

منظومة تشريعية متكاملة للارتقاء بقطاعي الطرق والمواصلات



دبي-البيان

يعتبر قطاعا الطرق والمواصلات، من أهم القطاعات الحيوية في اقتصاديات الدول، بسبب تأثيرهما المباشر والكبير في جميع القطاعات الأخرى، ودورهما المهم في تحقيق متطلبات التنمية الاقتصادية الشاملة والمستدامة، وصار تقدم الدول يُقاس بمدى تطور شبكات الطرق، وتقدم وسائل النقل فيها.

ونظراً لأهمية هذين القطاعين، تولي حكومة دبي، بالغ الاهتمام بهما، وخصصت الموارد المالية لتطويرهما والنهوض بهما، وسعت إلى وضع منظومة تشريعية متكاملة للارتقاء بهما، وتجلي ذلك في الألفية الثانية، بإصدار التشريعات المنظمة لهما، إذ تم إنشاء جهة حكومية متخصصة، تشرف على هذين القطاعين، وهي هيئة الطرق والمواصلات، بموجب القانون رقم (17) لسنة 2005، الذي منح الهيئة اختصاصات واسعة، بهدف إنشاء وتشغيل وإدارة وتطوير نظام متكامل ومستدام للنقل والطرق والمرور في الإمارة، وبأعلى معايير السلامة والجودة، ووفقاً لأفضل الممارسات العالمية المتبعة في هذا الشأن، ولتصبح دبي المدينة الأكثر تميزاً في بنيتها التحتية على مستوى العالم.

مترو وترام دبي

وفي هذا الشأن، قال الدكتور يحيى عبد الله العدوان مستشار قانوني في اللجنة العليا للتشريعات في دبي، إن التشريعات المنظمة لقطاعي الطرق والمواصلات في دبي، شكلت أحد أهم العوامل الأساسية الداعمة لتطويرهما، والنهوض بهما، ومكنت «الهيئة» من إنجاز مشاريع ومبادرات عملاقة، ساهمت بشكل كبير في تحديث شبكات الطرق والمواصلات، ورفع كفاءتها وجودتها، وتحديث مرافق النقل العام في الإمارة، وتحسين مستوى خدماتها، ومن أبرز هذه المشاريع، مشروعاً المترو والترام، وشبكة الجسور والطرق والاتفاقيات.

«كما ساهمت تلك التشريعات بتطوير وتحديث منظومة متكاملة للنقل والمواصلات العامة في الإمارة، سواء على صعيد النقل

حكومة دبي خصصت موارد مالية لتطوير قطاعي الطرق والمواصلات والنهوض بهما

تشريعات

«نظراً للاهتمام المتزايد بتطوير قطاع الطرق، صدرت العديد من التشريعات، التي تنظم هذا القطاع، وتمكن الهيئة من إنشاء شبكة طرق حديثة ومتطورة، ومن بين هذه التشريعات، القانون رقم (4) لسنة 2021، بشأن تنظيم الطرق في الإمارة، لضمان تكامل الخطط والاستراتيجيات الخاصة بقطاع الطرق، من خلال إيجاد مرجعية واحدة، تتولى رسم هذه الخطط والاستراتيجيات، وتطوير البنية التحتية لشبكة الطرق في الإمارة، ورفع كفاءتها وجودتها، والقانون رقم (6) لسنة 2006، بشأن مساهمة الجهات المستفيدة في كلفة عقود الطرق والمواصلات العامة، ولأجته التنفيذية، الذي يهدف إلى توفير الحلول المرورية اللازمة لتحقيق انسيابية الحركة المرورية على شبكة الطرق العامة في الإمارة، والنظام رقم (4) لسنة 2009، بشأن تنظيم العمل بحرم الطريق، ولأجته التنفيذية لتنظيم توزيع خدمات البنية التحتية، والأعمال التي تتم في حرم الطريق، وضمان عدم تأثير المشاريع العمرانية وغيرها على انتظام الحركة المرورية في الإمارة».

الجماعي البري أو البحري».

وذكر أن الهيئة شرعت بتطبيق استراتيجية متكاملة للتنقل الذكي، حرصاً على الحاق بركب المستقبل، وتطوير حلول ذكية ومبتكرة للتنقل، وعلى مستوى عالٍ من التميز والحدائق، حيث بدأت بإجراء التشغيل التجريبي للمركبات ذاتية القيادة و«التاكسي» الجوي، ضمن منظومة نقل متكاملة ومستدامة، ترتقي بجودة الخدمات المقدمة لسكان الإمارة وزوارها، وتدعم التنمية المحلية بمختلف أبعادها، موضحاً أنه سيتم إصدار التشريعات اللازمة لتنظيم تشغيلها واستخدامها عند الانتهاء من المرحلة التجريبية لهذه الوسائل. ويتبن الدكتور العدوان أنه «لغايات تمكين الهيئة من تنفيذ أهدافها، والقيام باختصاصاتها المحددة لها بموجب قانون إنشائها رقم (17) لسنة 2005، فقد صدر قرار المجلس التنفيذي رقم (8) لسنة 2006، بإنشاء المؤسسات التابعة للهيئة، واعتماد هيكلها المؤسسي والتنظيمي، حيث تم بموجب هذا القرار، إنشاء مجموعة من المؤسسات والقطاعات والوحدات التنظيمية التابعة للهيئة، كمؤسسة المرور والطرق ومؤسسة المواصلات العامة ومؤسسة القطارات، وصدر كذلك قرار المجلس التنفيذي رقم (8) لسنة 2008، بإنشاء مؤسسة الترخيص بهيئة الطرق والمواصلات، وقرار المجلس التنفيذي رقم (48) لسنة 2016، بشأن مؤسسة تاكسي دبي، الذي تم بموجبه إعادة تنظيم هذه المؤسسة».

وأشار إلى أن التشريعات المنشئة والمنظمة لتلك المؤسسات، حددت اختصاصاتها ومهامها التي تصب في دعم جهود الهيئة في الإشراف على قطاعي الطرق والمواصلات، وضمان تحقيق تناغم وتكامل حقيقي بين العناصر المكونة لهذين القطاعين، على نحو يواكب خطط التنمية الشاملة والمستدامة للإمارة في جميع المجالات.



يحيى العدوان

نقل بري وبحري

يقول المستشار القانوني في اللجنة العليا للتشريعات «سعيًا من حكومة دبي لتنظيم استخدام المواصلات العامة، وإيجاد منظومة نقل متنوعة ومتكاملة»، فقد صدرت تشريعات عدة تنظم عمليات النقل البري والبحري في الإمارة، منها قرار المجلس التنفيذي رقم (18) لسنة 2010، بشأن تشغيل التاكسي المائي، الذي أنط بمؤسسة المواصلات العامة، العديد من الاختصاصات المتعلقة بتصميمه وتنفيذه، وتشغيله داخل المياه الإقليمية للإمارة، وصدر كذلك قرار المجلس التنفيذي رقم (33) لسنة 2011، بشأن تنظيم نقل الركاب بالحافلات، والذي خول الهيئة بتخطيط وإنشاء خطوط النقل العام داخل الإمارة، وبينها وبين الإمارات الأخرى، وتشغيل الحافلات اللازمة لنقل الركاب على هذه الخطوط، وقرار المجلس التنفيذي رقم (6) لسنة 2016، بشأن تنظيم نقل الركاب بالسيارات داخل الإمارة، وتم بموجبه وضع الاشتراطات والمتطلبات المتعلقة بنشاط نقل الركاب بواسطة سيارات الأجرة والسيارات الفاخرة، بما في ذلك تحديد المتطلبات اللازمة لتسهيل استخدام الأشخاص ذوي الإعاقة لهذه السيارات، لضمان تمتعهم بجميع حقوقهم المقررة بمقتضى التشريعات السارية في الدولة، ومن بينها الحق في استخدام وسائل النقل العام، والاستفادة من خدماتها.

سكك حديدية

وأضاف الدكتور العدوان: «كما صدرت مجموعة من التشريعات المنظمة للنقل بواسطة السكك الحديدية في الإمارة، وعلى رأسها النظام رقم (5) لسنة 2009، الذي حلّ محله قرار المجلس التنفيذي رقم (1) لسنة 2017، بشأن تنظيم السكك الحديدية في الإمارة، بهدف تنظيم إنشاء وتشغيل الأنظمة المتعلقة بها، وفقاً لمتطلبات السلامة والجودة، وأفضل المعايير والممارسات العالمية المطبقة في هذا الشأن، وقرار المجلس التنفيذي رقم (1) لسنة 2014، بشأن تنظيم الترام ولأجته التنفيذية، لإيجاد وسيلة نقل آمنة، تلبى احتياجات مستخدميها، وتسهم في تحقيق التنمية الاقتصادية، وتشجيع أفراد المجتمع على استخدام وسائل النقل الجماعي».

ريادة عالمية في التنقل السهل والمستدام

جهات حكومية

دبي-البيان

خطت إمارة دبي خطوات متقدمة على درب ترسيخ حضورها القوي كونها إحدى المدن الأسرع تطوراً في العالم، مدعومة ببنية تحتية حديثة، وشبكة طرق متطورة، تجعل تجربة النقل والتنقل أكثر أماناً، ولم يأت هذا التطور من فراغ، وإنما نتيجة جهود ترجمت الرؤية الثاقبة لصاحب السمو الشيخ محمد بن راشد آل مكتوم نائب رئيس الدولة رئيس مجلس الوزراء، حاكم دبي، رعاه الله، سعياً نحو توفير أفضل البيئات الداعمة لسعادة الناس ورفاهية المجتمع.

واستندت إنجازات الإمارة في مجال الطرق والمواصلات إلى منظومة تشريعية متينة، تجلّت بصدور القانون رقم 17 لسنة 2005 بإنشاء هيئة الطرق والمواصلات، لتكون الجهة المعنية بتخطيط وتنفيذ وتوفير نظام نقل فعال ومتكامل.

وأنشئت الهيئة بموجب المادة الثالثة من هذا القانون، باعتبارها هيئة عامة حكومية، تتمتع بالشخصية الاعتبارية المستقلة، وبالأهلية القانونية اللازمة لمباشرة جميع الأعمال والتصرفات، التي تكفل تحقيق أغراضها، أنيط بها بموجب المادة الخامسة عدد من الاختصاصات.

ومنحت المادة السادسة للهيئة صلاحية امتلاك واستئجار العقارات والمنقولات والمواد والأجهزة والمعدات والبرمجيات اللازمة لمزاولة أعمالها، والمساهمة والمشاركة مع الجهات والأشخاص والشركات والهيئات داخل الإمارة وخارجها في ما يتصل بأنشطتها، وإبرام الاتفاقيات اللازمة لذلك.

كما نصت المادة الثامنة على جواز أن تتبع الهيئة مؤسسات مستقلة وشركات، تمارس أعمالها في مجالات الطرق والنقل والمرور، على أن يصدر بإنشاء أي منها قرار من رئيس المجلس التنفيذي، فيما جاء في

المادة التاسعة والمعدلة بموجب القانون رقم (15) لسنة 2015، وكذلك المادة العاشرة من القانون على وجود مجلس للمديرين في الهيئة، برئاسة مديرها العام، يتولى الإشراف على شؤونها، ويتخذ ما يراه مناسباً من القرارات لتحقيق أهدافها.

وتناولت المادة الحادية عشرة نظام عمل المجلس، وآلية عقد اجتماعاته والنصاب القانوني لصحة جلساته، واتخاذ قراراته، ومنحه صلاحية تشكيل اللجان الفرعية الدائمة أو المؤقتة لمساعدته في أداء مهامه، بموجب المادة الثانية عشرة منه، في حين نصت المادة الثالثة عشرة منه على عدم مسؤولية المجلس ورئيسه أو أي عضو فيه أمام الغير عن أي فعل أو ترك في ما يتصل بإدارتهم للهيئة، بحيث تكون الهيئة وحدها هي المسؤولة عن ذلك.

وحددت المادة الرابعة عشر اختصاصات مدير عام الهيئة، باعتباره الممثل القانوني لها في علاقاتها مع الغير، وهو الذي يتولى تصريف شؤونها، بما يكفل تحقيق غاياتها في حدود الصلاحيات المخولة له، والإشراف على جهازها التنفيذي، وعلى المؤسسات التابعة لها، وتم بموجب المادة (16) منه نقل جميع الحقوق والالتزامات والمسؤوليات والصلاحيات لكل من إدارة الطرق وقطاع مترو دبي وإدارة المواصلات العامة وقسم صيانة الطرق وشعبة إنارة الطرق من إدارة الصيانة العامة في بلدية دبي وكذلك إدارة هندسة المرور وقسم السلامة المرورية وقسم ترخيص المركبات وقسم ترخيص السائقين وقسم مصنع الأرقام التابعة للإدارة العامة للمرور في شرطة دبي إلى الهيئة، كما منحها القانون صلاحية نقل من تراه مناسباً من موظفي الوحدات التنظيمية المذكورة إليها أو تعيين موظفين جدد طبقاً للحاجة.



صورة وتاريخ قانون إنشاء هيئة الطرق والمواصلات

أنشئت هيئة الطرق والمواصلات عام 2005، بموجب قانون أصدره المغفور له الشيخ مكتوم بن راشد آل مكتوم، طيب الله ثراه، بهدف تنظيم وتخطيط وتنفيذ مشاريع النقل والطرق والمرور في إمارة دبي، من خلال توفير شبكة طرق عالية الجودة، وحركة مرورية آمنة، ونظام نقل فعال ومتكامل.



دبي تنظم التجربة التشغيلية للمركبة ذاتية القيادة لتحقيق «التنقل الذكي»

دبي البيان

نظم قرار المجلس التنفيذي رقم (3) لسنة 2019 التجربة التشغيلية للمركبة ذاتية القيادة في إمارة دبي، والذي أصدره سمو الشيخ حمدان بن محمد بن راشد آل مكتوم، ولي عهد دبي، رئيس المجلس التنفيذي، بهدف المساهمة في تحقيق استراتيجية الإمارة للتنقل الذكي المعتمد على استخدام المركبات ذاتية القيادة. وتم بموجب القرار تنظيم التجارب التشغيلية للمركبات ذاتية القيادة للتحقق من سلامة استخدامها، وتحقيق متطلبات السلامة العامة للأفراد وحماية الممتلكات عند استخدام وسائل التنقل الذكي، إلى جانب توفير قاعدة بيانات بنتائج عمليات التجارب التشغيلية للمركبات ذاتية القيادة، والاستفادة من أفضل الممارسات المطبقة عالمياً بشأن استخدام المركبات ذاتية القيادة.

اختصاصات

اشتمل القرار على 16 مادة، حيث تناولت المادة الأولى منه تعريف الكلمات والعبارات التي وردت في القرار، لتكون دلالاتها واضحة ومحددة، في حين تناولت المادة الثانية أهداف القرار، أما المادة الثالثة فحددت اختصاصات هيئة الطرق والمواصلات في دبي، والتي تتمثل في مراجعة وتدقيق واعتماد المعايير الفنية ومعايير الأمن والسلامة الواردة في كتب المواصفات الصادر عن المنشأة، الواجب توفرها في المركبة ذاتية القيادة المراد إجراء التجربة التشغيلية عليها، وفقاً لدليل إجراءات تجارب المركبة ذاتية القيادة المعد من الهيئة، والمعايير والمواصفات المعتمدة في هذا الشأن، علاوة على إعداد واعتماد معايير السلامة اللازمة لإجراء التجربة التشغيلية للمركبة ذاتية القيادة بكافة مراحلها ومستوياتها، وإعداد واعتماد الشروط والمعايير والإجراءات الخاصة بتنفيذ عملية إجراء التجربة التشغيلية للمركبة ذاتية القيادة، إضافة إلى تحديد المتطلبات الواجب توفرها في سائق المركبة ذاتية القيادة أثناء تنفيذ التجربة التشغيلية عليها، وتحديد واعتماد الطرق والمناطق والسرعات والمواعيد التي يتم فيها إجراء التجربة التشغيلية للمركبة ذاتية القيادة. كما تم بموجب هذه المادة، منح الهيئة صلاحية التصريح للمنشأة بإجراء التجارب التشغيلية لهذا النوع من المركبات، وفقاً للمعايير والإجراءات المعتمدة لديها في هذا الشأن، ومراقبة مدى التزام المنشأة بالعقد المبرم معها، وشروط التصريح الممنوح لها، وإصدار الشهادات التي تفيد اجتياز المركبة ذاتية القيادة للتجربة التشغيلية. وكذلك صلاحية تشكيل فرق العمل المشتركة مع الجهات الحكومية المعنية في الإمارة للإشراف على عمليات التجارب التشغيلية، وإعداد وتنفيذ البنية التحتية لإجراء التجربة التشغيلية للمركبة ذاتية القيادة، وفقاً للمعايير والمواصفات المعتمدة لديها في هذا الشأن. إلى جانب التعاون والتنسيق مع الجهات المعنية في الإمارة في كل ما من شأنه تحقيق أهداف هذا القرار، وأي مهام أخرى تكون لازمة لتحقيق تلك الأهداف.

تعاون

وبحسب المادة الرابعة من القرار فإنه ينبغي على شرطة دبي ومؤسسة دبي لخدمات الإسعاف تقديم كافة أوجه التعاون والتنسيق مع الهيئة لتمكينها من تطبيق أحكام القرار، وعلى وجه الخصوص: المشاركة في تقييم التجربة التشغيلية للمركبة ذاتية القيادة، وتوفير الدوريات المرورية ومركبات الإسعاف اللازمة عند تنفيذ التجربة التشغيلية للمركبة ذاتية القيادة. ووفقاً للمادة الخامسة، فقد تم منح مدير عام الهيئة صلاحية تحديد شروط وإجراءات منح التصريح، وذلك بموجب قرار يصدر عنه في هذا الشأن.

التجربة التشغيلية

وحظرت المادة السادسة على أي فرد أو جهة عامة أو خاصة القيام بأي تجربة تشغيلية للمركبة ذاتية القيادة في الإمارة، قبل إبرام عقد مع الهيئة لإجراء التجربة التشغيلية، والحصول على التصريح. وحددت المادة السابعة متطلبات قائد المركبة ذاتية القيادة وجاء فيها: «بالإضافة إلى الاشتراطات المنصوص عليها في التشريعات السارية لترخيص قائدي المركبات، يشترط في قائد المركبة ذاتية القيادة المراد إجراء التجربة التشغيلية لها، أن يكون مؤهلاً لقيادتها والتعامل مع الأنظمة الموجودة فيها، وأن يكون ملماً بنظام المحاكاة المتوفر فيها وبالأنظمة الذكية المعتمدة لدى الهيئة للتعامل مع هذا النوع من المركبات».

عقد

وذكرت المادة الثامنة من القرار أن العلاقة بين الهيئة والمنشأة تنظم بموجب عقد يتم إبرامه بينهما، تحدد بموجبه حقوق والتزامات طرفيه، وكذلك كيفية وشروط إجراء التجربة التشغيلية للمركبة ذاتية القيادة، وأي اشتراطات أخرى تحددها الهيئة في هذا الشأن.

التزامات المنشأة

وألزمت المادة التاسعة من القرار المنشأة التي تتولى إجراء التجربة التشغيلية للمركبة ذاتية القيادة، بمجموعة من الالتزامات، ومن أهمها، التقيد بنصوص عقد إجراء التجربة التشغيلية المبرم بينها وبين الهيئة والتصريح الممنوح لها، وتوفير المواصفات المعتمدة من الهيئة في المركبة ذاتية القيادة، وتزويد الهيئة بتقارير دورية، تتضمن المرحلة التي وصلت إليها التجربة التشغيلية، ونتائج كل مرحلة، وذلك بما يتواءم مع المستوى التقني لهذه المركبات، بالإضافة إلى أي معلومات أو بيانات أخرى تحددها الهيئة في هذا الشأن، وعدم السماح لأي شخص بقيادة المركبة ذاتية القيادة



متطلبات

أوضحت المادة التاسعة أنه يجب أن تتوفر في سائق المركبة ذاتية القيادة عدة متطلبات وهي أن يكون حاصلًا على رخصة قيادة من الدولة، أو من إحدى الدول المستنثة من الحصول على هذه الرخصة متى كان متمتعاً بجنسيتها، وأن يكون قد مضى على إصدارها 3 سنوات على الأقل، أو لديه رخصة قيادة دولية سارية المفعول من الدولة التي يقيم فيها، وأن تتناسب الرخصة مع فئة المركبة المراد إجراء التجربة عليها، وألا يقل سنه عن 25 عاماً. كما يجب أن يكون حاصلًا على شهادة معتمدة من المنشأة، تفيد لإمامه التام بنظام المحاكاة وجميع التقنيات الخاصة بالمركبة ذاتية القيادة المراد إجراء التجربة التشغيلية لها.

القضائي في إثبات الأفعال التي تشكل مخالفة وفق أحكام هذا القرار والقرارات الصادرة بموجبه، ويكون لهم في سبيل ذلك تحرير محاضر الضبط اللازمة، والاستعانة بالجهات المختصة في الإمارة بما في ذلك أفراد الشرطة.

التظلم

وأوضحت المادة الثالثة عشرة أنه يجوز لكل ذي مصلحة التظلم خطياً لمدير عام الهيئة أو من يفوضه من القرارات أو الإجراءات أو التدابير المتخذة يحق من الهيئة بموجب هذا القرار والقرارات الصادرة بمقتضاه، وذلك خلال 15 يوماً من تاريخ إخطاره بالقرار أو الإجراء أو التدبير المتظلم منه، ويتم البت في هذا التظلم خلال 30 يوماً من تاريخ تقديمه من قبل لجنة تشكيلها المدير العام لهذه الغاية، ويكون القرار الصادر بشأن هذا التظلم نهائياً. وبحسب المادة الرابعة عشرة يصدر مدير عام الهيئة القرارات اللازمة لتنفيذ أحكام هذا القرار.

قرار إداري

واستناداً لقرار المجلس التنفيذي رقم (3) لسنة 2019 المشار إليه، أصدر المدير العام ورئيس مجلس المديرين لهيئة الطرق والمواصلات بدبي القرار الإداري رقم 501 لسنة 2020 باعتماد الشروط والإجراءات والضوابط المتعلقة بإجراء التجارب التشغيلية للمركبات ذاتية القيادة في إمارة دبي، والذي تضمن (11) مادة، تناولت ما يلي:

الموافقة المبدئية

أوضحت المادة الثانية من القرار الإداري أنه لغايات حصول المنشأة على التصريح، فإنه يجب عليها قبل ذلك الحصول على الموافقة المبدئية من الهيئة، ويتم إصدار هذه الموافقة، وفقاً للإجراءات التالية: تقوم المنشأة بتقديم طلب الحصول على الموافقة المبدئية، وفقاً للنموذج المعتمد لدى الهيئة لهذه الغاية، معززاً بالوثائق والمستندات المتعلقة بالمواصفات الفنية للمركبة ذاتية القيادة المراد إجراء التجربة التشغيلية لها، والخطة المقترحة من المنشأة لإجراء التجربة التشغيلية لهذه المركبة، والسيرة التاريخية للتجارب التشغيلية لها والتي تم إجراؤها في أي من دول العالم، إن وجدت.

كذلك التعهد بتوفير بوليصة تأمين شامل ضد الحوادث والمسؤولية المدنية صادرة من إحدى شركات التأمين المرخص لها بالعمل في الدولة، بحيث تغطي هذه البوليصة كافة الأضرار التي قد تلحق بالأفراد أو الممتلكات، وأن تكون سارية المفعول اعتباراً من تاريخ صدور التصريح، وبيانات سائق المركبة ذاتية القيادة، وسيرته الذاتية، وتعهد المنشأة بالتوقيع على عقد إجراء التجربة التشغيلية للمركبة ذاتية القيادة. وتتولى الهيئة دراسة وتقديم طلب الحصول على الموافقة المبدئية والوثائق والمستندات المرفقة به، ويكون لها أن تطلب من المنشأة تزويدها بأي بيانات أخرى تكون لازمة. وذكرت المادة الرابعة التزامات المنشأة بعد إصدار الموافقة المبدئية.

اتخاذ واحد أو أكثر من التدابير التالية بحق المنشأة المخالفة: توجيه إنذار خطي، وإيقاف التجربة التشغيلية بشكل مؤقت، وإلغاء التصريح، وفسخ العقد المبرم مع المنشأة لإجراء التجربة التشغيلية.

أما المادة الحادية عشرة فنصت صراحة على عدم تحمل الهيئة أي مسؤولية تجاه الغير عن أي أضرار قد تحدث نتيجة إجراء التجربة التشغيلية للمركبة ذاتية القيادة من قبل المنشأة، وتكون المنشأة وحدها المسؤولة عن هذه الأضرار.

الضبطية القضائية

ونصت المادة الثانية عشرة على أن تكون لموظفي الهيئة الذين يصدر بتسميتهم قرار من مديرها العام، صفة مأموري الضبط

ما لم يكن مصرحاً له بذلك من الهيئة، واستخدامها في المناطق والمسارات والمواعيد التي تحددها الهيئة، والتأمين عليها المركبة وقائدها بموجب وثيقة تأمين شاملة ضد الحوادث والمسؤولية المدنية، على أن تكون هذه الوثيقة سارية المفعول طول مدة إجراء التجربة التشغيلية، وأن تكون صادرة عن إحدى شركات التأمين المرخص لها بالعمل في الإمارة.

كذلك التقيد بكافة الشروط والإجراءات الصادرة عن الهيئة فيما يتعلق بالتجربة التشغيلية للمركبة ذاتية القيادة.

التدابير

وبينت المادة العاشرة «أنه في حال إخلال المنشأة بأي من التزاماتها المنصوص عليها في المادة (9) منه، فإنه يجوز للهيئة

شروط إصدار التصاريح

نصت المادة الخامسة أنه يشترط لإصدار التصريح، تسجيل وترخيص المنشأة للمركبة ذاتية القيادة لدى مؤسسة الترخيص بالهيئة، وفقاً للإجراءات والشروط المنصوص عليها في هذا الشأن وتركيب اللوحة الممنوحة لها من المؤسسة على هذه المركبة، لتمييزها عن باقي المركبات خلال فترة التجربة التشغيلية لها. وترخيص السائق لدى مؤسسة الترخيص، وفقاً للشروط المحددة في هذا القرار، وما هو معتمد لديها في هذا الشأن. ويجب تقديم بوليصة التأمين المشار إليها في البند (د) من الفقرة الأولى من المادة الثانية من هذا القرار، والتوقيع مع الهيئة على عقد إجراء التجربة التشغيلية، كذلك الوفاء بكافة الالتزامات المحددة في المادة الرابعة من هذا القرار، والمتطلبات المنصوص عليها في الموافقة المبدئية. وبحسب المادة السادسة يتم إصدار التصريح، وفقاً للإجراءات التالية: تقوم المنشأة بتقديم طلب الحصول على التصريح، وفقاً للنموذج المعتمد لدى الهيئة لهذه الغاية، معززاً بالوثائق والمستندات الدالة على استيفاء كافة الشروط المنصوص عليها في المادة الخامسة من هذا القرار، وتتولى الهيئة دراسة وتقييم طلب الحصول على التصريح والوثائق والمستندات المرفقة به، و لها أن تطلب من المنشأة تزويدها بأي بيانات أخرى تكون لازمة للبت في الطلب المقدم إليها. كما تقوم الهيئة بإصدار التصريح على ضوء دراستها وتقييمها لطلب المنشأة، وبعد التحقق من استيفاء المنشأة لكافة الشروط والمتطلبات المنصوص عليها في هذا القرار، ويجب أن يتضمن هذا التصريح اسم المنشأة وبيانات المركبة المراد إجراء التجربة التشغيلية

لها، واسم سائقها، والخطة المعتمدة لإجراء التجربة التشغيلية ومكان إجراء التجربة التشغيلية ومدتها وأوقاتها، وأي بيانات أخرى تراها الهيئة لازمة. وبينت المادة السابعة مدة التصريح وآثاره، فيما ذكرت المادة الثامنة التزامات المنشأة أثناء إجراء التجربة التشغيلية، حيث يجب على المنشأة أثناء إجراء التجربة التشغيلية الالتزام بالتعاون التام مع الهيئة والجهات الحكومية المختصة المتواجدة في موقع إجراء التجربة، واتباع ما يصدر عنها من تعليمات، والخطة المعتمدة من الهيئة لإجراء التجربة، وبموقع ومسار الطرق والمنطقة المخصصة وأوقات إجرائها. ويتصل بذلك رفع تقارير دورية بحسب النماذج المعتمدة من الهيئة في هذا الشأن، تتضمن كافة البيانات المتعلقة بإجراء التجربة والمرحلة التي وصلت إليها، ونتائج أداء كل مرحلة، وحالة أنظمة المركبة ذاتية القيادة، وعدد الرحلات التي قامت بها، وعدد الكيلومترات التي قطعتها، إلى جانب عدم نشر أي إعلانات أو تقارير إعلامية مقروعة أو مرئية أو مسموعة تتعلق بالتجربة قبل التنسيق مع الهيئة وأخذ موافقتها المسبقة على ذلك، وعدم مشاركة أي جهة بنتائج التجربة أو تزويدها بأي بيانات أو ملاحظاتها أثناء إجرائها إلا بعد الحصول على موافقة الهيئة المسبقة على ذلك. كما يجب إعطاء الهيئة أحقية الدخول إلى النظام الإلكتروني للمركبة للاطلاع على أداء أجزائها المختلفة، وتحميل هذه المعلومات على أي وسيلة إلكترونية تراها الهيئة مناسبة، وشروط عقد إجراء التجربة المبرم مع الهيئة، والتشريعات المنظمة للسير والمرور المعمول بها في الدولة.

20.000

درهم غرامة تجاوز الحدود القصوى لمستويات الضوضاء أو الاهتزازات المسموح بها

50.000

درهم غرامة التسبب بوقوع حادث يضر بالبنية التحتية للسكك الحديدية

5.000

درهم رسوم إصدار كل مجلد من دليل المعايير التخطيطية والتصميمية للسكك الحديدية

2.000.000

درهم رسوم إصدار شهادة وضع السلامة لعربة سكك حديدية (لكل نوع)

تكامُل الخطط والاستراتيجيات الخاصة بقطاع الطرق

دي-البيان

يهدف القانون رقم 4 لسنة 2021 بشأن تنظيم الطرق في إمارة دبي، إلى ضمان تكامل الخطط والاستراتيجيات الخاصة بقطاع الطرق في الإمارة، من خلال إيجاد مرجعية واحدة على مستوى الإمارة، تتولى رسم هذه الخطط والاستراتيجيات، ومتابعة تنفيذها، وتطوير البنية التحتية لشبكة الطرق فيها، ورفع كفاءتها وجودتها، بما يضمن سلامة مستخدميها وانسيابية الحركة المرورية عليها، وكذلك تمكين هيئة الطرق والمواصلات من الإشراف على قطاع الطرق في الإمارة والنهوض به.

وتضمن القانون عشر مواد، تناولت أحكاماً أساسية، حيث بينت المادة الخامسة اختصاصات «الهيئة» التي تتولى، مهمة تخطيط وتصميم وإنشاء الطرق وأحرام الطرق في الإمارة وتنظيمها والحفاظة عليها، ويكون لها في سبيل ذلك إجراء الدراسات التنظيمية والفنية التي تهدف إلى تطوير شبكة الطرق ورفع كفاءتها إلى المستويات والمواصفات الدولية الحديثة المُتعارف عليها في هذا الشأن.

إشراف

كما تشرّف الهيئة على الطرق، وتحدد متطلبات السلامة اللازمة لها، ومتابعة حالتها الفنية بضورة تضمن كفاءتها وسلامة استخدامها، إلى جانب المحافظة على الطرق وإجراء الصيانة التصحيحية والوقائية المنتظمة لها وتحسينها، وتنفيذ الأعمال التي تضمن رفع كفاءتها، وتأمين أقصى درجات السلامة والأمان لمستخدميها، ووضع الحلول الكفيلة بتخفيف الازدحام بما في ذلك تحديد المسارات الخاصة بمركبات النقل الجماعي، والمسارات الخاصة ببعض المركبات، ووضع أنظمة التعرف المرورية وتحديد أماكنها واقتراح رسوم العبور من خلالها، ورفعها إلى الجهات المختصة في الإمارة لاعتمادها.

كما تقوم الهيئة بتحديد وإنشاء وتنظيم أماكن وقوف وانتظار المركبات ومحطات مركبات الأجرة والحافلات العامة، وفقاً لما تتطلبه مقتضيات التخطيط العمراني وتنظيم حركة الفواصلات والتقل العام، إضافة إلى إصدار التصاريح اللازمة للأنشطة والفعاليات التي تتم في حرم الطريق، على نحو لا يُؤثر على كفاءة الاستخدام وحركة السير أو الخدمات العامة أو التجهيزات التشغيلية فيه، ووضع التجهيزات التشغيلية اللازمة ضمن حرم الطريق، بما يتناسب مع احتياجات الجهات المعنية في الإمارة، وتحديد مواقع تركيبها والإشراف والرقابة عليها وإجراء الصيانة اللازمة لها.

تصنيف

ومن اختصاصات الهيئة أيضاً تصنيف الطرق، وفقاً للضوابط والمعايير المُعتمدة لديها في هذا الشأن، ووضع وتحديث نظام عُقُود الطرق وترقيمها بالتنسيق مع البلدية، وتعميمه على الجهات الحكومية الاتحادية والمحلية للعمل بموجبها، وإصدار التصاريح اللازمة للقيام بأي أعمال في حرم الطريق، وفقاً للتشريعات المُعتمدة لديها في هذا الشأن، كذلك تحديد السرعات على الطرق لسائر المركبات، وتحديد



في هذا الشأن.

كما يتوجب تنفيذ الأعمال المتعلقة بالطريق وصيانته وكذلك الأعمال التي تتم في حرمه، من قبل مفاول واستشاري معتمدين، وفقاً للتشريعات السارية في الإمارة، إلى جانب تنفيذ كافة أعمال الصيانة التصحيحية والوقائية للطرق التي تطلبها الهيئة، كذلك تمكين موظفي الهيئة والمخولين من قبلها، بالرقابة والإشراف على تنفيذ الأعمال التي تتم في الطريق وحرمه، وضبط المخالفات المرورية، وفقاً للتشريعات المعمول بها لدى الهيئة، وتمكين الهيئة من إجراء الدراسات المتعلقة بالازدحامات المرورية والسلامة المرورية ضمن الطرق الواقعة داخل المناطق الخاضعة لإشراف تلك السلطات.

ويجوز للسلطات المشرفة على المناطق الحرة ومناطق التطوير الخاصة أن تعهد إلى الهيئة القيام باختصاصاتها المتعلقة بتنفيذ أعمال الطرق وصيانتها وكذلك الأعمال المتعلقة بحرم الطريق، وذلك بموجب اتفاقية تبرمها مع الهيئة في هذا الشأن، تحدد بموجبها حقوق والتزامات طرفيها، بما في ذلك سداد كلفة تنفيذ تلك الأعمال مضافاً إليها المصاريف الإدارية والإشرافية.

تعويض

وبحسب المادة السابعة من القانون، فإنّه وبإستثناء المطالبة بالتعويض عن نزع الملكية للمنفعة العامة، أو بسبب الأضرار المادية التي تلحق بالأشخاص أو الممتلكات، لا يجوز مطالبة الهيئة بأي تعويض في حال تأثر أفراد المجتمع وفئاته المختلفة بالأعمال أو المشروعات ذات النفع العام التي تقوم بها الهيئة لتطوير وإنشاء وصيانة الطرق أو الأعمال المتعلقة بأحرام الطرق أو بالتجهيزات التشغيلية أو الخدمات المرتبطة بها. ووفقاً للمادة الثامنة منه، فقد تم منح مدير عام الهيئة صلاحية إصدار القرارات اللازمة لتنفيذ أحكام القانون.

الإلغاءات

نصت المادة التاسعة من القانون على إلغاء القانون رقم (7) لسنة 2002 بشأن تنظيم الطرق في إمارة دبي، وكذلك إلغاء أي نص في أي تشريع آخر إلى المدى الذي يتعارض فيه وأحكام القانون رقم (4) لسنة 2021، ويستمر العمل بالقرارات واللوائح والتعليمات الصادرة تنفيذاً للقانون رقم (7) لسنة 2002 المشار إليه، إلى المدى الذي لا تتعارض فيه وأحكام القانون الجديد، وذلك إلى حين صدور القرارات واللوائح والتعليمات التي تحل محلها.

أوقات وأماكن حظر مرور الشاحنات أو الحافلات على الطرق، وتحديد الأوزان المحورية للمركبات الثقيلة.

تنظيم

وتطرقّت المادة السادسة إلى تنظيم الطرق داخل المناطق الحرة ومناطق التطوير الخاصة، وجاء فيها أن تتولى السلطات المشرفة على هذه المناطق ومناطق التطوير الخاصة، القيام بكافة الأعمال المتعلقة بالطريق وحرم الطريق الواقعة ضمن حدود المناطق الخاضعة لإشرافها. وعلى السلطات المشرفة على المناطق الحرة ومناطق التطوير الخاصة عند القيام بممارسة اختصاصاتها فراعاً الحصول على موافقة هيئة الطرق والمواصلات المُسيقة على التصاميم والمخططات الخاصة بالطرق وأحرام الطرق، وكذلك موافقة الجهات المعنية بتقديم الخدمات العامة في هذه المواقع، وتنفيذ كافة الأعمال المتعلقة بالطريق وصيانته وكذلك الأعمال التي تتم في حرم الطريق، وفقاً للتشريعات والمواصفات والمتطلبات المعتمدة لدى الهيئة

لغة القانون



إعداد: العنود ثابت العامري

نظام التعرف المرورية «سالك»

سالك: اسم فاعل من سلك، أي خالٍ من الحواجز والعوائق، وغير مسدود، ولهذا المعنى اختير اسماً لنظام التعرف المرورية في دبي، وهو نظام إلكتروني أنشأته هيئة الطرق والمواصلات باعتبارها الجهة المختصة بتنظيم الطرق والمرور فيها، بموجب القانون رقم (22) لسنة 2006 بشأن التعرف المرورية في الإمارة ولائحته التنفيذية، ويتم الاشتراك في هذا النظام عن طريق شراء شريحة إلكترونية من منافذ البيع المعتمدة في الدولة أو عبر موقع سالك الإلكتروني www.salik.ae و يتم تعيّنيتها بشكل دوري من قبل مالك المركبة بحسب الإرشادات المبينة في أنظمة الهيئة.

ويهدف سالك إلى تحقيق انسيابية حركة مرور المركبات في الإمارة، وتخفيف الضغط على بعض الطرق الرئيسية فيها، حيث تضمن هذه الطرق لمرتاديها التنقل والوصول إلى المناطق المقصودة ببسر وسهولة، عن طريق تسجيل المركبات الميكانيكية، بجميع أنواعها وأشكالها لعبور بوابات التعرف المرورية، التي توجد على الطرق الرئيسية والسريعة في الإمارة.

ولضمان الاستخدام الأمثل للطرق التي توجد بها بوابات التعرف المرورية، فعلى مالك المركبة الالتزام بعدد من الإجراءات التي تتمثل بإلصاق بطاقة التعرف المرورية على الواجهة الزجاجية الأمامية للمركبة بطريقة صحيحة، وتحديث بياناتها التي بموجبها قد حصل على بطاقة التعرف المرورية، والالتزام بالتعليمات والاشتراطات المنصوص عليها في الموقع الإلكتروني لهيئة الطرق والمواصلات وكتب الإرشادات الذي يُسلم إليه مع البطاقة عند شرائها، وتفعيل البطاقة بعد الاشتراك عبر القنوات المعتمدة من الهيئة.

وفي مقابل التزام مالك المركبة التي تجتاز بوابات التعرف المرورية في الإمارة بالإجراءات التي سبق بيانها، فإن ذلك سيحول دون فرض الغرامات عليه، المحددة في جدول المخالفات والغرامات الملحق بقرار المجلس التنفيذي رقم (19) لسنة 2010 باعتماد الرسوم والغرامات المترتبة على قانون التعرف المرورية في إمارة دبي.

*** قانوني أول - رئيس قسم تشريعات الأمن العام والصحة والسلامة العامة - اللجنة العليا للتشريعات**

مساهمة الجهات المستفيدة في كلفة عقود الطرق تحقق المنفعة الفضلى

بنية وقطاعات

الرسوم الخاصة بهذا النموذج، بالإضافة إلى تقديم دراسة التأثيرات المرورية المتولدة عن المشروع. وذكرت أن المادة الثامنة ألزمت الجهات المستفيدة بالمساهمة في كلفة تصميم وإنشاء وصيانة عناصر الحلول المرورية اللازمة لخدمة المشاريع التي تمتلكها تلك الجهات، وفقاً لنسبة محددة.

لوائح

ونصت المادة الخامسة عشرة بحسب المتحدثة، على أن يصدر المدير العام للهيئة ورئيس مجلس المديرين اللوائح اللازمة لتنفيذ أحكامه، وتنفيذاً لحكم هذه المادة، أصدر معالي المهندس مطر محمد الطاير، القرار الإداري رقم (603) لسنة 2021 بإصدار اللائحة التنفيذية للقانون رقم (6) لسنة 2006 المشار إليه، والذي جاءت أحكامه التفصيلية لضمان تطبيق أحكام القانون بشكل واضح وسليم، من خلال وضع مجموعة من القواعد والإجراءات، منها تحديد العناصر التي تغطيها مساهمة الجهات المستفيدة وتحديد معايير وأسس واضحة وشفافة لتحديد قيمة مساهمة الجهات المستفيدة في كلفة عقود الطرق والمواصلات العامة، وتسهيل عمل وإعداد دراسات التأثيرات المرورية وفقاً لمعايير واضحة ومحددة، وتنظيم إجراءات تقديم ودراسة طلبات إصدار الموافقات المتعلقة بدراسة التأثيرات المرورية، وتحديد مستويات هذه الدراسات. وأشارت المدحي إلى أن من القواعد والإجراءات أيضاً تحديد أنواع المساهمات التي يجب على الجهات المستفيدة الالتزام بها في تغطية كلفة مشاريع الطرق والمواصلات العامة.



المقاولين والاستشاريين، بالإضافة إلى تحديد التزامات الجهات المشاركة في تنفيذ الأعمال. «كما حدد القانون هيئة الطرق والمواصلات باعتبارها الجهة المختصة في الإمارة بوضع المتطلبات والمعايير والأدلة الفنية الخاصة بالطرق، وهي الجهة التي تحدد الحد الأقصى للتأثيرات المرورية المسموح للمشروع بتوليدها وفقاً للدراسات المطلوبة.

دي-البيان

تعتبر مساهمة الجهات المستفيدة في كلفة عقود صيانة الطرق والمواصلات العامة، ذات أهمية كبيرة، وضرورة لمسيرة الاتجاه العالمي وتحقيق المنفعة الفضلى للصالح العام لتلك الجهات، إلى جانب تعزيز مكانة دبي وجعلها مركزاً رائداً على مستوى العالم في مجال تطبيق أفضل الممارسات والمعايير العالمية في تطوير أنظمة الطرق والنقل المتكاملة.

واستعرضت عائشة عبدالله المدحاني قانوني أول ورئيس قسم التنسيق والمتابعة بـ مكتب الأمين العام في اللجنة العليا للتشريعات، أبرز مواد القانون رقم (6) لسنة 2006 بشأن هذه المساهمة، مشيرة إلى أن المادة الثانية منه حددت الجهة المستفيدة بأنها «أي شخص طبيعي أو معنوي أو أية جهة حكومية عامة أو خاصة، بما في ذلك

المناطق الحرة، تقوم بأي مشروع في الإمارة يولد عدداً من الرحلات يزيد على العدد المحدد بموجب الأنظمة والمعايير والأدلة الفنية المعمول بها لدى الهيئة». وأشارت المدحاني إلى أن القانون يهدف إلى «الحفاظ على السلامة المرورية من خلال التقيد بالاشتراطات والمتطلبات والمعايير والأدلة الفنية التي تضعها الهيئة في إنشاء وصيانة الطرق، والتأكد من مؤهلات



عائشة عبدالله المدحاني

500.000

درهم غرامة التسبب بوقوع حادث تتج عنه إصابات أثناء إنشاء أو تشغيل أنظمة السكك الحديدية

2.000.000

درهم رسوم إصدار شهادة السلامة التشغيلية لأعمال تطوير وصيانة أنظمة السكك الحديدية

2000

درهم رسوم إصدار شهادة عدم الممانعة لممارسة أي أنشطة أو أعمال في منطقة الحماية الكلية

300.000

درهم غرامة القيام بنشاط مخالف لشهادة المطابقة الخاصة بأعمال إنشاء شبكة السكك الحديدية الخاصة

20 رسماً لشهادات ولوحات وخدمات «طرق دبي»

حدد قرار المجلس التنفيذي رقم «3» لسنة 2020 الذي أصدره سمو الشيخ حمدان بن محمد بن راشد آل مكتوم ولي عهد دبي رئيس المجلس التنفيذي بشأن اعتماد رسوم بعض الخدمات لدى هيئة الطرق والمواصلات 20 رسماً للشهادات واللوحات والخدمات التي تقدمها هيئة الطرق والمواصلات في دبي.

رسوم الشهادات واللوحات والخدمات التي تقدمها «طرق دبي»:

100 درهم الاشتراك بالمزاد العلني على الأرقام المميزة للمركبات	35 درهماً رسم إصدار لوحة قصيرة لمركبة لكل لوحة	35 درهماً رسم إصدار لوحة	50 درهماً رسم إصدار رخصة مركبة «ملكية»
500 درهم رسم تخصيص رقم مركبة مميز	50 درهماً رسم إصدار لوحة طويلة لمركبة لكل لوحة	25 درهماً رسم إصدار لوحة لدراجة نارية لكل لوحة	100 درهم رسم إصدار شهادة بعدد المركبات للملوكية من «1 - 100» مركبة
80 درهماً رسم حفظ رقم مركبة لمدة سنة 40 درهم ل 6 أشهر و 20 درهم ل 3 أشهر	500 درهم رسم إصدار لوحة صغيرة لمركبة لكل لوحة	35 درهماً رسم إصدار لوحة عام لمركبة لكل لوحة نقل	500 درهم رسم إصدار شهادة بعدد المركبات للملوكية من «101 - 300» مركبة
100 درهم رسم إصدار شهادة ملكية رقم مركبة	150 درهماً رسم إصدار لوحة كلاسيكية لكل لوحة	50 درهماً رسم إصدار لوحة تحت التجربة لكل لوحة	1000 درهم رسم إصدار شهادة بعدد المركبات للملوكية التي تزيد على 300 مركبة
100 درهم رسم إصدار بدل فاقد أو تالف لشهادة ملكية رقم مركبة	35 درهماً رسم إصدار لوحة تصدير لمركبة لكل لوحة	10 دراهم رسم إصدار ملصق بتحديد تاريخ انتهاء ترخيص مركبة	200 درهم رسم إضافة شعار ملون لكل لوحة

البيان

إعداد: وائل نعيم - غرافيك: حسام الحوراني

تنظيم نشاط تأجير المركبات بالساعات في دبي

مسؤول وحديث



بقلم: شهاب بوشهاب*

الوكيل المعتمد، وأن تحدد حقوق والتزامات المستخدم، وإخطاره بها، وفقاً للنموذج المعتمد لديها وأن تتأكد من توفر الشروط الفنية للمركبة بشكل دائم. كما تتضمن الشروط أيضاً توفير مكاتب مناسبة تتوفر فيها المتطلبات التي تحددها الهيئة لمزاولة النشاط، وإخطار الهيئة عند تغيير هذه المكاتب وعناوينها الجديدة، وتخصيص مواقف خاصة لإيواء مركبات مزاولة النشاط وفقاً لما تحدده الهيئة، فضلاً عن التأكد من عدم إلحاق الضرر بالمواقف العامة، ودفع الرسوم المقررة نظير استخدام المواقف العامة وفقاً لما تقرره التشريعات النافذة في الإمارة.

وحظرت اللائحة التنفيذية على المنشأة أن تتوقف عن مزاولة النشاط إلا بعد إخطار مؤسسة المواصلات العامة بذلك قبل 3 أشهر على الأقل من تاريخ التوقف، إلى جانب حصولها على الموافقة من المؤسسة على ذلك، كما تم حظر إجراء أي تغيير أو تعديل في الموقع أو المواقف الخاصة بمزاولة النشاط إلا بعد إخطار المؤسسة بذلك قبل 3 أشهر على الأقل من التغيير أو التعديل المطلوب إجراؤه، وحصولها على موافقة المؤسسة.

وأقرت اللائحة أيضاً التزامات المنشأة، وتشمل للمنشأة، بما فيها الحصول على الموافقات اللازمة من الجهات المعنية، مثل الرخصة التجارية من دائرة التنمية الاقتصادية، وأن تقتصر رخصة المنشأة على مزاولة نشاط تأجير المركبات بالساعات فقط دون أن تتضمن أي نشاط آخر، وأن يكون للمنشأة ملف مروري واحد. كما يتوجب عليها أيضاً، في حالة فتح فرع لها في الإمارة، أن تحصل على الموافقات المطلوبة.

وتضمنت اللائحة التنفيذية أيضاً إجراءات إصدار التصريح التي يتعين اتباعها، بما فيها تقديم طلب الحصول على التصريح إلى مؤسسة المواصلات العامة، وفقاً للنموذج المعد لديها لهذا الغرض، مرفقاً به موافقة مبدئية من دائرة التنمية الاقتصادية، على أن تتضمن هذه الموافقة الاسم التجاري الذي تم حجزه، وصورة عن المستندات المطلوبة، بالإضافة إلى دراسة الجدوى الاقتصادية لمزاولة النشاط وصادد الرسوم المقررة. وتم تحديد مدة التصريح بسنة واحدة قابلة للتجديد بعد التأكد من استيفاء الشروط والإجراءات، بشرط أن يتم تقديم طلب التجديد إلى مؤسسة المواصلات العامة خلال 30 يوماً من تاريخ انتهائه.

* مدير إدارة الشؤون القانونية في قطاع الاستراتيجية والحكومة المؤسسية في «هيئة الطرق والمواصلات دبي»

لظالمات شكّلت المنظومة التشريعية المتينة عماد النهضة الشاملة التي تقودها دبي، لا سيما ضمن قطاع الطرق والمواصلات الذي حقق نقلة نوعية تعيد رسم ملامح مستقبل التأجير والمواصلات بما يواكب متطلبات القرن الحادي والعشرين.

وحقق القرار الإداري رقم (1004) لسنة 2018 بإصدار اللائحة التنفيذية لقرار المجلس التنفيذي رقم (49) لسنة 2016 بشأن تنظيم نشاط تأجير المركبات بالساعات في الإمارة، خطوة متقدمة على درب تطوير السياسات والتشريعات لإرساء دعائم إدارة الطرق والمواصلات بصورة متكاملة ومستدامة بمستوى عالمي، فضلاً عن تقديم خدمات متكاملة وفق أحدث الابتكارات التكنولوجية وأفضل الممارسات العالمية التي من شأنها تحقيق سعادة المتعاملين وجودة الحياة ورفاهية المجتمع.

وحذرت اللائحة التنفيذية لقرار المجلس التنفيذي رقم (49) لسنة 2016 بشأن تنظيم نشاط تأجير المركبات بالساعات اختصاصات «مؤسسة المواصلات العامة» لتشمل ل «هيئة الطرق والمواصلات في دبي»، لتشمل إصدار التصريح للمنشآت الجديدة الراغبة في مزاولة النشاط وتجديده للمنشآت القائمة وإجراء أي تعديلات عليه بما فيها بيانات المصريح له أو شروط التصريح، فضلاً عن الإلغاء وإصدار بدل فاقد.

وتناولت اللائحة أيضاً أحكام استخدام المركبة، والتي تشمل التسجيل في النظام الإلكتروني أو التطبيق الذكي للمنشأة، وفقاً للبيانات المحددة والتي تشمل اسم المستخدم ورقم الهاتف والبريد الإلكتروني ورقم البطاقة الإلكترونية وصورة البطاقة الشخصية ورخصة القيادة، إلى جانب بطاقة الهوية وأي بيانات أخرى تطلبها المنشأة. وتضمنت اللائحة أيضاً التزامات المنشأة، وتشمل عدم إعارة المركبة لمنشأة أخرى، وتوفير عدد من المركبات لا يقل عن 50 لمزاولة النشاط مع تخصيص اللوحات الخاصة بها وفقاً لعقد الامتياز المبرم بين الهيئة والمنشأة. كما يجب عدم إضافة أية مركبة تزيد على الحد الأدنى إلا بعد الحصول على موافقة "المؤسسة"، على أن تدخل المنشأة مزاد اللوحات الذي تقيمه الهيئة على لوحات المركبات بناء على المركبات التي تقرر تشغيلها لمزاولة النشاط. ويتعين على المنشأة أيضاً استبدال المركبة في حالة بلوغ عمرها التشغيلي 4 سنوات، وعدم إجراء أي تعديلات على هيكلها ومحركها أو الأجزاء المكونة لها.

وبموجب القرار، ينبغي على المنشأة أيضاً عدم تأجير المركبة مع السائق ومراعاة مواعيد الصيانة الدورية للمركبة حسب المدة الزمنية المحددة من المصنع أو

أحكام تكرار المخالفات المرورية في المواقف

مذكرة ورأي



دبي-البيان

العامّة الواقعة ضمن المناطق المحددة بالخريطة الملحقة بهذا القرار. 2- الفئة الثانية: وتشمل المواقف العامة في الإمارة من غير المناطق المحددة بالخريطة المشار إليها في البند (1) من الفقرة (أ) من هذه المادة، كما نصت الفقرة (أ) من المادة (15) من القرار ذاته على أنه: «يتم التصريح بإنشاء وإدارة المواقف الخاصة وفقاً للشروط التالية: 1- الحصول على موافقة بلدية دبي على استخدام الأرض الفضاء كموقف خاص للمركبات... 6- سداد أي تكلفة تتحملها المؤسسة لتهيئة الموقف الخاص، مضافاً إليها ما نسبته (25%) من هذه التكلفة كمصاريف إدارية، ويكون تقدير المؤسسة لهذه التكلفة نهائياً»، ونصت الفقرة (ج) من المادة (21) من القرار ذاته، على أنه: «يفرض على الشخص الذي يتكرر ارتكابه للمخالفات المنصوص عليها في الجدولين (8) و(9) الملحقين بهذا القرار الغرامة المحددة إزاء كل منها في حال معاودة ارتكاب المخالفة ذاتها خلال سنة من تاريخ ارتكاب المخالفة السابقة لها، ولا يجوز فرض هذه الغرامة مرة أخرى في حال استمرار ارتكاب المخالفة الأولى، ما لم يمض أسبوع واحد على تحرير المخالفة السابقة».

وتطبيق النصوص القانونية سالف الذكر، على الاستفسار المطلوب بيان الرأي القانوني بشأنه، تبين ما يلي:

تضمنت الفقرة (ج) من المادة (21) من القرار المشار إليه، حكماً يقضي بفرض الغرامة المنصوص عليها في الجدولين (8) و(9) الملحقين به في حال معاودة ارتكاب أي من المخالفات المنصوص عليها في هذين الجدولين.

إن المخالفات المحددة في «الجدولين» تتميز بأنها من المخالفات المكانية، بمعنى أنه لا يتصور ضبطها وفرض الجزاء المقرر على مرتكبها إلا إذا ارتكبت داخل النطاق المكاني للموقف العام أو في الموقف الخاص المبيّنة حدوده ومساحته بموجب المخططات التنظيمية والبنائية المعتمدة من الجهات المختصة.

أكدت اللجنة العليا للتشريعات في دبي أن التكرار في ارتكاب أي من المخالفات المنصوص عليها في الجدولين (8) و(9) الملحقين بقرار المجلس التنفيذي رقم (5) لسنة 2016 بشأن تنظيم مواقف المركبات في دبي، لغايات تغليظ العقوبة المقررة على مرتكبها، تتحقق بعد ارتكاب المخالفة ذاتها أكثر من مرة من ذات الشخص وفي الموقع ذاته خلال فترة لا تقل عن أسبوع ولا تزيد على سنة، «فإذا لم تتوفر أي من هذه الأسس فإننا لا نكون أمام حالة تكرار تستوجب مضاعفة الغرامة المقررة لها».

جاء ذلك في معرض ردها على طلب الرأي القانوني الوارد إليها من إحدى الجهات الحكومية، حول ما إذا كان تحرير أي من المخالفات المنصوص عليها في الجدولين المذكورين لذات الشخص وفي أكثر من موقع عائد له، يعتبر تكراراً للمخالفة ذاتها، وبالتالي مضاعفة قيمة الغرامة المقررة على هذا التكرار. وأوضحت اللجنة العليا للتشريعات أنه وبالرجوع إلى النصوص القانونية ذات الصلة بالاستفسار المطلوب بيان الرأي القانوني بشأنه، تبين بأن المادة (1) من قرار المجلس التنفيذي رقم (5) لسنة 2016 المشار إليه عرّفت «الموقف العام» بأنه: «المكان الذي تُشرف عليه الهيئة، المُخصص وفقاً للتشريعات التخطيطية والبنائية لوقوف المركبات في الإمارة، سواء كان برسم أو بدون رسم، ويشمل المواقف الجانبية في حرم الطريق، ومواقف الساحات، ومواقف المباني متعددة الطوابق»، كما عرّفت «الموقف الخاص» بأنه: «المكان الذي يجوز استعماله وفقاً للتشريعات التخطيطية والبنائية كموقف خاص للمركبات، الذي تُصرّح المؤسسة وفقاً لأحكام هذا القرار لأي شخص أو جهة باستغلاله على هذا النحو سواء بأجر أو بدون أجر»، ونصت الفقرة (أ) من المادة (4) من القرار ذاته، على أنه: «تُقسّم المواقف العامة إلى الفئتين التاليتين: 1- الفئة الأولى: وتشمل المواقف

دليل الإرشادات العامة:
وثيقة تتضمن إرشادات
عامة لإنشاء وتطوير
الشبكة الحديدية الخاصة.

شبكة السكك الخاصة:
هي أنظمة السكك الحديدية
غير العائدة لهيئة الطرق
والمواصلات.

شبكة السكك العامة:
هي أنظمة السكك
الحديدية العائدة لهيئة
الطرق والمواصلات.

عربة السكك الحديدية:
أي وسيلة تستخدم السكك
الحديدية، مثل القطارات
والترام.