرور على مسلك يقع مباشرة على يسار طريق يتضمن ثلاثة مسالك أو أكثر ذات اتجاه واحد للمرور بالنسبة لمركبات نقل الأشخاص التي تشمل على أكثر من تسعة (9) مقاعد أو لمركبات نقل البضائع التي يتجاوز طولها سبعة (7) أمتار، أو ذات وزن إجمالي مرخص به مع الحمولة يفوق 3.5 طنا.

[1] قانون رقم 17-05 المؤرخ في 19 جمادى الأولى عام 1438 الموافق ل 16فيفري 2017يعدل ويتمم القانون رقم01-14 المؤرخ في 29 جمادى الأولى عام 1422 الموافق ل 19 غشت 2001 والمتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها وأمنها.

[2] غزيل عبد القادر، الجانب الإجرائي والجزائي لمعالجة حوادث المرور والآثار المترتبة عنها وفقا للتشريع الجزائري، مذكرة ماستر في القانون الجنائي، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة غرداية،2016، ص36.

– مخالفة الأحكام المتعلقة بمنع الوقوف أو التوقف على أجزاء الطريق التي تعبر سطحها سكة حديدية أو سير مركبات غير مرخص لها بذلك على الخطوط الحديدية.

– مخالفة الأحكام المتعلقة بعبور بعض مقاطع الطرق الممنوعة للسير أو بعض الجسور ذات الحمولة المحدودة.

– مخالفة الأحكام المتعلقة بوزن المركبات ذات محرك غير المطابقة للمعايير المقبولة.

– غرامة من 5000 دج لكل 250 كلغ من الحمولة الزائدة في مركبات يقل وزنها الإجمالي المرخص به مع الحمولة 3.5 طن.

– غرامة من 5000دج لكل 500 كلغ من الحمولة الزائدة في مركبات يفوق وزنها الإجمالي المرخص به مع الحمولة 3.5 طن.[1]

– مخالفة الأحكام المتعلقة بمكابح المركبات ذات محرك، وربط المقطورات ونصف المقطورات.

– مخالفة الأحكام المتعلقة بالحمولة القصوى لكل محور.

غرامة من 5000 دج لكل 200 كلغ من الحمولة الزائدة في كل محور[2].

– مخالفة الأحكام المتعلقة بتركيب جهاز تسجيل وقت السرعة بالميقات، وخصوصياته وتشغيله واستعماله الملائم وصيانته.[3]

– مخالفة الأحكام المتعلقة بالتغيير الهام للاتجاه دون تأكد السائق من أن المناورة لا تشكل خطرا على المستعملين الآخرين ودون تنبيههم برغبته في تغيير الاتجاه.

– مخالفة الأحكام المتعلقة باجتياز خط متواصل.

– مخالفة الأحكام المتعلقة بتشغيل الأجهزة السمعية البصرية في مقدمة المركبة أثناء السياقة.

---

[1] قانون رقم 17-05 المؤرخ في 19 جمادى الأولى عام 1438 الموافق ل 16فيفري 2017يعدل ويتمم القانون رقم01-14 المؤرخ في 29 جمادى الأولى عام 1422 الموافق ل 19 غشت 2001 والمتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها وأمنها.

[2] جمال نجيمي، دليل القضاة للحكم في الجنح والمخالفات في التشريع الجزائري، المبادئ الدولية للمحاكمة العادلة، جزء2، ط2، دار هومة، الجزائر، 2014، 465.

[3] جمال سعيد، نفس المرجع السابق، ص99.

– مخالفة الأحكام المتعلقة بالمكوث على الشريط الوسطي الذي يفصل أوساط الطرق في الطريق السيار والطريق السريع.

– مخالفة الأحكام المتعلقة بحجم المركبات وتركيب أجهزة انارة وإشارة المركبات.

– مخالفة الأحكام المتعلقة بالاستمرار في قيادة مركبة دون اجراء الفحص الطبي الدوري.

– مخالفة الأحكام المتعلقة بتعليم سياقة المركبات ذات المحرك بمقابل أو بدون مقابل.

– مخالفة الأحكام المتعلقة بعدم احترام مدة السياقة، ومدة الراحة من قبل سائقي مركبات نقل البضائع التي يفوق وزنها الإجمالي المرخص به مع الحمولة أو وزنها الإجمالي السائر المرخص به 3500 كلغ ومركبات نقل الأشخاص التي تشتمل على أكثر من تسعة (9) مقاعد بما في ذلك مقعد السائق.

– مخالفة الأحكام المتعلقة بحالات الالزام أو المنع الخاصة بعبور السكك الحديدية الواقعة على الطريق[1].

– مخالفة الأحكام المتعلقة بالاستعمال اليدوي للهاتف المحمول أو التصنت بكلتا الأذنين بوضع خوذة التصنت الإذاعي والسمعي أثناء السياقة.

– مخالفة الأحكام المتعلقة بتجاوز حدود السرعة المنصوص عليها بالنسبة لصنف السائقين الحائزين رخصة السياقة في الفترة الاختبارية.

– مخالفة الأحكام المتعلقة بأولوية مرور الراجلين على مستوى الممرات المحمية.

– مخالفة الأحكام المتعلقة بالمسافة القانونية بين المركبات ثناء سيرها[2].

– مخالفة الأحكام المتعلقة بالضرر أو الخطر الملحق بالغير، أو بالمسلك العمومي وبتجهيزاته أو بملحقاته.

[1] قانون رقم 17-05 المؤرخ في 19 جمادى الأولى عام 1438 الموافق ل 16فيفري، نفس المرجع السابق.

[2] جمال نجيمي، دليل القضاة للحكم في الجنح والمخالفات في التشريع الجزائري، نفس المرجع السابق، ص467.

– مخالفة الأحكام المتعلقة بتجاوز حد السرعة القانونية المرخص بها بنسبة تفوق 20 % وتقل عن 30% بالمئة والتي قامت التجهيزات المعتمدة بمعاينتها للمركبات ذات محرك بمقطورة أو نصف مقطورة في بعض مقاطع الطرق، ولكل صنف من أصناف المركبات[1].

– الأحكام المتعلقة بتصاعد الدخان والغازات السامة وإصدار الضجيج عند تجاوز المستويات المحددة.

- تسحب 10عشرة نقاط لكل سائق ارتكب احدى الجنح المرورية منها:

–ارتكاب حادث مرور أدى الى جروح تسبب فيه السائق بخطأ منه أو تهاون أو تغافل أو عدم امتثال لقواعد حركة المرور.

– سياقة مركبة تحت تأثير مواد أو أعشاب تدخل ضمن أصناف المخدرات.

– سياقة مركبة دون الحصول على الرخصة المقررة لصنف المركبة المعنية.

– استعمال لوحة ترقيم مزورة أو كتابة لا تتطابق مع المركبة.

– ارتكاب السائق لجريمة الجرح الخطأ وهو في حالة سكر.

– ارتكاب سائق لحادث مرور مميت نتيجة خطأ السائق أو عدم الامتثال لقواعد حركة المرور.

– قيادة مركبة دون حيازة رخصة سياقة.

[1] قانون رقم 17-05 المؤرخ في 19 جمادى الأولى عام 1438 الموافق ل 16فيفري 2017يعدل ويتمم القانون رقم01-14 المؤرخ في 29 جمادى الأولى عام 1422 الموافق ل 19 غشت 2001 والمتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها وأمنها.

ثانيا–كيفية سحب واسترجاع النقاط:

1–كيفية سحب النقاط:

- يقوم العون (الدركي، الأمن) الذي عاين المخالفة بإرسال المعلومة الخاصة بالمخالفة المرتكبة التي تؤدي الى سحب النقاط الى الإدارة المكلفة بتسيير نظام النقاط والمتمثلة في المندوبية الوطنية للسلامة والأمن عبر الطرق وذلك في أجل لا يتجاوز 08 أيام ابتداءا من تاريخ معاينة المخالفة[1].

كما يسلم العون الذي عاين المخالفة للسائق اخطار بالمخالفة التي ارتكبها من أجل دفع الغرامة الجزافية يرسل محضر عدم الدفع الى وكيل الجمهورية وفي هذه الحالة يرفع مبلغ الغرامة لحدها الأقصى كما يلي:

300 دج بالنسبة للمخالفات من الدرجة الأولى.

400 دج بالنسبة للمخالفات من الدرجة الثانية.

600 دج بالنسبة للمخالفات من الدرجة الثالثة.

700 دج بالنسبة للمخالفات من الدرجة الرابعة.

كما ترسل المعلومة الى الإدارة المكلفة بتسيير نظام رخصة بالنقاط للسحب الإضافي لنقطتين اثنين[2].

2–كيفية استرجاع النقاط:

تطبيقا لأحكام المادة 191 مكرر2 من المرسوم التنفيذي رقم 04-381 المؤرخ في 15 شوال عام 1425 الموافق ل 28 نوفمبر 2004 المعدل والمتمم، يهدف هذا القرار الى تحديد كيفيات اعداد التكوين الخاص لسائقي السيارات من أجل استرجاع عدد النقاط الضائعة من الرخصة

[1] م62 مكرر من القانون رقم 17-05 والمتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وأمنها وسلامتها.

[2] م93 من القانون 17-05 والمتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وأمنها وسلامتها.

بالنقاط، حيث تقوم لجان تعليق رخص السياقة بإعلام سائقي السيارات الذين كانوا موضوع سحب للنقاط على إثر مخالفات لقواعد حركة المرور عبر الطرق بعدد النقاط التي سحبت منهم[1].

كما يمكن للسائقين استرجاع نصف رصيدهم من النقاط إذا تابعوا تكوينا خاصا على نفقتهم مؤسسات تكوين معتمدة من طرف الدولة.

أ- شروط تأهيل مؤسسات التكوين: تسلم وزارة النقل التأهيل المنصوص عليه في المادة 05 من هذا القرار إلى مؤسسات التكوين المهنية ومؤسسات النقل لإعداد التكوين الأولي للسائقين مثلما هو منصوص عليه في هذا القرار يمنح في إطار اتفاقيات سنوية، ويكون قابلا للتجديد[2].

ويمكن أن يمنح التأهيل لما يأتي:

مراكز التكوين المهني التي يقوم منذ سنتين (02) على الأقل عند تاريخ أول الطلب تأهيل:

* تكوين مهني يتوج بشهادات أو مؤهلات:

- شهادة الأهلية المهنية لمربي مدارس السياقة بالنسبة للأصناف (ب)و(ج)و(د)و(هـ).
- السائقين المحترفين لنقل الأشخاص والبضائع المختلفة والحضيرة.

* تكوين طويل المدى لسائق نقل المسافرين أو البضائع أو لمدة تفوق أو تساوي ثلاثمائة (300) ساعة بعد الحصول على رخصة السياقة على التوالي للصنف (ب)و(ج)و(د)و(هـ).

- المؤسسات العمومية لنقل البضائع أو الأشخاص المعتمدة من طرف وزارة النقل لتعليم سياقة المركبات للأصناف (ج)و(د)و(هـ).

-مؤسسات التكوين (المعاهد و/أو المدارس) التي تضمن تكوينا يتوج بشهادات أو مؤهلات في ميدان النقل عبر الطرق[1].

[1] المواد 01و02 من القرار الوزاري رقم 123-13 المؤرخ في 18فيفري 2013 يحدد كيفيات اعداد التكوين الخاص لاسترجاع عدد النقاط الضائعة من الرخصة بالنقاط.

[2] القرار الوزاري رقم 123-16 المؤرخ في 11 فيفري 2016 يحدد كيفيات اعداد التكوين الخاص لاسترجاع عدد النقاط الضائعة من الرخصة بالنقاط.

يسلم التأهيل أو يجدد عند الاقتضاء، لأصحاب الطلب المذكورين في المادة 2 أعلاه الذين تتوفر فيهم المعايير الآتية:

– نوعية التكوين المهني لسائق نقل البضائع والمسافرين المعد منذ سنتين أو، إذا تعلق الامر بطلب تجديد التأهيل، المعد منذ الحصول على التأهيل السابق[2].

– فعالية هذا التكوين المقدرة من حيث توظيف المتربصين ورضى مستخدمهم عند انتهاء تكوينهم.

–التنظيم المناسب للمسؤوليات داخل المؤسسة وملائمة الوسائل المسخرة.

– ملائمة تكاليف التكوين مع الخدمة المقدمة[3].

حسب المادة الرابعة ترسل طلبات التأهيل برسالة موصى عليها الى وزارة النقل وتتضمن التزام المؤسسة بالقيام بما يأتي:

– احترام برامج وكيفيات تطبيق التكوين.

– وضع تنظيم مادي وبيداغوجي يتماشى مع التكوين المعد.

– عرض على مدراء النقل في الولاية المختصين إقليميا حصيلة سنوية للتكوين المنجز ووضع تحت تصرفهم العناصر الضرورية التي تمكنهم من المتابعة المنتظمة لحسن سير التكوين في ظل احترام البرامج المحددة في الملحق الثاني من هذا القرار[4].

– إبلاغ وزارة النقل بالعقود أو الاتفاقيات الجديدة المبرمة التي عمدت على اسناد بموجبها لهيئات التكوين المعتمدة الأخرى إنجاز جزء من التكوين (التربصات التطبيقية) الاجباري وكذا التعديلات التي أدخلت على العقود السابقة خلال هذه الفترة نفسها.

---

[1] م01 من القرار الوزاري رقم 123-13 المؤرخ في 18فيفري 2013 يحدد كيفيات اعداد التكوين الخاص لاسترجاع عدد النقاط الضائعة من الرخصة بالنقاط.

[2] القرار الوزاري رقم 123-16 المؤرخ في 11 فيفري 2016 يحدد كيفيات اعداد التكوين الخاص لاسترجاع عدد النقاط الضائعة من الرخصة بالنقاط.

[3] م02 من القرار الوزاري رقم 123-13.

[4]م05 من القرار الوزاري رقم 123-13 المؤرخ في 18فيفري 2013 يحدد كيفيات اعداد التكوين الخاص لاسترجاع عدد النقاط الضائعة من الرخصة بالنقاط.

– القيام بنفسها، في جميع الحالات بما في ذلك عندما يتم إسناد جزء من التكوين الاجباري الى هيئة تكوين معتمدة أخرى، باستقبال المتربصين في التكوين والتحقق من الوثائق المقدمة، ويمكن مؤسسة التكوين المؤهلة أن تتوفر على مؤسسات ثانوية تعمل تحت مسؤولية المؤسسة الرئيسية[1]. يجب أن يبرز ملف طلب التأهيل عدد هذه المؤسسات الثانوية وموقعها وخصائصها والوسائل الخاصة بها ويجب أن يكون كل فتح لمؤسسة تكوين ثانوية موضوع طلب مسبق يرسله الى وزارة النقل مسؤول مؤسسة التكوين المعتمدة، يجب أن يبين هذا الأخير موقع المؤسسة الثانوية الجديدة وخصائصها والوسائل المخصصة لها، يجب التبليغ بغلق مؤسسة ثانوية حيث يجب على كل مؤسسة مستفيدة من تأهيل قيد الصلاحية تسند بموجب عقد أو اتفاقية انجاز جزء من التكوين لهيئة تكوين معتمدة أخرى أن ترسل إلى وزارة النقل قبل وضـعه حيز التنفيذ، نسخة من هذا العقد أو الاتفاقية[2].

تودع مؤسسات التكوين أو مؤسسات النقل المعتمدة التي ترغب في إعداد أول طلب تأهيل أو تجديد طلبها مصحوبا بملف يتضمن ما يأتي:

- اسم وصفة المؤسسة (القانون الأساسي للمؤسسة، العنوان البريدي والالكتروني، الهاتف، جهاز التصوير البرقي، المسؤول الواجب الاتصال به).
- نسخة من التصريح بالنشاط.
- النظام الداخلي لمؤسسة التكوين المطبق على المتربصين.
- الجدول التقديري لإيرادات المؤسسة صاحبة الطلب ونفقاتها.

[1] م 06 من القرار الوزاري رقم 123-13، نفس المرجع السابق.

[2] م07 من القرار الوزاري رقم 123-13، نفس المرجع السابق.

- نسخة من العقود أو الاتفاقيات التي تسند بموجبها المؤسسة صاحبة الطلب أو الجزء المسند للمؤسسة المتعاقدة وكذا الوسائل البشرية والمادية التي تتوفر عليها هذه الأخيرة لإنجاز التكوين المقرر[1].

- **بالنسبة للمؤسسات المذكورة في الفقرة 1 من المادة 02:**

- الحصيلة (الحصائل) البيداغوجية للتكوين المهني المتوج بشهادة أو تأهيل أو الطويل المدى المنجز منذ سنتين (2) والحصيلة (حصائل) المالية[2].
- نسخة من قرار الاعتماد بالنسبة للمؤسسات التي تحضر للشهادة المهنية للسائق عبر الطريق.
- كل اتفاقية أو وثيقة تسمح بتقدير خبرة ومهارة المؤسسة في مجال التكوين الطويل المدى (يفوق أو يساوي مائة وأربعين 140 ساعة).

- **بالنسبة للمؤسسات المذكورة في الفقرة 2 من المادة 02:**

- الحصائل البيداغوجية للتكوين المهني الاولي أو المتواصل والتكوين المتوج بشهادات أو مؤهلات الذي ينجز خلال السنوات الثلاث 03 الأخيرة من طرف هذه المؤسسة أو منذ تاريخ الاعتماد الأخير.
- الحصيلة البيداغوجية والمالية للتكوين الإجباري المنجز يذكر فيها بالخصوص عدد الدورات المنظمة وتمويلها وعدد المتربصين وعدد المقبولين والنتائج المحصل عليها من حيث العمل خلال ثلاثة 30 أشهر وستة 06 أشهر والتوزيع حسب النوع لعقد العمل المبرم[3].

[1] م07 من القرار الوزاري رقم 123-13 المؤرخ في 18فيفري 2013 يحدد كيفيات اعداد التكوين الخاص لاسترجاع عدد النقاط الضائعة من الرخصة بالنقاط.

[2] الفقرة 01 من المادة 02، القرار الوزاري رقم 123-16 المؤرخ في 11 فيفري 2016 يحدد كيفيات اعداد التكوين الخاص لاسترجاع عدد النقاط الضائعة من الرخصة بالنقاط.

[3] الفقرة 02 من المادة 02، القرار الوزاري رقم 123-16 المؤرخ في 11 فيفري 2016 يحدد كيفيات اعداد التكوين الخاص لاسترجاع عدد النقاط الضائعة من الرخصة بالنقاط.

ب- وسائل المؤسسة: يجب أن تتوفر المؤسسة على مستخدمين وعتاد كاف يتماشى مع طبيعة ومحتوى التربصات المقررة ومع عدد المتربصين في كل تربص، يتم تحديد وسائل المؤسسة من خلال المعلومات الآتية:

- طبيعة التربصات المتوقعة وعددها.
- عدد المتربصين المتوقع في كل تربص.
- مخطط التمويل التقديري للتكوين المتوقع.
- مكان التربصات ورزنامة التقديرية السنوية.
- تشكيلة الفريق البيداغوجي.
- عدد المكونين الذين تم توظيفهم من طرف المؤسسة عند تاريخ طلب الاعتماد وعدد ممربي المؤسسة الذين يضمون التكوين تحت مسؤولية مؤسسة التكوين[1].
- القائمة الإسمية للمكونين يذكر فيها نوع العقد (عقد لمدة غير محدودة، عقد لمدة محدودة، عقد بوقت جزئي) الذين يربطهم بمؤسسة التكوين تخصصهم (تكوين عام وتقني الخبرة المهنية للسائق)، وكيفيات تدخلهم بصفة مكون أو بصفة مقيم، على أن يرفق وجوبا بالملف السيرة الذاتية للمكون (المكونين) ونسخة من شهادات الكفاءة التي يحوزون عليها التي تثبت خبرتهم المهنية.
- القائمة الإسمية للممرنين (المكونين) التابعين للمؤسسات يذكر فيها تخصصهم (تكوين عام وتقني الخبرة المهنية للسائق)، وكيفيات تدخلهم بصفة مقيم، نصيب من وقت عملهم المكرس للتكوين كيفيات تدخلهم بصفة مكون أو بصفة مقيم، نصيب من وقت عملهم المكرس للتكوين، على أن يرفق وجوبا بالملف نسخ من الاتفاقيات المبرمة بين مؤسسة التكوين ومستخدم.
- العتاد البيداغوجي مراجع التكوين، والدعائم البيداغوجية المستعملة، ومناهج تعليم وتقييم المتربصين[2].

[1] نايت حسين، المدير اعام للعصرنة والوثائق والأرشيف بوزارة الداخلية، جريدة المواطن، ع5146، بتاريخ 03أفريل2018، ص02.

[2] نايت حسين، المدير اعام للعصرنة والوثائق والأرشيف بوزارة الداخلية، نفس المرجع السابق.

- الوسائل المادية المركبة (المركبات) المستعملة: العدد والخصائص، يجب أن ترفق نسخة من شهادة الترقيم التي تبين تاريخ المراقبة التقنية الأخيرة بالنسبة لكل مركبة.
- وصف المحلات بالنسبة للأجزاء التطبيقية والنظرية للتكوين المتوقع (الابعد، التهيئات) والمنشآت المخصصة لهذا التكوين (مساحات المناورات، الأرصفة....) وعند الاقتضاء، محاكي السياقة أو أرضية خاصة تسمح بتنفيذ مناورات السياقة.

حسب المادة 9 يجب على المؤسسات التكوين المعتمدة، بغرض تقدير فعالية تكوين السائقين وحسن سيرة تقديم الى وزارة النقل العناصر الآتية: كل ثلاثة 03 أشهر، قائمة التربصات المنجزة خلال الثلاثي السابق وكذا قائمة التربصات المتوقعة خلال الثلاثي المقبل مع القائمة الاسمية للمكونين والمقيمين المدعوين للتدخل في هذه التربصات[1]. ويمكن سحب التأهيل أو تعليقه في حالة ما إذا لم تصبح الشروط مستوفاة. ويتم دعوة هيئة التكوين مسبقا لتقديم ملاحظاتها بشأن الاجراء المتوقع، يضمن الموظفون المؤهلون التابعون لإدارة النقل المختصة إقليميا والموظفون التابعون للمركز الوطني لرخص السياقة مراقبة المؤسسات المؤهلة، لاسيما فيما يتعلق باحترام دفتر الشروط وديمومة الوسائل التي تم ذكرها عقب طلب التأهيل وحسن سير التكوين.

ج– ملف متابعة التكوين: حسب المادة 06 يرسل حائزو الرخصة بالنقاط الراغبون في متابعة التكوين الخاص الى هيئة التكوين المؤهلة من طرف وزارة النقل مثلما هو محدد في المادة 05 من هذا القرار طلب تسجيل مرفقا بملف يتكون من الوثائق التالية[2]:

- مستخرج من شهادة الميلاد.
- نسخة مصادق عليها مطابقة لرخصة السياقة قيد الصلاحية.
- نسخة من الرخصة بالنقاط.

[1] م 09 من القرار الوزاري رقم 123-16 المؤرخ في 11 فيفري 2016 يحدد كيفيات اعداد التكوين الخاص لاسترجاع عدد النقاط الضائعة من الرخصة بالنقاط.

[2] م 06 من القرار الوزاري رقم 123-16، نفس المرجع السابق.

- نسخة من قرار سحب النقاط.
- حوالة تثبت تسديد مصاريف التكوين.

- يمكن للسائقين إجراء تكوين الخاص في أي ولاية يختارونها على أن تكون هيئة التكوين مؤهلة من طرف وزارة النقل كما هو مبين في المادة 5 أعلاه، ويتلقى المتربصون تلقائيا أثناء التسجيل استدعاء يذكر فيه تاريخ التربص لاسترجاع النقاط ومواقيته ومكانه ويجب أن يجمع التربص التحسيسي فوجا من عشرين (20) شخصا على الأكثر ويجب أن ينشطه وجوبا مكونين اثنين في السلامة عبر الطرق يكون أحدهما طبيبا ونفسانيا والآخر صاحب شهادة الاهلية المهنية في تعليم سياقة السيارات، لا يتضمن التكوين امتحانا أو اختبارا تطبيقيا[1].

يتعين على المتربصين وجوبا احترام الأوقات وفي حالة الغياب أو التأخر يحق للمنشطين منعهم من الدخول في التربص وفي هذه الحالة، لا يتسلم السائق شهادة التربص، ولا يتم التصديق على استرجاع النقاط ويكون المبلغ مستحقا، ويقوم ممثلو المركز الوطني لرخص السياقة الذين يملكون صفة ممتحن أو مكون في تعليم سياقة السيارات بمراقبة انتظام التربص وحسن سيره، عند نهاية التكوين ومع مراعاة انضباط المتربص تسلم له شهادة تكوين من مركز التربص المواد من07 الى 11[2].

يرسل مركز التكوين نسخة من شهادة التكوين إلى البطاقة الوطنية للمخالفات لقواعد حركة المرور عبر الطرق في أجل لا تتجاوز مدته خمسة عشر يوما 15 ابتداءا من نهاية التكوين، من أجل حساب رصيد نقاط السائقين الجديد، يمكن السائقون الذين تحصلوا على شهادة التكوين الاطلاع على رصيدهم من النقاط لدى مديرية النقل في الولاية المختصة إقليميا، ويتمثل التكوين الخاص في تربص يتضمن وجوبا برنامجا تحسيسيا في أسباب وقوع حوادث المرور في الطرق والعواقب الناجمة عنها، يجري التكوين على مدى خمسة أيام 05 أيام متتالية بمعدل ساعي يقدر بثلاثين 30 ساعة[3].

[1] م 05 من القرار الوزاري رقم 123-16، نفس المرجع السابق.

[2] م07 من القرار الوزاري رقم 123-16 المؤرخ في 11 فيفري 2016 يحدد كيفيات اعداد التكوين الخاص لاسترجاع عدد النقاط الضائعة من الرخصة بالنقاط.

[3] م 11 من القرار الوزاري رقم 123-16، نفس المرجع السابق.

د–برنامج التكوين:

البرنامج	اليوم	المدة	المحتوى
–عرض المعطيات الخاصة بسلامة الطرق – تقييم المعارف	اليوم الاول	03 ساعات صباحا	– سياسة السلامة عبر الطرق
–علم حوادث المرور		03 ساعات بعد الظهر	– أسباب وقوع حوادث المرور
– معطيات سيكولوجية في وضعية القيادة	اليوم الثاني	03 ساعات صباحا	–الادراك: الكشف، التعريف والتأويل –توقيع الأوضاع وتفسيرها، العادات – الرؤية حدة الأنظار المجال البصري قرار وفقا للإدراك الحسي
– تحليل قدراتنا الشخصية		03 ساعات بعد الظهر	– تمارين في المجال البصري، مع أخذ مؤشرات – المسافات الأمنية – السائقون الشباب ومخاطر الطريق
– تحليل حالات وقوع حوادث حقيقية في إطار جماعي – مناقشة عوامل وقوع الحادث	اليوم الثالث	03 ساعات صباحا	– القوانين الفيزيائية وتأثيرها على القيادة. – قواعد السرعة. – الكحول والمخدرات والادوية والقيادة – مختلف الوضعيات التي يتعرض لها السائقون أثناء وقوع الحادث
– اقتراح حلول لتحسين الإجراءات في إطار جماعي – دراسة حلول حقيقية مقدمة		03 ساعات بعد الظهر	
– حق مشترك في استعمال الطريق والتصرفات المسؤولة – قيادة مركبات الوزن الثقيل	اليوم الرابع	03 ساعات بعد الظهر	– رفع التحسيس والتوعية بإمكانه أن يفعل الأحسن – مواصفات السائق المنتبه – شرح قيادة مركبات الوزن الثقيل – التنظيم الاجتماعي وخصوصية المستعملين الآخرين

– التحسيس والتوعية حول السرعة	**اليوم الخامس**	**03 ساعات صباحا**	**– الصدمة وتبدد الطاقة، السرعة، انعدام الأمن** **– اختيار السرعة من قبل السائق ميول للسرعة، والخبرة في السرعة** **– التعبير عن دواعي استعمال السرعة، التجاوز والمخاطر** **– التفكير بشأن المخاطر وحدودها**
– التقييم الذاتي للمعارف		**03 ساعات بعد الظهر**	

لا يمكن أن يعد التكوين الخاص إلا لمؤسسات التكوين المعتمدة ومراكز التكوين المهنية والمؤسسات العمومية للنقل المعتمدة من أجل تعليم سياقة السيارات المؤهلة قانونا من طرف وزارة النقل المادة 05 تحدد الاتفاقيات السنوية كيفيات تنظيم التكوين وإرادته وتنشيطه وتتويجه ويتم الإعلان عن قائمة هيئات التكوين المؤهلة من طرف وزارة النقل عن طريق اللصق على مستوى مديريات النقل في الولاية والمصالح الولائية[1].

يرسل مركز التكوين نسخة من شهادة التكوين إلى البطاقة الوطنية للمخالفات لقواعد حركة المرور عبر الطرق في أجل لا تتجاوز مدته خمسة عشر يوما (15) ابتداءا من نهاية التكوين، من أجل احساب رصيد نقاط السائقين الجديد، يمكن السائقون الذين تحصلوا على شهادة التكوين الاطلاع على رصيدهم من النقاط لدى مديرية النقل في الولاية المختصة إقليميا[2].

[1] م 05 القرار الوزاري رقم 123-16 المؤرخ في 11 فيفري 2016 يحدد كيفيات اعداد التكوين الخاص لاسترجاع عدد النقاط الضائعة من الرخصة بالنقاط.

[2] م06 القرار الوزاري رقم 123-16 المؤرخ في 11 فيفري 2016 يحدد كيفيات اعداد التكوين الخاص لاسترجاع عدد النقاط الضائعة من الرخصة بالنقاط.

نموذج شهادة التكوين:

اسم المؤسسة: .....

العنوان: .....

تاريخ ورقم الاعتماد: .....

تاريخ ورقم ترخيص وزارة النقل: .....

رقم الهاتف: ..... رقم الفاكس: .....

شهادة التكوين

أنا الممضي أسفله: .....

المسؤول عن التكوين الخاص، المتحصل على الاعتماد المشار اليه أعلاه، أشهد أن:

الاسم: .....اللقب: .....

تاريخ ومكان الميلاد: .....

صاحب رخصة السياقة رقم: .....

الصادرة بتاريخ: .....عن دائرة.....

الذي ارتكب مخالفة لقانون المرور: .....

بتاريخ: .....ومكان المخالفة.....

ووفقا للمادة 191 مكرر2 من المرسوم التنفيذي رقم04-381 المؤرخ في 28 نوفمبر2004، الذي يحدد قواعد حركة المرور عبر الطرق المعدل والمتمم، فقد تابع تكوينا في التحسيس والتوعية لأسباب ونتائج حوادث المرور والذي أجري من .....الى .....

حرر بـ.....في.....

ختم وتوقيع المسؤول عن التكوين الخاص

أسماء وتوقيع كلا المكونين

توقيع المتدرب

ملخص الفصل الثاني

نظرا لاتساع المدن وزيادة طول الطرقات وكثرة التنقل أدى الى استعمال المركبة سوآءا بعدت المسافات أو قصرت لذلك زادت الحركات المرورية ثم المخالفات ثم الحوادث التي تنال اهتماما عالميا متناميا جراء الخسائر المادي والبشرية المرعبة، حيث تلعب دورا رئيسيا في تدني السلامة المرورية وهذا ما دفع الجزائر بوضع قانون المرور والمتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها وأمنها من خلال فرض قواعد وأنظمة وعقوبات مقترنة بها بهدف الحد من المخالفات المرورية وذلك بإصدار رخصة السياقة بالتنقيط البيومترية لردع حامليها عند المخالفات المرورية بسحب النقاط المترتب عنها دفع غرامات مالية إجبارية كل حسب درجتها كما يتيح القانون إمكانية إعادة التكوين لإمكانية استرجاع رصيد نقاطه، ففي حالة ارتكاب السائق من الدرجة (1،2،3،4) يحرر العون(درك، شرطة) محضر ارتكاب مخالفة من أجل دفع الغرامة بحدها الأدنى في غضون 45 يوم، حيث يرسل المحضر الى مندوبية الامن و السلامة عبر الطرق في أجل أقصاه 08 أيام، يتم حذف النقاط آليا من رخصة السياقة البيومترية لمرتكب المخالفة في حالة عدم دفع الغرامة بحدها الأدنى ترفع لحدها الأقصى بعد مرور 45 يوم و يرسل محضر الى وكيل الجمهورية، بعدها يرسل محضر عدم الدفع الى مندوبية الأمن عبر الطرق.

تحذف نقطتين اضافتين آليا عن عدم تسديد الغرامة في أجلها المحدد ب 45 يوما، وفي حالة نفاذ الرصيد يقوم السائق المخالف بجراء تكوين من اجل استرجاع النقاط، بعدها يرسل محضر التكوين الى مندوبية الامن عبر الطرق لاسترجاع النقاط حيث تسترجع آليا.

خـــاتمـــة

خاتمة

إن استخدام تقنية المعلومات أصبح أمرا حتميا يفرض نفسه على واقع الحياة في مختلف المجالات الوظيفية والخدماتية، وإن تطبيق الإدارة الإلكترونية كآلية لترشيد الخدمة العمومية يمثل استراتيجية محورية يمكنها إضفاء نتائج إيجابية على عمل الأجهزة الإدارية الحكومية فلقد أصبح من الضروري على كل الحكومات الدخول في مرحلة تطبيق الإدارة الإلكترونية والانطلاق مما تتيحه تكنولوجيا الاتصال والمعلومات كأداة لترقية أنشطة ومهام مؤسسات الخدمة العمومية وتساهم بصورة واضحة في تجسيد إصلاحات الخدمات المقدمة للمواطنين وترفع من مستوى الرقابة على الفرد، كما تؤديه المنظمات العامة من خدمات بما يتيح درجة عالية من الجودة على وظائفها، والتي في مقدمتها تقديم الخدمات العمومية.

فبالنسبة لمشروع الجزائر نرى تحولا تدريجيا من الإدارة التقليدية إلى الإدارة الإلكترونية وذلك بتطبيقها على أرض الواقع، كمشروع الوثائق البيومترية فقد نجح إلى حد ما نظرا لتسريع وتيرة انجاز الوثائق سوآءا جواز السفر البيومتري، بطاقة التعريف الوطنية البيومترية، وحتى رخصة السياقة بالتنقيط البيومترية، ما رجع بالفائدة على الحكومة وعلى المواطن على حد سواء من خلال عصرنة الإدارة بتطبيق تكنولوجيا الاتصال والمعلومات وحتى تقريب المواطن من الإدارة عبر اصلاح المنظومة الإدارية بإرساء مفهوم الشفافية والبعد عن البيروقراطية، رغم وجود عوائق ونقائص خصوصا في الشق التقني لتوفير البنية الشاملة لتحقيق الإدارة الإلكترونية.

ومن خلال هذه الدراسة توصلنا إلى النتائج التالية:

- التحول من الإدارة التقليدية الورقية إلى الإدارة الإلكترونية ليس بالأمر الهين وإنما هي عملية تمر بمراحل يتم التخطيط لها محكما وجيدا.

- الإدارة الإلكترونية هي بديل جديد يعيد النظر بعلاقة الفرد بالمؤسسات الحكومية أثناء تأدية الخدمات العمومية.
- يعترض الخدمة الإلكترونية في الجزائر مشكل الأمية الإلكترونية، التي تكاد تمس جل فئات المجتمع إضافة إلى ضعف حجم الاستثمار في تكنولوجيا المعلومات والاتصال، الأمر الذي شكل تهديدا لواقع الجاهزية الإلكترونية، وأضعف مردود المحتوى الرقمي، مما يطرح ضرورة الاهتمام بمشكل الأمية التقنية، ودعم البرامج الخاصة بتكنولوجيا المعلومات والاتصال على مختلف المستويات، وأطوار الدراسة، بهدف خلق مجتمع معلومات قادر على التواصل والتفاعل مع التقنية الحديثة.
- إحداث تقدم نوعي في مجال التعليم الإلكتروني في الجامعات الجزائرية، يتطلب النهوض بمفهوم التعليم المتزامن القائم على الاتصال المباشر، وتقديم الدروس الافتراضية على الشبكة، وعدم الاقتصار على إتاحة عمليات التسجيل الأولية فقط على شبكة الإنترنت.
- تساهم هذه الرخصة بفعالية في التقليل من حوادث المرور عبر نظام السياقة بالتنقيط بمقاربة بيداغوجية وقائية تدفع لاحترام قواعد المرور حيث تهدف إلى ترشيد النفقات وزيادة تدخل فعالية السلطات العمومية عند معاينة المخالفات وسحب النقاط ودفع الغرامات إلكترونيا.
- سينهي العمل برخصة السياقة البيومترية الممارسات الإدارية التي تعكف الدولة على القضاء عليها منذ زمن طويل لاسيما ما تعلق بالمحسوبية واستخدام العلاقات والمعارف لاسترجاع رخصة السياقة فيما مضى، انتهى زمن استرداد رخصة السياقة بـ "المعريفة".

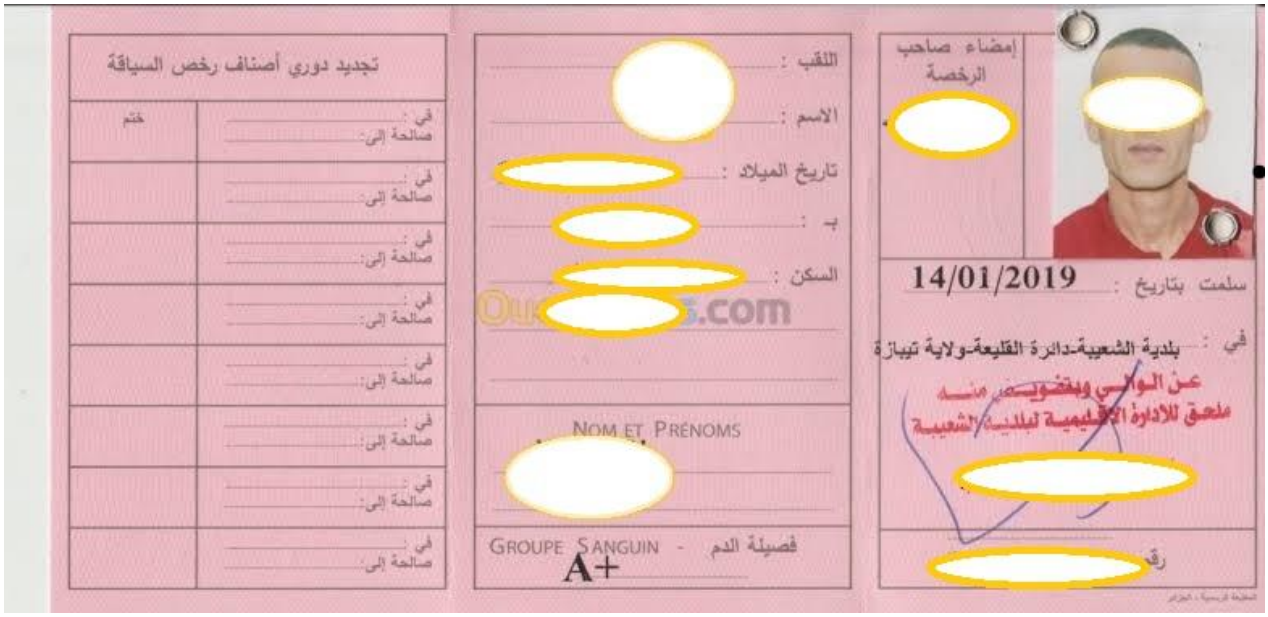
وعليه نقدم بعض الاقتراحات منها:

- لتطبيق الإدارة الإلكترونية يجب أن تتوفر على شروط فعلية تتمثل في: البنية التحتية، الشبكات الالكترونية، الموارد البشرية، الإرادة السياسية، سرية وأمن المعلومات بما يخلق مسارات هامة وحقيقية ترتقي بترشيد الخدمة العمومية.

- مضاعفة الدورات التدريبية للموظفين في الإدارة على استخدام أحدث تقنيات الإدارة الإلكترونية ولفت انتباه المسؤولين وتوعيتهم بأهمية المشروع والتحسيس بفوائده المتنامية.
- الاهتمام بكل ما يخدم عملية التحول واستمراره على المدى الطويل وذلك بتطوير نظام التعليم منذ المراحل الأولى لإعداد الأجيال الجيدة بشكل يؤهلهم لنجاح تعاملهم مع التطورات العلمية التكنولوجية إيمانا بأن التحول اليوم للإدارة العامة الإلكترونية سيتبعه غدا تحولات جديدة.
- بلوغ مستوى جد متقدم من العصرنة عبر اللجوء إلى آخر التقنيات والتكنولوجيات المتاحة اليوم بتصميم رخصة بيومترية إلكترونية مؤمنة بصورة عالية تمنع عمليات تزويرها.
- وضع قواعد حازمة وضوابط صارمة لاستخراج رخص السياقة من خلال اجتياز اختبارات فعلية واشتراط خضوع الشخص لتوقيع الكشف الطبي الدوري لتحديد مدى سلامة حواسه المختلفة ومدى قدرته على قيادة السيارة.
- وضع آلية فعالة للتعاون بين الأجهزة المختلفة والمعنية بالمشكلة سواء أجهزة المرور والاعلام ودور المدرسة والبلدية والمعاهد والجامعات ووسائل الاعلام.
- تعميم استخدام أجهزة الرادار الاوتوماتيكية بمعظم الطرق الرئيسية.
- ضرورة الالتزام بتطبيق قواعد المرور بلا مجاملات أو واسطة.
- وضع إجراءات صارمة لسحب رخص السياقة مع عدم التساهل في تطبيق القانون.

رخصة السياقة بالتنقيط البيومترية تتجاوز مبتغى العصرنة وستكون أساس استراتيجية الدولة في مجال السلامة المرورية خاصة وإن الجزائر تسجل مستويات قياسية مقلقة ومخيفة في حوادث الطرقات تجاوزت المعدلات العالمية، ينجم عنها سنويا 4 ألاف قتيل بمعدل 11 ضحية في اليوم وعشرات الآلاف من الجرحى وخسائر اقتصادية تفوق 100 مليار دينار جزائري.

الملاحق



رخصة السياقة

الشكل (01)

الرخصة بالنقاط

الشكل (02)

رخصة السياقة بالتنقيط البيومترية

الشكل (03)

الملحق الأول

الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية

ولاية .....

رخصة السياقة الاختبارية

PERMIS DE CONDUIRE PROBATOIRE

رقم:

أصناف رخص السياقة	رخصة مسلمة بصفة مؤقتة	ختم السلطة
أ1 A1 الدراجات النارية من الصنف أ والدراجات الثلاثية والرباعية العجلات	في: ..... صالحة إلى:	
أ2 A2 الدراجات النارية من الصنفين ب وج	في: ..... صالحة إلى:	
ب B السيارات ا قل من 10 مقاعد. وزنها بحمولة أقل من 3.500 كغ.	في: ..... صالحة إلى:	
ج1 C1 سيارات البضائع التي يتجاوز وزنها مع الحمولة 3.500 كغ، وأقل من 19.000 كغ بالنسبة للمركبات المنفردة.	في: ..... صالحة إلى:	
ج2 C2 سيارات البضائع التي يتجاوز وزنها 19.000 كغ (مركبة منفردة)، أو التي يتجاوز وزنها 12.500 كغ (مركبة جارة لمجموعة مركبات أو مركبة متفصلة).	في: ..... صالحة إلى:	
د D سيارات النقل العام (أكثر من 9 مقاعد)	في: ..... صالحة إلى:	
هـ E السيارات من الصنف "ب، ج، د" تجر مقطورة وزنها أكثر من 750 كغ.	في: ..... صالحة إلى:	
و F السيارات من الصنف "أ1" أو "أ2" أو "ب" التي يسوقها المعطوبون والمهيأة خصيصا لراحة إعاقتهم.	في: ..... صالحة إلى:	

Scanné avec CamScanner

الملحق الأول (تابع)

تجديد دوري **استلام رخص السياقة**	ختم في : ..... صالحة إلى :		
اللقب : ..... الاسم : ..... تاريخ الميلاد : ..... بـ : ..... السكن :	**NOM ET PRENOMS**		
إمضاء صاحب الرخصة			
صورة	سلمت بتاريخ : ..... في : ..... رقم :		

Scanné avec CamScanner

الملحق الثاني

أصناف رخص السياقة	رخصة مسلمة بصفة دائمة أو مؤقتة	ختم السلطة
أ1 الدراجات النارية من الصنف أو الدراجات الثلاثية والرباعية العجلات A1	في : ..... صالحة إلى :	
أ2 الدراجات النارية من الصنفين ب وج A2	في : ..... صالحة إلى :	
ب السيارات ا قل من 10 مقاعد. وزنها بحمولة أقل من 3.500 كغ. B	في : ..... صالحة إلى :	
ج1 سيارات البضائع التي يتجاوز وزنها مع الحمولة 3.500 كغ، وأقل من 19.000 كغ بالنسبة للمركبات المنفردة. C1	في : ..... صالحة إلى :	
ج2 سيارات البضائع التي يتجاوز وزنها 19.000 كغ (مركبة منفردة)، أو التي يتجاوز وزنها 12.500 كغ (مركبة جارة لمجموعة مركبات أو مركبة مفصلية). C2	في : ..... صالحة إلى :	
د سيارات النقل العام (أكثر من 9 مقاعد) D	في : ..... صالحة إلى :	
هـ السيارات من الصنف "ب" د.ج. تجر مقطورة ووزنها أكثر من 750 كغ. E	في : ..... صالحة إلى :	
و السيارات من الصنف "C1" أو "C2" أو "ب" التي يسوقها المحظوظون والمهيأة خصيصا لمراعاة إعاقتهم. F	في : ..... صالحة إلى :	

الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية

رخصة السياقة

PERMIS DE CONDUIRE

رقم

Scanné avec CamScanner

الملحق الثاني (تابع)

صورة	إمضاء صاحب الرخصة
سلمت بتاريخ : ..... في : ..... رقم	اللقب : ..... الاسم : ..... تاريخ الميلاد : ..... بـ : ..... السكن : .... NOM ET PRENOMS .....

تجديد دوري أصناف رخص السياقة							
في : ..... صالحة إلى : ..... ختم							

Scanné avec CamScanner

الملحق الثالث

الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية

الرخصة بالنقاط

اللقب : .....

الاسم : .....

تاريخ ومكان الازدياد : ..... / ..... / .....

العنوان : .....

.....

تاريخ الحصول على رخصة السياقة : ..... / ..... / .....

تاريخ إصدار رخصة السياقة : ..... / ..... / .....

السلطة المانحة لرخصة السياقة : .....

.....

رقم رخصة السياقة : .....

الصفحة 1

Scanné avec CamScanner

متابعة الرخصة بالنقاط

تاريخ المخالفة أو الجنحة : ..... / ..... / .....

توقيت المخالفة أو الجنحة : ..... / ..... / .....

مكان المخالفة أو الجنحة : ..... / ..... / .....

طبيعة المخالفة أو الجنحة : ..... / ..... / .....

عدد النقاط محل السحب :

الرصيد :

استرجاع النقاط :

الرصيد في : ..... / ..... / .....

رقم شهادة التربص :.....

المؤسسة المصدرة للشهادة :.....

.....

عدد النقاط المسترجعة :

تاريخ الاسترجاع : ..... / ..... / .....

الرصيد الجديد :

السلطة المصادقة على الرصيد :.....

.....

الصفحة 2

Scanné avec CamScanner

قائمة المصادر والمراجع

قائمة المصادر والمراجع

أولا: المصادر

النصوص القانونية:

1) -قانون رقم 17-05 مؤرخ في 19 جمادي الأولى عام 1438 الموافق لـ 16 فبراير 2017 يعدل ويتمم القانون 01-14 المؤرخ في 29 جمادى الأولى عام 1422الموافق لـ 19 غشت 2001 والمتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها وأمنها.

2) -القانون 04 -16 المؤرخ في 10 نوفمبر 2004 المتعلق بتنظيم حركة المرور وأمنها وسلامتها.

3) -القانون 05/17 المؤرخ في 13 فيفري 2012 المتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها وأمنها.

4) -المرسوم التنفيذي رقم 11-376، المؤرخ في 2011/11/12 الذي يعدل المرسوم التنفيذي رقم 04-381 الذي يحدد قواعد حركة المرور عبر الطرق، جريدة رسمية العدد 62، الصادرة بتاريخ 2011/11/20.

5) -المرسوم التنفيذي 11-376 المؤرخ في 16 ذي الحجة عام 1432 الموافق ل 12 نوفمبر2011، يعدل ويتمم المرسوم التنفيذي رقم 04-381 المؤرخ في 15 شوال عام 1425 الموافق 28 نوفمبر 2004 الذي يحدد قواعد حركة المرور عبر الطرقات.

6) -المرسوم التنفيذي 04-381 المؤرخ في 28 نوفمبر 2004 يحدد قواعد حركة المرور عبر الطرق.

7) -الأمر رقم 09-03 المؤرخ في 22 جويلية 2009 المتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها وأمنها.

8) الأمر عدد 144 سنة 2000 المؤرخ في 24 جانفي 2000 يتعلق برصيد النقاط المسند لكل رخصة سياقة الخاص بدولة تونس.

9) -منشور وزاري المشترك رقم 06 المؤرخ في 06 جوان 2011 يتعلق بوضع حيز التداول رخصة السياقة من النوع البيومتري الإلكتروني.

10) -منشور وزاري مشترك رقم 03 مؤرخ في04 جوان2018 المتعلق بوضع حيز التداول رخصة السياقة من النوع البيومتري الإلكتروني.

11) -منشور وزاري رقم 06 المؤرخ في 05 نوفمبر2018 المتعلق بالترتيبات التنظيمية المؤطرة للتحديثات المضافة للشباك الإلكتروني لاسيما المتعلقة بإصدار رخصة السياقة البيومترية الإلكترونية.

12) -منشور وزاري مشترك رقم 13/01 المؤرخ في 09 جانفي 2013 يتضمن اصدار الوثائق المتعلقة برخصة السياقة الاختبارية ورخصة السياقة النموذج الجديد والرخصة بالنقاط

13) -القرار الوزاري المشترك المؤرخ في 01سبتمبر 1984يتضمن تشكيل لجان تعطيل رخصة السياقة وعملها.

14) -القرار الوزاري رقم 123-13 المؤرخ في 18فيفري 2013 يحدد كيفيات إعداد التكوين الخاص لاسترجاع عدد النقاط الضائعة من الرخصة بالنقاط.

15) -القرار الوزاري رقم 123-16 المؤرخ في 11 فيفري 2016 يحدد كيفيات إعداد التكوين الخاص لاسترجاع عدد النقاط الضائعة من الرخصة بالنقاط.

16) -القرار الوزاري المؤرخ في 01 سبتمبر 1984.

17) -مذكرة وزارية رقم 98 المؤرخة في 16 فيفري 2005 المتضمنة تطبيق الاجراء المتعلق بسحب رخص السياقة.

18) -التعليمة الوزارية رقم 0106 المؤرخة في 20 ماي 2010 بخصوص معالجة مخالفات قواعد حركة المرور عبر الطرقات المرتكبة خارج ولاية إقامة مرتكبيها الصادرة عن وزارة الداخلية والجماعات المحلية.

ثانيا: المراجع

الكتب:

باللغة العربية:

19) -أحمد محمد غنيم، الإدارة الإلكترونية أفاق الحاضر وتطلعات المستقبل، المكتبة العصرية، المنصورة، مصر، 2007.

20) -أحمد محمد غنيم، الإدارة الإلكترونية أفاق الحاضر وتطلعات المستقبل، المكتبة العصرية، المنصورة، مصر، 2004.

21) -السالمي عمر الرزاق، تكنولوجيا المعلومات، دار المناهج، عمان، 2007.

22) -الفرجاني عبد العظيم، التكنولوجيا وتطور العلم، دار غريب، عمان، 2002.

23) -الفريخ فريال عثمان، مشروع الحكومة الإلكترونية بالكويت، إدارة المعلومات في البيئة الرقمية، المعرفة والكفاءات والجودة، تونس المنظمة، العربية للتربية والثقافة والعلوم، 2003.

24) -المفرجي عادل حرشوش، الإدارة الإلكترونية المنظمة العربية للتنمية الإدارية، مصر،2007.

25) -بشير عباس العلاق، الإدارة الرقمية، المجالات والتطبيق، مركز الامارات لدراسات والبحوث الاستشارية، أبو ظبي، الإمارات العربية، ط1،2005.

26) -ثابت عبد الرحمان إدريس، نظم المعلومات الادارية في المنظمات المعاصرة، دار الجامعية الاسكندرية، مصر، 2005.

27) -جمال نجيمي، دليل القضاة للحكم في الجنح والمخالفات في التشريع الجزائري، المبادئ الدولية للمحاكمة العادلة، جزء2، ط2، دار هومة، الجزائر، 2014.

28) -جمعة اسماعيل العياط، الإدارة الإلكترونية، دار أمجد للنشر والتوزيع، الطبعة العربية، عمان، الأردن 2015.

29) -حسين طاهر داود، أمن شبكات المعلومات، معهد الادارة العامة، الرياض، المملكة العربية السعودية 2004.

30) -سعد غالب ياسين، الإدارة الإلكترونية وأفاق تطبيقها، العربية مهد الادارة العام، الرياض، المملكة العربية السعودية.

31) -عامر ابراهيم قنديجيلي، وايمان فاضل السامرائي، تكنلوجيا المعلومات وتطبيقها، مؤسسة الوراق للنشر، ط1، عمان، الأردن، 2002.

32) -عامر إبراهيم قنديلمي، المعجم الموسوعي لتكنلوجيا المعلومات والأنترنت، دار الميسر للنشر، الطبعة الأولى، عمان، 2003.

33) -عبد الرزاق السالمي وخالد ابراهيم السليطي، الإدارة الإلكترونية، دار وائل للنشر والتوزيع، عمان، الأردن، 2008.

34) -علاء عبد الرزاق محمد السالمي وحسين عبد الرزاق السالمي، شبكات الإدارة الإلكترونية، دار وائل للنشر والتوزيع، عمان، ط1، 2005.

35) -محمد الصيرفي، الإدارة الإلكترونية، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، مصر، 2006.

36) -محمد سمير أحمد، الإدارة الإلكترونية، دار المسيرة للنشر والتوزيع والطباعة، الطبعة الأولى، عمان، الأردن، 2009.

37) -محمد سمير أحمد، الإدارة الإلكترونية، دار المسيرة للنشر والتوزيع، الطبعة 1، 2009.

38) -محمد صدام جبر، الموجة الإلكترونية القادمة، الحكومة الإلكترونية، مجلة الإداري، العدد 91.

39) -محمد عبد حسين آل فرج الطائي، موسوعة الكاملة في نظم المعلومات الإدارية الحاسوبية، دار زهران للنشر، عمان، الأردن،2002.

40) -مخلوف بلخضر، النصوص القانونية التنظيمية مع الاجتهادات القضائية، د ط، دار الهدى، عين مليلة، 2004.

41) -نائل عبد الحافظ، العولمة، نوعية الإدارة والحكومة الإلكترونية في العالم الرقمي، دراسة استطلاعية، مجلة الملك سعود، العدد 15، 2003.

42) -نجم عبود نجم، الإدارة الإلكترونية، الاستراتيجية والوظائف والمشكلات، دار المريخ للنشر، الرياض، المملكة العربية السعودية، 2004.

باللغة الأجنبية:

43) Atallah Sami, E-Gouvernement, United Nation Développent Programme, April.2002.

44) Gronlund AKE, Management Electronic Services, a Public sector perspective, London, Springer- verlag London Limited, 2002.

45) Philip kotler, marketing management, 13éme édition, Pearson éducation, paris, 2009.

الرسائل والمذكرات:

46) -أمينة بن حامد، الحكومة الإلكترونية، تجربة الجزائر الإلكترونية للتحول نحو الحكومة الإلكترونية، مذكرة ماستر أكاديمي، ميدان العلوم السياسية، شعبة العلوم السياسية، تخصص تنظيمات سياسية وادارية، قسم العلوم السياسية، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة قاصدي مرباح، ورقلة، الجزائر، 2013.

47) -بدر بن محمد المالك، الأبعاد الإدارية والأمنية لتطبيقات الإدارة الإلكترونية في مصارف السعودية، (دراسة مسحية)، رسالة ماجستير في العوم الادارية غير منشورة، قسم العوم الإدارية، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، الرياض، 2007.

48) -بدر بن محمد المالك، الأبعاد الإدارية والأمنية لتطبيقات الإدارة الإلكترونية في مصارف السعودية، (دراسة مسحية)، رسالة ماجستير في العوم الإدارية غير منشورة، قسم العوم الادارية، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، الرياض، 2007.

49) -ساسي مريم، الإدارة الإلكترونية، دراسة مقارنة، مذكرة تخرج لنيل شهادة ماستر في القانون العام، تخصص ادارة ومالية، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة آكلي محند أو الحاج، البويرة، 2016.

50) -عزاوي عبد الرحمان، الرخص الإدارية في التشريع الجزائري، رسالة مقدمة لنيل درجة دكتوراه دولة في القانون العام، كلية الحقوق، جامعة الجزائر،2007.

51) -علي بن ضبيان الرشيدي، الضبط الآلي المروري ودوره في الحد من المخالفات، رسالة ماجيستر في العلوم الشرطية، تخصص قيادة أمنية، كلية الحقوق، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، المملكة العربية السعودية،2009.

52) -قارطي محمد، دور الإدارة الإلكترونية في تطوير الخدمة العمومية في الجزائر، مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماستر في الحقوق، تخصص قانون عام معمق، كلية الحقوق السياسية، جامعة عبد الحميد ابن باديس، مستغانم، 2017.

المقابلات والتصريحات:

53) -التصريح فيصل عربوش نائب مديرية إدارة استغلال النظم للمركز البيومتري بالعاصمة، قناة الأجواء الجزائرية، يوم10فيفري2020.

54) -مقابلة مع السيد خنين حمزة رئيس مكتب حركة المرور عبر الطرقات لمديرية النقل لولاية غرداية، الساعة 15:45 يوم 19 فيفري2020.

المداخلات:

55) -سهيلة بوخميس، مداخلة بعنوان دور رخصة السياقة في تجسيد السلامة المرورية في الجزائر بين الواقع والمأمول، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة 01ماي 2015، قالمة، يوم 13 نوفمبر 2015.

الجرائد:

56) -أحمد نايت الحسين، المدير اعام للعصرنة والوثائق والأرشيف بوزارة الداخلية، جريدة المواطن، ع5146، بتاريخ 03أفريل2018، ص02.

57) -أحمد نايت الحسين، رئيس المركز الوطني للأمن عبر الطرق، جريدة الجزائر، يوم 27جانفي2020، السنة التاسعة، العدد 2694.

58) لعلامي جمال، "جواز سفر وبطاقة تعريف بيومتريان بداية من 2010"، جريدة الشروق اليومي، العدد 2723 الثلاثاء 2009/09/22.

المواقع الإلكترونية:

59) -http//8uropa.eu.int le 02/03/2020 à 13.35 h.

60) -http//forms.ksu.edu.sa/showthread.php Page 3487 le10/02/2020 à 23.12 h.

61) -http://ar. m.Wikipédia.Org le 22/05/2020 à 19.25h

62) -http://www.interieur.gov.dz/index.php/ar le08/04/2020 à 14.55h

63) -https://ar.wikipedia.org/wiki le 11/02/2020 à 18.15 h.

64) -www.almaany.Com le 11/04/2020 à 21.45 h .

65) -www.almasryalyom.com le 25/04/2020 à 16.05h

66) -www.djazairaas.com/ellmassa.com/67664 le01/03/2020 à 09.45h.

67) -www.Interieur.gov.dz le 03/03/2020 à 12.15 h.

68) -www.stage-récupération-points.com le 09/04/2020 à 10.35h

فهـــرس المحتويـــــات

فهرس المحتويات

الموضوع	
البسملة.....	
شكر وعرفان.....	
الاهداء.....	
قائمة المختصرات.....	
الملخص.....	
المقدمة.....	
الفصل الاول: الإدارة الإلكترونية كمظهر من مظاهر عصرنة الإدارة العمومية.....	06
المبحث الأول: التحول من الإدارة التقليدية إلى الإدارة الإلكترونية.....	07
المطلب الأول: متطلبات التحول من الإدارة التقليدية إلى الإدارة الإلكترونية وأهدافها.....	07
الفرع الأول: متطلبات التحول من الإدارة التقليدية إلى الإدارة الإلكترونية.....	08
أولا: متطلبات الإدارية والتقنية.....	08
ثالثا: متطلبات البشرية والمالية والأمنية.....	14
الفرع الثاني: أهداف الإدارة الإلكترونية.....	17
المطلب الثاني :دوافع التحول إلى الإدارة الإلكترونية وتجربتها في الجزائر.....	19
الفرع الأول: وظائف الإدارة الإلكترونية ودوافعها.....	19
أولا: وظائف الإدارة الإلكترونية.....	19
ثانيا: دوافع الإدارة الإلكترونية.....	25
الفرع الثاني: تجارب الإدارة الإلكترونية في بعض الدول واعتمادها في الجزائر.....	25
أولا: تجارب الإدارة الإلكترونية في بعض الدول.....	25

ثانيا: اعتماد الإدارة الإلكترونية في الجزائر.....	27
المبحث الثاني: خطوات اتصال الادارة الالكترونية في الجزائر وأهميتها.....	29
المطلب الأول: خطوات وأنماط وعوامل نجاح الإدارة الإلكترونية.....	29
الفرع الأول: خطوات وأنماط الإدارة الإلكترونية.....	29
أولا: خطوات الإدارة الإلكترونية.....	29
ثانيا: أنماط الإدارة الإلكترونية.....	30
الفرع الثاني: عوامل نجاح الإدارة الإلكترونية.....	32
المطلب الثاني: أهمية الإدارة الإلكترونية وتقييم مشروع الجزائر الإلكترونية.....	33
الفرع الأول: أهمية الإدارة الإلكترونية.....	33
الفرع الثاني: تقييم مشروع الجزائر الإلكترونية وقطاعاتها المستهدفة.....	35
ملخص الفصل الأول.....	37
الفصل الثاني: رخصة السياقة بالتنقيط البيومترية الإلكترونية.....	38
المبحث الأول: مفهوم رخصة السياقة ومراحل تطورها.....	40
المطلب الأول: مفهوم رخص السياقة.....	40
الفرع الأول: تعريف الرخص بالنقاط وخصائصها.....	40
أولا: تعريف الرخصة بالنقاط.....	40
ثانيا: خصائص الرخصة بالنقاط.....	42
الفرع الثاني: تعريف رخصة السياقة البيومترية وخصائصها.....	43
أولا: تعريف رخصة السياقة البيومترية.....	43
ثانيا: خصائص رخصة السياقة البيومترية.....	43
المطلب الثاني: مراحل تطور رخصة السياقة بالتنقيط واعتمادها في مختلف دول العالم....	45
الفرع الأول: مراحل تطور رخصة السياقة بالتنقيط.....	45

الفرع الثاني: اعتماد رخصة السياقة بالتنقيط في مختلف دول العالم.....	48
المبحث الثاني: استصدار رخصة السياقة البيومترية ونظام سحب واسترجاع نقاطها.....	50
المطلب الأول: الهيئة المكلفة بإصدار رخصة السياقة بالتنقيط البيومترية ومراحلها.....	50
الفرع الأول: استقبال الملفات المترشحين من طرف مديرية النقل.....	51
الفرع الثاني: تسليم رخصة السياقة البيومترية الإلكترونية.....	52
المطلب الثاني: تعليق رخصة السياقة وسحب النقاط منها وكيفية استرجاعها.....	52
الفرع الأول: تعليق رخصة السياقة البيومترية.....	52
أولا: لجان تعليق رخص السياقة.....	53
ثانيا: ارسال رخصة السياقة الى اللجنة الولائية لمقر سكن مرتكب المخالفة.....	55
الفرع الثاني: المخالفات وكيفية سحب واسترجاع النقاط.....	56
أولا: المخالفات التي تستوجب سحب المخالفات.....	57
ثانيا: كيفية سحب واسترجاع النقاط.....	65
ملخص الفصل الثاني.....	76
الخاتمة.....	77
الملاحق.....	81
المصادر والمراجع.....	91
فهرس المحتويات.....	99