

## Traffic Accidents in the Balance: Legal Analysis and Mechanisms for Reducing Damages

Mohammed Khamis Khilab<sup>1,\*</sup> 

<sup>1</sup>Faculty Member, Faculty of Law, Wadi Alshatti University, Brack, Libya

### ARTICLE HISTORY

Conference date:  
23 November 2024  
Online 15 February 2025

### KEYWORDS

Traffic Accidents;  
Libyan Traffic Law;  
Traffic Management;  
Legal Reform;  
Accident Prevention.

### ABSTRACT

This research outlines the main causes of traffic accidents, which include the role of state institutions in traffic regulation, the responsibility of vehicle drivers, the role of car manufacturers, and pedestrian behavior. It also discusses Libyan traffic legislation, such as Law No. 11 of 1984 and subsequent decisions regarding traffic regulation and ensuring public safety. The research concludes that the failure of authorities to effectively enforce traffic laws contributes to the increase in accidents, along with the negligence of car manufacturers in providing safe vehicles and the irresponsible driving behaviors of both drivers and pedestrians. The research further points out that road infrastructure needs improvements and that the current penalties are insufficient to achieve the necessary deterrence. It concludes that improving governance in traffic management is essential to achieving a more efficient and safer traffic system. The research recommends enhancing cooperation between relevant entities, developing the competencies of those responsible for traffic management, and reconsidering the laws and penalties to ensure more effective enforcement and the achievement of traffic safety goals.

## الحوادث المرورية في الميزان: تحليل قانوني وآليات الحد من الأضرار

محمد خميس خيلاب<sup>1</sup>

المخلص	الكلمات المفتاحية
يتناول هذا البحث الأسباب الرئيسية للحوادث المرورية، والتي تشمل دور مؤسسات الدولة في تنظيم المرور، مسؤولية سائق المركبة، دور الشركات المصنعة للسيارات، وسلوكيات المشاة. كما يناقش التشريعات الليبية المتعلقة بالمرور، مثل قانون المرور رقم 11 لسنة 1984 والقرارات اللاحقة لتنظيم المرور وضمان السلامة العامة. توصل البحث إلى أن ضعف تنفيذ القوانين المرورية من قبل الجهات المسؤولة يؤدي إلى زيادة الحوادث، بالإضافة إلى إهمال شركات السيارات في توفير مركبات آمنة وسلوكيات القيادة غير المسؤولة من قبل السائقين والمشاة. كما أشار إلى أن البنية التحتية للطرق تحتاج إلى تحسينات، وأن العقوبات الحالية ليست كافية لتحقيق الردع المطلوب. ويخلص إلى أن تحسين الحوكمة في إدارة المرور ضروري لتحقيق نظام مروري أكثر كفاءة وأماناً. ويوصي بتعزيز التعاون بين الجهات المعنية وتطوير الكوادر المسؤولة عن إدارة المرور، وإعادة النظر في القوانين والعقوبات لضمان تطبيق أكثر فعالية وتحقيق أهداف السلامة المرورية.	الحوادث المرورية القانون المروري الليبي إدارة المرور الإصلاح القانوني الحوكمة المرورية.

### المقدمة

اجتماعية واقتصادية ملحة: الحوادث المرورية تشكل مصدرًا كبيرًا للخسائر البشرية والمادية في ليبيا، مما يجعل البحث عن حلول قانونية وإدارية للحد منها أمرًا ضروريًا لتحسين جودة الحياة وتقليل الأعباء الاقتصادية المرتبطة بها. تطوير التشريعات المرورية: يساهم البحث في تحليل مدى فعالية التشريعات الحالية، مثل قانون المرور رقم 11 لسنة 1984، ويوضح نقاط القوة والضعف فيها. هذا التحليل يمكن أن يكون نقطة انطلاق لتطوير هذه التشريعات بما يتناسب مع الواقع المروري الحالي. تعزيز مفهوم الحوكمة: يسعى البحث إلى تسليط الضوء على دور الحوكمة في تحسين إدارة المرور، ويقدم مقترحات لتفعيل هذا المفهوم في ليبيا، مما يعزز التعاون بين الجهات المختلفة المعنية بتنظيم المرور وضمان تطبيق القوانين بفعالية. الإسهام في تقليل الحوادث: من خلال تقديم مقترحات لتحسين البنية التحتية وتفعيل العقوبات، يساهم البحث في وضع خارطة طريق لتحسين السلامة المرورية،

تعد الحوادث المرورية من أبرز المشكلات التي تواجه المجتمعات الحديثة، نظرًا لما تسببه من خسائر بشرية ومادية جسيمة. ومع التطور السريع في وسائل النقل والبنية التحتية، أصبح تنظيم المرور والحد من الحوادث تحديًا كبيرًا يتطلب تدخلًا قانونيًا وإداريًا فعالًا. في ليبيا، تشكل الحوادث المرورية عبئًا متزايدًا على المجتمع، مما دفع المشرع الليبي إلى إصدار مجموعة من التشريعات، وعلى رأسها قانون المرور رقم 11 لسنة 1984، لضمان تنظيم حركة المرور وتحقيق السلامة على الطرق. شهد هذا المجال تطورًا مستمرًا مع تطور التقنيات المرورية من خلال سياسة المنع والعقاب. الحوكمة تمثل نظامًا فعالًا للتنسيق بين مختلف الجهات المعنية بالدولة لضمان تطبيق القوانين بشكل صحيح والحد من السلوكيات المخالفة التي تؤدي إلى الحوادث. أهمية هذا البحث تنبع من عدة جوانب، تشمل: معالجة قضية

المتعلقة باستيراد المركبات الآلية المستعملة من الخارج، فإصدار هذه الجهات أية قرارات تسمح باستيراد المركبات التي لا تتوافر فيها شروط الأمن والمتانة أو منتهية الصلاحية من شأنه أن يسهم في حصول حوادث المرور وأضرارها.

ويكفي أن نشير في هذا الصدد إلى القرار الذي أصدره مجلس الوزراء الليبي رقم (207) لسنة 2013م بتقرير حكم استثنائي على اللائحة التنفيذية للأحكام المنظمة للتصدير والاستيراد، الذي سمح لإدخال السيارات القديمة المستوردة والموجودة بالمنافذ الجمركية إلى تاريخ 2013/7/30 دون أي قيد أو شرط، وإدخال السيارات المستوردة من الخارج بعد هذا التاريخ مقابل دفع مبلغ مالي قدره دينار ليبي، كرسوم إضافية عن كل سيارة يتم توريدها بالمخالفة لأحكام تلك اللائحة، حيث نصت على ذلك المادة (1) من القرار المذكور بقولها: "تستثنى من الضوابط المقررة باللائحة التنفيذية [1] بشأن الأحكام المنظمة للتصدير والاستيراد الصادرة بقرار مجلس الوزراء رقم (188) لسنة 2012 المشار إليه السيارات الموجودة حالياً بالمنافذ الجمركية، أو التي تم توريدها بالمخالفة إلى تاريخ 2013/7/30".

ويفرض رسم إضافي بقيمة (1000) دينار عن كل سيارة يتم توريدها بالمخالفة بعد التاريخ المذكور بالفقرة السابقة."

وهذا من شأنه أن يؤدي إلى إفساح المجال لحصول الحوادث المرورية وما يصاحبها من أضرار بشرية، إضافة إلى تسببه في ازدحام الطرقات دون مبرر، ولهذا يهيب الباحث بمجلس الوزراء أن يلغي هذا القرار، ويبقى على القاعدة العامة المنصوص عليها باللائحة التنفيذية المتعلقة ببيان الأحكام المنظمة للتصدير والاستيراد، والتي تشترط لاستيراد السيارات من الخارج وجوب أن تكون صالحة للاستعمال، وخالية من الصدمات، وألا يزيد عمرها على (5) سنوات.

## 2. الأسباب المتعلقة بسائق المركبة الآلية:

- في الحقيقة هناك أسباب كثيرة متعلقة بسائق المركبة الآلية، وتؤدي في كثير من الأحيان إلى وقوع حوادث مرورية، يترتب عليها الموت أو إصابات خطيرة في أغلب الأحيان، ومن هذه الأسباب:
- تجاوز الحدود المسموح بها للسرعة.
  - القيادة تحت تأثير الكحول.
  - عدم ربط أحزمة الأمان أثناء القيادة.
  - استعمال الهاتف المحمول أثناء القيادة.
  - القيادة دون توفر المهارات اللازمة لها (القيادة دون استخراج رخصة القيادة).
  - استعمال مركبات آلية غير صالحة للاستعمال، اعتماداً على المهارات الذاتية.
  - قيادة المركبة الآلية دون توفر الإمكانيات البدنية (ضعف النظر أو فقد أحد الأطراف).
  - عدم الالتزام بضوابط وتعليمات وإشارات المرور أثناء القيادة.
  - تحميل المركبة الآلية ركاباً أو حمولة أكثر من الركاب أو الحمولة المسموح بها قانوناً.

## 3. الأسباب المتعلقة بالشركات المصنعة للسيارات

تتمثل هذه الأسباب بالدرجة الأولى في عدم توفير وسائل الأمان ببعض المركبات الآلية، كما هو الحال بالنسبة لتزويد المركبة بالأنظمة المتطورة في

وهو ما يؤدي إلى تقليل عدد الحوادث وأثارها السلبية على المجتمع . يهدف هذا البحث إلى دراسة وتحليل فعالية التشريعات المرورية الليبية وتحديد نقاط الضعف التي تحول دون تحقيق الردع المطلوب. كما يسعى إلى تقديم مقترحات لتحسين الحوكمة في إدارة المرور وتعزيز التعاون بين الجهات المعنية لضمان نظام مروري أكثر كفاءة وسلامة.

إشكالية البحث: بالرغم من الجهود التشريعية والإدارية المبذولة، لا تزال نسبة الحوادث المرورية في ليبيا مرتفعة، مما يثير تساؤلات حول مدى فعالية القوانين المرورية الحالية وطرق تنفيذها. من هنا تنبثق إشكالية البحث: إلى أي مدى تسهم التشريعات المرورية الليبية وآليات حوكمتها في الحد من الحوادث المرورية وتحقيق السلامة العامة؟ وما هي أوجه القصور التي تحول دون تحقيق الردع المطلوب؟ وكيف يمكن تحسين هذه التشريعات وتفعيل الحوكمة لتحقيق نظام مروري أكثر كفاءة وسلامة؟

منهجية الدراسة: المنهج الوصفي: لتغطية الجوانب النظرية المتعلقة بالنقل، من خلال مراجعة المراجع العلمية المتخصصة في هذا المجال. المنهج التحليلي: لتحليل مفهوم وممارسات حوكمة إدارة المرور، ودراسة النصوص القانونية ذات الصلة، واستخلاص المبادئ التي تعتمد عليها الدولة الليبية لتفعيل هذه الحوكمة وتجاوز التحديات التي تؤثر على تنظيم النقل وسيره.

## مبحث تمهيدي: الإطار النظري

### أولاً: أهمية القانون المروري:

تعتبر أهمية القانون المروري في ليبيا أمراً حيوياً؛ نظراً لتأثيره على سلامة المواطنين وتنظيم حركة المرور وتقليل حوادث الطرق والازدحام، وفعاليتها تطبيق القانون المروري يمكن تحسين الانضباط المروري وتعزيز النظام العام على الطرق والشوارع؛ من خلال فهم الأهمية الكبيرة لهذا القانون يمكننا العمل على تحسين نظامه وتطويره بشكل يلي احتياجات واقتصاد ومجتمع ليبيا.

### ثانياً: أسباب حوادث المرور

يمكن إرجاع هذه الأسباب إلى طوائف أربعة، هي: الأسباب المتعلقة بمؤسسات الدولة المعنية بتأمين السلامة المرورية، والأسباب المتعلقة بقائد المركبة الآلية، والأسباب المتعلقة بالشركات المصنعة لهذه المركبة، وأخيراً الأفراد الذين يرتادون الطرق، وهم ما يمكن أن يعبر عنهم بالمشاة وما في حكمهم.

### 1. الأسباب المتعلقة بمؤسسات الدولة المعنية بتأمين السلامة المرورية:

يقصد بهذه المؤسسات كل الجهات ذات العلاقة بتأمين السلامة أثناء استعمال الطرق، ومن أهمها: الجهات المسؤولة عن تخطيط الطرق وإنشائها وصيانتها، كما هو الحال بالنسبة لوزارة النقل والمواصلات، والجهات المسؤولة عن تسهيل المرور على الطرق وضبط المخالفات، كما هو الحال بالنسبة لوزارة الداخلية ومراكز شرطة المرور، وكذلك الجهات التي عليها أن تؤمن وصول الإسعافات الأولية في وقتها المناسب، للتخفيف من أضرار إصابات المرور، كما هو الحال بالنسبة لوزارة الصحة. فإهمال أية جهة من هذه الجهات في أداء واجبها المنوط بها سيؤدي حتماً إلى عرقلة سير المركبات الآلية وحركة المشاة، الأمر الذي قد يؤدي - في بعض الأحيان - إلى حصول الحوادث المرورية أو تفاقم نتائجها.

ومن الجهات المسؤولة عن تأمين السلامة المرورية أيضاً الجهات المسؤولة عن إصدار القرارات المتعلقة باستعمال المركبات الآلية، ويدخل في ذلك القرارات

معالجة أسباب الحوادث المرورية وليس نتائجه، بهدف منع وقوعها، لما قد يترتب عليها من أضرار وخيمة.

أولاً: التزامات الجهات ذات العلاقة بالسلامة المرورية في مواجهة حوادث المرور

ألزم المشرع الليبي هذه الجهات باتخاذ بعض التدابير من أجل السلامة المرورية، يتمثل أهمها في الآتي:

أ - إلزام وزارة المواصلات والنقل البحري ووزارة الداخلية بالتنسيق مع بعضها بوضع الإشارات والقواعد المنظمة لحركة المرور على الطرق التي تربط بين بلدية أو أكثر، وكذلك على الطرق داخل مخططات المدن (م 33 من قانون المرور).

ب - إلزام مراكز شرطة المرور بعدم منح تراخيص القيادة للأشخاص إلا بعد التحقق من توافر الشروط المنصوص عليها قانوناً، والتي من بينها:

1. ألا تقل سن مقدم طلب الحصول على الترخيص عن 18 سنة.
2. أن يكون لائقاً صحياً للقيادة من حيث سلامة أطرافه ونظره.
3. ألا يكون قد سبق الحكم عليه في جريمة اعتياد سكر أو جريمة مخدرات، ما لم يكن قد رد إليه اعتباره.
4. أن يجتاز امتحان القيادة بنجاح.

ج - إلزام مراكز الشرطة بعدم تجديد التراخيص بالقيادة إلا بعد تسوية المخالفات المسجلة على طالب التجديد (مادة 27/2 من قانون المرور).

د - إلزام هذه المراكز بعدم جواز منح التراخيص بالقيادة لسيارات الركوبة العامة أو تجديدها إذا كان قد مضى على صنعها عشر سنوات، إلا إذا ثبت من فحصها فنياً صلاحيتها لمدة أخرى (م 8 من القانون المشار إليه).

ثانياً: الالتزامات الواقعة على عاتق سائقي السيارات

يعتبر السائق محورياً مهماً من محاور الوقاية من حوادث المرور، لهذا يلاحظ أن المشرع لم يكتف في حقه بفرض مجموعة من الالتزامات لحراسة مركبته الآلية أو قيادتها أو متابعة مواصفات المتانة فيها فحسب، وإنما فرض أيضاً جزاءات جنائية توقع عليه إذا ما خالفها، ومن أهم هذه الالتزامات ما يأتي:

أ - عدم قيادة المركبة الآلية دون استخراج ترخيص بالقيادة من الجهة المختصة، ولا يمنح له هذا الترخيص إلا إذا كان ملماً بأصول القيادة، ويثبت ذلك من خلال اجتياز لامتحان اختبار المهارات العملية في القيادة والإلمام بإشارات المرور وضوابطه. فإذا خالف هذا الإلزام وقاد مركبته الآلية دون الحصول على الترخيص المطلوب تعرض للجزاء الجنائية المنصوص عليه بالمادة (55) من قانون المرور، وهو الغرامة التي تتراوح بين المائة دينار والخمسمائة دينار، إضافة إلى مصادرة المركبة إذا كان من يقود السيارة هو المالك أو سمح له المالك بقيادتها، وهو يعلم بأنه لم يستخرج ترخيصاً بالقيادة. وقد قرر المشرع هذا الواجب على عاتق سائق السيارة، احترازاً منه لعدم حصول حادث مروري، بسبب جهل السائق بالأصول اللازمة للقيادة، حيث وضع قرينة قانونية بسيطة مفادها أن من لم يستخرج رخصة قيادة، فإنه جاهل بأصول تلك القيادة.

ب - عدم قيادة المركبة الآلية إلا بعد تقديمها للفحص الفني، الذي يثبت صلاحيتها للاستعمال، وفي حالة انتهاء مدة الفحص الأول يتعين عليه تقديم المركبة مجدداً لهذا الاختبار الفني (م 5، 15 من قانون المرور). وفي حالة عدم قيامه بهذا الواجب تعرض للعقوبة المنصوص عليها بالمادة 55 من قانون المرور، وهي الغرامة التي لا تقل عن مائة دينار ولا تزيد على خمسمائة دينار

كبح الفرامل أثناء الحاجة إليها، مثل نظام الـ (ABS) وهو اختصار لـ (Anti-lock Braking System)، ونظام الـ (EBS) وهو اختصار لـ (Emergency Braking System)، وفي عدم تزويدها أيضاً بالوسائد الهوائية اللازمة لتخفيف الصدمات والإصابات أثناء الحوادث.

والأمر - في أغلب حالاته - لا يرجع إلى عدم المقدرة الفنية لهذه الشركات في تزويد المركبات الآلية بمثل هذه الأنظمة، وإنما السبب مادي صرف، يرجع إلى تلبية هذه الشركات لطلب الوكالات الراغبة في الشراء في إلغاء تضمين المركبة ببعض المواصفات، والتي من بينها الأنظمة المشار إليها، رغبة من هذه الوكالات في تقليص تكلفة الشراء، دون اكتراث بما قد تسفر عنه قيادتها من حوادث وأضرار وإصابات.

#### 4. الأسباب المتعلقة بالمشاة وما في حكمهم

من هذه الأسباب:

- عدم التزام الأفراد بقواعد وإشارات المرور عند عبورهم للطرق، كما هو الحال بالنسبة لعبورهم الطريق في غير الأماكن المخصصة للمشاة، واختراقهم الإشارات الضوئية المنظمة لحركة مرور المركبات والمشاة.
- الرعي للحيوانات بالقرب من الطرق في المناطق الزراعية.
- البناء بالقرب من الطرق، وعدم ترك المسافات المسموح بها للبناء حول الطرق.
- ترك صغار السن يسيرون بجانب الطريق، أو السماح لهم بعبورها أثناء الذهاب إلى المدارس أو المحال التجارية دون مرافقة من هم أكبر منهم سناً.

خلاصة القول هذه مجموعة من العوامل التي تؤدي - في أغلب الأحيان - إلى وقوع حوادث المرور وما يترتب عليها من أضرار وإصابات.

المبحث الأول: أحكام سياسة المنع في مواجهة حوادث المرور وما قد ينجم عنها من أضرار بشرية

استشعرا من المشرع الليبي للمخاطر الناجمة عن حوادث المرور، وضرورة مواجهتها، فقد أصدر القانون رقم (11) لسنة 1984 بشأن المرور على الطرق العامة [2]، ثم أصدرت وزارة العدل والأمن العام (وزارة الداخلية حالياً) القرارات الكفيلة بوضع نصوص هذا القانون موضع التنفيذ، من بينها: القرار رقم (247) لسنة (2003) في شأن تحديد أحكام وقواعد المرور وإشاراته وأدابه، والقرار رقم (249) لسنة (2003) بشأن تحديد صلاحية الفحص الفني للمركبات الآلية، والقرار رقم (251) لسنة (2003) بشأن شروط المتانة والأمن في المركبات الآلية، والقرار رقم (256) لسنة (2003) بشأن شروط وإجراءات الحصول على رخص القيادة والرخص المؤقتة [3]. قد تضمنت نصوص قانون المرور مجموعة من التدابير أو الوسائل التشريعية التي تهدف إلى محاولة منع حصول الحوادث المرورية، أو على الأقل التخفيف من أثارها إذا ما وقعت. وهذه النصوص تخاطب - في واقع الأمر - ثلاث شرائح من شرائح المجتمع، هي: الجهات ذات العلاقة بالسلامة المرورية وخصوصاً مراكز شرطة المرور، وسائقي السيارات، وأخيراً مستعملي الطرق من غير سائقي السيارات، كالمشاة وسائقي العربات والدراجات. وقبل الشروع في بيان أحكام هذه النصوص يود الباحث أن يشير إلى أنه وإن اعتبر المشرع عدم الالتزام بما تفرضه هذه النصوص من أوامر جرائم جنائية معاقب عليها جنائياً، إلا أن الباحث مع ذلك يعتبرها من ضمن الإجراءات الاحترازية التي تندرج تحت سياسة المنع وليس التجريم، لأنها إنما تهدف في جوهرها إلى

المواد المسكرة [5]، بدلا من الغرامة التي لا تقل عن ألف دينار ولا تزيد على ثلاثة آلاف دينار بموجب قانون تحريم الخمر [6].  
خامساً: إلزامه باحترام قواعد المرور وإشارات وعلاماته أثناء القيادة ومن ذلك مثلا:

- أ- عدم اختراق الإشارة الضوئية الحمراء أثناء القيادة (م 56 من قانون المرور).
- ب- عدم استعمال الأضواء المبهرة للبصر في مواجهة أية مركبة قادمة من الاتجاه العكسي.
- ج- عدم استعمال المركبة الآلية على الطريق العام دون أن تتوافر فيها شروط الأمن والمتانة (مادة 57 من قانون المرور).
- د- عدم استعمال الهاتف المحمول أثناء القيادة، وإلّا عوقب بغرامة لا تقل عن مائة دينار ولا تزيد على خمسمائة دينار (م 7/55 من قانون المرور).

كما أضاف القرار رقم 247 لسنة 2003م الصادر عن وزارة العدل والأمن العام سابقا [7] بشأن تحديد أحكام وقواعد المرور وإشارات وأدابه، بعض الالتزامات التي تقع على عاتق السائق أثناء قيادته للمركبة الآلية، منها: استعمال أحزمة الأمان عند القيادة (م 33)، وعدم فتح أحد أبواب المركبة أو النزول منها قبل التأكد من أن ذلك لا يعرض مستعملي الطريق لأي خطر، وهذا الإلزام مقرر أيضاً - على كل حال - بالنسبة للراكب (م 44) من القرار المشار إليه. وإذا ما خالف السائق هذه الالتزامات التي نص عليها القرار فإنه سيكون معرضاً لأن تطبق عليه العقوبة المنصوص عليها بالنص الاحتياطي رقم (64) من قانون المرور، وهي الغرامة التي لا تتجاوز العشرة دنانير.

والواقع أن هذه العقوبة لن تفي بمتطلبات السياسة الجنائية في العقاب، فهي لن تحقق الردع المطلوب، لضالتها، ولهذا ينصح المشرع الليبي بتعديل هذه العقوبة ورفع حدها الأعلى بما يتماشى مع تحقيق الغرض المشار إليه، وهو الردع، ويرى الباحث ألا يقل ذلك الحد عن (1000) دينار.

سادساً: الالتزامات الواقعة على عاتق المشاة وما في حكمهم من غير سائقي المركبات الآلية

تسهيلاً للعرض سيتم تقسيم هذا المطلب إلى فقرتين، يتم في الأولى بيان الالتزامات الواقعة على عاتق المشاة وسائقي العربات والدراجات، ويتم في الثانية بيان الالتزامات الواقعة على حارس الحيوانات الموجودة قرب الطريق أو المارة منه.

أ- الالتزامات الواقعة على عاتق المشاة وسائقي العربات والدراجات  
نتيجة لأن هذه الالتزامات تعتبر من الأحكام التفصيلية والمتغيرة التي لا تستوعبها نصوص القانون، فقد فوض المشرع الليبي وزارة العدل والأمن العام (وزارة الداخلية حالياً) بموجب المادة (30) من قانون المرور إصدار القرارات اللازمة لبيان تلك الأحكام، ورتب على مخالفتها بموجب نص المادة (64) من قانون المرور تغريم المخالف مبلغاً مالياً لا يتجاوز العشرة دنانير، وقد انتقد الباحث - في موضع سابق - ضآلة هذه الغرامة وعدم كفايتها لتحقيق فكرة الردع، فلا يعاد إلى ذلك هنا" تحاشياً للتكرار.

ويمكن الإشارة إلى أهم هذه الالتزامات على النحو الآتي:

#### 1- الالتزامات الواقعة على عاتق المشاة

- يجب على المشاة في حال سيرهم قرب الطرق العامة، أن يسيروا جوانب نهر الطريق، أو على الأرصفة في حال وجودها، وذلك في اتجاه

بالنسبة لعدم تقديمه المركبة الآلية للفحص الفني الأول، والعقوبة المنصوص عليها بالمادة 57/ب/1 من قانون المرور، وهذه العقوبة هي الغرامة التي لا تزيد على عشرين ديناراً بالنسبة لعدم تقديمه المركبة للفحص الثاني في حالة انتهاء المدة المقررة للفحص الأول.

وتجدر الإشارة إلى أن الغرامة في الحالة الثانية غير رادعة في الوقت الحاضر بالنسبة لعدم القيام بالالتزام الثاني، وذلك لضآلة قيمتها، وعدم تناسبها مع الخطر الذي قد يترتب على قيادة مركبة آلية انتهت المدة الافتراضية لصلاحياتها الممنوحة لها بالفحص الفني الأول، فقيادة مركبة آلية على هذا النحو قد يؤدي إلى حوادث مرورية ذات عواقب جنائية ومدنية، إذ قد يترتب عليها الموت أو الإصابات الجسمية أو الخطيرة وأيضاً التعويض.

لهذا يدعو الباحث المشرع الليبي إلى إعادة النظر في هذه العقوبة، ومحاولة رفع حدها الأعلى بما يتناسب مع جسامة المخالفة المرتكبة.

#### ثالثاً: حراسة المركبة الآلية

ألزم المشرع الليبي مالك المركبة الآلية بحراسة مركبته، بما يحول دون استخدام الغير لها، إذ قد يكون هذا الغير غير ملم بأصول القيادة فيترتب على ذلك حصول حوادث قد تؤدي إلى نتائج لا تحمد عقبها. وقد جرم المشرع هذا السلوك السليبي لمالك المركبة الآلية بموجب نص المادة 57/أ من قانون المرور، وذلك بقوله: "يعاقب بغرامة لا تتجاوز عشرين ديناراً... كل من ترك مركبته الآلية وبها مفتاح إدارتها، أو لم يتخذ الاحتياطات المناسبة لمنع استخدامها بطريقة غير مشروعة".

وما قيل بشأن العقوبة المقررة لمخالفة الالتزام المشار إليه بالفقرة السابقة، يصدق هنا أيضاً، وذلك لضآلة قيمة هذه الغرامة مقارنة بما قد يترتب على الإهمال في حراسة المركبة من نتائج لا تخفى جسامة أثرها، لذلك نحيل إلى ما سبق قوله في تلك الفقرة، تحاشياً للتكرار.

#### رابعاً: عدم قيادة المركبة الآلية في حالة السكر أو التخدير

ألزم المشرع الليبي قائد المركبة الآلية بعدم القيادة وهو في حالة سكر أو تخدير، وذلك بموجب نص المادة 58 من قانون المرور، بقوله: "مع عدم الإخلال بأحكام قانون تحريم الخمر وإقامة حد الشرب، يعاقب كل من قاد مركبة آلية أو عربة أو دراجة عادية وهو في حالة سكر أو تخدير بالحبس مدة لا تقل عن سنة وبسحب ترخيص القيادة مدة لا تقل عن سنة ولا تتجاوز ثلاث سنوات، بالإضافة إلى مصادرة المواد المسكرة أو المخدرة". ولا يعني تجريم المشرع للقيادة تحت تأثير السكر أو التخدير بموجب هذا القانون أن الشرب أو تعاطي المخدرات من السلوكيات المباحة في حالة عدم القيادة، وإنما الأمر عكس ذلك، فالشرب وتعاطي المخدرات سلوكان مجرمان في حد ذاتهما، بموجب قانون تحريم الخمر رقم (4) لسنة 1994، والقانون رقم (7) لسنة 1990 بشأن المخدرات والمؤثرات العقلية، وكل ما هنالك أن المشرع في قانون المرور أراد أن ينبه إلى أمرين هما: التأكيد على تجريم القيادة في حالة السكر أو التخدير، تحريزاً من ما قد يؤدي إليه فقد قوة الشعور والإرادة بسبب الشرب أو التخدير من ارتكاب حوادث مرورية، ذات نتائج وخيمة، وهذا ما يطلق عليه جانب من الفقه بالتجريم من باب الجرائم الحواجز أو سد الذرائع [4]، والآخر وهو خاص بتشديد العقاب على شاربي الخمر - دون تعاطي المخدرات - في حالة قيادته للمركبة الآلية تحت تأثير السكر، حيث أراد المشرع الليبي أن تكون عقوبته أشد من عقوبة شاربي الخمر دون قيادة للمركبة الآلية، حيث جعلها الحبس مدة لا تقل عن سنة، إضافة إلى سحب ترخيص القيادة مدة لا تقل عن سنة ولا تزيد على ثلاث سنوات، ومصادرة

حوادث المرور، والمشار إليه في موضع سابق من هذا البحث إلى أن ارتداء الخوذة الواقية الخاصة بالدراجات النارية بشكل مناسب من الأمور التي يمكنها الحد من مخاطر الوفاة بنسبة 40%، ويعد من مخاطر التعرض لإصابة خطيرة بنسبة تفوق 70%.

ومع هذا فإن الملاحظ أن المشرع الليبي - شأنه شأن بعض المشرعين في الدول العربية - لم يهتم ببيان المعايير التي يجب أن تؤخذ في الاعتبار عند تحديد الخوذات المطلوب ارتداؤها عند قيادة الدراجة النارية [8]، ولهذا يفترض أن يسارع المشرع في تحديد تلك المعايير وبما يتفق وتحقق أقصى درجات السلامة المرورية، حتى يتفادى المخاطر التي قد تنجم عن قيادة الدراجة النارية دون ارتداء الخوذة المناسبة.

### 3- الالتزامات الواقعة على حارس الحيوانات

1. امتناع حارس الحيوان عن ترك أي حيوان في حراسته واقفاً أو متجولاً على طريق عام أو بالقرب منه، على نحو يسبب خطراً على المارة من الأشخاص والمركبات (م 1/52 من قانون المرور).
2. على حارس الحيوانات المارة على الطريق العام أن يلتزم المرور بها أقصى اليمين، وأن يترك على يساره ممراً كافياً لمرور المركبات، ولا يجوز له أن يجتاز بها الطريق العام إلا عند المواقع المحددة والمميزة لإشارات خاصة تدل على جواز اجتياز الحيوانات عندها (م 2/52، 3 من قانون المرور).

وفي حالة مخالفته ذلك يتعرض لعقوبة الحبس مدة لا تتجاوز ثلاثة أشهر، والغرامة التي لا تقل عن عشرين ديناراً ولا تزيد على مائة دينار، أو لإحدى هاتين العقوبتين (م 62 من قانون المرور).  
وهذا نكون قد انتهينا من بيان أهم الالتزامات التي فرضها المشرع الليبي على عاتق الجهات والأشخاص، من أجل ضمان إقرار سياسة منع ناجعة وفاعلة في مواجهة حوادث المرور.

### المبحث الثاني: أحكام سياسة التجريم في مواجهة حوادث المرور

#### وما قد ينجم عنها من أضرار بشري

لم يكتف المشرع الليبي - في مواجهته لحوادث المرور وما قد ينجم عنها من مخاطر وأضرار - بفرض بعض الالتزامات على بعض الجهات والأشخاص، وإنما اهتم أيضاً بتجريم بعض النتائج المترتبة على حصول حوادث المرور. وإذا كانت النتائج المتصور حدوثها كأثر مترتب على تلك الحوادث تتمثل في الإتلانف والموت والإيذاء، فإن المشرع الليبي قد جرم السلوك المؤدي إلى النتيجة الأخرتين، وهما: الموت والإيذاء، وأهمل النتيجة الأولى، وهي: الإتلانف [9]، ولم يجرمها جنائياً، وإنما ترك مهمة إصلاح التلف للجهات المعنية، ومنحها سلطة في أن تصلح التلف وتسترد النفقات الفعلية من مالك المركبة التي سببت التلف، ومنح للأخير حق الرجوع على مرتكب المخالفة بالنفقات (م 75 من قانون المرور). [10] وقبل الخوض في بيان أحكام التجريم بالنسبة للسلوك المتسبب في الموت أو الإيذاء، ينبغي الإشارة إلى أن أحكام قانون المرور تنطبق فقط على الحالة التي تكون فيها تلك النتائج الثلاثة قد حصلت خطأ، أي لإهمال وتقصير الجاني، أما إذا حصلت عمداً فإن النصوص الأخرى الخاصة بالإتلانف العمدي والقتل العمدي والإيذاء العمدي هي التي تنطبق، بما فيها الجزاءات المقررة لمرتكب الإتلانف أو القتل العمدي أو الإيذاء العمدي، فمثلاً إذا دهس أحد سائقي السيارات أحد المارة قاصداً قتله، فإنه سيسال بموجب أحكام قانون القصاص والدية عن جريمة قتل عمداً، وليس قتل خطأ،

حركة المرور (م 62 من القرار).

- يجب على المشاة عند عبورهم نهر الطريق أن يتوخوا الحذر التام، وأن يكون عبورهم بعد التثبيت من إمكانية القيام بذلك دون أي خطر أو إعاقة لحركة مرور المركبات (م 66 من القرار).
  - لا يجوز للمشاة قراءة الصحف أو أي شيء آخر عند سيرهم على الأرصفة أو أثناء عبورهم للطريق (م 2/69 من القرار).
- فإذا خالف المشاة هذه التعليمات أو الواجبات عند استخدامهم للطريق، تعرضوا للعقوبة المنصوص عليها بالمادة (64) من قانون المرور، وهي الغرامة التي لا تتجاوز العشرة دنانير. وهي عقوبة ضئيلة وغير رادعة - كما تمت الإشارة إلى ذلك سابقاً - وذلك بالنظر إلى ما قد يترتب على مخالفة المشاة لتلك التعليمات من نتائج وخيمة، تتمثل في حوادث المرور وما قد ينجم عنها من وفيات أو إصابات.
- وعلى كل حال فإنه إذا ما نجم عن مخالفة المشاة لتلك التعليمات؛ فإن المسؤول عنها سيكون ذلك الشخص الذي خالف التعليمات، إذا ما ثبت للمحكمة أن السائق قام بكل ما بوسعه من أجل تفادي حصول تلك النتائج الضارة، وذلك على أساس أن سلوك ذلك الشخص المخالف للتعليمات يعتبر في مثل هذه الحالة عاملاً شاذاً أو غير مألوف قطع علاقة السببية بين سلوك السائق والنتائج الضارة.

### 2- الالتزامات الواقعة على عاتق سائقي العربات والدراجات

- عدم قيادة أية عربة أو دراجة عادية إلا إذا توافرت فيها شروط الأمن والمتانة.
- وقد نص المشرع على هذا الإلزام بالمادة (54) من قانون المرور، بقوله: " يجب أن تتوافر في العربات والدراجات العادية التي تسير على الطريق العام شروط المتانة والأمن، بما في ذلك النور الأمامي والخلفي والمنبه والمكابح... ويعاقب بالعقوبة المنصوص عليها في المادة الرابعة والستين من هذا القانون كل من قاد عربة أو دراجة عادية مخالفاً حكماً من أحكام هذا القانون أو اللوائح أو القرارات الصادرة بمقتضاه، مع مراعاة خفض قيمة العقوبة المنصوص عليها إلى النصف".

وللباحث هنا ملحوظتان، أولهما: أن المشرع لم يضمن هذا النص إلزام سائق الدراجة النارية بمراعاة شروط الأمن والمتانة عند قيادة هذه الدراجة، وهذا تصور تشريعي يتعين تلافيه في أقرب تعديل لنصوص القانون، والثانية: أن العقوبة التي نص عليها المشرع كجزاء لمخالفة سائقي العربات والدراجات العادية غير رادعة البتة، فهي لا تتجاوز الخمسة دنانير، لأنها نصف العقوبة المنصوص عليها بالمادة (64) من قانون المرور، وتلك العقوبة هي الغرامة التي لا تتجاوز العشرة دنانير.

ولهذا ينصح المشرع الليبي بتعديل هذه العقوبة، حتى يتناسب مع ما قد يترتب على مخالفة سائقي العربات والدراجات العادية لأحكام ذلك النص من نتائج ضارة.

- إلزام سائقي الدراجة النارية والعادية بعدم نقل أشخاص آخرين على الدراجة، إلا إذا كانت مجهزة بمقعد آخر أو سلة جانبية لراكب إضافي (مادة 32 من القرار).
- يجب على سائقي الدراجة النارية ارتداء خوذة حديدية على رأسه أثناء القيادة (م 60 من القرار).

ويعد هذا الإلزام منسجماً مع ما ينادي به المجتمع الدولي في هذا الخصوص، حيث أشار تقرير منظمة الصحة العالمية حول الإصابات الناجمة عن

إيذاء شخصي للغير بالعقوبات الآتية:

1. الحبس مدة لا تزيد على ستة أشهر أو الغرامة التي لا تقل عن عشرين ديناراً ولا تتجاوز مائة دينار، وذلك في حال الإيذاء الشخصي البسيط.
2. ولا تقام الدعوى في هذه الحالة إلا بناء على شكوى الطرف المتضرر.
3. الحبس والغرامة التي لا تقل عن خمسين ديناراً ولا تتجاوز ثلاثمائة دينار أو لإحدى هاتين العقوبتين، وسحب ترخيص القيادة مدة لا تقل عن شهرين ولا تتجاوز سنة، وذلك إذا توافر أحد الظرفين المنصوص عليهما في المادة (380) من قانون العقوبات.
3. الحبس والغرامة التي لا تقل عن خمسين ديناراً ولا تتجاوز خمسمائة دينار أو لإحدى هاتين العقوبتين، وسحب ترخيص القيادة مدة لا تقل عن ستة أشهر ولا تزيد على سنة ونصف، وذلك إذا نشأ عن الفعل إحدى الحالات المنصوص عليها في المادة (381) من قانون العقوبات.

ومن خلال الاطلاع على هذا النص يمكن إيذاء ملحوظتين، هما:

- إن المشرع الليبي غفل عن إدراج صورة الإيذاء الشخصي الخطي إذا ما حصل باستعمال الدراجة النارية، ولهذا هو لم يكن موفقاً في ذلك، لأن هذه الصورة أكثر تصوراً في الحدوث من الإيذاء الشخصي الخطي بواسطة العربات الأخرى (غير المركبات الآلية)، كتلك التي تجرها الحيوانات، أو بواسطة الدراجات العادية، ولأن استعمال الدراجة النارية أشد خطراً من العربات والدراجات العادية.
- ومع هذا يتعين ألا يفهم من مسلك المشرع الليبي المشار إليه في عدم إدراج هذه الصورة ضمن الصور المنصوص عليها بالمادة (60) من قانون المرور المشار إليها، عدم تجريم هذه الصورة أو عدم العقاب عليها، وإنما تخضع للتجريم العام في الإيذاء الخطي المنصوص عليه بالمادة (384) عقوبات ليبي المشار إليها أعلاه.
- إن المشرع الليبي تحدثت بالمادة (60) من قانون المرور عن الإيذاء الخطي الذي يمكن أن يحصل باستعمال المركبة الآلية أو العربات أو الدراجات العادية، ولم يتحدث في نص المادة (59) من ذات القانون إلا عن القتل الخطأ بواسطة المركبة الآلية، ودون القتل الخطأ الذي يمكن أن يحصل بالعربات أو الدراجات العادية أو حتى النارية منها.

وهذا يعني أن المشرع أراد أن يخضع جريمة القتل الخطأ باستعمال هذه الوسائل إلى العقوبة الواردة بالمادة الثالثة من قانون القصاص والدية، وهي الدية، وليس لعقوبة السجن التي نص عليها بموجب نص المادة (60) للقتل الخطأ بواسطة المركبة الآلية.

وهذه خطوة تحمد للمشرع الليبي؛ لأنه أخضع هذه الجريمة إذا ما حصلت لإحدى تلك الوسائل للعقوبة التي أراد الله عز وجل أن تخضع لها من فوق سبع سماوات دونما اعتبار لوسيلة ارتكابها.

ومع هذا فإن الباحث يجدد الدعوة هنا للمشرع الليبي في أن يلزم الجاني بدفع

وسيوجاه عقوبة الإعدام قصاصاً، وليس السجن المنصوص عليه بقانون المرور، وهكذا الحال بالنسبة للإيذاء والإتلاف العمديين كذلك.

أولاً: سياسة التجريم في مواجهة القتل الخطأ بواسطة المركبة الآلية

جرم المشرع الليبي القتل الخطأ بشكل عام بموجب القانون رقم (6) لسنة 1994م بشأن أحكام القصاص والدية، وقرر العقاب عليه بالدية، وذلك بقوله: "مع عدم الإخلال بأحكام قانون المرور على الطرق العامة وقانون تحريم الخمر وقانون المخدرات والمؤثرات العقلية، يعاقب كل من قتل نفساً خطأ أو تسبب في قتلها بغير قصد ولا تعمد بالدية كما ورد في صورة النساء، الآية 91-92" (م 3 من القانون المذكور). غير أنه استثنى من صور القتل الخطأ صورة هذا النوع من القتل (أي القتل الخطأ) إذا ما حدث بواسطة مركبة آلية، وقرر العقاب عليه بالسجن بدلاً من الدية. وقد قررت ذلك المادة (59) من قانون المرور، وذلك بقوله: "مع عدم الإخلال بأحكام قانون تحريم شرب الخمر وقانون المخدرات والمؤثرات العقلية، يعاقب بالسجن كل من قتل بمركبته الآلية نفساً خطأ أو تسبب في قتلها".

والواقع أن المشرع الليبي لم يكن موفقاً في خروجه هذا على القاعدة المذكورة بالمادة الثالثة من قانون القصاص والدية المشار إليه، لأنه خرج على قاعدة شرعية مصدرها القرآن الكريم، حيث حدد المولى عز وجل بنفسه عقوبة القاتل خطأ في كتابه العزيز (القرآن الكريم)، وهو الأدرى بما يتناسب وأفعال الخلق وسلوكياتهم وما يصلح حالهم ويردعهم من جزاءات، حيث قال عز من قائل: {وَمَا كَانَ لِمُؤْمِنٍ أَنْ يَقْتُلَ مُؤْمِنًا إِلَّا خَطَأً وَمَنْ قَتَلَ مُؤْمِنًا خَطَأً فَتَحْرِيرُ رَقَبَةٍ مُؤْمِنَةٍ وَدِيَةٌ مُسَلَّمَةٌ إِلَىٰ أَهْلِهِ إِلَّا أَنْ يَصَدَّقُوا فَإِنْ كَانَ مِنْ قَوْمٍ عَدُوٍّ لَكُمْ وَهُوَ مُؤْمِنٌ فَتَحْرِيرُ رَقَبَةٍ مُؤْمِنَةٍ وَإِنْ كَانَ مِنْ قَوْمٍ بَيْنَكُمْ وَبَيْنَهُمْ مِيثَاقٌ فَدِيَةٌ مُسَلَّمَةٌ إِلَىٰ أَهْلِهِ وَتَحْرِيرُ رَقَبَةٍ مُؤْمِنَةٍ فَمَنْ لَمْ يَجِدْ فَصِيَامُ شَهْرَيْنِ مُتَتَابِعَيْنِ تَوْبَةً مِّنَ اللَّهِ وَكَانَ اللَّهُ عَلِيمًا حَكِيمًا (92)} {سورة النساء:92}.

ولئن قيل إن في الاكتفاء بالدية وحدها كجزاء على جريمة القتل الخطأ، ما يجعل الجاني في منأى عن العقاب، على اعتبار أن الدية تتحملها العاقلة، فإن الرد على ذلك يكمن في أمرين، الأول: أن المولى عز وجل قد أضاف إليها الكفارة كعقوبة جنائية خالصة، وهي المتمثلة في عتق الرقبة المؤمنة أو الصيام لمدة شهرين متتابعين كعقوبة بديلة عن العتق في حالة عدم وجود الرقبة كما هو الحال في وقتنا المعاصر [11]، والثاني يتمثل في عدم وجود مانع من إلزام الجاني بجزء من الدية " استناداً إلى الرأي القائل بأنه أحد أفراد العاقلة [12].

لهذا نهيب بالمشرع الليبي أن يلغي الاستثناء الوارد على تلك القاعدة، والذي قرره بموجب نص المادة (59) من قانون المرور، بحيث يعاقب الجاني عن القتل الخطأ بواسطة المركبة المالية بالدية كما ورد بنص المادة (3) من قانون القصاص والدية، وليس بالسجن كما ورد بنص المادة (59) من قانون المرور.

ثانياً: سياسة التجريم في مواجهة جرائم الإيذاء الناجمة عن حوادث المرور

استثناء من القاعدة المنصوص عليها بالمادة (384) من قانون العقوبات الليبي، والتي تجرم - بشكل عام - التسبب خطأ في الإيذاء الشخصي للغير، وتعاقب عليه بالحبس مدة لا تزيد على ستة أشهر، أو بالغرامة التي لا تزيد على عشرين ديناراً، فقد جرم المشرع الليبي هذا السلوك الخطي إذا حصل بواسطة مركبة آلية أو عربة أو دراجة عادية، ووضع له عقوبات أشد من تلك التي حددتها المادة (384) المشار إليها، وذلك بقوله في المادة (60) من قانون المرور: "يعاقب كل من تسبب خطأ بمركبة آلية أو عربة أو دراجة عادية في

أولياء الدم، وذلك بقوله: "يحدد المقدار المالي للدية بما يقبل به ولي الدم" (م 3 مكرر 1 من قانون القصاص والدية). وبعبارة عن التعرض لما أثير حول هذا النص من إشكال فيما يتعلق بمبدأ الشرعية الذي يفترض أن تكون العقوبة محددة مسبقاً، فإن المحكمة العليا قد قضت بإلغاء هذا النص، لعدم دستوريته، حيث قالت في حكم حديث لها: "وحيث ينص الطاعن على النص المطعون فيه بمخالفة مبادئ الشريعة الإسلامية وأحكامها وقانون العقوبات والمرافعات من وجهين:

- أن القرآن الكريم أوجب على من قتل مؤمناً خطأ أن يدفع الدية إلى أهل المقتول، وأن الأحاديث النبوية بينت مقدار الدية وجنسها، فهي مائة من الإبل وألف دينار من الذهب أو عشرة آلاف درهم من الفضة، وقد بين الفقه وجوب القيام بذلك في أجل بحسب اقتراف الجريمة هل هي على العمد أو الخطأ.

والنص القانوني محل الطعن جاء على الضد من ذلك كله، وهو وإن كان ظاهره الرحمة والاحتكام إلى شرع الله بداية إلا أن باطنه النكوص إلى أحكام الجاهلية وإثراء الخصام بين الناس، وأية ذلك أنه ترك تحديد مقدار الدية إلى ما يرضى ويقبل به أولياء الدم، وهذا عين حكم الجاهلية الأولى؛ إذ أن مشارب الناس تتفاوت وما يرضى به أحد قد لا يرضى به البعض الآخر. إلى جانب مخالفة النص لما قرره النبي الكريم عليه الصلاة والسلام من بيانه لمقدار الدية وجنسها، وهدية نبيينا أولى بالاتباع، الأمر الذي يكون معه النص المطعون فيه مخالفاً مخالفة صريحة لأحكام الشريعة الإسلامية وللمادة الأولى من الإعلان الدستوري المؤقت الصادر في 2011/8/3 م، التي تنص على أن الإسلام دين الدولة والشريعة الإسلامية المصدر الرئيس للتشريع.

- وحيث أن نعي الطاعن بعدم دستورية النص المطعون فيه سديد، ذلك أن المادة الأولى من الإعلان الدستوري المؤقت الصادر بتاريخ 2011/8/3 م تنص على أن: (... الشريعة الإسلامية المصدر الرئيس للتشريع...)، وتنص المادة 31 من الإعلان الدستوري المؤقت على أنه: (لا جريمة ولا عقوبة إلا بنص...).

لما كان ذلك وكانت الدية في جرائم القتل تجمع بين وصفي العقوبة والتعويض، فإنه يجب أن يحدد مقدارها بنص في القانون وفي الحدود المقررة في المصدر الرئيس للتشريع، عملاً بالقاعدة الدستورية المشار إليها التي تقضي بالاعتماد على نص، وإذ خالف النص المطعون فيه ذلك ولم يحدد مقدار الدية وترك ذلك لولي الدم، فإنه يكون قد خالف المادة الأولى من الإعلان الدستوري المشار إليها، وهو ما يقتضي تدخل المشرع لمعالجة ذلك، ويتعين معه الحكم بعدم دستورية النص المطعون فيه [15].

وعلى هذا فإن مقدار الدية أضحي محددًا بهذا الحكم، وذلك بحسب النوع المراد الدفع من جنسه، كونه إبلاً أو ذهباً أو فضة، ولا يرى الباحث مانعاً من دفع ما يعادل ذلك نقوداً مما يتداول رسمياً في البلد.

- على من تجب الدية: نص المشرع الليبي في المادة (5) من قانون القصاص والدية على أن: "تجب الدية على العاقلة في القتل الخطأ، وتعددت بتعدد القتلى، فإن لم توجد عاقلة تولها المجتمع".

فبموجب هذا النص يكون المشرع الليبي قد ألزم العاقلة بالدية في القتل الخطأ. وقد حددت المحكمة العليا الليبية العاقلة بانهم أولياء دم القاتل، حيث قالت في حكم حديث لها: "لما كانت المادة الخامسة السالفة الذكر لم تبين مفهوم العاقلة، وكان حكم إلزام العاقلة بدية المقتول خطأ، مستمداً من مبادئ الشريعة الإسلامية، فينبغي الرجوع إلى هذه المبادئ لبيان

جزء من هذه الدية، استناداً إلى الرأي القائل بأنه أحد العاقلة. وبهذا نكون قد انتهينا من بحث أهم جوانب سياسة التجريم في مواجهة حوادث المرور وأضرارها، وننتقل الآن لبحث أهم الأحكام المتعلقة بسياسة الجزاء في مواجهة تلك الحوادث والأضرار.

ثالثاً: سياسة الجزاء في مواجهة حوادث المرور وما قد ينجم عنها من أضرار بشرية

نص المشرع الليبي على مجموعة من الجزاءات لمكافحة حوادث المرور وما قد ينجم عنها من أضرار بشرية، تمثلت في: السجن، والدية، والحبس، والغرامة، وسحب الترخيص، وحجز المركبة، والمصادرة. ولتسهيل العرض؛ فإننا سنقسم هذا المبحث إلى مطلبين، بحيث يخصص الأول لدراسة الجزاءات الأصلية المتمثلة في: السجن والدية والحبس والغرامة، ويخصص الثاني لدراسة الجزاءات التكميلية المتمثلة في سحب ترخيص القيادة وحجز المركبة والمصادرة.

#### أ: الجزاءات الأصلية

1- السجن: نص المشرع الليبي على هذا الجزاء بموجب المادة (59) من قانون المرور، وذلك كعقوبة أصلية وحيدة لجريمة القتل الخطأ بواسطة المركبة الآلية. وقد عرفت المادة (21) من قانون العقوبات العام الليبي هذه العقوبة بأنها: "وضع المحكوم عليه في السجن وتشغيله في الأعمال التي تعينها لوائح السجن، ويجب ألا تقل عقوبة السجن عن ثلاث سنوات وألا تزيد على خمس عشرة سنة، إلا في الأحوال التي ينص عليها القانون". والملاحظ من خلال تعريف هذه العقوبة والنص عليها كذلك - بموجب المادة (59) من قانون المرور - أن المشرع ترك للقاضي سلطة تقديرية في اختيار المدة المناسبة من السجن لكل متهم بجريمة قتل خطأ بواسطة المركبة الآلية على حده، بحيث يختار المدة التي تتناسب وظروف كل متهم ومدى خطورته ونزغته للإجرام.

بل إن للقاضي - إذا استدعت ظروف الجريمة رأفته - أن ينزل بهذه العقوبة إلى نصف حدها الأدنى، فلا تتجاوز في الجريمة المشار إليها السنة والنصف، وذلك تطبيقاً لنصي المادتين (27، 28) من قانون العقوبات، اللتان تعطيان للقاضي سلطة تقديرية في اختيار العقوبة المناسبة بكل متهم [13].

2 - الدية: نص المشرع الليبي على الدية كجزاء أصلي وحيد في مواجهة جريمة القتل الخطأ في شكلها العام، أي التي ترتكب بأية وسيلة، وذلك بموجب نص المادة الثالثة من قانون القصاص والدية، ثم استثنى من هذا الحكم الذي يقرره هذا النص جريمة القتل الخطأ التي تحصل بواسطة المركبة الآلية، حيث قرر العقاب عليها بعقوبة السجن، بموجب نص المادة (59) من قانون المرور. غير أنه لم يبين حكم القتل الخطأ الذي قد يحصل باستعمال العربات الأخرى أو الدراجات النارية أو العادية، الأمر الذي استفدنا منه أن تجريم القتل الخطأ بهذه الوسائل سيظل خاضعاً للحكم العام المنصوص عليه بالمادة الثالثة المشار إليها آنفاً، أي أن الجزاء الذي سيوقعه القاضي في مواجهة هذه الجريمة هو الدية، وليس السجن.

وتعرف الدية بأنها: المال الواجب بالجناية بدل النفس [14]. وما يهمننا من أحكام الدية في موضوعنا هو بيان مقدارها، وعلى من تجب.

#### - مقدار الدية

لم يحدد المشرع الليبي - في قانون القصاص والدية - مقدار الدية، وإنما ترك هذه المسألة لأولياء الدم؛ بحيث يحدد مقدارها في كل واقعة بما يقبل به

وحيد (أي دون عقوبة الحبس)، وذلك بموجب النص الاحتياطي رقم (64) من قانون المرور)، الذي حدد مقدار هذه الغرامة بما لا يتجاوز العشرة دنانير. وكنا قد انتقدنا في موضع سابق من هذا البحث مسلك المسرع الليبي في تحديد سقفها الأعلى بهذه القيمة، وقلنا إنه لا يتناسب البتة مع بعض أنماط السلوك المخالفة لقانون المرور، الأمر الذي من شأنه أن يحول دون تحقيق فكرة الردع من وراء تطبيقها، ولهذا فإننا نجد الدعوة للمشرع الليبي هنا أن يرفع ذلك السقف بما يكفل تحقيق فكرة الردع المشار إليها.

#### ب: الجزاءات التكميلية

##### 1- سحب الترخيص

يعتبر سحب الترخيص جزاء توقعه السلطة القضائية أو الإدارية في مواجهة كل من يمارس حقا خوله له هذا الترخيص، على نحو يخالف القوانين واللوائح [17]. وتعد جرائم المرور المجال الأخص لتوقيع مثل هذا الجزاء، المتمثل في سحب رخصة القيادة في الحالات التي يحددها القانون [18]، وذلك باعتباره من الجزاءات الأكثر فعالية لمكافحة حوادث المرور وما ينجم عنها من أضرار بشرية، فهو - إلى جانب المصادرة وحجز المركبة - مؤسس على القاعدة الشرعية القائلة (إن الجزاء من جنس العمل)، فكما لم يحسن صاحب المركبة استعمالها، فكذلك يحرم من استعمالها فترة من الزمن (في حالة حجزها، أو سحب رخصة قيادتها منه)، أو يفقدها بالكلية (في حالة مصادرتها).

وإدراكا من المشرع الليبي لهذه الحقيقة، فقد نص على هذا الجزاء في قانون المرور، ومنح للقاضي ولشرطة المرور سلطة الحكم به. وعلى هذا فإن هذا الجزاء قد يكون قضائيا في مواجهة جرائم المرور في القانون الليبي، وهذه هي القاعدة، وقد يكون إداريا، وهذا هو الاستثناء الوارد على القاعدة.

##### • سحب الترخيص كجزاء قضائي

القاعدة في قانون المرور الليبي أن هذا الجزاء لا يحكم به إلا القاضي، وهو بهذه الصفة عقوبة تكميلية تضاف إلى العقوبات الأصلية الأخرى المنصوص عليها بهذا القانون. وقد يكون القاضي ملزما بالحكم به، وقد يتمتع في ذلك بسلطة تقديرية، وعلى هذا فسحب الترخيص القضائي قد يكون وجوبيا، وقد يكون جوازيا.

##### • سحب الترخيص القضائي الوجوبي

ألزم المشرع الليبي القاضي بالحكم بهذا الجزاء في مواجهة بعض جرائم المرور، من بينها:

- اختراق الإشارة الضوئية الحمراء (م 56 من قانون المرور).
- القيادة تحت تأثير السكر أو التخدير (م 58 من قانون المرور).
- الإيذاء الشخصي الخطي (الجسيم والخطير) الناجم عن استعمال المركبة الآلية أو العربة أو الدراجة العادية (م 2/60، 3 من قانون المرور).

##### • سحب الترخيص القضائي الجوازى

منح المشرع الليبي القاضي سلطة تقديرية في الحكم بهذا الجزاء في مواجهة الجرائم المرورية الأخرى من غير تلك التي ذكرت في حالات سحب الترخيص الوجوبي وحالة سحب الترخيص الإداري الذي سيأتي بيانها في الفقرة التالية، وذلك بموجب نص المادة (65) من قانون المرور، وذلك بقوله: "مع مراعاة أحكام المواد الثامنة والخمسين والتاسعة والخمسين والستين من هذا القانون، يجوز عند الإدانة الحكم بسحب ترخيص القيادة مدة لا تتجاوز سنة واحدة".

مفهومها، وكان رأي الجمهور بين المذاهب الإسلامية وعلماء الشريعة الذي تأخذ به هذه المحكمة على أن المقصود بالعاقلة هم أولياء دم القاتل خطأ من الذكور البالغين العاقلين، وتشمل الإباء والأجداد وإن علوا، وفروعهم وإن نزلوا، والأبناء وفروعهم وإن نزلوا، ومقتضى ذلك أنه يتعين على المحكمة عند إدانة المتهم عن جريمة القتل الخطأ تطبيقا لأحكام قانون القصاص والدية المشار إليه إلزام أفراد عائلته على الوجه المذكور بعد أن تتحقق من وجودهم وتحددتهم تحديدا مانعا للجهالة، وإذا تبين لها عدم وجود عائلة للمتهم ألزمت المجتمع بالدية ممثلا في اللجنة الشعبية العام (مجلس الوزراء حاليا) [16].

ومما يبين من خلال الاطلاع على عبارات هذا الحكم أن المحكمة العليا قد حددت المقصود بالعاقلة الوارد ذكرهم بالمادة الخامسة بانهم أولياء دم القاتل خطأ، واستبعدت - بمفهوم المخالفة - الجاني ممن حملتهم دفع الدية؛ مستندة في ذلك إلى رأي الجمهور، وكان المأمول منها أن تستند إلى رأي المالكية والشافعية والأحناف، الذين يرون إلزام الجاني بجزء من الدية أسوة بباقي أفراد العاقلة، لأنه عندهم أحد أفرادها.

لهذا، نهييب بالمحكمة العليا أن تعدل عن رأيها هذا في أقرب مناسبة، وتأخذ بالرأي المقترح، حتى لا يبقى من حصل القتل بسبب خطئه في منأى عن تحمل جزء من الدية.

ويعتقد الباحث أن الصيغة الحالية التي عليها نص المادة الثالثة من قانون القصاص والدية هي التي أدت بالمحكمة العليا إلى أن تتبنى وجهة النظر المشار إليها عند تحديدها للمقصود بالعاقلة؛ لأن هذا النص ألزم العاقلة بها ولم يبين ما إذا كان الجاني جزأ منها أم لا، فعباراته قد وردت عامة في هذا الشأن. ولهذا فالدعوة هنا تتجدد للمشرع الليبي في أن يعدل هذا النص، بما يضمن شمول مصطلح العاقلة للقاتل خطأ، حتى يتحمل جزءا من الدية أسوة بباقي أفرادها.

3- الحبس: نص المشرع الليبي على هذا الجزاء كعقوبة أصلية لارتكاب بعض الجنح المنصوص عليها بقانون المرور، ومن بينها: القيادة تحت تأثير السكر أو التخدير؛ حيث قرر العقاب عليها بالحبس الذي لا تقل مدته عن سنة (مادة 58 من قانون المرور)، والإيذاء الشخصي الخطي بواسطة المركبة الآلية أو العربة أو الدراجة العادية، مع اختلاف مدته باختلاف نوع الإيذاء، كونه بسيطا أو جسيما أو خطيرا (مادة 60 من قانون المرور).

4- الغرامة: نص المشرع الليبي على هذه العقوبة المالية كجزاء أصلي لمواجهة نوعين من الجرائم، هما: الجنح والمخالفات.

##### • الجنح:

قرر المشرع العقاب على بعض جنح المرور بالغرامة كجزاء أصلي، إما على سبيل الانفراد وإما على سبيل الإضافة (الوجوبية أو الجوازية) إلى عقوبة الحبس. ومن جنح الصنف الأول: اختراق سائق المركبة الآلية للإشارة الضوئية الحمراء" حيث قرر المشرع العقاب عليها بالغرامة التي لا تقل عن عشرين دينارا، ولا تزيد على مائة دينار (مادة 56 من قانون المرور)، ومن جنح الصنف الثاني: الإهمال في حراسة الحيوان الموجود قرب الطريق أو المار منه، حيث قرر العقاب عليه بالغرامة التي لا تقل عن عشرين دينارا ولا تزيد على مائة دينار، إضافة إلى عقوبة الحبس الذي لا يتجاوز حده الأقصى الثلاثة أشهر (مادة 62 من قانون المرور).

##### • المخالفات:

قرر المشرع الليبي العقاب عن كل مخالفات المرور بالغرامة كجزاء أصلي

القيادة، وهو حرمان الجاني من جزء من ممتلكاته فترة من الزمن، وليس مجرد حرمانه من القيادة. ومصداقاً لذلك يلاحظ أن المشرع الليبي قد جمع بين الجزاءين في مواجهة جريمة واحدة، هي اختراق الإشارة الضوئية الحمراء، وألزم القاضي بأن يحكم بهما معاً في مواجهة مرتكب هذه الجريمة، وذلك بموجب نص المادة (56) من قانون المرور.

لهذا فإن الباحث لا يرى حرجاً في التوسع في استخدام هذا الجزاء من قبل المشرع في مواجهة حوادث المرور وما قد ينجم عنها من أضرار، من أجل تحقيق السلامة المرورية.

#### 4- المصادر

هي تجريد الشخص من ملكية مال أو من حيازة شيء معين له صلة بجريمة وقعت أو يخشى وقوعها، وإضافته إلى ملك الدولة، قهراً عن صاحبه وبدون مقابل [19]. وقد تكون المصادرة عقوبة وقد تكون تدبيراً وقائياً؛ وذلك بحسب المحل الذي يمكن أن ترد عليه، كونه مشروع التداول أو محظور التداول، فإذا ما وردت على شيء مشروع التداول فإنها تكون عقوبة هدفها إيلاء صاحب ذلك الشيء، حتى لا يسيء استخدامه مجدداً، وهي في هذه الحالة عقوبة تكميلية تضاف إلى العقوبات الأصلية المحددة قانوناً. أما إذا وردت على شيء غير مشروع التداول، فإنها تكون تدبيراً وقائياً هدفها سحب ذلك الشيء من دائرة التعامل، تفادياً لخطره على مصالح المجتمع، كما هو الحال بالنسبة للمواد المخدرة والخمور. ورغم أن المشرع الليبي لم ينص في قانون المرور على المصادرة إلا بالنسبة لجريمتين، هما: قيادة المركبة الآلية دون الحصول على ترخيص بذلك من الجهة المختصة، حيث أوجب الحكم بمصادرة المركبة الآلية في هذه الحالة بموجب نص المادة (55/8) من قانون المرور، وجريمة قيادة المركبة الآلية أو العربة أو الدراجة العادية في حالة القيادة تحت تأثير السكر أو التخدير، حيث أوجب الحكم بمصادرة المواد المسكرة أو المخدرة بموجب نص المادة (58) من قانون المرور، إلا أن ذلك لا يعني أن الجرائم الأخرى ستبقى بمنأى عن إعمال أحكام المصادرة إذا ما توافرت شروطها تطبيقاً لنصي المادتين (163، 164) من قانون العقوبات الليبي، اللذين تضمنتا القواعد العامة في إعمال المصادرة بالنسبة لجميع الجرائم العمدية منها والخطيئة، وبغض النظر عن الوصف الذي يمكن أن يلحق بالجريمة (جنائية أو جنحة أو مخالفة).

وعلى هذا فإن نوعي المصادرة المشار إليها سابقاً (المصادرة كعقوبة والمصادرة كتدبير) من المنتصور الحكم بها في جرائم المرور.

#### • المصادرة كعقوبة في جرائم المرور

ترد هذه المصادرة على كل ما من شأنه أن يستعمل في ارتكاب إحدى جرائم المرور، شريطة أن يكون مشروع التداول، ومملوكاً للجاني وليس للغير حسن النية. ومثال ذلك السيارة إذا ما استعملت في ارتكاب جريمة القتل الخطأ، أو الإيذاء الخطأ، أو في اختراق الإشارة الضوئية الحمراء، وكذلك الحال بالنسبة للهاتف الجوال في حال استعماله أثناء القيادة، فهذه الأشياء تجوز مصادرتها، تطبيقاً لنص المادة (1/164) من قانون العقوبات، الذي جاء فيه: "في حالة الحكم بالعقوبة أو بالعفو القضائي، حيث تجوز مصادرة الأشياء التي استعملت أو أعدت لارتكاب الجريمة.

#### • المصادرة كتدبير وقائي في جرائم المرور.

وهذا النوع من المصادرة على عكس سابقه يرد على كل ما من شأنه أن يستعمل في ارتكاب إحدى جرائم المرور، شريطة أن يكون غير مشروع التداول في ذاته. ومثاله المواد المسكرة والمخدرة في حال ارتكاب جريمة القيادة تحت

وعلى هذا فإن هذا النص يعتبر النص الاحتياطي لجواز الحكم بهذا الجزاء في مواجهة جرائم المرور، باستثناء ما ذكر أعلاه، شريطة الحكم بالإدانة. وبناءً على ذلك فإن جريمة القتل الخطأ بواسطة المركبة الآلية، تعتبر من ضمن الجرائم التي يجوز للقاضي أن يحكم في مواجهة مرتكبها بسحب ترخيص قيادته المدة المحددة بالنص المذكور، لأنه لم يرد بنص المادة (58) من قانون المرور المتعلقة بتجريم هذا السلوك (القتل الخطأ بواسطة المركبة الآلية) ما يفيد إلزام القاضي بالحكم بهذا الجزاء.

وهذه - في واقع الأمر - مفارقة عجيبة وغير منطقية، لأن الموت هو أشد النتائج التي قد تنجم عن الخطأ في استعمال المركبة الآلية، ولا يعقل أن يقرر المشرع عقوبة سحب ترخيص القيادة على سبيل الوجوب بالنسبة لما هو دنى منها خطراً وجسامة، ويقرر هذه العقوبة في مواجهتها على سبيل الجواز. ولهذا يرى الباحث أن يتم تعديل نص المادة (58) من قانون المرور، بما يكفل تضمين إلزام القاضي بأن يحكم بهذا الجزاء في مواجهة هذه الجريمة.

#### 2- سحب الترخيص كجزاء إداري

يقصد بسحب الترخيص الإداري ذلك الجزاء الذي توقعه جهة الإدارة على المخالف بحجز ترخيصه مدة من الزمن يحددها المشرع، ودون محاكمة، ولهذا هو لا يعتبر عقوبة جنائية بالمعنى المتعارف عليه للعقوبة. ومن تطبيقاته في التشريع الليبي حجز ترخيص القيادة في الحالة التي يستعمل فيها سائق المركبة الآلية المنبهات الصوتية المزعجة أو غير المألوفة أو التي من شأنها أن تسبب الإزعاج أو الضوضاء، حيث أوجب المشرع على شرطة المرور أن تتخذ في مواجهة المخالف في الحالة السابقة، شريطة ألا تكون المركبة المستعملة تابعة للقوات المسلحة أو الإسعاف أو المطافئ أو الشرطة، وقيده بمدة معينة تنتهي لإزالة سبب المخالفة (مادة / 57 ب/2 من قانون المرور).

#### 3- حجز المركبة

يعد حجز المركبة من الجزاءات الجنائية التكميلية الفاعلة في مواجهة جرائم المرور وما قد ينجم عنها من أضرار بشرية، وقد نص المشرع الليبي على هذا الجزاء في قانون المرور في مواجهة جريمة واحدة هي اختراق سائق المركبة الآلية للإشارة الضوئية الحمراء، وذلك لمدة لا تقل عن شهرين ولا تزيد على خمسة أشهر، وذلك بالإضافة إلى الغرامة التي لا تقل عن عشرين ديناراً ولا تزيد على مائة دينار (م 1/56 من قانون المرور). كما أن المشرع الليبي لم يجز إيقاعه إلا على المركبات الآلية الخاصة، أي التي ليست ملكاً للمجتمع، وقد ورد هذا الاستثناء بموجب نص الفقرة الثانية من المادة السابقة، الذي جاء فيه: "ولا يجوز إيقاع الحجز على المركبة إذا كانت مملوكة للمجتمع". ويلاحظ أن المشرع الليبي لم يتوسع في استعمال هذا الجزاء، وإنما قصره على الجريمة المشار إليها، ويفترض أن يكون العكس، أي: أن يتوسع المشرع في النص على هذا الجزاء، لكفاءته وفعالته في مكافحة حوادث المرور وما قد ينجم عنها من أضرار بشرية. ولا يمكن الاعتراض على هذا الرأي، والقول بأن المشرع الليبي قد قرر سحب ترخيص القيادة لجرائم المرور (على سبيل الوجوب أو الجواز)، وأن هذا الجزاء يستغرق جزاء حجز المركبة إذا ما حكم به القاضي، لا يمكن الاعتراض على رأي الباحث بهذه الحجة، لأن هذه الحجة غير وحيمة، فسحب ترخيص القيادة شيء وحجز المركبة شيء آخر، فلا يستغرق الأول الثاني، إذ أن سحب الترخيص لا يمنع من استعمال المركبة من قبل أحد أفراد الأسرة على سبيل المثال، وإن كان يمنع من قيادة أية مركبة آلية بالنسبة لمن سحب ترخيص قيادته. ومع هذا فالألم النفسي المقصود من إيقاع حجز المركبة هو أبعد وأقسى من الألم المترتب على سحب ترخيص

بما أن النقل جزء من المنظومة المرورية، فحوكمة تستمد من الحوكمة المؤسسية للدولة، ويمكن أن نقدم مفهومًا لحوكمة إدارة المرور على أنه: "تنظيم استراتيجي يسمح بتسيير محلي مرن للشئون والمسائل العمومية، يحاول التوفيق بين منطق التفكير العمومي والخاص، مع الأخذ بعين الاعتبار طلبات الأفراد ورغباتهم"، وتسعى حوكمة إدارة المرور إلى تحقيق جملة من الأهداف نذكر منها:

- الحد من الآثار الاقتصادية والاجتماعية والبيئية السلبية لإدارة المرور في المدن؛

- تفعيل العمل الجماعي وخلق جو من التفاعل بين السلطات المعنية بإدارة المرور [25]، نظرًا للتشابك بين هذا القطاع وبقية القطاعات الأخرى، والتي ينبغي أن يكون لها محل في السياسات والاستراتيجيات الموضوعية لتطبيق الحوكمة.

- تنظيم المدينة من خلال السهر على تنظيم مخطط توزيع وشغل الأراضي ومرافق النقل وإحداث التوازن بينهما، إذ تعتبر فوضى البناء سواء بالنسبة للسكنات أو الأقطاب الإدارية سببًا هامًا في خلق مشاكل إدارة المرور من ازدحام واختناقات مرورية.

- التحسين المستدام للهياكل القاعدية والمرافق الأساسية لإدارة المرور ووسائل النقل (بأنواعها).

ونجاح حوكمة إدارة المرور يقوم على التكامل والتفاعل بين مجموعة من العلاقات والأطراف، مع الأخذ بعين الاعتبار توفير جملة من المتطلبات التي يمكن تلخيصها فيما يلي:

أ- الإطار المؤسسي:

حوكمة إدارة المرور كأي عملية أخرى تتطلب إطارًا مؤسسيًا يقوم على صياغة الأهداف والسياسات والاستراتيجيات والتخطيط، والتي ينبغي سنها لتطبيق هذه الحوكمة وضمان نجاحها، ويتطلب ذلك وضع سلطة أو جهاز خاص تقع على عاتقه مهمة تخطيط ووضع سياسات حوكمة إدارة المرور [26].

ب- تدريب وتطوير الكوادر:

إن تنفيذ وتطبيق سياسات حوكمة إدارة المرور يتطلب وجود كوادر وكفاءات متخصصة في المجال المروري على وجه الخصوص، مع أهمية تحكّم هؤلاء في التقنية واستخدام البرمجيات الضرورية لوضع الخطط. كذلك إدراج منهجية علمية لمراحل التعليم الأساسي، ولتخفيف الازدحام، هناك عدة خيارات يمكن تبنيها، سواء منفردة أو مجتمعة، منها: تعزيز وتحسين أنظمة النقل العام والجماعي، تحسين أنظمة إدارة وتنظيم المرور في المدينة، بما في ذلك الأنظمة الذكية، تعديل اتجاهات بعض الطرق، توفير محطات انتظار ومواقف سيارات، بما في ذلك المحطات الذكية، إنشاء مراكز تسوق خارج المدينة، وإجراء تعديلات في نمط استعمالات الأراضي، خاصة التجارية والصناعية. كما أن نشر المراكز الحيوية في جميع أنحاء المدينة وتحقيق التكامل بين تخطيط المدن وتخطيط النقل يُعتبران جزءاً من خطة طويلة الأمد. تجارب المدن العالمية في هذا المجال عديدة ويمكن الاستفادة منها وتطبيقها. في كل الأحوال، لا يوجد حل وحيد، بل مجموعة من الحلول التي تحتاج إلى إرادة صادقة وتصميم على تطبيقها بالشكل المناسب. أما بخصوص السؤال المطروح، بخصوص رفع الدعم عن المحروقات؛ لتخفيف الازدحام، ورغم ما قد يعتبره البعض إيجابيات لصالح خزينة الدولة، فإن ذلك سيؤدي إلى انفراج كبير في حركة السير بقدر ما سيزيد من عبء

تأثير السكر أو التخدير، وذلك تطبيقاً لنص المادة (58) من قانون المرور. وكذلك المركبة الآلية التي يثبت الفحص الفني عدم صلاحيتها للاستعمال، بحيث إذا استعملها الجاني رغم ذلك، فإن مصادرتها تكون واجبة الأعمال، تطبيقاً لنص المادة (2/163) عقوبات ليبي، التي جاء فيها: "يحكم دائماً بمصادرة الأشياء الأتية:

- الأشياء التي يعد صنعها أو استعمالها أو... جريمة في ذاته، وذلك حتى ولو لم يصدر الحكم بالإدانة".

فمصادرة المركبة الآلية في مثل هذه الحالة تعتبر تدبيراً وقائياً هدفه منع أي شخص كان من استعمالها، تفادياً لما قد يترتب على ذلك من أضرار بشرية ومادية، وهذا شأن الخمر والمخدرات أيضاً، حيث أوجب المشرع مصادرتها" تفادياً لما قد يترتب على تداولها من أخطار.

المبحث الثالث: حوكمة إدارة المرور

أولاً- الحوكمة:

يعتبر مصطلح الحوكمة من المصطلحات التي عرف مفهومها جدلاً كبيراً، وفي هذا السياق فقد قامت العديد من المؤسسات والهيئات الدولية بمبادرات أفرزت عدة تعاريف تجتمع كلها حول فكرة أساسية واضحة وهي "أسلوب أو طريقة إدارة الموارد الاقتصادية والاجتماعية"، ومن هنا عرف كل من البنك الدولي وبرنامج الأمم المتحدة الإنمائي الحوكمة على التوالي على أنها: "الطريقة التي يتم من خلالها ممارسة السلطة في إدارة الموارد الاقتصادية والاجتماعية للدولة"، وهي أيضاً: "ممارسة السلطة الإدارية والاقتصادية والسياسية لإدارة كافة شئون الدولة، وهو ما يشمل الآليات والعمليات والمؤسسات التي يعبر من خلالها المواطنين عن مصالحهم ويمارسون حقوقهم القانونية ويوفون بالتزاماتهم ويوفقون بين اختلافاتهم" [20]. كما تم تعريفها أيضاً على أنها: "مجموعة القواعد والمؤسسات التي تمارس على أساسها السلطة في الدولة [21]. وهي أيضاً: "أسلوب ممارسة سلطات الإدارة الرشيدة" [22] أو "الكيفية التي تنتهجها الدولة في تسيير مواردها الاقتصادية والاجتماعية من أجل تحقيق التنمية" [23]. وقد طال هذا المصطلح الكثير من المجالات والميادين ومنها المنظومة الحضرية التي تشمل العديد من الأجزاء ومنها النقل (إدارة المرور)، ولكن قبل ذلك نشير إلى الأسباب التي ساهمت في تجاوز مصطلح الحوكمة، المجالات المعتادة والمتعلقة بالشركات نجد انحسار دور دولة وتقسيم المهام وإعادة توزيع الأدوار والسلطات، تعدد مراكز اتخاذ القرار على المستوى الإقليمي والمحلي، ومنها المدن التي تقع في وسط السياسات العامة أين يمكن للدولة أن تحقق أهدافها الاقتصادية والاجتماعية والبيئية من خلال تفويض سلطاتها المحلية للقيام بذلك. وقد أصبح للمدن اليوم دور بالغ الأهمية على أصعدة متعددة، إذ تستجيب للمطالب الاقتصادية في المحيط الاجتماعي فهي تساهم في خلق الثروة ومناصب العمل، كما تؤدي أيضاً على صعيد اقتصادي وبيئي إلى نشوء العديد من المشاكل البيئية كالتلوث وتبديد الموارد، إلى جانب خلق عدم توازن بين الإطار الاجتماعي والبيئي، هذين الأخيرين يصعب إحداث توازن بينهما، فالعمل على ترقية أحدهما ينجم عنه تراجع في مستوى الآخر وهو ما يؤدي إلى ضرورة قيام السلطات بالاهتمام بهذه الأصعدة ومتطلباتها لضمان التوازن بين هذه النقاط وتفاذي الصدام بينهما، وهنا بالتحديد يبرز دور الحوكمة من خلال وضع السياسات وتقوية روح المواطنة والحس المدني [24].

ثانياً- حوكمة إدارة المرور:

مقاييس النظافة والأمن الضرورية لضمان راحة الركاب والحفاظ على ولائهم لهذه الخدمة.

- تفتشي ظاهرة النقل غير الرسمي خصوصاً في سيارات الأجرة بسبب نقص جودة الخدمة في وسائط النقل الجماعي، إضافة إلى غياب خدمة النقل ليلًا.
- زيادة معدلات مرور المركبات ذات الحجم الثقيل خاصة في ساعات النهار التي تعرف حركة المرور فيها الذروة، وما ينجم عن ذلك من مساوئ تصيب هذه الحركة بشلل وضياح للوقت.
- غياب التنظيم المروري لدى إدارة المرور وبدوره أدى إلى قلة تأمين السلامة المرورية وأدى ذلك إلى زيادة الحوادث المرورية.

كل هذه المميزات والتي هي في غالبيتها سلبية أدت إلى التأثير على جودة خدمة إدارة المرور في ليبيا، والذي أدى بدوره إلى ظهور الكثير من الآثار السلبية في مختلف المستويات الاقتصادية، الاجتماعية والبيئية والنفسية، والتي تكلف ليبيا سنويًا تكاليف مادية وبشرية معتبرة.

#### ب- واقع ممارسة حوكمة النقل في ليبيا:

إن الهدف من الحوكمة إجمالاً هو إرساء التحسين وضمان كفاءة أداء السلطات العمومية من خلال قياس كفاءة توفير الخدمات العامة وكفاءة الجهاز البيروقراطي، ولا يختلف الوضع بالنسبة للمرور الذي يسعى إلى تنظيم النقل، ومفهوم حوكمة النقل في ليبيا من المفاهيم نادرة الاستعمال، ومن أجل واقعية أكثر فهو مفهوم غائب عن الوجود تقريباً، وما يشير إليه يمكن إيعازه إلى تطبيق مفهوم الحوكمة المرورية.

ومن هنا تتمتع المدينة بقدرة على لمّ وجمع مختلف الفاعلين من جماعات إقليمية ومحلية تتمتع بسلطة القانون وصلاحيات مخولة من الدولة، تمكّنها من وضع الدعائم والمناهج الرامية إلى إشراك المواطنين بصفة مباشرة أو غير مباشرة، في تسيير البرامج والأنشطة التي تتعلق بمحيطهم المعيشي، وكذا تقدير الآثار المترتبة عن ذلك وتقييمها، وكل هذا في ظل إدارة تهتم بشؤون المواطنين وانشغالهم وتعمل للمصلحة العامة في إطار من العدل والشفافية.

وتهدف سياسة المدينة هذه، أو كما قمنا بإدراجها تحت مفهوم الحوكمة المرورية إلى تحقيق جملة من المطالب تمس كل الجوانب الحياتية للأفراد داخل محيطهم الحضري، ومنها ما يتعلق بخدمات النقل؛ إذ تسعى للتحكم في مخططات النقل والتنقل وحركة المرور، إلى جانب تدعيم الطرق وشبكات النقل المختلفة، مما لا يدع مجالاً للشك بأهمية النقل داخل المدينة والاهتمام به، غير أن ذلك وفقاً لنظرتنا لم يبلغ بعد مرحلة الحوكمة؛ فهي عملية معقدة بعض الشيء، وتستدعي كما أشرنا سابقاً تفاعل وتضافر جهود كل الفاعلين والمنتمين للوسط الحضري، ومع ذلك لا يمكن إنكار جهد الدولة في تحقيق ذلك، إذ حاولت إثراء الجانب التشريعي والقانوني الذي يُعد ركناً أساسياً لتطبيق وتجسيد الحوكمة، وعملت على تنظيم نشاط النقل لما له من أهمية، من خلال وضع سياسات ومجموعة من القوانين والإجراءات التي تساعد السلطات على تدعيم النقل وتحقيق الأهداف المرجوة منه.

وحتى تطبق الحوكمة بشكل كامل فقد تم دعمها بنظام رقابة للسهر على تنفيذ مشاريعها في إطار عقود واتفاقيات التسيير أو منح امتياز خدمات النقل العمومي للمسافرين عن طريق عقود إدارية لشركات أجنبية (عقود BOT)، وتخضع هيا الأخرى لنظام رقابة على أعمالها كغيرها من المؤسسات

المواطن، خصوصاً في ظل عجز الدولة عن توفير خدمات النقل في العاصمة وبقيّة المدن الليبية [27]

#### ج- مخطط استخدامات الأراضي:

- وقف نزيف استخدامات الأراضي وتجميد إقامة المزيد من المشاريع على الأراضي غير المشغولة خاصة في وسط المدن، وهنا نشير إلى أهمية نقل التجمعات الإدارية والتجارية والتعليمية والمباني الحكومية إلى خارج مراكز المدن، مع ضرورة توفير خدمات مرورية ذات مستوى وجودة عالية لضمان سهولة أماكن توقيف السيارات.
- إنشاء وتطوير تجمعات عمرانية متكاملة بعيدة عن المدن القائمة مع مراعاة القيام بدراسة جدوى مرورية جدية أو ما يعرف بدراسات تقييم التأثيرات المرورية كشرط لإجازة الترخيص بإقامة هذه التجمعات.

#### د- إشراك المجتمع المدني:

يعتبر المجتمع المدني مفهومًا حديثاً ارتبط ظهوره بظهور مفهوم الديمقراطية، ويشير إلى مجموعة من التنظيمات والهيئات التطوعية التي تنشأ بمقتضى الإرادة الحرة لأعضائها قصد حماية مصالحهم والدفاع عنها، ومثال ذلك الأحزاب السياسية، التنظيمات الثقافية، الاتحادات المهنية، الجمعيات الأهلية والمنظمات غير الحكومية. ويظهر المجتمع المدني البنية المعاصرة للمؤسسات ومدى انفتاحها لتأثير المواطنين، خاصة فيما يتعلق بتوفير الخدمات العمومية التي لا زالت الدولة القائمة على أداؤها في العديد من الدول والمجالات من خلال ضبطها قانونياً ضماناً لحسن سيرها وجودتها بالاعتماد على القطاع الخاص المحترف في هذه الخدمات، ومنها النقل الحضري، الذي تعتبر جودته وفعالته مهمة للجميع وليس السلطات المعنية فقط، فالأفراد هم زبائن هذه الخدمة وأي خلل يصيبها يؤثر على حياتهم بشكل أو بآخر، وهنا يأتي دور منظمات المجتمع المدني كوسيط بين المجتمع والدولة وكشريك ثابت في مجال مخاطبة الإدارة وإجراء الحوار الاجتماعي حول القضايا التي تهم كل هذه الأطراف [28]، ومثال ذلك توعية الأفراد حول الآثار السلبية للتوسع في البناء والتعمير في الوسط الحضري على حسين سير مخططات المرور.

#### ثالثاً- حوكمة إدارة المرور كحل لمشكلات النقل في المدن الليبية:

##### أ- مساوئ النقل في ليبيا:

يتميز النقل في ليبيا بشكل عام بمجموعة من المميزات نوجزها فيما يلي:

- كثرة متعاملي خدمة النقل، وخاصة من القطاع الخاص، الذين يهدفون إلى الربح دون الأخذ في الحسبان جودة الخدمات المقدمة.
- فوضى وعدم التحكم في الطلب والعرض على وسائط النقل المختلفة خصوصاً الحافلات، التي تعرف عرضاً زائداً في بعض الخطوط وعجزاً في خطوط أخرى، إلى جانب الحالة المزرية التي تتواجد عليها أغلبيتها.
- عدم انتظام مواعيد ومواقيت سير وسائط النقل الجماعي خاصة الحافلات، مع احتساب زمن التأخير الناتج عن الازدحام والاختناقات المرورية.
- زيادة عدد السيارات الخاصة وما ينتج عن ذلك من آثار سلبية تعيق الحياة في المدينة، كالأزدحام المروري والحوادث والتلوث وغيرها من النقاط السوداء التي تقف حجر عثرة أمام تطور المدينة وتحضرها.
- عدم الاهتمام بالشكل العام لوسائط النقل الجماعي وعدم احترام

حوالي (7129) إصابة، وبلغت نسبة تكلفة الأضرار حوالي (214.96.355) دينار ليبي، أي ما يعادل حوالي (285.901.522) دولارا، وإذا ما استمر الأمر على هذا النحو ولم تتخذ الإجراءات الجادة والكفيلة بمواجهة هذه الظاهرة، فإن هذه الأرقام ستتضاعف عشر مرات بعد مرور عشر سنوات، بما يعنيه ذلك من أن نسبة الوفيات ستصير (30.200) متوفيا، وأن نسبة الإصابات ستصير (71.290) إصابة، وهكذا الحال بالنسبة لتكلفة الأضرار.

وفي نظر الباحث فإن إخفاق سياسة المشرع الليبي الجنائية في مواجهة هذه الحوادث وتلك الأضرار يرجع إلى مجموعة من الأسباب، يمكن إبداء أهمها على النحو الآتي:

#### أ- على المستوى التشريعي

الملاحظ من هذه الناحية أن السياسة الجنائية في مواجهة حوادث المرور وأضرارها لم تكن مبنية على أسس منطقية منسجمة في كل مواضع التجريم والجزاء، إذ الملاحظ هو اضطراب أسس هذه السياسة وعدم منطقيتها في بعض الأحيان، وقد ظهر هذا الاضطراب وعدم المنطقية في مواضع عدة رصدتها هذا البحث، ويمكن الإشارة إلى أهمها على النحو الآتي:

- إغفال المشرع الليبي - بموجب قانون المرور - لتجريم الإيذاء الخطئي إذا ما حصل بواسطة دراجة نارية، وتجريمه هذا النوع من الإيذاء إذا ما حصل بواسطة عربة أو دراجة عادية، الأمر الذي أدى معه إلى خضوع الإيذاء الخطئي بواسطة الدراجة النارية للعقوبة الواردة بالمادة (384) عقوبات، وهي أخف من العقوبة التي قررها المشرع - بموجب قانون المرور - لهذا الإيذاء إذا ما حصل بالوسيلتين الأخيرتين، والحال أن استعمال الدراجة النارية أشد خطرا من هاتين الوسيلتين.
- إخضاع المشرع الليبي جريمة القتل الخطأ بواسطة المركبة الآلية لعقوبة السجن بدلا من عقوبة الدية المقررة لكل أنواع القتل الخطأ بموجب قانون القصاص والدية، والحال أن الدية هي الأنسب في تحقيق فكرة الردع، لأنها حددت من قبل المولى عز وجل من فوق سبع سماوات شأنها شأن باقي العقوبات المقررة للحدود.

ويضاف إلى ذلك السهو عن بيان حكم القتل الخطأ بواسطة العربات والدرجات النارية والعادية عند النص على عقوبة السجن كجزاء لهذه الجريمة إذا ما حصلت بالمركبة الآلية بموجب المادة (59) من قانون المرور، الأمر أدى إلى إخضاع هذه الجريمة إذا ما حصلت لإحدى تلك الوسائل للدية وهي الجزاء الجنائي المقرر - بموجب قانون القصاص والدية - للقتل الخطأ في صورته العامة، أي الحاصل بأية وسيلة.

وهذه مفارقة غير منطقية، لأن المنطق يقتضي التسوية بين جميع صور القتل الخطأ وإخضاعها جميعا لعقوبة الدية " لأنها الأصلح في تحقيق فكرة الردع طالما حددت بنص قرآني.

- انعدام مراعاة فكرة التناسب بين بعض الجزاءات الجنائية وخطورة الجرائم المقررة لها، الأمر الذي أدى إلى إضعاف جانب الردع فيها، وقد ظهر ذلك جليا بالنسبة لعقوبة الغرامة المقررة لبعض الجرائم؛ حيث لوحظ ضالة مبلغها مقارنة مع ما قد يترتب على ارتكاب بعض السلوكيات المخالفة لقانون المرور ولائحته التنفيذية والقرارات الصادرة بمقتضاه من أخطار وأضرار.
- الإخفاق في استثمار بعض الجزاءات الجنائية الأكثر فعالية في

الاقتصادية، تخص حسابات السلطة المتكونة من إيرادات متنوعة، ونفقاتها المتنوعة أيضاً والمسخرة لتمويل مهامها، وتقدم مخرجات هذه الرقابة في شكل نتائج ومقررات وتقارير سنوي عن نشاطها من طرف محافظ أو محافظي حسابات.

وعليه، وانطلاقاً من كل ما سبق يمكن القول أن السلطة التنظيمية لإدارة المرور تمثل مظهر حوكمة النقل في ليبيا، إذ تضم مقومات الحوكمة من:

- توفر للقوانين واللوائح الخاصة بضبط الأداء الإداري للسلطة.
- وجود مجلس إدارة تبنيت عنه لجان أساسية للقيام بالمشاريع المسطرة.
- وضوح المسؤوليات بين أعضاء السلطة.
- اعتماد التقارير ضمناً لشفافية معلومات السلطة.

نظام الرقابة على أعمال وأداء السلطة.

#### الخاتمة

بعد أن فرغنا من هذه الدراسة يمكن إبداء أهم النتائج والتوصيات التي توصل إليها الباحث من خلال هذا البحث، وذلك على المستويين: الوطني (أي على مستوى السياسة التي تبناها المشرع الليبي في مواجهة حوادث المرور) والدولي. وقبل إبداء هذه النتائج والتوصيات نود أن نشير إلى أن ما سيبدى حول سياسة المشرع الليبي في مواجهة هذه الظاهرة من ملاحظات، ربما يصدق على السياسات الجنائية الأخرى التي تبنيتها بعض الدول الأخرى، وذلك بسبب التقارب في الأسس التي تبنى عليها تلك السياسات، بما يعنيه ذلك من التقارب في صياغة نصوص القوانين المتعلقة بهذه المكافحة.

وكذلك تم التعرف من خلال هذه الدراسة على أهم الجوانب المرتبطة بإدارة المرور (النقل) بشكل عام وفي ليبيا بشكل خاص، كما حاولنا الإحاطة بمفهوم حوكمة إدارة المرور وواقع ممارستها في ليبيا، وأفرز ذلك صعوبة تبني هذا المفهوم المعقد والصعب من حيث التطبيق والممارسة، غير أننا استخلصنا أن مظهر أو أوجه هذه الحوكمة يتجلى في السلطة التنظيمية للمرور، والتي يعد وجودها ضرورياً بالرغم من قرب السلطات المحلية والإقليمية من المواطن والمعرفة الجيدة باحتياجاته وتوقعاتها حول خدمات النقل، إلا أن هذه السلطات تعاني في أغلب الأحيان من قلة أو عدم توافر الكفاءات والمهارات الإدارية اللازمة أو الموارد البشرية والمالية التي تتيح لها الالتزام على نحو تام بترقية خدمات المرور.

وقد ارتأينا تقديم جملة من الاقتراحات التي نراها ضرورية لتنظيم وترقية إدارة المرور في إطار الحوكمة، ومنها:

#### النتائج

من الناحية النظرية يمكن القول إن المشرع الليبي سعى جاهداً نحو تبني سياسة جنائية فعالة في مواجهة تلك الظاهرة وما قد يترتب عليها من نتائج ضارة، ويظهر ذلك من خلال إصداره لقانون المرور وإلزام الوزارات المعنية لإصدار اللوائح والقرارات الكفيلة بوضع نصوص هذا القانون موضع التطبيق، والتي لم تدخر هي الأخرى جهداً في إصدار القرارات المطلوبة.

بيد أن الملاحظ من الناحية العملية أن هذه السياسة لم تفلح في التخفيف من تلك الحوادث ولا الأضرار الناجمة عنها، والأمر بالغ الخطورة إذا ما أخذنا في الاعتبار ما أشارت إليه الإحصائية عن إصابات حوادث المرور في ليبيا سنة 2012 م، والتي تمت الإشارة إليها في متن هذا البحث، حيث بلغت نسبة الوفيات حوالي شخصاً، وبلغت نسبة الإصابات (بين البليغة والبسيطة)

مستقبلاً لعدم وقوعها.

- التوسع في استعمال الجزاءات المبنية على القاعدة الشرعية (الجزاء من جنس العمل)، وهي بالدرجة الأولى: سحب الترخيص وحجز المركبة.

كما نوصي الجهات الإدارية المعنية لإصدار القرارات الكفيلة بوضع قانون المرور موضع التطبيق بضرورة مراجعة القرارات الصادرة بالخصوص، والغاء ما لم يتواءم منها مع أسس! السياسة الجنائية الرشيدة في مواجهة حوادث المرور وأضرارها، ونوصي بالخصوص مجلس الوزراء لإلغاء القرار رقم (207) لسنة 2013 بشأن تقرير حكم استثنائي على اللائحة التنفيذية للأحكام المنظمة للتصدير والاستيراد، والذي سمح بموجبه باستيراد السيارات المستعملة من الخارج أياً كان تاريخ صنعها.

#### ب- على المستوى الاجتماعي

نوصي بضرورة زيادة الوعي الثقافي لدى أفراد المجتمع باحترام قوانين وقواعد المرور، ويتم ذلك من خلال الإعلام وعقد الملتقيات والندوات التي تبرز دور الفرد في تأمين السلامة المرورية.

#### ج- على مستوى المؤسسات المعنية بتأمين السلامة المرورية

نوصي هذه الجهات بالالتزام بأداء الواجب الملقى على عاتقها، ولا بأس من أن يفرض المشرع بعض الجزاءات التي تكفل ردع الموظفين عن التقاعس أو التخاذل في أداء ذلك الواجب أو استعمال الوساطة أو المحاباة.

#### د- على مستوى تطبيق الحوكمة داخل إدارة المرور:

- ربط سياسات النقل بالسياسة العامة للنقل واستراتيجيات التنمية.
- التأكيد على التنسيق في مجال المرور بين مختلف الهيئات والإدارات ذات العلاقة بقطاع المرور، إلى جانب التنسيق بين خدمات القطاع الرسمي وغير الرسمي وخلق التكامل بينهما.
- تدعيم المرور بالجهات المؤسسية القوي والمهارات والخبرات اللازمة مع التأكيد على أهمية برامج التدريب للموارد البشرية العامة في هذا القطاع.
- تشجيع القطاع الخاص على الاستثمار في وسائل النقل العام للمسافرين داخل المدينة وخارجها لتحسين نوعية الخدمة، مع ضمان المحافظة على وجود الدور المنظم للدولة من خلال السلطة التنظيمية لإدارة المرور.
- تفعيل دور السلطة التنظيمية للمرور وعدم الإبقاء عليها حبيسة النصوص القانونية وإرسائها على أرض الواقع، ونأمل أن يكون ذلك على مستوى كل محافظة نظراً للخصوصية التي تتميز بها كل منها على حدى، وحتى داخل المحافظة الواحدة في حد ذاتها، وهذه الخصوصية الناتجة عن موقعها المجالي والوظيفي هي المتحكمة في حركة وتنقلات الأفراد.

#### ثانياً: النتائج والتوصيات على المستوى الدولي

الملاحظ أنه رغم الجهود المبذولة من قبل بعض المؤسسات الدولية المعنية بمكافحة حوادث المرور والأضرار البشرية التي قد تنجم عنها، كالجمعية العامة للأمم المتحدة ومنظمة الصحة العالمية وصندوق النقد الدولي، إلا أن هذه الجهود لم ترق -في نظر الباحث- إلى المستوى المطلوب للمواجهة، وذلك بسبب عدم إلزامية ما صدر، ويصدر، عن هذه المؤسسات من قرارات وتوصيات في مواجهة الدول، فهي ذات طبيعة إرشادية أو استثنائية لا

مكافحة الحوادث المرورية وما قد يترتب عليها من أضرار، وذلك بعدم التوسع في استخدامها، كما هو الحال بالنسبة لسحب ترخيص القيادة وحجز المركبة.

وقد ظهر هذا الإخفاق جلياً في عدم استثمار الجزاء الأول (سحب ترخيص القيادة) في مواضع عدة من هذا البحث، أهمها: عدم إلزام المشرع للقاضي بالحكم به في مواجهة أخطر النتائج التي قد تترتب على الحادث المروري، وهي الوفاة (حيث أجاز له الحكم به في مواجهتها)، وإلزامه له بالحكم به فيما هو دون ذلك من نتائج، والمنطق يقول أن العكس هو الذي يفترض أن يكون.

كما ظهر هذا الإخفاق جلياً أيضاً بالنسبة للجزاء الثاني (حجز المركبة)، وذلك في عدم التوسع في استخدامه في مواجهة جرائم المرور، حيث قصر استخدامه على جريمة واحدة هي: اختراق سائق المركبة الآلية للإشارة الضوئية الحمراء، ويفترض أن يقرر بالنسبة لجرائم أخرى أشد خطراً منها، كالقتل الخطأ والإبذاء الخطي الجسيم والخطير.

#### ب- على المستوى الاجتماعي

يتمثل السبب الرئيسي في إخفاق سياسة المشرع الليبي في مكافحة جرائم المرور ونتائجها الضارة من الناحية الاجتماعية في عدم الوعي المروري لدى فئة كبيرة من فئات المجتمع، وهي فئة الشباب، وقد أثبت الواقع العملي اختراق الكثير ممن ينتمون إلى هذه الفئة لقواعد وإشارات المرور في عدة نقاط، أهمها:

- تجاوز الحدود المسموح بها للسرعة عند قيادة المركبة الآلية.
- اختراق الإشارة الضوئية الحمراء.
- القيادة بتهور ودون الإلمام بالأصول اللازمة للقيادة.
- استعمال المركبات الآلية دون مراعاة شروط المتانة والصلاحية.
- قيادة المركبة الآلية دون وضع أحزمة الأمان.
- استعمال الهاتف الجوال أثناء قيادة المركبة الآلية، وإن كان هذا يصدق أيضاً على الفئات الأخرى.

#### ج- على مستوى المؤسسات المعنية بالسلامة المرورية وبالتحديد مراكز الشرطة

الملاحظ هو عدم قيام هذه المؤسسات بالواجب الملقى على عاتقها على أكمل وجه، من حيث ضبط المخالفات، والقضاء على ظاهرة الوساطة والمحسوسة، وإن كان ذلك يصدق فقط بالنسبة لبعض الأفراد المنتمين لهذه الجهات. وكذلك تأثرهم ببعض التدخلات القبلية.

## التوصيات

### أ- على المستوى التشريعي

نوصي المشرع الليبي لإعادة النظر في المنظومة التشريعية المتعلقة بتأمين السلامة المرورية، بما يكفل تلافي المآخذ المشار إليها، وعلى الأخص:

- إخضاع جريمة القتل الخطأ بجميع صورها (أي أياً كانت الوسيلة التي استخدمت في ارتكابها) لعقوبة الدية، لأنها قررت لهذه الجريمة الخطئية من لدن خالق البشر من فوق سبع سماوات، وهو الأديري بما يتناسب مع أفعالهم وسلوكياتهم وما يصلح حالهم من جزاءات.

وهذا بالإضافة إلى تعديل نص المادة (3) من قانون القصاص والدية؛ بما يكفل إلزام الجاني بتحمل جزء من الدية أسوة بباقي أفراد العاقلة، حتى يشعر بخطورة النتائج التي تترتب على سلوكه عن غير قصد، فيحتاط

## الملاحق:

(ملحق 1) ومن أهم الضوابط المقررة بهذه اللائحة: وجوب أن تكون السيارات المستعملة الموردة صالحة للاستعمال، وخالية من الصدمات، وألا يزيد عمرها على (5) سنوات (مادة 1/17، 2 من اللائحة).

(ملحق 2) موسوعة القوانين الجنائية الليبية والقوانين الكاملة لها، قانون العقوبات والقوانين الكاملة له، منشورات وزارة العدل الليبية، ط 2006، 1، ص 270.

(ملحق 3) نشرت كل هذه القرارات بالجريدة الرسمية الليبية، ع 14، س 32، 1423 م (2003 م).

(ملحق 4) محمد الرازقي، بحوث في القانون الجنائي الليبي والمقارن - السكر الاختياري والمسؤولية الجنائية (إشكالية التكيف) -، منشورات جامعة المرقب، الخمس، ليبيا، 2009 م، ص 113. الطعن الجنائي رقم 2/201- ق، جلسة 1973/11/06 م/ مجلة المحكمة العليا، العدد 2 السنة 10، ص 147. كذلك ينظر للطعن الجنائي رقم 21/130 ق، جلسة 01/04/1977 م، مجلة المحكمة العليا، العدد 4 السنة 13، ص 157.

(ملحق 5) يلاحظ أنه وإن لم ينص المشرع على مصادرة المركبة لإلابة في هذه الحالة بموجب المادة 58 من قانون المرور، إلا أن مصادرتها مقررة بموجب الأحكام العامة المنصوص عليها بالمادة 1/164 من قانون العقوبات الليبي، باعتبارها من الأشياء التي استعملت في ارتكاب جريمة القيادة تحت تأثير السكر.

(ملحق 6) قلت أن المشرع - بموجب نص المادة 58 من قانون المرور - أراد أن يبنه إلى أمرين، واستثنيت من الآخر وهو الخاص بتشديد العقاب على من يقود المركبة الآلية في حالة الشرب أو التخدير، استثنيت القيادة تحت تأثير التخدير، لأن عقوبة تعاطي المخدرات الواردة في قانون المخدرات والمؤثرات العقلية هي السجن والغرامة التي لا تقل عن ألف دينار ولا تزيد على خمسة آلاف دينار (مادة 37 من قانون المخدرات)، وهي أشد من العقوبة الأصلية التي قررها المشرع لمن يقود المركبة الآلية تحت تأثير التخدير، والتي هي الحبس مدة لا تقل عن سنة ولا تزيد على ثلاث سنوات. ولا يعقل أن يقال أن المشرع أراد تطبيق العقوبة الأخيرة على الجنائي واستبعاد العقوبة المنصوص عليها في قانون المخدرات، لأن هذا القول سيجعل ممن يقود المركبة الآلية تحت تأثير المخدرات أفضل حالا ممن يتعاطى المخدرات فقط دون قيادة، والحال أن العقل والمنطق ينكران هذا، بل إن الثاني ينبغي أن يكون أسوأ حالا من الأول؛ لأنه ارتكب جريمتين، الأولى: تعاطي المخدرات، والأخرى: قيادة المركبة الآلية تحت تأثير المخدرات، ولما قد يترتب على الثانية من عواقب وخيمة، تتمثل في حوادث المرور ونتائجها الضارة.

(ملحق 7) انفصلت وزارة الأمن العام في الوقت الحاضر عن وزارة العدل، وأصبحت وزارة مستقلة بذاتها تحت مسمى وزارة الداخلية.

(ملحق 8) راجع الصفحتين رقم 5، 6 من التقرير العالمي عن حالة السلامة على الطريق، الصادر سنة 2009 م عن منظمة الصحة العالمية، والمنشور على شبكة المعلومات الدولية، ورايبت الموقع هو:

<http://www.who.int/violenceinjuryprevention/roadsafetystatus/2009/ar>

(ملحق 9) من صور هذا الإلتلاف: الإلتلاف الذي يلحق بالطريق العام أو الجسور أو إشارات المرور أو أعمدة أو أسلاك الكهرباء المقامة على جانبي الطريق.

(ملحق 10) هذا إذا كان الإلتلاف قد لحق بالأموال العامة المتمثلة في الطرق العامة والجسور وأعمدة وأسلاك الكهرباء وما مائلها، أما إذا لحق الإلتلاف بمال خاص بأحد الأفراد أو المؤسسات، فبإمكان المتضرر أن يطالب بالتعويضات أمام القضاء المدني؛ تطبيقاً لأحكام القانون المدني.

(ملحق 11) عبد القادر عودة، التشريع الجنائي الإسلامي مقارناً بالقانون الوضعي، دار الحديث، القاهرة، مصر، بدون تاريخ نشر، ص 507.

(ملحق 12) وقد قال بهذا الرأي فقهاء المالكية والشافعية والأحناف؛ لأن الدية عندهم تلزم الجنائي ابتداء، تم تحمليها العاقلة، وهو أحد أفرادها عندهم أيضاً. راجع: وهبة الزحيلي، العقوبات الشرعية والاقضية والشهادات، ج 4، منشورات كلية الدعوة الإسلامية، طرابلس، ليبيا، 1998، ص 187.

(ملحق 13) يقصد بالإيذاء الشخص البسيط: ذلك الإيذاء الذي يترتب عليه مرض المجني عليه. ويقصد بالظرفين المنصوص عليهما بالفقرة الثانية من المادة المشار إليها أعلاه (المادة 60 من قانون المرور)، تعريض المرض الناجم عن الإيذاء حياة المجني عليه للخطر أو للعجز عن القيام بأعماله العادية مدة تزيد على أربعين يوماً، أو تعجيل وضع الحامل في حالة وقوع الإيذاء عليها، وهذا الطرفان هما - على كل حال - اللذين يؤديان إلى تحويل الإيذاء من البسيط إلى الجسيم. ويقصد بالحالات المنصوص عليها بالفقرة الثالثة من المادة السابقة،

تحمل طابع الإلزام القانوني المطلوب، الأمر الذي يجعل من احترامها من قبل الدول مسألة ثانوية.

ولهذا نوصي المجتمع الدولي لإنشاء هيئة خاصة بمكافحة الجرائم المرورية، مهمتها الأساسية وضع المعايير الملزمة لجميع الدول والتي تكفل تأمين السلامة المرورية، بما يعنيه ذلك من إلزام هذه الدول بتعديل قوانينها المرورية بما يتفق وتلك المعايير، ولها في سبيل أداء مهمتها أن تخضع كافة الدول للتفتيش الدوري السنوي أو المفاجئ لما تم إنجازه في هذا الشأن، ولها أيضاً أن تطلب من هيئة الأمم المتحدة فرض جزاءات معينة على الدول التي يثبت تقصيرها في مواكبة ما يصدر عن هذه الهيئة من منشورات أو تعليمات في شأن تأمين السلامة المرورية.

**Author Contributions:** "The author have made all the work and approved it for publication."

**Funding:** "This research received no external funding."

**Data Availability Statement:** "No data were used to support this study."

**Conflicts of Interest:** "The authors declare that they have no conflict of interest."

## أولاً: المراجع العربية:

[1] أمين مصطفى محمد، النظرية العامة لقانون العقوبات الإداري، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية، جمهورية مصر العربية، 2010 م.

[2] حساني خالد، المجتمع المدني في الجزائر بين النصوص القانونية والممارسات العملية، مجلة الفقه والقانون، العدد الثالث، 2013.

[3] عبد القادر عودة، التشريع الجنائي الإسلامي مقارناً بالقانون الوضعي، دار الحديث، القاهرة، مصر، بدون تاريخ نشر.

[4] عوض محمد عوض، قانون العقوبات المصري - القسم العام - دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية، مصر، 1998 م.

[5] محمد الرازقي، بحوث في القانون الجنائي الليبي والمقارن - السكر الاختياري والمسؤولية الجنائية (إشكالية التكيف) -، منشورات جامعة المرقب، الخمس، ليبيا، 2009 م.

[6] محمد رمضان باره، القانون الجنائي الليبي، القسم الخاص، (جرائم الاعتداء على الأشخاص)، الدار العربية للنشر والتوزيع، القاهرة، مصر، ط 2005 م.

[7] محمد رمضان باره، قانون العقوبات الليبي، القسم العام، ج 2، بدون اسم ناشر، بدون مكان نشر، 2010 م.

[8] وهبة الزحيلي، العقوبات الشرعية والاقضية والشهادات، ج 4، منشورات كلية الدعوة الإسلامية، طرابلس، ليبيا، 1998.

[9] رضا جاوحدو؛ عبد الله مايو، تطبيق مبادئ حوكمة المؤسسات والمنهج المحاسبي السليم متطلبات ضرورية لإدارة المخاطر في المؤسسات الاقتصادية، الملتقى الدولي الأول حول الحوكمة المحاسبية للمؤسسة واقع رهانات وأفاق، كلية العلوم الاقتصادية والتجارية وعلوم التسيير، جامعة العربي بن مهيدي، أم البواقي، ديسمبر 2010.

[11] القانون الجنائي الليبي، القسم الخاص، ج 1، (جرائم الاعتداء على الأشخاص)، الدار العربية للنشر والتوزيع، القاهرة، مصر، ط 1، 2005 م.

[12] وزارة الدولة للتنمية الإدارية، أدبيات الحوكمة، متاح على الموقع الإلكتروني: [http://www.ad.gov.eg/NR/.../Governance Literture.pdf](http://www.ad.gov.eg/NR/.../Governance%20Literture.pdf)

ثانياً: المراجع الأجنبية:

[13] Ann MONT et autres, La Gouvernance Urbaine Dans Tous Ses Etats: Analyse et proposition du groupe de réflexion sur la gouvernance urbaine, Rapport de synthèse, janvier 2008.

Claude JACQUIER, La Gouvernance Urbaine: Entre Complications et Complexités, comment s'orienter? Colloque « Vers Une Nouvelle Gouvernance des Territoires », 2008, Reims.

[14] Urban VEHOVAR, Matjaž JAGER, Corruption, Good Governance and Economic growth: The case of Slovenia, paper presented at the conference "Institutions in Transition", Kranjska Gora, Slovenia, 2003.

- الإلكتروني:  
<http://www.ad.gov.eg/NR/.../Governance Letirature.pdf>  
 Urban VEHOVAR, Matjaž JAGER, Corruption, Good (ملحق 23)  
 Governance and Economic growth: The case of Slovenia, paper presented at the conference "Institutions in Transition", Kranjska Gora, Slovenia, 2003, p 04
- ( ملحق 24 ) رضا جاوحدو: عبد الله مايو، تطبيق مبادئ حوكمة المؤسسات والمنهج المحاسبي السليم متطلبات ضرورية لإدارة المخاطر في المؤسسات الاقتصادية، الملتقى الدولي الأول حول الحوكمة المحاسبية للمؤسسة واقع رهانات وأفاق، كلية العلوم الاقتصادية والتجارية وعلوم التسيير، جامعة العربي بن مهيدي، أم البواقي، ديسمبر 2010، ص2.
- ( ملحق 25 ) Annik OSMONT et autres, La Gouvernance Urbaine Dans Tous Ses Etats: Analyse et proposition du groupe de réflexion sur la gouvernance urbaine, Rapport de synthèse, janvier 2008, p10  
 Claude JACQUIER, La Gouvernance Urbaine: Entre (ملحق 26)  
 Complications et Complexités, comment s'orienter ? Colloque « Vers Une Nouvelle Gouvernance des Territoires », 2008, Reims, p04
- ( ملحق 27 ) أحمد محمد الحضيري، أحمد محمد أبو القاسم، دراسة وتقييم أحجام المرور على طريق وادي الحياة، المؤتمر الدولي الأول للهندسة، جامعة سرت، كلية الهندسة، 2022م، ص220. كذلك ينظر، أحمد الحضيري، مقال نشره على الفيس بوك، <https://www.facebook.com/share/t8h8f6UKXy1RN2Zw/?mibextid=qi2Omg> ، تاريخ الإطلاع 2024/09/25 م.
- ( ملحق 28 ) حساني خالد، المجتمع المدني في الجزائر بين النصوص القانونية والممارسات العملية، مجلة الفقه والقانون، العدد الثالث، 2013، ص2.
- حالات الإيذاء الشخصي الخطير المنصوص عليها بالمادة 381 عقوبات، وهي أن يترتب على فعل الإيذاء مريض لا يرجى الشفاء منه أو يحتمل عدم الشفاء منه، وفقد حاسة من الحواس أو إضعافها إضعافاً مستديماً، وفقد أحد الأطراف أو الأعضاء أو إضعافه إضعافاً مستديماً، أو فقد منفعته أو فقد القدرة على التناسل أو صعوبة مستديماً جسيمة في الكلام، وتشويه مستديم في الوجه، وإجهاض للحامل الواقع عليها الإيذاء (ملحق 14) وكنا قد انتقدنا في موضع سابق موقف المشرع الليبي هذا، ودعواناه إلى العدول عنه، بحيث يبقى هذه الجريمة خاضعة لعقوبة الدية بدلاً من السجن، شأنه شأن جريمة القتل الخطأ الحاصل بأية وسيلة، فلا نعود إلى ذلك هنا؛ تحاشياً للتكرار.
- ( ملحق 15 ) راجع: محمد رمضان باره، قانون العقوبات الليبي، القسم العام، ج2، بدون اسم ناشر، بدون مكان نشر، 2010 م، ص 63 وما بعدها.
- ( ملحق 16 ) محمد رمضان باره، القانون الجنائي الليبي، القسم الخاص، ج1، جرائم الاعتداء على الأشخاص)، الدار العربية للنشر والتوزيع، القاهرة، مصر، طد، 2005 م، ص 83.
- ( ملحق 17 ) المحكمة العليا الليبية، طعن دستوري رقم 59/29 ق، جلسة 2013/12/23 م، الحكم غير منشور.
- ( ملحق 18 ) المحكمة العليا الليبية، طعن جنائي رقم 59/1665 ق، جلسة 2004/4/24 م، الحكم غير منشور. مشار إليه في: محمد رمضان باره، المرجع السابق، ص 87.
- ( ملحق 19 ) أمين مصطفى محمد، النظرية العامة لقانون العقوبات الإداري، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية، جمهورية مصر العربية، 2010، ص 246.
- ( ملحق 20 ) المرجع السابق نفسه.
- ( ملحق 21 ) عوض محمد عوض، قانون العقوبات المصري - القسم العام - دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية، مصر، 1988 م، ص 574.
- ( ملحق 22 ) وزارة الدولة للتنمية الإدارية، أدبيات الحوكمة، ص14-15، متاح على الموقع