المملكة المغربية

وزارة النقل واللوجيستيك

م ن ط/ق د ت/م ت ت ق ن ط/ 136 /2025

ⵜⴰⴳⵍⴷⵉⵜ ⵏ ⵍⵎⵖⵔⵉⴱ

ⵜⴰⵎⴰⵡⴰⵙⵜ ⵏ ⵜⵣⵔⴼⵜ ⴷ ⵜⵎⵙⵉⵡⴰⵍⵜ

الرباط، في 5 - يونيو 2025

حول النشر الالكتروني لمشروع القانون رقم 57.24 بتغيير وتتميم القانون رقم 52.05 المتعلق بمدونة السير على الطرق

رقم	صاحب التعليق	التعليق	عناصر الجواب
1	حاجي زم	بصدد الإطلاع	-
2	مصطفى السباعي	المادة 44: يراد في مفهوم هذا القانون بما يلي: مركبة: كل وسيلة نقل لها عجلتان.....أو بواسطة قوة خارجية. التعليق: هناك مجرد عجلة واحدة بمحرك كهربائي يتم استعمالها على الطريق، يجب أخذها بعين الاعتبار. المادة 99: طبقا لأحكام المادة..... المخالفات التعليق: يجب: - اعتبار ركوب أكثر من شخص واحد على دراجة بعجلتين ذات محرك (الترونتينيت) مخالفة. - اعتبار سياقة الدراجة بمحرك أو الدراجة النارية أو الدراجة ثلاثية العجلات بمحرك أو الدراجة رباعية العجلات بمحرك فوق الممرات الخاصة بالراجلين (الطروطوار) مخالفة.	■ المادة 44: الدراجة بمحرك التي لها عجلة واحدة لا تعد من ضمن المركبات التي يسمح لها بالسير على الطريق العمومية. ■ المادة 99: يمكن للسائق وحده استعمال مركبة التنقل الشخصي بمحرك، واصطحاب أي راكب إضافي تعتبر مخالفة. المنع والسماح باستعمال مختلف أجزاء الطريق العمومية من ضمن الأحكام المنصوص عليها في النصوص التطبيقية وخاصة المتعلقة بقواعد السير على الطرق.
3	Said Lagrou	تعليق بخصوص المادة 176 من الضروري إنشاء وثيقة مؤمنة، مماثلة لتلك المستخدمة من قبلNARSA ، للوثائق التي تصدرها مراكز فحص أجهزة قياس السرعة وزمن السياقة، من أجل تعزيز مصداقيتها، والحد من مخاطر التزوير، وتمكين من إجراء مراقبة مادية موثوقة وفعالة. من الضروري تطبيق قانون محددات السرعة من أجل مراقبة السائقين المتهورين وكذلك أولئك الذين لا يتأثرون بالغرامات، وبالتالي منعهم من تجاوز السرعة المقررة.	يعد جهاز قياس السرعة وزمن السياقة من ضمن وسائل القياس التي تساهم في احترام السرعة المحددة لكل صنف من المركبات ولا سيما تلك المخصصة للنقل المهني. ولذلك فإن مصداقية الجهاز تكتسي أهمية بالغة، ما يجعل التأسيس لإجراءات تصب في هذا المنحى ضرورة يمكن استحضارها عند إعداد النصوص التطبيقية للقانون رقم 52.05 بعد التغيير والتتميم. مع مراعات المستجد المتمثل في استعمال أجهزة رقمية.
4	abdelfattah mouabad	Il n'est pas normal que les 2 roues puissent circuler à des vitesses allant jusqu'à 90 km/h actuellement (cas du fameux C90) et provoquer tant d'accidents, - Par la loi, la vitesse des motocyclettes et triporteurs devrait être bridés par le fabricant/vendeur à 45 Km/h ou au max à 60 Km/h. - Un contrôle technique devrait être imposé pour en assurer le respect ainsi que adopter des sanctions contre le débridage de ces véhicules. - les agents de contrôle	Les dispositions relatives à la limitation de la vitesse et au contrôle de la conformité technique des véhicules sont prévues par les textes pris pour l'application de la loi n° 52.05 portant code de la route.

		de la circulation devrait être équipés de dispositifs de contrôle de ce bridage. - les casques des 2 roues devraient subir une homologation pour la sécurité avec une norme dédiée.	Par ailleurs, les casques utilisés par les conducteurs de motocycles doivent, conformément à la loi, être homologués.
5	رضا الحسناوي	رضا الحسناوي رئيس المرصد الوطني للنقل وحقوق السائق المهني بجهة طنجة تطوان الحسيمة وأحد المشاركين في الحوار الاجتماعي الذي تتبناه وزارة النقل واللوجستيك. كنت أتمنى لو المجال يسمح لتقديم انتقاد لهذه الصيغة المقدّمة التي يمكن أن نقول عنها مقدّمة بشكل أحادي الجانب رغم الحوار والمقاربة التشاركية التي ادّعتها الوزارة في الديباجة. فنحن كمشاركين في الحوار وفي تقديم الاقتراحات لم نلمس في الصيغة المقدّمة اية لمسة لمقترحاتنا ولتطلعاتنا كممثلي السائقين المهنيين، ولا لما تمّ الاتفاق معنا عليه بخصوص السياقة المهنية وخصوصا نظام تطبيق أوقات السياقة والراحة. لكن لا يهم، سنؤجل الانتقاد لوقت آخر فما يهم الآن هو تعليقنا على هاته التعديلات: أولاً ما يهم المادة 49 : التعديل المطروح في هذه المادة غير واضح، لذلك يمكن أن يفتح الباب أمام تأويلات بل وخلافات وأيضا أمام تجاوزات وشطط في استعمال السلطة التقديرية للإدارة ما دمتم لم تحدّدوا أسماء وأصناف اللوازم وتوابع المركبات التي يمكن أن تكون موضوع مصادقة لأنّه هناك العديد والعديد من لوازم وتوابع المركبات !! المادة 95 : نسجّل باستياء سوء تقديركم للتعديلات التي أجريتموها على هاته المادة وللضرر الذي يمكن أن تتسبب فيه وحجم الخروقات القانونية التي ستجعل سائقي المركبات يتجرؤون عليها. كلّ مواطن يستمع للإحصائيات الأسبوعية للدرك الملكي أو الأمن الوطني المتعلقة بحوادث السير يعلم مباشرة أن أكبر سبب لهاته الحوادث هو تهور السائقين وارتكابهم للمخالفات خصوصا عدم الوقوف الإجباري للضوء الأحمر وعلامة قف وعدم احترام الأسبقية .. الحال هكذا وهو يعلم أنّه إذا لم يدفع ثمن غرامة المخالفة ستسحب رخصة سياقته فالسحب هو الرادع الأكبر له فماذا سيحدث لو علم أن الدولة تهاونت في هذا الشأن ووفق هاته التعديلات سيمكنه الاحتفاظ برخصة سياقته ومتابعة السياقة رغم عدم دفعه غرامة المخالفة التي ارتكبها وستكتفي الدولة بسحب الرخصة فقط في حالة لم يدفع الصوائر المتعلقة بجنح السير !!! سأكتفي اليوم بهاتين المادتين على أن أعود للمجزرة التي ارتكبتموها في حق فئة السائقين المهنيين في المواد المتعلقة بتطبيق أوقات السياقة والراحة	■ لقد سلكت الوزارة منذ بداية هذا الورش مقاربة تشاركية منفتحة لتحري الصعوبات التي تواجه المعنيين بمجال النقل الطرقي مع استحضار المصلحة العامة ومصالح كافة مستعملي الطريق العمومية بمختلف ربوع الوطن، وما النشر الإلكتروني لمشروع هذا القانون على الموقع الرسمي للأمانة العامة للحكومة إلا مرحلة من مراحل إشراك الفاعلين ومختلف أطياف المجتمع في إيصال تعاليقهم واقتراحاتهم على الصيغة الأولية للمشروع في أفق تجويدها؛ ■ المادة 49: المقتضي فتح المجال أمام إمكانية المصادقة على لوازم وتوابع المركبات من طرف الإدارة بما يضمن سلامة راكبيها وكافة مستعملي الطريق العمومية، على أساس أن الخوض في التفاصيل التقنية سيتم التوسع فيه عند تحيين النصوص التطبيقية للقانون رقم 52.05 المتعلق بمدونة السير على الطرق، أي في نص قانوني واضح وصريح يؤطر عمل الأجهزة المكلفة بالمصادقة على المركبات؛ ■ المادة 95: المشروع لم يدخل تعديلات على الحالات التي يجب فيها إصدار قرار سحب رخصة السياقة من طرف الإدارة، وإنما عمل على استبدال المسطرة القضائية في فرض وتحصيل الغرامات المقررة على بعض المخالفات لمدونة السير بأخرى إدارية.
6	Mohamed El ouazzzani	"من الأفضل للمغرب أن يستثمر في تطوير **نظام تاتشغراف رقمي وطني** مُصمم خصيصًا لاحتياجات النقل المحلية، بدلًا من استيراد النظام الأوروبي. فكما فعلت البرازيل، المغرب يمتلك **الكفاءات التقنية** و**البنية التحتية الرقمية** اللازمة لإنشاء حلول مبتكرة. هذا النظام يمكنه: - **التكيف مع التشريعات المغربية** (مثل قانون السير، استراتيجية السلامة الطرقية). - **توفير تكلفة أقل** مقارنة بالأنظمة الأوروبية (تقليل الاعتماد على الاستيراد). - **تعزيز السيادة الرقمية** وحماية بيانات النقل من التبعية للخارج. بالإضافة إلى ذلك، المغرب يمتلك خبرات في مجال **الهندسة والذكاء الاصطناعي** (مثل جامعات ومختبرات التكنولوجيا) يمكنها قيادة هذا المشروع".	■ إن اعتماد جهاز لقياس السرعة وزمن السياقة يهدف بالأساس إلى ضمان سلامة السائقين ومستعملي الطريق العمومية من خلال التقليل من حوادث السير الناجمة عن التعب والإرهاق أثناء السياقة دون أخذ فترات راحة كافية، وذلك من خلال تيسير مهمة مراقبة مدى احترامهم السائقين للقوانين الجاري بها العمل المحددة لزمن السياقة ومدة الراحة اللازمة للسائق المهني. ■ علما أن مدونة السير على الطرق لا تقف حائلا أمام تصنيع وتطوير جهاز قياس زمن السياقة ومدة الراحة بالمغرب وحيث تنص على إلزامية تجهيز بعض الأصناف من المركبات بجهاز يجب أن يتوافق مع المعايير الدولية الخاصة بالسلامة والجودة بما في ذلك تلك المعمول بها في دول الاتحاد الأوروبي باعتباره الشريك الاقتصادي

			الأول للمغرب وأغلب الشركات المغربية المتخصصة في النقل الطرقي المهني ترتاد دولا يسري عليها الاتفاق الأوروبي بشأن عمل طواقم المركبات المستعملة في النقل الطرقي الدولي.
7	mohammed bousselac	مادة 189 فيها شطط في استعمال سلطة ارجو تعديلها ويجب فرض عقوبة علي سائق والمشغل معا في حالة عدم احترام اوقات سياقة انا سائق يكون مجبر	المادة 189 مضمونها مرتبط بعدم وجود أو عدم كفاية أضواء المركبات، ولا علاقة لها بمدتي السياقة والراحة.
8	محمد راكع	للحد من حوادث السير يجب إشراك المشغل في المخالفات المتعلقة بأوقات السياقة وراحة حيت أنا المشغل هو الذي يفرض على سائق عدم إحترام أوقات السياقة وراحة ويجب تقنين عقود عمل وإحداث نظام أساسي ينظم مهنة سياقة داخل مدونة الشغل، هل تعلمون أن هناك عدد كبير من سائقين المهنيين يشتغلون بالنسبة وبأجور لا توفر لهم العيش الكريم وهناك أيضاً عدد كبير من الشاحنات المتهالكة التي لا تتوفر على أدنى معدات السلامة فكيف يمكن مع هادي الإكراهات أن يقدم لنا السائق المهني سياقة أمنة	■ إن السائق ملزم باحترام زمن السياقة ومدة الراحة بمقتضى القانون ولا يمكن للمشغل إن يفرض عليه مخالفة القانون الذي يهدف إلى ضمان سلامة السائق والركاب وباقي مستعملي الطريق على قدم المساواة، والتزامات الأجير في الامتثال لأوامر مشغله تكون في نطاق القانون. ■ أما عن المقترح المتعلق بالعلاقة القائمة بين السائقين ومشغليهم فيمكن الخوض فيه عند تعديل مدونة الشغل. ■ وعن الشاحنات المتهالكة فإن خضوع المركبات للفحص التقني يحدد مدى أهليتها للسير على الطرق العمومية وضمان سلامة مستعمليها.
9	رضا الحسناوي	رضا الحسناوي رئيس المرصد الوطني للنقل بجهة طنجة تطوان الحسيمة لقد جاء في ديباجة هذا التعديل أنكم عوّضتم عقوبة سحب رخصة سياقة السائق المخالف الذي يقوم بنقل البضائع أو الأشخاص بغرامة إدارية عندما تكون المركبة موضوع المخالفة خاضعة لإجبارية التجهيز بجهاز قياس السرعة وزمن السياقة وبأنكم أزلتم المخالفات المرتبطة بهذا الجهاز من قائمة المخالفات من الدرجة الأولى. غير أننا وبعد اطّلاعنا على التعديلات وجدنا أنكم لم تعوّضوا عقوبة سحب الرخصة بالغرامة بل الغرامة كانت موجودة في النسخة الحالية أنتم فقط خفضتم عقوبة المخالفة من سحب الرخصة وأداء الغرامة إلى أداء الغرامة فقط ولا ندري سببا لكون مخالفة تعتبر من أخطر المخالفات تجعلونها هينة وتستهينوا بها عوض التشديد على مرتكبيها وتذكروا تعليقي هذا جيّدا بأنّه إذا تمّت المصادقة على المواد المتعلقة بنظام تطبيق أوقات السياقة والراحة بهذا الشكل الذي طرحتموه واصرّيتم عليه فإن عدد حوادث السير التي يكون طرفا فيها سائقو الحافلات وسائقو الشاحنات ستعرف ارتفاعا مهولا في طيلة السنوات القادمة وتعليقنا على المادة 96 هو كالتالي : يجب الإبقاء على عقوبة سحب رخصة السياقة لمدة شهر إلى ثلاثة أشهر لأي سائق يمتنع عن أخذ الراحة قبل السياقة وإن فرض عليه مشغله ذلك هاته المادة يجب ألا يتم تعديلها ونطالبكم بإرجاع الفقرة التي حذفتموها والتي تتكون من 10 مخالفات تتعلق بجهاز قياس السرعة وزمن السياقة. إن كان جوابكم بأنكم تممتم القانون بالمادة 119-1 وهي التي تؤطر+هذا النظام فلقد اطّلعتُ عليها حيث وجدتُ أنّها لا تنص على عقوبة سحب الرخصة وأيضا لا تتحدث عن المخالفات التي ألغيتموها من المادة 96 وسيكون لي تعليق عنها وإبداء ملاحظتي حولها .. بخصوص المادة 111 : لم تكونوا موفقين في تعديلكم الذي قمتم به في الفقرة الخامسة حيث أنكم بعد إلغائكم إيداع المركبة في المحجز في حالة	■ إن تعويض عقوبة سحب رخصة سياقة سائق مركبة خاضعة إجبارية تجهيزها بجهاز قياس السرعة وزمن السياقة يقوم بنقل البضائع أو بالنقل الجماعي للأشخاص المحددة في المادة 96 من القانون رقم 52.05 المتعلق بمدونة السير على الطرق بغرامات إدارية، المغزى منه توحيد بعض العقوبات المسلطة على السائق المهني الذي تعد رخصة السياقة مورد رزقه وعائلته مع تشديد الغرامة المالية المنصوص عليها لهاته المخالفات رغبة في أن يظل الطابع الزجري حاضرا بنفس التأثير أو أكثر، لأجل فرض احترام المقتضيات القانونية المؤطرة للسير على الطرق. علما أن الطابع الإداري للعقوبة لم يتغير بتحويلها من توقيف للرخصة إلى غرامة إدارية مالية، مع إزالة هذه الحالات من مصاف المخالفات المعتبرة في الدرجة الأولى. ■ إن حذف سياقة مركبة تتطلب سياقتها الحصول على رخصة سياقة من قبل سائق برخصة منتهية الصلاحية جاء بناء على تقييم للحالة، حيث أنها لا ترقى لمرتبة السياقة بدون رخصة أو برخصة صنفها غير مطابق لصنف المركبة؛ ■ إذا ارتكب المخالف أحدى المخالفات المنصوص عليها في المادة 119 فإنه لا يسترجع شهادة تسجيل المركبة إلا بعد أداء مبلغ الغرامة.

.		سياقتها برخصة سياقة منتهية الصلاحية تسمحون لكل مجرم هارب من العدالة لا يستطيع تجديد رخصته باستعمال مركبة والاستمرار في قيادتها !!!! حيث اكتفيتم بأن يؤدي غرامة من الدرجة الثانية 500 درهم ويستمر في القيادة نطالبكم بإلغاء هذا التعديل المادة 119 : أسجل باستياء شديد إصرار الوزارة على التهاون مع المخالفات الخطيرة التي تضر بسلامة المواطنين أو بالاقتصاد الوطني وبالمنافسة فهل يمكن لكم شرح سبب إلغاء عقوبة الإيداع في المحجز لمن يقوم بعمليات نقل البضائع أو الأشخاص بدون رخصة إذا لم يؤدي الغرامة المنصوص عليها؟؟ ستكون لي عودة مع باقي المواد الأخرى خصوصا المتعلقة بالسياقة المهنية.		
10	Mohamed Ben Laroui	Expérience : - Je suis un ex-MRE installé au Maroc. J'ai ouvert une entreprise ici. Je respecte la loi scrupuleusement. Mais j'ai réellement peur quand je conduis. C'est un vrai calvaire quotidien. Pour moi, se rendre au travail, c'est le premier facteur de stress. Constat : - Actuellement, le permis marocain offre 30 points. - Les conducteurs débutants ont 20 points pendant une période de 2 ans. Puis 30 points. - Les excès de vitesse extrêmes (+50km/h) sont punis par une perte de 6 points. - Ces chiffres sont très généreux. On peut multiplier les infractions et garder son permis. Suggestions : - Réduire le nombre de points. En Espagne, au Portugal, ou au Royaume-Uni, les conducteurs ont 12 points. En Italie les conducteurs ont 20 points. - Les excès de vitesse extrêmes (+50km/h) devraient être sanctionnés beaucoup plus lourdement. Merci pour votre engagement au service de notre pays.	Les expériences européennes et les études comparatives sont utiles pour rédiger des textes législatifs marocains modernes et en phase avec les évolutions technologiques. Toutefois, il est important de prendre en compte les spécificités de chaque société et de chercher un équilibre entre les aspects sociaux et économiques, la protection des vies des usagers de la route et la réalisation de la sécurité routière.
11	كمال سعيد	أوقات العمل والراحة بالسياقة المهنية المادة 13 تطبيقا لأحكام المادة 92 من القانون رقم 52.05 السالف الذكر، يخضع لإلزامية احترام أوقات العمل و الراحة بالسياقة المهنية سائقو المركبات التالية : المركبات التي تستلزم سياقتها رخصة السياقة من الصنف) د) (D) أو) هـ د (E D) (المركبات التي تستلزم سياقتها رخصة السياقة من الصنف) ج) (C) أو (هـ ج (E C) (ويهم هذا الإلزام جميع سائقي هذه المركبات، سواء كانوا أجراء أو غير أجراء، يشتغلون دواما كاملا أو دواما جزئيا في النقل للحساب الخاص أو لحساب الغير . المادة 14 لا يخضع لإلزامية احترام أوقات العمل بالسياقة المهنية، سائقو: 1. المركبات المخصصة لمصالح القوات المسلحة الملكية والقوات المساعدة والوقاية المدنية والقوات التابعة للإدارة العامة للأمن الوطني والدرك الملكي. 2. المركبات المستعملة في حالات المستعجلات أو المخصصة لمهام الإنقاذ. 3. المركبات المخصصة للمهام الإنسانية. 4. المركبات المخصصة للمهام الطبية. 5. المركبات التي لا تتجاوز سرعتها القصوى المسموح بها 30 كلم في الساعة. 6. المركبات غير المصممة لنقل البضائع أو المجهزة باستمرار لتنفيذ أشغال مختلفة كالشاحنات المهيئة على شكل ورشات والمركبات المختصة في الإغاثة وأربيات المناولة والمركبات الناقلة لتجهيزات السيرك. 7. أربيات الأشغال العمومية. 8. أربيات الأشغال الفلاحية.	إن المقتضيات الواردة في التعليق تخص النصوص التطبيقية للقانون رقم 52.05 المتعلق بمدونة السير على الطرق كما تم تغييره وتتميمه، يمكن الاستئناس بها عند إعداد مشاريع المراسيم والقرارات التطبيقية لمدونة السير على الطرق.

9. المركبات التابعة للدولة والمؤسسات العمومية والجماعات المحلية. 10. مركبات نقل المستخدمين داخل المدن. 11. مركبات النقل الحضري وبين الحضري. 12. المركبات المخصصة للنقل المدرسي. 13. المركبات ا لمخصصة لقطاع النظافة. المادة 15 تعاريف يراد في مفهوم هذا المرسوم ما يلي: 1. مقياس أوقات العمل بالسياقة والراحة " الطاكوغراف": جهاز لقياس وتسجيل جميع الأنشطة المتعلقة بأوقات السياقة والراحة والسرعة والمسافات بشكل الي او شبه الي. 2. ورقة التسجيل: عبارة عن دعامة تسجيل على شكل قرص ورقي تستعمل للمراقبة مصممة لتسجيل وحفظ البيانات المسجلة من خلال جهاز الطاكوغراف على شكل رسوم بيانية. 3. يوم عمل بالسياقة المهنية: يقصد به يوم من العمل بدوام كامل في مركبة خاضعة لإجبارية تجهيزها بجهاز السياقة والراحة، يحتسب انطلاقا من مباشرة العمل ويستمر 24 ساعة كاملة ويشمل فترة السياقة اليومية وفترة الراحة الاجبارية اليومية. 4. فترة السياقة اليومية: هي المدة الزمنية التي يكون فيها السائق رهن إشارة المشغل وتمتد هذه الفترة 12 ساعة كحد اقصى تبدأ من ساعة وضع ورقة التسجيل بجهاز الطاكوغراف. 5. مدة السياقة الفعلية القصوى: هي المدة الاجمالية المتراكمة للسياقة الفعلية خلال فترة السياقة اليومية ويجب الا تتعدى 9 ساعات كحد اقصى. 6. السياقة الفعلية المتواصلة: هي المدة القصوى للسياقة الفعلية بشكل متواصل وبدون انقطاع ويجب الا تتعدى أربع ساعات ونصف كحد اقصى. سواء في السياقة الفردية او ضمن طاقم. 7. وقت الاستراحة: يقصد بها المدة الزمنية المخصصة لراحة السائق خلال مدة سياقته الفعلية القصوى مدتها 45 دقيقة على الأقل اما دفعة واحدة او على فترتين الفترة الأولى مدتها 15 دقيقة على الأقل والفترة الثانية مدتها 30 دقيقة على الأقل. 8. الراحة الاجبارية اليومية: هي مدة الراحة المتواصلة التي تأتي بعد نهاية فترة السياقة اليومية وتدوم 12 ساعة على الأقل بالنسبة للسائق الذي يعمل بمفرده و10 ساعات بالنسبة للذي يعمل ضمن طاقم. ويحق للسائق خلال هذه المدة ان يتصرف بحرية تامة في وقته، ويمنع عليه القيام باي عمل لصالح المشغل. 9. الراحة الأسبوعية الاجبارية: مدتها 24 ساعة على الأقل تجب بعد كل ست (6) أيام متوالية من العمل بالسياقة المهنية وتحتسب مباشرة بعد نهاية مدة الراحة الاجبارية اليومية لآخر يوم من أسبوع العمل. 10. ا لعمل بالسياقة ضمن طاقم: هي الوضعية التي يوجد فيها سائقان اثنان في نفس المركبة يعملان على سياقتها بالتناوب. 11. شهادة عدم مزاولة أنشطة السياقة المهنية: عبارة عن وثيقة يمنحها المشغل للسائق قصد تحديد مدة وسبب عدم مزاولته لاي نشاط يتعلق بسياقة مركبة يخضع سائقوها لإجبارية احترام أوقات السياقة والراحة ويجب ان تتضمن البيانات حسب النموذج (ب). 12. أنشطة السياقة المهنية: يقصد بها الأنشطة الأربعة التي ينجزها السائق خلال عمله اليومي وهي السياقة الفعلية – العمل بدون سياقة- وقت الانتظار-وقت الراحة. ويشار اليها بالرموز المحددة على جهاز الطاكوغراف . الباب السادس: كيفية استعمال جهاز السياقة والراحة المادة 16 يجب على السائق ان يحرر على ورقة التسجيل البيانات التالية: (النموذج ا) عند الشروع في العمل (يوم عمل بالسياقة المهنية) 1. الاسم الشخصي والعائلي وإذا كان السائق يتوفر على اسم ثلاثي او رباعي يكتفي بالاسم الأول والأخير. 2. تاريخ وساعة ومكان بداية العمل. 3. رقم لوحة تسجيل المركبة ذات المحرك. 4. بيان عداد كيلومترات بداية العمل. 5. رقم رخصة السياقة وتاريخ نهاية صلاحيتها على ظهر ورقة التسجيل (يمكن استعمال طابع شخصي يتضمن نفس البيانات). .بعد نهاية

العمل (بعد مرور 24 ساعة) 6. تاريخ وساعة ومكان نهاية العمل . 7. بيان عداد كيلومترات نهاية العمل . 8. المسافة المقطوعة المادة 17 عند تغيير المركبة ذات المحرك - ساعة تغيير المركبة البديلة (عوض تاريخ و ساعة و مكان تغيير المركبة). - رقم لوحة تسجيل المركبة البديلة. - بيان عداد كيلومترات المركبة البديلة بشكل تراكمي مع حساب المسافة المقطوعة. وإذا حدث تفاوت بين عداد كيلومترات المركبة وعداد كيلومترات جهاز الطاكوغراف يعتمد عداد جهاز الطاكوغراف. المادة 18 عطل جهاز الطاكوغراف. يجب على السائق خلال فترة عطب الجهاز أو اشتغاله بشكل معيب، أن يسجل يدويا البيانات المتعلقة بجميع الأنشطة التي يقوم بها خلال فترة عمله بالسياقة المهنية، إذا استحال تسجيل هذه البيانات بواسطة الجهاز بشكل صحيح، وذلك في الأماكن المخصصة لهذا الغرض على ظهر نفس ورقة التسجيل . وإذا تعذر عليه فتح الجهاز المعيب، يمكنه استخدام ورقة تسجيل احتياطية تتضمن نفس بيانات الورقة الاصلية مع إضافة التوقيع الخاص به. ويجب ان يكون مطابقا للتوقيع الموجود على رخصة سياقته. المادة 19 لا يمكن اعتبار وقت الانتظار او رهن إشارة المشغل المعبر عنه برمز المربع كوقت بديل عن الراحة القانونية المادة 20 السياقة ضمن طاقم. يجب على السائقين المشاركين ضمن طاقم التواجد الفعلي معا على متن المركبة المراد سياقتها من لحظة الشروع في العمل حتى نهايته. ويجب على السائق الثاني ان يكون في وضع الانتظار عندما يكون زميله بوضع السياقة اثناء سير المركبة، كما يجب عليهما ان يكونا بوضع العمل او الراحة عندما تتوقف المركبة. المادة 21 تدوم مدة السياقة الفعلية القصوى ضمن طاقم 18 ساعة كحد اقصى بمعدل 9 ساعات للسائق الواحد خلال 30 ساعة، يتبادل خلالها السائقان على سياقة المركبة كل أربع ساعات ونصف. ويجب عليهما بعد ذلك اخذ راحة يومية اجبارية مدتها 10 ساعة على الأقل. المادة 22 يجب على السائقين المشاركين ضمن طاقم التوقف واخذ وقت استراحة مدته 45 دقيقة على الأقل بعد 9 ساعات الأولى من السياقة الفعلية. المادة 23 يجب على السائق ان يأخذ راحة أسبوعية اجبارية. بعد كل 6 أيام متوالية من العمل بالسياقة المهنية. المادة 24 لا يعاقب السائق على عدم احترام أوقات العمل بالسياقة والراحة والسرعة المفروضة عندما يسوق مركبة تقوم بعمليات نقل خاصة أو مستعجلة تحت وصاية قوات الخفر لحساب القوات المسلحة الملكية او الدرك الملكي او القوات المساعدة او الإدارة العامة للأمن الوطني او الوقاية المدنية. شريطة ان يدلي لأعوان المراقبة بورقة التسجيل مختومة من طرف الجهة المسؤولة عن العملية. المادة 25 عند توقف حركة السير على الطريق العمومية لفترة طويلة بسبب قوة قاهرة ناجمة اما عن ظروف مناخية صعبة أو حادثة سير أو وجود أشغال أو عطب مفاجئ في المركبة أثناء سيرها أو عدم وجود باحة استراحة قريبة ومراعاة للسلامة على الطريق يمكن للسائق أن يتجاوز الحد الأقصى للسياقة الفعلية القصوى أو فترة السياقة اليومية بحد أقصاه 30 دقيقة أو 50 كيلومترا أيها يسبق حتى يتمكن من الوصول الى مكان التوقف الامن والمناسب.

ملاحظة : يجب إعادة النظر في السرعة القانونية لمركبات نقل البضائع التي يفوق وزنها الإجمالي المأذون به محملة او الوزن الإجمالي الدارج المأذون به 19000 كلغ بحيث تصبح 90 كيلومتر/ ساعة في الطريق السيار عوض 80 كلم/س 80 كيلومتر/ساعة خارج التجمعات العمرانية عوض 70كلم/س قصد تحقيق الاستفادة القصوى من ساعات السياقة

		الفعلية. شهادة عدم مزاولة أنشطة السياقة المهنية بناء على القانون 52.05 المتعلق بمدونة السير على الطرق و على المادة 15 من المرسوم 2.10 314.تعبأ هذه الشهادة من طرف المقاولة الاسم التجاري للمقاولة: العنوان: رقم الهاتف: البريد الالكتروني : أنا الموقع اسفله السيد الاسم الشخصي و العائلي: النموذج ب بصفتي: أصرح أن السائق الاسم الشخصي والعائلي : تاريخ الازدياد: رقم رخصة السياقة: تاريخ التحاقه بالمقاولة منذ / / أنه كان خلال الفترة من تاريخ: / / على الساعة : الى تاريخ / / على الساعة ð : عطلة مرضية ð عطلة سنوية ðتكوين (بطاقة السائق المهني ....) ð رهن إشارة المشغل لعدم وجود شغل ð يقوم بأعمال لصالح المقاولة غير السياقة (صيانة المركبة.....) ð يسوق مركبة لا تخضع لإجبارية احترام أوقات السياقة والراحة حرر في بتاريخ ختم المقاولة امضاء السائق	
12	كمال سعيد	أوقات العمل والراحة بالسياقة المهنية المادة 13 تطبيقا لأحكام المادة 92 من القانون رقم 52.05 السالف الذكر، يخضع لإلزامية احترام أوقات العمل و الراحة بالسياقة المهنية سائقو المركبات التالية : المركبات التي تستلزم سياقتها رخصة السياقة من الصنف) د) (D) أو) هـ د (E D) (المركبات التي تستلزم سياقتها رخصة السياقة من الصنف) ج) (C) أو (هـ ج (E C) (ويهم هذا الإلزام جميع سائقي هذه المركبات، سواء كانوا أجراء أو غير أجراء، يشتغلون دواما كاملا أو دواما جزئيا في النقل للحساب الخاص أو لحساب الغير . المادة 14 لا يخضع لإلزامية احترام أوقات العمل بالسياقة المهنية، سائقو: 1. المركبات المخصصة لمصالح القوات المسلحة الملكية والقوات المساعدة والوقاية المدنية والقوات التابعة للإدارة العامة للأمن الوطني والدرك الملكي. 2. المركبات المستعملة في حالات المستعجلات أو المخصصة لمهام الإنقاذ. 3. المركبات المخصصة للمهام الإنسانية. 4. المركبات المخصصة للمهام الطبية. 5. المركبات التي لا تتجاوز سرعتها القصوى المسموح بها 30 كلم في الساعة. 6. المركبات غير المصممة لنقل البضائع أو المجهزة باستمرار لتنفيذ أشغال مختلفة كالشاحنات المهيئة على شكل ورشات والمركبات المختصة في الإغاثة وأربيات المناولة والمركبات الناقلة لتجهيزات السيرك. 7. أربيات الأشغال العمومية. 8. أربيات الأشغال الفلاحية. 9. المركبات التابعة للدولة والمؤسسات العمومية والجماعات المحلية. 10. مركبات نقل المستخدمين داخل المدن. 11. مركبات النقل الحضري وبين الحضري. 12. المركبات المخصصة للنقل المدرسي. 13. المركبات المخصصة لقطاع النظافة. المادة 15 تعاريف يراد في مفهوم هذا المرسوم ما يلي: 1. مقياس أوقات العمل بالسياقة والراحة " الطاكوغراف": جهاز لقياس وتسجيل جميع الأنشطة المتعلقة بأوقات السياقة والراحة والسرعة والمسافات بشكل الي او شبه الي. 2. ورقة التسجيل:	■ إن المقتضيات الواردة في التعليق تخص النصوص التطبيقية للقانون رقم 52.05 المتعلق بمدونة السير على الطرق كما تم تغييره وتتميمه، يمكن الاستئناس بها عند إعداد مشاريع المراسيم والقرارات التطبيقية لمدونة السير على الطرق. ■ المادة 164: الصياغة الحالية أكثر شمولية وتحتمل الحالة الأولى فيما يرتبط بعدم وجود الجهاز بالمركبة او احداث تغييرات في خصائصه التقنية، وعن عدم اشتغاله بشكل كلي فيعد مخالفة من الدرجة الثانية معاقب عليها بمقتضى القانون رقم 52.05 بغرامة من 500 إلى 1000 درهم. أما فيما يتعلق بالحالة الثانية فأفعال التحايل أو التدليس أو التزوير منصوص عليها وعلى عقوبتها في مجوعة القانون الجنائي. ■ المادة 164: الأصل أن المعني بالعقوبة هو مرتكب المخالفة، والتابع عندما تكون المخالفة ناتجة عن فعله الشخصي؛ ■ المادة 176: عدم وضع ورقة التسجيل بجهاز السياقة والراحة يعد من ضمن الحالات المنصوص عليها في المادة 119-1 من هذا القانون، والمعاقب عليها بغرامة مالية من 1.500 درهم إلى 3.000 درهم. ■ إن مقتضيات المواد التي تقنن المخالفات والعقوبات المرتبطة بجهاز قياس السرعة وزمن السياقة تغطي أغلب الحالات الممكنة وتصنفها بين جنح ومخالفات حسب

عبارة عن دعامة تسجيل على شكل قرص ورقي تستعمل للمراقبة مصممة لتسجيل وحفظ البيانات المسجلة من خلال جهاز الطاكوغراف على شكل رسوم بيانية. 3. يوم عمل بالسياقة المهنية: يقصد به يوم من العمل بدوام كامل في مركبة خاضعة لإجبارية تجهيزها بجهاز السياقة والراحة، يحتسب انطلاقا من مباشرة العمل ويستمر 24 ساعة كاملة ويشمل فترة السياقة اليومية وفترة الراحة الاجبارية اليومية. 4. فترة السياقة اليومية: هي المدة الزمنية التي يكون فيها السائق رهن إشارة المشغل وتمتد هذه الفترة 12 ساعة كحد اقصى تبدأ من ساعة وضع ورقة التسجيل بجهاز الطاكوغراف. 5. مدة السياقة الفعلية القصوى: هي المدة الاجمالية المتراكمة للسياقة الفعلية خلال فترة السياقة اليومية ويجب الا تتعدى 9 ساعات كحد اقصى. 6. السياقة الفعلية المتواصلة: هي المدة القصوى للسياقة الفعلية بشكل متواصل وبدون انقطاع ويجب الا تتعدى أربع ساعات ونصف كحد اقصى. سواء في السياقة الفردية او ضمن طاقم. 7. وقت الاستراحة: يقصد بها المدة الزمنية المخصصة لراحة السائق خلال مدة سياقته الفعلية القصوى مدتها 45 دقيقة على الأقل اما دفعة واحدة او على فترتين الفترة الأولى مدتها 15 دقيقة على الأقل والفترة الثانية مدتها 30 دقيقة على الأقل. 8. الراحة الاجبارية اليومية: هي مدة الراحة المتواصلة التي تأتي بعد نهاية فترة السياقة اليومية وتدوم 12 ساعة على الأقل بالنسبة للسائق الذي يعمل بمفرده و10 ساعات بالنسبة للذي يعمل ضمن طاقم. ويحق للسائق خلال هذه المدة ان يتصرف بحرية تامة في وقته، ويمنع عليه القيام باي عمل لصالح المشغل. 9. الراحة الأسبوعية الاجبارية: مدتها 24 ساعة على الأقل تجب بعد كل ست (6) أيام متوالية من العمل بالسياقة المهنية وتحتسب مباشرة بعد نهاية مدة الراحة الاجبارية اليومية لآخر يوم من أسبوع العمل. 10. ا العمل بالسياقة ضمن طاقم: هي الوضعية التي يوجد فيها سائقان اثنان في نفس المركبة يعملان على سياقتها بالتناوب. 11. شهادة عدم مزاولة أنشطة السياقة المهنية: عبارة عن وثيقة يمنحها المشغل للسائق قصد تحديد مدة وسبب عدم مزاولته لاي نشاط يتعلق بسياقة مركبة يخضع سائقوها لإجبارية احترام أوقات السياقة والراحة ويجب ان تتضمن البيانات حسب النموذج (ب). 12. أنشطة السياقة المهنية: يقصد بها الأنشطة الأربعة التي ينجزها السائق خلال عمله اليومي وهي السياقة الفعلية – العمل بدون سياقة- وقت الانتظار-وقت الراحة. ويشار اليها بالرموز المحددة على جهاز الطاكوغراف . الباب السادس: كيفية استعمال جهاز السياقة والراحة المادة 16 يجب على السائق ان يحرر على ورقة التسجيل البيانات التالية: (النموذج ا) عند الشروع في العمل (يوم عمل بالسياقة المهنية) 1. الاسم الشخصي والعائلي وإذا كان السائق يتوفر على اسم ثلاثي او رباعي يكتفي بالاسم الأول والأخير. 2. تاريخ وساعة ومكان بداية العمل. 3. رقم لوحة تسجيل المركبة ذات المحرك. 4. بيان عداد كيلومترات بداية العمل. 5. رقم رخصة السياقة وتاريخ نهاية صلاحيتها على ظهر ورقة التسجيل (يمكن استعمال طابع شخصي يتضمن نفس البيانات). .بعد نهاية العمل (بعد مرور 24 ساعة) 6. تاريخ وساعة ومكان نهاية العمل . 7. بيان عداد كيلومترات نهاية العمل . 8. المسافة المقطوعة المادة 17 عند تغيير المركبة ذات المحرك - ساعة تغيير المركبة البديلة (عوض تاريخ و ساعة و مكان تغيير المركبة). - رقم لوحة تسجيل المركبة البديلة. - بيان عداد كيلومترات المركبة البديلة بشكل تراكمي مع حساب المسافة المقطوعة. وإذا حدث تفاوت بين عداد كيلومترات المركبة وعداد كيلومترات جهاز الطاكوغراف يعتمد عداد

درجة الخطورة وحسب مسؤولية كل متدخل في العملية النقلية، سواء تعلق الأمر بالنقل الجماعي للأشخاص أو بنقل البضائع.

- المادة 185: مع تسارع التطور التكنولوجي يصعب حصر لائحة الأجهزة التي تقوم بوظيفة الهاتف، وعلى هذا الأساس تم تفويض الأمر للإدارة من أجل القيام بجرد وتحيين قائمة الأجهزة كلما دعت الضرورة إلى ذلك.
- المادة 185: المقتضيات القانونية الجاري بها العمل لا تستثني سائقي أو راكبي سيارات الأجرة من إلزامية استعمال حزام السلامة.
- إن أجهزة السلامة محددة في النصوص الصادرة لتطبيق القانون رقم 52.05.
- عدم التوفر على العجلة الاحتياطية تعد مخالفة من الدرجة الثالثة ولا ترقى إلى درجة مخالفات الدرجة الأولى.

جهاز الطاكوغراف. المادة 18 عطل جهاز الطاكوغراف. يجب على السائق خلال فترة عطب الجهاز أو اشتغاله بشكل معيب، أن يسجل يدويا البيانات المتعلقة بجميع الأنشطة التي يقوم بها خلال فترة عمله بالسياقة المهنية، إذا استحال تسجيل هذه البيانات بواسطة الجهاز بشكل صحيح، وذلك في الأماكن المخصصة لهذا الغرض على ظهر نفس ورقة التسجيل . وإذا تعذر عليه فتح الجهاز المعيب، يمكنه استخدام ورقة تسجيل احتياطية تتضمن نفس بيانات الورقة الاصلية مع إضافة التوقيع الخاص به. ويجب ان يكون مطابقا للتوقيع الموجود على رخصة سياقته. المادة 19 لا يمكن اعتبار وقت الانتظار او رهن إشارة المشغل المعبر عنه برمز المربع كوقت بديل عن الراحة القانونية المادة 20 السياقة ضمن طاقم. يجب على السائقين المشاركين ضمن طاقم التواجد الفعلي معا على متن المركبة المراد سياقتها من لحظة الشروع في العمل حتى نهايته. ويجب على السائق الثاني ان يكون في وضع الانتظار عندما يكون زميله بوضع السياقة اثناء سير المركبة، كما يجب عليها ان يكونا بوضع العمل او الراحة عندما تتوقف المركبة. المادة 21 تدوم مدة السياقة الفعلية القصوى ضمن طاقم 18 ساعة كحد اقصى بمعدل 9 ساعات للسائق الواحد خلال 30 ساعة، يتبادل خلالها السائقان على سياقة المركبة كل أربع ساعات ونصف. ويجب عليهما بعد ذلك اخذ راحة يومية اجبارية مدتها 10 ساعة على الأقل. المادة 22 يجب على السائقين المشاركين ضمن طاقم التوقف واخذ وقت استراحة مدته 45 دقيقة على الأقل بعد 9 ساعات الأولى من السياقة الفعلية. المادة 23 يجب على السائق ان يأخذ راحة أسبوعية اجبارية. بعد كل 6 أيام متوالية من العمل بالسياقة المهنية. المادة 24 لا يعاقب السائق على عدم احترام أوقات العمل بالسياقة والراحة والسرعة المفروضة عندما يسوق مركبة تقوم بعمليات نقل خاصة أو مستعجلة تحت وصاية قوات الخفر لحساب القوات المسلحة الملكية او الدرك الملكي او القوات المساعدة او الإدارة العامة للأمن الوطني او الوقاية المدنية. شريطة ان يدلي لأعوان المراقبة بورقة التسجيل مختومة من طرف الجهة المسؤولة عن العملية. المادة 25 عند توقف حركة السير على الطريق العمومية لفترة طويلة بسبب قوة قاهرة ناجمة اما عن ظروف مناخية صعبة أو حادثة سير أو وجود أشغال أو عطب مفاجئ في المركبة أثناء سيرها أو عدم وجود باحة استراحة قريبة ومراعاة للسلامة على الطريق يمكن للسائق أن يتجاوز الحد الأقصى للسياقة الفعلية القصوى أو فترة السياقة اليومية بحد أقصاه 30 دقيقة أو 50 كيلومترا أيها يسبق حتى يتمكن من الوصول الى مكان التوقف الامن والمناسب. ملاحظة : يجب إعادة النظر في السرعة القانونية لمركبات نقل البضائع التي يفوق وزنها الإجمالي المأذون به محملة او الوزن الإجمالي الدارج المأذون به 19000 كلغ بحيث تصبح 90 كيلومتر / ساعة في الطريق السيار عوض 80 كلم/س 80 كيلومتر /ساعة خارج التجمعات العمرانية عوض 70كلم/س قصد تحقيق الاستفادة القصوى من ساعات السياقة الفعلية.

شهادة عدم مزاولة أنشطة السياقة المهنية

بناء على القانون 52.05 المتعلق بمدونة السير على الطرق و على المادة 15 من المرسوم 2.10.314 تعبأ هذه الشهادة من طرف المقاولة الاسم التجاري للمقاولة: العنوان: رقم الهاتف: البريد الالكتروني : أنا الموقع أسفله السيد الاسم الشخصي و العائلي: النموذج ب بصفتي: أصرح أن السائق

الاسم الشخصي والعائلي : تاريخ الازدياد: رقم رخصة السياقة: تاريخ التحاقه بالمقاولة منذ / / أنه كان خلال الفترة من تاريخ: / / على الساعة : الى تاريخ / / على الساعة ð : عطلة مرضية ð عطلة سنوية

ðتكوين (بطاقة السائق المهني ....) ð رهن إشارة المشغل لعدم وجود شغل ð يقوم بأعمال لصالح المقاولة غير السياقة (صيانة المركبة.....) ð يسوق مركبة لا تخضع لإجبارية احترام أوقات السياقة والراحة

حرر في بتاريخ ختم المقاولة

امضاء السائق

الجنح والمخالفات المتعلقة بأوقات العمل بالسياقة والراحة

أ- الجنح المادة 164 يعاقب بالحبس من شهر واحد الى 6 أشهر وبغرامة من 5000 درهم الى 12000 درهم او بإحدى هاتين العقوبتين فقط كل مسؤول عن استغلال مركبة خاضعة لإجبارية تجهيزها بجهاز لتحديد السرعة او لقياس اوقات العمل بالسياقة والراحة:

_ عن عدم وجود الجهاز بالمركبة او عدم اشتغاله بشكل كلي او احداث تغييرات في خصائصه التقنية .

_ التحايل او التدليس او التزوير عن طريق اصدار شهادة غير صحيحة لإثبات عدم مزاولة أنشطة السياقة المهنية وكذلك في حالة العمل بدوام جزئي.

يعاقب السائق فقط عندما تكون الجنحة ناتجة عن فعله الشخصي.

المادة 176 يعاقب بغرامة من 1200 درهم الى 3000 درهم وبتوقيف بطاقة السائق المهني ما بين شهر واحد وثلاثة أشهر كل سائق ارتكب احدى الجنح التالية:

_ عدم وضع ورقة التسجيل بجهاز السياقة والراحة "طاكوغراف ".

_ تجاوز المدة القصوى للسياقة.

_ عدم احترام مدة الراحة اليومية.

_ عدم احترام مدة الراحة الأسبوعية.

ب-مخالفات أوقات السياقة و الراحة من الدرجة الأولى:

المادة 184

34_ غياب او نقصان البيانات الواجب تحريرها على ورقة التسجيل. 35_ استعمال أكثر من ورقة تسجيل خلال يوم عمل واحد. الا في حالة تغيير المركبة عندما لا تتطابق ورقة التسجيل مع جهاز المركبة البديلة. 36_ عدم تعويض الأوراق التي تم الاحتفاظ بها من قبل الاعوان محرري المحاضر . (أعوان المراقبة) 37_ استعمال نفس ورقة التسجيل من قبل أكثر من سائق، يعاقب السائقان معا. 38_ عدم استعمال ورقة تسجيل جديدة بعد انتهاء مدة الراحة الاجبارية اليومية والشروع

من جديد في سياقة المركبة. 39_ سحب ورقة التسجيل من جهاز العمل بالسياقة والراحة قبل نهاية يوم العمل بالسياقة المهنية خارج الحالات التالية: _ سحب ورقة التسجيل بأمر من أعوان المراقبة مع ضرورة وضع ختم العون المراقب على ظهر ورقة التسجيل يتضمن صفته والنقطة الكيلومترية التي تمت فيها عملية المراقبة ومدتها وتاريخها. _ سحب ورقة التسجيل في حالة تغيير المركبة _ سحب ورقة التسجيل في حالة وجود سائقين ضمن طاقم لضمان المبادلة على السياقة. _ سحب ورقة التسجيل في حالة العمل بالسياقة المهنية بدوام جزئي مع وجود شهادة عدم مزاولة أنشطة السياقة المهنية. 40_ عدم تفعيل رموز الأنشطة المتعلقة بالعمل بدون سياقة والانتظار والراحة. 41_ عدم استبدال ورقة تسجيل تتضمن تسجيلات ملطخة أو أصابها تلف بورقة تسجيل احتياطية صالحة وعدم الاحتفاظ بالورقة المستبدلة. 42_ عدم الادلاء لأعوان المراقبة بأوراق التسجيل لثمانية وعشرين يوم عمل السابقة ليوم المراقبة أو الوثائق القانونية التي تبرر عدم توفر بعض هذه الاوراق وهي: _ عقد العمل _ شهادة العطلة السنوية _ شهادة عدم مزاولة أنشطة السياقة المهنية.. 43_ عدم تسجيل يدويا جميع الانشطة المتعلقة بفترة السياقة اليومية و الراحة خلال فترة عطب الجهاز. 44_ استعمال جهاز أوقات العمل بالسياقة والراحة أصابه عطب أو عيب خلال فترة العمل بالسياقة المهنية أكثر من 10 أيام دون إصلاحه أو استبداله، يعاقب مالك المركبة (ادراجها ضمن مخالفات الدرجة الأولى).

ج _ مخالفات أوقات السياقة والراحة من الدرجة الثالثة

1_ عدم مطابقة جهاز السياقة والراحة مع المركبة وذلك بمعاينة رقم تسجيل المركبة بالدفتر الميترولوجي ورقم التصنيع ورقم المصادقة.

2_ نهاية صلاحية الدفتر الميتر ولوجي.

3_ عدم مطابقة ورقة التسجيل مع الجهاز (الاسم التجاري – حروف الاعتماد – رقم المصادقة – السرعة القصوى).

4_ عدم مطابقة ساعة الجهاز للتوقيت المحلي (هامش خطأ 10 دقائق .)

المادة 185 4_ الاستعمال او التحدث بالهاتف ممسوكا باليد اثناء السياقة او أي جهاز اخر يقوم بوظائف الهاتف. وارد في لائحة محددة من قبل الإدارة. 4 م _ الاستعمال او التحدث بالهاتف ممسوكا باليد او عبر السماعات او البلوتوث سواء اثناء السياقة او الوقوف عند احدى إشارات المرور (مع ضرورة حصر لائحة الاجهزة الأخرى) 36_ عدم احترام اجبارية استعمال حزام السلامة بالنسبة لسائقي وركاب جميع مركبات الوزن الخفيف بما فيها سيارة الأجرة بصنفيها وكذلك مركبات الوزن الثقيل سواء لنقل الأشخاص او لنقل البضائع تطبق الغرامة على السائق او الراكب مرتكب المخالفة.

مقترحات إضافية ü إعادة صياغة المادة 189 بأسلوب واضح وصريح Ü .تبسيط واختزال مسطرة المنازعة في المخالفة في المواد من 230 الى 235 ü حصر وتحديد لائحة أجهزة السلامة ü .ادراج عدم التوفر على العجلة الاحتياطية مع مخالفات الدرجة الأولى ü .ضبط وتقنين مهنة مكون في السياقة المهنية (تحديد صنف التخصص، المستوى الدراسي، التجربة الميدانية، الكفاءة المهنية، شهادة او رقم الاعتماد كمكون) ü .تخفيض مبلغ المخالفات التصالحية وحصر أجل الأداء في فترتين

		عوض ثلاث (من اليوم الأول لارتكاب المخالفة الى اليوم 15 ومن اليوم 16 الى اليوم 30) ü .سحب بطاقة السائق المهني بدل رخصة السيافة في حالة ارتكاب السائق لمخالفة مهنية (المادة 96) ü .ا	
13	الحسن بوتمات	للأسف الشديد. المشروع لم يشمل جل المقترحات التي تم اقتراحها من طرف الجمعيات المهنية واخص بالذكر مقترحات الجمعية الوطنية للمكونين في السياقة المهنية والتي تخص تعديل أغلب مواد الكتاب الثالث من مدونة السير والتي ستدفع مكوني السياقة المهنية إلى الإعتراف بمهنتهم وتشجيعهم على بدل مجهودات اكثر للرقي بالسياقة المهنية والحفاظ على السلامة الطرقية وضمان حقوقهم وواجباتهم المشروعة.	وزارة النقل واللوجيستيك في إطار المقاربة التشاركية التي تنهجها لمعالجة مختلف الملفات وتنزيل البرامج ذات الصلة بالنقل الطرقي والسلامة الطرقية منفتحة على تلقى مقترحات المهنيين ودراستها في أفق اعتماد الإيجابي منها الذي من شأنه أن يرتقي بالقطاع.
14	رضا الحسناوي	تعليقي هذا بصفتي رئيس هيئة شاركت في الحوار الاجتماعي مع وزارة النقل وأيضت أدلت بمقترحاتها في هذه التعديلات لقد أشرتم في المقدمة التذكيرية لهاته التعديلات أنّه من ضمن أهداف هذا التعديل هو توسيع دائرة الذين يمكن أن يطالهم العقاب نتيجة حدوث مخالفات لهذا القانون بواسطة مركبة خاضعة لإجبارية تجهيزها بجهاز قياس السرعة وزمن السياقة لتشمل كل مصدر لأوامر تسبب أو شارك في ارتكاب المخالفة وفي اجتماعاتنا مع اللجنة التقنية بوزارة النقل كنّا قد اتفقنا على أنّ المخالفة الخطيرة والوحيدة التي يرتكبها سائق حافلة نقل المسافرين أو سائق مهني لنقل البضائع الخطرة يشارك فيها مشغله أو مصدر الأوامر وتكون سببا في حوادث السير هي تلك المخالفات المنصوص عليها في المادة 176 خصوصا تجاوز المدة القصوى للسياقة وعدم احترام مدّة الراحة. لكن رغم ما ذكرتموه في المقدمة التذكيرية إلاّ أنكم قمتم بإلغاء هاتين المخالفتين في المادة 176 وعوضتموهم بتزوير الوثائق أو البيانات الإلكترونية، تقديم معلومات خاطئة، استخدام أكثر من حامل من قبل السائق في نفس اليوم دون مبرر مشروع ولا أدري كيف فاتكم أن هاته المخالفات لا يجب أن يتحمّل فيها المشغل أو المالك أو مصدر الأوامر المسؤولية لأن التزوير أو تقديم معلومات خاطئة هو سلوك شخصي السائق مسؤول عنه ولا يمكن أن يضغط عليه أحد ليقوم بهم على عكس قيادة المركبة لفترة متواصلة هذا لأن السائق حين يأمره المالك أو مصدر الأوامر بارتكاب مخالفة عدم احترام أوقات السياقة والراحة فهو لا يحتاج للتزوير أو تغيير الحامل إنّما يستمر في القيادة دون أخذ الراحة القانونية لذلك فقد كان عليكم في هاته المادة أن تحتفظوا بالمخالفتين المتعلقتين بعدم احترام أوقات السياقة والراحة لا أن تلغوهما وتعوضهما بمخالفات أخرى قد لا يضطر لارتكابها السائق وإن كان جوابكم أنكم قد حوّلتم مخالفة تجاوز المدة القصوى للسياقة وعدم احترام مدة الراحة إلى المادة الجديدة 119-1 إذن فقد كان عليكم إضافة الفقرة المتعلقة بإشراك المالك أو المصدر إلى المادة 119-1 الغريب في الأمر أن هاته الملاحظات قد توصلتم بها من طرفنا ولكنكم لم تأخذوها بعين الاعتبار كما يجب في تعديل هذه المادة... نقترح عليكم عدم إلغاء مخالفة تجاوز المدة القصوى للسياقة ومخالفة عدم احترام مدة الراحة من المادة 176	إن المخالفات المرتبطة بتجاوز المدة القصوى للسياقة وعدم احترام مدة الراحة بنقلها من المادة 176 إلى المادة 119-1 تكون قد خرجت من عداد الجنح إلى مرتبة غرامات إدارية. إن التزامات الأجير (السائق المهني) في الامتثال لأوامر مشغله تكون في نطاق ما يسمح به القانون.
15	رضا الحسناوي	رضا الحسناوي رئيس المرصد الوطني للنقل وحقوق السائق المهني بجهة طنجة تطوان الحسيمة إنّ إلغاء مخالفات من القانون يتم ارتكابها بشكل مستمر من طرف السائقين المهنيين هو عمل غير مفهوم وغير مقبول إطلاقا، قد نتفهم تخفيض عقوبتها أو تعويضها بعقوبات أشد ولكن أن يتم إلغاء هذه المخالفات من القانون والسماح للسائقين المهنيين بارتكابها رغم أنّها تعتبر من أهم أسباب حوادث السير فهذا الموضوع يجب أن تشرحوه للمواطنين بشكل جيّد ومفصل.. فالتعديلات التي قمتم بها في المادة 184 بأن ألغيتم المخالفات التي كانت من الفقرة 34 إلى 43 والتي تتعلّق بنظام احترام أوقات السياقة والراحة دون نسخها في	إن تعويض العقوبات المقررة لسائقي المركبات الخاضعة لإجبارية تجهيزها بجهاز قياس السرعة وزمن السياقة للقيام بنقل البضائع أو بالنقل الجماعي للأشخاص المحددة ببعض مواد القانون رقم 52.05 المتعلق بمدونة السير على الطرق بغرامات إدارية، المغزى منه توحيد بعض العقوبات المسلطة على السائق المهني الذي تعد رخصة السياقة مورد رزقه وعائلته مع تشديد الغرامة المالية المنصوص عليها لهاته المخالفات

		مادّة أخرى أو تعويضها هو تعديل غير موفق إطلاقا لو كان جوابكم أنّكم نقلتم هاته المخالفات إلى المادة الجديدة 119-1 فهذا غير صحيح لأن هذه المادة خصّصتموها لتوافق القانون الأوروبي فيما يتعلق بجهاز قياس زمن السياقة والراحة والحامل الإلكتروني (بطاقة السائق) والذي نعرفه جيّدا أنّ 80 في المائة من المركبات بالمغرب لا زالت تشتغل بالجهاز العادي وستظل تشتغل به للخمس سنوات القادمة وأنّ ما يقارب 20 في المائة فقط خصوصا قطاع النقل الدولي هو من يستعمل وسيستعمل الجهاز الإلكتروني الجديد . فبتعديلكم هذا تركتم فراغا قانونيا وثغرة كبيرة لخرق قانون تطبيق أوقات السياقة والراحة كمثال: ألغيتم مخالفة " عدم استعمال ورقة تسجيل جديدة بعد انتهاء مدة الراحة الإجبارية اليومية والشروع من جديد في سياقة المركبة " وألغيتم كل المخالفات التي تتعلق بورقة التسجيل الحالية وعوضتموها بمخالفات الحامل .. وأي سائق يمكنه الطعن في المخالفة إذا ما حاول مراقب تطبيق مخالفة الحامل على ورقة التسجيل لأنّ لكلّ منهما دوره واسمه.. نطالبكم بعدم ارتكاب نفس الأخطاء التي ارتكبتموها عندما صدر قانون 52.05 بخصوص بطاقة السائق المهني بعد أن فرضتموها دون تجهيز الأرضية ما نتج عنه تحرير مخالفات بدون وجه حق للسائقين المهنيين وأيضا نتج عنه إضراب عام وطني سنة 2017 ولحدود اليوم ورغم مرور 15 سنة لم يتم تفعيل بطاقة السائق المهني رغم صرف الدولة المغربية ملايين الدراهم لتطبيقها عبر تكوين السائقين نطالبكم بإعادة المخالفات التي ألغيتموها من الفقرة 34 إلى الفقرة 43	رغبة في أن يظل الطابع الزجري حاضرا بنفس التأثير أو أكثر، لأجل فرض احترام المقتضيات القانونية المؤطرة للسير على الطرق. علما أن الحالات المنصوص عليها في المادة 119-1 تهم جهازي قياس السرعة وزمن السياقة التناظري والرقمي.
16	MOUNA ABDELAZIZ	الموضوع: فرض حزام السلامة على جميع الركاب بالمقاعد الامامية والخلفية السلام عليكم ككون في السياقة المهنية والسلامة الطرقية وخلال حصص التكوين ندرس للسائقين المهنيين القوى المطبقة على المركبة اثناء السير كقوة الجاذبية ومركز الثقل للمركبة والقوة النابذة في المنعرجات وقوة الطاقة الحركية هذه القوة التي تتناسب مع الكتلة و مربع السرعة نلاحظ ان قوة الطاقة الحركية لطفل يزن 30 كلغ وهو راكب في المقعد الخلفي للسيارة اثر اصطدام بسرعة 60 كلم في الساعة تصل الى 425 كلغ.اذن فاستعمال حزام السلامة يجب ان يطبق على جميع الركاب سواء بالمقاعد الامامية وكذالك بالمقاعد الخلفية.	إن تحديد الفئات والأشخاص المعنيين باستعمال حزام السلامة سواء داخل أو خارج التجمعات العمرانية منصوص عليه في النصوص التطبيقية للقانون رقم 52.05 المتعلق بمدونة السير على الطرق، بما في ذلك الاستثناءات الواردة على هذا الأصل والتي تسمح بعد استعمال حزام السلامة. يمكن دراسة المقترح أثناء تعديل النصوص التطبيقية.
17	Sarah Sahly	في أوروبا، الحد الأقصى للسرعة داخل المدينة هو 50 كم/ساعة في الصين، الحد الأقصى للسرعة داخل المدن هو 50 كم/ساعة . في المغرب، السرعة القصوى داخل المدينة هي 60 كم/ساعة. هذا خطأ.	تحديد سرعة المركبات حسب الصنف كما حسب المجال وارد بالنصوص التطبيقية للقانون رقم 52.05 المتعلق بمدونة السير على الطرق. يمكن الاستئناس بهذا المقترح عند تعديل المرسوم المتعلق بقواعد السير على الطرق.
18	محمد الخياطي	بصفتي كسائق مهني في النقل الوطني والدولي: هدا المشروع التعديلات كانت مجحفة في حق السائقين المهنيين، ولا ترقى إلى تطلعاتهم، للأسف * في مسودة المشروع قلتم أنكم أشركتم صاحب المركبة ومصدر الأوامر وو.. في العقوبة، وهدا ما لمسناه في المادة 176 في مشروع التعديلات. لكن أليس من العار عليكم سحب الفقرتين معا المتعلقتين [1] بتجاوز المدة القصوى للسياقة. [2] وعدم احترام مدة الراحة الإلزامية. من يضغط على السائق حتى لا يحترمها ؟ أليس صاحب المركبة ومصدر الأوامر ؟؟ * لماذا تم سحب هاتين المادتين من المادة 176. ونقلها إلى المادة 119-1 التي ليس فيها إشراك صاحب المركبة أو مصدر الأوامر ؟؟؟؟؟ هل تُشرعون للعشوائية من جديد؟؟ أليس هذا القانون مستنسخ من نظيره الأوروبي ؟؟ لمادا يتم فصله على مقاس الرأس مالية ضد الطبقة الشغيلة (السائق) ؟؟ بخصوص هاتين المخالفتين المتعلقتين بأوقات السياقة والراحة في القانون الأوروبي يتم معاقبة وتغريم الشركات مباشرة. ثم الشركة تقوم بقتطاع مبلغ المخالفة في حالة كان السائق هو من لم يحترم	■ إن المخالفات المرتبطة بتجاوز المدة القصوى للسياقة وعدم احترام مدة الراحة بنقلها من المادة 176 إلى المادة 119-1 تكون قد خرجت من عداد الجنح إلى مرتبة غرامات إدارية. ■ إن التزامات الأجير (السائق المهني) في الامتثال لأوامر مشغله تكون في نطاق ما يسمح به القانون. ■ القانون الجاري به العمل يوجب على المشغل أن يتخذ جميع التدابير اللازمة لحماية سلامة الأجراء وصحتهم، وكرامتهم، لدى قيامهم بالأشغال التي ينجزونها تحت

		القانون، وهذه نسبة قليلة. والغالب الشركات هي من تضغط على السائق. لذالك المشرع الأروبي وضع هذا في الإعتبار. نتمنى أن تعيدو النظر في هذه التعديلات.. وتضارك الأخطاء الماضية فإما أن تشرعو للعدل وإما للإستبداد.	إمرته، وإطلاعهم كتابة على المقتضيات القانونية والتدابير المتعلقة بحفظ الصحة والسلامة. تحت طائلة غرامة من 2000 إلى 5000 درهم تضاعف في حالة العود.
19	محمد الخياطي	بصفتي كسائق مهني في النقل الوطني والدولي: هدا المشروع التعديلات كانت مجحفة في حق السائقين المهنيين، ولا ترقى إلى تطلعاتهم، للأسف * في مسودة المشروع قلتم أنكم أشركتم صاحب المركبة ومصدر الأوامر وو.. في العقوبة، وهدا ما لمسناه في المادة 176 في مشروع التعديلات. لكن أليس من العار عليكم سحب الفقرتين معا المتعلقتين [1] بتجاوز المدة القصوى للسياقة. [2] وعدم احترام مدة الراحة الإلزامية. من يضغط على السائق حتى لا يحترمها ؟ أليس صاحب المركبة ومصدر الأوامر ؟؟ * لماذا تم سحب هاتين المادتين من المادة 176. ونقلها إلى المادة 119-1 التي ليس فيها إشراك صاحب المركبة أو مصدر الأوامر ؟؟؟؟؟؟ هل تُشرعون للعشوائية من جديد؟؟ أليس هذا القانون مستنسخ من نظيره الأوروبي ؟؟ لمادا يتم فصله على مقاس الرأس مالية ضد الطبقة الشغيلة (السائق) ؟؟ بخصوص هاتين المخالفتين المتعلقتين بأوقات السياقة والراحة في القانون الأوروبي يتم معاقبة وتغريم الشركات مباشرة. ثم الشركة تقوم بقتطاع مبلغ المخالفة في حالة كان السائق هو من لم يحترم القانون، وهذه نسبة قليلة. والغالب الشركات هي من تضغط على السائق. لذالك المشرع الأروبي وضع هذا في الإعتبار. نتمنى أن تعيدو النظر في هذه التعديلات.. وتضارك الأخطاء الماضية فإما أن تشرعو للعدل وإما للإستبداد	■ إن المخالفات المرتبطة بتجاوز المدة القصوى للسياقة وعدم احترام مدة الراحة بنقلها من المادة 176 إلى المادة 119-1 تكون قد خرجت من عداد الجنح إلى مرتبة غرامات إدارية. ■ إن التزامات الأجير (السائق المهني) في الامتثال لأوامر مشغله تكون في نطاق ما يسمح به القانون. ■ القانون الجاري به العمل يوجب على المشغل أن يتخذ جميع التدابير اللازمة لحماية سلامة الأجراء وصحتهم، وكرامتهم، لدى قيامهم بالأشغال التي ينجزونها تحت إمرته، وإطلاعهم كتابة على المقتضيات القانونية والتدابير المتعلقة بحفظ الصحة والسلامة. تحت طائلة غرامة من 2000 إلى 5000 درهم تضاعف في حالة العود.
20	عبد الله	الذي يبدوا أن هذه التعديلات حملت السائق أكثر مما يتحمل إن كنتم حقا تسعون لإحقاق الحق وتحميل المسؤولية لمن يستحق فمخالفات عدم احترام اوقات السياقة و الراحة يجب تحميل الشركة مسؤوليتها لأنها هي من تعطي الأوامر للسائق وهي المسؤولة عن الرحلة فإذا كانت أوربا تحمل الشركة هذه المخالفات فكيف بنا نحن في المغرب سنحملها للسائق وهو لاحول له ولاقوة، تقتطع المخالفة للشركة وإن كان السائق هو المخالف تقتطع الشركة له ثمن المخالفة وهذا هو العدل أما غير هذا هو ضرب من الفوضى و زيادة العشوائية أكثر مما هي عليه أيضا مخالفات استعمال الهاتف وكأنه تم تجاهلها تما وهي مخالفات تستحق رفع ثمنها و الضرب بقوة على المخالفين في هذا الباب لأنه الهاتف أصبح سبب في حوادث كثيرة وخطيرة الراحة الأسبوعية لم يتم التفصيل فيها و التوضيح حتى يعرف السائق ما له وما عليه فيها فالراحة يجب أن تكون في المنزل وليس في الشاحنة نرجوا منكم وبشدة إشراك الهيئات الفاعلة في القطاع والأخذ برأيها و تطويره فالسائق المهني بطل من أبطال الوطن وجب إعطاؤه كايستحق من الاهتمام.	■ إن المخالفات المرتبطة بتجاوز المدة القصوى للسياقة وعدم احترام مدة الراحة بنقلها من المادة 176 إلى المادة 119-1 تكون قد خرجت من عداد الجنح إلى مرتبة غرامات إدارية مالية مرتفعة القيمة عن المبلغ المحدد في 700 إلى 1400 درهم المعمول بها حاليا مع الاخذ في الاعتبار الغرامات التصالحية والجزافية. ■ إن التزامات الأجير (السائق المهني) في الامتثال لأوامر مشغله تكون في نطاق ما يسمح به القانون. ■ إن اعتبار الاستعمال أو التحدث بالهاتف ممسوكا باليد أثناء السياقة أو أي جهاز آخر يقوم بوظائف الهاتف مخالفة من الدرجة الثانية معاقب عليها بغرامة مالية مع سحب نقطة من رصيد رخصة السياقة جاء نتيجة للدراسات التي أثبتت تشتيت هذا الفعل لتركيز السائق ومضاعفة خطر وقوع حوادث السير 3 مرات. ■ إن التفصيل في أوقات السياقة والراحة الواجب احترامها مكانه النصوص الصادرة لتطبيق القانون رقم 52.05 المتعلق بمدونة السير على الطرق.
21	Mahdi	نتمنى ان تاخذ بعين الاعتبار ملاحظاتنا ونرجو منكم ان تاخذوا من تجربه الاوروبيه في ساعه العمل والراحه انها تجربه ناجحه جدا للسائق او ارباب الشاحنات.	■ الدراسات المقارنة من ضمن الآليات المعتمدة في تحيين المنظومة القانونية المؤطرة للسلامة الطرقة.

22	محسن امعاشو	بسم الله الرحمن الرحيم، تحية طيبة وبعد، أود أن أعبر عن استيائي الشديد من بعض التعديلات الأخيرة التي تم إدخالها على مدونة السير، خاصة تلك المتعلقة بالسياقة المهنية وجهاز الطاكوغراف. في رأيي، هذه التعديلات لم تأخذ بعين الاعتبار الظروف العملية التي يعيشها السائقون المهنيون، ولا تتناسب مع الواقع اليومي الذي نواجهه على الطرقات. بل أعتقد أنها ستزيد الطين بلة عما عشناه من عشوائية في الخمسة عشر سنة السابقة، وستؤدي إلى تفاقم المشاكل بدلاً من حلها، مما قد يزيد من إزهاق الأرواح في الطرقات، خصوصًا في صفوف السائقين المهنيين. أولاً، بالنسبة لجهاز الطاكوغراف التناظري الذي نشتغل به حاليًا، أتساءل: ماذا أضافت هذه التعديلات حتى نحترم أوقات السياقة والراحة؟ بل على العكس، قمتم بسحب جميع المواد المتعلقة بورقة التسجيل في المادة 96، وكذلك المادة 184، والتي كانت تتضمن الفقرات من 34 إلى 43 المتعلقة بجهاز قياس السرعة وزمن السياقة. هذا الإجراء يبدو وكأنه تراجع عن الضوابط التي كانت موجودة، مما قد يؤدي إلى زيادة الضغط على السائقين والمزيد من العشوائية بدلاً من تحسين السلامة الطرقية. ثانيًا، بالنسبة للفقرات المتعلقة بالمادة 119.1، أجد أنها غير واضحة ولا تأخذ بعين الاعتبار آراء السائقين المهنيين الذين يعملون في هذا المجال يوميًا. خصوصًا الفقرة الرابعة المتعلقة بتجاوز المدة القصوى للسياقة، والفقرة الخامسة المتعلقة بعدم احترام مدة الراحة اليومية أو الأسبوعية. هل في رأيكم سيدي الوزير أن الغرامة من 1500 درهم إلى 3000 درهم تعتبر من وسائل الردع من أجل احترام أوقات السياقة والراحة؟ هذه الغرامات لن تحل المشكلة، خاصة وأنه في السابق كانت تُسحب رخصة السياقة في حال المخالفة، ومع ذلك لم يتم احترام هذه الأوقات. كما أن السيد الوزير ذكر في المادة 119.1 أنه يمكن للإدارة أن تقوم بتغيير وتتميم قائمة المخالفات المتعلقة بجهاز قياس السرعة وزمن السياقة. ولكن كان من الأجدر، سيدي الوزير، أن تقوموا بتغيير هذه القائمة وتتميمها قبل أن تعرضوها للتعليقات. فكيف لنا أن نقدم ملاحظاتنا على نص غير مكتمل أو قابل للتغيير لاحقًا دون مشاركتنا في ذلك؟ ثالثًا، أود أن أنوه إلى أن هذه التعديلات الغامضة وغير العملية قد تؤدي إلى مشادات بين السائقين وأعوان المراقبة والمشغلين. فغياب الوضوح في النصوص وعدم مراعاة الظروف الحقيقية التي يعمل فيها السائقون سيخلق توترًا أثناء التطبيق، حيث قد يختلف تفسير النصوص بين الأطراف، مما يؤدي إلى نزاعات لا داعي لها. وهذا لن يفيد السلامة الطرقية، بل سيزيد من حدة التوتر على الطرقات. أرجو من الأمانة العامة النظر في هذه الملاحظات بعين الاعتبار، وإعادة دراسة هذه التعديلات لتحقيق توازن بين السلامة الطرقية ومراعاة ظروف العمل الحقيقية التي يعيشها السائقون المهنيون. شكرا لجهودكم في خدمة الصالح العام وتقبلوا فائق الاحترام والتقدير محسن امعاشو.	■ إن تعويض عقوبة سحب رخصة سياقة سائق مركبة خاضعة إجبارية تجهيزها بجهاز قياس السرعة وزمن السياقة يقوم بنقل البضائع أو بالنقل الجماعي للأشخاص المحددة في المادة 96 من القانون رقم 52.05 المتعلق بمدونة السير على الطرق بغرامات إدارية، المغزى منه توحيد بعض العقوبات المسلطة على السائق المهني الذي تعد رخصة السياقة مورد رزقه وعائلته مع تشديد الغرامة المالية المنصوص عليها لهاته المخالفات رغبة في أن يظل الطابع الزجري حاضرا بنفس التأثير أو أكثر، لأجل فرض احترام المقتضيات القانونية المؤطرة للسير على الطرق. علما أن الطابع الإداري للعقوبة لم يتغير بتحويلها من توقيف للرخصة إلى غرامة إدارية مالية، مع إزالة هذه الحالات من مصاف المخالفات المعتبرة في الدرجة الأولى؛ ■ البند 4 من المادة 119-1 تطرق إلى تجاوز المدة القصوى للسياقة التي ستحدد في النصوص التطبيقية للقانون رقم 52.05 المتعلق بمدونة السير على الطرق؛ ■ إن التعديلات المدرجة في هذا المشروع واضحة وصريحة من الناحية القانونية وغير قابلة للتأويل، وإذا كانت تتضمن في بعضها الخطوط العريضة لبعض المقتضيات فإن تفاصيلها ستكون بالنصوص الصادرة لتطبيق القانون رقم 52.05 بعد تغييره وتتميمه.
23	العسولي يونس	بصفتي سائق مهني نقل البضائع تعليقي يتجلى في مراجعة وسحب المخالفة الإدارية المقدرة بين 1500/3000 درهم من القانون رقم 05-52 المتعلق بمدونة السير على الطرق بالمادة 119-1 : ** تجاوز المدة القصوى للسياقة ** عدم احترام مدة الراحة اليومية و الأسبوعية بالنسبة أوقات السياقة و الراحة يجب أن يكون تحت مسؤولية الوزارة الوصية بتوفير باحات الإستراحة الآمنة و جميع خدماتها للسائقين المهنيين كما يجب فرض أوقات السياقة و الراحة على شركات النقل وليس الضرب بالمخالفات التعسفية في حق السائقين المهنيين لا حول ولا قوة لهم... متمنياتنا بمراجعة هذا النص القانوني بعدم تعديله و التواصل مع	■ لقد تم اعتبار تجاوز المدة القصوى للسياقة وعدم احترام مدة الراحة اليومية والاسبوعية مخالفات معاقب عليها بغرامات إدارية على أن يتم تحديد مدتي السياقة والراحة في النصوص التطبيقية حسب ما يضمن سلامة السائق وكافة مستعملي الريق العمومية؛

.	.	جميع الهيئات و التمثيليات الحقوقية التي تمثل سائقي نقل البضائع في جميع ربوع المملكة بفتح حوار جاد و بناء من أجل الرقي و النهوض بقطاع النقل من حسن إلى الأحسن. في انتظار ردكم...	■ بالنسبة لباحات الاستراحة وظروف الراحة للسائقين تعد من الإجراءات المواكبة لتنزيت أحكام هذا القانون التي تعمل الوزارة بشراكة مع الجهات المعنية ومهنيي القطاع على إيجاد الصيغة المناسبة لتفعيلها.
24	عبد الرحيم	طلب مراجعة التعديلات في المادة 119-1 من مدونة السير لضمان عدالة توزيع المسؤوليات بين السائقين والمشغلين سيدي الوزير، تحية طيبة وبعد، في مشروع التعديل الجديد في مدونة السير، تم إلغاء عقوبة **توقيف رخصة السياقة** في حالة مخالفة مدد السياقة (المادة 176 من القانون 52.05). هذا التغيير يُعتبر تحولًا مهمًا في سياسة العقوبات المرتبطة بانتهاك قواعد السلامة الطرقية، وهي عقوبة كانت تُعتبر رادعة إلى حد كبير، لكن و لمراعاة الوضع الاقتصادي للسائقين، خاصة أن توقيف الرخصة يعني عمليًا توقفهم عن العمل وفقدان مصدر رزقهم الوحيد. هذا التغيير يُعتبر تحولًا مهمًا في سياسة العقوبات، ويثير في نفس الوقت نقاشًا حول تأثيره على سلوك السائقين والمشغلين، وكذلك على السلامة العامة. في المادة 119-1، تُلزم السائق بتحمل المسؤولية في حالة عدم احترام مدد السياقة (أوقات القيادة المسموح بها)، التعديل في يأتي في إطار تعزيز السلامة الطرقية وحماية السائقين من الإجهاد المفرط الذي قد يؤدي إلى حوادث خطيرة. ومع ذلك، فإنه يطرح تساؤلات حول العدالة في توزيع المسؤوليات، خاصة عندما يكون المشغل هو من مصدر الظغط على السائق لتجاوز هذه المدد. فوفقًا للتعديل، السائق هو المسؤول الأول و الوحيد عن احترام مدد السياقة. وهذا يعني أنه حتى ولو وجظدت ظغوط المشغل لزيادة ساعات العمل، فإن السائق يُفترض بل يجب أن يرفض ذلك حفاظًا على سلامته وسلامة الآخرين. حتى هنا كل شيء جيد، المشكلة تكمن في أن السائق قد يكون في وضعية ضعف اقتصادي أو وظيفي، خاصة إذا علمنا أن انتشار البطالة وأشكال العمل الهش جعلت من طبقة الأجراء في موقع ضعف إزاء أرباب العمل، ما يضطرهم للقبول العمل في ظروف بالغة السوء ومتدنية السلامة خوفًا من فقدان العمل. ففي العديد من الحالات، يمارس المشغلون ضغوطًا على السائقين لتجاوز الحدود الزمنية للسياقة لضمان إلتزام مقاولتهم بوقت التسليم أو للوصول لكمية العمل المطلوبة، و لنا في واقعنا المعاش و الأديوات المنتشرة دلائل، ظغوطات تضع السائق في مأزق أخلاقي ومهني: إما أن يخالف القانون ويخاطر بسلامته، أو يرفض ويخاطر بفقدان عمله. التعديل فالمادة يسألنا العدالة في تحمل المسؤولية، فالمادة تتركز على عقاب السائق، لكنها لا تتطرق بشكل كافٍ إلى كيفية محاسبة المشغلين الذين يدفعون السائقين إلى انتهاك القوانين. يجب أن تكون العقوبات عل مالكي المركبات لأن السائق في أخر المطاف تحت سلطة المشغل،حيث يمكن أن تكون هاته الخطوة مهمة نحو تحقيق توازن أفضل في توزيع المسؤوليات. و تحسين السلامة الطرقية وتخفف الضغط على السائقين . التعديلات يجب أن يضمن تطبيقها العدالة و في ضل التحديات التي قد يواجهها السائقون صعوبة في إثبات أنهم كانوا تحت ضغط من المشغل في حال ظبطهم في حال مخالفة ، خاصة في غياب أدلة ملموسة ولجوء بعض المشغلين إلى طرق غير مباشرة للضغط على السائقين، مثل تخفيض الأجور أو التهديد بإنهاء العقود، في هده الحال نحن كسائقين نطالب بفرص آليات رقابة أكثر صرامة على المشغلين من خلال تفعيل المادة 1-164 و المتعلقة بأليات مراقبة أوراق التسجيل المحتفظ بها من طرف المقاولات النقلية، و فرض غرامات متدحرجة على الشركات التي تُجبر سائقيها على تجاوز مدد السياقة عند مع خلق قنوات للإبلاغ عن المشغلين الذين يمارسون	■ إن تعويض عقوبة سحب رخصة سياقة سائق مركبة خاضعة إجبارية تجهيزها بجهاز قياس السرعة وزمن السياقة يقوم بنقل البضائع أو بالنقل الجماعي للأشخاص المحددة في المادة 96 من القانون رقم 52.05 المتعلق بمدونة السير على الطرق بغرامات إدارية، المغزى منه توحيد بعض العقوبات المسلطة على السائق المهني الذي تعد رخصة السياقة مورد رزقه وعائلته مع تشديد الغرامة المالية المنصوص عليها لهاته المخالفات رغبة في أن يظل الطابع الزجري حاضرا بنفس التأثير أو أكثر، لأجل فرض احترام المقتضيات القانونية المؤطرة للسير على الطرق. علما أن الطابع الإداري للعقوبة لم يتغير بتحويلها من توقيف للرخصة إلى غرامة إدارية مالية، مع إزالة هذه الحالات من مصاف المخالفات المعتبرة في الدرجة الأولى؛ ■ إن التزامات الأجير (السائق المهني) في الامتثال لأوامر مشغله تكون في نطاق ما يسمح به القانون، ولا يمكن للمشغل إنهاء عقد الشغل أو معاقبة الأجير لأمور مرتبطة بالحرص على تطبيق المقتضيات القانونية والتنظيمية. ■ القانون الجاري به العمل يوجب على المشغل أن يتخذ جميع التدابير اللازمة لحماية سلامة الأجراء وصحتهم، وكرامتهم، لدى قيامهم بالأشغال التي ينجزونها تحت إمرته، وإطلاعهم كتابة على المقتضيات القانونية والتدابير المتعلقة بحفظ الصحة والسلامة تحت طائلة غرامة من 2000 إلى 5000 درهم تضاعف في حالة العود. ■ مراقبة احتفاظ كل مشغل سائق مركبة لنقل البضائع أو مركبة للنقل الجماعي للأشخاص خاضعة لإجبارية تجهيزها بجهاز قياس السرعة وزمن السياقة بوثائق تسجيل المعطيات المستعملة والبيانات التي تم تنزيلها من خلال هذا الجهاز لمدة تحددها الإدارة ابتداء من تاريخ استعمالها من الإجراءات الرقابية التي تمارسها الأجهزة المختصة تنفيذا لمقتضيات القانون رقم 52.05.

		الضغوط و السير جنبا إلى جنب في توعية السائقين بحقوقهم وبأهمية احترام مدد السياقة. العقوبات يجب أن تكون صارمة و متناسبة و متدحرجة و واضحة، بدأ من العقوبة المالية المتناسبة مع إيرادات الشركة مرورا للغرامة و توقيف المؤقت للترخيص إلى الغرامة و سحب الترخيص إلى العقوبات الجنائية في الحالات التي تؤدي فيها انتهاكات القوانين بأوامر من المشغلين إلى حوادث خطيرة أو وفيات. وأن تعالج جذور المشكلة بدلًا من التركيز فقط على السائقين الذين غالبًا ما يكونون ضحايا لضغوط المشغلين. نعم التعديل الجديد يهدف إلى تعزيز السلامة الطرقية، لكنه يحتاج إلى توازن أكبر في توزيع المسؤوليات بين السائق والمشغل. من خلال وضع آليات واضحة لمحاسبة المشغلين الذين يمارسون الضغوط، بالإضافة إلى توعية السائقين بحقوقهم وواجباتهم. بدون ذلك، قد يتحول هذا التعديل إلى عبء إضافي على السائقين الذين يعانون بالفعل من ظروف عمل صعبة. مع فائق الإحترام و التقدير.	
25	Nour eddine	طلب مراجعة التعديل في المادة 119-1 من مشروع تعديل مدونة السير لضمان عدالة توزيع المسؤوليات بين السائقين والمشغلين. سيدي الوزير، تحية طيبة وبعد، في مشروع التعديل الجديد في مدونة السير، تم إلغاء عقوبة **توقيف رخصة السياقة** في حالة مخالفة مدد السياقة (المادة 176 من القانون 52.05). هذا التغيير يُعتبر تحولًا مهمًا في سياسة العقوبات المرتبطة بانتهاك قواعد السلامة الطرقية، وهي عقوبة كانت تُعتبر رادعة إلى حد كبير، لكن و لمراعاة الوضع الاقتصادي للسائقين، خاصة أن توقيف الرخصة يعني عمليًا توقفهم عن العمل وفقدان مصدر رزقهم الوحيد. و بهذا نشكركم على هذا التغيير يُعتبر تحولًا مهمًا في سياسة العقوبات. لكن في المادة 119-1، نرى أنها تُلزم السائق بتحمل المسؤولية في حالة عدم احترام مدد السياقة (أوقات القيادة المسموح بها)، التعديل في يأتي في إطار تعزيز السلامة الطرقية وحماية السائقين من الإجهاد المفرط الذي قد يؤدي إلى حوادث خطيرة. ومع ذلك، فإنه يطرح تساؤلات حول العدالة في توزيع المسؤوليات، خاصة عندما يكون المشغل هو من مصدر الظغط على السائق لتجاوز هذه المدد. فوفقًا لمسودة التعديل، السائق هو المسؤول الأول و الوحيد عن احترام مدد السياقة. وهذا يعني أنه حتى بوجود ظغوط المشغل لزيادة ساعات العمل، فإن السائق يُفترض بل يجب أن يرفض ذلك حفاظًا على سلامته وسلامة الآخرين. حتى هنا كل شيء جيد، المشكلة تكمن في أن السائق قد يكون في وضعية ضعف اقتصادي أو وظيفي، خاصة إذا علمنا أن انتشار البطالة وأشكال العمل الهش جعلت من طبقة الأجراء في موقع ضعف إزاء أرباب العمل، ما يضطرهم للقبول العمل في ظروف بالغة السوء ومتدنية السلامة خوفًا من فقدان العمل. ففي العديد من الحالات، يمارس المشغلون ضغوطًا على السائقين لتجاوز الحدود الزمنية للسياقة لضمان إلتزام مقاولتهم بوقت التسليم أو للوصول لكمية العمل المطلوبة، و لنا في واقعنا المعاش و الأديوات المنتشرة دلائل، ظغوطات تضع السائق في مأزق أخلاقي ومهني: إما أن يخالف القانون ويخاطر بسلامته، أو يرفض ويخاطر بفقدان عمله. التعديل فالمادة يسألنا العدالة في تحمل المسؤولية، فالمادة تتركز على عقاب السائق، لكنها لا تتطرق بشكل كافٍ إلى كيفية محاسبة المشغلين الذين يدفعون السائقين إلى انتهاك القوانين. يجب أن تشمل العقوبات مالكي المركبات لأن السائق في أخر المطاف تحت سلطة المشغل قانونيا، حيث يمكن أن تكون هاته الخطوة مهمة نحو تحقيق توازن أفضل في توزيع المسؤوليات. و تحسين السلامة الطرقية وتخفف الضغط على السائقين . التعديلات يجب أن يضمن تطبيقها العدالة و في ضل التحديات	■ إن تعويض عقوبة سحب رخصة سياقة سائق مركبة خاضعة إجبارية تجهيزها بجهاز قياس السرعة وزمن السياقة يقوم بنقل البضائع أو بالنقل الجماعي للأشخاص المحددة في المادة 96 من القانون رقم 52.05 المتعلق بمدونة السير على الطرق بغرامات إدارية، المغزى منه توحيد بعض العقوبات المسلطة على السائق المهني الذي تعد رخصة السياقة مورد رزقه وعائلته مع تشديد الغرامة المالية المنصوص عليها لهاته المخالفات رغبة في أن يظل الطابع الزجري حاضرا بنفس التأثير أو أكثر، لأجل فرض احترام المقتضيات القانونية المؤطرة للسير على الطرق. علما أن الطابع الإداري للعقوبة لم يتغير بتحويلها من توقيف للرخصة إلى غرامة إدارية مالية، مع إزالة هذه الحالات من مصاف المخالفات المعتبرة في الدرجة الأولى؛ ■ إن التزامات الأجير (السائق المهني) في الامتثال لأوامر مشغله تكون في نطاق ما يسمح به القانون، ولا يمكن للمشغل إنهاء عقد الشغل أو معاقبة الأجير لأمور مرتبطة بالحرص على تطبيق المقتضيات القانونية والتنظيمية. ■ القانون الجاري به العمل يوجب على المشغل أن يتخذ جميع التدابير اللازمة لحماية سلامة الأجراء وصحتهم، وكرامتهم، لدى قيامهم بالأشغال التي ينجزونها تحت إمرته، وإطلاعهم كتابة على المقتضيات القانونية والتدابير المتعلقة بحفظ الصحة والسلامة. تحت طائلة غرامة من 2000 إلى 5000 درهم تضاعف في حالة العود. ■ مراقبة احتفاظ كل مشغل سائق مركبة لنقل البضائع أو مركبة للنقل الجماعي للأشخاص خاضعة لإجبارية تجهيزها بجهاز قياس السرعة وزمن السياقة بوثائق تسجيل المعطيات المستعملة والبيانات التي تم تنزيلها من خلال هذا الجهاز لمدة

-		التي قد يواجهها السائقون صعوبة في إثبات أنهم كانوا تحت ضغط من المشغل في حال ظبطهم في حال مخالفة ، خاصة في غياب أدلة ملموسة ولجوء بعض المشغلين إلى طرق غير مباشرة للضغط على السائقين، مثل تخفيض الأجور أو التهديد بإنهاء العقود، نحن كسائقين نطالب بفرص آليات رقابة أكثر صرامة على المشغلين من خلال تفعيل خلال تفعيل لجان المراقبة طبقا للمادة 1-164 (177 في مسودة التعديل) و المتعلقة بآليات مراقبة أوراق التسجيل المحتفظ بها من طرف المقاولات النقلية، و فرض غرامات على الشركات التي تُجبر سائقيها على تجاوز مدد السياقة عند مع خلق قنوات للإبلاغ عن المشغلين الذين يمارسون الضغوط و السير جنبا إلى جنب في توعية السائقين بحقوقهم وبأهمية احترام مدد السياقة. العقوبات يجب أن تكون صارمة و متناسبة و متدحرجة و واضحة، بدأ من العقوبة المالية المتناسبة مع إيرادات الشركة مرورا للغرامة و توقيف المؤقت للترخيص إلى الغرامة و سحب الترخيص إلى العقوبات الجنائية في الحالات التي تؤدي فيها انتهاكات القوانين بأوامر من المشغلين إلى حوادث خطيرة أو وفيات. كل هدا لعلاج جذور المشكلة بدلًا من التركيز فقط على السائقين الذين غالبًا ما يكونون ضحايا لضغوط المشغلين. نعم التعديل الجديد يهدف إلى تعزيز السلامة الطرقية، لكنه يحتاج إلى توازن أكبر في توزيع المسؤوليات بين السائق والمشغل. من خلال وضع آليات واضحة لمحاسبة المشغلين الذين يمارسون الضغوط، بالإضافة إلى توعية السائقين بحقوقهم وواجباتهم. بدون ذلك، قد يتحول هذا التعديل إلى عبء إضافي على السائقين الذين يعانون بالفعل من ظروف عمل صعبة. على أمال أخد رسالتي على محمل الجد و في انتظار تدخلكم و قراركم الذي أتمنى أن يكون في مستوى الآمال المعلقة عليكم للنظر في هاته الشكوى و التدخل و اتخاذ الإجراءات المناسبة بشأنها. تقبلوا منا، فائق الاحترام والتقدير	تحددها الإدارة ابتداء من تاريخ استعمالها من الإجراءات الرقابية التي تمارسها الأجهزة المختصة تنفيذا لمقتضيات القانون رقم 52.05.
26	عبدالرحمان شلبوة	ملاحظة فيما يخص الفصل 176 و 1.119 و 177 بصفتي رئيس جمعية ملتقى السائق المهني للنهوض بشؤون السائقين المهنيين بالمغرب مقرها بمدينة طنجة نفس عنوان السكنى المذكور اعلاه وعضو في لجنة التتبع ولجنة القيادة التابعة لوزارة النقل . فيما يخص المادة 176 يجب على المجلس الحكومي الموقر ان ياخذ بعين الاعتبارالجانب المتعلق بالسلامة الطرقية وتجنبا للوقوع في حوادث السير التي يكون سببها هو التعب الناجم عن عدم احترام المدة القصوى للسياقة وكذا عدم احترام الراحة اليومة الاجبارية والاسبوعية ايضا ولهذا يجب اضافة تجاوز المدة القصوى للسياقة وكذا عدم احترام الراحة اليومية الاجبارة والاسبوعية الى المادة 176 وذلك من اجل سحب الرخصة وكذا اشراك الشركة المشغلة في العقوبات الخاصة بعدم احترام اوقات السياقة والراحة وكذا توقيف المركبة كما هو منصوص عليها في الفقرة السابعة عشر من المادة 103 من مدونة السير وهذا من اجل سلامة السائق والمركبة وجميع مستعملي الطريق لان تجاوز المدة القصوى للسياقة وعدم احترام اوقات الراحة يسبب في التعب والتعب يؤدي الى الحوادث . فيما يخص المادة 177 من مدونة السير والتي تعاقب كل ملك المركبة من 100000 درهم الى 200000 درهم فنحن كجمعة ملتقى السائق المهني للنهوض بشؤون السائقين المهنيين بالمغرب نقترح على المجلس الحكومي الموقر بان يتم تعديل هذه المادة على الشكل التالي : يعاقب بغرامة من 30000 درهم الى 60000 درهم كل مالك مركبة التي تستلزم تجهيزها بجهاز قياس السرعة ولم يسلم اوراق تسجيل السرعة وزمن السياقة وبشكل مرتب للمندوبية الاقليمية او الجهوية التابعة لوزارة النقل او الى وزارة النقل لمدة اقصاها سنة هذه العقوبة ستجعل المشغل او مالك	■ المادتين 96 و176: إن تعويض عقوبة سحب رخصة سياقة سائق مركبة خاضعة إجبارية تجهيزها بجهاز قياس السرعة وزمن السياقة يقوم بنقل البضائع أو بالنقل الجماعي للأشخاص المحددة في المادة 96 من القانون رقم 52.05 المتعلق بمدونة السير على الطرق بغرامات إدارية، المغزى منه توحيد بعض العقوبات المسلطة على السائق المهني الذي تعد رخصة السياقة مورد رزقه وعائلته مع تشديد الغرامة المالية المنصوص عليها لهاته المخالفات رغبة في أن يظل الطابع الزجري حاضرا بنفس التأثير أو أكثر، لأجل فرض احترام المقتضيات القانونية المؤطرة للسير على الطرق. علما أن الطابع الإداري للعقوبة لم يتغير بتحويلها من توقيف للرخصة إلى غرامة إدارية مالية، مع إزالة هذه الحالات من مصاف المخالفات المعتبرة في الدرجة الأولى؛ ■ المادة 177: لم تأتي بأي مستجد يخص العقوبة المسلطة على كل مشغل سائق مركبة لنقل البضائع أو مركبة للنقل الجماعي للأشخاص خاضعة لإجبارية تجهيزها بجهاز قياس السرعة وزمن السياقة لم يحتفظ بوثائق تسجيل المعطيات المستعملة

		المركبة بمراقبة السائقين الذين يشتغلون تحت امراته بضرورة احترام اوقات السياقة والراحة . فيما يخص المادة 1.119. يجب سبحب تجاوز المدة القصوى للسياقة وكذا عدم احترام اوقات الراحة اليومية الاجبارية والاسبوعية واضافتها للمادة 176 لتشمل سحب الرخصة وتوقيف المركبة كما هو منصوص عليها في المادة 103 من مدونة السير.	والبيانات التي تم تنزيلها من خلال هذا الجهاز لمدة تحددها الإدارة ابتداء من تاريخ استعمالها، حيث أن هذا المقتضى كان بالمادة 164-1 من مدونة السير على الطرق.
27	محسن	السلام عليكم تعليقا على ماجاء بنص التعديلات على مدونة السير 52.05 وبعد الإطلاع عليها وكسائق مهني مزاول : أستنكر هذه التعديلات بحيث لا تلبي تطلعاتنا بالتغيير نحو الأفضل وأعتبرها مجحفة في حق السائق و تكرس العشوائية التي يتخبط بها القطاع ، وجاءت عكس ماتفضلتم به في المذكرة التعريفية وبأننا كسائقين مقبلين مستقبلا على عشرية أخرى سنضل نحلم بتطبيق أوقات السياقة والراحة على أرض الواقع. مواد بالقانون تم حذفها، مواد تمت إضافتها تضل مبهمة، مواد تخص الإنتقال للعمل بالجهاز طكيغراف إلكتروني دون تحديد أحكام انتقالية ، حديث عن الراحة الأسبوعية دون الحديث عم ساعات العمل ودون إشراك وزارة الشغل . إغفال عامل الردع للآمر بانتهاك اوقات السياقة والراحة ، عدم الخوض بالحديث عن لجان التتبع و التحقيق و لجم الخروقات.... احترامي تقبلو مرورنا	■ إن التعديلات المدرجة في هذا المشروع واضحة وصريحة من الناحية القانونية، وإذا كانت تتضمن في بعضها الخطوط العريضة لبعض المقتضيات فإن تفاصيلها ستكون بالنصوص الصادرة لتطبيق القانون رقم 52.05 بعد تغييره وتتميمه.
28	مورودي المصطفى	سلام تام نحن مع القانون ولكن يجب مراعات الضغوطات التي تمارس على السائق المهني من طرف مشغلهم ولهدا يجب إشراك والزامية الباطرونة في هده المخالفات اوقات السياقة والراحة اليومية والاسبوعية وشكرا	■ إن التزامات الأجير (السائق المهني) في الامتثال لأوامر مشغله تكون في نطاق ما يسمح به القانون، ولا يمكن للمشغل معاقبته لأمور مرتبطة بالحرص على تطبيق المقتضيات القانونية والتنظيمية؛ ■ القانون الجاري به العمل يوجب على المشغل أن يتخذ جميع التدابير اللازمة لحماية سلامة الأجراء وصحتهم، وكرامتهم، لدى قيامهم بالأشغال التي ينجزونها تحت إمرته، وإطلاعهم كتابة على المقتضيات القانونية والتدابير المتعلقة بحفظ الصحة والسلامة. تحت طائلة غرامة من 2000 إلى 5000 درهم تضاعف في حالة العود.
29	NAQUIR ABDELHAMID	سلام عليكم ورحمة الله وبركاته تحياتي لكم ولجميع الاخوان بصيفاتي سائق مهني وأعمل في هدا القطاع في النقل الواطني لذا إحدي شركات، من واجهت نظاري لما أعني منه خلال رحلة العمل ومن واجب واضع وتهيئ له كما في جميع أنحاء العالم هو العمل على باحة الإستراحة وترويدها بالأمان وتوفير سلامة في طريق لي مستعمليها وبالأخاص السائق المهني الشاحنات سؤا للنقل البظائع أو النقل للمسافرين الذي يعد من الجنود الوطن في خدمة المصلحه العامة والوطن بخصوص هدا مشروع قانون مدونة السير الجديد الذي لا يخدم مصلحة السائق المهني مطلقا ولا يخدم حتى السلامة الطرقية في بلدنا الحبيب بل هو يؤسس لمزيد من الفوضى في هذا القطاع وأتمنى من الوزارة فتح باب النقاش مع السائقين وأرباب العمل وهدا من أجل خدمة المصلحه العامة لوطن العزيز في السير ونهوض بمجال والمظهات الأوروبي إنشاءالله لمآ وإثبات بأنه لدينا سائقين وأرباب العمل في البلاد في المستوى العالي. وشكرا...	■ فيما يخص باحات الاستراحة وتوفير ظروف الراحة للسائقين على الطريق العمومية فهي تعد من الإجراءات المواكبة لتنزيت أحكام مدونة السير على الطرق التي تعمل الوزارة بشراكة مع الجهات المعنية ومهنيي القطاع على إيجاد الصيغة المناسبة لتفعيلها.

30	Mohamed	السلام عليكم للأسف نفس الأخطاء ونفس الطريقة والسائق المهني المغربي هو الضحية القنون في اتحاد الأوروبي يحمل المسؤلية للجميع في قطاع النقل السائق له حق وعليه حقوق والمشغل كذالك والقانون وضح لكن في بلادنا المغرب الكل يحمل المسؤلية لي السائق فقط لبدا من إشراك الجميع في هدا القطاع وليس فقط السائق التعديل غير وضح وشكرا سائق مهني مغربي وافتخر	■ إن التزامات الأجير (السائق المهني) في الامتثال لأوامر مشغله تكون في نطاق ما يسمح به القانون، ولا يمكن للمشغل معاقبته لأمور مرتبطة بالحرص على تطبيق المقتضيات القانونية والتنظيمية؛ ■ القانون الجاري به العمل يوجب على المشغل أن يتخذ جميع التدابير اللازمة لحماية سلامة الأجراء وصحتهم، وكرامتهم، لدى قيامهم بالأشغال التي ينجزونها تحت إمرته، وإطلاعهم كتابة على المقتضيات القانونية والتدابير المتعلقة بحفظ الصحة والسلامة تحت طائلة غرامة من 2000 إلى 5000 درهم تضاعف في حالة العود.
31	الرياحي أسامة	سلام تام بوجود مولانا الإمام. أنا كسائق مهني لنقل البضائع مزاول ، أستنكر التعديلات الأخيرة التي تم إدخالها على مدونة السير 52.05 والتي نرى أنها لا تلبي تطلعاتنا بالتغيير نحو الأفضل، بل على العكس، نعتبرها مجحفة في حق السائقين وتكرس العشوائية التي يتخبط بها القطاع منذ سنوات. هذه التعديلات، بدلاً من أن تحسن من ظروف عملنا وتساهم في تحقيق السلامة الطرقية، جاءت لتزيد من الضغوط علينا وتعمق الفجوة بين الواقع العملي الذي نعيشه يوميًا والقوانين التي يتم فرضها دون دراسة كافية أو مشاركة فعالة من قبل الهيئات الممثلة للسائقين المهنيين. نحن نطالب بمراجعة المواد المتعلقة بأوقات السياقة والراحة وإشراك المشغل في العقوبة خاصة في الحالات التي يكون فيها الضغط على السائقين لعدم التزامهم بالقوانين كما في الاتحاد الأوروبي، وأن يكون ثمن المخالفة كوسيلة ردع يمكنها أن تساعدنا في احترام أوقات السياقة والراحة وليس العكس كما جاء في تعديلاتكم. وتقبلوا خالص التحية والتقدير سيدي. أسامة الرياحي مهني نقل البضائع.	■ إن التعديلات التي طالت السائقين المهنيين ترمي إلى خلق التوازن بين الجانب الاجتماعي لهاته الفئة وبين تحقيق أهداف الاستراتيجية الوطنية للسلامة الطرقي من خلال تعويض عقوبة سحب رخصة سياقة سائق مركبة خاضعة إجبارية تجهيزها بجهاز قياس السرعة وزمن السياقة يقوم بنقل البضائع أو بالنقل الجماعي للأشخاص والغرامات المحددة للمخالفات من الدرجة الأولى بغرامات إدارية، مع تشديد الغرامة المالية المنصوص عليها لهاته المخالفات رغبة في أن يظل الطابع الزجري حاضرا بنفس التأثير أو أكثر، لأجل فرض احترام المقتضيات القانونية المؤطرة للسير على الطرق؛ ■ إن أوقات السياقة والراحة محددة في النصوص الصادرة لتطبيق مدونة السير على الطرق يتم تحيينها وفق ما تقتضيه ضرورة الحفاظ على أرواح السائقين وباقي مستعملي الطريق العمومية لتحسين مؤشرات السلامة الطرقي؛ ■ إن التزامات الأجير (السائق المهني) في الامتثال لأوامر مشغله تكون في نطاق ما يسمح به القانون، ولا يمكن للمشغل معاقبته لأمور مرتبطة بالحرص على تطبيق المقتضيات القانونية والتنظيمية.
32	محسن الطويل	انا كسائق ضد هذه التعديلات الجديدة لمدونة السير	■ مشروع القانون يهدف إلى تحقيق أهداف الاستراتيجية الوطنية للسلامة الطرقية، مع الحرص على مراعاة المصالح الاجتماعية والاقتصادية للسائقين وضمان سلامتهم.
33	احمد اوزهري	المواد 177 فراغ بالنسبة أيام السياقة التي يجب على المشغل الإحتفاظ بها 119-1 عدم إحترام أوقات الراحة و السياقة كيف يمكن السماح للسائق إستئناف السياقة بعد ثبوت السياقة لمدة غير معقولة سواء في حال الأداء . أو عدمه بموجب وصل صالح السياقة المركبة لمدة 7أيام	■ المادة 177: مدة احتفاظ المشغل بوثائق تسجيل المعطيات المسجلة والبيانات التي تم تنزيلها تحدده النصوص التطبيقية لمدونة السير على الطرق؛

			■ المادة 119-1: الوصل الممنوح للمخالف مقابل رخصة سياقته لا يعني استئناف السياقة في حينه إذا كانت الحالة مرتبطة بعدم احترام مدة الراحة، حيث يتم توقيف المركبة ويمكن أن يتحول هذا التوقيف إلى إيداع في المحجز رغم أداء الغرامة.
34	احمد اوزيهري	المواد 177 فراغ بالنسبة أيام السياقة التي يجب على المشغل الإحتفاظ بها 119-1 عدم إحترام أوقات الراحة و السياقة كيف يمكن السماح للسائق إستئناف السياقة بعد ثبوت السياقة لمدة غير معقولة سواء في حال الأداء . أو عدمه بموجب وصل صالح السياقة المركبة لمدة 7أيام	■ المادة 177: مدة احتفاظ المشغل بوثائق تسجيل المعطيات المسجلة والبيانات التي تم تنزيلها تحدده النصوص التطبيقية لمدونة السير على الطرق؛ ■ المادة 119-1: الوصل الممنوح للمخالف مقابل رخصة سياقته لا يعني استئناف السياقة في حينه إذا كانت الحالة مرتبطة بعدم احترام مدة الراحة، حيث يتم توقيف المركبة ويمكن أن يتحول هذا التوقيف إلى إيداع في المحجز رغم أداء الغرامة.
35	يوسف المنياني	بصفتي كسائق مهني منخرط في جمعية م.س.م نطالب الامانة العامة للحكومة في إعادة النظر في التعديل الأخير ومنح الهيئات المعنية و الجمعيات الحقوقية المدافعة عن حقوق السائقين المهنيين حق المشاركة في التعديلات الوزارية للمواد المذكور تعديلها منها المادة 119-1 من مشروع تعديل مدونة السير ومحاسبة كل مشغل يمارس ضغطا على سائقيه، بالإضافة إلى توعية السائقين بحقوقهم و واجباتهم كي لا يكون الظلم والإحتكار بين المشغل والسائق ،واستنكارا للتعديلات التي قد تكون غير عادلة بعض الشيء، بدون ذلك سيتحول هذا التعديل إلى عبء إضافي على السائقين المهنيين ولكم منا جزيل الشكر.	■ إن التزامات الأجير (السائق المهني) في الامتثال لأوامر مشغله تكون في نطاق ما يسمح به القانون، ولا يمكن للمشغل معاقبته لأمور مرتبطة بالحرص على تطبيق المقتضيات القانونية والتنظيمية؛ ■ القانون الجاري به العمل يوجب على المشغل أن يتخذ جميع التدابير اللازمة لحماية سلامة الأجراء وصحتهم، وكرامتهم، لدى قيامهم بالأشغال التي ينجزونها تحت إمرته، وإطلاعهم كتابة على المقتضيات القانونية والتدابير المتعلقة بحفظ الصحة والسلامة. تحت طائلة غرامة من 2000 إلى 5000 درهم تضاعف في حالة العود. ■ لقد سلكت الوزارة منذ بداية هذا الورش مقاربة تشاركية منفتحة مع مختلف التمثيليات المهنية لتحري الصعوبات التي تواجه المعنيين بمجال النقل الطرقي مع استحضار المصلحة العامة ومصالح كافة مستعملي الطريق العمومية بمختلف ربوع الوطن، وما النشر الإلكتروني لمشروع هذا القانون على الموقع الرسمي للأمانة العامة للحكومة إلا مرحلة من مراحل إشراك الفاعلين ومختلف أطياف المجتمع في إيصال تعاليقهم واقتراحاتهم على الصيغة الأولية للمشروع في أفق تجويدها.
36	يوسف المنياني	بصفتي كسائق مهني منخرط في جمعية م.س.م نطالب الامانة العامة للحكومة في إعادة النظر في التعديل الأخير ومنح الهيئات المعنية و الجمعيات الحقوقية المدافعة عن حقوق السائقين المهنيين حق المشاركة في التعديلات الوزارية للمواد المذكور تعديلها منها المادة 119-1 من مشروع تعديل مدونة السير ومحاسبة كل مشغل يمارس ضغطا على سائقيه، بالإضافة إلى	■ إن التزامات الأجير (السائق المهني) في الامتثال لأوامر مشغله تكون في نطاق ما يسمح به القانون، ولا يمكن للمشغل معاقبته لأمور مرتبطة بالحرص على تطبيق المقتضيات القانونية والتنظيمية؛

.		توعية السائقين بحقوقهم و واجباتهم كي لا يكون الظلم والإحتكار بين المشغل والسائق ،واستنكارا للتعديلات التي قد تكون غير عادلة بعض الشيء، بدون ذلك سيتحول هذا التعديل إلى عبء إضافي على السائقين المهنيين ولكم منا جزيل الشكر.	■ القانون الجاري به العمل يوجب على المشغل أن يتخذ جميع التدابير اللازمة لحماية سلامة الأجراء وصحتهم، وكرامتهم، لدى قيامهم بالأشغال التي ينجزونها تحت إمرته، وإطلاعهم كتابة على المقتضيات القانونية والتدابير المتعلقة بحفظ الصحة والسلامة. تحت طائلة غرامة من 2000 إلى 5000 درهم تضاعف في حالة العود.
37	يوسف المنياني	بصفتي كسائق مهني منخرط في جمعية م.س.م نطالب الامانة العامة للحكومة في إعادة النظر في التعديل الأخير ومنح الهيئات المعنية و الجمعيات الحقوقية المدافعة عن حقوق السائقين المهنيين حق المشاركة في التعديلات الوزارية للمواد المذكور تعديلها منها المادة 119-1 من مشروع تعديل مدونة السير ومحاسبة كل مشغل يمارس ضغطا على سائقيه، بالإضافة إلى توعية السائقين بحقوقهم و واجباتهم كي لا يكون الظلم والإحتكار بين المشغل والسائق ،واستنكارا للتعديلات التي قد تكون غير عادلة بعض الشيء، بدون ذلك سيتحول هذا التعديل إلى عبء إضافي على السائقين المهنيين ولكم منا جزيل الشكر.	■ إن التزامات الأجير (السائق المهني) في الامتثال لأوامر مشغله تكون في نطاق ما يسمح به القانون، ولا يمكن للمشغل معاقبته لأمور مرتبطة بالحرص على تطبيق المقتضيات القانونية والتنظيمية؛ ■ القانون الجاري به العمل يوجب على المشغل أن يتخذ جميع التدابير اللازمة لحماية سلامة الأجراء وصحتهم، وكرامتهم، لدى قيامهم بالأشغال التي ينجزونها تحت إمرته، وإطلاعهم كتابة على المقتضيات القانونية والتدابير المتعلقة بحفظ الصحة والسلامة. تحت طائلة غرامة من 2000 إلى 5000 درهم تضاعف في حالة العود.
38	Hamza	بسم الله الرحمن الرحيم، تحية طيبة وبعد، أود أن أعبر عن استيائي الشديد من بعض التعديلات الأخيرة التي تم إدخالها على مدونة السير، خاصة تلك المتعلقة بالسياقة المهنية وجهاز الطاكوغراف. في رأيي، هذه التعديلات لم تأخذ بعين الاعتبار الظروف العملية التي يعيشها السائقون المهنيون، ولا تتناسب مع الواقع اليومي الذي نواجهه على الطرقات. بل أعتقد أنها ستزيد الطين بلة عما عشناه من عشوائية في الخمسة عشر سنة السابقة، وستؤدي إلى تفاقم المشاكل بدلاً من حلها، مما قد يزيد من إزهاق الأرواح في الطرقات، خصوصًا في صفوف السائقين المهنيين. أولاً، بالنسبة لجهاز الطاكوغراف التناظري الذي نشتغل به حاليًا، أتساءل: ماذا أضافت هذه التعديلات حتى نحترم أوقات السياقة والراحة؟ بل على العكس، قمتم بسحب جميع الفقرات المتعلقة بورقة التسجيل في المادة 96، وكذلك المادة 184، والتي كانت تتضمن الفقرات من 34 إلى 43 المتعلقة بجهاز قياس السرعة وزمن السياقة. هذا الإجراء يبدو وكأنه تراجع عن الضوابط التي كانت موجودة، مما قد يؤدي إلى زيادة الضغط على السائقين والمزيد من العشوائية بدلاً من تحسين السلامة الطرقية. ثانيًا، بالنسبة للفقرات المتعلقة بالمادة 119.1، أجد أنها غير واضحة ولا تأخذ بعين الاعتبار آراء السائقين المهنيين الذين يعملون في هذا المجال يوميًا. خصوصًا الفقرة الرابعة المتعلقة بتجاوز المدة القصوى للسياقة، والفقرة الخامسة المتعلقة بعدم احترام مدة الراحة اليومية أو الأسبوعية. هل في رأيكم سيدي الوزير أن الغرامة من 1500 درهم إلى 3000 درهم تعتبر من وسائل الردع من أجل احترام أوقات السياقة والراحة؟ هذه الغرامات لن تحل المشكلة، خاصة وأنه في السابق كانت تُسحب رخصة السياقة في حال المخالفة، ومع ذلك لم يتم احترام هذه الأوقات. كما أن السيد الوزير ذكرتم في المادة 119.1 أنه يمكن للإدارة أن تقوم بتغيير وتتميم قائمة المخالفات المتعلقة بجهاز قياس السرعة وزمن السياقة. ولكن كان من الأجدر، سيدي	■ إن تعويض عقوبة سحب رخصة سياقة سائق مركبة خاضعة إجبارية تجهيزها بجهاز قياس السرعة وزمن السياقة يقوم بنقل البضائع أو بالنقل الجماعي للأشخاص المحددة في المادة 96 من القانون رقم 52.05 المتعلق بمدونة السير على الطرق بغرامات إدارية، المغزى منه توحيد بعض العقوبات المسلطة على السائق المهني الذي تعد رخصة السياقة مورد رزقه وعائلته مع تشديد الغرامة المالية المنصوص عليها لهاته المخالفات رغبة في أن يظل الطابع الزجري حاضرا بنفس التأثير أو أكثر، لأجل فرض احترام المقتضيات القانونية المؤطرة للسير على الطرق. علما أن الطابع الإداري للعقوبة لم يتغير بتحويلها من توقيف للرخصة إلى غرامة إدارية مالية، مع إزالة هذه الحالات من مصاف المخالفات المعتبرة في الدرجة الأولى؛ ■ البند 4 من المادة 119-1 تطرق إلى تجاوز المدة القصوى للسياقة التي ستحدد في النصوص التطبيقية للقانون رقم 52.05 المتعلق بمدونة السير على الطرق؛ ■ إن التعديلات المدرجة في هذا المشروع واضحة وصريحة من الناحية القانونية وغير قابلة للتأويل، وإذا كانت تتضمن في بعضها الخطوط العريضة لبعض المقتضيات فإن تفاصيلها ستكون بالنصوص الصادرة لتطبيق القانون رقم 52.05 بعد تغييره وتتميمه.

		الوزير، أن تقوموا بتغيير هذه القائمة وتتميمها قبل أن تعرضوها للتعليقات. فكيف لنا أن نقدم ملاحظاتنا على نص غير مكتمل أو قابل للتغيير لاحقًا دون مشاركتنا في ذلك؟ ثالثًا، أود أن أنوه إلى أن هذه التعديلات الغامضة وغير العملية قد تؤدي إلى مشادات بين السائقين وأعوان المراقبة والمشغلين. فغياب الوضوح في النصوص وعدم مراعاة الظروف الحقيقية التي يعمل فيها السائقون سيخلق توترًا أثناء التطبيق، حيث قد يختلف تفسير النصوص بين الأطراف، مما يؤدي إلى نزاعات لا داعي لها. وهذا لن يفيد السلامة الطرقية، بل سيزيد من حدة التوتر على الطرقات. أرجو من الأمانة العامة النظر في هذه الملاحظات بعين الاعتبار، وإعادة دراسة هذه التعديلات لتحقيق توازن بين السلامة الطرقية ومراعاة ظروف العمل الحقيقية التي يعيشها السائقون المهنيون. شكرا لجهودكم في خدمة الصالح العام وتقبلوا مني فائق الاحترام والتقدير	
39	فيصل التياني	السلام عليكم تعليقا على ما جاء في تعديلات أخيرة في مدونة السير 52.05 و ما جاء فيها من تعسفات على السائق المهني انا كسائق مهني لا اوافق على هذه التعديلات المرج إعادة النظر في هذا المشروع مع تحمل المسؤولية الى صاحب العمل كذالك، العديد من الطرقات في المغرب تعاني من البنية التحتية و عدم وجود الباحات الاستراحة و شكرا فيصل التياني سائق مهني	■ إن التزامات الأجير (السائق المهني) في الامتثال لأوامر مشغله تكون في نطاق ما يسمح به القانون، ولا يمكن للمشغل معاقبته لأمور مرتبطة بالحرص على تطبيق المقتضيات القانونية والتنظيمية؛ ■ القانون الجاري به العمل يوجب على المشغل أن يتخذ جميع التدابير اللازمة لحماية سلامة الأجراء وصحتهم، وكرامتهم، لدى قيامهم بالأشغال التي ينجزونها تحت إمرته، وإطلاعهم كتابة على المقتضيات القانونية والتدابير المتعلقة بحفظ الصحة والسلامة. تحت طائلة غرامة من 2000 إلى 5000 درهم تضاعف في حالة العود. ■ فيما يخص باحات الاستراحة وتوفير ظروف الراحة للسائقين على الطريق العمومية فهي تعد من الإجراءات المواكبة لتنزيت أحكام مدونة السير على الطرق التي تعمل الوزارة بشراكة مع الجهات المعنية ومهنيي القطاع على إيجاد الصيغة المناسبة لتفعيلها.
40	مصطفى زهران	بصفتي سائقًا لنقل البضائع الوطني والدولي، أؤكد لكم أن معاناتنا ستزداد أكثر مما عانيناه في السنوات السابقة من عدم احترام أوقات السياقة والراحة، خاصة مع هذه التعديلات التي ستساهم بشكل كبير في استغلال بعض المشغلين البشع وزيادة الضغط على السائقين لتجاوز المدة القصوى للسياقة وعدم احترام مدة الراحة. لذلك، أطالبكم بالإبقاء على الفقرات المتعلقة بأوقات السياقة والراحة في المادة 176 كما هي، مع إشراك المشغل في العقوبة بشكل مباشر، بحيث يتحمل المسؤولية الكاملة عن أي انتهاكات تُرتكب بتوجيه منه. كما أدعو إلى تفعيل القوانين بشكل صارم على أرض الواقع وعدم جعلها مجرد حبر على ورق مثل السنوات الماضية. شكرًا لكم على اهتمامكم بهذه القضية المهمة، وأتمنى أن تؤخذ مطالبنا بعين الاعتبار لتحسين ظروف عملنا وضمان سلامتنا وسلامة مستخدمي الطريق.	■ إن المخالفات المرتبطة بتجاوز المدة القصوى للسياقة وعدم احترام مدة الراحة بنقلها من المادة 176 إلى المادة 119-1 تكون قد خرجت من عداد الجنح إلى مرتبة غرامات إدارية. ■ إن التزامات الأجير (السائق المهني) في الامتثال لأوامر مشغله تكون في نطاق ما يسمح به القانون. ■ القانون الجاري به العمل يوجب على المشغل أن يتخذ جميع التدابير اللازمة لحماية سلامة الأجراء وصحتهم، وكرامتهم، لدى قيامهم بالأشغال التي ينجزونها تحت

.			إمرته، وإطلاعهم كتابة على المقتضيات القانونية والتدابير المتعلقة بحفظ الصحة والسلامة. تحت طائلة غرامة من 2000 إلى 5000 درهم تضاعف في حالة العود.
41	الزوبير جواد	السلام عليكم ورحمة الله وبركاته بصفتي كسايق مهني متضرر من هده التعديل لمدونة السير لا اوافق عليها واطلب منكم ادراج الباطرونات في هده التعديلات لانها تعيق السايق ولا تضمن له الحقوق والواجبات.	■ إن التزامات الأجير (السائق المهني) في الامتثال لأوامر مشغله تكون في نطاق ما يسمح به القانون، ولا يمكن للمشغل معاقبته لأمور مرتبطة بالحرص على تطبيق المقتضيات القانونية والتنظيمية؛ ■ القانون الجاري به العمل يوجب على المشغل أن يتخذ جميع التدابير اللازمة لحماية سلامة الأجراء وصحتهم، وكرامتهم، لدى قيامهم بالأشغال التي ينجزونها تحت إمرته، وإطلاعهم كتابة على المقتضيات القانونية والتدابير المتعلقة بحفظ الصحة والسلامة. تحت طائلة غرامة من 2000 إلى 5000 درهم تضاعف في حالة العود.
42	العبوبي محمد	كل مالك مركبة والتي يستلزم تجهيزها بجهاز قياس السرعة ولم يسلم أوراق تسجيل السرعة وزمن السياقة وبشكل مرتب للمندوبية الإقليمية او الجهوية التابعة لوزارة النقل لمدة أفضلها سنة عاده العقوبة ستجعل المشغل او مالك المركبة لمراقبة السائقين الدين يشتغلون تحت امرته بضرورة احترام اوقات السياقة والراحة. فيما يخص المادة.1.119 يجب سحب تجاوز المدة القصوى السياقة وكدا عدم احترام اوقات الراحة اليومية الإجبارية وكدا الأسبوعية واضافتها للمادة 176 لتشمل سحب الرخصة وتوقيف المركبة كما هو منصوص عليها في المادة 103 من مدونة السير.	■ إن معاقبة المشغل الذي لم يحتفظ بوثائق تسجيل المعطيات المستعملة والبيانات التي تم تنزيلها من خلال جهاز قياس السرعة وزمن السياقة طبقا لمقتضيات مدونة السير على الطرق يأتي في إطار مسؤوليته عن مراقبة الالتزام باحترام مدة السياقة والراحة؛ ■ إن المخالفات المرتبطة بتجاوز المدة القصوى للسياقة وعدم احترام مدة الراحة بنقلها من المادة 176 إلى المادة 119-1 تكون قد خرجت من عداد الجنح إلى مرتبة غرامات إدارية.
43	eddaaloussi moussif	بسم الله الرحمن الرحيم، تحية طيبة وبعد، أود أن أعبر عن استيائي الشديد من بعض التعديلات الأخيرة التي تم إدخالها على مدونة السير، خاصة تلك المتعلقة بالسياقة المهنية وجهاز الطاكوغراف. في رأيي، هذه التعديلات لم تأخذ بعين الاعتبار الظروف العملية التي يعيشها السائقون المهنيون، ولا تتناسب مع الواقع اليومي الذي نواجهه على الطرقات. بل أعتقد أنها ستزيد الطين بلة عما عشناه من عشوائية في الخمسة عشر سنة السابقة، وستؤدي إلى تفاقم المشاكل بدلاً من حلها، مما قد يزيد من إزهاق الأرواح في الطرقات، خصوصًا في صفوف السائقين المهنيين. أولاً، بالنسبة لجهاز الطاكوغراف التناظري الذي نشتغل به حاليًا، أتساءل: ماذا أضافت هذه التعديلات حتى نحترم أوقات السياقة والراحة؟ بل على العكس، قمتم بسحب جميع الفقرات المتعلقة بورقة التسجيل في المادة 96، وكذلك المادة 184، والتي كانت تتضمن الفقرات من 34 إلى 43 المتعلقة بجهاز قياس السرعة وزمن السياقة. هذا الإجراء يبدو وكأنه تراجع عن الضوابط التي كانت موجودة، مما قد يؤدي إلى زيادة الضغط على السائقين والمزيد من العشوائية بدلاً من تحسين السلامة الطرقية. ثانيًا، بالنسبة للفقرات المتعلقة بالمادة 119.1، أجد أنها غير واضحة ولا تأخذ بعين الاعتبار آراء السائقين المهنيين الذين يعملون في هذا المجال يوميًا. خصوصًا الفقرة الرابعة المتعلقة بتجاوز المدة القصوى للسياقة، والفقرة الخامسة المتعلقة بعدم	■ إن تعويض عقوبة سحب رخصة سياقة سائق مركبة خاضعة إجبارية تجهيزها بجهاز قياس السرعة وزمن السياقة يقوم بنقل البضائع أو بالنقل الجماعي للأشخاص المحددة في المادة 96 من القانون رقم 52.05 المتعلق بمدونة السير على الطرق بغرامات إدارية، المغزى منه توحيد بعض العقوبات المسلطة على السائق المهني الذي تعد رخصة السياقة مورد رزقه وعائلته مع تشديد الغرامة المالية المنصوص عليها لهاته المخالفات رغبة في أن يظل الطابع الزجري حاضرا بنفس التأثير أو أكثر، لأجل فرض احترام المقتضيات القانونية المؤطرة للسير على الطرق. علما أن الطابع الإداري للعقوبة لم يتغير بتحويلها من توقيف للرخصة إلى غرامة إدارية مالية، مع إزالة هذه الحالات من مصاف المخالفات المعتبرة في الدرجة الأولى؛ ■ البند 4 من المادة 119-1 تطرق إلى تجاوز المدة القصوى للسياقة التي ستحدد في النصوص التطبيقية للقانون رقم 52.05 المتعلق بمدونة السير على الطرق؛

		احترام مدة الراحة اليومية أو الأسبوعية. هل في رأيكم سيدي الوزير أن الغرامة من 1500 درهم إلى 3000 درهم تعتبر من وسائل الردع من أجل احترام أوقات السياقة والراحة؟ هذه الغرامات لن تحل المشكلة، خاصة وأنه في السابق كانت تُسحب رخصة السياقة في حال المخالفة، ومع ذلك لم يتم احترام هذه الأوقات. كما أن السيد الوزير ذكرتم في المادة 119.1 أنه يمكن للإدارة أن تقوم بتغيير وتتميم قائمة المخالفات المتعلقة بجهاز قياس السرعة وزمن السياقة. ولكن كان من الأجدر، سيدي الوزير، أن تقوموا بتغيير هذه القائمة وتتميمها قبل أن تعرضوها للتعليقات. فكيف لنا أن نقدم ملاحظاتنا على نص غير مكتمل أو قابل للتغيير لاحقًا دون مشاركتنا في ذلك؟ ثالثًا، أود أن أنوه إلى أن هذه التعديلات الغامضة وغير العملية قد تؤدي إلى مشادات بين السائقين وأعوان المراقبة والمشغلين. فغياب الوضوح في النصوص وعدم مراعاة الظروف الحقيقية التي يعمل فيها السائقون سيخلق توترًا أثناء التطبيق، حيث قد يختلف تفسير النصوص بين الأطراف، مما يؤدي إلى نزاعات لا داعي لها. وهذا لن يفيد السلامة الطرقية، بل سيزيد من حدة التوتر على الطرقات. أرجو من الأمانة العامة النظر في هذه الملاحظات بعين الاعتبار، وإعادة دراسة هذه التعديلات لتحقيق توازن بين السلامة الطرقية ومراعاة ظروف العمل الحقيقية التي يعيشها السائقون المهنيون. شكرا لجهودكم في خدمة الصالح العام وتقبلوا مني فائق الاحترام والتقدير مونصف الدعلوسي مع كامل الاحترام والتقدير	▪ إن التعديلات المدرجة في هذا المشروع واضحة وصريحة من الناحية القانونية وغير قابلة للتأويل، وإذا كانت تتضمن في بعضها الخطوط العريضة لبعض المقتضيات فإن تفاصيلها ستكون بالنصوص الصادرة لتطبيق القانون رقم 52.05 بعد تغييره وتتميمه.
44	Said houmina	المواد 177 فراغ بالنسبة أيام السياقة التي يجب على المشغل الإحتفاظ بها 119-1 عدم إحترام أوقات الراحة و السياقة كيف يمكن السماح للسائق إستئناف السياقة بعد ثبوت السياقة لمدة غير معقولة سواء في حال الأداء . أو عدمه بموجب وصل صالح السياقة المركبة لمدة 7 أيام	▪ المادة 177: مدة احتفاظ المشغل بوثائق تسجيل المعطيات المسجلة والبيانات التي تم تنزيلها تحدده النصوص التطبيقية لمدونة السير على الطرق؛ ▪ المادة 119-1: الوصل الممنوح للمخالف مقابل رخصة سياقته لا يعني استئناف السياقة في حينه إذا كانت الحالة مرتبطة بعدم احترام مدة الراحة، حيث يتم توقيف المركبة ويمكن أن يتحول هذا التوقيف إلى إيداع في المحجز رغم أداء الغرامة.
45	الصديق القرموشي	طلب مراجعة التعديل في المادة 1.119 من مشروع تعديل مدونة السير لضمان بتوزيع المسؤوليات بين السائقين و المنشغلين	العقوبات محددة في مدونة السير على الطرق وباقي القوانين المؤطرة للعلاقة بين الطرفين بالنسبة لكل من السائق والمشغل حسب الحالات.
46	جمال آيت بلحسن	بصفتي سائق مهني لنقل البضائع المادة التي أضفتموها رقم 119-1 غير واضحة بخصوص نوعية دعامة التسجيل فالمرجو توضيحها أكثر لتفادي التأويلات بين رجال المراقبة والسائقين المهنيين هل تقصدون بالحامل ورقة التسجيل الحالية أم تقصدون به الحامل الإلكتروني؟ وإن كنتم تقصدون به النوعين معا فكان الأجدر أن تغيروه بدعامة التسجيل عوض اسم الحامل لأنّ دعامة التسجيل هي العبارة التي تعبر عن النوعين معا طبقا لما جاء به القرار رقم 2399.20 المتعلق بجهاز قياس السرعة وزمن السياقة. وتقبلوا مني فائق الاحترام والتقدير جمال آيت بلحسن	▪ إن التعديلات المدرجة في هذا المشروع واضحة وصريحة من الناحية القانونية وغير قابلة للتأويل، وإذا كانت تتضمن في بعضها الخطوط العريضة لبعض المقتضيات فإن تفاصيلها ستكون بالنصوص الصادرة لتطبيق القانون رقم 52.05 بعد تغييره وتتميمه. ▪ أما عن التسمية فمدونة السير على الطرق كقانون تعتمد عبارة "حامل التسجيل".
47	Zagden abdelfattah	بصفتي كسائق مهني منخرط في جمعية م س م أطالب الأمانة العامة للحكومة في إعادة النظر في التعديل الأخير ومنح الهيئات المعنية والجمعيات الحقوقية المدافعة عن حقوق السائقين المهنيين حق المشاركة في التعديلات الوزارية للمواد المذكورة تعديلها منها 1_119 من مشروع قانون تعديل مدونة السير ومحاسبة كل مشغل يمارس الضغط على السائقين بالإضافة إلى نوعية	▪ لقد سلكت الوزارة منذ بداية هذا الورش مقاربة تشاركية منفتحة مع مختلف التمثيليات المهنية لتحري الصعوبات التي تواجه المعنيين بمجال النقل الطرقي مع استحضار المصلحة العامة ومصالح كافة مستعملي الطريق العمومية بمختلف ربوع

-		السائق بحق واجبه لتفادي الظلم والإحتكار بين السائق والمشغلين . أستنكر بدوري كسائق مهني إلى التعديلات التي يؤدي الى تهميش السائق وقد تكون غير منصفة بعض الأحيان . بدون ذلك سيتحول هذا التعديل إلى عبئ إضافي على السائق المهني.....	الوطن، وما النشر الإلكتروني لمشروع هذا القانون على الموقع الرسمي للأمانة العامة للحكومة إلا مرحلة من مراحل إشراك الفاعلين ومختلف أطياف المجتمع في إيصال تعاليقهم واقتراحاتهم على الصيغة الأولية للمشروع في أفق تجويدها. ■ إن التزامات الأجير (السائق المهني) في الامتثال لأوامر مشغله تكون في نطاق ما يسمح به القانون؛ ■ القانون الجاري به العمل يوجب على المشغل أن يتخذ جميع التدابير اللازمة لحماية سلامة الأجراء وصحتهم، وكرامتهم، لدى قيامهم بالأشغال التي ينجزونها تحت إمرته، وإطلاعهم كتابة على المقتضيات القانونية والتدابير المتعلقة بحفظ الصحة والسلامة. تحت طائلة غرامة من 2000 إلى 5000 درهم تضاعف في حالة العود.
48	عبدالحق عزيوي	بصفتي كسائق مهني منخرط فى جمعية م.س.م.نطالب الامانة العامة للحكومة فى إعادة النظر في التعديل الأخير ومنح الهيئات المعنية و الجمعيات الحقوقية المدافعة عن حقوق السائقين المهنيين للمشاركة فى التعديلات الوزارية للمواد المذكور تعديلها منها المادة 119-1 من مشروع تعديل مدونة السير ومحاسبة كل مشغل يمارس ضغطت على سائقيه بلإضافة إلى توعية السائقين بحقوقهم و وواجباتهم كي لا يكون الظلم والإحتكار بين المشغل والسائق وإستنكارا التعديلات التى قد تكون غير عادلة بعض الشيء بدون ذالك سيتحول هذا التعديل إلى عبء إضافى على السائقين المهنيين . والسلام عليكم ورحمة الله وبركاته.	■ لقد سلكت الوزارة منذ بداية هذا الورش مقاربة تشاركية منفتحة مع مختلف التمثيليات المهنية لتحري الصعوبات التي تواجه المعنيين بمجال النقل الطرقي مع استحضار المصلحة العامة ومصالح كافة مستعملي الطريق العمومية بمختلف ربوع الوطن، وما النشر الإلكتروني لمشروع هذا القانون على الموقع الرسمي للأمانة العامة للحكومة إلا مرحلة من مراحل إشراك الفاعلين ومختلف أطياف المجتمع في إيصال تعاليقهم واقتراحاتهم على الصيغة الأولية للمشروع في أفق تجويدها. ■ إن التزامات الأجير (السائق المهني) في الامتثال لأوامر مشغله تكون في نطاق ما يسمح به القانون؛ ■ القانون الجاري به العمل يوجب على المشغل أن يتخذ جميع التدابير اللازمة لحماية سلامة الأجراء وصحتهم، وكرامتهم، لدى قيامهم بالأشغال التي ينجزونها تحت إمرته، وإطلاعهم كتابة على المقتضيات القانونية والتدابير المتعلقة بحفظ الصحة والسلامة. تحت طائلة غرامة من 2000 إلى 5000 درهم تضاعف في حالة العود.
49	العابيدي كريم	سلام الله عليكم، سبق و قدمنا نحن مهني تعليم السياقة مقترح بخصوص رخصة السياقة A1 و AM و قلنا أن من الواجب على كل راغب الحصول على رخصة سياقة من صنف AM أو A1 أن يتلقى تكوين في قانون السير و السلامة المرورية يختتم بإمتحان نظري فقط، غير أن هذا المشروع يتحدث عن اختبار تطبيقي و هو نقيض ما تم اقتراحه. و من الأفضل ايضا بالنسبة الفترة الأختبارية ان تكون مرتبطة بالعمر بمعنى اقل من 16 عام فترة اختبارية في سنة. اكثر من 16 عام فترة اختبارية سنتين. شكرا	■ إن سياقة مركبة من الصنف "1f" « A1 » بعد الخضوع لتكوين في إحدى المؤسسات المرخص لها لتعليم سياقة المركبات مختتم باختبار تطبيقي يسمح به فقط للحاصلين على رخصة السياقة من الصنف "ب" « B »؛ ■ الفترة الاختبارية غير مرتبطة بالسن وليس محددا لها، لآن الهدف هو مراقبة سلوك السائق خلال المدة التي تلي اجتيازه بنجاح لامتحان الحصول على رخصة السياقة، والتزامه بقواعد للسير على الطرق خاصة به.

50	يوسف التغزوتي	سلام تام بوجود مقام السدة العالية بالله وبعد تابعنا باهتمام والمام بالغين مسودة التعديل والتتميم للقانون 52.05 المتعلق بمدونة السير على الطرق والذي تم عرضه على الأمانة العامة للحكومة بحيث تفاجأنا بهذا القرار المتسرع من قبل الوزارة الوصية وعدم اكتراثها بمبدأ المقاربة التشاركية والتي ما فتئ صاحب الجلالة حفظه الله يؤكد على ترسيخها وتفعيلها بين مختلف الهيئات الممثلة للقطاع والمؤسسات الدستورية والأخذ بعين الإعتبار مبدأ التخصص والممارسة الفعلية للمهنة حتى يتم الوقوف على كل مكامن الخلل والغموض الذي يكتنف هذه التعديلات لا من ناحية إلغاء بعض البنود او من ناحية إشراك متداخلين تنقصهم كفاءة الإطلاع والتمكين في المجالين القانوني والتشريعي خصوصا فيما يتعلق منها بالمواد184/176/103/96وحذف بعض البنود في المواد القانونية وترميها بمواد أخرى كالمادة 119.1 ما أضفى على هذه التعديلات طابع الإجحاف والضيم بالنسبة للسائقين المهنيين ورفضهم لتجسيد واقع عشوائي سيكون له اثره السيء عليهم . وإننا إذ نعبر عن استيائنا وإحباطنا بمخرجات التعديل نطالبكم بإعادة النظر في المتخالف عليه والاحاطة بكل جوانب الخلل والعمل على مسايرة القوانين المتعارف عليها في الدول الأوروبية تماشيا مع متغيرات العصر والحالة. ختاما تقبلوا فائق احترامنا وتقديرا. المنسق الجهوي للكونفدراليةالوطنية للشغل قطاع النقل وسيارات الأجرة والنائب الأول للكاتب الوطني للجامعة الوطنية لمهني النقل وسيارات الأجرة يوسف التغزوتي!!!.....	■ لقد عملت الوزارة منذ بداية هذا الورش على نهج مقاربة تشاركية منفتحة مع مختلف التمثيليات المهنية لتحري الصعوبات التي تواجه المعنيين بمجال النقل الطرقي مع استحضار المصلحة العامة ومصالح كافة مستعملي الطريق العمومية بمختلف ربوع الوطن، وما النشر الإلكتروني لمشروع هذا القانون على الموقع الرسمي للأمانة العامة للحكومة إلا مرحلة من مراحل إشراك الفاعلين ومختلف أطياف المجتمع في إيصال تعاليقهم واقتراحاتهم على الصيغة الأولية للمشروع في أفق تجويدها. ■ إن تعويض العقوبات المرتبطة بسائقي المركبات الخاضعة لإجبارية تجهيزها بجهاز قياس السرعة وزمن السياقة تقوم بنقل البضائع أو بالنقل الجماعي للأشخاص بغرامات إدارية، المغزى منه توحيد بعض العقوبات المسلطة على السائق المهني الذي تعد رخصة السياقة مورد رزقه وعائلته مع تشديد الغرامة المالية المنصوص عليها لهاته المخالفات رغبة في أن يظل الطابع الزجري حاضرا بنفس التأثير أو أكثر، لأجل فرض احترام المقتضيات القانونية المؤطرة للسير على الطرق.
51	عبدالرحمان شليوة	ملاحظة فيما يخص المادة 1.119 يجب على كل من ارتكب المخالفات المتعلقة باعشر فقرات يجب على اعوان المراقبة بتوقيف المركبة جانبا الى حين ان يأتي سائق مهني يقترحه السائق او نالك المركبة لان جميع المخالفات تعني ان السائق لم يحترم اوقات السياقة والراحة والا ستعطى فرصة للسائق الذي يتجاوز المدة القصوى للسياقة ليتجنب توقيف المركبة سيرفض تسليم ورقة قياس السرعة ليسجل مخالفة 1500 درهم فقط دون توقيف المركبة وهذا سيساهم في حوادث السير . ولهذا نقترح نحن كجمعية ملتقى السائق المهني للنهوض بشؤون السائقين المهنيين بالمغرب بضرورة اعادة النزر في هذه المادة وذلك بتوقيف المركبة في حالة تم ضبط السائق ارتكب اي مخالفة من المادة 1.119 مع اشراك الشركة المشغلة او المشغل في هذه المخالفات بضعف العقوبة لتفادي الوقوع في حوادث السير المميتة . عبدالرحمان شليوة رئيس جمعية ملتقى السائق المهني عضو في لجنة المتابعة والتتبع التابعة لوزارة النقل	■ المادة 119-1: الوصل الممنوح للمخالف مقابل رخصة سياقته لا يعني استئناف السياقة في حينه إذا كانت الحالة مرتبطة بعدم احترام مدة الراحة، حيث يتم توقيف المركبة ويمكن أن يتحول هذا التوقيف إلى إيداع في المحجز رغم أداء الغرامة. ■ القانون الجاري به العمل يوجب على المشغل أن يتخذ جميع التدابير اللازمة لحماية سلامة الأجراء وصحتهم، وكرامتهم، لدى قيامهم بالأشغال التي ينجزونها تحت إمرته، وإطلاعهم كتابة على المقتضيات القانونية والتدابير المتعلقة بحفظ الصحة والسلامة. تحت طائلة غرامة من 2000 إلى 5000 درهم تضاعف في حالة العود.
52	عبدالرحمان شليوة	ملاحظة فيما يخص المادة 1.119 يجب على كل من ارتكب المخالفات المتعلقة باعشر فقرات يجب على اعوان المراقبة بتوقيف المركبة جانبا الى حين ان يأتي سائق مهني يقترحه السائق او نالك المركبة لان جميع المخالفات تعني ان السائق لم يحترم اوقات السياقة والراحة والا ستعطى فرصة للسائق الذي يتجاوز المدة القصوى للسياقة ليتجنب توقيف المركبة سيرفض تسليم ورقة قياس السرعة ليسجل مخالفة 1500 درهم فقط دون توقيف المركبة وهذا سيساهم في حوادث السير . ولهذا نقترح نحن كجمعية ملتقى السائق المهني للنهوض بشؤون السائقين المهنيين بالمغرب بضرورة اعادة النزر في هذه المادة وذلك بتوقيف المركبة في حالة تم ضبط السائق ارتكب اي مخالفة من المادة 1.119 مع اشراك الشركة المشغلة او المشغل في هذه المخالفات	■ المادة 119-1: الوصل الممنوح للمخالف مقابل رخصة سياقته لا يعني استئناف السياقة في حينه إذا كانت الحالة مرتبطة بعدم احترام مدة الراحة، حيث يتم توقيف المركبة ويمكن أن يتحول هذا التوقيف إلى إيداع في المحجز رغم أداء الغرامة. القانون الجاري به العمل يوجب على المشغل أن يتخذ جميع التدابير اللازمة لحماية سلامة الأجراء وصحتهم، وكرامتهم، لدى قيامهم بالأشغال التي ينجزونها تحت إمرته،

		بضعف العقوبة لتفادي الوقوع في حوادث السير المميتة . عبدالرحمان شليوة رئيس جمعية ملتقى السائق المهني عضو في لجنة المتابعة والتتبع التابعة لوزارة النقل	وإطلاعهم كتابة على المقتضيات القانونية والتدابير المتعلقة بحفظ الصحة والسلامة. تحت طائلة غرامة من 2000 إلى 5000 درهم تضاعف في حالة العود.
53	Alijani Said	طلب مراجعة التعديل في المادة 119-1 من مشروع تعديل مدونة السير لضمان عدالة توزيع المسؤوليات بين السائقين والمشغلين. سيدي الوزير، تحية طيبة وبعد، في مشروع التعديل الجديد في مدونة السير، تم إلغاء عقوبة **توقيف رخصة السياقة** في حالة مخالفة مدد السياقة (المادة 176 من القانون 52.05). هذا التغيير يُعتبر تحولًا مهمًا في سياسة العقوبات المرتبطة بانتهاك قواعد السلامة الطرقية، وهي عقوبة كانت تُعتبر رادعة إلى حد كبير، لكن و لمراعاة الوضع الاقتصادي للسائقين تم تكيفها خاصة أن توقيف الرخصة يعني عمليًا توقفهم عن العمل وفقدان مصدر رزقهم الوحيد. و بهذا نشكركم على هذا التغيير الذي يُعتبر تحولًا مهمًا في سياسة العقوبات. لكن في المادة 119-1، نرى أنها تُلزم السائق بتحمل المسؤولية في حالة عدم احترام مدد السياقة (أوقات القيادة المسموح بها)، التعديل في يأتي في إطار تعزيز السلامة الطرقية وحماية السائقين من الإجهاد المفرط الذي قد يؤدي إلى حوادث خطيرة. ومع ذلك، فإنه يطرح تساؤلات حول العدالة في توزيع المسؤوليات، خاصة عندما يكون المشغل هو مصدر الضغط على السائق لتجاوز هذه المدد. فوفقًا لمسودة التعديل، السائق هو المسؤول الأول و الوحيد عن احترام مدد السياقة. وهذا يعني أنه حتى بوجود ضغوط المشغل لزيادة ساعات العمل، فإن السائق يُفترض بل يجب أن يرفض ذلك حفاظًا على سلامته وسلامة الآخرين. المشكلة تكمن في أن السائق قد يكون في وضعية ضعف اقتصادي أو وظيفي، خاصة إذا علمنا أن انتشار البطالة وأشكال العمل الهش جعلت من طبقة الأجراء في موقع ضعف إزاء أرباب العمل، ما يضطرهم لقبول العمل في ظروف بالغة السوء ومتدنية السلامة خوفًا من فقدان عملهم. ففي العديد من الحالات، يمارس المشغلون ضغوطًا على السائقين لتجاوز الحدود الزمنية للسياقة لضمان إلتزام مقاولتهم بوقت التسليم أو للوصول لكمية العمل المطلوبة، و لنا في واقعنا المعاش و الأوديوات المنتشرة دلائل، ضغوطات تضع السائق في مأزق أخلاقي ومهني، إما أن يخالف القانون ويخاطر بسلامته، أو يرفض ويخاطر بفقدان عمله. التعديل في المادة يسألنا العدالة في تحمل المسؤولية، فالمادة تركز على عقاب السائق، لكنها لا تتطرق بشكل كافٍ إلى كيفية محاسبة المشغلين الذين يدفعون السائقين إلى انتهاك القوانين. لهذا سيدي نطلب منكم أن تشمل العقوبات مالكي المركبات أيضا لأن السائق في آخر المطاف تحت سلطة المشغل قانونيا، حيث يمكن أن تكون هاته الخطوة مهمة نحو تحقيق توازن أفضل في توزيع المسؤوليات. و تحسين السلامة الطرقية وتخفف الضغط على السائقين . التعديلات يجب أن يضمن تطبيقها العدالة في تحمل المسؤولية و في ظل التحديات التي قد يواجهها السائقون صعوبة في إثبات أنهم كانوا تحت ضغط من المشغل في حال ظبطهم في حال مخالفة ، خاصة في غياب أدلة ملموسة ولجوء بعض المشغلين إلى طرق غير مباشرة للضغط على السائقين، مثل تخفيض الأجور أو التهديد بإنهاء العقود، نحن كسائقين نطالب بفرض آليات رقابة أكثر صرامة على المشغلين من خلال تفعيل لجان المراقبة طبقا للمادة 1-164 (177 في مسودة التعديل) و المتعلقة بآليات مراقبة أوراق التسجيل المحتفظ بها من طرف المقاولات النقلية، و فرض غرامات على الشركات التي تُجبر سائقيها على تجاوز مدد السياقة مع خلق قنوات للإبلاغ عن المشغلين الذين يمارسون الضغوط و السير جنبا إلى جنب في توعية السائقين بحقوقهم وبأهمية احترام مدد السياقة. العقوبات يجب أن تكون	■ إن تعويض عقوبة سحب رخصة سياقة سائق مركبة خاضعة إجبارية تجهيزها بجهاز قياس السرعة وزمن السياقة يقوم بنقل البضائع أو بالنقل الجماعي للأشخاص المحددة في المادة 96 من القانون رقم 52.05 المتعلق بمدونة السير على الطرق بغرامات إدارية، المغزى منه توحيد بعض العقوبات المسلطة على السائق المهني الذي تعد رخصة السياقة مورد رزقه وعائلته مع تشديد الغرامة المالية المنصوص عليها لهاته المخالفات رغبة في أن يظل الطابع الزجري حاضرا بنفس التأثير أو أكثر، لأجل فرض احترام المقتضيات القانونية المؤطرة للسير على الطرق. علما أن الطابع الإداري للعقوبة لم يتغير بتحويلها من توقيف للرخصة إلى غرامة إدارية مالية، مع إزالة هذه الحالات من مصاف المخالفات المعتبرة في الدرجة الأولى؛ ■ إن التزامات الأجير (السائق المهني) في الامتثال لأوامر مشغله تكون في نطاق ما يسمح به القانون، ولا يمكن للمشغل إنهاء عقد الشغل أو معاقبة الأجير لأمور مرتبطة بالحرص على تطبيق المقتضيات القانونية والتنظيمية. ■ القانون الجاري به العمل يوجب على المشغل أن يتخذ جميع التدابير اللازمة لحماية سلامة الأجراء وصحتهم، وكرامتهم، لدى قيامهم بالأشغال التي ينجزونها تحت إمرته، وإطلاعهم كتابة على المقتضيات القانونية والتدابير المتعلقة بحفظ الصحة والسلامة. تحت طائلة غرامة من 2000 إلى 5000 درهم تضاعف في حالة العود. ■ مراقبة احتفاظ كل مشغل سائق مركبة لنقل البضائع أو مركبة للنقل الجماعي للأشخاص خاضعة لإجبارية تجهيزها بجهاز قياس السرعة وزمن السياقة بوثائق تسجيل المعطيات المستعملة من خلال هذا الجهاز لمدة تحددها الإدارة ابتداء من تاريخ استعمالها من الإجراءات الرقابية التي تمارسها الأجهزة المختصة تنفيذا لمقتضيات القانون رقم 52.05.

		صارمة و متناسبة و متدحرجة و واضحة، بدءاً من العقوبة المالية المتناسبة مع إيرادات الشركة مرورا للغرامة و توقيف المؤقت للترخيص إلى الغرامة و سحب الترخيص إلى العقوبات الجنائية في الحالات التي تؤدي فيها انتهاكات القوانين بأوامر من المشغلين إلى حوادث خطيرة أو وفيات. كل هدا لعلاج جذور المشكلة بدلًا من التركيز فقط على السائقين الذين غالبًا ما يكونون ضحايا لضغوط المشغلين. نعم التعديل الجديد يهدف إلى تعزيز السلامة الطرقية، لكنه يحتاج إلى توازن أكبر في توزيع المسؤوليات بين السائق والمشغل. من خلال وضع آليات واضحة لمحاسبة المشغلين الذين يمارسون الضغوط، بالإضافة إلى توعية السائقين بحقوقهم وواجباتهم. بدون ذلك، قد يتحول هذا التعديل إلى عبء إضافي على السائقين الذين يعانون بالفعل من ظروف عمل صعبة. على أمال أخذ رسالتي على محمل الجد و في انتظار تدخلكم و قراركم الذي أتمنى أن يكون في مستوى الآمال المعلقة عليكم للنظر في هاته الشكوى و التدخل و اتخاذ الإجراءات المناسبة بشأنها. تقبلوا منا، فائق الاحترام والتقدير	
54	Yousef	سلام عليكم سيدي الوزير تحياتي واحترامي و بعد .أتمنى أن تكون مراجعة المادة 1.119 من مشروع مداونة السير واشراك المشغل في المخالفة الناتجة عن عدم احترام اوقات السياقة والراحة لتجنب حوادث السير الخطيرة الناتجة عن عدم احترام اوقات العمل واتمنى ان تكون مراجعة هده التعديلات	■ إن التزامات الأجير (السائق المهني) في الامتثال لأوامر مشغله تكون في نطاق ما يسمح به القانون، ولا يمكن للمشغل إنهاء عقد الشغل أو معاقبة الأجير لأمور مرتبطة بالحرص على تطبيق المقتضيات القانونية والتنظيمية. ■ القانون الجاري به العمل يوجب على المشغل أن يتخذ جميع التدابير اللازمة لحماية سلامة الأجراء وصحتهم، وكرامتهم، لدى قيامهم بالأشغال التي ينجزونها تحت إمرته، وإطلاعهم كتابة على المقتضيات القانونية والتدابير المتعلقة بحفظ الصحة والسلامة. تحت طائلة غرامة من 2000 إلى 5000 درهم تضاعف في حالة العود.
55	Yousef	سلام عليكم سيدي الوزير تحياتي واحترامي و بعد .أتمنى أن تكون مراجعة المادة 1.119 من مشروع مداونة السير واشراك المشغل في المخالفة الناتجة عن عدم احترام اوقات السياقة والراحة لتجنب حوادث السير الخطيرة الناتجة عن عدم احترام اوقات العمل واتمنى ان تكون مراجعة هده التعديلات	■ إن التزامات الأجير (السائق المهني) في الامتثال لأوامر مشغله تكون في نطاق ما يسمح به القانون، ولا يمكن للمشغل إنهاء عقد الشغل أو معاقبة الأجير لأمور مرتبطة بالحرص على تطبيق المقتضيات القانونية والتنظيمية. ■ القانون الجاري به العمل يوجب على المشغل أن يتخذ جميع التدابير اللازمة لحماية سلامة الأجراء وصحتهم، وكرامتهم، لدى قيامهم بالأشغال التي ينجزونها تحت إمرته، وإطلاعهم كتابة على المقتضيات القانونية والتدابير المتعلقة بحفظ الصحة والسلامة. تحت طائلة غرامة من 2000 إلى 5000 درهم تضاعف في حالة العود.
56	Yousef	سلام عليكم سيدي الوزير تحياتي واحترامي و بعد .أتمنى أن تكون مراجعة المادة 1.119 من مشروع مداونة السير واشراك المشغل في المخالفة الناتجة عن عدم احترام اوقات السياقة والراحة لتجنب حوادث السير الخطيرة الناتجة عن عدم احترام اوقات العمل واتمنى ان تكون مراجعة هده التعديلات	■ إن التزامات الأجير (السائق المهني) في الامتثال لأوامر مشغله تكون في نطاق ما يسمح به القانون، ولا يمكن للمشغل إنهاء عقد الشغل أو معاقبة الأجير لأمور مرتبطة بالحرص على تطبيق المقتضيات القانونية والتنظيمية.

.			■ القانون الجاري به العمل يوجب على المشغل أن يتخذ جميع التدابير اللازمة لحماية سلامة الأجراء وصحتهم، وكرامتهم، لدى قيامهم بالأشغال التي ينجزونها تحت إمرته، وإطلاعهم كتابة على المقتضيات القانونية والتدابير المتعلقة بحفظ الصحة والسلامة. تحت طائلة غرامة من 2000 إلى 5000 درهم تضاعف في حالة العود.
57	Yousef	بصفتي ساءق مهني منخرط جمعية ملتقى الساءق المهني والنهوض بشؤونه سلام عليكم سيدي الوزير تحياتي واحترامي و بعد .أتمنى أن تكون مراجعة المادة 1.119 من مشروع مداونة السير واشراك المشغل في المخالفة الناتجة عن عدم احترام اوقات السياقة والراحة لتجنب حوادث السير الخطيرة الناتجة عن عدم احترام اوقات العمل واتمنى ان تكون مراجعة هده التعديلات.....	■ إن التزامات الأجير (السائق المهني) في الامتثال لأوامر مشغله تكون في نطاق ما يسمح به القانون، ولا يمكن للمشغل إنهاء عقد الشغل أو معاقبة الأجير لأمور مرتبطة بالحرص على تطبيق المقتضيات القانونية والتنظيمية. ■ القانون الجاري به العمل يوجب على المشغل أن يتخذ جميع التدابير اللازمة لحماية سلامة الأجراء وصحتهم، وكرامتهم، لدى قيامهم بالأشغال التي ينجزونها تحت إمرته، وإطلاعهم كتابة على المقتضيات القانونية والتدابير المتعلقة بحفظ الصحة والسلامة. تحت طائلة غرامة من 2000 إلى 5000 درهم تضاعف في حالة العود.
58	Yousef	بصفتي ساءق مهني منخرط جمعية ملتقى الساءق المهني والنهوض بشؤونه سلام عليكم سيدي الوزير تحياتي واحترامي و بعد .أتمنى أن تكون مراجعة المادة 1.119 من مشروع مداونة السير واشراك المشغل في المخالفة الناتجة عن عدم احترام اوقات السياقة والراحة لتجنب حوادث السير الخطيرة الناتجة عن عدم احترام اوقات العمل واتمنى ان تكون مراجعة هده التعديلات.....	■ إن التزامات الأجير (السائق المهني) في الامتثال لأوامر مشغله تكون في نطاق ما يسمح به القانون، ولا يمكن للمشغل إنهاء عقد الشغل أو معاقبة الأجير لأمور مرتبطة بالحرص على تطبيق المقتضيات القانونية والتنظيمية. ■ القانون الجاري به العمل يوجب على المشغل أن يتخذ جميع التدابير اللازمة لحماية سلامة الأجراء وصحتهم، وكرامتهم، لدى قيامهم بالأشغال التي ينجزونها تحت إمرته، وإطلاعهم كتابة على المقتضيات القانونية والتدابير المتعلقة بحفظ الصحة والسلامة. تحت طائلة غرامة من 2000 إلى 5000 درهم تضاعف في حالة العود.
59	يوسف	بصفتي ساءق مهني منخرط جمعية ملتقى الساءق المهني اتمنى سلام عليكم سيدي الوزير تحياتي واحترامي لكم وبعد طلبي هدا مراجعة المادة 1.119 المتعلق بالحامل او الديسك وبي عدم اشراك المشغل في المخالفة المتعلق بأوقات السياقة والراحة لتجنب حوادث السير الخطيرة ومراجعة التعديلات الجديدة ....وشكرا	■ إن التزامات الأجير (السائق المهني) في الامتثال لأوامر مشغله تكون في نطاق ما يسمح به القانون، ولا يمكن للمشغل إنهاء عقد الشغل أو معاقبة الأجير لأمور مرتبطة بالحرص على تطبيق المقتضيات القانونية والتنظيمية. ■ القانون الجاري به العمل يوجب على المشغل أن يتخذ جميع التدابير اللازمة لحماية سلامة الأجراء وصحتهم، وكرامتهم، لدى قيامهم بالأشغال التي ينجزونها تحت إمرته، وإطلاعهم كتابة على المقتضيات القانونية والتدابير المتعلقة بحفظ الصحة والسلامة. تحت طائلة غرامة من 2000 إلى 5000 درهم تضاعف في حالة العود.

60	يوسف	بصفتي ساءق مهني منخرط جمعية ملتقى الساءق المهني اتمنى سلام عليكم سيدي الوزير تحياتي واحترامي لكم وبعد طلبي هدا مراجعة المادة 1.119 المتعلق بالحامل او الديسك وبي عدم اشراك المشغل في المخالفة المتعلق بأوقات السياقة والراحة لتجنب حوادث السير الخطيرة ومراجعة التعديلات الجديدة ....وشكرا	■ إن التزامات الأجير (السائق المهني) في الامتثال لأوامر مشغله تكون في نطاق ما يسمح به القانون، ولا يمكن للمشغل إنهاء عقد الشغل أو معاقبة الأجير لأمور مرتبطة بالحرص على تطبيق المقتضيات القانونية والتنظيمية. القانون الجاري به العمل يوجب على المشغل أن يتخذ جميع التدابير اللازمة لحماية سلامة الأجراء وصحتهم، وكرامتهم، لدى قيامهم بالأشغال التي ينجزونها تحت إمرته، وإطلاعهم كتابة على المقتضيات القانونية والتدابير المتعلقة بحفظ الصحة والسلامة. تحت طائلة غرامة من 2000 إلى 5000 درهم تضاعف في حالة العود.
61	اسندال محمد	كسائق مهني كنت اتمنى فرض غرامات ثقيلة على الشركات التي لا يحترم سائقها اوقات الراحة والسياقة وان تكون هذه الغرامات اعلى من الغرامات المفروضة على السائقين مواكبة اوقات السياقة والراحة للظروف العمل الحالية كالتي هي معمول فيها في الدول الاوروبية	إن كل مشغل سائق مركبة لنقل البضائع أو مركبة للنقل الجماعي للأشخاص خاضعة لإجبارية تجهيزها بجهاز قياس السرعة وزمن السياقة ملزم بالاحتفاظ بوثائق تسجيل المعطيات المستعملة والبيانات التي تم تنزيلها من خلال هذا الجهاز لمدة تحددها الإدارة ابتداء من تاريخ استعمالها، ويحاسب على أي مخالفة لذلك تم رصدها.
62	ادم جميل	المواد 177 فراغ بالنسبة أيام السياقة التي يجب على المشغل الإحتفاظ بها 119-1 عدم إحترام أوقات الراحة و السياقة كيف يمكن السماح للسائق استئناف السياقة بعد ثبوت السياقة لمدة غير معقولة سواء في حال الأداء . أو عدمه بموجب وصل صالح السياقة المركبة لمدة 7 أيام	■ المادة 177: مدة احتفاظ المشغل بوثائق تسجيل المعطيات المسجلة والبيانات التي تم تنزيلها تحدده النصوص التطبيقية لمدونة السير على الطرق؛ ■ المادة 119-1: الوصل الممنوح للمخالف مقابل رخصة سياقته لا يعني استئناف السياقة في حينه إذا كانت الحالة مرتبطة بعدم احترام مدة الراحة، حيث يتم توقيف المركبة ويمكن أن يتحول هذا التوقيف إلى إيداع في المحجز رغم أداء الغرامة.
63	Afilal Morad	طلب مراجعة التعديل في المادة 119-1 من مشروع تعديل مدونة السير لضمان عدالة توزيع المسؤوليات بين السائقين والمشغلين. سيدي الوزير، تحية طيبة وبعد، في مشروع التعديل الجديد في مدونة السير، تم إلغاء عقوبة **توقيف رخصة السياقة** في حالة مخالفة مدد السياقة (المادة 176 من القانون 52.05). هذا التغيير يُعتبر تحولًا مهمًا في سياسة العقوبات المرتبطة بانتهاك قواعد السلامة الطرقية، وهي عقوبة كانت تُعتبر رادعة إلى حد كبير، لكن و لمراعاة الوضع الاقتصادي للسائقين، خاصة أن توقيف الرخصة يعني عمليًا توقفهم عن العمل وفقدان مصدر رزقهم الوحيد. و بهذا نشكركم على هذا التغيير يُعتبر تحولًا مهمًا في سياسة العقوبات. لكن في المادة 119-1، نرى أنها تُلزم السائق بتحمل المسؤولية في حالة عدم احترام مدد السياقة (أوقات القيادة المسموح بها)، التعديل في يأتي في إطار تعزيز السلامة الطرقية وحماية السائقين من الإجهاد المفرط الذي قد يؤدي إلى حوادث خطيرة. ومع ذلك، فإنه يطرح تساؤلات حول العدالة في توزيع المسؤوليات، خاصة عندما يكون المشغل هو من مصدر الظغط على السائق لتجاوز هذه المدد. فوفقًا لمسودة التعديل، السائق هو المسؤول الأول و الوحيد عن احترام مدد السياقة. وهذا يعني أنه حتى بوجود ظغوط المشغل لزيادة ساعات العمل، فإن السائق يُفترض بل يجب أن يرفض ذلك حفاظًا على سلامته وسلامة الآخرين. حتى هنا كل شيء جيد، المشكلة تكمن في	■ إن تعويض عقوبة سحب رخصة سياقة سائق مركبة خاضعة إجبارية تجهيزها بجهاز قياس السرعة وزمن السياقة يقوم بنقل البضائع أو بالنقل الجماعي للأشخاص المحددة في المادة 96 من القانون رقم 52.05 المتعلق بمدونة السير على الطرق بغرامات إدارية، المغزى منه توحيد بعض العقوبات المسلطة على السائق المهني الذي تعد رخصة السياقة مورد رزقه وعائلته مع تشديد الغرامة المالية المنصوص عليها لهاته المخالفات رغبة في أن يظل الطابع الزجري حاضرا بنفس التأثير أو أكثر، لأجل فرض احترام المقتضيات القانونية المؤطرة للسير على الطرق. علما أن الطابع الإداري للعقوبة لم يتغير بتحويلها من توقيف للرخصة إلى غرامة إدارية مالية، مع إزالة هذه الحالات من مصاف المخالفات المعتبرة في الدرجة الأولى؛

.	-	أن السائق قد يكون في وضعية ضعف اقتصادي أو وظيفي، خاصة إذا علمنا أن انتشار البطالة وأشكال العمل الهش جعلت من طبقة الأجراء في موقع ضعف إزاء أرباب العمل، ما يضطرهم للقبول العمل في ظروف بالغة السوء ومتدنية السلامة خوفًا من فقدان العمل. ففي العديد من الحالات، يمارس المشغلون ضغوطًا على السائقين لتجاوز الحدود الزمنية للسياقة لضمان إلتزام مقاولتهم بوقت التسليم أو للوصول لكمية العمل المطلوبة، و لنا في واقعنا المعاش و الأديوات المنتشرة دلائل، ظغوطات تضع السائق في مأزق أخلاقي ومهني: إما أن يخالف القانون ويخاطر بسلامته، أو يرفض ويخاطر بفقدان عمله. التعديل فالمادة يسألنا العدالة في تحمل المسؤولية، فالمادة تتركز على عقاب السائق، لكنها لا تتطرق بشكل كافٍ إلى كيفية محاسبة المشغلين الذين يدفعون السائقين إلى انتهاك القوانين. يجب أن تشمل العقوبات مالكي المركبات لأن السائق في أخر المطاف تحت سلطة المشغل قانونيا، حيث يمكن أن تكون هاته الخطوة مهمة نحو تحقيق توازن أفضل في توزيع المسؤوليات. و تحسين السلامة الطرقية وتخفف الضغط على السائقين . التعديلات يجب أن يضمن تطبيقها العدالة و في ضل التحديات التي قد يواجهها السائقون صعوبة في إثبات أنهم كانوا تحت ضغط من المشغل في حال ظبطهم في حال مخالفة ، خاصة في غياب أدلة ملموسة ولجوء بعض المشغلين إلى طرق غير مباشرة للضغط على السائقين، مثل تخفيض الأجور أو التهديد بإنهاء العقود، نحن كسائقين نطالب بفرص آليات رقابة أكثر صرامة على المشغلين من خلال تفعيل خلال تفعيل لجان المراقبة طبقا للمادة 1-164 (177 في مسودة التعديل) و المتعلقة بآليات مراقبة أوراق التسجيل المحتفظ بها من طرف المقاولات النقلية، و فرض غرامات على الشركات التي تُجبر سائقيها على تجاوز مدد السياقة عند مع خلق قنوات للإبلاغ عن المشغلين الذين يمارسون الضغوط و السير جنبا إلى جنب في توعية السائقين بحقوقهم وبأهمية احترام مدد السياقة. العقوبات يجب أن تكون صارمة و متناسبة و متدحرجة و واضحة، بدأً من العقوبة المالية المتناسبة مع إيرادات الشركة مرورا للغرامة و توقيف المؤقت للترخيص إلى الغرامة و سحب الترخيص إلى العقوبات الجنائية في الحالات التي تؤدي فيها انتهاكات القوانين بأوامر من المشغلين إلى حوادث خطيرة أو وفيات. كل هدا لعلاج جذور المشكلة بدلًا من التركيز فقط على السائقين الذين غالبًا ما يكونون ضحايا لضغوط المشغلين. نعم التعديل الجديد يهدف إلى تعزيز السلامة الطرقية، لكنه يحتاج إلى توازن أكبر في توزيع المسؤوليات بين السائق والمشغل. من خلال وضع آليات واضحة لمحاسبة المشغلين الذين يمارسون الضغوط، بالإضافة إلى توعية السائقين بحقوقهم وواجباتهم. بدون ذلك، قد يتحول هذا التعديل إلى عبء إضافي على السائقين الذين يعانون بالفعل من ظروف عمل صعبة. على أمال أخد رسالتي على محمل الجد و في انتظار تدخلكم و قراركم الذي أتمنى أن يكون في مستوى الآمال المعلقة عليكم للنظر في هاته الشكوى و التدخل و اتخاذ الإجراءات المناسبة بشأنها. تقبلوا منا، فائق الاحترام والتقدير	■ إن التزامات الأجير (السائق المهني) في الامتثال لأوامر مشغله تكون في نطاق ما يسمح به القانون، ولا يمكن للمشغل إنهاء عقد الشغل أو معاقبة الأجير لأمور مرتبطة بالحرص على تطبيق المقتضيات القانونية والتنظيمية. ■ القانون الجاري به العمل يوجب على المشغل أن يتخذ جميع التدابير اللازمة لحماية سلامة الأجراء وصحتهم، وكرامتهم، لدى قيامهم بالأشغال التي ينجزونها تحت إمرته، وإطلاعهم كتابة على المقتضيات القانونية والتدابير المتعلقة بحفظ الصحة والسلامة. تحت طائلة غرامة من 2000 إلى 5000 درهم تضاعف في حالة العود. ■ مراقبة احتفاظ كل مشغل سائق مركبة لنقل البضائع أو مركبة للنقل الجماعي للأشخاص خاضعة لإجبارية تجهيزها بجهاز قياس السرعة وزمن السياقة بوثائق تسجيل المعطيات المستعملة من خلال هذا الجهاز لمدة تحددها الإدارة ابتداء من تاريخ استعمالها من الإجراءات الرقابية التي تمارسها الأجهزة المختصة تنفيذا لمقتضيات القانون رقم 52.05.
64	Afilal Morad	طلب مراجعة التعديل في المادة 119-1 من مشروع تعديل مدونة السير لضمان عدالة توزيع المسؤوليات بين السائقين والمشغلين. سيدي الوزير، تحية طيبة وبعد، في مشروع التعديل الجديد في مدونة السير، تم إلغاء عقوبة **توقيف رخصة السياقة** في حالة مخالفة مدد السياقة (المادة 176 من القانون 52.05). هذا التغيير يُعتبر تحولًا مهمًا في سياسة العقوبات المرتبطة بانتهاك قواعد السلامة الطرقية، وهي عقوبة كانت تُعتبر رادعة إلى حد كبير، لكن و لمراعاة الوضع الاقتصادي	■ إن تعويض عقوبة سحب رخصة سياقة سائق مركبة خاضعة إجبارية تجهيزها بجهاز قياس السرعة وزمن السياقة يقوم بنقل البضائع أو بالنقل الجماعي للأشخاص المحددة في المادة 96 من القانون رقم 52.05 المتعلق بمدونة السير على الطرق بغرامات إدارية، المغزى منه توحيد بعض العقوبات المسلطة على السائق المهني

		للسائقين، خاصة أن توقيف الرخصة يعني عمليًا توقفهم عن العمل وفقدان مصدر رزقهم الوحيد. و بهذا نشكركم على هذا التغيير يُعتبر تحولًا مهمًا في سياسة العقوبات. لكن في المادة 119-1، نرى أنها تُلزم السائق بتحمل المسؤولية في حالة عدم احترام مدد السياقة (أوقات القيادة المسموح بها)، التعديل في يأتي في إطار تعزيز السلامة الطرقية وحماية السائقين من الإجهاد المفرط الذي قد يؤدي إلى حوادث خطيرة. ومع ذلك، فإنه يطرح تساؤلات حول العدالة في توزيع المسؤوليات، خاصة عندما يكون المشغل هو من مصدر الظغط على السائق لتجاوز هذه المدد. فوفقًا لمسودة التعديل، السائق هو المسؤول الأول و الوحيد عن احترام مدد السياقة. وهذا يعني أنه حتى بوجود ظغوط المشغل لزيادة ساعات العمل، فإن السائق يُفترض بل يجب أن يرفض ذلك حفاظًا على سلامته وسلامة الآخرين. حتى هنا كل شيء جيد، المشكلة تكمن في أن السائق قد يكون في وضعية ضعف اقتصادي أو وظيفي، خاصة إذا علمنا أن انتشار البطالة وأشكال العمل الهش جعلت من طبقة الأجراء في موقع ضعف إزاء أرباب العمل، ما يضطرهم للقبول العمل في ظروف بالغة السوء ومتدنية السلامة خوفًا من فقدان العمل. ففي العديد من الحالات، يمارس المشغلون ضغوطًا على السائقين لتجاوز الحدود الزمنية للسياقة لضمان إلتزام مقاولتهم بوقت التسليم أو للوصول لكمية العمل المطلوبة، و لنا في واقعنا المعاش و الأديوات المنتشرة دلائل، ظغوطات تضع السائق في مأزق أخلاقي ومهني: إما أن يخالف القانون ويخاطر بسلامته، أو يرفض ويخاطر بفقدان عمله. التعديل فالمادة يسألنا العدالة في تحمل المسؤولية، فالمادة تتركز على عقاب السائق، لكنها لا تتطرق بشكل كافٍ إلى كيفية محاسبة المشغلين الذين يدفعون السائقين إلى انتهاك القوانين. يجب أن تشمل العقوبات مالكي المركبات لأن السائق في أخر المطاف تحت سلطة المشغل قانونيا، حيث يمكن أن تكون هاته الخطوة مهمة نحو تحقيق توازن أفضل في توزيع المسؤوليات. و تحسين السلامة الطرقية وتخفف الضغط على السائقين . التعديلات يجب أن يضمن تطبيقها العدالة و في ضل التحديات التي قد يواجهها السائقون صعوبة في إثبات أنهم كانوا تحت ضغط من المشغل في حال ظبطهم في حال مخالفة ، خاصة في غياب أدلة ملموسة ولجوء بعض المشغلين إلى طرق غير مباشرة للضغط على السائقين، مثل تخفيض الأجور أو التهديد بإنهاء العقود، نحن كسائقين نطالب بفرص آليات رقابة أكثر صرامة على المشغلين من خلال تفعيل خلال تفعيل لجان المراقبة طبقا للمادة 1-164 (177 في مسودة التعديل) و المتعلقة بآليات مراقبة أوراق التسجيل المحتفظ بها من طرف المقاولات النقلية، و فرض غرامات على الشركات التي تُجبر سائقيها على تجاوز مدد السياقة عند مع خلق قنوات للإبلاغ عن المشغلين الذين يمارسون الضغوط و السير جنبا إلى جنب في توعية السائقين بحقوقهم وبأهمية احترام مدد السياقة. العقوبات يجب أن تكون صارمة و متناسبة و متدحرجة و واضحة، بدأً من العقوبة المالية المتناسبة مع إيرادات الشركة مرورا للغرامة و توقيف المؤقت للترخيص إلى الغرامة و سحب الترخيص إلى العقوبات الجنائية في الحالات التي تؤدي فيها انتهاكات القوانين بأوامر من المشغلين إلى حوادث خطيرة أو وفيات. كل هدا لعلاج جذور المشكلة بدلًا من التركيز فقط على السائقين الذين غالبًا ما يكونون ضحايا لضغوط المشغلين. نعم التعديل الجديد يهدف إلى تعزيز السلامة الطرقية، لكنه يحتاج إلى توازن أكبر في توزيع المسؤوليات بين السائق والمشغل. من خلال وضع آليات واضحة لمحاسبة المشغلين الذين يمارسون الضغوط، بالإضافة إلى توعية السائقين بحقوقهم وواجباتهم. بدون ذلك، قد يتحول هذا التعديل إلى عبء إضافي على السائقين الذين يعانون بالفعل	الذي تعد رخصة السياقة مورد رزقه وعائلته مع تشديد الغرامة المالية المنصوص عليها لهاته المخالفات رغبة في أن يظل الطابع الزجري حاضرا بنفس التأثير أو أكثر، لأجل فرض احترام المقتضيات القانونية المؤطرة للسير على الطرق. علما أن الطابع الإداري للعقوبة لم يتغير بتحويلها من توقيف للرخصة إلى غرامة إدارية مالية، مع إزالة هذه الحالات من مصاف المخالفات المعتبرة في الدرجة الأولى؛ ■ إن التزامات الأجير (السائق المهني) في الامتثال لأوامر مشغله تكون في نطاق ما يسمح به القانون، ولا يمكن للمشغل إنهاء عقد الشغل أو معاقبة الأجير لأمور مرتبطة بالحرص على تطبيق المقتضيات القانونية والتنظيمية. ■ القانون الجاري به العمل يوجب على المشغل أن يتخذ جميع التدابير اللازمة لحماية سلامة الأجراء وصحتهم، وكرامتهم، لدى قيامهم بالأشغال التي ينجزونها تحت إمرته، وإطلاعهم كتابة على المقتضيات القانونية والتدابير المتعلقة بحفظ الصحة والسلامة. تحت طائلة غرامة من 2000 إلى 5000 درهم تضاعف في حالة العود. ■ مراقبة احتفاظ كل مشغل سائق مركبة لنقل البضائع أو مركبة للنقل الجماعي للأشخاص خاضعة لإجبارية تجهيزها بجهاز قياس السرعة وزمن السياقة بوثائق تسجيل المعطيات المستعملة من خلال هذا الجهاز لمدة تحددها الإدارة ابتداء من تاريخ استعمالها من الإجراءات الرقابية التي تمارسها الأجهزة المختصة تنفيذا لمقتضيات القانون رقم 52.05.	

.	-	من ظروف عمل صعبة. على أمال أخذ رسالتي على محمل الجد و في انتظار تدخلكم و قراركم الذي أتمنى أن يكون في مستوى الآمال المعلقة عليكم للنظر في هاته الشكوى و التدخل و اتخاذ الإجراءات المناسبة بشأنها. تقبلوا منا، فائق الاحترام والتقدير	
65	رشيد	السلام عليكم باعتباي كاساءق مهني لنقل البضائع و مزاول لمهنة السياقة استنكر هذه التعديلات اللتي لا تصب في مصلحة السائق واعتبها تكريس للمزيد من العشوائية التي يعيشها قطاع النقل والسلام عليكم	■ إن التعديلات المضمنة في مشروع هذا القانون تهدف بالإساس في جزء كبير منها إلى إيجاد التوازن بين المصلحة العامة المتمثلة في الحفاظ على سلامة مستعملي الطريق بما في ذلك السائقين وبين السائقين المهنيين الذين يعتبر ارتيادهم للطرقات مورد رزقهم وأسرهم (الجانب الاقتصادي والاجتماعي لهاته الفئة).
66	بهناس عبداللطيف	هده التعديلات جاءت مجحفة في حق السائق في جميع المخالفات خاصة اوقات السياقة والراحة التي لم يشرك فيها المشغل حتى لا يكون السائق تحت الضغط	■ إن التعديلات المضمنة في مشروع هذا القانون تهدف بالإساس في جزء كبير منها إلى إيجاد التوازن بين المصلحة العامة المتمثلة في الحفاظ على سلامة مستعملي الطريق بما في ذلك السائقين وبين السائقين المهنيين الذين يعتبر ارتيادهم للطرقات مورد رزقهم وأسرهم (الجانب الاقتصادي والاجتماعي لهاته الفئة). ■ إن كل مشغل سائق مركبة لنقل البضائع أو مركبة للنقل الجماعي للأشخاص خاضعة لإجبارية تجهيزها بجهاز قياس السرعة وزمن السياقة ملزم بالاحتفاظ بوثائق تسجيل المعطيات المستعملة والبيانات التي تم تنزيلها من خلال هذا الجهاز لمدة تحددها الإدارة ابتداء من تاريخ استعمالها، ويحاسب على أي مخالفة لذلك تم رصدها.
67	بهناس عبداللطيف	هده التعديلات جاءت مجحفة في حق السائق في جميع المخالفات خاصة اوقات السياقة والراحة التي لم يشرك فيها المشغل حتى لا يكون السائق تحت الضغط منطرف المشغل وكدلك أعوان المراقبة	■ إن التعديلات المضمنة في مشروع هذا القانون تهدف بالإساس في جزء كبير منها إلى إيجاد التوازن بين المصلحة العامة المتمثلة في الحفاظ على سلامة مستعملي الطريق بما في ذلك السائقين وبين السائقين المهنيين الذين يعتبر ارتيادهم للطرقات مورد رزقهم وأسرهم (الجانب الاقتصادي والاجتماعي لهاته الفئة). ■ إن كل مشغل سائق مركبة لنقل البضائع أو مركبة للنقل الجماعي للأشخاص خاضعة لإجبارية تجهيزها بجهاز قياس السرعة وزمن السياقة ملزم بالاحتفاظ بوثائق تسجيل المعطيات المستعملة والبيانات التي تم تنزيلها من خلال هذا الجهاز لمدة تحددها الإدارة ابتداء من تاريخ استعمالها، ويحاسب على أي مخالفة لذلك تم رصدها.
68	بوشعيب الخالدي	المرجو إعادة النظر في هذه المواد التي لا تتناسب مع متطلبات و حاجيات السائق المهني. وأتمنى كذلك إشراك السائق المهني في كل التعديلات عبر جميع الشركاء لكي يأخد هذا التعديل الطريق الصحيحة.	لقد سلكت الوزارة منذ بداية هذا الورش مقاربة تشاركية منفتحة لتحري الصعوبات التي تواجه المعنيين بمجال النقل الطرقي مع استحضار المصلحة العامة ومصالح كافة مستعملي الطريق العمومية بمختلف ربوع الوطن، وما النشر الإلكتروني لمشروع هذا

			القانون على الموقع الرسمي للأمانة العامة للحكومة إلا مرحلة من مراحل إشراك الفاعلين ومختلف أطياف المجتمع في إيصال تعاليقهم واقتراحاتهم على الصيغة الأولية للمشروع في أفق تجويدها؛
69	Abedlaziz mamouni	سلام عليكم ورحمة الله بيصفاتي سائق المهاني أريد إعادات النظر في الشاريكات والمشغلين وشكرا نحن السائقين نعاني في الصمت مع إحترامتي الجميع	■ إن التزامات الأجير (السائق المهني) في الامتثال لأوامر مشغله تكون في نطاق ما يسمح به القانون، ولا يمكن للمشغل إنهاء عقد الشغل أو معاقبة الأجير لأمور مرتبطة بالحرص على تطبيق المقتضيات القانونية والتنظيمية. ■ القانون الجاري به العمل يوجب على المشغل أن يتخذ جميع التدابير اللازمة لحماية سلامة الأجراء وصحتهم، وكرامتهم، لدى قيامهم بالأشغال التي ينجزونها تحت إمرته، وإطلاعهم كتابة على المقتضيات القانونية والتدابير المتعلقة بحفظ الصحة والسلامة. تحت طائلة غرامة من 2000 إلى 5000 درهم تضاعف في حالة العود.
70	Abedlaziz mamouni	سلام عليكم ورحمة الله بيصفاتي سائق المهاني أريد إعادات النظر في الشاريكات والمشغلين وشكرا نحن السائقين نعاني في الصمت مع إحترامتي الجميع	■ إن التزامات الأجير (السائق المهني) في الامتثال لأوامر مشغله تكون في نطاق ما يسمح به القانون، ولا يمكن للمشغل إنهاء عقد الشغل أو معاقبة الأجير لأمور مرتبطة بالحرص على تطبيق المقتضيات القانونية والتنظيمية. ■ القانون الجاري به العمل يوجب على المشغل أن يتخذ جميع التدابير اللازمة لحماية سلامة الأجراء وصحتهم، وكرامتهم، لدى قيامهم بالأشغال التي ينجزونها تحت إمرته، وإطلاعهم كتابة على المقتضيات القانونية والتدابير المتعلقة بحفظ الصحة والسلامة. تحت طائلة غرامة من 2000 إلى 5000 درهم تضاعف في حالة العود.
71	Abedlaziz mamouni	سلام عليكم ورحمة الله بيصفاتي سائق المهاني أريد إعادات النظر في الشاريكات والمشغلين وشكرا نحن السائقين نعاني في الصمت مع إحترامتي الجميع	■ إن التزامات الأجير (السائق المهني) في الامتثال لأوامر مشغله تكون في نطاق ما يسمح به القانون، ولا يمكن للمشغل إنهاء عقد الشغل أو معاقبة الأجير لأمور مرتبطة بالحرص على تطبيق المقتضيات القانونية والتنظيمية. ■ القانون الجاري به العمل يوجب على المشغل أن يتخذ جميع التدابير اللازمة لحماية سلامة الأجراء وصحتهم، وكرامتهم، لدى قيامهم بالأشغال التي ينجزونها تحت إمرته، وإطلاعهم كتابة على المقتضيات القانونية والتدابير المتعلقة بحفظ الصحة والسلامة. تحت طائلة غرامة من 2000 إلى 5000 درهم تضاعف في حالة العود.
72	Abedlaziz mamouni	سلام عليكم ورحمة الله بيصفاتي سائق المهاني أريد إعادات النظر في الشاريكات والمشغلين وشكرا نحن السائقين نعاني في الصمت مع إحترامتي الجميع	■ إن التزامات الأجير (السائق المهني) في الامتثال لأوامر مشغله تكون في نطاق ما يسمح به القانون، ولا يمكن للمشغل إنهاء عقد الشغل أو معاقبة الأجير لأمور مرتبطة بالحرص على تطبيق المقتضيات القانونية والتنظيمية.

.			■ القانون الجاري به العمل يوجب على المشغل أن يتخذ جميع التدابير اللازمة لحماية سلامة الأجراء وصحتهم، وكرامتهم، لدى قيامهم بالأشغال التي ينجزونها تحت إمرته، وإطلاعهم كتابة على المقتضيات القانونية والتدابير المتعلقة بحفظ الصحة والسلامة. تحت طائلة غرامة من 2000 إلى 5000 درهم تضاعف في حالة العود.
73	Abedlaziz mamouni	سلام عليكم ورحمة الله بيصفاتي سائق المهاني أريد إعادات النظر في الشاريكات والمشغلين وشكرا نحن السائقين نعاني في الصمت مع إحترامتي الجميع	■ إن التزامات الأجير (السائق المهني) في الامتثال لأوامر مشغله تكون في نطاق ما يسمح به القانون، ولا يمكن للمشغل إنهاء عقد الشغل أو معاقبة الأجير لأمور مرتبطة بالحرص على تطبيق المقتضيات القانونية والتنظيمية. ■ القانون الجاري به العمل يوجب على المشغل أن يتخذ جميع التدابير اللازمة لحماية سلامة الأجراء وصحتهم، وكرامتهم، لدى قيامهم بالأشغال التي ينجزونها تحت إمرته، وإطلاعهم كتابة على المقتضيات القانونية والتدابير المتعلقة بحفظ الصحة والسلامة. تحت طائلة غرامة من 2000 إلى 5000 درهم تضاعف في حالة العود.
74	Abedlaziz mamouni	سلام عليكم ورحمة الله بيصفاتي سائق المهاني أريد إعادات النظر في الشاريكات والمشغلين وشكرا نحن السائقين نعاني في الصمت مع إحترامتي الجميع	■ إن التزامات الأجير (السائق المهني) في الامتثال لأوامر مشغله تكون في نطاق ما يسمح به القانون، ولا يمكن للمشغل إنهاء عقد الشغل أو معاقبة الأجير لأمور مرتبطة بالحرص على تطبيق المقتضيات القانونية والتنظيمية. ■ القانون الجاري به العمل يوجب على المشغل أن يتخذ جميع التدابير اللازمة لحماية سلامة الأجراء وصحتهم، وكرامتهم، لدى قيامهم بالأشغال التي ينجزونها تحت إمرته، وإطلاعهم كتابة على المقتضيات القانونية والتدابير المتعلقة بحفظ الصحة والسلامة. تحت طائلة غرامة من 2000 إلى 5000 درهم تضاعف في حالة العود.
75	Abedlaziz mamouni	سلام عليكم ورحمة الله بيصفاتي سائق المهاني أريد إعادات النظر في الشاريكات والمشغلين وشكرا نحن السائقين نعاني في الصمت مع إحترامتي الجميع	■ إن التزامات الأجير (السائق المهني) في الامتثال لأوامر مشغله تكون في نطاق ما يسمح به القانون، ولا يمكن للمشغل إنهاء عقد الشغل أو معاقبة الأجير لأمور مرتبطة بالحرص على تطبيق المقتضيات القانونية والتنظيمية. ■ القانون الجاري به العمل يوجب على المشغل أن يتخذ جميع التدابير اللازمة لحماية سلامة الأجراء وصحتهم، وكرامتهم، لدى قيامهم بالأشغال التي ينجزونها تحت إمرته، وإطلاعهم كتابة على المقتضيات القانونية والتدابير المتعلقة بحفظ الصحة والسلامة. تحت طائلة غرامة من 2000 إلى 5000 درهم تضاعف في حالة العود.

76	Abedlaziz mamouni	سلام عليكم ورحمة الله بيصفاتي سائق المهاني أريد إعادات النظر في الشاريكات والمشغلين وشكرا نحن السائقين نعاني في الصمت مع إحترامتي الجميع	■ إن التزامات الأجير (السائق المهني) في الامتثال لأوامر مشغله تكون في نطاق ما يسمح به القانون، ولا يمكن للمشغل إنهاء عقد الشغل أو معاقبة الأجير لأمور مرتبطة بالحرص على تطبيق المقتضيات القانونية والتنظيمية. ■ القانون الجاري به العمل يوجب على المشغل أن يتخذ جميع التدابير اللازمة لحماية سلامة الأجراء وصحتهم، وكرامتهم، لدى قيامهم بالأشغال التي ينجزونها تحت إمرته، وإطلاعهم كتابة على المقتضيات القانونية والتدابير المتعلقة بحفظ الصحة والسلامة. تحت طائلة غرامة من 2000 إلى 5000 درهم تضاعف في حالة العود.
77	سعيد عليجاني	بسم الله الرحمن الرحيم، تحية طيبة وبعد، أود أن أعبر عن استيائي الشديد من بعض التعديلات الأخيرة التي تم إدخالها على مدونة السير، خاصة تلك المتعلقة بالسياقة المهنية وجهاز الطاكوغراف. في رأيي، هذه التعديلات لم تأخذ بعين الاعتبار الظروف العملية التي يعيشها السائقون المهنيون، ولا تتناسب مع الواقع اليومي الذي نواجهه على الطرقات. بل أعتقد أنها ستزيد الطين بلة عما عشناه من عشوائية في الخمسة عشر سنة السابقة، وستؤدي إلى تفاقم المشاكل بدلاً من حلها، مما قد يزيد من إزهاق الأرواح في الطرقات، خصوصًا في صفوف السائقين المهنيين. أولاً، بالنسبة لجهاز الطاكوغراف التناظري الذي نشتغل به حاليًا، أتساءل: ماذا أضافت هذه التعديلات حتى نحترم أوقات السياقة والراحة؟ بل على العكس، قمتم بسحب جميع الفقرات المتعلقة بورقة التسجيل في المادة 96، وكذلك المادة 184، والتي كانت تتضمن الفقرات من 34 إلى 43 المتعلقة بجهاز قياس السرعة وزمن السياقة. هذا الإجراء يبدو وكأنه تراجع عن الضوابط التي كانت موجودة، مما قد يؤدي إلى زيادة الضغط على السائقين والمزيد من العشوائية بدلاً من تحسين السلامة الطرقية. ثانيًا، بالنسبة للفقرات المتعلقة بالمادة 119.1، أجد أنها غير واضحة ولا تأخذ بعين الاعتبار آراء السائقين المهنيين الذين يعملون في هذا المجال يوميًا. خصوصًا الفقرة الرابعة المتعلقة بتجاوز المدة القصوى للسياقة، والفقرة الخامسة المتعلقة بعدم احترام مدة الراحة اليومية أو الأسبوعية. هل في رأيكم سيدي الوزير أن الغرامة من 1500 درهم إلى 3000 درهم تعتبر من وسائل الردع من أجل احترام أوقات السياقة والراحة؟ هذه الغرامات لن تحل المشكلة، خاصة وأنه في السابق كانت تُسحب رخصة السياقة في حال المخالفة، ومع ذلك لم يتم احترام هذه الأوقات. كما أن السيد الوزير ذكرتم في المادة 119.1 أنه يمكن للإدارة أن تقوم بتغيير وتتميم قائمة المخالفات المتعلقة بجهاز قياس السرعة وزمن السياقة. ولكن كان من الأجدر، سيدي الوزير، أن تقوموا بتغيير هذه القائمة وتتميمها قبل أن تعرضوها للتعليقات. فكيف لنا أن نقدم ملاحظاتنا على نص غير مكتمل أو قابل للتغيير لاحقًا دون مشاركتنا في ذلك؟ ثالثًا، أود أن أنوه إلى أن هذه التعديلات الغامضة وغير العملية قد تؤدي إلى مشادات بين السائقين وأعوان المراقبة والمشغلين. فغياب الوضوح في النصوص وعدم مراعاة الظروف الحقيقية التي يعمل فيها السائقون سيخلق توترًا أثناء التطبيق، حيث قد يختلف تفسير النصوص بين الأطراف، مما يؤدي إلى نزاعات لا داعي لها. وهذا لن يفيد السلامة الطرقية، بل سيزيد من	■ إن تعويض عقوبة سحب رخصة سياقة سائق مركبة خاضعة إجبارية تجهيزها بجهاز قياس السرعة وزمن السياقة يقوم بنقل البضائع أو بالنقل الجماعي للأشخاص المحددة في المادة 96 من القانون رقم 52.05 المتعلق بمدونة السير على الطرق بغرامات إدارية، المغزى منه توحيد بعض العقوبات المسلطة على السائق المهني الذي تعد رخصة السياقة مورد رزقه وعائلته مع تشديد الغرامة المالية المنصوص عليها لهاته المخالفات رغبة في أن يظل الطابع الزجري حاضرا بنفس التأثير أو أكثر، لأجل فرض احترام المقتضيات القانونية المؤطرة للسير على الطرق. علما أن الطابع الإداري للعقوبة لم يتغير مع تحويلها من توقيف للرخصة إلى غرامة إدارية مالية؛ ■ البند 4 من المادة 119-1 تطرق إلى تجاوز المدة القصوى للسياقة التي ستحدد في النصوص التطبيقية للقانون رقم 52.05 المتعلق بمدونة السير على الطرق؛ ■ إن التعديلات المدرجة في هذا المشروع واضحة وصريحة من الناحية القانونية وغير قابلة للتأويل، وإذا كانت تتضمن في بعضها الخطوط العريضة لبعض المقتضيات فإن تفاصيلها ستكون بالنصوص الصادرة لتطبيق القانون رقم 52.05 بعد تغييره وتتميمه.

.	.	حدة التوتر على الطرقات. أرجو من الأمانة العامة النظر في هذه الملاحظات بعين الاعتبار، وإعادة دراسة هذه التعديلات لتحقيق توازن بين السلامة الطرقية ومراعاة ظروف العمل الحقيقية التي يعيشها السائقون المهنيون. شكرا لجهودكم في خدمة الصالح العام وتقبلوا مني فائق الاحترام والتقدير سعيد عليجاني سائق مهني	
78	Abdelali zyane	سلام تام بوجود مولانا الإمام. كسائق مهني مزاول، أستنكر التعديلات الأخيرة التي تم إدخالها على مدونة السير 52.05 والتي نرى أنها لا تلبي تطلعاتنا بالتغيير نحو الأفضل، بل على العكس، نعتبرها مجحفة في حق السائقين وتكرس العشوائية التي يتخبط بها القطاع منذ سنوات. هذه التعديلات، بدلاً من أن تحسن من ظروف عملنا وتساهم في تحقيق السلامة الطرقية، جاءت لتزيد من الضغوط علينا وتعمق الفجوة بين الواقع العملي الذي نعيشه يوميًا والقوانين التي يتم فرضها دون دراسة كافية أو مشاركة فعالة من قبل الهيئات الممثلة للسائقين المهنيين. نحن نطالب بمراجعة المواد المتعلقة بأوقات السياقة والراحة وإشراك المشغل في العقوبة خاصة في الحالات التي يكون فيها الضغط على السائقين لعدم التزامهم بالقوانين كما في الاتحاد الأوروبي، وأن يكون ثمن المخالفة كوسيلة ردع يمكنها أن تساعدنا في احترام أوقات السياقة والراحة وليس العكس كما جاء في تعديلاتكم. وتقبلوا خالص التحية والتقدير. عبد العالي زيان سائق مهني لنقل البضائع.	■ لقد سلكت الوزارة منذ بداية هذا الورش مقاربة تشاركية منفتحة لتحري الصعوبات التي تواجه المعنيين بمجال النقل الطرقي مع استحضار المصلحة العامة ومصالح كافة مستعملي الطريق العمومية؛ ■ إن التزامات الأجير (السائق المهني) في الامتثال لأوامر مشغله تكون في نطاق ما يسمح به القانون، ولا يمكن للمشغل إنهاء عقد الشغل أو معاقبة الأجير لأمور مرتبطة بالحرص على تطبيق المقتضيات القانونية والتنظيمية؛ ■ القانون الجاري به العمل يوجب على المشغل أن يتخذ جميع التدابير اللازمة لحماية سلامة الأجراء وصحتهم، وكرامتهم، لدى قيامهم بالأشغال التي ينجزونها تحت إمرته، وإطلاعهم كتابة على المقتضيات القانونية والتدابير المتعلقة بحفظ الصحة والسلامة. تحت طائلة غرامة من 2000 إلى 5000 درهم تضاعف في حالة العود.
79	مصطفى	بصفتي سائقًا لنقل البضائع الوطني والدولي، أؤكد لكم أن معاناتنا ستزداد أكثر مما عانيناه في السنوات السابقة من عدم احترام أوقات السياقة والراحة، خاصة مع هذه التعديلات التي ستساهم بشكل كبير في استغلال بعض المشغلين البشع وزيادة الضغط على السائقين لتجاوز المدة القصوى للسياقة وعدم احترام مدة الراحة. لذلك، أطالبكم بالإبقاء على الفقرات المتعلقة بأوقات السياقة والراحة في المادة 176 كما هي، مع إشراك المشغل في العقوبة بشكل مباشر، بحيث يتحمل المسؤولية الكاملة عن أي انتهاكات تُرتكب بتوجيه منه. كما أدعو إلى تفعيل القوانين بشكل صارم على أرض الواقع وعدم جعلها مجرد حبر على ورق مثل السنوات الماضية. شكرا لكم على اهتمامكم بهذه القضية المهمة، وأتمنى أن تؤخذ مطالبنا بعين الاعتبار لتحسين ظروف عملنا وضمان سلامتنا وسلامة مستخدمي الطريق.	■ إن المخالفات المرتبطة بتجاوز المدة القصوى للسياقة وعدم احترام مدة الراحة بنقلها من المادة 176 إلى المادة 119-1 تكون قد خرجت من عداد الجنح إلى مرتبة غرامات إدارية. ■ إن التزامات الأجير (السائق المهني) في الامتثال لأوامر مشغله تكون في نطاق ما يسمح به القانون. ■ القانون الجاري به العمل يوجب على المشغل أن يتخذ جميع التدابير اللازمة لحماية سلامة الأجراء وصحتهم، وكرامتهم، لدى قيامهم بالأشغال التي ينجزونها تحت إمرته، وإطلاعهم كتابة على المقتضيات القانونية والتدابير المتعلقة بحفظ الصحة والسلامة. تحت طائلة غرامة من 2000 إلى 5000 درهم تضاعف في حالة العود.
80	هشام	المرجو مراعات وضعية السائق المهني العاطل عن العمل، الذي يجبره الصندوق الوطني للضمان الاجتماعي على اداء اشتراك شهري للتامين الاجباري عن المرض. او ان يقوم بارجاع البطاقة المهنية لوزارة النقل وبالتالي حرمانه من ولوج سوق الشغل. اما ان يؤدي السائق المهني اشتراكات الصندوق ولو كان عاطلا، او يرجع البطاقة. وكلا الامرين فيهما حيف وظلم كبير لفئة يعتمد عليها الاقتصاد المغربي... شخصيا ارجعت بطاقتي المهنية لوزارة النقل رغم اني احير في مهنة اخرى ورغم انه مصرح بي لدى صندوق الضمان. ومع ذلك تم فرض ادائات شهرية اضافية علي بسبب توفري على بطاقة السائق المهني، ورغم الشكايات	إن القانون موضوع التغيير والتتميم يتعلق بمدونة السير على الطرق والتي تحدد شروط وكيفيات منح بطاقة السائق المهني، أما عن الاشتراكات والجبة للصندوق الوطني للضمان الاجتماعي من طرف حاملي بطاقة سائق مهني فتنظمها قوانين أخرى.

		لازالت اصدارات الاداء تصدر في حقي شهريا!!! المرجو معالجة هذا الامر باثر رجعي، والاهد بعين الاعتبار الفئة التي حصلت على بطاقة السائق المهني كاحتياط لولوج سوق الشغل في حالة فقدانها لعملها الاساسي، وعدم حرمانها من هذا الامتياز	
81	الفلاحي احمد	بصفتي ساءق مهني اطالب بحماية اساءق من ادغوطات التي تتعرض لها من ناحية المشغل واجراء تعديلات في مايخص اوقات اسياقة وراحة لتقليص من الحوادث ولكم واسع النضر	■ إن التزامات الأجير (السائق المهني) في الامتثال لأوامر مشغله تكون في نطاق ما يسمح به القانون. ■ القانون الجاري به العمل يوجب على المشغل أن يتخذ جميع التدابير اللازمة لحماية سلامة الأجراء وصحتهم، وكرامتهم، لدى قيامهم بالأشغال التي ينجزونها تحت إمرته، وإطلاعهم كتابة على المقتضيات القانونية والتدابير المتعلقة بحفظ الصحة والسلامة. تحت طائلة غرامة من 2000 إلى 5000 درهم تضاعف في حالة العود.
82	CHABABI ALA	أثبتت التجربة العملية أن التكوين من أجل الحصول على رخصة السياقة من صنف "ب" والتكوين من أجل الحصول على رخصة سياقة من صنف "أ" تخضعان لنفس العملية خاصة على مستوى الشق النظري بيد أن الاختبار التطبيقي بحكم اختلاف الوسيلة يختلف اطرادا، ولكن يجد المرشح نفسه من أجل الحصول على الرخصتين مضطرا لاجتياز الاختبار مرتين، وقد حاول مشروع القانون هذا أن يتجاوز هذا الاشكال ولو جزئيا من خلال السماح لحاملي رخصة السياقة من صنف "ب" سياقة العربات المساقة برخصة من صنف "أ1" المخصصة للدراجات التي لاتتجاوز سعة محركها 125 سم مكعب، شريطة الخضوع لتكوين بمؤسسات تعليم السياقة وفق شروط يحددها نص تنظيمي وعليه أقترح أن يشمل النص المذكور أيضا رخصة السياقة من صنف "أ" ويكون بالتالي أكثر شمولية مادام أن العلة واحدة وهي ضرورة التمكن من احكام قانون السير الخاصة بالدراجات وهو الغرض من الدورة التكوينية.	إن الخصائص التقنية للدراجات النارية التي تتطلب سياقتها رخصة سياقة من الصنف «A» "أ" تقتضي تكوين خاص يراعي حجم المركبة وقوتها وسرعتها وباقي خصائصها.
83	Nasser Bouchhar	سلام عليكم نريد كسائقين مهنيين تطبيق اوقات الراحة و السياقة كما اتا بها القانون ولكن يجب ان نحظى بالامن لكثرة السرقة و كثرة اصحاب الجيلي الاصفر و كثرة الحراقة و مع انعدام الامن لا ياخد السائق الراحة لا الجسدية و لا النفسية ولا سيما فالمدن اتجاه افريقيا جموب اكادير انعدام تام لباحات الاستراحة هادا مشكل كبير نتمنى له حل في اقرب وقت و شكرا	إن باحات الاستراحة وظروف الراحة للسائقين تعد من ضمن الإجراءات المواكبة لتنزيت أحكام هذا القانون التي تعمل الوزارة بشراكة مع الجهات المعنية ومهنيي القطاع على إيجاد الصيغة المناسبة لتفعيلها.
84	المالكي أمين	المادة 177 : تعويض الغرامة من 100.000 إلى 10.000 درهم , ليتم تطبيقه فعليا المادة 1-119 : تعويض كلمة "الحامل" ب كلمة "ورقة التسجيل" مثال : 10) سحب ورقة التسجيل قبل نهاية الفترة اليومية 12) استعمال ورقة تسجيل ملطخة	■ إن المقتضيات المنصوص عليها في الفصل 177 لم يطلها إي تعديل، حيث أنها توجد بنفس الصياغة في القانون الجاري به حاليا؛ ■ إن استعمال عبارة حامل جاءت لتجاوز الإشكال الذي يطرحه التطور التكنولوجي لأجهزة قياس السرعة وزمن السياقة.
85	Hamza Qozzibi	سلام تام بوجود مولانا الإمام كسائق مهني مزاول، أستنكر التعديلات الأخيرة التي تم إدخالها على مدونة السير 52.05 والتي نرى أنها لا تلبي تطلعاتنا بالتغيير نحو الأفضل، بل على العكس، نعتبرها مجحفة في حق السائقين وتكرس العشوائية التي يتخبط بها القطاع منذ سنوات. هذه التعديلات، بدلاً من أن تحسن من ظروف عملنا وتساهم في تحقيق السلامة الطرقية،	■ إن تعويض عقوبة سحب رخصة سياقة سائق مركبة خاضعة إجبارية تجهيزها بجهاز قياس السرعة وزمن السياقة يقوم بنقل البضائع أو بالنقل الجماعي للأشخاص

.	.	جاءت لتزيد من الضغوط علينا وتعمق الفجوة بين الواقع العملي الذي نعيشه يوميًا والقوانين التي يتم فرضها دون دراسة كافية أو مشاركة فعالة من قبل الهيئات الممثلة للسائقين المهنيين. نحن نطالب بمراجعة المواد المتعلقة بأوقات السياقة والراحة وإشراك المشغل في العقوبة خاصة في الحالات التي يكون فيها الضغط على السائقين لعدم التزامهم بالقوانين وأن يكون ثمن المخالفة كوسيلة يمكنها أن تساعدنا في احترام أوقات السياقة والراحة. اما بنسبة في مشروع التعديل الجديد في مدونة السير، تم إلغاء عقوبة **توقيف رخصة السياقة** في حالة مخالفة مدد السياقة (المادة 176 من القانون 52.05). هذا التغيير يُعتبر تحولًا مهمًا في سياسة العقوبات المرتبطة بانتهاك قواعد السلامة الطرقية، وهي عقوبة كانت تُعتبر رادعة إلى حد كبير، لكن و لمراعاة الوضع الاقتصادي للسائقين تم تكيفها خاصة أن توقيف الرخصة يعني عمليًا توقفهم عن العمل وفقدان مصدر رزقهم الوحيد. و بهذا نشكركم على هذا التغيير الذي يُعتبر تحولًا مهمًا في سياسة العقوبات. لكن في المادة 119-1، نرى أنها تُلزم السائق بتحمل المسؤولية في حالة عدم احترام مدد السياقة (أوقات القيادة المسموح بها)، التعديل في يأتي في إطار تعزيز السلامة الطرقية وحماية السائقين من الإجهاد المفرط الذي قد يؤدي إلى حوادث خطيرة. ومع ذلك، فإنه يطرح تساؤلات حول العدالة في توزيع المسؤوليات، خاصة عندما يكون المشغل هو مصدر الضغط على السائق لتجاوز هذه المدد. فوفقًا لمسودة التعديل، السائق هو المسؤول الأول و الوحيد عن احترام مدد السياقة. وهذا يعني أنه حتى بوجود ضغوط المشغل لزيادة ساعات العمل، فإن السائق يُفترض بل يجب أن يرفض ذلك حفاظًا على سلامته وسلامة الآخرين. المشكلة تكمن في أن السائق قد يكون في وضعية ضعف اقتصادي أو وظيفي، خاصة إذا علمنا أن انتشار البطالة وأشكال العمل الهش جعلت من طبقة الأجراء في موقع ضعف إزاء أرباب العمل، ما يضطرهم لقبول العمل في ظروف بالغة السوء ومتدنية السلامة خوفًا من فقدان عملهم. ففي العديد من الحالات، يمارس المشغلون ضغوطًا على السائقين لتجاوز الحدود الزمنية للسياقة لضمان إلتزام مقاولتهم بوقت التسليم أو للوصول لكمية العمل المطلوبة، و لنا في واقعنا المعاش و الأوديوات المنتشرة دلائل، ضغوطات تضع السائق في مأزق أخلاقي ومهني، إما أن يخالف القانون ويخاطر بسلامته، أو يرفض ويخاطر بفقدان عمله. التعديل في المادة يسألنا العدالة في تحمل المسؤولية، فالمادة تركز على عقاب السائق، لكنها لا تتطرق بشكل كافٍ إلى كيفية محاسبة المشغلين الذين يدفعون السائقين إلى انتهاك القوانين. لهذا سيدي نطلب منكم أن تشمل العقوبات مالكي المركبات أيضا لأن السائق في آخر المطاف تحت سلطة المشغل قانونيا، حيث يمكن أن تكون هاته الخطوة مهمة نحو تحقيق توازن أفضل في توزيع المسؤوليات. و تحسين السلامة الطرقية وتخفف الضغط على السائقين . معا احترامي وتقديري	المحددة في المادة 96 من القانون رقم 52.05 المتعلق بمدونة السير على الطرق بغرامات إدارية، المغزى منه توحيد بعض العقوبات المسلطة على السائق المهني الذي تعد رخصة السياقة مورد رزقه وعائلته مع تشديد الغرامة المالية المنصوص عليها لهاته المخالفات رغبة في أن يظل الطابع الزجري حاضرا بنفس التأثير أو أكثر، لأجل فرض احترام المقتضيات القانونية المؤطرة للسير على الطرق. علما أن الطابع الإداري للعقوبة لم يتغير بتحويلها من توقيف للرخصة إلى غرامة إدارية مالية، مع إزالة هذه الحالات من مصاف المخالفات المعتبرة في الدرجة الأولى؛ ■ إن التزامات الأجير (السائق المهني) في الامتثال لأوامر مشغله تكون في نطاق ما يسمح به القانون، ولا يمكن للمشغل إنهاء عقد الشغل أو معاقبة الأجير لأمور مرتبطة بالحرص على تطبيق المقتضيات القانونية والتنظيمية. ■ القانون الجاري به العمل يوجب على المشغل أن يتخذ جميع التدابير اللازمة لحماية سلامة الأجراء وصحتهم، وكرامتهم، لدى قيامهم بالأشغال التي ينجزونها تحت إمرته، وإطلاعهم كتابة على المقتضيات القانونية والتدابير المتعلقة بحفظ الصحة والسلامة. تحت طائلة غرامة من 2000 إلى 5000 درهم تضاعف في حالة العود. ■ مراقبة احتفاظ كل مشغل سائق مركبة لنقل البضائع أو مركبة للنقل الجماعي للأشخاص خاضعة لإجبارية تجهيزها بجهاز قياس السرعة وزمن السياقة بوثائق تسجيل المعطيات المستعملة من خلال هذا الجهاز لمدة تحددها الإدارة ابتداء من تاريخ استعمالها من الإجراءات الرقابية التي تمارسها الأجهزة المختصة تنفيذا لمقتضيات القانون رقم 52.05.
86	عليجاني سعيد	أثار مشروع قانون تعديل مدونة السير ، الذي اخرجته للوجود وزارة النقل واللوجستيك على وضع التعديلات الأخيرة عليه، موجة من الغضب في أوساط السائقين المهنيين.الذين عبروا عن استيائهم من تحميلهم كل العقوبات التي تنتج عن مخالفات قد لا يكونون هم وحدهم المسؤولين عنها خلال ممارستهم للمهنة، بل وجب اشراك الطرف المسؤول الأول وهو المسؤول المدني او المشغل. ودلك من اجل تحقيق الهدف الأسمى من القانون وهو السلامة الطرقية والمحافظة على الأرواح. ودعما وتماشيا مع ما أعلنته هيئات مهنية تمثل السائقين المهنيين. نؤكد ونرفض هده التعديلات المجحفة لحق السائق المهني وأنها لم ترق الى ما كان السائق يطمح اليه وهو خلق ظروف تساهم في راحة السائق ومن تم الى تحقيق الغاية من الاستراتيجية الوطنية	■ إن التزامات الأجير (السائق المهني) في الامتثال لأوامر مشغله تكون في نطاق ما يسمح به القانون، ولا يمكن للمشغل إنهاء عقد الشغل أو معاقبة الأجير لأمور مرتبطة بالحرص على تطبيق المقتضيات القانونية والتنظيمية. ■ القانون الجاري به العمل يوجب على المشغل أن يتخذ جميع التدابير اللازمة لحماية سلامة الأجراء وصحتهم، وكرامتهم، لدى قيامهم بالأشغال التي ينجزونها تحت

		للسلامة الطرقية. فرغم تقديم المشروع باعتباره خطوة نحو تحسين السلامة الطرقية ومواكبة التطورات التكنولوجية العالمية خاصة فيما تمليه ظرفية التبادلات التجارية التي انخرط فيه المغرب، فإن المهنيين يرون أن بعض التعديلات تضمنت "ثغرات خطيرة"، خاصة فيما يتعلق بالسياقة المهنية. وأبرزوا أن المشروع لم يفسر ولم يوضح العلاقة بين ورقة التسجيل والحامل، واستخف بالعقوبات المرتبطة بتجاوز مدة السياقة وعدم احترام فترات الراحة، وهو ما يعتبرونه تراجعًا خطيرًا عن معايير السلامة الطرقية ويزيد من احتمالات وقوع حوادث مميتة. وارتباطا بذلك، أكد السائقون المهنيون وكل شركاء السياقة المهنية أنهم لا يزالون يتذكرون ما اعتبروه فشلًا ذريعًا في تفعيل بعض التعديلات السابقة التي طرأت على مدونة السير منذ تسع سنوات، خصوصًا فيما يتعلق بالبطاقة المهنية التي لم يتم العمل بها حتى الآن. كما أعترض المهنيون كذلك على التعديلات التي تخص استخدام الأجهزة الحديثة لمراقبة السرعة وتناسقها مع الأجهزة القديمة، حيث اعتبروا أن غياب التنسيق التشاوري مع السائقين المهنيين في هذه المسائل المهمة سيؤدي إلى عدم فاعلية هذه الأنظمة في تحسين السلامة، وخلق توترات بين المراقبين والسائقين. وفي هدا الإطار نطالب الهيئات المهنية لوزارة النقل بضرورة إعادة النظر في هذه التعديلات من اجل دراستها بالشكل الذي يأخذ بعين الاعتبار المصالح المشتركة، بما يحقق سلامة الطرق ويحسن ظروف العمل للسائقين.	إمرته، وإطلاعهم كتابة على المقتضيات القانونية والتدابير المتعلقة بحفظ الصحة والسلامة. تحت طائلة غرامة من 2000 إلى 5000 درهم تضاعف في حالة العود. مراقبة احتفاظ كل مشغل سائق مركبة لنقل البضائع أو مركبة للنقل الجماعي للأشخاص خاضعة لإجبارية تجهيزها بجهاز قياس السرعة وزمن السياقة بوثائق تسجيل المعطيات المستعملة من خلال هذا الجهاز لمدة تحددها الإدارة ابتداء من تاريخ استعمالها من الإجراءات الرقابية التي تمارسها الأجهزة المختصة تنفيذا لمقتضيات القانون رقم 52.05. ■ إن التعديلات التي طالت السائقين المهنيين ترمي إلى خلق التوازن بين الجانب الاجتماعي لهاته الفئة وبين تحقيق أهداف الاستراتيجية الوطنية للسلامة الطرقي من خلال تعويض عقوبة سحب رخصة سياقة سائق مركبة خاضعة إجبارية تجهيزها بجهاز قياس السرعة وزمن السياقة يقوم بنقل البضائع أو بالنقل الجماعي للأشخاص والغرامات المحددة للمخالفات من الدرجة الأولى بغرامات إدارية، مع تشديد الغرامة المالية المنصوص عليها لهاته المخالفات رغبة في أن يظل الطابع الزجري حاضرا بنفس التأثير أو أكثر، لأجل فرض احترام المقتضيات القانونية المؤطرة للسير على الطرق.
87	علاء لغريبي	بالنسبة للتغير المقترح في المادة 8 والمتعلق ب السماح لحامل رخصة السياقة من صنف "ب" بسياقة دراجة نارية خفيفة لا تتعدى سعتها 125 cmفاني أرى انه سوف يحل أزمة تعديل الدراجات النارية وكذا التقليل من حوادث السير.	إن مشروع هذا القانون جاء بمجموعة من المقتضيات الهادفة إلى تجاوز الإشكالات المطروحة والتي أبرزها الواقع على مدار السنوات الفارطة، وإيجاد حلول من شأنها أن تساهم في تحقيق أهداف الاستراتيجية الوطنية للسلامة الطرقية.
88	محسن	تحية طيبة كما أشرنا لسيادتكم في تعليق سابق إلى تحفضاتنا كسائق مهني مزاول ، لابد أن نذكر ماهو إيجابي جهاز الطاكيغراف الرقمي من بين الإيجابيات التي جاء بها مشروع التعديل الجديد بالإضافة عدم سحب الرخصة على مخالفات جهاز قياس زمن السياقة والراحة.	يعتبر تعويض سحب رخصة السياقة للسائقين المهنيين نتيجة مخالفات مرتبطة بجهاز قياس السرعة وزمن السياقة وكذا العقوبات المقررة لها كمخالفات من الدرجة الأولى مع تعويضها بغرامات إدارية مشددة من ضمن مستجدات هذا القانون الرامية إلى مراعاة أجانب الاجتماعي للسائقين دون إهمال الجانب المتعلق بالسلامة الطرقية.
89	عبد الرزاق سرسوري	مقترح -1 : اعتاد سائقوا الدراجات النارية والهوائية أن يسيروا ليلا بدون أي شيء يمكّن مستعملي الطريق الآخرين من رؤيتهم : التوشح الكامل بالسواد والسير دون إنارة . لأجله، أقترح (1) إقرار إلزامية ارتداء الصدرية العاكسة للضوء (ثمنها حوالي 30 درهم) و (2) إقرار إلزامية تركيب على الأقل ثلاث عاكسات للضوء على كل جهة وفي كل عجلة (3 دراهم تقريبا لكل عاكس) ، مع تحديد مقاييس دنيا للعاكسات المسموح باستعمالها [عاكس بقطر سنتمتر واحد : وجوده كعدمه]. مقترح -2 : السماح بشكل صريح بتركيب كاميرات داخل العربات لإثبات مسؤولية الغير عند وقوع حادثة سير، مع التأكيد على أن	1- تعد الأضواء الأمامية والخلفية من ضمن الخصائص التقنية التي تتمتع بها الدراجات النارية، وبالتالي فلا يشكل سيرها على الطريق العمومية ليلا، عند احترامها للقوانين الجاري بها العمل، أي خطر على مستعمليها وباقي مستعملي الطريق. 2- إن مشروع هذا القانون يؤسس لإجراءات مستحدثة تصب في اتجاه استغلال التكنولوجيات الحديثة لرصد المخالفات للقانون رقم 52.05 النصوص الصادرة

•		هذه التسجيلات يسمح باستعمالها حصريا أمام السلطات الأمنية والقضائية ومحرري محاضر الحوادث . مقترح -3 : إقرار عقوبة ضد مالكي العقارات الذين يعيقون استعمال الراجلين للرصيف بممارسات من قبيل : غرس النخيل الشائك، غرس العشب في جزء كبير من الرصيف، عدم تقليم الأغراس الجانبية، وضع عارضات متعامدة مع الطريق، ... . علاقة بموضوع السلامة الطرقية : كل مستعمل للطريق يلاحظ غياب التشوير أو سوءه في العديد من المناطق . على سبيل المثال : (1) غياب خط الوسط في الطرقات ذات اتجاهين؛ (2) غياب الخطوط المحددة للممرات؛ (3) غياب تشوير ممرات الراجلين في الملتقيات الطرقية؛ (4) تواجد علامات التشوير في مواضع "غير" مرئية كتحت الأشجار مثلا؛ (5) اعتماد علامات غير قانونية : وضع علامات « قف » و « انعدام الأسبقية » داخل مربعات؛ (6) تشغيل السهم الأخضر الثابت عوض السهم الأصفر الوامض عندما يكون الضوء الأخضر مشغلا في الاتجاه المتعامد؛ (7) ازدواجية قانون السير في المدارات : مدارات بأسبقية لليسار ومدارات بأسبقية لليمين؛ لأجل ذلك، أقترح دراسة إقرار قانون للتشوير يكون ملزما للجماعات.	لتطبيقه وتحديد المسؤوليات، من شأنها المساهمة في تقليص عدد حوادث السير على الطريق العمومية؛ 3- الحفاظ على الأرصفة والحرص على استعمالها فيما أعدت له من ضمن صلاحيات الشرطة الإدارية التي يمارسها رئيس مجلس الجماعة المنظمة بمقتضى القانون؛ باقي المقترحات متعلق بالتنفيذ السليم لما نص عليه القانون على أرض الواقع يمكن عرضها على الجهات المختصة لتجاوز الإشكالات المطروحة والتي من شأنها التأثير سلبا على الأهداف المرجوة.
90	حمزة الخمخامي	أكيد أن هاته التعديلات تتنافى مع السلامة الطرقية ومع مصالح المواطنين هل من رد على هذا البلاغ الموقع من طرف شركاؤكم بـــلاغ صحفي بشأن التعديلات غير التشاركية في مدونة السير إنّ الهيئات المهنية الصادرة لهذا البلاغ الصحفي وبصفتهم أحد أطراف الحوار القطاعي الذي أجرته وزارة النقل واللوجستيك مع ممثلي فئة السائقين المهنيين حول التعديلات التي ستعرفها مدّونة السير على الطرق تخبر الرأي العام الوطني ما يلي: 1- إنّ الصيغة النهائية التي قدّمتها وزارة النقل واللوجستيك للأمانة العامة للحكومة من أجل عرضها على عموم المواطنين لإبداء تعليقاتهم عليها لم تطّلع عليها الهيئات المهنية المشاركة في الحوار القطاعي قبل عرضها. 2- إنّ مقترحاتنا التي أرسلناها إلى وزارة النقل واللوجستيك حول البنود التي نراها مناسبة في مجال السياقة المهنية لم نلمسها في هاته الصيغة ولم تأخذها الوزارة بعين الاعتبار بل ولم تفسّر لنا سبب عدم العمل بها. 3- نسجّل باستياء بالغ الهفوات التي تركتها الوزارة في هاته التعديلات والخلط في عدد من البنود والفقرات المتعلقة بالسياقة المهنية ما تتيح المجال لتأويلات مختلفة لدى المراقبين والمهنيين. 4- بعد مرور تسع سنوات على التعديلات التي أجرتها وزارة النقل في مدونة السير بخصوص بطاقة السائق المهني بشكل أحادي الجانب الشيء الذي نتج عنه عدم تفعيلها لحدود اليوم، من جديد ترتكب الوزارة نفس الخطأ فيما يخص البنود المتعلّقة بجهاز قياس السرعة وزمن السياقة والراحة في التعديلات الجديدة وكذا خلطها بين ورقة التسجيل والحامل وتعقدها تخفيف عقوبات تجاوز المدّة القصوى للسياقة وعدم احترام مدة الراحة وإلغاء عدد من المخالفات المتعلقة بهذا الشأن تعرّض سائقي نقل المسافرين والبضائع لحوادث سير مميتة مما يُشكّل تراجعا خطيرا عن مبادئ السلامة الطرقية. 5- نعبّر نحن الهيئات المعنية بقطاع النقل والسياقة المهنية والسلامة الطرقية عن استنكارنا الشديد لهذه التعديلات الأحادية، ونطالب بإعادتها من الأمانة العامة للحكومة إلى الوزارة قصد إعادة دراستها من جديد في إطار تشاركي يراعي مصالح كافة الأطراف المعنية ويضمن سلامة مستعملي الطريق. 6- ندعو كافة منخرطينا والسائقين المهنيين ومهني النقل بصفة عامة بزيارة موقع الأمانة العامة للحكومة والإطّلاع على هاته التعديلات وإبداء آرائهم والمساهمة في النقاش العام حولها لما لها من تأثير على أمنهم وسلامتهم. 7- نطالب وزارة النقل واللوجستيك بإعادة النظر في مفهوم المقاربة التشاركية مع الهيئات المهنية المعنية بقطاع النقل الطرقي ومجال السياقة المهنية.	لقد سلكت الوزارة منذ بداية هذا الورش مقاربة تشاركية منفتحة لتحري الصعوبات التي تواجه المعنيين بمجال النقل الطرقي مع استحضار المصلحة العامة ومصالح كافة مستعملي الطريق العمومية بمختلف ربوع الوطن. ■ يعد النشر الإلكتروني لمشروع هذا القانون على الموقع الرسمي للأمانة العامة للحكومة مرحلة من مراحل إشراك الفاعلين، الذين لم تكن لهم تمثيلية في الحوارات التي تمت مع ممثلي المهنيين، ومختلف أطياف المجتمع لإيصال تعاليقهم واقتراحاتهم على الصيغة الأولية للمشروع في أفق تجويدها؛ ■ تعمل مصالح وزارة النقل واللوجيستيك على دراسة كافة المقترحات المقدمة من قبل المعنيين واعتماد المناسب منها الذي يصب في مصلحة السائقين ومختلف مستعملي الطريق على حد سواء؛ ■ إن التعديلات المدرجة في هذا المشروع واضحة وصريحة من الناحية القانونية وغير قابلة للتأويل، وإذا كانت تتضمن في بعضها الخطوط العريضة لبعض المقتضيات فإن تفاصيلها ستكون بالنصوص الصادرة لتطبيق القانون رقم 52.05 بعد تغييره وتتميمه. ■ إن المقتضيات المتعلقة بالسائقين المهنيين ترمي إلى خلق التوازن بين الجانب الاجتماعي لهاته الفئة وبين تحقيق أهداف الاستراتيجية الوطنية للسلامة الطرقي من خلال تعويض عقوبة سحب رخصة سياقة سائق مركبة خاضعة إجبارية تجهيزها بجهاز قياس السرعة وزمن السياقة يقوم بنقل البضائع أو بالنقل الجماعي للأشخاص والغرامات المحددة للمخالفات من الدرجة الأولى بغرامات إدارية، مع

			تشديد الغرامة المالية المنصوص عليها لهاته المخالفات رغبة في أن يظل الطابع الزجري حاضرا بنفس التأثير أو أكثر، لأجل فرض احترام المقتضيات القانونية المؤطرة للسير على الطرق.
91	رضا الحسناوي	للأسف الشديد نسجّل باستياء فشل الوزارة في تحديد مقتضيات المادة 119-1 المتممة لهذا القانون وعدم توضيحها وترك فقراتها عرضة لتأويلات مختلفة بسبب المسميات والتناقض في وصف كلمة "حامل" وملاحظتي هي كالتالي : في الفقرة الأولى من المادة 119-1 قمتم إلغاء عقوبة سحب رخصة السياقة عن جميع المخالفات المتعلقة بتجاوز المدة القصوى لزمن السياقة وعدم احترام مدة الراحة اليومية والأسبوعية واكتفيتم بعقوبة غرامة مالية وهو العمل الذي نعتبره تراجعا خطيرا في مبادئ السلامة الطرقية وتهاونا في التعامل مع المخالفين المرتكبين لأخطر جنحة تتسبّب في حوادث سير مميتة للمهنيين خصوصا مع الضغط الذي يتعرضون له من طرف مشغلهم من أجل الاستمرار في السياقة رغم التعب وكذلك تركتم المجال لترسيخ فكر العمل بالعمولة وبعدد الكيلومترات المقطوعة ما يجعل السائق والمشغل على السواء مستعدين لأداء مبلغ الغرامة مقابل الاستمرار في العمل. لكلّ هذه الأسباب نطالبكم بالإبقاء على عقوبة الغرامة وأيضا على عقوبة سحب رخصة السياقة وتحديد مدّة سحبها بين شهر واحد وثلاثة أشهر أمّا بخصوص الفقرات من 1 إلى 12 من هذا المادّة فملاحظتي أنّكم تركتم المجال مفتوح للتأويلات كما ذكرتُ سابقا وذلك بسبب الخلط في المسميات. ولذلك نطلب منكم تحديد اسم الحامل وإضافة كلمتين له وإضافة فقرات وتعديل أخرى كما يلي: 1- استخدام حامل ورقي أو إلكتروني غير مطابق 2- استعمال حامل ورقي أو الكتروني لا يخص السائق 3- السياقة بدون وضع الحامل الورقي أو الالكتروني بجهاز قياس السرعة وزمن السياقة 4- ..... 5- عدم احترام مدة الراحة اليومية و الأسبوعية (الواو) عوض (أو) 6- تجاهل .....البيانات من الحامل الإلكتروني وذاكرة المركبة 7- ..... 8- ..... 9- استعمال حامل ورقي أو إلكتروني غير معتمد 10- سحب الحامل الورقي أو الإلكتروني قبل نهاية ..... الحالات التالية - سحب الحامل الورقي أو الإلكتروني بأمر من الأعوان محرري المحاضر - سحب الحامل الورقي أو الإلكتروني في حالة تغيير المركبة 11- عدم وجود المعلومات الإجبارية على الحامل الورقي أو الإلكتروني 12- استعمال حامل ورقي أو إلكتروني ملطخ أو أصابه التلف . 13- عدم استعمال حامل ورقي جديد أو الحامل الإلكتروني بعد انتهاء مدة الراحة الإجبارية اليومية أو الأسبوعية والشروع من جديد في سياقة المركبة 14- عدم جعل جهاز قياس السرعة وزمن السياقة في حالة اشتغال خلال السياقة وفترة الراحة 15- عدم تسجيل يدويا البيانات المتعلقة بمدة السياقة ومدة الراحة خلال فترة عطب جهاز قياس السرعة وزمن السياقة أو اشتغاله بشكل معيب، على ورقة ترفق بحامل التسجيل وتقيد فيها العناصر التي تمكن على الخصوص من التعرف على اسمه العائلي والشخصي ورقم رخصة السياقة الخاصة به وتحمل توقيعه الباقي يُحذف. وهكذا تكون المادة 119-1 المتممة لهذا القانون قد أطرت منظومة عمل السائق المهني وفق المعمول به وطنيا ودوليا فيما يتعلق بتطبيق أوقات السياقة والراحة وعمل جهاز قياس السرعة وزمن السياقة عاديا كان أو إلكترونيا....	■ إن الحالات المضمنة في المادة 119-1 تهم كل من جهاز قياس السرعة وزمن السياقة التناظري والرقمي، بما في ذلك حامل التسجيل المستعمل في الجهازين؛ ■ المخالفات المرتبطة بجهاز قياس السرعة وزمن السياقة تنقسم إلى قسمين أهدهما في عداد المخالفات والثاني يصنف ضمن الجنح.

92	رضا الحسناوي	بخصوص المادة 177 المنسوخة يجب من وجهة نظري إعادة النظر في العقوبة وأيضا في نوعية المخالفة حتى تكون العقوبة منطقية وقابلة للتطبيق بالنظر للعدد الكبير لشركات النقل الصغيرة جدا واقتراحي كالاتي: المادة 177 يعاقب بغرامة من خمسة آلاف (5000) إلى عشرة آلاف (10.000) درهم كل مشغل .....خلال هذا الجهاز لمدّة 6 أشهر على أن تكون متوافقة مع ما ينص عليه القانون في عدم تجاوز المدة القصوى للسياقة واحترام مدة الراحة... (الباقي بدون تغيير)	العقوبة المنصوص عليها في المادة 177 تهدف إلى إلزام المشغلين على إيلاء الأهمية لمدد السياقة والراحة المحددة بموجب النصوص التشريعية والتنظيمية الجاري بها العمل.
93	محمد سعيد	الله يهدي منكر هد الظلم فهد المدونة خاص إعادة النضر	-
94	محمد سعيد	الله يهدي منكر هد الظلم فهد المدونة خاص إعادة النضر	-
95	عبدالرحمن الفارسي	المواد 177فارغ بالنسبة أيام السياقة التي يجب على المشغل الاحتفاظ بها 119-1 عدام احترام اوقات الراحة والسياقة كيف يمكن السماح للسائق استئناف السياقة بعد ثبوت السياقة لمدة طويلة المسموح بها في اليوم مراقبة الشركات التي ثبتت ضغط على سائق فوق الساعة القانونية اللازمة حمايته من تعسفاة. تخصيص دوريات الأمن خاصة بمراقبة أقراص عمل السائقين الذين يزولن عمل في شركة كل شهر حتى يضمن احترام القانون من طرفين.	إن كل مشغل سائق مركبة لنقل البضائع أو مركبة للنقل الجماعي للأشخاص خاضعة لإجبارية تجهيزها بجهاز قياس السرعة وزمن السياقة ملزم بالاحتفاظ بوثائق تسجيل المعطيات المستعملة والبيانات التي تم تنزيلها من خلال هذا الجهاز لمدة تحددها الإدارة ابتداء من تاريخ استعمالها، ويحاسب على أي مخالفة لذلك تم رصدها.
96	فؤاد الزوجال	.بعد اطّلاعي على التعديلات تفاجأتُ بالهفوات الخطيرة التي ارتكبتموها وتأكّدتُ بأنّ هاته التعديلات لا يمكن أن تكون قدّمت بشكل تشاركي مع مختلف هيئات النقل الطرقي كما زعمتم، وذلك بالنظر للهفوات الكبيرة والخطيرة خصوصا فيما يتعلّق بتطبيق أوقات السياقة والراحة. أرى أنّه على الأمانة العامة للحكومة أن تعيد لكم هاته التعديلات لتشتغلوا عليها من جديد وبشكل تشاركي حقيقي، خصوصا وأنّه سيمر وقت طويل قبل إعادة تعديل آخر يهذا الحجم على قانون السير. أنصح بعدم التسرع وإيلاء الاهتمام للمخالفات الخطيرة وتشديد العقوبة عليها كما أسألكم عن عدم تعديل المادة رقم 137 المتعلقة بالبحث التقني والإداري عند وقوع الحوادث المميتة بحيث تركتم القيام بهذا البحث اختياري وليس إجباري. فإذا لم تقم الجهات المعنية بالبحث والتحريات التقنية والإدارية الضرورية لتحديد أسباب حوادث السير وظروف وقوعها فكيف بالله عليكم سننجح في الرفع من مؤشر السلامة الطرقية والحد من الحوادث ؟؟ علما أنّه بدون القيام بهذا البحث والتحري سيصعب تحديد مسؤولية المخطئ في وقت منطقي ما يعرّض مصالح المواطنين للضرر خصوصا إن كانوا سائقين مهنيين تعتبر رخصة سياقتهم هي الوسيلة الوحيدة للقمة العيش.	■ لقد عملت الوزارة منذ بداية هذا الورش على نهج مقاربة تشاركية منفتحة مع مختلف التمثيليات المهنية لتحري الصعوبات التي تواجه المعنيين بمجال النقل الطرقي مع استحضار المصلحة العامة ومصالح كافة مستعملي الطريق العمومية بمختلف ربوع الوطن، وما النشر الإلكتروني لمشروع هذا القانون على الموقع الرسمي للأمانة العامة للحكومة إلا مرحلة من مراحل إشراك الفاعلين ومختلف أطياف المجتمع في إيصال تعاليقهم واقتراحاتهم على الصيغة الأولية للمشروع في أفق تجويدها. ■ تقوم السلطات الإدارية المختصة بالبحث التقني والإداري في حوادث السير الخطيرة أو المميتة عندما تجد أن هذا الإجراء ضروري وذو جدوى، وبذلك كان لزاما فتح المجال أمام الامكانية، على أن تحدد طريقة اشتغال المركز الوطني للأبحاث التقنية والإدارية كيفية التعامل مع هذا النوع من الحوادث.