

## The Authority of Administrative Control in Achieving Road Safety: An Analytical Study of the Palestinian Case

Fadi N. Alawneh<sup>1,\*</sup>, Marah R. Hamdallah<sup>2</sup> & Moath Z. Ahmad<sup>2</sup>

(Type: Full Article). Received: 22<sup>nd</sup> Aug. 2025, Accepted: 11<sup>st</sup> Sep. 2025, Published: xxxx, DOI:xxxx

Accepted Manuscript, In press

**Abstract:** Traffic safety is an important part of public order. It is linked to the main elements of public order: security, health, and public tranquility. It is considered the essence of administrative control. It was the duty of the administrative control authorities to exercise their powers to achieve traffic safety. The research aimed to know the administrative control of traffic safety and the means of exercising it, as well as knowing the limits of exercising judicial oversight over it. The researchers used the descriptive approach by reviewing the legislation regulating traffic control, and the analytical approach to analyze these texts. Based on the importance of this research, the extended problem emerged: What is the role played by administrative control authorities in achieving traffic safety in Palestine? the most important results is which that the Palestinian legislation deal with the issue of administrative control related to traffic safety are insufficient and not effectively implemented, there is no specific provision for administrative control related to traffic safety in general and specific legislation, and the practice of administrative control related to traffic safety is limited, and the weakness of the exercise of judicial oversight regarding administrative control. This research also recommended to work on issuing a law that supports the traffic law called the Traffic Safety Law, includes the provision for the establishment of an administrative control unit, and to activating the role of each of the Ministry Local government and municipalities in following up the infrastructure, and activating the administrative control authorities through issuing organizational and individual decisions that work to control vehicles and drivers, like withdrawal of licenses. Supporting the powers and duties of administrative control personnel to enhance traffic safety.

**Keywords:** administrative control, traffic safety, transportation, traffic accidents, public order.

### سلطة الضبط الإداري في تكريس السلامة المرورية: دراسة تحليلية للحالة الفلسطينية

فادي نعيم علاونة<sup>1\*</sup>، ومرح رامي حمد الله<sup>2</sup>، ومعاذ زياد أحمد<sup>2</sup>

تاريخ التسليم: (2025/8/22)، تاريخ القبول: (2025/9/11)، تاريخ النشر: xxxx

**ملخص:** تشكل السلامة المرورية جزءاً هاماً من النظام العام، فهي ترتبط بعناصر النظام العام الرئيسية، الأمن والصحة والسكينة العامة، فهي تعتبر جوهر الضبط الإداري، وانطلاقاً من اتساع مجال المرور في المجتمع ومساهمته بالحقوق والحريات الذي يعتبر الحق في سلامة الجسد أهمها، كان واجباً على سلطات الضبط الإداري أن تمارس صلاحياتها في تحقيق السلامة المرورية انطلاقاً من دورها في حماية النظام العام. وقد هدف البحث إلى معرفة طبيعة الضبط الإداري الخاص بالسلامة المرورية ووسائل ممارسته، كذلك معرفة حدود سلطة هذا الضبط في الظروف العادية والاستثنائية ومن ثم حدود ممارسة الرقابة القضائية عليه. لذلك استخدم الباحثون في هذا البحث المنهج الوصفي لدراسة التشريعات الناظمة لمسألة الضبط المروري، والمنهج التحليلي لتحليل تلك النصوص وربطها بالأراء الفقهية والنظرية بالاستعانة بمجموعة من المؤلفات القانونية المتخصصة للوصول إلى النتائج والتوصيات. وانطلاقاً من فكرة وأهمية هذا البحث ظهرت الإشكالية المتمثلة في ما هو الدور الذي تمارسه سلطات الضبط الإداري في تحقيق السلامة المرورية في فلسطين؟ مجموعة من النتائج تم التوصل إليها في هذا البحث أهمها أن التشريعات والأنظمة الفلسطينية التي عالجت موضوع الضبط الإداري المرتبط بالسلامة المرورية غير كافية وغير مطبقة بشكل فعلي، وأنه لا يوجد تخصيص للضبط الإداري المتعلق بالسلامة المرورية في التشريعات، وعدم ممارسة الضبط الإداري الخاص بالسلامة المرورية إلا في حدود ضيقة، وضعف ممارسة الرقابة القضائية الخاصة بممارسات الضبط الإداري المروري. كما أوصى البحث العمل على إصدار قانون يساند قانون المرور يسمى قانون السلامة المرورية يتضمن النص على إنشاء وحدة الضبط الإداري، إضافة إلى تفعيل دور وزارة الحكم المحلي والبلديات في متابعة البنى التحتية وفق الأسس الهندسية العالمية، وتفعيل سلطات الضبط الإداري من خلال إصدار قرارات تنظيمية وفردية تعمل على ضبط المركبات والسائقين كنظام النقاط والحجز وسحب الرخص، ودعم اختصاصات وممارسة رجال الضبط الإداري لصلاحياتهم المستمدة من القوانين في تعزيز السلامة المرورية من خلال ممارسة الضبط الإداري.

**الكلمات المفتاحية:** الضبط الإداري، السلامة المرورية، المواصلات، حوادث السير، النظام العام.

1 Department of Graduate Studies, Al-Istiqlal University, Jericho, Palestine.

\* Corresponding author: fade.alawneh@pass.ps

2 Faculty of Law, An-Najah National University, Nablus, Palestine.

1 قسم الدراسات العليا، جامعة الاستقلال، فلسطين، أريحا.

\* الباحث المراسل: fade.alawneh@pass.ps

2 كلية القانون، جامعة النجاح الوطنية، نابلس، فلسطين.

الحريات كحرية التنقل، لذلك وجدت سلطة الضبط الإداري المروري لحماية التوازن بين هذه الحقوق وبين تقييدها، فهي من جانب تسعى للتخفيف والحد من حوادث السير من خلال حماية النظام العام، ومن جانب آخر تخلق التوازن المنشود لممارسة الحقوق والحريات.

ويمس هذا الموضوع جوانب عديدة ومتنوعة في حياتنا اليومية، منها ما يتصل بالحق بالحياة ومنها ما يرتبط بالتنقل ومنها ما يدخل في الحق في سلامة الجسد والأعضاء، وهي حقوق ثابتة وراسخة لكل إنسان، الأمر الذي يدفع بالباحث الى دراسة هذا الموضوع من جوانبه القانونية والإدارية محاولاً الوصول الى أهم الإشكاليات التي تعترى جوانبه ومن ثم الوصول الى النتائج والتوصيات المطلوبة.

### إشكالية البحث

تظهر إشكالية البحث الأساسية في الدور الذي تمارسه سلطات الضبط الإداري فيما يخص تفعيل وتحقيق السلامة المرورية في فلسطين، لذلك تتمثل الإشكالية الرئيسية في الإجابة عن ما هو الدور الذي تمارسه سلطات الضبط الإداري في تحقيق السلامة المرورية في فلسطين؟ ويتفرع عن هذه الإشكالية مجموعة من الأسئلة الفرعية تتمثل في كيف تتحقق السلامة المرورية من خلال وسائل الضبط الإداري؟ وما هي الوسائل التي تستخدمها الإدارة لتحقيق الضبط الإداري في السلامة المرورية؟ وما هي الحدود التي يمكن أن تشملها سلطات الضبط الإداري في تحقيق السلامة المرورية؟

### أسئلة الدراسة

- يتفرع عن الإشكالية الرئيسية مجموعة من الأسئلة الفرعية وهي على النحو التالي
- ما هي أهم الوسائل التي يمكن استخدامها في ممارسة الضبط الإداري الخاص بالسلامة المرورية.
  - ما هي طبيعة النظام العام الخاص بالسلامة المرورية وما هي أهم عناصره؟
  - كيف تساهم القرارات الفردية في تحقيق الضبط الإداري الخاص بالسلامة المرورية؟
  - ما هي أهم ضمانات الضبط الإداري الخاص بالسلامة المرورية؟
  - هل تخضع أعمال الضبط الإداري الخاص بالسلامة المرورية الى الرقابة القضائية؟
  - هل تختلف حدود هذه الرقابة في الظروف العادية عنها في الظروف غير العادية؟

### أهداف البحث

يهدف هذا البحث الى التعرف على مجموعة من الأهداف التالية:

يشكل الضبط الإداري وسيلة هامة تستخدمها الإدارة في إدارة وتنظيم المرافق العامة وإدارة المجتمع (القحطاني، 2022، 77). لذلك يعتبر الضبط الإداري ضرورة مجتمعية تقوم على المحافظة على النظام العام وكفالة الأمن والاستقرار داخل المجتمع (محمد، 2022، 569)، فالضبط الإداري هو أساس التنظيم الإداري للحقوق والحريات والأجهزة الإدارية في كافة الدول، فهو يقوم على تنظيم حقوق الأفراد وحرياتهم (فتح الله، 2002، 9)، وقد يصل في بعض الأحيان الى المساس بها في سبيل تحقيق الاستقرار العام في المجتمع، مما يدفع الإدارة الى تنظيمه وفق ضوابط وقيود وإجراءات أكثر دقة من كافة الأعمال التي تمارسها (مرسي، 2009، 14).

ويشكل الأمن والسلامة المرورية قطاعاً هاماً من قطاعات النظام العام في المجتمع التي يجب أن تحرص عليها الإدارة وتعمل على تنظيمها بدقة وعناية فائقة، وذلك بسبب التزايد المفرط في حوادث الطرق وما ينتج عنها من خسائر مادية كبيرة أو بشرية أحياناً، هذا إضافة عما يلحق بها من آثار نفسية واجتماعية واقتصادية تؤثر على الفرد والمجتمع.

ومن هذا المنطلق تلجأ الإدارة في كافة الدول الى خلق بيئة مرورية آمنة تعمل على تحقيق السلامة المرورية أو الحد من حوادث الطرق من خلال مجموعة من الإجراءات والتدابير المتشعبة والتي تشمل كافة القطاعات التي تندرج وتتشارك فيها مع الطرق. ومن الثابت قانوناً أن الإدارة يمكن أن تستخدم قراراتها الإدارية في تنظيم البنية القانونية التي تحكم كافة النشاطات والقطاعات في الدولة وعلى رأسها قطاع المرور.

ويعد قطاع المرور من أوسع القطاعات التي تشترك فيها أكثر من جهة، لذلك تتوسع سلطة الإدارة في ممارسة الضبط الإداري الذي يهدف الى المحافظة على النظام العام بعناصره الجوهرية، الأمن والصحة والسكينة والآداب العامة، وعندما يتصل الأمر بالضبط الإداري في تحقيق السلامة المرورية فعليها أن تحرص على بنية تحتية مناسبة، وعليها أن تضبط المرور والنقل على الطرق، وعليها ان تنظم قطاع التأمين تنظيمياً عادلاً وشاملاً، ويجب عليها أن تتعاون مع قطاع الخدمات والبلديات وقطاع الحكم المحلي، كما يجب ان تضبط التراخيص القانونية للمركبات وللبناء، والتراخيص الخاصة ببعض المركبات، كما يجب أن تراقب ذلك كله من خلال مجموعه من القرارات الضبطية في كافة هذه القطاعات قبل وقوع الفعل حتى نكون أمام دور فاعل لسلطات الضبط الإداري في تحقيق السلامة المرورية.

### أهمية البحث

قد يتأتى عن ممارسة الضبط الإداري تقييد لبعض الحقوق والحريات، وعند الحديث عن الضبط الإداري الخاص بالسلامة المرورية فإنه سيرتّب بالتأكيد عنه تقييداً لبعض

ينطوي أحياناً هذا الضبط على الاهتمام بالمدن ويحرص على جملتها. (سعيدة، 2019، 7). ويقوم الضبط الإداري عادة على تقييد للحريات العامة بمدلولها العام<sup>(1)</sup>، وقد يحدث ذلك من خلال المساس بها ووضع الضوابط التي تقيّد ممارستها في بعض الظروف، أو التي تضبط ممارستها في ظروف أخرى خاصة (شطناوي، 2003، 346)، وتستند في ذلك أن الدولة هي صاحبة الاختصاص في المحافظة على النظام العام ونتيجة لذلك يجب عليها أن تقوم بما يعزز هذه الحماية على الوجه الصحيح (المطيري، 2011، 17)، ومن الملاحظ أن الضبط الإداري هو إجراء وقائي تقوم به الدولة لحماية المجتمع قبل وقوع الفعل الذي يمس بالنظام العام<sup>(2)</sup>.

ويتسم الضبط العام بالشمولية فهو يهدف الى حماية النظام العام بعناصره المختلفة في المجتمع (شطناوي، 2003، 357)، في حين يقتصر الضبط الإداري الخاص على حماية النظام العام في قطاع أو حقل أو موضوع معين كحالة الضبط الإداري في تحقيق السلامة المرورية (المطيري، 2011، 30)، وعند الحديث عن طبيعة الضبط الإداري الخاص بتحقيق السلامة المرورية فإنه لا بد من التأكيد على أن هذا النوع من الضبط ينطوي على النوعين<sup>(3)</sup>، ويمارس من خلال جملة من التشريعات النافذة في فلسطين كقانون المرور الفلسطيني رقم 5 لسنة 2000، المعدل بالقرار بقانون رقم 3 لسنة 2020، وكذلك اللائحة التنفيذية الخاصة بقانون المرور رقم 393 لسنة 2005، وقرار مجلس الوزراء رقم 9 لسنة 2017 بتعديل اللائحة التنفيذية، وقرار مجلس الوزراء رقم 3 لسنة 2009 الخاص بغرامات المخالفات، لهذا فإنه وعند الحديث عن منظومة الضبط الإداري الخاصة بالسلامة المرورية لا بد من الحديث أولاً عن مقاصد الضبط الإداري المتصلة بالسلامة المرورية ومن ثم عن أدوات الضبط الإداري المستخدمة في تحقيق السلامة المرورية وذلك كما يلي.

– توضيح مفاهيم الضبط الإداري المروري.

– التمييز بين الضبط الإداري والضبط القضائي المروري.

– توضيح أدوات ممارسة الضبط الإداري المروري.

– تبيان أهداف الضبط الإداري المروري.

– ضبط حدود ممارسة الضبط الإداري المروري في الظروف العادية.

– ضبط حدود ممارسة الضبط الإداري المروري في الظروف غير العادية.

### منهجية البحث

إن الإجابة عن هذه الإشكالية الرئيسية يتم من خلال استخدام المنهج الوصفي ذلك من خلال استعراض التشريعات الناظمة لمسألة الضبط المروري والمنهج التحليلي لتحليل تلك النصوص وربطها بالأراء الفقهية والنظرية بالاستعانة بمجموعة من الكتب والمؤلفات القانونية المتخصصة للوصول الى النتائج والتوصيات المعنية. وبيان مدى نجاحها في ضبط المسألة المرورية.

### تقسيم البحث

سيتم تقسيم هذا البحث الى مبحثين يتناول الأول منظومة الضبط الإداري في المسألة المرورية، في حين يتناول الثاني تنوع ضوابط الضبط الإداري في أطر المشروعية المرورية.

### المبحث الأول: منظومة الضبط الإداري الخاص في المسألة المرورية

يعرف الضبط الإداري بأنه سلسلة من التصرفات والأعمال التي تتخذ وصف القرارات أو الأوامر تقوم بها السلطات المختصة من أجل المحافظة على النظام العام في المجتمع من خلال حماية عناصر النظام العام (علام، 1998، 9)، وتتمثل هذه العناصر في الصحة العامة والسكينة العامة والأمن العام إضافة الى الآداب العامة (القيسي، 1998، 149)، وقد تمتد لتشمل المنظر الجمالي للدولة وفق الأسس الحديثة لمفهوم الضبط الإداري. (أعمر، 2015، 8). لذلك

(1) انظر المواد (30/9) من القانون الأساسي الفلسطيني لسنة 2003 والتي حددت الحقوق والحريات العامة في فلسطين.

(2) يختلف الضبط الإداري في حقيقته عن الضبط القضائي الذي تمارسه السلطة القضائية، الذي يرتبط بالتحري والبحث عن الجرائم وما يتبع ذلك من إجراءات تحقيق ومتابعة وتفتيش يتولاها من منح صفة الضبط القضائي بموجب القانون الجنائي، وبالرغم من أن كلا النظامين يهدف الى تحقيق المصلحة وحماية النظام العام إلا أن هناك اختلاف كبير بينهما من حيث الجهة المختصة في كل منهما والإجراءات المستخدمة والتبعية الخاصة اختصاصا ورقابة إضافة الى زمن وقوع كل منهما. راجع (العالملي، 2022، 470).

- هذا ويختلف الضبط الإداري عن مفهوم العقوبات الإدارية التي تفرض عادة عند ارتكاب مخالفة تستوجب توقيع السلوك للموظف الإداري أو الجهة المعنية عندما يوجد ما يبرر ذلك استناداً الى نصوص قانونية تحكم شرعية العقوبات الإدارية، وفي جوهر هذا الاختلاف تكامل بينهما، فإذا كان الضبط الإداري يقوم على فرض أو تقييد بعض الحقوق والحريات لحماية للنظام العام، فإن العقوبات الإدارية قد تفرض كجزاء على مخالفة هذه القيود. راجع (السعيد، 2016، ص89).

- وبالرجوع الى العديد من قرارات مجلس الدولة الفرنسي بهذا الشأن نجد أنه قد أقر الفرق بينهما في اعتبار الضبط الإداري وقائياً بينما العقوبات الإدارية جزئية، كما أن الضبط الإداري سابق على وقوع الفعل في حين أن العقوبات الإدارية لاحقة لوقوع الفعل، كما أن هناك إجراءات معينة يرسمها القانون لسير العقوبات الإدارية لا يتطلب مثلها في الضبط الإداري. ويستنتج هذا الفرق من خلال مراجعة مجموعة من المبادئ المستمدة من مجلس الدولة الفرنسي خصوصاً عام 1951، والمبادئ عام 1963، وكذلك عام 1999، وعام 2009، وجميعها مبادئ توجيهية في القانون الإداري تتعلق بسيادة القانون والمساواة وحماية الحقوق والحريات وضماناتها.

(3) انظر المادة 9 من القانون المؤقت رقم (79) لسنة 1966م قانون تنظيم المدن والقرى والأبنية التي حددت صلاحيات اللجنة المحلية والتي من أبرزها تخطيط الطرق.

## المطلب الأول: مقاصد الضبط الإداري المتصلة بالسلامة المرورية

تملك الإدارة الإطار القانوني العام الذي يخولها الحفاظ على النظام العام وصيانتته من التعدي الذي يقع عليه وذلك باعتبارها المكلفة به حتى في ظل عدم وجود نص قانوني يعطيها هذا الاختصاص. (أعمر، 2015، 9)، ومن الثابت في تاريخ القانون الإداري بأن النظام العام لا يقتصر على فترة زمنية أو مكانية معينة، بل يوجد في كل زمان ومكان مع وجود التغير الذي قد يطرأ عليه وفقاً لتغيرات الحال (العالمي، 2022، 474)، لذلك نجد أن النظام العام في زمان أو مكان معين ليس بالضرورة أن يكون هو ذاته في الزمان والمكان الآخر (المطيري، 2011، 34)، ومع هذا يتفق فقهاء القانون الإداري على أن النظام العام وإن اختلف وفقاً لهذا الظرف إلا أنه مقترن بفكرة المصلحة العامة للدولة (كنعان، 2010، 280)، التي تتخذ تكييفاً وفقاً لطبيعتها وخصوصيتها ووفقاً للنظام العام الذي يسيطر عليها (القيسي، 1998، 152)، وعند الحديث عن مقاصد الضبط الإداري المتمثلة في الحفاظ على النظام العام وخصوصاً ما يرتبط بالسلامة المرورية نجد أن هذه العناصر تتصل بالأمن والصحة والسكينة بشكل أساسي، عدا عن اتصالها ببعض العناصر بشكل ضعيف كالآداب العامة مثلاً، لذلك فأنا سوف نبين هذه المقاصد من خلال ما يلي.

### الفرع الأول: حماية محددات الطمأنينة العامة

يعرف هذا الأمر بعنصر الأمن والأمان، ويتمثل في كافة الإجراءات التي تكفل حماية الإنسان في كافة المجالات التي تتصل بذاته أو بماله أو بسلامة ممتلكاته الخاصة أو حياته الخاصة (العالمي، 2022، 479)، وذلك من خلال اتخاذ جملة من الإجراءات والتعليمات التي تعمل على تكريس هذه الحماية بكافة الوسائل المتاحة والتي قد تأخذ طابع منع الكوارث الطبيعية والأخطار كالحرائق والسيول (شطناوي، 2003، 361)، وكافة الأفعال القصدية التي قد يرتكبها الإنسان كجرائم القتل والسرقة والمظاهرات وأحداث الشغب وحوادث المرور (العارور، 2013، 33).

ويشكل الضبط المروري في هذا الجانب جوهر هذه الحماية من خلال وجود مجموعة من الإجراءات التي تتصل ببعضها مشكلة ضبطاً إدارياً خاصاً في السلامة المرورية، ويلاحظ أن هذا الضبط يتوفر من خلال الحرص على بنية

تحتية سليمة لقطاع السير والمواصلات تتولى مهمتها كل من وزارة الحكم المحلي والبلديات والمجالس القروية<sup>(1)</sup>، وكذلك أيضاً من خلال الإجراءات التي تقوم بها وزارة النقل والمواصلات التي تتصل بسلامة المركبات وشروط ترخيصها<sup>(2)</sup>، وكذلك بما يتصل بدور الشرطة الفلسطينية في مخالفة ومعاينة كل من يخالف القواعد المنصوص عليها في قانون المرور والتي قد تتسبب في تعريض حياة الغير للخطر ومن أمثلة ممارسة هذا الضبط نظام تجميع النقاط<sup>(3)</sup>، أو مصادرة المركبات المشطوبة أو حجزها أو توقيف أصحابها.

ويلاحظ هنا أن هذه القواعد تطبق قبل وقوع أية اعتداءات على النظام العام، ذلك أن الضبط الإداري هدفه وقائي بالدرجة الأساسية (علام، 1998، 40)، إلا أنه لا يمنع من اتخاذ بعض القرارات الضبطية اللاحقة على وقوع فعل معين تحقيقاً لمصلحة أعلى كسحب رخصة مركبة أو سائق عرض حياة الغير للخطر نتيجة السرعة الزائدة التي لم يترتب عليها أي ضرر فعلي (شطناوي، 2003، 374).

### الفرع الثاني: حماية السلامة العامة ذات البعد الصحي

يقوم هذا العنصر على ضرورة الحفاظ وحماية الأفراد من كل ما شأنه أن يسبب لهم الضرر الصحي من أمراض أو تلوث أو سلامة أغذية أو مياه الشرب أو ما يتعلق بالأطعمة (الذنيبات، 2003، 174)، إضافة إلى مراقبة المواد الطبية والكيميائية (القيسي، 1998، 152)، وإذا كان هذا الشرط لا يظهر بشكل مستقل فيما يخص السلامة المرورية إلا أنه لا يمكن أن يُقرأ بمعزل عن حياة المواطنين التي تعد من أهم قضايا الصحة العامة التي ترتبط بالنظام العام (العالمي، 2022، 477).

ويرى الباحثون هنا أن الصحة العامة في الضبط المروري ليست بحجم الأمن العام والسكينة العامة إلا أنها لا تقل درجة عنهما، حيث تتكامل جميع عناصر النظام العام في وحدة واحدة تحقيقاً للمصلحة العامة التي يجب أن تتحقق من خلال تحقق السلامة المرورية، ومن أمثلة الضبط الإداري في السلامة المرورية تحقيقاً للصحة العامة ربط حزام الأمان وعدم السرعة<sup>(4)</sup>، وعدم التحدث على الهاتف أثناء القيادة، إضافة إلى عدم تناول الأدوية المخدرة أو العقاقير أو المسكرات أثناء القيادة<sup>(5)</sup>. وضرورة توفير مظفأة واحدة على الأقل مجهزة في المركبة<sup>(6)</sup>. وضرورة إتمام الفحوص الطبية قبل التقدم بطلب للحصول على الرخصة<sup>(7)</sup>. وغيرها من أحكام وقواعد تحرص

(1) انظر المادة 15 من قانون الهيئات المحلية رقم 1 لسنة 1997 والذ نصت على "تخطيط البلدة والشوارع تخطيط البلدة وفتح الشوارع والغاؤها وتعديلها وتعيين عرضها واستقامتها وتعبيدها وإنشاء أرصفتها وصيانتها وتنظيفها وإنارتها وتسميتها أو ترقيمها وترقيم بناياتها وتجميلها وتشجيرها ومنع التجاوز عليها ومراقبة ما يقع على الشوارع من الأراضي المكشوفة وتكليف أصحابها بإقامة الأسوار حولها".

(2) المواد (21/2) من قانون المرور الفلسطيني رقم 5 لسنة 2000.

(3) انظر المادة 4 من قرار مجلس الوزراء رقم (9) لسنة 2017م بتعديل اللائحة التنفيذية لقانون المرور رقم (393) لسنة 2005م.

(4) المادة 60 من قرار مجلس الوزراء رقم (393) لسنة 2005م باللائحة التنفيذية لقانون المرور رقم 5 لسنة 2000م.

(5) المادة 36 من قانون المرور رقم 5 لسنة 2000.

(6) المادة 68 من قرار مجلس الوزراء رقم (393) لسنة 2005م باللائحة التنفيذية لقانون المرور رقم 5 لسنة 2000م.

(7) المادة 131 من قرار مجلس الوزراء رقم (393) لسنة 2005م باللائحة التنفيذية لقانون المرور رقم 5 لسنة 2000م.

الجهات المكلفة بممارسة الضبط الإداري على التأكد منها قبل وأثناء وبعد وفي كل حالات تحقيق السلامة المرورية.

### الفرع الثالث: حماية الاستقرار المجتمعي العام

يعرف هذا الأمر بعنصر الهدوء والاستقرار، وكذلك يعرف بعنصر السكنية العامة، ويشكل هذا العنصر أساساً للضبط الإداري في إطار السلامة المرورية، ويتمثل في توفير الهدوء العام في الطرقات وفي المركبات وخلال السير على الطرقات من قبل الجميع (إيناس، 2020، 570)، فهو يهدف الى عدم القيام بأية أعمال من شأنها أن تقلق راحة الأفراد أو تزعجهم كأصوات مكبرات الصوت التي توضع الى السيارات أو الضوضاء الصادرة عنها، ومنها استخدام منبه السيارة "الزامور" بغير الأغراض التي خصص لها (العارور، 2013، 33)، أو الاستماع للموسيقى بصوت عالي، وممارسات سباق المركبات. لهذا نجد أن القوانين ذات العلاقة واللوائح المتخصصة وخصوصاً المتعلقة بقانون المرور قد منحت سلطات الضبط الإداري صلاحيات واسعة في تنظيم وضبط مثل هذه التصرفات لما لها من تأثير مباشر على عنصر السكنية العامة في المجتمع<sup>(1)</sup>، فقد منحت الحق في ضبط المركبات ومصادرتها ومخالفة سائقها وسحب الرخص، وغيرها من صلاحيات ضبطية (كنعان، 2010، 275). ومجموعة من الإجراءات التي تتعلق بمواصفات المحرك من نظافته وعدم إخراجها للدخان والزيوت<sup>(2)</sup>، إضافة الى تركيب جهاز عادم لإخراج الغازات المحترقة وغيرها من شروط<sup>(3)</sup>.

وبالرجوع الى دور سلطات الضبط الإداري في تكريس السلامة المرورية يرى الباحثون أن هذه الصلاحيات قد ظهرت في كافة نصوص قانون المرور واللوائح الخاصة به والتي عملت على تحقيق هذا الأمر من خلال جملة من القواعد التي خصصت مواقف معينة وأوقات معينة لمرور الشاحنات داخل المدن إضافة الى أماكن الوقوف على جانبي الطرق، وشروط ترخيص المركبات، وغيرها من قواعد ضابطة، وهي جميعها تدخل في عناصر النظام العام والمحددات العامة التي يتشكل منها النظام العام الخاص بالسلامة المرورية.

### المطلب الثاني: أدوات الضبط الإداري المستخدمة في تحقيق السلامة المرورية

تتعدد الجهات التي يتقاطع عملها ويتصل بالسلامة المرورية، فقد يمارس هذا الدور من قبل وزارة الحكم المحلي استناداً لقانون الحكم المحلي الفلسطيني رقم 1 لسنة 1997، أو من خلال البلديات استناداً لقانون تنظيم القرى والمدن رقم 79 لسنة 1966 المعدل بالقرار بقانون 49 لسنة 2022، أو قانون المرور الفلسطيني رقم 5 لسنة 2000، أو قانون التأمين

الفلسطيني رقم 20 لسنة 2005، وتشكل أغلبية التشريعات الخاصة بالسلامة المرورية في فلسطين، إلا أن بعضها كقانون التأمين لا يتعلق بممارسة سلطات الضبط الإداري، لتقتصر هذه المهمة على وزارة النقل والمواصلات وشرطة المرور وأحياناً وزارة الحكم المحلي، بموجب الصلاحيات التي منحت ضمن هذه التشريعات، ومن الملاحظ أن هذه الوسائل لا تختلف كثيراً عن تلك الوسائل العامة التي يُمارس الضبط الإداري من خلالها بشكل عام، وتأخذ هذه الأدوات وصف اللوائح أو القرارات الفردية أو التنفيذ الجبري المباشر.

### الفرع الأول: لوائح الضبط الإداري

تعد اللوائح بمفهومها العام أحد الأوجه التي يتم من خلالها تنظيم العمل القانوني في الدولة. (القحطاني، 2022، 96)، وهي عبارة عن قرارات إدارية تنظيمية تتضمن خصوصيات في حقل قانوني معين تنظمه وتقدم التفسير القانوني له (شطناوي، 2003، ص396)، وقد تعمل على تقديم بعض الضوابط التي تستند الى بعض القوانين من أجل تنفيذها، وتتنوع المجالات التي تصدر هذه اللوائح بشأنها ولعل لوائح الضبط الإداري هي أهم هذه الصور (القيسي، 1998، 154)، لذلك تتطوي هذه اللوائح أحياناً على تقييد لبعض الحقوق والحريات كنتيجة لسلطة الضبط الإداري التي تهدف الى حماية النظام العام (المطيري، 2011، 42)، ونتيجة لذلك يذهب البعض الى اعتبارها غير مشروعة وتتنافى مع قاعدة مبدأ سمو الدستور ومبدأ تدرج القاعدة القانونية (العارور، 2013، 53)، إذ أنه لا يجوز تقييد حريات وضعها القانون الأساسي والقوانين العادية بلوائح أدنى مرتبة من التشريع لذلك يعتبرها البعض غير قانونية. إلا ان المنطق يفترض ونتيجة لطبيعة الضبط الإداري الذي تمارسه الإدارة أن تمارس في حدود الضبط الإداري فقط وضمن حدود وضوابط عامة تخضع بنهاية الأمر الى الرقابة القضائية (مرسي، 2009، 32)، ومن أمثلة هذه اللوائح لوائح تنظيم العمل في المحال العامة، والقرارات الخاصة بأوقات العمل والأعمال الخطرة وعمل النساء وشروط الترخيص وغيرها (الزعبي، 1993، ص126)، وتأخذ هذه اللوائح صورة متعددة في مجال الضبط والسلامة المرورية، ومن امثلتها اللائحة التنفيذية لقانون المرور الفلسطيني، وكذلك القرارات التي تخص منح التراخيص وسحبها، وتتخذ هذه اللوائح مجموعة من الصيغ المستخدمة والتي يمكن من خلالها ممارسة الضبط الإداري في السلامة المرورية أهمها:-

1. المنع أو الحظر (القحطاني، 2022، 100)، ويقصد به منع القيام بنشاط معين وعدم السماح فيه سواء كان هذا

(1) المادة 56 من قانون المرور الفلسطيني رقم 5 لسنة 2000.

(2) المادة 87 من قرار مجلس الوزراء رقم (393) لسنة 2005م باللائحة التنفيذية لقانون المرور رقم 5 لسنة 2000م.

(3) المادة 90 من قرار مجلس الوزراء رقم (393) لسنة 2005م باللائحة التنفيذية لقانون المرور رقم 5 لسنة 2000م.

4. تنظيم النشاط، وتعد هذه الحالة أكثر الطرق استخداماً إذ يمكن أن يندرج جميع ما ذكر ضمن تنظيم نشاط معين (شطنانوي، 2003، 396)، إلا أن المقصود بهذه الحالة بشكل منفرد هو أن تتضمن اللوائح قواعد تنظم نشاطاً معيناً في أوقات وأماكن معينة من خلال السماح القيام به في وقت معين ومنع القيام به في وقت آخر أو القيام به في مكان وعدم القيام به في مكان آخر (القيسي، 1993، 154)، ومن أمثلتها القواعد التي تتعلق بالصيد أو تنظيم الحفلات، ويرى الباحثون هذا الأمر في السلامة المرورية في حالات كثيرة ترتبط بتنظيم النشاط من أمثلتها السماح باستخدام إشارة معينة وأرقام معينة على لوحات المركبات تنظيمياً لعمل أو مهنة معينة<sup>(6)</sup>. أو تنظيم آلية عبور المفترقات عند عدم وجود إشارات دالة على ذلك<sup>(7)</sup> وكل ما يتعلق بوضع الإشارات الخاصة بالمرور على الطرقات<sup>(8)</sup>.

5. الترخيص، وهو عدم السماح القيام بنشاط ما قبل الحصول على ترخيص من الجهة التي تملك هذه الصلاحية، ومن أمثلته رخص البناء ورخص اقتناء السلاح ورخص ممارسة بعض أنواع النشاطات والحرف والمهن، أما على الصعيد السلامة المرورية يرى الباحثون أن الترخيص هو أحد أهم الوسائل المعتمدة في الضبط الإداري خصوصاً في ضرورة ترخيص المركبات وضرورة الحصول على رخص شخصية وتجديدها كل عام، إضافة إلى تحديد طبيعة هذه الرخص وربطها بأنواع المركبات<sup>(9)</sup>.

واستناداً لما تم بيانه سابقاً يرى الباحثون أن لوائح الضبط وإن كانت أحد أهم الوسائل المستخدمة في الضبط الإداري وخصوصاً في السلامة المرورية إلا أنه يجب أن تتوسع الوسائل المستخدمة نتيجة لاتساع نطاق السلامة المرورية لتغطي جوانب إضافية، وأن يتم تفعيل هذه الوسائل بالشكل المطلوب وألا تكون مجرد حبراً على ورق.

#### الفرع الثاني: القرارات الضبطية الفردية

قد يرتبط الضبط الإداري العام أو الخاص بحالة معينة تقتضيه وتستدعي أن يتم التعامل معها بشكل منفرد من خلال إصدار قرار فردي أو أكثر يعالج هذه الحالة تحقيقاً لحماية النظام العام والحفاظ عليه (القحطاني، 2022، 98)، ويعرف

المنع بشكل كامل أم بشكل جزئي (العالمي، 2022، 480)، ويجب التنويه هنا أن الأصل في كافة الأعمال أنها مباحة وبالتالي لا يجوز حظرها بشكل كلي نتيجة مخالفة القانون مع جواز الحظر الجزئي إلا أنه قد تلجأ الإدارة إلى المنع الكلي إذا كان هناك تهديد حقيقي للنظام العام ومن أمثلتها منع إنشاء مساكن للبيغاء (القيسي، 1998، 154)، أما في جانب السلامة المرورية فيرى الباحثون أن الحظر قد ورد في مواقف كثيرة وردت في قانون المرور أو في اللائحة الخاصة بقانون المرور ومن أمثلة ذلك ما ورد بخصوص منع قيادة مركبة قديمة غير صالحة للاستعمال<sup>(1)</sup> ومنع نقل ركاب بما يزيد عن حمولة المركبة<sup>(2)</sup>.

2. الموافقة المسبقة، ويقصد بها ضرورة الحصول على موافقة مسبقة قد لا تصل إلى حد الترخيص (العالمي، 2022، 481)، بل أن مباشرة هذا النشاط بحاجة إلى موافقة مسبقاً قبل القيام به (القحطاني، 2022، 98)، ويجب مراعاة أن يكون القانون الذي نظم الحرية قد نص صراحة على ضرورة الحصول على هذا الإذن أو الموافقة (العارور، 2013، 53)، ويرى الباحثون هذا الأمر في إطار الضبط الإداري المتعلق بالسلامة المرورية في مواقع عديدة أهمها حالة متانة المركبات على الطرقات<sup>(3)</sup>، حيث حددت اللائحة التنفيذية الخاصة بقانون المرور هذا الأمر وبينت الشروط العامة لمتانة المركبات المنوي ترخيصها<sup>(4)</sup>.

3. الإخبار وهو حالة تتعلق بضرورة الإخبار مسبقاً قبل النية بالقيام بهذا النشاط، (الذنيبات، 2003، 175)، وهو لا يصل إلى حالة الحصول على الموافقة من الجهة الإدارية إذ يكفي فقط بالإخبار بنية الأشخاص أو الفرد القيام بهذا الأمر وحتى تتأكد الإدارة من عدم مخالفة النظام العام (المطيري، 2011، ص 42)، ومن أمثلة ذلك الإخبار عن نية عقد اجتماع عام أو تظاهرة معينة (محمد، 2020، 572)، أما في الضبط المروري فيرى الباحثون أن تطبيقات هذا الأمر قد وجدت، إذ أوجب القانون الإخبار عن الحرمان من الرخصة عند تقديم طلب جديد للحصول على رخصة مركبة أو رخصة قيادة شخصية تحت طائلة التجريم القانوني والحبس<sup>(5)</sup>.

(1) المادة 27 من قرار مجلس الوزراء رقم (393) لسنة 2005م باللائحة التنفيذية لقانون المرور رقم 5 لسنة 2000م.  
(2) المادة 58 من قانون المرور الفلسطيني رقم 5 لسنة 2000.  
(3) المادة 22 من قانون المرور الفلسطيني رقم 5 لسنة 2000.  
(4) المادة 45 من قرار مجلس الوزراء رقم (393) لسنة 2005م باللائحة التنفيذية لقانون المرور رقم 5 لسنة 2000م.  
(5) المادة 114 من قانون المرور الفلسطيني رقم 5 لسنة 2000.  
(6) المادة 43 من قرار مجلس الوزراء رقم (393) لسنة 2005م باللائحة التنفيذية لقانون المرور رقم 5 لسنة 2000م.  
(7) المادة 51 من قانون المرور الفلسطيني رقم 5 لسنة 2000.  
(8) المادة 77 من قانون المرور الفلسطيني رقم 5 لسنة 2000.  
(9) راجع قانون المرور الفلسطيني الذي حدد هذه الشروط.

المساس بالحقوق والحريات أحياناً نتيجة استخدام القوة المادية في التنفيذ، وبشكل التنفيذ الجبري أحد مظاهر تنفيذ القرارات الإدارية بشكل مباشر كونه لا يتم وفق أسس الحصول على إذن مسبق من القضاء للقيام به (القيسي، 1993، 154).

وقد أوجد القانون الإداري هذه الحالة تماشياً مع الحالات التي تتطلب ذلك وخصوصاً عند رفض الأفراد تنفيذ القانون أو القرار الضبطي حيث لا يتبقى للإدارة أية وسيلة يمكن من خلالها حماية النظام العام إلا باللجوء إلى هذه الوسيلة (العالمي، 2022، 483)، لذلك يجب أن يقترن اللجوء للتنفيذ الجبري إلى توفر حالة الضرورة التي تتقدم معها تواجد أية حالة أخرى لتحقيق الضبط الإداري بشرط أن تتناسب القوة المستخدمة في التنفيذ المباشر مع طبيعة التهديد للنظام العام المنوي حمايته، وأن تزول هذه القوة بعد زوال التهديد للنظام العام، وهذا الأمر كله مقترن بوجود نص في القانون أو اللوائح يبيح للإدارة القيام به (العارور، 2013، 60).

ويعد هذا الأمر من الوسائل المستخدمة في الضبط المروري الذي يسعى إلى تحقيق السلامة المرورية، حيث تلجأ الإدارة في العديد من الأحيان إلى استخدام التنفيذ الجبري متى كانت هناك حاجة ماسة إلى استخدامه، ومن الأمثلة على التنفيذ الجبري في الضبط المروري الصلاحية الممنوحة لأفراد شرطة المرور<sup>(3)</sup>، حيث يختص أفراد المرور في القبض دون مذكرة على أي قائد مركبة يرتكب قيادة مركبة دون ترخيص أو دون لوحة أرقام، أو تسبب في حادث طرق، أو امتنع عن إعطاء رخصته أو أسمه، أو الاعتداء على رجال المرور بالقول أو الفعل أو قيادة مركبة تحت تأثير مخدر<sup>(4)</sup>. كما يجوز له حجز أية مركبة تسير برخصة منتهية أو دون لوحة أرقام<sup>(5)</sup>. كما يمكن له حجز رخصة قائد المركبة لمدة لا تزيد عن 48 ساعة عند ارتكابه أحد الجرائم المرورية المنصوص عليها في قانون المرور الفلسطيني<sup>(6)</sup>.

### المبحث الثاني: تنوع ضوابط الضبط الإداري في أطر المشروعية المرورية

إن الإدارة عندما مُنحت الاختصاص الأصلي لحماية النظام العام بعناصره المختلفة في إطار الضبط الإداري بالمفهوم العام والضبط الإداري في إطار تحقيق السلامة المرورية يجب أن تتقيد بهذا الهدف وبالتالي هي ملزمة بأن تعمل على تضيق نطاق القيام بهذا الضبط ليقصر فقط على حماية للنظام العام (المطيري، 2011، 58)، لذلك يجب أن تقتصر اختصاصاتها من خلال خلق توازن بين حماية النظام العام وعدم تقييد الحقوق

القرار الإداري بأنه إفصاح السلطة التنفيذية بما لها من نفوذ في إحداث أو تغيير أو إلغاء أثر قانوني؟ (عواد، 2025، ص2)، ومن أمثلة ذلك في الضبط الإداري بشكل عام القرار المتعلق بهدم منزل معرض للسقوط أو القرار الصادر بإغلاق صحيفة أو موقع الكتروني (العالمي، 2022، 482)، ومن الثابت أن هذه القرارات وإن صدرت في إطار الضبط الإداري أنها تصدر بالإستناد إلى قرار تنظيمي أو لائحة ضبطية تعطي السلطة المختصة الحق في تقرير هذا الضبط بالمفهوم العام (كنعان، 2010، 295)، إلا أنه لا يوجد ما يمنع قانوناً أن تصدر الإدارة هذا القرار الضبطي الفردي بموجب الصلاحية المعطاة لها قانوناً في إصدار القرارات الإدارية بشكل عام (المطيري، 2011، 49)، ويبرر البعض ذلك بان اللوائح والأنظمة لا يمكن أن تنتبأ بكافة تفاصيل الضبط الإداري والقضايا التي قد تمس بالنظام العام مما يوجب أن يُترك للإدارة السلطة في تقدير القرار الضبطي بما يتفق مع الحالة التي تستجوبه (العارور، 2013، 58).

ويرى الباحثون أن القرارات والأوامر الضبطية الفردية هي أحد الوسائل التي تستخدم للضبط الخاص بتحقيق السلامة المرورية من خلال العديد من التطبيقات سواء وجدت في قانون المرور الفلسطيني أو في قانون تخطيط المدن والقرى أو في قانون الهيئات المحلية، أو القرار بقانون الخاص بالشرطة الفلسطينية، إلا أن أكثر تطبيقاته وجدت من خلال السلطة الممنوحة في إطار إصدار قرارات فردية ضبطية تتعلق بالمرور والمركبات والسرعة والمواصفات، ومن أمثلة ذلك القرار الصادر بمنح شخص طلب رخصة استخدام لوحة اختبار لقيادة مركبة<sup>(1)</sup>. أو القرار الصادر بسحب رخصة شخص يخشى على المجتمع من قيادته لتعريضه حياة الغير للخطر والسلامة العامة<sup>(2)</sup>.

### الفرع الثالث: التنفيذ المباشر بالقوة

يعرف هذا التنفيذ في القانون الإداري بالتنفيذ الجبري (كنعان، 2010، 297)، ويحدث فيه استخدام القوة المادية التي تتمتع بها الإدارة في ظل الامتيازات غير المعروفة وغير المألوفة للقانون الخاص، ويتم من خلالها إجبار المواطنين على تنفيذ ما ورد في القانون واللوائح وما صدر عنها من قرارات فردية تتعلق جميعها بالضبط الإداري الخاص بحماية النظام العام (المطيري، 2011، 53)، وهي من أشد الوسائل المعروفة في الضبط الإداري لاقتربها بعنصر القوة المادية التي تفرض على الأفراد جبراً دون رضاهم، حيث تنطوي على

(1) المادة 36 من قرار مجلس الوزراء رقم (393) لسنة 2005م باللائحة التنفيذية لقانون المرور رقم 5 لسنة 2000م.

(2) المادة 108 من قانون المرور الفلسطيني رقم 5 لسنة 2000.

(3) انظر المادة 6 من القرار بقانون رقم 23 لسنة 2017 الخاص بالشرطة الفلسطينية والذي قرر منحهم صفة الضابطة القضائية.

(4) المادة 96 من قانون المرور الفلسطيني رقم 5 لسنة 2000.

(5) المادة 97 من قانون المرور الفلسطيني رقم 5 لسنة 2000.

(6) المادة 100 من قانون المرور الفلسطيني رقم 5 لسنة 2000.

والحريات العامة للأفراد التي تنص عليها الدساتير (محمد، 2020، 565)، ومن هنا تظهر الحاجة الى وجود ضمانات جوهرية تعمل على تعزيز حماية الحقوق والحريات من التعسف أو التقييد الذي قد يرد عليها، وهي تستمد وجودها بداية من الدستور أو القانون الأساسي الفلسطيني الذي يعد الضمانة الدستورية الأكثر أهمية في حماية الحقوق<sup>(1)</sup>.

كما تعد الضمانات التشريعية أحد أهم الضمانات التي تكفل الضبط الإداري بشكل عام والضبط الإداري في السلامة المرورية بشكل خاص، لذلك تتمثل هذه الضمانة بمبدأ المشروعية الذي يقضي بأن يستند كل عمل إداري الى أساس قانوني ونص صريح، إضافة الى تأكيد مبدأ تخصيص الأهداف بأن يكون الهدف من هذا الضبط حماية النظام العام، ومن ثم تطبيق مبدأ التناسب في استعمال الوسائل والأدوات (علاونة، 2011، 103).

و ضماناً لممارسة الضبط الإداري بالشكل الذي يكفل الضمانات السابقة وجدت الضمانة الجوهرية والرئيسية التي تتولى مراقبة تطبيق الضمانات السابقة ومراجعة التصرفات والأعمال التي تصدر عنها وأبطالها إن لزم الأمر، وتشكل هذه الضمانة جوهر هذه الضوابط وأساسها، وتعرف بالرقابة القضائية العادية والإدارية.

لذلك أوجد القضاء الإداري ما يسمى بالرقابة القضائية التي تعد وسيلة جوهرية في حماية لحقوق والحريات (العارضة، 2025، 2)، وتمارس الرقابة هنا على صلاحيات الضبط الإداري ضماناً لتحقيق عدم التعدي على الحقوق والحريات العامة (الخلايلة، 2015، 131)، وتختلف هذه الرقابة من حيث اتساع مجالها استناداً للحالة القانونية في الدولة، فما ينطبق في ظل الظروف العادية لا يمكن أن ينطبق في ظل الظروف غير العادية والعكس صحيح (الذنيبات، 2003، 175)، لهذا تخلف حدود ممارسة سلطة الضبط الإداري وفقاً لأطر المشروعية في الظروف العادية وفي الظروف غير العادية، وهو ما سيتم تبينه كما يلي.

### المطلب الأول: حدود ممارسة الرقابة القضائية على الضبط الإداري المتصل بالسلامة المرورية في الظروف العادية

إن الإدارة ملزمة بتطبيق القانون في جميع تصرفاتها (كنعان، 2010، 300)، وهي ملزمة بتحقيق مبدأ المشروعية في جميع تصرفاتها وأعمالها، ويقوم هذا المبدأ على أن جميع القرارات الإدارية يجب أن تستند الى القانون (الخلايلة، 2015، 131)، وكذلك تلتزم الإدارة بتطبيق ما ورد في القانون الأساسي الفلسطيني فيما يتعلق بالحقوق والحريات العامة للأفراد، ونتيجة مخالفة ذلك تعتبر جميع قراراتها مخالفة للقانون وواجبة الإلغاء (القيسي، 1993، 157)، وعند الحديث

عن حدود السلطة الممنوحة للإدارة في إطار تحقيق الضبط الإداري الخاص بالسلامة المرورية يجب أن يتم البحث في أهداف ووسائل وأسباب هذا الضبط الإداري ومدى توفرها في القرار الضبطي، إضافة الى الملائمة بين القرار والوسيلة المستخدمة للضبط الإداري وبين طبيعة حجم الإنهاك المتعلق بالنظام العام (العالمي، 2022، 487)، وسنبينها من خلال ما يلي:

### الفرع الأول: الرقابة على الالتزام بأهداف الضبط المروري

إن الهدف الأساسي من الضبط الإداري هو تحقيق حماية النظام العام بعناصره المختلفة، لذلك يجب على الإدارة عن ممارسة الضبط الإداري أن تراعي في هدفها هذا الأمر، وعليه لا يجوز لها الخروج عن هذا الهدف لتحقيق أهداف خاصة أو حتى عامة لا ترتبط بشكل أساسي بحماية النظام العام (الذنيبات، 2003، 179)، وعليه إذا وجد ان هناك أهداف أخرى تكون الإدارة قد تسفت في سلطتها وفق استخدام القانون وخرجت عن الهدف مما يجبر تفعيل الرقابة على ممارسة هذا الضبط من خلال الطعن فيه أمام القضاء الإداري إذا كان من ضمن القرارات الإدارية (الخلايلة، 2015، 131)، أو للقضاء المختص إذا كان يخرج عن طبيعة الاختصاص الرقابي في القانون الإداري (محمد، 2020، 574).

وعليه نجد هنا أن هدف الضبط الإداري المروري يتصل بحماية النظام العام بالعناصر التي سبق وبينها في المبحث الأول، وعليه يمكن للمتضرر من قرار الضبط الإداري المروري الطعن بهذا القرار وفقاً لطبيعة الضبط، فإذا كان الضبط قضائياً وجدت المحاكم النظامية للطعن به، وإذا كان إدارياً وجدت المحاكم الإدارية المختصة بالرقابة على أعمال الضبط الإداري لطعن أمامها به<sup>(2)</sup>.

### الفرع الثاني: الرقابة على الأخذ بأسباب الضبط المروري

يعرف السبب بأنه العوامل والظروف الخارجية التي دفعت الإدارة الى اتخاذ وممارسة الضبط الإداري، لذلك تعتبر الأسباب هي الدافع الحقيقي الذي جعل من الإدارة تمارس الضبط الإداري، وإضافة الى أن المصلحة وحماية النظام العام هي الدافع الأساسي، يجب أن يكون هناك تعدياً أو تهديداً للنظام العام دافعاً إضافياً للإدارة الى ممارسة هذا الضبط بغية تحقيق التوازن المنشود بين الحرية والحقوق وبين حماية النظام العام (الذنيبات، 2003، 179)، وعليه إذا كانت هذه المبررات والأسباب لا تتعلق بالنظام العام ولا ترتبط بعناصر النظام العام ولا تسعى الى تحقيق الحماية عُذ هذا الضبط مخالفاً للقانون

(1) يراجع بند الحقوق والحريات في القانون الأساسي الفلسطيني المادة 9 وما بعدها.  
(2) راجع القرار بقانون رقم 41 لسنة 2020 الخاص بالمحاكم الإدارية.

وبالتالي واجب الإلغاء بموجب اجتهاد القضاء الإداري الذي يقرر بطلانه لمخالفته الأسباب الحقيقية لهذا الضبط<sup>(1)</sup>.

لهذا نجد أن أسباب ممارسة الضبط الإداري المروري كما سبق وبينها تتمثل في الحفاظ على عناصر النظام العام المتصلة بالسلامة المرورية، وأن أي قرار ضبطي يخرج عن هذه الحالات يعتبر انحرافاً بالسلطة الممنوحة للإدارة في سلطتها لممارسة الضبط وهو ما يوجب الغاء قرارها الضبطي لمخالفته أسس وقواعد وأحكام صحة القرار الإداري (علاوة، 2020، 286).

### الفرع الثالث: الرقابة على استعمال وسائل الضبط المروري

يمارس الضبط الإداري من خلال وسائل مختلفة، لذلك تملك الإدارة السلطة التقديرية في تقدير الأسلوب الأمثل الذي يجب اتباعه في إطار ممارستها للضبط المروري، ومع هذا يجب تكريس فكرة أن الإدارة قد تكون مقيدة أحياناً باستخدام أحد هذه الأساليب بشرط ألا ينطوي هذا الأسلوب على الغاء الحقوق والحريات العامة، بل يمكن أن يتم تبنيها فقط أو المساس بها جزئياً، ذلك أن تعطيلها يعني تعطيل أحكام القانون الأساسي لذلك يجب أن يكون المساس بها نسبياً، أي في حدود زمانية وقيود مكانية، لذلك يقر القضاء الإداري أن المساس كلياً بهذه الحقوق والحريات هو من قبيل القرارات الضبطية الباطلة واجبة الإلغاء<sup>(2)</sup>.

وهنا يجب الإشارة إلى أنه إذا نص القانون على وسيلة ضبطية معينة وجب على سلطة الضبط الإداري أن تستخدمها وألا تستخدم غيرها تطبيقاً للقانون واللوائح، وإذا كانت سلطة الضبط الإداري تملك صلاحية تقدير الوسيلة المناسبة لممارسة الضبط الإداري فإنه تبعاً لذلك تمنح الصلاحية كاملة في تقدير الوسيلة الأكثر تحفيقاً للغاية، وهنا تمارس الرقابة القضائية في حدود عدم التعسف في ممارسة الضبط ضمن هذه الوسيلة فقط ولا تبسط نفوذها على تقدير السلطة الضبطية لاستخدامها هذه الوسيلة من عدمها مقارنة بوسائل ضبطية أخرى (علاوة، 2020، 196).

### الفرع الرابع: الرقابة على ملائمة قرارات الضبط المروري

إن تقدير اختيار الوسيلة المناسبة لممارسة الضبط الإداري تعد من أهم الأمور المرتبطة بممارسة الضبط الإداري ذلك أن الوسيلة يجب أن تتناسب مع الحاجة لممارسة الضبط الإداري، فالرقابة القضائية تنتصرف باتساع إلى البحث في اختيار الإدارة للوسيلة الأفضل لهذا التدخل إذ يجب عليها أن تختار وسائل غير قاسية أو لا تتناسب مع طبيعة الغرض الذي تقصده. ومن المقرر قانوناً أن الإدارة تملك السلطة المطلقة في تقدير الوسيلة التي تتناسب مع طبيعة القرار الذي تصدره وفقاً

لرؤيتها إلا أن هذا الأمر يختلف عندما يتعلق بالضبط الإداري لمساسه بالحقوق والحريات للأفراد الذي يوجب تدخل الرقابة القضائية في تقرير هذا التناسب وهذه الملائمة، ومن أمثلة هذه الملائمة أنه لا يمكن استخدام إطلاق النار لتفريق مظاهرة إذا كان هناك وسائل أقل حدة يمكن استخدامها تحقق ذات الغرض (الخلايلة، 2015، 131).

ونجد أن هذا الأمر مطبق أيضاً في الضبط المروري فالتقدير بين الهدف والوسيلة هو جوهر ممارسة الضبط الإداري المروري، فالإزعاج المتأني من استخدام مكبرات الصوت يحتاج لوسيلة ضبط تتمثل في حجز المركبة أو مصادرة مكبر الصوت، ولا يمكن أن تتحقق بمخالفة سير عادية، كم أن السرعة الزائدة وتعريض حياة المارة للخطر يحتاج لوسيلة ضبط تتمثل بحجز قائد المركبة وحجز مركبته ولا يكفي ترصيد نقاط برصيد المخالفات لديه.

### المطلب الثاني: حدود ممارسة الرقابة القضائية على الضبط الإداري المتصل بالسلامة المرورية في الظروف الاستثنائية

إن الصلاحية لممارسة الاختصاص بموجب القوانين تحت إطار مبدأ المشروعية للإدارة يختلف في ظل الظروف العادية عنه في الظروف الاستثنائية التي قد تتمثل بحالة الحروب أو الفيضانات أو غيرها، ذلك أن الوسائل الممنوحة للإدارة في ظل الظروف العادية تصبح غير ذي فائدة ولا تحقق الغرض المطلوب في ظل الظروف الاستثنائية الأمر الذي يجعل الإدارة عاجزة عن توفير وحماية النظام العام باستخدام القواعد ذاتها الممنوحة في ظل الظروف العادية، لذلك لا بد من توسيع سلطة الضبط الإداري حتى تتمكن من مجابهة ومواجهة هذه الظروف بوسائل أكثر قدرة على تحقيق النظام العام، ويلاحظ أن هذه الصلاحيات الممنوحة في إطار الضبط الإداري يجب أن لا تتم بمعزل عن رقابة القضاء إذ قد تتوسع الإدارة في صلاحياتها تحت مبررات الظروف الاستثنائية مسببة تقييد وحرمان من حقوق وحريات كثيرة الأمر الذي يبرر خضوعها للرقابة ضماناً لتحقيق التوازن المطلوب (العارور، 2013، 100).

وقد درج القانون الإداري عالمياً على تقسيم الطريقة التي يتم بموجبها التعامل مع الظروف الاستثنائية من خلال نظامين الأول الذي يقوم على إصدار قوانين ولوائح وقرارات تعالج الظرف الاستثنائي وسلطات الضبط الإداري بعد وقوع الفعل الاستثنائي (الخلايلة، 2015، 134)، ويمتاز هذا الأسلوب بحماية الحقوق والحريات لأنه يمنع الإدارة من اللجوء إلى تطبيق الظروف الاستثنائية وتوسيع سلطات الضبط الإداري إلا بعد موافقة السلطة التشريعية، ولكن من أهم عيوبه حاجته إلى إجراءات ووقت لإصدار هذه القوانين واللوائح مما يؤثر

(1) استقر اجتهاد محكمة العدل العليا الفلسطينية في العديد من الأحكام والقرارات على بطلان القرار الإداري والقرار الضبطي إذا انحرف القرار بالأسباب الرئيسية التي منحت الإدارة الحق في إصدار القرار من أجلها وهو ما يخرج الإدارة عن تحقيق المصلحة العامة لتحقيق مصالح خاصة أو مصالح ضيقة.

(2) راجع بهذا الخصوص العديد من قرارات محكمة العدل العليا الفلسطينية.

في إطالة الفترة التي يكون فيها فراغ قانوني في التعامل مع الظرف الاستثنائي (القيسي، 1993، 157).

ويتمثل الأسلوب الثاني في وجود قوانين ولوائح وتعليمات خاصة معدة مسبقاً قبل وقوع الظرف الاستثنائي جاهزة التطبيق بمجرد الإعلان عن وجود هذا الظرف (الذنيبات، 2003، 179)، ويكون للسلطة التنفيذية هنا إعلان الظرف الاستثنائي ومن ثم البدء بتطبيق القوانين المعدة مسبقاً لهذا الغرض، ومن أهم عيوب هذا النظام تعسف السلطة التنفيذية في إعلان الظرف الاستثنائي أو حالة الطوارئ للاستفادة من حجم الصلاحيات الممنوحة لها في حالة الظروف الاستثنائية، ومن الدول التي أخذت بهذا النظام فرنسا (شطناوي، 2003، 387).

ويتبع النظام الفلسطيني الحالة الأولى في الظروف الاستثنائية، إذ يعتمد تقرير حالة الظرف الاستثنائي ومن ثم يصدر القرارات واللوائح والأنظمة التي تعالج وتحدد طبيعة الصلاحيات الممنوحة للإدارة في ظل هذا الظرف الاستثنائي، وتطبيق هذا الأمر على واقع السلامة المرورية نجد أن هناك الكثير من القيود التي تم تطبيقها فترة انتشار جائحة كورونا في فلسطين، فقد منع التنقل نهائياً أو في أوقات معينة، كما تم إصدار بعض القرارات المتعلقة بجواز التنقل في حالات وقيود وضوابط معينة، أو جواز تنقل بعض المركبات فقط<sup>(1)</sup>.

من الثابت قانوناً أن القضاء الإداري يخضع جميع القرارات والصلاحيات التي تمت خلال هذه الفترة للرقابة القضائية للتأكد من عدم مخالفتها للقواعد القانونية المطبقة في حالة الطوارئ أو الظروف الاستثنائية، وذلك من خلال الرقابة على نوع الإجراء وآلية القيام به والتناسب في الإجراءات المستخدم، إلا أنه من الثابت قانوناً أن قرار إعلان حالة الطوارئ ذاته يعتبر من أعمال السيادة التي لا تخضع للرقابة القضائية (العارور، 2013، 127)، ولعل من أهم الأمثلة في إطار تحقيق السلامة المرورية في إطار الضبط الإداري مجموعة القرارات التي صدرت وتم التعامل معها فيما يخص التنقل والسير في المركبات والمخالفات والمصادرات التي كانت تمارسها سلطات الضبط الإداري في فترة إعلان حالة الطوارئ بسبب فايروس كورونا<sup>(2)</sup>.

#### الخاتمة

إن موضوع الضبط الإداري ودوره في تحقيق السلامة المرورية من الموضوعات الهامة التي ترتبط بالقانون الإداري، ويتصل هذا الموضوع بشكل أساسي في دور الإدارة في حماية النظام العام بعناصره الأمن والصحة والسكنية العامة، وينطوي هذا الموضوع على تدخل في سلطات الضبط الإداري التي تتنوع وتتعاون في إطار هدف واحد وهو تحقيق

السلامة المرورية من خلال مجموعة من الإجراءات والقرارات الضبطية التي تعمل على حماية النظام العام.

وتأخذ السلطة الضبطية اختصاصاً واسعاً في تحقيق ذلك، فهي تمارس هذه السلطة من خلال قرارات تنظيمية ومن خلال قرارات وأوامر فردية ومن خلال تنفيذ مباشر، وفي إطار ذلك تأخذ مجموعة من الصور والوسائل كحالة الحظر والمنع والترخيص والإخبار وتنظيم النشاط الخاص بالمرور، ومن الثابت أن السلامة المرورية يدخل فيها دور واضح للبلديات والحكم المحلي والشرطة ودوائر الترخيص والتي تتمتع جميعها بسلطات الضبط الإداري، إلا أن أكثر هذه السلطات هي التي تمنح للشرطة الفلسطينية من خلال الإدارة العامة للمرور التابعة للشرطة الفلسطينية.

#### النتائج

هناك مجموعة من النتائج توصل إليها الباحثون وهي على النحو التالي:

- إن التشريعات والأنظمة الفلسطينية التي عالجت موضوع الضبط الإداري المرتبط بالسلامة المرورية غير كافية وغير مطبقة بشكل فعلي.
- لا يوجد تخصيص للضبط الإداري المتعلق بالسلامة المرورية في التشريعات العامة والخاصة.
- عدم ممارسة الضبط الإداري الخاص بالسلامة المرورية إلا في حدود ضيقة وحديثاً.
- ضعف ممارسة الرقابة القضائية بما يتعلق بممارسات الضبط الإداري الخاص بالسلامة المرورية.
- تتنوع سلطات الضبط الإداري التي ترتبط بتحقيق السلامة المرورية.
- تتنوع الجهات التي تتولى مهمة الضبط الإداري وتتداخل في إطار السلامة المرورية.
- مهمة الضبط الإداري لتحقيق السلامة المرورية أكثر اتساعاً في الظروف الاستثنائية عنها في الظروف العادية.
- هناك وسائل متاحة لممارسة الضبط الإداري لتحقيق السلامة المرورية أهمها القرارات التنظيمية والقرارات الفردية والتنفيذ الجبري.
- الضبط الإداري في إطار تحقيق السلامة المرورية من الأعمال الإدارية التي تخضع للطعن والرقابة أمام القضاء الإداري.
- هناك اهتمام تشريعي وقانوني في منح سلطة الضبط الإداري صلاحيات ضابطية في إطار السلامة المرورية.

(1) يراجع بهذا الخصوص مجموعة القرارات التي صدرت عن مجلس وزراء وعن المحافظات والتي قيدت حركة التنقل.  
(2) راجع قرارات رئيس الوزراء رقم (4/3/2/1) لسنة 2021 بشأن حالة الطوارئ.

## التوصيات

مجموعة من التوصيات لهذا البحث توصل اليها الباحثون أهمها:-

- العمل على اصدار قانون يساند قانون المرور يسمى قانون السلامة المرورية يتضمن النص على إنشاء وحدة الضبط الإداري تعمل على إشراك كافة الجهات الخاصة بالسلامة المرورية.
- تفعيل دور كل من وزارة الحكم المحلي والبلديات في متابعة البنى التحتية وخصوصاً الطرقات والممرات وفق الأسس الهندسية العالمية.
- تفعيل سلطات الضبط الإداري من خلال إصدار قرارات تنظيمية وفردية تعمل على ضبط المركبات والسائقين والتي من أهمها تطبيق نظام النقاط والحجز وسحب الرخص.
- تشديد العقوبات على كل من يعرض النظام العام للانتهاك في كافة عناصره.
- التشديد في منح التراخيص القانونية للمركبات والأفراد من خلال ممارسة وزارة النقل والمواصلات لسلطاتها الضبطية في هذا الجانب.
- دعم اختصاصات وممارسة رجال الضبط الإداري لصلاحياتهم ومهامهم المستمدة من القوانين في تعزيز السلامة المرورية من خلال ممارسة الضبط الإداري.
- تكثيف الجهود المجتمعية الرامية الى خلق وعي مجتمعي حول السلامة المرورية وهو من أهم صلاحيات سلطات الضبط الإداري الوقائية في هذا الجانب.

## بيان الإفصاح

- الموافقة الأخلاقية والموافقة على المشاركة: تم الاتفاق على المشاركة في هذا البحث وفقاً للإرشادات الخاصة بالمجلة.
- توافر البيانات والمواد: كافة البيانات والمواد متاحة عند الطلب.
- مساهمة المؤلفين: يتحمل المؤلف مسؤولية كافة محتويات البحث والتحليل والمنهجية والمراجعة الكاملة.
- تضارب المصالح: لا يوجد تضارب في المصالح لأي طرف من خلال تصميم البحث وتقديمه وتقييمه.
- التمويل: لا يوجد أي تمويل مخصص لهذا البحث.
- شكر وتقدير: الشكر الجزيل لجامعة النجاح الوطنية ومجالاتها على الدعم والإرشادات (www.najah.edu)

## Open Access

This article is licensed under a Creative Commons Attribution 4.0 International

License, which permits use, sharing, adaptation distribution and reproduction in any medium or format, as long as you give appropriate credit to the original author(s) and the source, provide a link to the Creative Commons licence, and indicate if changes were made. The images or other third-party material in this article are included in the article's Creative Commons licence, unless indicated otherwise in a credit line to the material. If material is not included in the article's Creative Commons licence and your intended use is not permitted by statutory regulation or exceeds the permitted use, you will need to obtain permission directly from the copyright holder. To view a copy of this license, visit

<https://creativecommons.org/licenses/by-nc/4.0/>

## المراجع

- أعرم، جمال. (2015). الأهداف الحديثة للضبط الإداري. (رسالة دكتوراه غير منشورة). جامعة أبي بكر بلقايد، الجزائر.
- الجيبار، طارق. (2009). الملائمة الأمنية ومشروعية قرارات الضبط الإداري. (ط. 1). الإسكندرية: منشأة المعارف.
- الخلايلة، محمد. (2015). الوسيط في القانون الإداري. (ط. 1). عمان: دار الثقافة.
- الذنبيات، محمود. (2003). الوجيز في القانون الإداري. (ط. 1). عمان: دار الثقافة.
- الزعبي، خليل. (1993). القرار الإداري. (ط. 1). عمان: المركز العربي للخدمات الطلابية.
- السعيد، سليمان. (2016). وقف تنفيذ قرارات الضبط الإداري: دراسة مقارنة بين التشريع الفرنسي والتشريع الجزائري. مجلة أبحاث سياسية وقانونية، 2. <https://asjp.cerist.dz/en/article/126296>
- سعيدة، شريف. (2019). سلطة الضبط الإداري في المحافظة على جمال المدينة (رسالة ماجستير غير منشورة). جامعة العربي التبسي، الجزائر.
- شطناوي، عبد الله. (2003). الوجيز في القانون الإداري. (ط. 1). عمان: دار وائل للنشر والتوزيع.
- العارضة، أحمد سمير. (2025). التكاليف المالية للتقاضي الإداري: دراسة مقارنة بين فلسطين وتونس. مجلة جامعة النجاح للقانون والاقتصاد، 2 (1). <https://doi.org/10.35552/anujrle.2.1.2528>

- العارور، بسام. (2013). *سلطات الضبط الإداري في الظروف الاستثنائية في التشريع الفلسطيني* (رسالة ماجستير غير منشورة). جامعة الأزهر، غزة.
- علام، محمد. (1998). *دور سلطات الضبط الإداري في تحقيق النظام العام وأثره على الحريات العامة* (رسالة دكتوراه غير منشورة). جامعة بني سويف، مصر.
- علاونة، فادي. (2011). *مبدأ المشروعية في القانون الإداري وضمانات تحقيقه*. (رسالة ماجستير غير منشورة). جامعة النجاح الوطنية، نابلس.
- عواد، ضياء. (2025). *سحب القرار الإداري في ضوء التشريعات الفلسطينية والأردنية*. مجلة جامعة النجاح للقانون والاقتصاد، 2(2).  
<https://doi.org/10.35552/anujrle.2.2.2548>
- فتح الله، محمد. (2002). *فاعلية الأداء الضبطي لرجال الشرطة* (رسالة دكتوراه غير منشورة). أكاديمية الشرطة - كلية الدراسات العليا، القاهرة.
- القحطاني، محمد بن حسن، والسولميين، صفاء محمود. (2022). *دور سلطات الضبط الإداري في حماية الغذاء من التلوث في كل من المملكة العربية السعودية والمملكة الأردنية الهاشمية: دراسة تحليلية مقارنة*. مجلة كلية القانون الكويتية العالمية، 10(3).  
<https://search.emarefa.net/detail/BIM-1529211>
- القيسي، إياد. (1998). *الوجيز في القانون الإداري*. (ط. 1). عمان: دار وائل للنشر والتوزيع.
- كنعان، ناصر. (2010). *القانون الإداري*. (ط. 1). عمان: دار الثقافة.
- محمد، أحمد. (2020). *الرقابة القضائية على أعمال الضبط الإداري*. مجلة العلوم الإنسانية والطبيعية، جامعة ديالى، 3(1).  
<https://journals.iugaza.edu.ps/index.php/IUGJ/SLS/article/view/3232>
- مرسي، حسن. (2009). *السلطة التقديرية في مجال الضبط الإداري في الظروف العادية* (رسالة دكتوراه غير منشورة). جامعة القاهرة، القاهرة.
- المطيري، عبد الله. (2011). *سلطة الضبط الإداري وتطبيقاتها في دولة الكويت*. (رسالة ماجستير غير منشورة). جامعة الشرق الأوسط، عمان.
- القانون الأساسي الفلسطيني لسنة 2003 وتعديلاته.
- قانون المرور الفلسطيني رقم 5 لسنة 2000.
- قرار مجلس الوزراء رقم (393) لسنة 2005م باللائحة التنفيذية لقانون المرور رقم 5 لسنة 2000م.
- قرار مجلس الوزراء رقم (9) لسنة 2017م بتعديل اللائحة التنفيذية لقانون المرور رقم (393) لسنة 2005م.
- قانون مؤقت رقم (79) لسنة 1966م قانون تنظيم المدن والقرى والأبنية.
- قانون رقم 1 لسنة 1997 بشأن الهيئات المحلية الفلسطينية.
- قرار بقانون رقم 23 لسنة 2017م بشأن الشرطة الفلسطينية.

## References

- Al-Amili, S. (2022). *Judicial oversight of administrative control procedures: A comparative study*. *Journal of the College of Education, Wasit University*, Part 3, Issue 48.
- Arda, A. S. A. (2025). *The Financial Costs of Administrative Litigation: A Comparative Study between Palestine and Tunisia*. *An-Najah University Journal for Law and Economics*, 2(1).  
<https://doi.org/10.35552/anujrle.2.1.2528>
- Al-Aroor, B. (2013). *Administrative control powers in exceptional circumstances in Palestinian legislation* (Master's thesis, Al-Azhar University, Gaza).
- Alawnah, F. (2011). *The principle of legitimacy in administrative law and guarantees of its achievement* (Master's thesis, An-Najah National University, Nablus).
- Al-Dhunaibat, M. (2003). *The concise in administrative law* (1st ed.). Amman: Dar Al-Thaqafa.
- Al-Jibar, T. (2009). *Security suitability and the legitimacy of administrative control decisions* (1st ed.). Alexandria: Munsha'at Almaearif.
- Al-Khalayleh, M. (2015). *The intermediate in administrative law* (1st ed.). Amman: Dar Al-Thaqafa.
- Allam, M. (1998). *The role of administrative control authorities in achieving public order*

- Academy, College of Graduate Studies, Cairo).
- Kanaan, N. (2010). *Administrative law* (1st ed.). Amman: Dar Al-Thaqafa.
  - Morsi, H. (2009). *Discretionary power in administrative control under normal circumstances* (PhD thesis, Cairo University, Cairo).
  - Muhammad, A. (2020). *Judicial oversight of administrative control acts*. *Journal of Humanities and Natural Sciences, University of Diyala*, Volume 3, Issue 1.
  - Saida, S. (2019). *The authority of administrative control in preserving the beauty of the city* (Master's thesis, University of Larbi Tebessi, Algeria).
  - Shatnawi, A. (2003). *A concise study of administrative law* (1st ed.). Amman: Wael Publishing and Distribution.
  - The Palestinian Basic Law of 2003 and its amendments.
  - Palestinian Law No. 5 of 2000.
  - Cabinet Resolution No. (393) of 2005 regarding the final regulations of Traffic Law No. 5 of 2000.
  - Cabinet Resolution No. (9) of 2017 amending the executive regulations of Traffic Law No. (393) of 2005.
  - Temporary Law No. (79) of 1966 regulating cities, villages, and buildings.
  - Law No. 1 of 1997 regarding Palestinian local authorities.
  - Decree-Law No. 23 of 2017 regarding the Palestinian police.
  - *and its impact on public freedoms* (PhD thesis, Beni Suef University, Egypt).
  - Al-Mutairi, A. (2011). *Administrative control power and its applications in the State of Kuwait* (Master's thesis, Middle East University, Amman).
  - Al-Qahtani, M. (2022). *The role of administrative control authorities in protecting food from contamination in the Kingdom of Saudi Arabia and the Hashemite Kingdom of Jordan: A comparative analytical study*. *Kuwait International Law School Journal*, Issue 3, Serial No. 39, 2022.
  - Al-Qaisi, I. (1998). *A concise study of administrative law* (1st ed.). Amman: Wael Publishing and Distribution.
  - Al-Saeed, S. (2016). *Suspension of the implementation of administrative control decisions*. *Journal of Political and Legal Research*, Issue 2, Algeria.
  - Al-Zoubi, K. (1993). *Administrative decision* (1st ed.). Amman: Arab Center for Student Services.
  - Amar, J. (2015). *Modern objectives of administrative control* (PhD thesis, Abu Bakr Belkaid University, Algeria).
  - Awad, D. (in press). Withdrawal of administrative decisions in light of Palestinian and Jordanian legislation. *An-Najah University Journal for Law and Economics*.  
<https://doi.org/10.35552/anujrle.2.2.2548>
  - Fathallah, M. (2002). *Effectiveness of police officers' performance* (PhD thesis, Police