

قانون المرور الليبي بين النص والتطبيق: قراءة نقدية في القانون رقم (11) لسنة 1984 وتعديلاته.

أ. فوزية فرج حمّاد سليمان - باحثة دكتوراه قانون عام

عضو هيئة تدريس متعاون بجامعة الرفاق

الايمل: hfas06018@gmail.com

المستخلص:

تهدف هذه الدراسة إلى تحليل ونقد قانون المرور الليبي رقم (11) لسنة 1984 وتعديلاته، واستجلاء الفجوة بين نصوصه وتطبيقاته الميدانية. وتكمن إشكالية البحث في مدى فعالية التشريع في الحد من حوادث المرور، ومعوقات تطبيقه التي تحول دون تحقيق أهدافه. وانتهجت الدراسة المنهج التحليلي النقدي للنصوص، والمنهج الوصفي للأحصائيات، والمنهج المقارن للاستفادة من التجارب المشابهة، وشملت العينة الأحكام القضائية، والتقارير الإدارية، والإحصائيات الرسمية لسنوات 2015-2024. وتوصلت الدراسة على قصور تشريعي في مواكبة المستجدات، وضعف آليات الرقابة، وتداخل الاختصاصات، ونقص برامج التأهيل المهني. وأوصت بمراجعة شاملة للقانون، وتعزيز التقنيات الحديثة في الرصد، وتفعيل كاميرات للمراقبة، وتطوير برامج تدريبية لرجال الضبط المروري، وإنشاء قاعدة بيانات موحدة. وتخلص الدراسة إلى أن تفعيل التشريع المروري، يتطلب إرادة سياسية ومؤسسية بين النص والتطبيق.

الكلمات المفتاحية: قانون المرور الليبي، حوادث المرور، التشريع المروري، تطبيق القانون، الرقابة المرورية، السلامة المرورية، إنفاذ القانون، ليبيا.

Abstract:

This study aims to analyze and critically examine Libyan Traffic Law No. (11) of 1984 and its amendments, and to identify the gap between its provisions and their practical application. The research problem lies in assessing the effectiveness of the legislation in reducing traffic accidents and identifying the obstacles to its implementation that hinder the achievement of its objectives. The study adopts a critical analytical approach to the legal provisions, a descriptive approach to statistics, and a comparative approach to benefit from similar experiences. The sample included judicial rulings, administrative reports, and official statistics for the years 2015–2024. The study found legislative shortcomings in keeping pace with recent developments, weak monitoring mechanisms, overlapping jurisdictions, and a lack of professional training programs. It recommends a comprehensive review of the law, strengthening modern monitoring technologies, activating surveillance cameras, developing training programs for traffic enforcement officers, and establishing a unified database. The study concludes that effective enforcement of traffic legislation requires political and institutional will to bridge the gap between legal provisions and their practical application.

Keywords: Libyan Traffic Law, Traffic Accidents, Traffic Legislation, Law Enforcement, Traffic Control, Road Safety, Legal Enforcement, Libya.

المقدمة

تُعد حوادث المرور من أبرز التحديات التي تواجه الدول المعاصرة، لما تخلفه من خسائر بشرية ومادية جسيمة، إذ تشير تقارير World Health Organization إلى أن حوادث الطرق تتسبب في وفاة نحو 1.19 مليون شخص سنوياً على مستوى العالم، مع تركيز النسبة الأكبر في الدول ذات الدخل المتوسط والمنخفض. وهو ما يعكس الطبيعة الهيكلية لهذه الظاهرة وخطورتها على الصحة العامة. وفي هذا السياق يعد القانون رقم (11) لسنة 1984 بشأن المرور على الطرق العامة وتعديلاته، أحد أهم التشريعات الليبية التي وضعت الأسس القانونية لتنظيم حركة السير وضبط السلوك المروري. غير أن الواقع العملي يكشف عن فجوة واضحة بين النصوص القانونية والتطبيق، الأمر الذي يثير تساؤلات حول مدى فعالية هذا التشريع في الحد من الحوادث المرورية.

وقد مرّ التنظيم القانوني للمرور في ليبيا بعدة مراحل، بدأت بمحاولات مبكرة لتنظيم سلوك السائقين، ثم صدور قانون 1984 باعتباره الإطار الأساسي قبل أن يخضع لتعديلات لاحقة سنة 1994، 2003، فضلاً عن صدور قرارات ولوائح تنفيذية لتنظيم الجوانب التطبيقية ومع ذلك فإن هذا التطور التشريعي، ظل يصاحبه قصور نوعي في مواكبة التحول النوعي في فلسفة السياسة العقابية الحديثة، خاصة فيما يتعلق بتبني آليات الوقاية والتدرج في الجزاء. ومن ثم، تبرز الحاجة إلى دراسة نقدية تحليلية لهذا القانون في ضوء مؤشرات وتداعيات الحوادث المرورية، للوقوف على مدى كفايته وفعاليتها في تحقيق الردع والوقاية.

أهمية البحث:

تبرز أهمية هذا البحث في كونه يتناول موضوعاً حيوياً يمس سلامة المجتمع، حيث يسعى إلى تقييم فعالية التشريع المروري الليبي في الحد من الحوادث، من خلال الربط بين النصوص القانونية والواقع العملي، بما يسهم في الكشف عن أوجه القصور في التنظيم القانوني. كما تكتسب الدراسة تطوير السياسة التشريعية في هذا المجال، ويتمشى مع الاتجاهات الحديثة في تنظيم المرور، فضلاً عن ارتباطه بموضوع الندوة العلمية حول "حوادث المرور: المؤشرات والتداعيات".

إشكالية البحث:

تتمثل الإشكالية الرئيسة في التساؤل الآتي: إلى أي حد استطاع القانون رقم (11) لسنة 1984 وتعديلاته أن يحقق الردع والوقاية، وأن يواكب التطورات الحديثة في السياسة التشريعية المرورية، بما يسهم في الحد من مؤشرات وتداعيات الحوادث المرورية في ليبيا؟

أهداف البحث

- تحليل الإطار القانوني المنظم للمرور في ليبيا.
- تقييم فعالية العقوبات والجزاءات في تحقيق الردع.
- الكشف عن أوجه القصور في النصوص القانونية مقارنة بالتطبيق العملي.
- إبراز مدى مواكبة التشريع الليبي للاتجاهات الحديثة.
- تقديم مقترحات إصلاحية تشريعية وإجرائية.

منهجية البحث:

- يعتمد هذا البحث على مجموعة من المناهج العلمية تتمثل في:
- المنهج التحليلي النقدي: لتحليل النصوص القانونية وتقييمها.
- المنهج الوصفي: لعرض المؤشرات المتعلقة بالحوادث المرورية في ليبيا.

خطة البحث:

المبحث الأول: الإطار القانوني والتنظيمي لقانون المرور الليبي.

المطلب الأول: عرض النصوص الأساسية وأهداف القانون.

المطلب الثاني: تطور التشريع المروري في ليبيا ومدى مواكبته للواقع.

المبحث الثاني: حوادث المرور بين المؤشرات والقصور التشريعي.

المطلب الأول: المؤشرات الإحصائية والتداعيات الاجتماعية والاقتصادية للحوادث.

المطلب الثاني: نقد النصوص والعقوبات المرورية واقتراح الحلول إصلاحية وتشريعية.

المبحث الأول

الإطار القانوني والتنظيمي لقانون المرور الليبي

جاء القانون رقم 11 لسنة 1984 وتعديلاته، استجابةً للحاجة الملحة إلى إطار قانوني ينظم حركة السير ويحمي الأرواح والممتلكات العامة والخاصة، في ظل تزايد أعداد المركبات وتضاعف معدلات الحوادث المرورية. ومنذ صدوره، خضع القانون لتعديلات تشريعية ولوائح تنظيمية، تهدف إلى سد الثغرات ومواكبة التطورات التقنية والاجتماعية، إلا أن الدراسات الميدانية وأرقام الحوادث أظهرت تحديات كبيرة في التطبيق العملي وفعالية الردع.

ومن هنا، تكتسب دراسة هذا القانون أهمية خاصة، إذ تتيح الوقوف على نشأته وأهدافه في المطلب الأول، وتتبع أبرز التعديلات والمبادئ القانونية التي يقوم عليها في المطلب الثاني. مع تقديم قراءة نقدية لمحدودية مواكبته للواقع المروري الليبي.

المطلب الأول: عرض موجز للنصوص الأساسية وأهداف القانون.

المطلب الثاني: تطور التشريع المروري في ليبيا ومدى مواكبته للواقع.

المطلب الأول

عرض موجز للنصوص الأساسية وأهداف القانون

يعتبر القانون رقم (11) لسنة 1984 بشأن المرور على الطرق العامة مع تعديلاته اللاحقة المرجع القانوني الأساسي للتشريع المروري في ليبيا، جاء القانون ليضع قواعد واضحة لتنظيم حركة السير وضبط السلوك المروري، في ظل الزيادة المستمرة في عدد المركبات وتنامي الحوادث. ويهدف هذا القانون إلى تحقيق السلامة العامة، وحماية الأرواح والممتلكات، وضمان انسياب حركة المرور على الطرق العامة كما يشكل القانون الإطار الذي استندت إليه التعديلات التشريعية واللوائح التنفيذية اللاحقة؛ بهدف سد الثغرات القانونية وتطوير آليات التنظيم، بما يعكس توجه المشرع نحو تعزيز النظام العام المروري والحد من الحوادث (قانون المرور رقم 11، 1984).

أولاً: النصوص الأساسية في قانون المرور: يتضمن قانون المرور مجموعة من الأحكام الجوهرية التي يمكن إجمالها في عدة محاور رئيسية (قانون المرور رقم 11، 1984):

1. تنظيم المركبات وترخيصها: نص القانون في المادة 3 و 4 على ضرورة تسجيل المركبات وترخيصها لدى الجهات المختصة، مع تحديد شروط صلاحيتها الفنية، وإلزام مالكيها بإجراء الفحص الدوري وذلك في المادة 6 و 7، لضمان سلامة المركبات، والحد من الأعطال الفنية المسببة للحوادث.

2. تنظيم رخص القيادة: أشارت المادة 26 إلى شروط الحصول على رخصة القيادة، بما يشمل السن القانونية، اللياقة الصحية، واجتياز الاختبارات الفنية، كما نظم القانون حالات سحب أو وقف الرخصة. ويؤكد تقارير منظمة الصحة العالمية سنة 2021 World Health Organization أن العامل البشري يُسهم في نسبة كبيرة في حوادث المرور عالمياً، كما تشير البيانات إلى أن ليبيا تُعد من بين الدول ذات المعدلات المرتفعة في وفيات الطرق مقارنة بعدد السكان (www.who.int).

. ومن بين 197 دولة وإقليم تم تحليلها في قاعدة بيانات الصحة العالمية لعام 2021 احتلت ليبيا المرتبة الثانية في عدد ضحايا الحوادث المرورية على الطرق بمعدل 34 لكل 100 ألف نسمة وأشارت المنظمة على أن نحو 1.19 مليون شخص يلقون حتفهم سنوياً في حوادث الطرق حول العالم. وقالت المنظمة عن إصابات الطرق أصبحت السبب الرئيسي للوفاة بين الأشخاص الذين تتراوح أعمارهم بين 5 و 29 عاماً. كما أن أكثر من نصف الوفيات الناتجة عن حوادث الطرق تشمل المشاة وراكبي الدراجات وراكبي الدراجات النارية. مما يبرز أهمية تنظيم رخص القيادة كأداة وقائية أساسية (منظمة الصحة العالمية، 2021).

3. قواعد السير والمرور: تغطي المواد 30 - 54، الالتزامات الأساسية للسائقين، مثل الالتزام بالسرعة المحددة، واحترام إشارات المرور، ومنع القيادة تحت تأثير الكحول أو المؤثرات العقلية. وتعد هذه القواعد من

القواعد الآمرة التي لا يجوز الاتفاق على مخالفتها، نظراً لأثرها المباشر على حماية الأرواح والممتلكات. وكما تؤكد الأدبيات الحديثة في السلامة المرورية أن الالتزام بالسرعة القانونية واستخدام وسائل الضبط (مثل الكاميرات والرادارات) يساهم بشكل كبير في تقليل معدلات الوفيات الناجمة عن الحوادث (قانون أحكام المرور، 1984).

4. المسؤولية والعقوبات: تتضمن المواد 55 - 69، جزاءات إدارية وجنائية تشمل الغرامات، سحب الرخص، والحبس في حالات المخالفات الجسيمة أو التسبب في حوادث مرورية، ما يعكس توجه المشرع نحو تعزيز الردع القانوني.

ثانياً: أهداف قانون المرور: لا يقتصر قانون المرور الليبي على تنظيم حركة السير من الناحية الشكلية، بل يستهدف تحقيق مجموعة من الأهداف الجوهرية ذات الطابع الوقائي والتنظيمي، من أبرزها (منظمة الصحة العالمية، التقرير العالمي عن حالة السلامة على الطرق، جنيف 2021)

1. حماية النظام العام: يهدف القانون إلى حماية النظام العام بعناصره الأساسية، وعلى رأسها الأمن والسلامة العامة، من خلال فرض قواعد ملزمة تنظم استعمال الطريق العام وتحد من السلوكيات الخطرة.

2. الحد من الحوادث المرورية: يسعى المشرع إلى تقليل الحوادث المرورية من خلال وضع قواعد دقيقة للسير وفرض جزاءات على المخالفين، بما يحقق الردع العام والخاص، وتؤكد منظمة الصحة العالمية أن فعالية التشريعات المرورية تمثل أهم العوامل في تقليل الوفيات والإصابات الناتجة عن حوادث الطرق.

3. تنظيم استعمال الطريق العام: يعد الطريق العام مرفقاً عاماً، يخضع لتنظيم قانوني دقيق ويهدف إلى تحقيق التوازن بين حرية التنقل ومتطلبات السلامة، بما يضمن الاستخدام الآمن والمشارك لهذا المرفق.

4. تعزيز الوعي والانضباط المروري: يسهم القانون في ترسيخ الثقافة المرورية لدى الأفراد وتعزيز احترام القواعد القانونية، بما ينعكس إيجاباً على سلوك السائقين ويحد من المخالفات.

ورغم أهمية هذه الأهداف، إلا أن تحقيقها يظل رهيناً بمدى فعالية النصوص القانونية وآليات تطبيقها وهو ما يثير تساؤلات حول مدى كفاية هذا التنظيم في مواجهة التحديات المرورية الراهنة في ليبيا. غير أن هذه الأهداف رغم وضوحها، لم تقترن بآليات تنفيذ حديثة كفيلة بتحقيقها بشكل فعلي.

ورغم شمول النصوص القانونية التي تضمنها قانون المرور الليبي، إلا أنها تظل في جانب كبير منها ذات طابع تقليدي، يقوم أساساً على فرض العقوبات بعد وقوع المخالفة، دون تبني مقاربة حديثة قائمة على الوقاية والتدرج في الجزاء، ويظهر هذا القصور بوضوح في محدودية استخدام الوسائل التقنية في الرقابة المرورية، وغياب أنظمة حديثة مثل المراقبة الإلكترونية الشاملة أو نظم تتبع السلوك المروري للسائقين. وفي هذا السياق تؤكد منظمة الصحة العالمية (منظمة الصحة العالمية، التقرير العالمي عن حالة السلامة على

الطرق، جنيف 2021). أن التشريعات المرورية الفعالة لم تعد تقتصر على سن القواعد والعقوبات، بل

تعتمد على منظومة متكاملة تشمل التكنولوجيا والتوعية وإنفاذ القانون بشكل صارم ومستمر. كما تشير تقارير البنك الدولي World Bank إلى أن الحد من حوادث المرور يتطلب مقاربة تشمل التشريع، البنية التحتية وإنفاذ القانون والإدارة المؤسسية (www.worldbank.org). ومن ثم، فإن الاقتصار على النصوص التقليدية دون تطوير أدوات حديثة للرقابة والردع يطرح إشكالية حقيقية حول مدى كفاية هذا التنظيم القانوني في تحقيق أهدافه، خاصة في ظل الارتفاع المستمر لمؤشرات الحوادث المرورية في ليبيا.

المطلب الثاني

تطور التشريع المروري في ليبيا ومدى مواكبته للواقع

يعد القانون رقم 11 لسنة 1984 بشأن المرور على الطرق العامة الإطار التشريعي الأساسي لتنظيم حركة السير في ليبيا، وقد خضع منذ صدوره لعدد من التعديلات التشريعية واللوائح التنفيذية، التي استهدفت تطوير بعض أحكامه وتعزيز السلامة المرورية. غير أن هذه التعديلات اتسمت في معظمها بالطابع الجزئي، إذ ركزت على تعديل بعض الأحكام دون إحداث إصلاح تشريعي شامل يعيد بناء المنظومة المرورية ولم تصل إلى إصلاح تشريعي شامل يعيد بناء المنظومة المرورية وفق متطلبات التطور الحديث. ومن خلال تتبع هذا التطور، يمكن تقسيم المسار التشريعي لقانون المرور في ليبيا إلى مراحل رئيسية (قانون المرور، 1984) تعكس طبيعة هذا التدرج ومدى مواكبته للواقع المروري.

أولاً: المرحلة التأسيسية (1984): صدر قانون المرور رقم 11 لسنة 1984 بوصفه الإطار التشريعي العام المنظم لحركة السير في ليبيا، في مرحلة اتسمت بتزايد استخدام المركبات وغياب تنظيم قانوني متكامل آنذاك. وقد تضمن القانون قواعد تفصيلية، تتعلق بتسجيل المركبات، وتنظيم رخص القيادة وقواعد السير والعقوبات. غير أن هذا القانون، في بنيته يعكس الطابع التقليدي للتشريعات المرورية السائدة في تلك الفترة، حيث اعتمد أساساً على الضبط القانوني المباشر القائم على فرض القواعد والعقوبات، دون الاعتماد على الوسائل التقنية الحديثة أو النظم الذكية لإرادة الحركة المرورية، وهو ما يحد من قدرته على مواكبة التطورات اللاحقة.

ثانياً: مرحلة التعديلات الجزئية (1994): شهد القانون أول تعديل جوهري بموجب القانون رقم (13) لسنة 1994، والذي استهدف تعديل بعض أحكام قانون المرور، خاصة ما يتعلق بالعقوبات والإجراءات؛ وقد جاء هذا التعديل في سياق محاولة تعزيز الطابع الردعي للتشريع، في مواجهة تزايد المخالفات المرورية (قانون رقم 13، 1994).

ثالثاً: مرحلة التنظيم اللائحي (ما بعد 1994): في المرحلة اللاحقة، لم يشهد قانون المرور تعديلات تشريعية جذرية متكررة، بل اتجهت السلطة التنفيذية إلى تنظيم العديد من الجوانب التطبيقية من خلال اللوائح التنفيذية والقرارات الإدارية الصادرة عن الجهات المختصة، وخاصة وزارة الداخلية، والتي تناولت هذه اللوائح مسائل مثل إجراءات الترخيص، والفحص الفني للمركبات وتنظيم المرور داخل المدن. غير أن هذا

الاتجاه يعكس انتقالاً من الإصلاح التشريعي إلى الإدارة اللائحة، وهو ما يُعد مؤشراً على غياب رؤية تشريعية متكاملة لتطوير المنظومة المرورية.

رابعاً: تقييم التطور التشريعي في ضوء المعايير الحديثة: يُظهر التحليل الموضوعي للتدرج التشريعي أن قانون المرور الليبي لم يشهد تحديثاً بنوياً شاملاً منذ صدوره، بل اقتصر التطوير على تعديلات جزئية وتنظيمات تنفيذية. ويُعدّ هذا النمط من التطور غير كافٍ في ظل التحولات العميقة التي شهدتها قطاع النقل عالمياً. وفي هذا السياق أكدت تقارير منظمة الصحة العالمية (WHO) (تقارير منظمة الصحة العالمية، 2024) أن تحديث التشريعات المرورية يجب أن يقرن بإدماج أدوات حديثة مثل .

أنظمة المراقبة الإلكترونية

- إدارة السرعة
- التقنيات الذكية للضبط المروري.

كما تشير دراسات البنك الدولي World Bank (www.albankaldawli.org) أن التشريعات المرورية الفعالة تعتمد على مقارنة متكاملة تشمل: التشريع، التطبيق، البنية التحتية، والتكنولوجيا. ومن ثم، فإن محدودية التطور التشريعي في ليبيا تعكس قصوراً في مواكبة هذه الاتجاهات الحديثة وهو ما يفسر استمرار ارتفاع معدلات الحوادث رغم وجود إطار قانوني منظم. وفي تقرير مشترك للبنك الدولي والاتحاد الأوروبي والأمم المتحدة (www.albankaldawli.org) لأضرار الفيضانات الكارثية حول ليبيا لعام 2024 خاصة تم التأكيد على أن:

- قطاع النقل من أكثر القطاعات تضرراً.
- البنية التحتية تعرضت لأضرار كبيرة
- مما يؤثر مباشرة على السلامة العامة

وخلاصة ما سبق رغم غياب دراسات تفصيلية للبنك الدولي حول السلامة المرورية في ليبيا إلا أن التقارير المتعلقة بالوضع التنموي تشير إلى وجود تحديات كبيرة في قطاع النقل والبنية التحتية، حيث يعاني هذا القطاع من ضعف الكفاءة والتكامل المؤسسي وهو ما ينعكس سلباً على مستوى السلامة المرورية كما أظهرت تقارير حديثة أن قطاع النقل من بين القطاعات الأكثر تأثراً بالأزمات مما يزيد من مخاطر الحوادث ويحد من فعالية تطبيق القوانين المرورية. ومن خلال القراءة النقدية للتدرج التاريخي السابق لقوانين المرور، يمكن تسجيل الملاحظات الآتية:

- أن التطور التشريعي اتسم بالجمود النسبي منذ 1984.
- أن التعديلات جاءت في إطار تشديد العقوبات أكثر من تطوير المنظومة.
- غياب إدماج التكنولوجيا في بنية القانون.

- استمرار الفجوة بين النص القانوني والتطبيق العملي. وتتفق هذه النتائج مع ما تذهب إليه الادبيات الدولية من أن ضعف تحديث التشريعات المرورية يعد عاملاً رئيسياً في استمرار ارتفاع معدلات الحوادث.

المبحث الثاني: حوادث المرور بين المؤشرات والقصور التشريعي

تُعدّ حوادث المرور في ليبيا من أبرز مظاهر الخلل الاجتماعي والاقتصادي، إذ تكشف المؤشرات الإحصائية عن حجم الخسائر البشرية والمادية المتزايدة، وما يترتب عليها من تداعيات تمس حياة الأفراد والدولة. غير أنّ هذه الظاهرة لا ترتبط فقط بالواقع العملي، بل تكشف أيضاً عن قصور تشريعي في النصوص والعقوبات المرورية، الأمر الذي يفرض مراجعة نقدية واقتراح حلول إصلاحية وتشريعية أكثر فاعلية. ومن هنا يتناول هذا المبحث جانبين متكاملين: الأول يركّز على المؤشرات والتداعيات، والثاني يسلط الضوء على النصوص القانونية والعقوبات المرورية وما تحتاجه من تطوير.

المطلب الأول: المؤشرات الإحصائية والتداعيات الاجتماعية والاقتصادية للحوادث.

المطلب الثاني: نقد النصوص والعقوبات المرورية واقتراح حلول إصلاحية وتشريعية.

تُظهر المؤشرات الإحصائية في ليبيا أنّ حوادث المرور لم تعد مجرد وقائع فردية معزولة، بل تحوّلت إلى ظاهرة هيكلية ذات أبعاد اجتماعية واقتصادية معقدة، تنعكس آثارها على الأفراد والمجتمع والدولة. فالأرقام تكشف عن تزايد معدلات الإصابات والوفيات، وما يترتب عليها من أعباء مالية وصحية واجتماعية تنقل كاهل الدولة والأفراد. ومن هنا تأتي أهمية هذا المطلب، الذي يسعى إلى تحليل تلك المؤشرات وبيان التداعيات المترتبة عليها، باعتبارها الأساس لفهم حجم المشكلة قبل الانتقال إلى معالجة أوجه القصور التشريعي.

يستوجب التحليل العلمي لظاهرة حوادث المرور، الاعتماد على بيانات إحصائية تتسم بالثبات النسبي وتتيح إمكانية المقارنة الزمنية. وفي هذا السياق يُلاحظ أن المرحلة التي أعقبت سنة 2011 لم تكن ملائمة لإجراء تحليل إحصائي دقيق؛ نظراً لاضطراب مؤسسات جمع البيانات وعدم انتظامها. وبناء عليه تم اعتماد سنة 2015 كنقطة انطلاق للتحليل، لارتباطها بصدر تقرير دولي شامل عن منظمة الصحة العالمية (WHO)، يُعد مرجعاً أساسياً في قياس مؤشرات السلامة المرورية، ويتميز بتقديم بيانات موثوقة وقابلة للمقارنة على المستوى الدولي (المجمع القانوني الليبي، 2025).

يتيح هذا الاختيار بناء تحليل زمني متدرج يشمل مرحلة الاستقرار النسبي قبل جائحة كورونا ثم مرحلة الجائحة سنة 2020 التي اتسمت بخصوصية استثنائية في حركة النقل وصولاً إلى المرحلة اللاحقة التي شهدت عودة المؤشرات على الارتفاع، وهو ما يسمح بتقديم قراءة تحليلية شاملة تعكس الطبيعة الهيكلية لحوادث المرور.

أولاً: المؤشرات الإحصائية لحوادث المرور: تُظهر البيانات الدولية أن ليبيا تُعد من الدول ذات المعدلات المرتفعة في حوادث المرور، حيث أشار تقرير منظمة الصحة العالمية لسنة 2015 إلى تسجيل نحو 4398 حالة وفاة، بمعدل 73.4 وفاة لكل 100 ألف نسمة، وهو من أعلى المعدلات على المستوى الإقليمي، بما يعكس خطورة الوضع المروري في البلاد منذ فترة مبكرة. ومع تطور المؤشرات الزمنية، لم تُظهر البيانات تحسناً جوهرياً، إذ سجلت الإحصائيات الوطنية سنة 2020م، نحو 4131 حادثاً مرورياً نتج عنها 3275 إصابة، وخسائر مادية قُدرت بنحو 280 مليون دينار ليبي، وهو ما يعكس البعد الاقتصادي الخطير للحوادث.

وتجدر الإشارة إلى أن سنة 2020 تمثل مرحلة استثنائية في تحليل المؤشرات، نظراً لتأثر حركة النقل بجائحة كورونا، وهو ما يفرض التعامل مع بياناتها بحذر منهجي عند تفسير النتائج، إذ لا تعكس بالضرورة الاتجاه العام المستقر للحوادث. وفي سنة 2021، والسنوات القريبة منها، أظهرت تقارير وزارة الداخلية الليبية ارتفاعاً ملحوظاً في معدلات حوادث المرور حيث بلغت حالات الوفاة الناتجة عن حوادث المرور نحو 1761 حالة وفاة، وهو ما يؤكد استمرار الظاهرة رغم الظروف الاستثنائية السابقة، مما يشير إلى أزمة وطنية قصوى تعزي لأسباب متعددة، منها تهالك البنية التحتية، السرعة الزائدة، والقيادة المتهورة (وكالة الأنباء الليبية، 2021).

ووفقاً لوزارة الداخلية الليبية-إدارة شؤون المرور والتراخيص، شهدت ليبيا معدلات مرتفعة لحوادث المرور خلال فترة (2018-2022)، حيث تم تسجيل 9245 حالة وفاة و11532 إصابة بليغة، وأدى إلى تضرر 39618 مركبة بقيمة تقديرية تبلغ 218 مليون دينار ليبي، حيث سجل عام 2022 تحديداً ارتفاعاً في معدلات الوفيات لكل 1000 شخص، مما يعكس تصاعد خطورة الحوادث من حيث نتائجها البشرية. وبالتالي شهدت حوادث المرور استمراراً للنزيف الدماغي والبشري، حيث صُنفت ليبيا بين الدول الأعلى عالمياً في معدلات الوفيات نسبةً لعدد السكان، بمتوسط يقارب 2500 ضحية سنوياً خلال الفترة (2018-2022). وحيث أشارت التقديرات، إلى تضرر آلاف المركبات وخسائر اقتصادية فادحة؛ نتيجة للسرعة وتهالك الطرق، واستخدام الهواتف المحمولة وعدم استخدام حزام الأمان، والقيادة تحت تأثير الكحول وغياب الرقابة (وزارة الداخلية الليبية، إدارة شؤون المرور والتراخيص، 2022، 2018).

وفي سنة 2023، أظهرت البيانات الصادرة عن وزارة الداخلية الليبية تسجيل 1279 حالة وفاة و3514 إصابة بين خطيرة وبسيطة خلال النصف الأول فقط من السنة، إضافة إلى 6160 حالة ضرر

بالمركبات الآلية وهو ما يعكس استمرار ارتفاع معدلات الحوادث واتساع آثارها (وزارة الداخلية الليبية، إدارة شؤون المرور والتراخيص، 2023).

إن الأرقام الرسمية وغير الرسمية الصادرة عن الجهات الليبية، ترسم صورة مقلقة لظاهرة ذات طابع استنزافي مستمر على الطرقات ، فالخسائر البشرية ليست حوادث متفرقة ، بل هي نمط ثابت ومستمر ، فخلال سنة 2024 وحدها أودت حوادث المرور بحياة 2460 شخصا، وأكدت البيانات الأخرى هذا المعدل المروع؛ ففي النصف الأول من سنة 2023 كما ذكرنا بلغ عدد الوفيات 1279 شخصا ، مما يشير إلى معدل سنوي ثابت يتجاوز 2400 قتيل، وكما كشفت البيانات الربعية عن استمرارية هذه المأساة ففي الربع الثالث من سنة 2024 (اشهر يوليو واغسطس وسبتمبر) سجلت وزارة الداخلية وفاة 629 شخصا واصابة 1939 آخرين، وعند تفصيل هذه الأرقام يتضح أن شهر يوليو 2024 وحده شهد 816 حادثا مروريا اسفرت عن 202 حالة وفاة ، هذه التفاصيل الدقيقة تظهر أن ما يدفعه المواطن الليبي هو ضريبة يومية، بمعدل يتجاوز 6 وفيات كل يوم، ولا تقتصر المأساة على الوفيات، فالإصابات تشكل عبئا هائلا آخر. يميز التقرير الرسمي للربع الثالث من سنة 2024 بين 1006 إصابات بليغة و933 إصابة بسيطة، هذه الإصابات البليغة غالبا ما تؤدي على اعاقات دائمة، مما يضيف بعداً للمعاناة الإنسانية والاقتصادية (المجمع القانوني الليبي، 2025).

وأما بخصوص احصائيات حوادث المرور في ليبيا لسنة 2025 في ربيعها الثاني فقد أظهرت أرقاما مقلقة، حيث في بيان لوزارة الداخلية - إدارة شؤون المرور والتراخيص أعلنت عن تسجيل 2670 حادثا، نتج عنها 619 وفاة، و990 إصابة بليغة، و777 إصابة بسيطة. اسفرت هذه الحوادث عن اضرار ب 4392 مركبة وخسائر مادية تجاوزت 18.8 مليون دينار، وشهد شهر يونيو أعلى عدد من الحوادث والوفيات مقارنة بالأشهر الأخرى، وحيث دعت وزارة الداخلية في بيانها جميع مستخدمي الطريق الى الالتزام بقواعد المرور، وتجنب السلوكيات الخطرة أثناء القيادة، مؤكدة استمرار جهودها التوعوية والرقابية ضمن خطتها الوطنية للحد من الحوادث وضمان السلامة المرورية (وزارة الداخلية الليبية، إدارة شؤون المرور والتراخيص، 2025) .

وفي وقتنا الحالي، شهدت مؤشرات الوضع المروري في ليبيا بناء على معطيات أواخر 2025/ بداية 2026 استمراراً للمعدلات المرتفعة لضحايا حوادث المرور، حيث رصدت حوادث المرور، خلال شهر مارس لعام 2026 الجاري عدد 39 حادث مرور، أسفرت عن وفاة 9 حالات وأضرار مادية متفاوتة.

ثانياً: التداعيات الاجتماعية: لا تقتصر آثار حوادث المرور على الخسائر البشرية المباشرة، بل تمتد لتشمل تداعيات اجتماعية عميقة، من أبرزها:

- فقدان المُعيل داخل الاسرة.
- ارتفاع معدلات الإعاقة.
- التأثيرات النفسية طويلة الأمد

حيث أكدت تقارير الأمم المتحدة أن حوادث الطرق تمثل أزمة إنسانية واجتماعية ذات أبعاد واسعة، خاصة في الدول التي تعاني من ضعف نظم الحماية الاجتماعية، حيث تمتد آثار الحادث من الفرد على الأسرة ثم إلى المجتمع ككل. وبسبب ذلك مَوَّل صندوق الأمم المتحدة للسلامة على الطرق منذ سنة 2018م، مشاريع تهدف إلى تحسين القوانين، وتعزيز البنية التحتية، وتطوير أنظمة النقل الآمنة. يمول الصندوق أثر من 40 مشروعاً في نحو 60 دولة، مع التركيز على خفض الوفيات بنسبة 50% بحلول سنة 2030، تماشياً مع الهدف 3.6 من أهداف التنمية المستدامة، وكما نظّمت الأمم المتحدة حملات توعية عالمية مثل أسبوع الأمم المتحدة العالمي للسلامة على الطرق واليوم العالمي لإحياء ذكرى ضحايا حوادث المرور، لزيادة الوعي العام وتعبئة الإرادة السياسية، تسعى هذه الجهود لتشجيع التحول نحو أنظمة نقل تراعي الإنسان أولاً وتعزز سلامة جميع مستخدمي الطرق(www.roadsafetyfund.org).

وينتج لنا أن غياب برامج الدعم الاجتماعي الفعّال، يؤدي الى تضاعف خطورة التداعيات الاجتماعية في الحالة الليبية، حيث يؤدي الى انتقال آثار الحادث من الفرد على الأسرة ثم على المجتمع، مما يحوّل حوادث المرور على مشكلة اجتماعية ممتدة وليست مجرد حوادث معزولة.

ثالثاً: التداعيات الاقتصادية: تمثل حوادث المرور عبئاً اقتصادياً كبيراً على الدولة، حيث تشمل تكاليفها: النفقات الصحية، الأضرار المادية، وفقدان الإنتاجية. وتشير تقديرات البنك الدولي، إلى أن الخسائر الناتجة عن حوادث المرور، قد تصل إلى نحو 3% من الناتج المحلي الإجمالي في بعض الدول، وهو ما يعكس خطورتها كعائق للتنمية الاقتصادية: (www.worldbank.org).

وفي الحالة الليبية، تتفاقم الخسائر في ظل ضعف البنية التحتية، وغياب التخطيط الاستراتيجي لقطاع النقل، وضعف كفاءة الانفاق العام، مما يجعل حوادث المرور استنزافاً مستمراً للموارد الاقتصادية. مما أثر بشكل مباشر على جهود التنمية. يتضح من خلال ما سبق أن المؤشرات الإحصائية لحوادث المرور في ليبيا، تعكس ظاهرة متفاقمة ذات أبعاد متعددة، وهو ما يفرض معالجتها ضمن إطار شامل يتجاوز النصوص القانونية، ليشمل تفعيل آليات التطبيق وتعزيز البنية التحتية وتطوير السياسات المرورية، ويمهّد للانتقال إلى دراسة أوجه القصور التشريعي في النصوص والعقوبات المرورية في المطلب الثاني.

المطلب الثاني

نقد النصوص والعقوبات المرورية واقتراح حلول إصلاحية وتشريعية

تُعد فعالية التشريعات المرورية، المعيار الحاسم في الحد من حوادث المرور، إذ لا يكفي وجود نصوص قانونية لتنظيم حركة السير ما لم تكن هذه النصوص قادرة على تحقيق الردع والوقاية في الواقع

العملي. وفي هذا الإطار، يشير القانون رقم (11) لسنة 1984 بشأن المرور على الطرق العامة في ليبيا، إشكالية جوهرية تتعلق بمدى ملاءمته للتحويلات الحديثة، ومدى فعاليتها في مواجهة الارتفاع المستمر لمؤشرات الحوادث المرورية.

أولاً: قصور النصوص القانونية في مواكبة الواقع: رغم أن القانون رقم (11) لسنة 1984م، وضع الإطار العام لتنظيم حركة المرور إلا أن العديد من نصوصه، لم تعد تتلاءم مع التحويلات الحديثة، خاصة في ظل: التزايد الكبير في أعداد المركبات، تطور وسائل النقل وتغير أنماط السلوك المروري. كما أن قدم هذا التشريع يجعله غير مستجيب بشكل كافٍ للتحديات المعاصرة، وهو ما يتعارض مع الاتجاهات الحديثة، التي تؤكد ضرورة تحديث التشريعات المرورية بشكل دوري لمواكبة التطورات (منظمة الصحة العالمية).

نستخلص مما سبق ان استمرار العمل بنصوص قانونية تعود إلى ثمانينات القرن الماضي، رغم التغيرات الجذرية في البيئة المرورية، يعكس فجوة واضحة بين النص القانوني والواقع، وهو ما يضعف من فعالية القانون ويحد من قدرته على تحقيق الردع.

ثانياً: محدودية فعالية العقوبات المرورية: رغم ما تضمنه القانون من جزاءات متنوعة تشمل الغرامات والحبس وسحب الرخص، إلا أن فعالية هذه العقوبات تظل محدودة في الواقع العملي، ليس فقط بسبب ضعف تطبيقها، بل أيضاً لعدم تناسبها في بعض الحالات، مع جسامة الأضرار الناتجة عن المخالفات المرورية. فالغرامات المالية، بحكم قدمها، لم تعد تمثل رادعاً حقيقياً في ظل التحويلات الاقتصادية، كما أن العقوبات السالبة للحرية، لا تُطبق بشكل منتظم مما يُضعف من أثرها الردعي. وفي هذا السياق أكدت منظمة التعاون الاقتصادي والتنمية ((OECD أن فعالية الردع لا تعتمد على شدة العقوبة فقط، بل على حتمية تطبيقها واستمراريتها وهو ما يُعرف في الفقه الجنائي بمبدأ " يقين العقوبة" . حيث نص القانون رقم 11 لسنة 1984 على العديد من العقوبات كالغرامات وسحب الرخص والحبس، سنوضح بعضها فيما يلي:

1. نصت المادة 55 من ذات القانون بأن يعاقب بالحبس مدة لا تجاوز ثلاثة أشهر وبغرامة لا تقل عن خمسين ديناراً وألا تزيد عن مائتي ديناراً، أو بإحدى هاتين العقوبتين وذلك في الحالات الآتية:

- كل من خالف احكام المواد الثالثة والخامسة والرابعة عشرة والتاسعة عشرة والخامسة والأربعين والسادسة والأربعين والسابعة والأربعين فقرة (1) من هذا القانون (قانون المرور، 1984، المادة 13).

- كل من استعمل مركبة آلية في غير الغرض المرخص في استعمالها من أجله.
- كل من قاد مركبة آلية بعد سحب ترخيصها أو ترخيص القيادة منه.
- كل من سرق أياً من الإشارات أو علامات المرور التي تضعها الجهات المختصة أو تعدد تغيير مكانها أو اخفائها أو تشويهها أو إتلافها.

- كل من قام بتصليح أي عطب خارجي بأية مركبة ناتج عن حادث تصادم دون الحصول مقدماً على موافقة كتابية من شرطة المرور .
 - كل من قاد مركبة آلية على الطريق العام بسرعة تزيد على الحد المقرر طبقاً للقانون .
- كما نصت المادة 56 " بأنه يعاقب بالحبس مدة لا تتجاوز ثلاثة أشهر وبغرامة لا تقل عن خمسين ديناراً ولا تزيد عن مائتي ديناراً أو بإحدى هاتين العقوبتين وبحجز المركبة لمدة لا تقل عن شهر ولا تزيد عن ثلاثة أشهر مع سحب ترخيص القيادة المدة نفسها ... " وكما نصت المادة 57 في فقرتها الأولى يعاقب بنفس العقوبات السابقة الذكر كل من قاد مركبة آلية واستعمل الأضواء المبهرة للبصر في مواجهة أية مركبة قادمة في الاتجاه المضاد، وأيضاً كل من قاد مركبته بدون إضاءة أو بدون عاكس للضوء أو لا تتوفر فيها شروط الامن والمتانة وأيضاً كل من اجتاز بمركبته الخطوط الطولية المتصلة التي تقسم الطريق إلى مسارين أو سار بمركبته فوقها أو خالف إشارة من إشارات الوقوف أو التوجيه الإلزامي أو الدخول الممنوع... " (قانون أحكام المرور، 1984) .
- ونصت المادة 57 في الفقرة الثانية منها على " غرامة لا تتجاوز عشرين ديناراً في الحالات الآتية:
- كل من خالف أحكام المواد 13، 15، 20 في الفقرتين (2،3) و22، 29 فقرة 2 و48 من القانون المذكور
 - كل من استعمل منبهات صوتية مزعجة أو غير مألوفة وكل ما من شأنه أن يسبب الازعاج أو الضوضاء وذلك باستثناء مركبات القوات المسلحة أو الإسعاف والمطافئ والشرطة. وكما يعاقب بحجز ترخيص القيادة إلى حين زوال سبب المخالفة.
 - كل من عطل حركة السير على الطرق العامة بشكل متعمد.
 - كل من ترك مركبته الآلية وبها مفتاح إدارتها أو لم يتخذ الاحتياطات المناسبة لمنع استخدامها بطريقة غير مشروعة.
- وبعد عرضنا لبعض أنواع العقوبات في القانون رقم 11 لسنة 1984، ورغم ما تضمنه هذا القانون من جزاءات متنوعة إلا أنَّ فعالية هذه العقوبات تظل محدودة في الواقع العملي ليس فقط بسبب ضعف تطبيقها، بل أيضاً لعدم تناسبها في بعض الحالات مع جسامة الأضرار الناتجة عن المخالفات المرورية خاصة تلك التي تفضي إلى الوفاة أو الإعاقة الدائمة. إذ إن الغرامات المالية بحكم قدمها لم تعد تمثل رادعاً حقيقياً في ظل التحولات الاقتصادية، الأمر الذي يُضعف من أثرها الردعي ويحدّ من قدرتها على تعديل السلوك المروري.

كما أن الاختصار على العقوبات التقليدية، دون تطوير أدوات حديثة مثل نظام النقاط المرورية، يعكس محدودية في السياسة العقابية، ويعد هذا النظام النقاط من أهم الآليات الحديثة في ضبط السلوك المروري، حيث يقوم على تسجيل المخالفات بشكل تراكمي وربطها بجزاءات تدريجية تصل إلى سحب رخصة القيادة. وأكدت منظمة الصحة العالمية أن الأنظمة القائمة على التدرج في الجزاء تعد أكثر فعالية في تعديل السلوك المروري مقارنة بالعقوبات التقليدية.

وفي السياق الليبي تجدر الإشارة إلى صدور القرار رقم 301 لسنة 1971م بشأن سحب رخص القيادة بالطريق الإداري ونظام النقاط بشأن جرائم المرور. والذي يعد محاولة مبكرة لتبني نظام التدرج في الجزاء المروري، غير أن هذا القرار، رغم أهميته لم يتحول إلى نظام متكامل بالمعنى الحديث، حيث ظلّ تطبيقه محدوداً بسبب غياب البنية التحتية التقنية، وعدم توفر قواعد بيانات دقيقة للسائقين، وضعف آليات التنفيذ. وبصدور القانون رقم 11 لسنة 1984 بشأن المرور، لم يتم تطوير هذا التوجه أو إدماجه ضمن الإطار التشريعي الجديد، مما أدى إلى تراجعه عملياً، واعتباره في حكم الملغي ضمناً نتيجة التعارض مع التنظيم التشريعي اللاحق، ويكشف ذلك عن مفارقة تشريعية مهمة، تتمثل في أن المشرع الليبي سبق زمنه بمحاولة تبني نظام حديث، لكنه لم يستثمر هذا التوجه أو يطور، مما يعكس غياب رؤية متكاملة للسياسة العقابية المرورية.

يتضح مما سبق، أن النظام العقابي في قانون المرور الليبي، يعاني من اختلال واضح في التوازن بين جسامه الفعل وخطورة الجزاء، فضلاً عن ضعف في التطبيق العملي، مما يفرغ العقوبة من مضمونها الردعي. كما أنّ غياب أدوات حديثة مثل نظام النقاط، وضعف إدماج التكنولوجيا في الرقابة، يعكس قصوراً في السياسة الجنائية المرورية، ويحدّ من قدرة القانون على تحقيق الردع العام والخاص.

ثالثاً: ضعف آليات التطبيق والرقابة: تُظهر المؤشرات الإحصائية أن استمرار ارتفاع الحوادث لا يرتبط فقط بضعف النصوص، بل بوجود خلل في: أجهزة الرقابة المرورية، تطبيق القوانين، واستخدام الوسائل التقنية الحديثة. وتشير تقارير البنك الدولي إلى أن تطبيق القانون بفعالية يُعد من أهم عوامل تقليل حوادث المرور، إلى جانب استخدام التكنولوجيا في الرقابة.

ونستخلص مما سبق أن ضعف الرقابة الميدانية وغياب الأنظمة الذكية مثل (الرادارات وأنظمة المراقبة في شوارع المدن في ليبيا وفي الطرقات العامة، يُفرغ النصوص القانونية من مضمونها، ويجعلها غير قادرة على التأثير في السلوك المروري، مما يؤدي إلى ارتفاع مستمر في حوادث السير وزيادة الوفيات والاصابات، انتشار الفوضى المرورية وعدم احترام إشارات المرور أو السرعات المحددة وزيادة التعديلات على الطرق.

رابعاً: غياب المقارنة الشاملة للسلامة المرورية: اتجهت الأدبيات الحديثة إلى اعتماد ما يُعرف بـ: النظام المتكامل للسلامة المرورية والذي يقوم على: التشريع، التطبيق، التوعية، البنية التحتية، وأكدت تقارير الأمم المتحدة أن تقليل الحوادث يتطلب مقارنة متعددة الابعاد. ويلاحظ أن التشريع الليبي ركز بشكل أساسي على

الجانب الزجري (العقوبات)، دون دمج ضمن سياسة شاملة تشمل التوعية والتخطيط الحضري، وهو ما يحد من فعاليته (الخطة العالمية لعقد عمل الأمم المتحدة للسلامة المرورية، 2030، 2021).

خامساً: المقارنة مع التشريعات المرورية الحديثة: عند مقارنة القانون الليبي رقم (11) لسنة 1984 ببعض التشريعات المرورية الحديثة، يتضح وجود فجوة واضحة في تبني الأدوات القانونية والتقنية المعاصرة. فعلى سبيل المثال، تعتمد العديد من الدول على نظام النقاط المرورية (Point System) الذي يقوم على تسجيل المخالفات بشكل تراكمي وربطها بجزاءات تدريجية تصل إلى سحب رخصة القيادة وهو ما يُعد من أكثر الأنظمة فعالية في تعديل السلوك المروري.

كما تبنت تشريعات حديثة، مثل التشريع الفرنسي، نظام الرقابة الإلكترونية الشاملة باستخدام الكاميرات والرادارات، وربط المخالفات بقواعد بيانات رقمية، بما يضمن سرعة إنفاذ القانون ورفع درجة الامتثال. وفي السياق ذاته، يُلاحظ أن العديد من الدول، مثل الإمارات العربية المتحدة، قد أدخلت تعديلات تشريعية حديثة شددت العقوبات على المخالفات الخطرة، خاصة استخدام الهاتف أثناء القيادة، والسرعة الزائدة، وربطت ذلك بأنظمة ذكية للرقابة المرورية.

وفي المقابل، يفقر التشريع الليبي إلى إدماج هذه الآليات الحديثة بشكل صريح ومتكامل، حيث لا يزال يعتمد بدرجة كبيرة على الأساليب التقليدية في الضبط والعقاب، وهو ما يحد من فعاليته في مواجهة التحديات المرورية المعاصرة.

وتؤكد تقارير World Health Organization أن الدول التي تعتمد على أنظمة متكاملة تشمل التشريع والتكنولوجيا وإنفاذ القانون، تحقق انخفاضاً ملحوظاً في معدلات الوفيات والإصابات الناتجة عن حوادث الطرق، مقارنة بالدول التي تقتصر على العقوبات التقليدية.

سادساً: مقترحات إصلاحية: استناداً إلى ما سبق يمكن اقتراح ما يلي:

1. تحديث التشريع المروري، وذلك بمراجعة القانون رقم 11 لسنة 1984م، وإدراج نصوص حديثة تتعلق بالقيادة تحت تأثير المخدرات واستخدام الهاتف، والسرعة.
2. إعادة النظر في العقوبات، وذلك برفع قيمة الغرامات، وتحقيق التناسب بين المخالفة والعقوبة، وإيضاً إدخال نظام النقاط على الرخص.

3. تعزيز الرقابة والتكنولوجيا، باستخدام الرادارات، والكاميرات الذكية، ورقمنة المخالفات.

4. تبني سياسة وطنية للسلامة المرورية، وذلك بإشراك الدولة، والمجتمع، والمؤسسات التعليمية.

وفي نهاية هذا البحث، علينا أن نوضح أن إصلاح منظومة المرور في ليبيا لا يتطلب مجرد تعديل النصوص القانونية، بل يستدعي إعادة بناء السياسة المرورية، على أسس حديثة تقوم على التكامل بين التشريع والتطبيق والتوعية، بما يحقق الانتقال من منطق رد الفعل إلى منطق الوقاية. ومن هنا يظهر لنا بأن القصور في التشريع المروري لا يقتصر على نصوصه، بل يمتد إلى آليات تطبيقه وغياب الرؤية الشاملة

للسلامة المرورية، وهو ما يستوجب إصلاحاً تشريعياً ومؤسسياً متكاملًا، بما ينسجم مع المعايير الدولية ويستجيب لمتطلبات الواقع.

الخاتمة

خلصت هذه الدراسة إلى تحليل نقدي لقانون المرور رقم 11 لسنة 1984 وتعديلاته، في ضوء المؤشرات الإحصائية لحوادث المرور والتداعيات الاجتماعية والاقتصادية المترتبة عليها. وقد بين البحث أن هذا القانون، رغم أهميته كأطار تنظيمي أساسي، لم يعد قادراً على مواكبة التحولات المتسارعة التي يشهدها الواقع المروري، سواء من حيث تطور النقل أو تغير أنماط السلوك أو تعقد التحديات المرتبطة بالسلامة المرورية.

كما كشفت الدراسة عن فجوة واضحة بين النصوص القانونية والتطبيق العملي، حيث لم تنعكس الأحكام التشريعية بشكل فعال في الحد من الحوادث أو تقليص آثارها، وهو ما يدل على أن الإشكالية لا تكمن فقط في النص، بل في المنظومة المرورية ككل، بما تشمل من تشريع وتطبيق ورقابة وتوعية. ومن ثم فإن معالجة ظاهرة حوادث المرور في ليبيا لا يمكن أن تتم من خلال تعديل النصوص القانونية فحسب، بل تتطلب تبني مقاربة شاملة ومتكاملة تقوم على إعادة بناء السياسة المرورية وفق أسس حديثة تستند إلى المعايير الدولية وتراعي خصوصية الواقع الوطني. ومن خلال ذلك توصلت الدراسة إلى مجموعة من

النتائج من أبرزها:

1. استمرار ارتفاع المؤشرات الإحصائية لحوادث المرور: حيث أظهرت البيانات أن حوادث المرور في ليبيا تمثل ظاهرة متفاقمة ذات طابع هيكلي، ولم تشهد انخفاضاً ملموساً رغم وجود إطاراً قانوني منظم.
2. عدم مواكبة التشريع المروري للتطورات الحديثة: حيث تبين أن القانون رقم 11 لسنة 1984 لم يعد يستجيب لمتطلبات الواقع المعاصر، سواء من حيث طبيعة المخالفات أو وسائل الضبط الحديثة.
3. اختلال التناسب بين العقوبات وحجم الأضرار: حيث كشفت الدراسة أن بعض العقوبات، خاصة الغرامات، فقدت فعاليتها الردعية، ولم تعد تتناسب مع جسامة الأضرار الناتجة عن الحوادث.
4. ضعف فعالية تطبيق القانون: حيث اتضح أن محدودية الرقابة وضعف إنفاذ العقوبات يمثلان أحد أبرز أسباب استمرار الظاهرة، مما يؤدي إلى تراجع الردع العام والخاص.
5. غياب مقاربة شاملة للسلامة المرورية: يركز التشريع الحالي على الجانب الجزري، دون دمج ضمن سياسة متكاملة تشمل التوعية والبنية التحتية والتخطيط الحضري.
6. تأثير العوامل المؤسسية والاقتصادية: أظهرت الدراسة أن ضعف البنية التحتية وغياب التخطيط الاستراتيجي يفاقمان من خطورة الحوادث وآثارها.

التوصيات: في ضوء ما سبق، تقترح الدراسة مجموعة من التوصيات، تتمثل في:

1. تحديث الإطار التشريعي، وذلك بإعادة النظر في القانون رقم (11) لسنة 1984 من خلال إدخال نصوص حديثة تواكب التطورات التقنية والسلوكية، وتنظيم مستجدات مثل: استخدام الهاتف أثناء القيادة والقيادة تحت تأثير المؤثرات.
2. إصلاح السياسة العقابية، وذلك بإعادة تقييم الغرامات بما يتناسب مع الواقع الاقتصادي، تحقيق التناسب بين المخالفة والعقوبة، وإدخال نظام النقاط على رخص القيادة كآلية ردع فعالة.
3. تعزيز آليات التطبيق والرقابة، وذلك بدعم أجهزة المرور بالإمكانيات البشرية والتقنية، واعتماد أنظمة ذكية مثل: الرادارات، والكاميرات الرقمية، ورقمنة المخالفات لضمان الشفافية والسرعة في التنفيذ.
4. تبني سياسة وطنية شاملة للسلامة المرورية، تقوم على التكامل بين: التشريع، والتطبيق، والتوعية والبنية التحتية، بما ينسجم مع التوجهات الحديثة في السلامة المرورية.
5. تعزيز التوعية والثقافة المرورية، وذلك بإدماج التربية المرورية في المناهج التعليمية، وإطلاق حملات إعلامية مستمرة، وإشراك المجتمع المدني في نشر الوعي.
6. تطوير النظام الإحصائي المروري، وذلك بإنشاء قاعدة بيانات وطنية موحدة، وتحسين دقة جمع البيانات وتحليلها، ودعم اتخاذ القرار المبني على الأدلة.

قائمة المراجع

1. المراجع الوطنية (ليبيا)

- المجمع القانوني الليبي.
- القانون رقم 11 لسنة 1984 بشأن المرور، الجريدة الرسمية، ليبيا، 1984.
- القانون رقم 13 لسنة 1994 المعدل لقانون المرور، الجريدة الرسمية، ليبيا، 1994.
- وزارة الداخلية الليبية، التقارير والإحصائيات المرورية السنوية.

2. المراجع الدولية

1. •World Health Organization Global Status Report on Road Safety 2023
<https://www.who.int>منظمة الصحة العالمية، جنيف، 2023.
2. •World Health Organization Global Health Observatory – Road Traffic Injuries Data. <https://www.who.int>
3. •World Bank Road Safety Management Capacity Reviews، البنك الدولي،
<https://www.worldbank.org>واشنطن.

4. •United Nations UN Road Safety Fund – Global Road Safety Initiatives .
<https://roadsafetyfund.un.org> للأمم المتحدة.
5. •Organisation for Economic Co-operation and Development Road Safety
Annual Report 2023. OECD / International Transport Forum
<https://www.itf-oecd.org>

3. تقارير ودراسات داعمة

6. •World Bank Transport Sector and Road Safety Reports
<https://www.worldbank.org>
7. •United Nations Sustainable Development Goal 3.6 – Road Safety
<https://sdgs.un.org>