

العنوان:	جريمة قيادة المركبة في حالة سكر أو تخدير في القانون الليبي : دراسة مقارنة
المصدر:	مجلة العلوم الشرعية والقانونية
الناشر:	جامعة المرقب - كلية القانون بالخميس
المؤلف الرئيسي:	الأنصاري، أبو بكر أحمد
المجلد/العدد:	ع1
محكمة:	نعم
التاريخ الميلادي:	2014
الصفحات:	138 - 175
رقم MD:	762559
نوع المحتوى:	بحوث ومقالات
قواعد المعلومات:	IslamicInfo
مواضيع:	قيادة المركبة ، حالة السكر، جرائم المرور ، قانون المرور، ليبيا
رابط:	http://search.mandumah.com/Record/762559

جريمة قيادة المركبة في حالة سكر أو تخدير في القانون الليبي

دراسة مقارنة

إعداد الدكتور: أبو بكر أحمد الأنصاري

عضو هيئة التدريس بكلية القانون، جامعة طرابلس.

مقدمة:

يهدف قانون المرور في مختلف الدول إلى جعل السلامة العامة للمرور على الطرق العامة في مأمن من أن يعتدى عليها بالضرر أو الخطر، نتيجة استخدام المركبات الآلية وغير الآلية، لما يشكله استخدام المركبات الآلية على وجه الخصوص من خطورة الإضرار بحياة وسلامة الأفراد والأموال على حد سواء، أو مجرد التهديد بخطر المس بها، كما يهدف قانون المرور من جهة أخرى إلى تنظيم حركة المرور، بما يضمن انسيابها بشكل طبيعي دون عوائق أو عراقيل، وإزالة التعارض الصارخ بين المصالح المختلفة لمستعملي الطرق العامة.

إن قانون المرور على هذا النحو يعني بكل ما من شأنه تحقيق هاتين المصلحتين، ابتداء من وضع شروط الترخيص للمركبات الآلية، وشروط الحصول على ترخيص القيادة، ومرورا بتبيان وتحديد قواعد وآداب المرور وإشاراته الملزمة لمستعملي الطرق، من قائدي المركبات وملاكها، والركاب والمشاة وغير، وانتهاء بإدراج هاتين المصلحتين ضمن المصالح الجديرة بالحماية الجنائية، من خلال تجريم أي اعتداء عليهما في أي جانب من جوانبهما المختلفة، وتقرير الجزاء الجنائي المناسب له، وذلك منعا لوقوع حوادث المرور، وحفاظا على أرواح وسلامة الأفراد والأموال، وضمانا لحسن عملية السير في أمن وسلام، بشكل يفرض نوعا من الحرص والحذر والانتباه من قبل كل مستعملي الطرق العامة، يحول دون وقوع الحوادث المرورية من جهة، ودون إعاقة عملية السير على الطرق العامة من جهة أخرى.

من بين الجرائم المرورية التي نص عليها القانون رقم (11) لسنة 1984 بشأن المرور على الطرق العامة المعدل، جريمة قيادة المركبة في حالة سكر أو تخدير، المنصوص عليها في المادة 58 منه التي تقضي

بأنه: "مع عدم الإخلال بأحكام قانون تحريم الخمر (وإقامة حد الشرب)⁽¹⁾ 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 تجاوز ثلاث سنوات، بالإضافة إلى مصادرة المواد المسكرة أو المخدرة".

نحاول في ثنايا هذا البحث تسليط الضوء على السياسة الجنائية للمشرع الليبي في هذا المجال، من خلال التطرق إلى سياسة تجريم القيادة في حالة سكر أو تخدير في التشريع الليبي والمقارن، وموقف المشرع الليبي من الخمر والمسكرات بوجه عام، ثم إلى مسلكه ومنهجه في تجريمه للقيادة في حالة سكر أو تخدير وأوجه اختلافه عن بعض التشريعات المقارنة، كما نسلط الضوء حول أحكام جريمة قيادة المركبة الآلية أو غير الآلية من خلال الحديث عن عناصر هذه الجريمة والجزاءات المقررة لها، كل ذلك بالمقارنة ببعض التشريعات المقارنة في المواضيع المناسبة في البحث، وذلك في المحورين الآتيين:

المحور الأول: سياسة المشرع الليبي في تجريم القيادة في حالة سكر أو تخدير.

المحور الثاني: أحكام جريمة قيادة المركب الآلية وغير الآلية في حالة سكر أو تخدير.

(1) إن عبارة (وإقامة حد الشرب) الواردة في النص هي عبارة زائدة لا لزوم لها بعد صدور القانون رقم (4) لسنة 1994 بشأن تجريم الخمر، الذي بموجبه أصبح فعل شرب الخمر جريمة تعزيرية، والذي ألغى القانون رقم (89) لسنة 1974 بشأن تجريم الخمر وإقامة حد الشرب الذي كان يعتبر فعل شرب الخمر جريمة حدية، وذلك على النحو الذي سنراه تفصيلاً في مكانه المناسب من هذا البحث.

المحور الأول

سياسة المشرع الليبي في تجريم القيادة في حالة سكر أو تخدير

نتطرق في هذا المحور إلى المصلحة المراد حمايتها من تجريم القيادة في حالة سكر أو تخدير، ثم إلى موقفه من المسكرات والمخدرات، وصولاً إلى مسلكه ومنهجه في تجريم هذا السلوك في الفقرات الموالية.

الفقرة الأولى: المصلحة القانونية محل الحماية الجنائية

يستعمل سائق المركبة في قيادته لها أطرافه وحواسه، المتمثلة في اليدين والقدمين وحاسة السمع والبصر لديه، إذ بها جميعاً تتم عملية التحكم في القيادة، بالإضافة إلى المراكز العليا في الدماغ التي تكون مسؤولة هي الأخرى عن هذا التحكم، عن طريق التنسيق بين هذه الأعضاء والحواس في أداء مهمة القيادة في جو آمن، بعيداً عن أي إضرار بالنفس والمال، وفي ملجأ من أي خطر يهدد حياة الأفراد وسلامة أبدانهم وأموالهم.

من مقتضيات القيادة الآمنة على هذا النحو أن يكون قائد المركبة يقظاً، متمتعاً إلى درجة كبيرة بحواسه، ومسيطرًا على توازنه وحركة أعضائه، ليكون بعد ذلك قادراً على التفاعل المناسب والسريع بمناسبة كل المواقف التي تعترضه أثناء القيادة.

من الحقائق التي لا مراء فيها أن المسكرات والمخدرات والمؤثرات العقلية تؤثر بشكل سلبي على وظائف المخ ووظائف أعضاء الجسم الأخرى، ما يؤدي إلى التأثير سلباً على القدرة الأدائية لها، لما تؤدي إليه من إنقاص في قدرة السائق على التقدير الجيد والمناسب للأمور والمواقف، وما تتطلبه من ردود أفعال سريعة لمواجهةها، ما يجعله مفتقراً إلى القدرة على السيطرة على المركبة على الوجه المطلوب، الأمر الذي يؤدي بطبيعة الحال إلى الإضرار بالأنفس والأموال، أو التهديد بالخطر عليها على أقل تقدير.

تعمل المسكرات والمخدرات - خاصة في حال تناولها بكميات أو جرعات كبيرة - على التقليل من درجة الانتباه واليقظة والإدراك لدى متناولها أو متعاطيها الذي يقود المركبة، كما تفقده أو تقلل من قدرته على التنسيق بين الأوامر الصادرة عن المراكز العليا في الدماغ واستجابة أعضاء الجسم وحواسه المختلفة لمواجهة أي طارئ أثناء القيادة.

تؤثر المسكرات والمخدرات على نظر متعاطيها، بشكل قد يجعل الرؤية ضبابية لديه، أو مزدوج الرؤية، الأمر الذي يفقده القدرة على تمييز وتحديد عمق وأبعاد ما يراه أمامه وخلفه، كما يصعب عليه تحديد وتقدير المسافات والسرعات الحقيقية للسيارات والأفراد أمامه وخلفه، وهذا يؤدي في كثير من الأحيان إلى وقوع حوادث مرورية تودي بحياته وحياة الآخرين، والإضرار بأجسادهم وأموالهم، كما لا يخفى على أحد ما يكون للمسكرات والمخدرات من تأثير سلبي على حاسة السمع على قائد المركبة، إذ قد تؤدي إلى اختلاط الأصوات لديه، بحيث يفقد ولو جزئياً القدرة على الانتباه إلى أصوات منبهات السيارات الأخرى ومصادر هذه المنبهات، هذا بالإضافة إلى الآثار الفسيولوجية التي تلحق سائق المركبة المتعاطي للمسكر أو المخدر، تلك الآثار التي تفقده أو تقلل من قدرته على السيطرة التامة على مركبته، مثل فقدان التوازن وارتعاش الأطراف، الأمر الذي يصعب معه تنفيذ أوامر المخ العليا لتجنب الكارثة في الوقت المناسب.

يزداد الأمر خطورة ما يلحق الحالة النفسية لدى السكران عموماً وسائق المركبة في حالة سكر أو تخدير على وجه الخصوص، لما يتولد في نفسه من ثقة مفرطة بما، وترتفع عنده حالة التحدي، والشعور بأنه يتمتع بكامل قواه النفسية والجسدية والفكرية، وأنه قادر على السيطرة والتحكم في مركبته، الأمر الذي يدفعه إلى قيادتها بسرعة وتهور، وفي معرض حالة التحدي لديه يقوم باجتياز المركبات بطريقة خطيرة، بالإضافة إلى ما يقوم به من حركات استعراضية، بشكل يتنافى وقواعد وآداب المرور وأصول السلامة على الطرق العامة⁽¹⁾.

فإذا كان من شأن المسكر أو المخدر إحداث كل تلك الآثار السيئة على قدرات سائق المركبة العضوية والذهنية، فإن من شأن القيادة في حالة سكر أو تخدير أن تؤدي إلى الإضرار أو التهديد بالخطر على حياة وسلامة الأفراد والأموال، إضافة إلى ما قد تؤدي إليه من إعاقة السير وانسياب الحركة المرورية على أكمل وجه.

يتضح مما سبق أن المصلحة المراد حمايتها من تجريم فعل قيادة المركبة في حالة سكر أو تخدير هي مصلحة ضمان وتأمين السلامة العامة للمرور على الطرق العامة بمناسبة استخدام المركبات، وما يحمله

(1) يراجع بحث بعنوان: قيادة السيارة تحت تأثير الخمر والمخدرات، 2010 على الموقع www.alisalamah.net، تاريخ الزيارة

من خطورة على الأفراد والأموال، وحماية لهذه المصلحة فرض المشرع على سائق المركبة ألا يقودها وهو في حالة سكر أو تخدير، لما في هذا السلوك من خطر يهدد حياة وسلامة الأفراد والأموال، وما قد يؤدي إليه من حوادث مرورية تودي بحياة أو سلامة الأشخاص والأموال، وهي ذات المصلحة الأساسية التي أولاهها المشرع الليبي كل عنايته في قانون المرور بشكل عام، وأدرجها ضمن المصالح الجديرة بحمايتها الجنائية، باعتبارها من أقصى درجات الحماية التشريعية، تلك المصلحة التي عبرت عنها بشكل واضح وصريح المادة الأولى من قرار اللجنة الشعبية العامة للعدل والأمن العام رقم (247) لسنة 1993 في شأن تحديد أحكام وقواعد المرور وإرشاداته وآدابه، التي تقضي بأنه: "على مستعملي الطرق العامة وأكتافها والأرصفة والميادين الالتزام بقواعد وآداب المرور... وتفادي كل ما من شأنه أن يكون خطرا، أو يعرض سلامة الأفراد أو الأموال للضرر، أو يعرقل سير المرور، أو يخلق عوائق أخرى مهما كان نوعها"، وفي ذات السياق وحماية لذات المصلحة، عبر هذا القرار عن التوجه العام له نحو ضمان حسن قيادة المركبات على الطرق العامة، تفاديا لكل ما قد يمس من هذه المصلحة بشكل يعرض حياة الأفراد والأموال للخطر، أو يعرقل حركة المرور، وذلك في المادة (13) منه التي تنص على أنه: "يجب على قائد المركبة أن يظل في جميع الظروف مسيطرا على مركبته وأن يكيف سرعتها حسب الظروف المحيطة، وخاصة حالة الطريق وحالة المركبة وحمولتها والظروف الجوية وكثافة حركة المرور والمناطق المأهولة بالسكان، بحيث يمكنه من تخفيض سرعة المركبة وإيقافها إذا لزم الأمر"، وفي المادة (23) منه التي تقضي بأنه: "يجب أن يتمتع كل قائد مركبة أيا كان نوعها بالقدرة البدنية والعقلية والنفسية اللازمة لقيادة المركبة، وأن يمتنع عن القيادة إذا كان متعبا أو في حالة تعاطي الأدوية المخدرة، في جميع الأحوال ينبغي أن يكون في مقدور كل قائد مركبة التحكم في قيادة مركبته والسيطرة عليها وتوجيهها".

يعتبر نص المادة (58) من قانون المرور المتعلق بتجريم قيادة المركبة في حالة سكر أو تخدير نصا خاصا في مواجهة النصين السابقين، وتطبق بشأن التنازع بين هذه النصوص قاعدة النص الخاص يقدم في العمل على النص العام⁽¹⁾.

(1) يعاقب كل من يخالف أحكام المادتين من هذا القرار بموجب المادة (64) من قانون المرور التي تقضي بأنه: "فيما عدا ما نص عليه في الأحكام السابقة من هذا القانون، يعاقب كل من خالف أي حكم آخر من أحكام هذا القانون أو اللوائح أو القرارات الصادرة بمقتضاه أو الإشارات أو العلامات أو القواعد التي تضعها شرطة المرور طبقا لنص المادة الحادية والثلاثين من هذا القانون بغرامة لا تتجاوز عشرة دنانير".

فإذا كانت قواعد وآداب المرور تتطلب أن يكون قائد المركبة يقظاً ومنتبهاً ومسيطرًا على مركبته بما يضمن تأمين السلامة العامة للطرق ومستخدميها بشكل عام، فإن قيادة المركبة في حالة سكر أو تخدير تتنافى تماماً وهذه القواعد والآداب، وتشكل اعتداء صارخاً على هذه المصلحة، الأمر الذي يبرر النص على هذه الجريمة بنص خاص، هو نص المادة (58) من قانون المرور.

الفقرة الثانية: موقف المشرع الليبي من المسكرات والمخدرات

تراوح موقف المشرع الليبي من المسكرات بين الإبقاء على إباحتها والاكتفاء بتنظيمها ومراقبتها، وبين تحريمها، وفي إطار تحريمها تباين موقفه من جعل شربها جريمة حدية إلى جعلها جريمة تعزيرية، وفي إطار تجريمها تعزيراً من جعل شربها جنحة إلى جعلها ترقى إلى مصاف الجنايات، على النحو التالي:

أ- كان أول قانون على مستوى الدولة الليبية في هذا الشأن هو القانون رقم (3) لسنة 1951 في شأن مراقبة المشروبات الروحية، وكان يعني بتنظيم ومراقبة إنتاجها والاتجار بها وتقديمها وتداولها.

ب- في إطار إباحة تعاطي المشروبات الروحية وفقاً للقانون رقم (3) لسنة 1951 المذكور، جرم المشرع الليبي في المادة (497) من قانون العقوبات لسنة 1953 التواجد في حالة سكر ظاهر في مكان عام، ونص في المادة (497 مكرر) منه على العقوبات التبعية لمرتكب الجريمة، وجرمت المادة (498) من ذات القانون سلوك صاحب المحل الذي يقدم الخمر وغيرها من المشروبات الروحية للقصر ومن في حكمهم، وتم إلغاء هذه المواد الثلاثة بموجب القانون رقم (89) لسنة 1974 بشأن تحريم الخمر وإقامة حد الشرب.

ت- صدر أمر من مجلس قيادة الثورة مؤرخ في 2 سبتمبر 1969 نص على أنه: "يمنع منعاً باتاً، اعتباراً من اليوم، تعاطي الخمر أو الاتجار بها أو بيعها أو تداولها في جميع أنحاء الجمهورية، وكل من يخالف هذا الأمر يعرض نفسه للعقاب".

يلاحظ أن هذا الأمر لم يحدد عقوبة معينة لمن يخالف أحكامه، رغم ما يتضمنه من تحديد بالعقاب⁽¹⁾.

ث- أصدر المشرع الليبي بعد ذلك القانون رقم (89) لسنة 1974 بشأن تحريم الخمر وإقامة حد الشرب، حيث تم بموجبه تجريم صناعة وإنتاج المسكرات وتداولها وحيازتها وتقديمها والسكر الظاهر في مكان عام، وقرر لها عقوبات تعزيرية، وجرم تعاطيها وشربها في المادة الخامسة منه التي تنص على أن: "كل مسلم شرب خمرًا يعاقب حداً بالجلد أربعين جلدة".

يلاحظ أن المشرع بموجب هذا النص اعتبر شرب الخمر بالنسبة للمسلم من جرائم الحدود، وقرر له عقوبة حد الشرب التي قدرها بالجلد أربعين جلدة، كما اعتبرها المشرع من حيث التقسيم الثلاثي للجرائم من الجنح.

ج- تحول المشرع الليبي من وصف جريمة شرب المسكرات بالنسبة للمسلم من جريمة حدية إلى جريمة تعزيرية⁽²⁾، وذلك بعد صدور القانون رقم (4) لسنة 1994 الذي ألغى القانون رقم (89) لسنة 1974 المذكور أعلاه، عملاً بالمادة (14) منه، ونص في الفقرة الأولى من المادة الرابعة منه على أنه: "يعاقب كل من شرب خمرًا خالصة أو مخلوطة أو تعاطاها أو حازها أو أحرزها أو قدمها أو أعطاها أو أهداها أو تعامل فيها بأي وجه بغرامة لا تقل عن ألف دينار ولا تزيد على ثلاثة آلاف دينار"، كما أبقى على تجريم صناعة وإنتاج المسكرات (المادة 3 منه)، وكذلك تعاطيها من غير المسلم في مكان عام أو مفتوح للجمهور والسكر الظاهر في مكان عام (المادة 6 منه)، كما قرر معاقبة ولي أمر الصغير الذي تقل سنه عن ثماني عشرة سنة إذا شرب هذا الصغير خمرًا بغرامة لا تقل عن خمسمئة دينار ولا تجاوز ألف

(1) رغم ذلك يمكن إخضاع من يخل بأحكامه إلى نص المادة 467 من قانون العقوبات تحت عنوان (مخالفة أوامر السلطة) أو المادة 507 منه تحت عنوان (لوائح).

(2) يراجع في مسألة تحديد طبيعة جريمة شرب الخمر وتقلبها في القانون الليبي: صالح الطيب محسن، أثر تلاحق التعديلات (السيولة التشريعية)، وندرة التفسيرات (المذكرات التوضيحية) على ظهور الإشكاليات الفلسفية والعملية في تشريعات الحدود الليبية، محاولة تأطير لقراءة نقدية في السياسة التشريعية، بحث منشور ضمن أعمال ندوة الإشكاليات الفلسفية والعملية لتشريعات الحدود، التجربة الليبية في الميزان، في مجلة الجامعة الأسمرية، تصدر عن الجامعة الأسمرية للعلوم الإسلامية، زليتن ليبيا، السنة الرابعة، العدد الثامن 2007 ص51. والمنير أحمد لوكا، أحكام شرب الخمر في الشريعة الإسلامية، دراسة مقارنة، الدار الجماهيرية للنشر والتوزيع والإعلان، مصراتة- ليبيا، الطبعة الأولى 1994 ص87، ومصطفى سالم كشلاف، جرائم الخمر في التشريع الليبي، الطبعة الأولى، 1992، ص29 و101.

دينار، بالإضافة إلى وضع هذا الصغير في أحد معسكرات التربية والتهذيب إلى أن يتعهد ولي أمره كتابيا بعدم عودته إلى ارتكاب الفعل مرة أخرى⁽¹⁾.

ح- صدر القانون رقم (20) لسنة 1996 بتعديل بعض أحكام القانون رقم (4) لسنة 1994 في شأن تجريم الخمر، وبه بلغت جهود المشرع الليبي مداها في محاولته التصدي لظاهرة انتشار جرائم المسكرات، ظنا منه أن تشديد العقوبات وحده يكفي للقضاء على هذه الظاهرة، حيث جعل بعض هذه الجرائم ترقى إلى مصاف الجنايات، وقرر لها عقوبات شديدة تعادل عقوبات بعض جرائم أمن الدولة، ومن بينها صنع الخمر والاتجار به، والحصول عليه من جهة أجنبية إذا ارتكب الفعل في زمن حرب أو التهديد به، حيث تطبق العقوبة الواردة في نهاية الفقرة الثانية من المادة (169) من قانون العقوبات، وهي الإعدام لكل من خالف أحكام المواد الثالثة والخامسة والسادسة إذا ارتكب الفعل في حالات الحصار أو الحرب أو التهديد به، ويعاقب بالعقوبة الواردة في بداية الفقرة الثانية من المادة (169) من قانون العقوبات، وهي السجن المؤبد، كل من خالف أحكام المواد الثالثة والخامسة والسادسة إذا ارتكب الفعل في غير حالات الحصار أو الحرب أو التهديد به، ويعاقب بالعقوبة المنصوص عليها في الفقرة الأولى من المادة (169) عقوبات وهي السجن المؤبد وغرامة بين ألف دينار وخمسة آلاف دينار عن شرب أو تعاطي المسكرات وحيازتها وإحرازها وتقديمها وإعطائها وإهدائها والتعامل فيها بأي وجه.

يتضح من هذا العرض أن المشرع الليبي قد تفرد مع قلة من المشرعين في قلة من الدول الإسلامية والعربية في موقفه من المسكرات، وحاول إخراجها من دائرة التداول والتعامل المباح بها، ومعاقبة كل من يصنعها أو ينتجها أو يعمل على تداولها أو يتعاطاها أو يحوزها أو يجرزها أو يتعامل بها على أي وجه.

خ- أما عن تجريم الأفعال المتصلة بالمخدرات، فكان في بداية الأمر في المادتين (311) و(312) من قانون العقوبات لسنة 1953، ثم في القانون رقم (44) لسنة 1956 بشأن مكافحة المواد المخدرة المعدل بالقانون رقم (26) لسنة 1963، ثم صدر بعد ذلك القانون رقم (23) لسنة 1971 بشأن

(1) تعتبر مسؤولية هذا الولي تطبيقا من تطبيقات ما يعرف بالمسؤولية الجنائية عن فعل الغير في القانون الليبي.

المخدرات، وألغيت بموجبه المادتان (311) و(312) عقوبات، ثم أصدر المشرع القانون رقم (7) لسنة 1990 بشأن المخدرات والمؤثرات العقلية، الذي ألغى القانون رقم (23) لسنة 1971⁽¹⁾.

د- لا تفوتنا الإشارة في هذا الصدد إلى أن المشرع الليبي قد تناول في معرض أحكام المسؤولية الجنائية مسألة أثر المسكرات والمخدرات على المسؤولية الجنائية لمرتكب الجريمة تحت تأثيرها⁽²⁾، وذلك في المواد من (87) إلى (94) من قانون العقوبات، بالنظر إلى أنواع السكر منظورا إليه من زوايا مختلفة، من سكر كلي أو سكر جزئي، ومن سكر اختياري أو سكر اضطراري، ومن سكر مدبر لارتكاب جريمة أو سكر غير مدبر، بالإضافة إلى مسؤولية من أفقد غيره قوتي الإدراك والإرادة.

الفقرة الثالثة: سياسة تجريم القيادة في حالة سكر أو تخدير في التشريع الليبي والمقارن

بالنظر إلى ما يمثله تأمين السلامة العامة للطرق وحسن سير وانسياب الحركة المرورية عليها من مصلحة مرعية، وما لها من قيمة اجتماعية عالية في ضمير الهيئة الاجتماعية ووجدانها، وبالنظر إلى ما تشكله قيادة المركبة تحت تأثير المسكر أو المخدر من خطر يهدد هذه المصلحة، تدخل المشرع الليبي، شأن بقية المشرعين الآخرين، بتجريم هذا السلوك؛ لدرء كل خطر يهدد حياة الأفراد أو سلامة أبدانهم أو سلامة الأموال العامة والخاصة.

نتناول في هذه الفقرة نهج المشرع الليبي في تجريمه للقيادة في حالة سكر أو تخدير، واختلاف مسلكه عن مسلك المشرع الفرنسي، واختلاف مسلكه عن بعض التشريعات العربية، على النحو الموالي.

أولاً: نهج المشرع الليبي في تجريم القيادة في حالة سكر أو تخدير

سبق للمشرع الليبي أن جرم هذا السلوك قبل صدور القانون رقم (11) لسنة 1984، وذلك في المادة (53) من القانون رقم (13) لسنة 1971 بشأن المرور على الطرق العامة التي كانت تنص على أنه: "يعاقب بالحبس مدة لا تتجاوز ستة أشهر كل من قاد مركبة آلية أو غير آلية أو دراجة عادية

(1) يراجع في التطور التشريعي لجرائم المخدرات في ليبيا: محمد رمضان بارة، شرح أحكام قانون المخدرات والمؤثرات العقلية الليبي، الشركة العامة للورق والطباعة، مطابع الوحدة العربية، الزاوية، ليبيا، 1995، ص 24 وما بعدها.

(2) يراجع تفصيل موضوع السكر الاختياري والمسؤولية الجنائية "إشكالية التكيف": محمد الرازقي، بحوث في القانون الليبي الجنائي الليبي والمقارن، منشورات جامعة المرقب، الخمس، ليبيا، 2009، ص 110 وما بعدها.

وهو في حالة سكر أو تخدير، ومع عدم الإخلال بأحكام المادة (25) يسحب ترخيص القيادة إداريا مدة لا تقل عن ستة أشهر ولا تجاوز سنة"، وألغى القانون رقم (13) لسنة 1971 المذكور بموجب المادة (71) من القانون رقم (11) لسنة 1984 المعدل النافذ حاليا.

يوجد تجريم القيادة في حالة سكر أو تخدير في المادة (58) من قانون المرور النافذ التي تنص على أنه: "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، ويسحب ترخيص القيادة مدة لا تقل عن سنة ولا تجاوز ثلاث سنوات، بالإضافة إلى مصادرة المواد المسكرة أو المخدرة".

يلاحظ على مسلك المشرع الليبي في هذا الشأن الآتي:

- أ- أن المصدر التجريمي الوحيد لهذه الجريمة هو نص المادة (58) من قانون المرور النافذ.
- ب- أن المشرع قرر عقوبة أشد من تلك المقررة في قانون المرور السابق، وجعل من الجزاء المتعلق بسحب ترخيص القيادة عقوبة قضائية، بعد أن كان جزاء إداريا في القانون السابق، كما زاد المشرع في مدته عما كان عليه.
- ت- أن التجريم ينصب على صورة واحدة، تتعلق بقيادة المركبة الآلية أو العربة أو الدراجة العادية في حالة سكر أو تخدير فقط، ولا يمتد هذا التجريم لمجرد تناول أو تعاطي قائدها مادة مسكرة أو مخدرة، طالما لم يكن في حالة سكر أو تخدير أثناء القيادة.
- ث- بالنظر إلى أن سلوك شرب الخمر وتعاطي المخدر والمؤثر العقلي وحيازتها والتعامل فيها على أي وجه تشكل جرائم في ذاتها، وفقا لقانون تحريم الخمر وقانون المخدرات والمؤثرات العقلية حسب الأحوال، فإن المشرع في هذا النص يشير إلى أن عقوبة جريمة القيادة في حالة سكر أو تخدير لا تخل بأي حال بالعقوبات المقررة لجرائم الخمر والمخدرات المرتكبة من قائد المركبة، وأن هذه الجريمة تعدد من هذه الجرائم تعددا حقيقيا، قابلا للتجزئة أو غير قابل للتجزئة حسب الأحوال، وذلك كله إذا توفرت أركان وعناصر جريمة الخمر أو المخدرات، بالنظر في كل قضية على حدة.

ثانيا: اختلاف نهج المشرع الليبي مع مسلك المشرع الفرنسي

يبدو هذا الاختلاف من حيث مصدر التجريم في كل منهما؛ فبينما هو في القانون الليبي نص المادة (58) من قانون المرور فقط، نجد أن تجريم القيادة تحت تأثير الكحول في القانون الفرنسي يجد مرجعيته في مصدرين، هما:

أ- مصدر تشريعي: نص المشرع الفرنسي على صورتين لجريمة القيادة تحت تأثير الكحول في البندين (1) و(2) من المادة (L 234-1) من قانون السير على الطرق العامة، وعاقب عليها بالحبس لمدة عامين وغرامة 4500 يورو، وتتحقق الصورة الأولى ولو لم تكن هناك علامة سكر بين، متى كان تركيز الكحول في دم قائد المركبة أثناء القيادة تساوي أو تفرق 0.80 جرام في اللتر نتيجة تحليل دمه، أو كان تركيز الكحول في هواء زفيره تعادل أو تفوق 0.400 ملليجرام في اللتر، وتتحقق هذه الصورة عندما يثبت التحليل أو الاختبار أن نسبة الكحول في دم القائد أو في هواء زفيره تعادل أو تفوق النسب المذكورة، ولو لم تظهر عليه علامة ظاهرة للسكر.

وتتحقق الصورة الثانية المتعلقة بقيادة المركبة الآلية تحت تأثير الكحول عندما تبدو على القائد أي علامة من علامات السكر البين، ولو لم تصل نسبة الكحول في دمه أو في هواء زفيره إلى النسب المشار إليها في الصورة الأولى، بل لا يشترط إجراء تحليل دمه أو اختبار هواء زفيره في هذه الحالة.

ب- مصدر تجريمي لائحي: حيث ورد هذا التجريم في المادة R 234-1 من القرار رقم 1138/2004 الصادر في 25 أكتوبر 2004، وهذا التجريم مما يدخل في إطار السلطة التنفيذية بتجريم المخالفات⁽¹⁾.

وبذلك تكون هذه السلطة التنفيذية قد أضافت إلى التجريم التشريعي السابق صورا أخرى لجريمة القيادة تحت تأثير الكحول، متى كانت نسبة الكحول في دم قائد المركبة أو في هواء زفيره أقل من 0.800 جرام أو 0.40 ملليجرام في اللتر على التوالي المنصوص عليها في المادة L 234-1 من قانون السير على الطرق العامة، وعاقبت المادة R 234-1 من القرار المذكور كل من يخالف أحكامها، ولو لم

(1) استنادا إلى المادة 2-111 من قانون العقوبات الفرنسي النافذ التي تقضي بأن القانون يحدد الجنايات والجنح وعقوباتها، بينما تتحدد المخالفات بموجب اللوائح الصادرة عن السلطة التنفيذية في حدود العقوبات المحددة في القانون لمن يخالفها.

تكن هناك علامة ظاهرة للسكر بالغرامة المقررة للمخالفات من الدرجة الرابعة التي لا تتعدى 750 يورو⁽¹⁾، وتتحقق هذه المخالفة بدورها بإحدى صورتين تبعا لنوع المركبة محل القيادة تحت تأثير الكحول، وهما:

1- حالة قيادة مركبة آلية للركاب والمواصلات العامة، إذا ثبت بموجب تحليل دمه أن نسبة الكحول فيه تساوي أو تفوق 0.20 جرام في اللتر، أو إذا ثبت بموجب اختبار هواء زفيره أن نسبة الكحول فيه تساوي أو تفوق 0.100 ملليجرام في اللتر، شرط ألا تتجاوز هذه النسب تلك المحددة في المادة L 234-1 من قانون السير على الطرق العامة، وألا تظهر على السائق علامة ظاهرة للسكر.

2- حالة قيادة المركبات الأخرى تحت تأثير الكحول: حيث يخضع بموجب هذا القرار لذات العقوبة (750) يورو كحد أقصى سائق المركبة غير المخصصة لنقل الركاب عموما، عندما يثبت تحليل الكحول في دمه تساوي أو تفوق 0.50 جرام في اللتر، أو يثبت اختبار الكحول في هواء زفيره تساوي أو تفوق 0.250 ملليجرام في اللتر، شرط ألا تظهر عليه علامة ظاهرة للسكر، وألا تصل هذه النسب إلى تلك النسب المذكورة في المادة L 234-1 من قانون السير على الطرق العامة، وإلا طبقت عليه هذه المادة الأخيرة.

يتضح مما سبق مدى اختلاف نهج المشرع الليبي عن مسلك التشريع الفرنسي في تجريم القيادة تحت تأثير الكحول، فبينما نص عليها المشرع الليبي في قانون المرور في صورة واحدة، نص عليها المشرع الفرنسي وجعل لها صورا متعددة في قانون السير على الطرق العامة على مستوى التجريم التشريعي، وفي القرار المشار إليه أعلاه على مستوى التشريع اللائحي.

ثالثا: اختلاف نهج المشرع الليبي عن مسلك بعض التشريعات العربية

يتفق نهج المشرع الليبي مع مسلك جل التشريعات العربية، من حيث إن تجريم القيادة في حالة سكر أو تخدير، أو تحت تأثير المسكر أو المخدر، يجد مصدره الوحيد في التشريع، المتمثل في قوانين المرور على الطرق العامة لهذه الدول، غير أن مسلك المشرع الليبي يختلف عن نهج هذه التشريعات من نواح عدة، أهمها:

(1) تراجع المادة 13-131 من قانون العقوبات الفرنسي.

أ- أن المشرع الليبي اشترط لقيام الجريمة أن يكون قائد المركبة أو العربة أو الدراجة العادية في حالة سكر أو تخدير، ولا يكون ذلك إلا بظهور علامة واضحة للسكر أو التخدير عليه أثناء القيادة، بينما بعض التشريعات العربية لم تشترط أن تصل حالة القائد إلى هذه الدرجة، واكتفت بأن يكون تحت تأثير الكحول أو المخدر، ولو لم تظهر عليه علامة واضحة للسكر أو التخدير، ونذكر من هذه التشريعات:

1- التشريع الكويتي في المادة (38) من القانون رقم (76) لسنة 1976 بشأن المرور، التي تقضي بأنه: "مع عدم الإخلال بالتدابير المقررة في هذا القانون أو بأية عقوبة أشد في أي قانون آخر يعاقب بالحبس مدة لا تزيد على سنة، وبغرامة لا تزيد على خمسمئة دينار، أو بإحدى هاتين العقوبتين، كل من قاد مركبة وهو تحت تأثير المشروبات المسكرة أو المخدرات أو المؤثرات العقلية أو أية مادة أخرى تؤثر في قوى الشخص الطبيعية.

2- التشريع السعودي، في نظام المرور الصادر بالمرسوم الملكي رقم (م85) بتاريخ 1428/10/26 هجرية، حيث اعتبرت المادة 1/74 منه قيادة المركبة تحت تأثير مسكر أو مخدر أو عقاقير طبية محذرا عن القيادة تحت تأثيرها من المخالفات التي تعرض السلامة العامة للخطر، ويعاقب على ذلك بموجب المادة (68) من هذا النظام بغرامة لا تقل عن خمسمئة ريال، ولا تزيد على تسعمئة ريال أو بحجز المركبة مع الغرامة وفق الجدول رقم (1) المرفق بهذا النظام.

3- التشريع العماني، حيث حظرت المادة (35) من قانون المرور قيادة أية مركبة بدون ترو أو بسرعة أو تحت تأثير خمر أو مخدر أو بطريقة تشكل خطورة أو تعرض حياة الأشخاص أو أموالهم للخطر، ويعاقب على مخالفة أحكام هذه المادة بموجب المادة (50) منه بالسجن مدة لا تزيد على سنة، وبغرامة لا تزيد على خمسمئة ريال، أو بإحدى هاتين العقوبتين.

4- التشريع الأردني، وذلك في قانون السير رقم (14) لسنة 1984، بنص المادة (66) منه، حيث يعاقب على سلوك قيادة المركبة تحت تأثير المشروبات الروحية أو المخدرات أو المواد النفسية المحددة من وزارة الصحة بالحبس مدة... وبغرامة لا تقل عن خمسين ديناراً، ولا تزيد على مئتي دينار، أو بإحدى هاتين العقوبتين.

يبدو وجه اختلاف مسلك المشرع الليبي عن التشريعات المشار إليها أعلاه في التعبير الذي استعمله (في حالة سكر أو تخدير)، بينما لم تستعمل تلك التشريعات هذا التعبير، وإنما استعملت تعبير (تحت تأثير الكحول أو المخدر)، وبذلك أعطت هذه التشريعات مجالاً أوسع نطاقاً من هذه الزاوية لمعاقبة السائق الذي يقود المركبة وهو تحت تأثير المسكر أو المخدر، ولو لم تظهر عليه علامة ظاهرة للسكر، بينما ضيق المشرع الليبي نطاق الجريمة باشتراطه أن يكون قائد المركبة في حالة سكر أو تخدير.

يتضح مما تقدم ضيق مجال تطبيق النص الليبي عن مجال تطبيق النصوص المقارنة.

ب- في ذات السياق يختلف مسلك المشرع الليبي عن نهج بعض المشرعين في بعض الدول الأخرى فيما يتعلق بعدد صور التجريم في هذا المجال؛ ففي حين حصر المشرع الليبي هذه الجريمة في صورة واحدة فقط، المتمثلة في كون القائد في حالة سكر أو تخدير، ذهب بعض المشرعين إلى مدى أبعد من ذلك، بالنص على صورة أخرى إضافية، وهي المتمثلة في قيادة المركبة بعد تناول المسكر، وذلك مثل ما فعل المشرع السوري في قانون السير رقم (19) الصادر في 1974/03/30 المعدل، في المادة (195) منه التي فرضت على سائق المركبة عدم قيادتها بعد تناول المسكر، وخرق هذا الالتزام تتحقق به الجريمة بإحدى صورتين: الأولى جريمة قيادة المركبة بعد تناول المسكر بغض النظر عن كمية المسكر، الثانية قيادة المركبة في حالة سكر بين، وقرر لكل من الصورتين عقوبتها الخاصة بها في المادة (216) من هذا القانون⁽¹⁾.

ت- أن مسلك المشرع الليبي يختلف عن التشريعات المقارنة المشار إليها من حيث نوع المركبة محل القيادة في حالة سكر أو تخدير ليشمل كل أنواعها، الآلية منها وغير الآلية، بما فيها العربات المحرورة أو المدفوعة بقوة الجر أو الدفع الطبيعي (البشري والحيواني) والدراجات العادية، وفقاً للمادة (58) من قانون المرور، بينما هذه التشريعات حصرت الجريمة فقط في قيادة المركبات الآلية تحت تأثير الكحول أو المخدر، ولم تنص صراحة على قيادة العربات والدراجات العادية تحت تأثيرهما.

بهذا نكون قد انتهينا من الحديث عن سياسة المشرع الليبي في تجريم القيادة في حالة سكر أو تخدير، لنصل بعد ذلك إلى تناول أحكام جريمة قيادة المركبة في حالة سكر أو تخدير، في المحور الموالي.

(1) يراجع تفصيل ذلك: صالح يوسف آغا، شرح قواعد وأحكام مخالفات وجنح السير الأساسية وأصول المحاكمة بشأنها في قانون السير السوري والتشريع المقارن، دار الأنوار للطباعة، دمشق، الطبعة الأولى، ص 272 وما بعدها.

المحور الثاني

أحكام جريمة قيادة المركبة في حالة سكر أو تخدير

رغم سبق ذكر نص المادة (58) من القانون رقم (11) لسنة 1984 بشأن المرور على الطرق العامة فإنه يحسن إعادة كتابة هذا النص، كي يكون بين يدي القارئ عن قرب، استجلاء وتوضيحا لأحكام هذه الجريمة، حيث تنص على أنه: "مع عدم الإخلال بأحكام قانون تحريم الخمر (وإقامة حد الشرب)⁽¹⁾ 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 تجاوز ثلاث سنوات، بالإضافة إلى مصادرة المواد المسكرة أو المخدرة"، وتضاعف هذه العقوبة في حالة العود، عملا بالمادة (61) من هذا القانون، التي تقضي بأن: "تضاعف العقوبات المنصوص عليها في المواد: الثامنة والخمسين، والتاسعة والخمسين، والستين، في حالة العود".

تحدد أركان هذه الجريمة وعناصرها في قيام المتهم بقيادة المركبة الآلية أو العربة أو الدراجة العادية على الطريق العام، وهو في حالة سكر أو تخدير، بالإضافة إلى معنوياتها كما يتطلبها القانون، ويترتب على ذلك استحقاقه للملاحقة الجنائية، وإنزال الجزاءات الجنائية المقررة عليه، نتناول ذلك كله في الفقرات الموالية.

الفقرة الأولى: فعل قيادة المركبة الآلية وغير الآلية على الطريق العام

هذا يتطلب تحديد معنى القيادة، والمركبة محل القيادة، ومكان ارتكاب الجريمة (الطريق العام) على النحو الآتي:

(1) سبق الإشارة إلى أن عبارة (وإقامة حد الشرب) هي عبارة زائدة ولا لزوم لها بعد صدور القانون رقم (4) لسنة 1994 بشأن تحريم الخمر، الذي لم تعد بموجبه جريمة شرب الخمر جريمة حدية، على النحو المشار إليه أعلاه.

أولاً: السلوك الإجرامي (فعل القيادة)

يعني مصطلح القيادة في إطار قانون المرور ذلك السلوك الذي بموجبه يتم استعمال المركبة بحسب طبيعتها للطريق العام، ويتحقق بالسير بالمركبة على الطريق العام⁽¹⁾.

ولما كان النموذج التجريمي في المادة (58) مرور ينهى الأفراد عن قيادة المركبة في حالة سكر أو تخدير، فإن هذه الجريمة تعتبر من الجرائم الإيجابية تقوم على سلوك الجاني الإيجابي، المتمثل في تسيير المركبة على الطريق العام، كما أنها من قبيل الجرائم المستمرة طالما استمرت عملية قيادتها، يبدأ سلوك القيادة الذي تتحقق به الجريمة من لحظة بداية تسييرها، ولا يكفي لتحقيقها مجرد تحريك محركها فقط، وتستمر عملية القيادة إلى أن يتم إيقافها عن السير نهائياً لفترة طويلة أو قصيرة، ولا تنقطع حالة استمرار فعل القيادة بالتوقف المؤقت الذي تقتضيه قواعد المرور وآدابه، مثل ذلك التوقف الذي تفرضه الإشارة الضوئية الحمراء، أو في حالة الازدحام.

إن جريمة قيادة المركبة في حالة سكر أو تخدير على هذا النحو هي من جرائم السلوك المجرد، إذ تتحقق لمجرد قيادتها في حالة سكر أو تخدير، حيث لم يشترط المشرع أن يترتب على هذا السلوك نتيجة مادية معينة، وهي بهذا المنظور من قبيل جرائم الخطر وليست من جرائم الضرر، حيث لا يشترط لقيامها وقوع حادث مروري أو قتل أو إصابة شخص أو إلحاق ضرر بالأموال، فهي بالتالي من جرائم الخطر المجرد، وليست من جرائم الخطر الفعلي⁽²⁾، إذ لا يشترط لقيامها أن يتعرض الأفراد أو الأموال لخطر فعلي بسبب القيادة في حالة سكر أو تخدير، حيث تتحقق إذا قام المتهم بقيادة مركبته وهو في هذه الحالة في ساعة متأخرة من الليل، حالة كون الطريق العام خالية من المركبات والمارة، أو قادها وهو في هذه الحالة في طريق صحراوي خالية من الناس والمركبات.

(1) بهذا المعنى: مأمون محمد سلامة، جرائم المرور في التشريع الليبي، منشورات المكتبة الوطنية، بنغازي، ليبيا، 1971، ص262.

(2) من بين جرائم الخطر الفعلي في قانون المرور الليبي جريمة القيادة بشكل يعرض حياة الأشخاص والأموال للضرر، بالمخالفة لنص المادة الأولى من قرار اللجنة الشعبية العامة للعدل والأمن العام رقم (247) لسنة 1994 في شأن تحديد أحكام وقواعد المرور وإشاراته وآدابه، وسبق أن نص عليها في قرار وزير المواصلات رقم (13) لسنة 1964، كما نص عليها المشرع الليبي في المادة (489) من قانون العقوبات. يراجع تفصيل هذه الجريمة وتعددتها مع نص المادة (489) عقوبات: مأمون محمد سلامة، مرجع سابق، ص285 وما بعدها.

ثانيا: المركبات والعربات والدراجات محل القيادة

حظر المشروع في نص المادة (58) مرور، قيادة المركبات الآلية والعربات والدراجات العادية في حالة سكر أو تخدير، ويقصد بالمركبة الآلية في إطار قانون المرور، وفقا للمادة 1 / 1 منه، كل مركبة ذات محرك آلي معدة للسير على الطرق العامة، عدا المعدة للسير على السكك الحديدية، وتعتبر في حكم المركبة الآلية كل مركبة مقطورة بإحدى المركبات الآلية، وعددت المادة (2) من هذا القانون أنواع المركبات الآلية، وذكرت: سيارة خاصة، وهي المعدة للاستعمال الشخصي، وسيارة الركوبة العامة، وهي المعدة لنقل سبعة ركاب فأقل، وسيارة حافلة، وهي المعدة للنقل العام أو الخاص للركاب أو لنقل الركاب في رحلات سياحية، وسيارة نقل بضائع، وهي المعدة لنقل البضائع والمهمات والحيوانات، سواء كانت مستعملة للنقل الخاص أو للنقل بمقابل، ويجوز لهذه السيارات حمل بعض الركاب في حدود ما تقرره الجهات المختصة، وسيارة جرارة، وهي المعدة لجر المركبات المقطورة، ولا يسمح تصميمها بوضع أي حمولة عليها، ومركبة مقطورة، وهي المعدة للسير على عجلتين فأكثر مجرورة بمركبة آلية، ودراجة نارية، وهي المعدة للسير على ثلاث عجلات، ولا يكون تصميمها على شكل سيارة مهما بلغت قوة المحرك.

وأجاز المشروع للجهات التنفيذية المختصة إلحاق أي نوع آخر من المركبات الآلية بإحدى الأنواع المذكورة في هذه المادة.

بناء على هذا التفويض أصدرت اللجنة الشعبية العامة للعدل والأمن العام القرار رقم (257) لسنة 1994 بشأن إلحاق بعض أنواع المركبات الآلية بأنواع المركبات الواردة في القانون رقم (11) لسنة 1984 بشأن المرور على الطرق العامة⁽¹⁾.

تم بموجب هذا القرار إضافة أصناف أخرى من المركبات الآلية، وتم إلحاقها بالسيارات الخاصة وسيارات نقل البضائع وبالمركبات المقطورة على النحو الآتي:

(1) جريدة رسمية عدد 14 السنة 32 صدر بتاريخ 19/6/1994.

1- سيارات ألحقت بالسيارات الخاصة بموجب المادة الأولى من هذا القرار، وتشمل سيارات الإسعاف الخاصة، والسيارات المعدة للتأجير بدون سائق لمدة محدودة، وسيارات نقل الموتى غير المملوكة للمجتمع المعدة لنقل الموتى لاستعمال المستشفيات الخاصة.

2- سيارات ألحقت بسيارات نقل البضائع، وهي سيارات المستشفيات المتنقلة غير المملوكة للمجتمع التي تقدم خدمات طبية غير المنصوص عليها في الفقرة -1- من المادة الأولى من هذا القرار، وسيارات الإطفاء غير المملوكة للمجتمع، والسيارات الرافعة المعدة بذراع ثابت أو متحرك لرفع الأشياء لغرض تحميلها أو نقلها، وسيارات الإنقاذ المعدة لجر المركبات بسحبها أو برفع جزء منها، والآلات الرافعة التي يختلف تصميمها عن السيارات الرافعة، بما فيها المصممة على هيئة شوكات التي تستعمل لأغراض التحميل والنقل والتستيف، السيارات ذات السلام المركبة عليها سلام التي تستعمل لتركيب وتصليح الخطوط الكهربائية وغيرها، سيارات حفر الآبار، سيارات الأغراض الخاصة المصممة لأغراض خاصة غير ما ذكر في البنود السابقة، مثل تلك المعدة لنقل السوائل والقمامة والثلاجات والمقاصف والمكثبات المتنقلة والمصارف المتنقلة، الجرارات الزراعية، والجرارات الصناعية، والآلات الثقيلة، وهي الآلات التي تستعمل في شق الطرق وتعبيدها والحفر والأعمال الإنشائية الأخرى، وكذلك الحصادات والآلات الزراعية الثقيلة وأي آلات ثقيلة أخرى مهما كان حجمها وتصنيفها.

3- ألحقت بالمركبات المقطورة المقطورات المجهزة والمعدة على هيئة غرف لغرض الإقامة أو لاستعمالها كمكاتب أو أي غرض آخر عملا بالمادة الثالثة من هذا القرار.

اشتطت المادة الرابعة من هذا القرار لمنح تراخيص السير على الطرق العامة لهذه المركبات المضافة بموجبه أن تكون معدة للسير على عجالات مطاطية معبأة بالهواء المضغوط، وألا يؤثر سيرها بأي حال على سطح الطرق العامة، ومن خصائص المركبة الآلية وفقا لقانون المرور أن تكون مسيرة بقوة الدفع الآلي، وأن تكون معدة للسير على الطرق العامة⁽¹⁾، ولا ينفي عن المركبة صفتها الآلية مجرد إصابتها ببعض الأضرار أو الأعطال البسيطة التي لا تسبب عطلا نهائيا لمحركها، فتبقى المركبة محتفظة

(1) يراجع تفصيل هذه الخصائص مأمون محمد سلامة، مرجع سابق، ص 37 وما بعدها، وسالم الأوجلي، جرائم المرور في القانون الليبي، دار الكتب الوطنية، بنغازي- ليبيا الطبعة الأولى، 2001 ص 25 وما بعدها، وحورية محمد عبد الرحيم موسى بويرية، وسيلة ارتكاب الجريمة كمناف للتجريم والعقاب، رسالة ماجستير كلية القانون (الحقوق) جامعة بنغازي، غير منشورة، العام 2002-2003، ص 141 وما بعدها.

بصفتها الآلية إذا أصيبت ببعض الأضرار التي لا تعطل محركها بشكل نهائي، ويترتب على ذلك خروج المركبة عن مفهوم المركبة الآلي إذا أصيبت بعطل نهائي في محركها يجعلها غير صالحة نهائياً بقوة الدفع الآلي لهذا المحرك⁽¹⁾، ويخرج عن مفهوم المركبة الآلية وفقاً لقانون المرور الطائرات والقطارات وكذلك المركبات الفضائية.

غير أن المشرع لم يقصر المركبات محل القيادة في هذه الجريمة على المركبات الآلية فقط، وإنما حظر أيضاً قيادة المركبات غير الآلية في حالة سكر أو تخدير، وهي المتمثلة في العربات المجرورة أو المدفوعة بقوة الجر أو الدفع البشري أو الحيواني، وكذلك الدراجات العادية.

بذلك يكون المشرع في نص المادة (58) مرور قد حظر على أي قائد مركبة آلية أو عربة أو دراجة عادية أن يقودها وهو في حالة سكر أو تخدير.

ثالثاً: مكان الجريمة

إن من مقتضيات هذه الجريمة أن تتم قيادة المركبة في حالة سكر أو تخدير على الطريق العام، أما من قادها وهو في هذه الحالة في مرآبه الخاص أو في حديقة منزله أو في مكان آخر لا يدخل في معنى الطريق العام وفقاً لقانون المرور فلا تقوم هذه الجريمة؛ ذلك لأن قيادتها في هذه الحالة على الطريق العام هو الذي يهدد السلامة العامة للطرق ومستعمليها، ويشكل خطراً على حياة وسلامة الأفراد والأموال، الأمر الذي يهدف المشرع إلى تلافيه، والنأي بهذه المصالح من النيل منها أو من مجرد خطر التهديد بالنيل منها.

عرف الطريق بأنه: "ذلك السبيل أو المسلك الصالح لمرور المركبات داخل وخارج المدن والقرى دون عرقلة أو تأخير لحركة المرور"⁽²⁾.

يؤخذ على هذا التعريف أنه خلط بين مفهوم الطريق وبين الهدف من إنشاء الطرق بشكل عام، عندما أضاف عبارة (دون عرقلة أو تأخير لحركة المرور) لأن إضافة هذه العبارة إلى هذا التعريف تؤدي

(1) الرأي نفسه: مأمون محمد سلامة، مرجع سابق، ص 37 وسالم الأوجلي، مرجع سابق، ص 26.

(2) أبو القاسم محمد العزالي، إشارات المرور والطرق، بحث منشور في كتاب سلسلة الوعي الأمني، رقم (9) بعنوان (نظام المرور الأبعاد القانونية والاجتماعية والنفسية) سلسلة علمية تصدرها لجنة متخصصة، اللجنة الشعبية العامة للعدل والأمن العام، مطابع العدل، الطبعة الأولى، 1995، ص 9.

إلى إخراج تلك السبل والمسالك المعطوبة لأي سبب من مفهوم الطريق، لما فيها من عوائق تعوق أو تؤخر حركة المرور عليها، ذلك لأن ليس من شأن تعرض الطريق إلى بعض العوائق التي تعوقها عن أداء دورها على النحو المطلوب أن ينزع عنها صفة الطريق العام رغم الحفر أو غيرها من العوائق.

عرف المشرع الليبي الطريق العام في القانون رقم (46) لسنة 1970 بشأن الطرق العامة⁽¹⁾، في المادة الأولى منه بأنها: "هي المعدة فعلا للمرور العام، والتي لا تكون مملوكة للأفراد أو الهيآت الخاصة"، وحددت المادة الثالثة منه أنواع الطرق وفقا لهذا القانون، وحصرتها في: طرق سريعة، وطرق رئيسية، وطرق فرعية، ويشترط في الطريق العام طبقا له أن يكون معدا للمرور العام بغض النظر عن أنواع المركبات المسموح لها بالمرور عليها، وأن يكون مملوكا للدولة أو للجهات العامة، ولا أهمية لنوع هذا الطريق كونه ساحليا أو صحراويا، زراعيا كان أم صناعيا، معبدا أو غير معبد، ويخرج عن مفهوم الطريق العام وفقا للمادة الأولى من هذا القانون الطرق المملوكة لأحد الأفراد أو الهيآت الخاصة ولو كان المرور عليها متاحا للجميع.

هذا عن مفهوم الطريق العام طبقا لقانون الطرق العامة المشار إليه، فماذا عن مفهومه في إطار قانون المرور؟

- مفهوم الطريق العام في قانون المرور

إن اختلاف المصالح المرعية في قانون الطرق العامة وقانون المرور يقتضي اختلاف مفهوم الطريق العام بينهما، رغم ما قد يجمع بينهما من وشائج من حيث أهداف إنشاء الطرق العامة، غير أن المشرع لم يعرف في قانون المرور الطريق العام على النحو الذي فعله في قانون الطرق العامة، ولكن جاء في الفقرة الثالثة من المادة الأولى منه: "وتعتبر من الطرق العامة في تطبيق أحكام هذا القانون الطرق والمسالك الصالحة لمرور المركبات داخل المزارع والمنشآت العامة أو الخاصة وما في حكمها".

يبدو من هذه الفقرة أن المشرع أراد أن يعطي للطرق العامة مفهوما أوسع من مفهوم قانون الطرق العامة لها، بما يخدم أغراض قانون المرور وأهدافه، وتحقيق المصالح المراد حمايتها فيه، ويبدو التوسع في هذا المجال في أنه لم يقصر هذا المدلول على الطرق المملوكة للدولة أو لإحدى الجهات العامة

(1) جريدة رسمية عدد 19 السنة الثانية بتاريخ 1970/4/23.

فحسب، وإنما أضاف إليها كل المسالك والدروب الصالحة لمرور المركبات، بغض النظر عن كونها مملوكة ملكية عامة أو خاصة، ودون نظر كونها معدة للمرور العام أو للمرور الخاص، بدليل قول المشرع في هذا النص: "وتعتبر من الطرق العامة... الطرق والمسالك الصالحة لمرور المركبات داخل المزارع والمنشآت العامة أو الخاصة وما في حكمها"، وبلغ نبح المشرع مداه في توسيع مفهوم الطرق العامة في إطار هذا القانون، لتشمل دروبا ومسالك أخرى غير ما ذكر في النص، وذلك عندما أنهى هذا النص بعبارة (أو ما في حكمها)، ويترتب على ذلك أن من قاد مركبته في حالة سكر أو تخدير في طريق داخل مزرعته أو في مؤسسته الخاصة يخضع لنص المادة (58) من قانون المرور.

كأن المشرع أراد بذلك أن يفرض احترام قواعد المرور وآدابه وإشاراته في كل الطرق الصالحة لمرور المركبات، بغض النظر عن ملكية هذه الطرق (عامة كانت أم خاصة)، سواء أكانت معدة للمرور العام أم للمرور الخاص.

هذا التوسع يناسب بعض جرائم المرور، مثل قيادة المركبة بسرعة تزيد عن الحد المقرر قانونا، أو قيادتها في حالة سكر أو تخدير، وعدم التزام الجانب الأيمن، وغيرها، إذ من الأهمية بمكان أن يلتزم قائد المركبة الآلية والعربة بقواعد المرور وآدابه، ولو كان ذلك في طريق داخل مزرعته أو في مزرعة الغير، لأنه يحقق أغراض قانون المرور وحماية المصالح الجديرة بحمايته، ولو كان ذلك أقل حدوثا من وقوع الجرائم المرورية على الطرق العامة بمفهومها الضيق، ذلك لأن المشرع يهدف إلى حماية أرواح الأفراد وسلامتهم، بما فيها روح قائد المركبة وسلامته وأفراد أسرته وجيرانه وعماله والموجودين أو المحتمل وجودهم في مزرعته أو في مؤسسته الخاصة، وكذلك حماية الأموال، بما فيها أموال قائد المركبة⁽¹⁾.

نقول في هذا الصدد: إن الطرق العامة طبقا لقانون المرور رقم (11) لسنة 1984 المعدل، تنقسم إلى طرق عامة بالمعنى الحقيقي والدقيق لها، وتشمل تلك المذكورة في القانون رقم (46) لسنة 1970، وتلك المذكورة في المادة (12) من قرار اللجنة الشعبية العامة للعدل والأمن العام رقم (247)

(1) يراجع عكس هذا الرأي تماما: سليمان محمد الأوجلي، مرجع سابق، ص 31 وما بعدها. إذ يرى أن مدلول الطرق العامة لا ينصرف إلى المسالك والدروب الخاصة والطرق المملوكة ملكية خاصة داخل المزارع والمؤسسات الخاصة في تطبيق أحكام قانون المرور، لعدم جدوى هذا التوسع في مفهوم الطريق العام، ويراجع نفس هذا الرأي لدى: مأمون محمد سلامة، مرجع سابق، ص 45 وما بعدها، وذلك في معرض شرحه لأحكام القانون رقم (15) لسنة 1964 بشأن المرور على الطرق العامة الملغى بالقانون رقم (13) لسنة 1971 بشأن المرور على الطرق العامة الذي ألغى بدوره بالقانون رقم (11) لسنة 1984 المعدل النافذ حاليا.

لسنة 1994 بشأن تحديد أحكام وقواعد المرور وإشارات وآدابه، وطرق عامة بالمعنى الحكمي أو الاعتباري، وهي ما أشارت إليه الفقرة الثالثة من المادة الأولى من قانون المرور التي تقضي بأنه: "تعتبر من الطرق العامة في تطبيق أحكام هذا القانون الطرق والمسالك الصالحة لمرور المركبات داخل المزارع والمنشآت العامة أو الخاصة وما في حكمها"⁽¹⁾.

الفقرة الثانية: حالة السكر أو التخدير أثناء القيادة

لم يجرم المشرع سلوك قيادة المركبة لذاته، بل لم يجرمه لمجرد تناول المسكر أو المخدر، وإنما جرم هذا السلوك عندما يكون السائق في حالة سكر أو تخدير، نتناول في هذه الفقرة مفهوم حالة السكر أو التخدير، ثم نتطرق إلى مدى اشتراط أن تكون هذه الحالة ناشئة عن سكر أو تخدير اختياري، ثم إلى إثبات هذه الحالة، وذلك على النحو الآتي:

أولاً: مفهوم حالة السكر أو التخدير

إن حالة السكر أو التخدير أثناء القيادة هي حالة فسيولوجية تتعلق بسائق المركبة، يكون أثناءها تحت تأثير المسكر أو المخدر، ولم يحدد المشرع نسبة معينة من الكحول في دم سائق المركبة أو في هواء زفيره لقيام هذه الحالة في حقه⁽²⁾.

ولما كان الأمر كذلك في التشريع الليبي، فإن حالة السكر أو التخدير، بوصفها عنصراً من عناصر قيام هذه الجريمة، تكون قائمة عندما يؤدي المسكر أو المخدر دوره في التأثير على بعض وظائف جسمه، وعندما يفعل أفاعيله في القدرة الأدائية لبعضها، وإن بقيت الوظائف الأخرى محتفظة بتماسكها وحسن أدائها، وعادة ما يستدل على قيام هذه الحالة بشكل عام ببعض المظاهر الخارجية التي يكون عليها سائق المركبة من تباطؤ أو تراخي ردود الأفعال لديه، وعدم السيطرة على حركة بعض أعضاء جسمه، وتعثّر الخطوات، وفقدان التوازن، وعدم التحكم في إتيان بعض الحركات وغيرها، غير أنه لا يشترط لقيام هذه الحالة في حقه أن يكون هذا السائق فاقداً لقوة الشعور والإرادة، إذ تتحقق هذه الحالة

(1) للمزيد حول تقسيمات الطرق العامة من الناحية الفنية والفقهية يراجع: أبو القاسم الغزالي، مرجع سابق، ص 9 وما بعدها.

(2) وذلك على عكس ما فعله المشرع الفرنسي في تحديده لبعض صور جريمة القيادة تحت تأثير الكحول على مستوى التجريم التشريعي وعلى مستوى التشريع اللائحي على النحو المشار إليه أعلاه.

ولو كان سكره جزئياً، وتقوم الجريمة حتى لو بدا أن تأثير المسكر أو المخدر ضئيلاً على الملكات الذهنية أو العقلية لديه⁽¹⁾.

عندما تظهر على سائق المركبة أي من هذه العلامات أو غيرها نتيجة المسكر أو المخدر الذي تم تناوله أو تعاطيه، تتوفر في حقه هذه الحالة، بغض النظر عن نسبة الكحول في دمه أو في هواء زفيره ولا يستطيع أن يدفع عن نفسه هذه التهمة، حتى لو أثبت أنه شرب قليلاً من الخمر أو جرعة صغيرة من المخدر، بل لا يستطيع أن يدفعها عن نفسه، حتى لو أثبت الفحص الطبي أن نسبة الكحول في دمه ضئيلة جداً، طالما ظهرت عليه علامة من تلك العلامات أو غيرها، ذلك لأن الأفراد يتفاوتون فيما بينهم من حيث تأثير الكحول والمخدرات على وظائف الأعضاء لديهم، فمنهم من يشرب أو يتعاطى القليل من المسكر أو المخدر، وتظهر عليه علامة أو أكثر من تلك العلامات، ومنهم من يتناولها بكميات أكبر، دون أن تبدو عليه أي منها، وذلك حسب طبيعة كل شخص وخبرته فيما يتناوله منها وكيفية تناولها، إذ سريعاً ما تبدو هذه العلامات على المبتدئ في تناولها لمجرد تناول كمية صغيرة منها، بينما يتأخر ظهورها على المتمرس في تعاطيها أو المدمن عليها، ونرى توفر هذه الحالة وقيامها ولو لم تظهر عليه بوضوح إحدى هذه العلامات، إذا أثبت الفحص الطبي وجود نسبة معينة من الكحول في دمه أو هواء زفيره، وثبت علمياً أن وجود هذه النسبة في دم الإنسان بشكل عام كافية في حد ذاتها أن تجعله تحت تأثير المسكر أو المخدر.

ثانياً: مدى اشتراط كون حالة السكر أو التخدير ناشئة عن سكر أو تخدير اختياري

إن التساؤل الذي يطرح نفسه في هذا المجال يدور حول سبب وجود سائق المركبة في حالة سكر أو تخدير، فهل يشترط أن يكون تناوله أو تعاطيه للمسكر أو المخدر الذي أدى إلى هذه الحالة إرادياً؟ نقول: إن ذلك ليس بشرط، حيث تتحقق حالة السكر أو التخدير أثناء القيادة سواء أكان تناوله للمسكر أو المخدر إرادياً صادراً عن إرادة حرة واعية، أم كان ذلك غير إرادياً، كمن يتناول المسكر معتقداً أنه ماء أو مشروب أو عصير، أو أكره على تناولها من الغير، أو شرب الخمر مضطراً لإنقاذ حياته من الموت ظمأً، أو يتناول المخدر أو المؤثر العقلي معتقداً بأنه دواء، فطالما اتجهت إرادته

(1) مأمون محمد سلامة، مرجع سابق، ص 263.

إلى قيادة المركبة مع علمه بأنه في حالة سكر أو تخدير، فإنه لا أهمية أن يكون تناوله لأي منهما إراديا أو غير إراديا، إذ في الحالتين تتحقق منه جريمة القيادة في حالة سكر أو تخدير حسب الأحوال، غير أنه في حال تناوله للمسكر أو المخدر عن إرادة وعلم، ثم قاد المركبة وهو في حالة سكر أو تخدير، فإنه يلاحق جنائيا في القانون الليبي عن كل من جريمة شرب الخمر المنصوص عليها في قانون تحريم الخمر، بالإضافة إلى جريمة قيادة المركبة في حالة سكر، طبقا للتعدد الحقيقي للجرائم، وينطبق الأمر تماما في حال تعاطيه مادة مخدرة أو مؤثرا عقليا عن علم وإرادة، ثم قاد المركبة في حالة تخدير، فإنه يعاقب عن جريمة تعاطيه المخدر أو المؤثر العقلي (طبقا للمادة 37 من القانون رقم (7) لسنة 1990 بشأن المخدرات والمؤثرات العقلية المعدل) بالإضافة إلى عقوبة جريمة قيادة المركبة في حالة تخدير⁽¹⁾.

أما إذا كان تناوله المسكر أو المخدر عن غير علم أو عن غير إرادة، فإن ذلك لا يشكل جريمة شرب الخمر ولا تعاطي المخدر، ولكن تتحقق منه جريمة قيادة المركبة في حالة سكر أو تخدير، إذا اكتملت عناصرها الأخرى، ويترتب على ذلك أن المتهم لا يستطيع أن يدفع عن نفسه تهمة القيادة في حالة السكر أو التخدير بالقول إنه لم يتعمد تناول المسكر أو المخدر، لأن تعمد تناول المسكر أو المخدر ليس بعنصر ولا بركن من أركان جريمة القيادة في حالة سكر أو تخدير، حالة كونه كذلك في جريمة شرب الخمر وتعاطي المخدر⁽²⁾.

ثالثا: إثبات حالة السكر أو التخدير

إن حالة السكر أو التخدير التي يكون عليها قائد المركبة أثناء القيادة من العناصر الجوهرية لهذه الجريمة، التي يجب التحقق من توفرها، بإثبات أنه كان أثناء القيادة في حالة سكر أو تخدير، في القانون الليبي، أو تحت تأثير المسكر أو المخدر، في بعض القوانين، نتطرق إلى هذا الموضوع في إطار القانون الليبي، ثم في إطار القانون الفرنسي على التفصيل الآتي:

أ- إثبات حالة السكر والتخدير في القانون الليبي

(1) هذا ما ألمح إليه المشرع في المادة (58) من قانون المرور بالقول: "مع عدم الإخلال بأحكام قانون تحريم الخمر....".

(2) مع ملاحظة أن جريمة شرب الخمر وجريمة تعاطي المخدر تتحقق كل منهما لمجرد تناول أو تعاطي أي منهما عن علم وإرادة، ولا يشترط أن يصل المتعاطي إلى درجة السكر أو التخدير، وتتحقق كل منهما بغض النظر عن الكمية التي تعاطاها منهما، بينما يشترط في جريمة القيادة في حالة سكر أو تخدير أن يكون السائق في حالة سكر أو تخدير بغض النظر عن كون سلوك التعاطي إراديا أو غير إراديا.

طالما لم يحدد المشرع الليبي وسيلة معينة لإثبات هذه الحالة في حق المتهم، ولم يحدد نسبة معينة للكحول أو من المخدر في دم المتهم أو في هواء زفيره، فإن مسألة إثباتها تخضع للقاعدة العامة للإثبات المستمدة من قاعدة حرية القاضي الجنائي في تكوين عقيدته من أي دليل يطرح على المحكمة وتقتنع به، طالما لا يجافي العقل والمنطق، فقد يستعين بشهادة الشهود، أو بتقارير الخبرة المرفقة بأوراق الدعوى التي تفيد قيام هذه الحالة في حق المتهم، مثل أن تأتي تقارير الطبيب تفيد أنه كان مترنحا ساعة إجراء تحليل دمه بعد وقوع الحادث مباشرة وأن نسبة الكحول في دمه عالية جدا، أو ما يثبتته مأمور الضبط القضائي في محضر جمع الاستدلال من أنه كان في حالة سكر بين، من كونه ساعة القيادة وبعدها مباشرة في حالة يرثى لها، من عدم قدرة السيطرة على حركة جسمه، أو اللعثة في الكلام، أو تغير في الصوت وثقل في اللسان، أو عدم القدرة على القيام ببعض الحركات العادية التي طلب منه أداءها، مثل عدم القدرة على الوقوف على رجل واحدة حالة كون سنه وبناء جسمه يسمح بالقيام بها بكل بساطة في الظروف العادية، أو عدم قدرته على إدخال الخيط في سم الخياط (عين الإبرة)، أو أنه لم يستطع إفعال أزرار قميصه صغيرة الحجم على النحو المطلوب، أو وجد صعوبة في ذلك، أو وجد صعوبة في إشعال سيجارته، أو أنه كان فاقدا للتوازن أو كان مترنحا، وغير ذلك من أوضاع تفيد أنه واقع تحت تأثير الكحول أو المخدر، ونرى تحقق هذه الحالة في حق المتهم مهما كانت درجة عدم قدرته على التوازن أو على الإتيان ببعض الحركات، وأيا كانت درجة اللعثة في الكلام أو تباطؤ ردود الأفعال لديه، فقد يكون ذلك بشكل كلي أو بشكل جزئي.

تجدر الإشارة إلى أنه يشترط لكي يكون لفحص دم المتهم لاختبار نسبة الكحول في دمه أو في هواء زفيره حجيته أمام المحكمة أن تتم هذه التحاليل والفحوصات بأمر النيابة أو مأمور الضبط القضائي فور ضبطه أو في أسرع وقت ممكن من لحظات ضبطه، رفعا لمظنة أنه قد تناول المسكر أو المخدر في فترة لاحقة لضبطه من جهة، وحفاظا على الدليل من الضياع، لقابلية زوال حالة السكر أو التخدير في أي لحظة لو تأخرت عملية التحليل عن الوقت المناسب.

نرى أنه من حق مأمور الضبط القضائي تقديم المتهم لإجراء تحليل دمه في حالة الاشتباه بأنه في حالة سكر، وليس له الامتناع عن ذلك بحجة أن في ذلك مساسا بحقه في سلامة بدنه، طالما أن جريمة القيادة في حالة سكر أو تخدير من الجنح التي يجوز فيها القبض والتفتيش، لكونها معاقبا عليها بالحبس

مدة لا تقل عن سنة (عملا بالمادة 2/24 من قانون الإجراءات الجنائية)، كما أن إجراء مثل هذه التحاليل والفحوصات تأخذ حكم تفتيش الأشخاص⁽¹⁾، في سبيل الكشف عن أدلة الجريمة، باعتبارها من أولى مهام وواجبات مأموري الضبط القضائي.

ب- إثبات وقوع المتهم تحت تأثير الكحول في التشريع الفرنسي تثبت حالة الوقوع تحت تأثير الكحول أو المخدر في التشريع الفرنسي بإحدى طريقتين:

الأولى: تستند إلى القاعدة العامة في الإثبات، المتعلقة بحرية القاضي الجنائي في تكوين قناعته من أي دليل يطرح عليه في الدعوى، وذلك بالنسبة لواقعة القيادة في حالة سكر أو تخدير ظاهر، إذ في هذه الحالة لا يلزم بإجراء تحليل أو فحص نسبة الكحول في دمه أو في هواء زفيره، وله أن يكون عقيدته وقناعته من أي دليل آخر يطرح عليه في الدعوى، طالما لا يتنافى مع العقل والمنطق.

الثانية: تقييد مسألة إثبات حالة الوقوع تحت تأثير الكحول إذا لم يكن السكر ظاهرا.

قيد المشرع الفرنسي إثبات هذه الحالة بإجراء تحليل أو فحص نسبة الكحول في دم المتهم أو في هواء زفيره، وذلك في حالة الاشتباه في كونه واقعا تحت تأثير الكحول أثناء القيادة، حيث تم النص على هذا القيد على مستوى التجريم التشريعي في قانون السير على الطرق العامة الصادر بموجب الأمر رقم (2000 /930) بتاريخ 22 سبتمبر 2000، وعلى مستوى التجريم اللائحي، المتمثل في القرار رقم 1138-2004 الصادر في 25 أكتوبر 2004، فعلى مستوى قانون السير على الطرق العامة، قيد المشرع الفرنسي إثبات هذه الحالة إذا لم يكن السكر ظاهرا، في البند (1) من المادة L 234-1 منه، متى ما أثبت اختبار تحليل دمه أن نسبة الكحول فيه تساوي أو تفوق 0.800 جرام في اللتر، أو أن تركيز الكحول في هواء زفيره تساوي أو تفوق 0.400 ملليجرام في اللتر، أما على المستوى التشريعي اللائحي فقد تم تقييد مسألة إثبات هذه الحالة في المادة R 234-1 من القرار المشار إليه أعلاه، إذا ما أثبت اختبار تحليل دمه أو فحص هواء زفيره وجود نسبة معينة من الكحول فيهما لا تصل إلى تلك النسب المذكورة في المادة L 234-1 من قانون السير على الطرق العامة، وحدد هذه النسب تبعا لنوع المركبة والغرض المخصصة له؛ فإذا كانت المركبة محل القيادة من النوع المخصص للنقل العام للركاب، اشترط

(1) مأمون محمد سلامة، مرجع سابق، ص 183.

لقيام الجريمة أن تكون نسبة الكحول في دمه تساوي أو تفوق 0.200 جرام في اللتر، أو إذا ثبت بموجب فحص هواء زفيره تساوي أو تفوق 0.100 ملليجرام في اللتر.

أما إذا كانت المركبة محل القيادة غير مخصصة للنقل العام للركاب فاشتراط لقيام هذه الجريمة أن يثبت اختبار تحليل دمه أن نسبة الكحول فيه تساوي أو تفوق 0.500 جرام في اللتر، أو نسبة الكحول في هواء زفيره تساوي أو تفوق 0.250 ملليجرام في اللتر.

وألزم القرار المذكور في المادة منه R 235-1 أن تكون المدة الفاصلة بين ساعة ارتكاب الجريمة أو الحادث أو اكتشاف الكحول الذي تم بأمر من النيابة أو بمبادرة من أحد ضباط الشرطة القضائية أو أحد أفرادها وساعة القيام بالتحاليل والفحوصات قصيرة بقدر الإمكان.

كما نصت المادة R 234-3 من هذا القرار على أنه: "يجب أن يتم إجراء الكشف الطبي تطبيقاً لأحكام المواد 4234- و5234- و9234- لغرض إثبات الحالة الكحولية وفقاً لما هو منصوص عليه في الفصل الرابع من الباب الخامس من الكتاب الثالث من قانون الصحة العامة"، وحددت المادة 03- 235 منه الأشخاص المؤهلين لإجراء الكشوفات والتحاليل الطبية، واشترطت أن يكون طبيباً أو عالم أحياء أو طالب طب، مصرح له بالممارسة كطبيب مناوب، وفقاً للشروط المنصوص عليها في المادة 20- 4131 من قانون الصحة العامة.

تجدر الإشارة إلى أنه لا تثار في التشريع الفرنسي مسألة رضا سائق المركبة بإجراء تحليل دمه أو بفحص هواء زفيره للكشف عن نسبة الكحول فيهما، باعتبار أن هذا الإجراء واجب من واجبات النيابة العامة ورجال الشرطة القضائية للحفاظ على الدليل، بل ذهب المشرع الفرنسي إلى مدى أبعد في هذا الشأن، حيث اعتبر رفض سائق المركبة خضوعه لهذا الكشف أو التحليل جريمة قائمة بذاتها معاقبا عليها بالحبس لمدة عامين كحد أقصى وغرامة 4500 يورو، عملاً بالمادة L 234-8 من قانون السير على الطرق العامة⁽¹⁾.

(1) في حين أن المشرع الليبي لم يجرم هذا السلوك في قانون المرور على الطرق العامة رقم (11) لسنة 1984.

الفقرة الثالثة: الركن المعنوي والجزاء

سبق الحديث في الفقرات السابقة عن العناصر المادية لجريمة قيادة المركبة في حالة سكر أو تخدير، نتناول في هذه الفقرة ركنها المعنوي والجزاءات المقررة لها في القانون الليبي والمقررة لها في القانون الفرنسي على النحو الموالي.

أولاً: الركن المعنوي للجريمة

لم يحدد المشرع في نص المادة (58) من قانون المرور على الطرق العامة صورة الركن المعنوي لهذه الجريمة، الأمر الذي يجعلنا نرجع في هذه المسألة إلى القواعد العامة التي تحكمها في إطار الأحكام العامة للجريمة في قانون العقوبات، باعتبار هذه الأحكام العامة هي الواجبة التطبيق على الجرائم المنصوص عليها في القوانين الجنائية الخاصة إلا إذا وجد فيها نص يخالفها، عملاً بالمادة (11) من قانون العقوبات الليبي، وبالرجوع إلى القاعدة العامة التي تحكم الركن المعنوي للجنايات والجنح، تقرر أن الأصل لا عقاب على جنابة أو جنحة إلا إذا ارتكبت عمداً، ولا عقاب عليها بوصف الخطأ إلا إذا ورد نص خاص بذلك، وهذا ما قصده المشرع في الفقرة الثانية من المادة (62) عقوبات التي تقضي بأنه: "لا يعاقب على فعل يعد جنابة أو جنحة قانوناً، إذا لم يرتكب بقصد عمدي، ويستثنى من ذلك الجنايات والجنح التي ينص القانون صراحة على إمكان ارتكابها خطأً أو بتجاوز القصد"، بناءً على ذلك كله ننتهي إلى القول بأن جريمة قيادة المركبة في حالة سكر أو تخدير هي جريمة عمدية، تقوم على قصد جنائي عام، بغض النظر عن الدوافع البواعث.

تتميز جرائم المرور عموماً بضعف ركنها المعنوي، وذلك من وجهين:

1- أن معظم جرائم المرور من حيث التقسيم الثلاثي لها هي من قبيل المخالفات، التي تتحقق سواء ارتكبت عمداً أو خطأً، إذ يستوي فيها العمد والخطأ في ارتكابها، عملاً بالفقرة الرابعة من المادة (62) عقوبات التي تقضي: ط أما في المخالفات، فالكل مسئول عن فعله أو امتناعه، سواء اقترن بقصد جنائي أو خطأ مادام ناجماً عن شعور وإرادة".

2- سهولة إثبات الركن المعنوي للجريمة في حق المتهم؛ فإذا كان الأصل في قانون الإجراءات الجنائية أن سلطة الاتهام (النيابة العامة) هي المسؤولة عن إثبات الجريمة بمادياتها ومعنوياتها في حق المتهم، فإن

الأمر في مجال جرائم المرور يختلف بعض الشيء، حيث النيابة العامة هي المسؤولة عن إثبات الجريمة المرورية، ولكن بصورة مختلفة نوعاً ما، إذ عليها إثبات صدور ماديات الجريمة عن المتهم لتتوفر في حقه قرينة قوية على أنه ارتكبها عمداً، وعلى أساس هذه القرينة يفترض في حقه تعدد ارتكاب الجريمة، وبذلك ينتقل عبء إثبات القصد الجنائي من النيابة العامة بفترض العمد لدى المتهم، الذي يقع عليه دحض هذه القرينة بإثبات عكسها، أي بمعنى أن مجرد صدور ماديات الجريمة عن المتهم يعتبر في حد ذاته قرينة قوية على تعدده هذا السلوك، غير أنها قرينة قابلة لإثبات العكس، ويقع على المتهم تنفيذها⁽¹⁾.

وهذا ينطبق على جريمة قيادة المركبة في حالة سكر أو تخدير، باعتبارها جريمة عمدية، يكفي النيابة العامة أن تثبت أن المتهم قاد المركبة على الطريق العام وهو في حالة سكر أو تخدير، لافتراض العمد لديه، الذي يقع عليه وحده دحض هذه القرينة، بإثبات عكسها بأنه لم يكن متممداً قيادتها في حالة سكر أو تخدير، وإقناع المحكمة بأنه لم يتعمد هذا السلوك، وإثبات عكس هذه القرينة القوية يحتاج إلى قدرة إقناعية هائلة من جانب المتهم أو وكيله، كي يستطيع إقناع المحكمة بصدقية أقواله ودفعه، لدحض وتنفيذ هذه القرينة، وإقناعها بأنه لم يتعمد قيادة المركبة في حالة سكر أو تخدير.

ونعتقد أن هذه الجريمة يتصور وقوعها من الناحية العملية ممن كان في حالة سكر جزئي، الذي لا زال محتفظاً بجزء من قوتي الإدراك والإرادة، ويملك اتخاذ القرار والجلوس خلف مقود المركبة الآلية وقيادتها شكل ما، ولا يتصور وقوعها من الناحية العملية ممن هو في حالة سكر كلي، فاقداً لقوتي الشعور والإرادة، ولا يملك قرار نفسه، فاقداً لوعيه، غير قادر على القيام بأي شأن بسيط من شؤون نفسه، فمن باب أولى بقيادة المركبة الأكثر تعقيداً.

ثانياً: الجزاءات المقررة للجريمة في القانون الليبي

اعتمد المشرع الليبي بشكل أساسي في العقاب على الجرح المرورية، على عقوبتي الحبس والغرامة على سبيل الجمع بينهما أو بإحدهما كمسلك عام له، ولم يجعل عقوبة الحبس على سبيل الوجوب إلا في

(1) يراجع تفصيل ذلك: أبو بكر أحمد الأنصاري، محاضرات في مادة قانون المرور، الجزء الأول (الأحكام العامة لجرائم المرور) مذكرات غير منشورة، جامعة طرابلس، كلية القانون، ص 37 وما بعدها.

نصين من نصوص قانون المرور، أحدهما هو نص المادة (58) الذي نحن بصدده⁽¹⁾، وكذلك نص المادة (62) منه، ونصت المادة (58) من قانون المرور على عقوبة أصلية واحدة، وأخرى تكميلية جزاء من يقود المركبة وهو في حالة سكر أو تخدير على النحو التالي:

أ- العقوبات الأصلية: وهي عقوبة الحبس مدة لا تقل عن سنة ولا تجاوز ثلاث سنين، وفي حالة العود تضاعف هذه العقوبة عملاً بالمادة (61) من نفس القانون، ولا تخل هذه العقوبة بالعقوبات المقررة لجريمة شرب الخمر أو تعاطي المخدرات أو المؤثرات العقلية لمنصوص عليها في قانون تحريم الخمر لسنة 1994 وفي قانون المخدرات والمؤثرات العقلية لسنة 1990 المعدل، حسب الأحوال، إذا كان الجاني متعمداً شرب المسكر أو تعاطي المخدر.

ب- الجزاءات التكميلية: لم يكتف المشرع الليبي فقط بتقرير العقوبة الأصلية المذكورة، وإنما نص على جزاءين تكميليين على سبيل الوجوب، يتمثلان في مصادرة المواد المسكرة أو المخدرة المضبوطة، وهو منصوص عليه أيضاً في كل من قانون تحريم الخمر وقانون المخدرات والمؤثرات العقلية وفي المادة (2/163) من قانون العقوبات.

كما نص أيضاً على جزاء سحب ترخيص القيادة لمدة لا تقل عن سنة ولا تجاوز ثلاث سنين، وهذا يقتضي امتناع المحكوم عليه عن قيادة المركبة طيلة مدة جزاء سحب ترخيص القيادة، وعاقب المشرع على مخالفة هذا الحظر بموجب المادة (3/55) من قانون المرور⁽²⁾.

(1) يراجع: عبد الرحمن محمد أبو توتة، دور العقوبة في الحد من حوادث المرور على الطرق العامة، بحث منشور في كتاب سلسلة الوعي الأمني، رقم (9) بعنوان (نظام المرور الأبعاد القانونية والاجتماعية والنفسية) سلسلة علمية تصدرها لجنة متخصصة، للجنة الشعبية العامة للعدل والأمن العام، مطابع العدل، الطبعة الأولى، 1995، ص 56. يراجع أيضاً: محمد رمضان بارة، حول العقوبة في قانون المرور، بحث منشور في كتاب (حوادث السير على الطرقات)، منشورات الهيئة القومية للبحث العلمي، معهد الإنماء العربي، دار الكتب الوطنية، بنغازي، 1991، ص 259، أشار إليه عبد الرحمن محمد أبو توتة، مرجع سابق، ص 56.

(2) هذا بالإضافة إلى تلك التدابير الاحترازية الممكن اتخاذها من النيابة العامة أو من شرطة المرور حسب الأحوال، إذ أجازت المادة (49) من قانون المرور للنيابة العامة من تلقاء نفسها أو بطلب من شرطة المرور أن تأمر بسحب ترخيص القيادة مدة لا تجاوز شهراً، وإذا رأى مد مدة السحب لأكثر من ذلك أن تعرض الأمر على القاضي الجزئي المختص للنظر في الموضوع، وذلك إلى حين الفصل في الدعوى من الحكمة المختصة، وذلك كله في حالة اتهام قائد المركبة الآلية بارتكاب جنحة أو جناية بالمركبة الآلية أو داخلها، ومن بين هذه الجنح التي تحول النيابة العامة اتخاذ هذا التدبير جنحة قيادة المركبة (الآلية) في حالة سكر. وأجازت المادة (50) من ذات القانون لرجل شرطة المرور عند ضبط قائد أي مركبة مرتكباً لجناية أو جنحة منصوص عليها في هذا القانون أو جنحة تتضمن مخالفة للآداب العامة أثناء قيادته للمركبة أو وجوده فيها سحب ترخيص القيادة أو حجز المركبة لمدة لا تزيد على خمسة عشر يوماً، ويجوز في الحالات

تجدر الإشارة في هذا المقام إلى أن المشرع الليبي ذكر في المادة الثامنة من القانون رقم (4) لسنة 1994 بشأن تحريم الخمر جملة من العقوبات التبعية تلحق حكم الإدانة النهائي، في الجرائم المنصوص عليها في هذا القانون، ومن بينها جريمة شرب الخمر، ومن بين هذه العقوبات: حرمان المحكوم عليه من الحصول على ترخيص القيادة لمدة ثلاث سنين، وإلغاء هذا الترخيص في حال صدوره لذات المدة، وفي حالة تكرار الحكم على الجاني أكثر من مرتين يجرم نهائياً من الحق في الحصول على الترخيص بقيادة المركبات الآلية والطائرات.

ثالثاً: الجزاءات المقررة في القانون الفرنسي

ميز التشريع الفرنسي في العقوبات الأصلية المقررة للقيادة تحت تأثير الكحول والمخدرات بين تلك المقررة لها خلافاً لأحكام بند (1) وبند (2) من المادة L 234-1 من قانون السير على الطرق العامة، وبين تلك المقررة لهذه الجريمة المرتكبة خلافاً لأحكام المادة R 234-1 من قرار السلطة التنفيذية المشار إليه أعلاه؛ حيث قرر عقوبة الحبس لمدة عامين وغرامة 4500 يورو بالنسبة لمن خالف أحكام البندين (1 و 2) من المادة L 234-1 من قانون السير على الطرق العامة، بينما قرر عقوبة الغرامة المقررة للمخالفات من الدرجة الرابعة لمن خالف أحكام المادة R 234-1 من قرار السلطة التنفيذية المذكور.

تطبق هذه العقوبات المقررة في القانون والقرار على معلم القيادة المرافق لتلميذ تعليم القيادة.

أما عن العقوبات التكميلية في التشريع الفرنسي، فقد نصت المادة L 234-2 من قانون السير على الطرق العامة على عقوبات تكميلية كثيرة، نذكر منها: سحب ترخيص القيادة مدة لا تزيد على ثلاث سنين، ويترتب على ذلك منع الفاعل مع القيادة، سواء في إطار النشاط المهني له أو خارج هذا النشاط، - إلغاء ترخيص القيادة مع عدم منحه رخصة جديدة لمدة ثلاث سنين كحد أقصى - الخدمة لصالح المجتمع وفقاً للضوابط المحددة في المواد 8-131 و 22-131 إلى 24-131 من قانون العقوبات والمادة 5-20 من المرسوم بقانون رقم 174-45 الصادر في 2 فبراير المتعلق بالأطفال الجانحين - عقوبة الغرامة اليومية وفق الشروط المحددة في المادتين 5-131 و 25-131 من قانون

المشار إليها سحب ترخيص القيادة وحجز المركبة لمدة لا تزيد على ثلاثين يوماً بقرار من وزير العدل، وتكون مصاريف حجز المركبة وحفظها على نفقة المخالف، ولا تسلم له المركبة إلا بعد تسديد تلك المصاريف.

العقوبات- المنع من قيادة بعض المركبات بما في ذلك تلك التي لا تتطلب ترخيصا لقيادتها لمدة خمس سنين كحد أقصى- إلزام السائق بحضور دورة توعوية في مجال السلامة على الطرق العامة، كما نصت الفقرة الثانية من المادة L 234-1 من ذات القانون على جواز حجز المركبة محل القيادة في حالة سكر أو تخدير وفقا للشروط المنصوص عليها في المواد L325-1 إلى L325-3 من نفس القانون.

أما عن العقوبات التكميلية وفقا للتشريع اللائحي حسب الفقرة (2) من المادة R 234-1 من القرار المذكور، فقد قررت لمن يخالف أحكام البند (1) من الفقرة- 1- من المادة R 234-1 من هذا القرار بعض العقوبات التكميلية أهمها:- سحب ترخيص القيادة مدة لا تزيد على ثلاث سنين، ويجوز أن يكون سحب رخصة القيادة محمدا بالقيادة خارج النطاق المهني.- يجوز حجز المركبة وفقا للشروط المنصوص عليها في المواد L 325-1 إلى L 325-3 من قانون السير على الطرق العامة، عملا بالفقرة الثانية من المادة R 234-1 من القرار المذكور- يترتب على هذه المخالفة الحق في تخفيض ست نقاط من رخصة القيادة.

الخاتمة

استعرضنا في هذا البحث المصلحة القانونية المراد حمايتها من تجريم قيادة المركب في حالة سكر أو تخدير، وموقف المشرع الليبي من المسكرات والمخدرات، ومسلكه في تجريم قيادة المركبة في حالة سكر أو تخدير، مقارنة ببعض التشريعات الأخرى، مروراً بالأحكام الخاصة بهذه الجريمة، وانتهاءً بالجزاءات المقررة لها، وخلصنا إلى النتائج الآتية:

1- أن المشرع الليبي شأن المشرعين، حاول حماية مصلحة السلامة العامة للمرور على الطرق العامة وضمانها وتأمينها، بما يحقق سلامة أرواح الأفراد وسلامة الأبدان والأموال، كي تكون بمنأى عن الاعتداء عليها، وفي ملجأ من خطر الاعتداء عليها من خلال تجريمه عدة أتماط من السلوك، ومن بينها سلوك قيادة المركبة على الطريق العام في حالة سكر أو تخدير.

2- أن المشرع الليبي تفرد مع قلة ضئيلة من المشرعين من مسألة الخمر والمسكرات على مختلف أنواعها، وذلك بتجريم شربها وإنتاجها وتداولها بأي شكل في الإقليم الليبي، واعتبر مجرد شربها جريمة قائمة بذاتها، الأمر الذي يؤدي إلى قيام حالة التعدد الحقيقي بين جريمة قيادة المركبة في حالة سكر أو تخدير مع جريمة شرب المسكر أو تعاطي المخدر إذا تعمد الجاني شربها أو تعاطيها.

3- حصر المشرع الليبي قيام الجريمة محل البحث في صورة واحد فقط، هي المتعلقة بقيادة المركبة في

حالة سكر أو تخدير المنصوص عليها في المادة (58) من قانون المرور، على خلاف بعض التشريعات

المقارنة التي أشارت البعض منها إلى أكثر من صورة للتجريم، مثل التشريع السوري الذي جرم إلى جانب

قيادة المركبة في حالة سكر أو تخدير سلوك قيادتها بعد تناول المسكر ولو لم تظهر على سائقها علامة

سكر، وكذلك التشريع الفرنسي الذي ذكر صورا عدة للقيادة تحت تأثير المسكر أو المخدر على مستوى

التجريم التشريعي في قانون السير على الطرق العامة وعلى مستوى التجريم اللائحي.

4- المشرع الليبي لم يحدد نسبة معينة للكحول في دم سائق المركبة أو في هواء زفيره لقيام الجريمة،

لكونه قد اكتفى بتجريم قيادة المركبة في حالة السكر أو التخدير فقط، وذلك على عكس ما فعله المشرع

الفرنسي الذي ذكر هذه النسب لصور قيامها على مستوى القانون واللائحة، إلى جانب تجريمه لقيادة

المركبة في حالة السكر البين بغض النظر عن هذه النسب.

5- لا يشترط أن يكون شرب أو تعاطي المسكر أو المخدر الذي أدى إلى قيام حالة السكر أو

التخدير اختياريا، حيث تتحقق جريمة القيادة في حالة سكر أو تخدير سواء تعمد الفاعل تناول المسكر

أو المخدر أو لم يتعمد ذلك.

6- لم يقصر المشرع الليبي المركبة محل القيادة في هذه الجريمة على المركبات الآلية فحسب، وإنما شمل

بالتجريم قيادة المركبات غير الآلية المجرورة بقوة الدفع أو الجر البشري أو الحيواني، وكذلك الدراجات

العادية.

نوصي في الختام بالآتي:

أ- تجريم مجرد قيادة المركبة بعد تناول أو تعاطي المسكر أو المخدر ولو لم تصل حالة السائق إلى حالة السكر الظاهر، وبغض النظر عن كون السائق تعمد تناوله أو لم يتعمد ذلك، وتقرير عقوبة أخف لها من المقررة لقيادتها في حالة السكر الظاهر (الغرامة كعقوبة أصلية).

ب- تجريم سلوك قائد المركبة الذي يرفض الخضوع لإجراء التحليل أو الفحص للتعرف إلى وجود الكحول في دمه أو في هواء زفيره، واعتبار هذا الإجراء من قبل ضباط الشرطة القضائية أو أحد أفرادها حقاً لهم، حفاظاً على الدليل.

ت- الزيادة في تنويع الجزاءات التكميلية وعدم قصرها على سحب ترخيص القيادة ومصادرة المادة المسكرة أو المخدرة المضبوطة، ليختار القاضي منها الجزاء المناسب، وذلك بإضافة جزاء العمل لصالح المجتمع، وحجز المركبة كجزاء قضائي لفترة معينة على سبيل الجواز، وإلزام المحكوم عليه بحضور دورة أو دورات توعوية في مجال السلامة المرورية.

ث- تزويد جهاز الشرطة القضائية ورجال المرور بكل الإمكانيات اللازمة لتطبيق قانون المرور بشكل عام، وبالأجهزة الحديثة التي تمكنهم من إجراء فحص سريع لنسبة الكحول في هواء زفير السائق المشتبه به، وتلك التي تساعدهم على التواصل السريع بمعامل تحليل الدم لمعرفة نسبة الكحول في دمه في أقرب الأجل حفاظاً على الدليل، بالإضافة إلى الإمكانيات المادية والبشرية التي تساعد في ضبط جرائم المرور عامة وجريمة قيادة المركبة تحت تأثير الكحول والمخدرات على وجه الخصوص.

تم بحمد الله، والله من وراء القصد.

قائمة المراجع حسب ورودها في البحث

- صالح الطيب محسن، أثر تلاحق التعديلات (السيولة التشريعية)، وندرة التفسيرات (المذكرات التوضيحية) على ظهور الإشكاليات الفلسفية والعملية في تشريعات الحدود الليبية، محاولة تأطير لقراءة نقدية في السياسة التشريعية، بحث منشور ضمن أعمال ندوة الإشكاليات الفلسفية والعملية لتشريعات الحدود، التجربة الليبية في الميزان، في مجلة الجامعة الأسمرية، تصدر عن الجامعة الأسمرية للعلوم الإسلامية، زيتن ليبيا، السنة الرابعة، العدد الثامن 2007.
- المنير أحمد لوكا، أحكام شرب الخمر في الشريعة الإسلامية، دراسة مقارنة، الدار الجماهيرية للنشر والتوزيع والإعلان، مصراتة، ليبيا، الطبعة الأولى 1994.
- مصطفى سالم كشلاف، جرائم الخمر في التشريع الليبي، الطبعة الأولى، 1992.
- محمد معمر الرازقي، بحوث في القانون الجنائي الليبي والمقارن، جامعة المرقب، الخمس، ليبيا، 2009.
- محمد رمضان بارة، شرح أحكام قانون المخدرات والمؤثرات العقلية الليبي، الشركة العامة للورق والطباعة، مطابع الوحدة العربية، الزاوية، ليبيا، 1995.

- صالح يوسف آغا، شرح قواعد وأحكام مخالفات وجنح السير الأساسية وأصول المحاكمة بشأنها

في قانون السير السوري والتشريع المقارن، دار الأنوار للطباعة، دمشق، الطبعة الأولى.

- مأمون محمد سلامة، جرائم المرور في التشريع الليبي، منشورات المكتبة الوطنية، بنغازي، ليبيا،

.1971

- سالم محمد الأوجلي، جرائم المرور في القانون الليبي، دار الكتب الوطنية، بنغازي، ليبيا، الطبعة

الأولى، 2001.

- حورية محمد عبد الرحيم موسى بوبرية، وسيلة ارتكاب الجريمة كمناط للتجريم والعقاب، رسالة

ماجستير، كلية القانون (الحقوق) جامعة بنغازي، غير منشورة، العام 2002-2003.

- أبو القاسم محمد العزاي، إشارات المرور والطرق، بحث منشور في كتاب سلسلة الوعي الأمني،

رقم (9) بعنوان (نظام المرور الأبعاد القانونية والاجتماعية والنفسية) سلسلة علمية تصدرها لجنة

متخصصة، اللجنة الشعبية العامة للعدل والأمن العام، مطابع العدل، الطبعة الأولى، 1995.

- أبو بكر أحمد الأنصاري، محاضرات في مادة قانون المرور، الجزء الأول (الأحكام العامة لجرائم

المرور) مذكرات غير منشورة، جامعة طرابلس كلية القانون.

- عبد الرحمن محمد أبو توتة، دور العقوبة في الحد من حوادث المرور على الطرق العامة، بحث منشور في كتاب سلسلة الوعي الأمني، رقم (9) بعنوان (نظام المرور الأبعاد القانونية والاجتماعية والنفسية) سلسلة علمية تصدرها لجنة متخصصة، اللجنة الشعبية العامة للعدل والأمن العام، مطابع العدل، الطبعة الأولى، 1995.
- محمد رمضان بارة، حول العقوبة في قانون المرور، بحث منشور في كتاب (حوادث السير على الطرقات)، منشورات الهيئة القومية للبحث العلمي، معهد الإنماء العربي، دار الكتب الوطنية، بنغازي، 1991.
- الموقع الإلكتروني www.alisalamah.net بحث بعنوان، قيادة السيارة تحت تأثير الخمر والمخدرات، 2010، تاريخ الزيارة 2014/3/5.