**انا مع قانون السير الجديد ولكن!!**

**اللواء أمين صليبا**

**(1)**

لاشك ان من يطلع على قانون السير الجديد،يتضح له انه قانون عصري بكل ما للكلمة من معنى،وقد جاء ليحل أخيراً مكان قانون السير القديم الذي مضى على وضعه موضع التنفيذ سحابة نصف قرن.الحقيقة انه لا يجوز لأي دولة ان تبقي قانون السير الذي يتعلق بالسلامة المرورية وبحياة الناس وبمصلحة الخزينة طيلة تلك المدة من دون تحديثه.لكن القراءة الأولية لهذا القانون ومن خلال خبرتنا في قوى الأمن الداخلي،وما اكتسبناه من دورات خارج البلاد تتعلق بالسلامة المرورية،نجد ان هذا القانون هو على درجة من المثالية عالية جداً،ويمكن ان تعتبر نفسك انك تطالع قانون سير يتعلق بدولة غير لبنان،هذا الكلام ليس للنيل من موقع بلدنا لكن لنكن صريحين،انه قانون وبالرغم من مثاليته،لا يمكن تطبيقه في الوقت الحاضر رغم انقضاء أكثر من سنتين على صدوره،وذلك لإسباب عديدة سأتناولها بكل موضوعية بدءاً من هذه الحلقة،لإستتبعها بحلقات أخرى ابين فيها للقارىء مكامن صعوبات التنفيذ التي تعترض تنفيذ هذا القانون.أولاً خلاصة سريعة وهي ان هذا القانون للمرة الأولى سيتم تطبيقه على الموسورين في هذا البلد بمعنى ان غالبية فقراء لبنان لن يطالهم التنفيذ إلاّ لِماماً! كيف؟ بإختصار لنبدأ من فقراء طرابلس والشمال الذين يملكون سيارات بنسبة 90% منها لا يمكن ان تكون صالحة للسير،بدءاً من استعمال محركات المازوت،مروراً بعشرات المخالفات التي تستوجب وفق القانون الجديد حجز السيارة(تلك المخالفات على سبيل المثال لا الحصر تتعلق بالإنارة وبالإطارات وبالشكل الخارجي الى ما هنالك من مخالفات)حتى ان البعض من تلك السيارات لا يوجد فيها حزام أمان فيها!!ولذلك نقول انها المرة الأولى في تاريخ لبنان سيطبق قانون على فئة(قادرة مالياً) من اللبنانيين دون سواها،إذ بمقدور رجال وحدة المرور(التي لم تنشأ بعد على صعيد قوى الأمن الداخلي كما نصّت المادة 414 من ذاك القانون) تطبيق هذا القانون في المناطق التي بوسعهم ان يفرضوا القانون فيها.هنا على سبيل المثال لا الحصر أود ان اذكر البعض،ممن كانوا يسلكون طريق عكار طرابلس،كم وكم من أرتال السيارات كانت تتوقف على يمين الطريق قبل حاجز قوى الأمن على تلك الطريق،لأن مجرد الوصول الى ذلك الحاجز يومها، هذا يعني ان سياراتهم ستحجز لإلف مخالفة ومخالفة في سياراتهم،وذلك في ظل القانون القديم،فكم بالحري سيكون عدد السيارات التي ستتوقف بدءأً من أول نيسان 2015 تاريخ تطبيق القانون الجديد،لأن القانون الجديد مثلاً قد فرض عقوبة الحبس لمدة 3 أشهر وغرامة نقدية مليون ل.ل. على كل من يقود سيارة أنقاض (أي سيارة غير مسجلة) وذلك طبقاً للفقرة 4 من المادة 173 من القانون الجديد.أكتفي في هذه الحلقة بهذا القدر المختصر من الملاحظات حول الصعوبات التي ستعترض مسألة تطبيق قانون السير الجديد،الذي نختصر مقالتنا هذه بمقولة،انه قانون عصري وحديث ومن شأنه حماية الناس من حوادث المرور ويؤمن سلامة مرورية قصوى تجارِ ما هو مطبق في دول العالم قاطبة،لكن تبقى العبرة في التطبيق،وفي شفافية ذلك التطبيق،لأنه منذ دخوله واكب هذا القانون،شمعة على طوله – ما دمنا في مرحلة أحد الشعانين – وذلك من خلال الأخبار الصحفية عن إستدعاء النائب العام المالي لبعض المسؤولين عن تلزيم طباعة رخص السيارات ورخص القيادة وفق النماذج التي يفرضها القانون،لأسباب لم توضح بعد،لكن القارىء القانوني يعرف ان الإستدعاء يعني وجود تلاعب ما في قيمة الإلتزام ونقطة على السطر.مهلاً علينا ارحموا الناس!!!

**انا مع قانون السير الجديد ولكن!**

**(2)**

تبعاً للمقالة السابقة حول قانون السير،أسمح لنفسي بمتابعة التعليق على هذا القانون،لتبيان مدى صعوبة تطبيقه،لإسباب عديدة،منها ما يتعلق بنص القانون ومنها ما يتعلق بقدرة الغالبية العظمى من الشعب اللبناني على تطبيق هذا القانون،الذي رفع السلامة المرورية التي كانت سارية في ظل القانون القديم من مرتبة الصفر الى مرتبة شبه الكمال.القانون يتضمن 420 مادة تطرقت الى كل التفاصيل التي من شأنها تأمين السلامة المرورية،بهدف الحفاظ على حياة الناس،لكن النصوص وحدها غير كفيلة بتأمين هذه الحماية،بالرغم من ان بعض مواد هذا القانون[الفقرة 2 من المادة 345 التي أجازت رفع عقوبة الحبس الى 4 سنوات والغرامة 6 ملايين ل.ل.للسائق الذي يتسبب بموت انسان عن إهمال وقلة إحتراز،وذلك عندما يكون السائق مرتكباً لست حالات عدّدها القانون،ومن بينها السبب التالي<البند ج>:"لم يكن السائق يملك رخصة سوق،أو إذا كانت رخصة السوق ملغاة أو مسحوبة،أو غير صالحة." هنا أود مناقشة السبب الأخير من هذا البند(رخصة السوق غير صالحة)هذا يعني ان السائق لم ينتبه الى ان صلاحية رخصته قد انتهى،ولم يتقيد بنص المادة 225 من هذا القانون التي تفرض عليه تقديم طلب التجديد قبل 15 يوماً من مهلة الإنتهاء مع مستندات فرضها القانون لكي تجدّد رخصته،وحصل معه حادث السير الذي أدّى لوفاة الغير،مما يعرضه لحكم الحبس حتى 4 سنوات وفق النص أعلاه – أي رفع عقوبة الحبس الجنحي من فترة تتراوح ما بين 6 أشهر وثلاث سنوات للتسبب بالوفاة،الى 4 سنوات أي ضمن تصنيف العقوبة الجنائية!وعلى سبيل الإستطراد في هذا التعليق أود أن أوجه السؤال الى غالبية اللبنانيين،حتى المثقفين منهم(رجال أعمال وأطباء ومهندسين وصحافيين) من مِنكم ينتبه الى مسألة صلاحية رخصة قيادته،المدونة على كل رخصة من رخصكم؟ هذا يعني ان عدم الإنتباه الى هذا الأمر لإسباب وأسباب،تعرض السائق الى عقوبة جنائية،في حال التسبب بالوفاة،وكانت رخصته غير صالحة،أي غير مجدّدة،وقد تكون تلك الصلاحية لم يمض عليها أثناء وقوع الحادث سوى أيام معدودة،مأخذنا على هذا النص انه وبصيغته الحالية،يعتبر بمثابة كمين لكل مواطن،الذي يعيش يومياته تحت الضغوط لإلف وسبب،وهو غير قادر على التنبه لمسألة انتهاء صلاحية رخصة قيادته – في ظل القانون القديم عند بلوغه سن الخمسين،لإنه لا تبرير لإي كان من جهله لتاريخ مولده – لكن وفق المادة 205 من القانون الجديد أصبح هناك عدة تجديدات لرخصة السوق الخصوصية: كل عشر سنوات،تجدّد الرخصة لغاية سن 48 سنة،بعدها كل 4 سنوات لغاية سن 64 سنة،ثمّ كل سنتين بعد سن ال 64 سنة.إنطلاقاً من هذا النص الذي يربك المواطن بتواريخ متعددة،وعند عدم التقيد يصبح تحت رحمة العقوبة الآنفة الذكر! هنا نسأل أليس كان من الأجدى على المشرع الغيور على مصلحة ناخبيه،ان يفرض على الإدارة المعنية بالتجديد،نصاً يلزمها بإشعار كل مواطن وقبل شهرين على الأقل بأن رخصة قيادته ستنتهي صلاحيتها بالتاريخ المدون عليها،ووجوب تجديدها ضمن المهلة كي لا يعرض نفسه لتلك العقوبة القاسية.القوانين في المبدأ توضع لتسهيل أمور المواطن وتحمي مصالحه،وليس مقبولاً ان تكون بمثابة مصيدة قاتلة له،خاصة لمن يعملون خارج لبنان في البلاد العربية والأجنبية،إذ عند عودتهم يكونون عرضة للوقوع في شرك هذه المادة وعقوبتها المدمرة.

**انا مع قانون السير الجديد ولكن**

**(3)**

ان متابعة النقاش القانوني العملي لقانون السير الجديد لا تنتهي،إذ بالرغم من انه قانون عصري،نعتقد وبكل تواضع ان دون تطبيقه عقبات وعقبات،تتصدرها مسألة الثقافة القانونية والوعي لدى المواطن،وعلى سبيل النقاش الموضوعي، يتضح بأنه ووفق القانون الجديد من الصعب جداً على الأمي ان ينال إجازة سوق جديدة لأن الآلية التي حدّدها القانون،لنيلها، لا سيما في المرحلة النظرية،تتطلب مستوى علمي معين،وعليه وبموجب هذا القانون يصبح الأمي محظور عليه الحصول على إجازة سوق وفق القانون الجديد!!مما يعيب على هذا القانون، ومن خلال عدم النص على الوسائل الكفيلة لتمكين الأمي من حقه الطبيعي بالحصول على تلك الإجازة عملاً بمبدأ المساواة،انه قانون خارق لمبدأ المساواة بين اللبنانين،واعتقد انه لو قدّر لمن له حق الطعن بدستورية هذا القانون أمام المجلس الدستوري،لأبطل المجلس الدستوري المواد المتعلقة بمسألة الإمتحان النظري،وألزم الإدارة بوضع آلية لتمكين الأمي من نيله إجازة السوق وفق القانون الجديد.بالفعل ان هذا القانون يقفز فوق الواقع والإعتبارات التي نعيشها في لبنان،لأن هذا الانون من المفترض تطبيقه على كل اللبنانيين دون تمييز،وعليه ما هو موقف المشرع من إقرار قانون منسوخ عن قوانين مطبقة في بلدان ليس لديها نسبة من الأميين كما هي الحال في لبنان.وعلى سبيل الإستطراد الشيء بالشيء يذكر،حيث تعترف ضمناً،بأن العناصر التي ستتولى مسألة تطبيق هذا القانون،بحاجة الى تأهيل وهذا ما نصت عليه المادة 218 من القانون وذلك وفق التالي:" ينشأ في قوى الأمن الداخلي معهد متخصص بالإعداد والتدريب على ضابطة السير وعلم الحوادث وعلى السلامة والثقافة المرورية والقيادة،تحدّد مهامه وصلاحياته بمرسوم يتخذ في مجلس الوزراء بناء على إقتراح وزير الداخلية والبلديات بعد إستطلاع رأي مجلس القيادة في قوى الأمن الداخلي". هذا النص يعني ان هيكلية تنفيذ القانون الجديد لم تكتمل بعد خاصة بغياب إنشاء وحدة المرور المنصوص عنها في المادة 414 من هذا القانون،وهي وحدة من المفترض انها مختصة بتطبيق قانون السير الجديد،وذلك بعد انشائها،ورفدها بالضباط والرتباء والعناصر الذين سيتخرجون من المعهد الآنف الذكر،فعلاً ان مقومات هذا القانون،غير مكتملة،لكي يصبح قابلاً للتنفيذ،ناهيك عن معوقات أخرى تتصل بجهوزية النماذج الجديدة لرخص القيادة ولرخص السيارات،إذ كيف يمكن تطبيق نظام النقاط [المطبق عالمياً] الآيل، عند بلوغ حسم النقاط تبعاً للمخالفات التي يرتكبها السائق،سحب رخصة السوق منه!! في حال عدم وجود النماذج الجديدة لرخص القيادة،لأن الرخص الحالية لا تسمح بتطبيق هذه الآلية،ناهيك عن ضرورة وجوب تأمين برنامج كومبيوتر عائد لتطبيق نظام النقاط. فعلاً هذا القانون العصري غير قابل للتطبيق في ظل هذه الثغرات الجوهرية،التي من دونها لا يمكن تطبيقه.في الخلاصة نعم هو قابل للتطبيق،لجهة فرض الغرامات العالية على المخالفات الت ينصّ عليها،حيث ان أكثريتها يلامس – إن لم يكن كامل الحد الأدنى للأجور – نصف أجور غالبية اللبنانيين،وربما تتجاوزها! إذ عندما نقرأ قيمة تلك الغرامات(بالملايين)،نجد بعضها بتجاوز الحد الأدنى للأجور،ليطال أعلى الأجور في لبنان.نعود لنقول نحن مع كل قانون يحمي المواطن،لكن ليس مع الذي يرهقه مادياً،كما هي الحال مع غرامات قانون السير الجديد التي لنا عودة لمناقشتها لاحقاً في مقالة لمتابعة النقاش حول هذا القانون.

**انا مع قانون السير الجديد ولكن!**

**(4)**

بالطبع لقد تلقى اللبنانيون رسائل نصية على هواتفهم،صادرة عن المديرية العامة لقوى الأمن الداخلي تعلمهم بموجبها ان قانون السير الجديد سيباشر بتطبيقه ابتداءاً من 22\4\2015.هنا لا بدّ من كلمة حق تقال،حيث نعود الى ما سبق وأشرنا اليه – وما زلنا – أننا مع تطبيق هذا القانون ولكن!لأنه وفقاً لقاعدة قانونية قديمة "الغرم بالغنم" من حقنا أن نسأل لماذا هذه المغالاة في فرض الغرامات والعقوبات على اللبنانيين في ظل بنى تحتية أقل ما يقال عنها انها"تحت التحت".إذ من المفترض أنه بموازاة قانون عصري على هذا المستوى،لا بدّ من ان تكون البنى التحتية للسلامة المرورية،الواجب تحقّقها،لا يشوبها أي شائبة،بدءاً من إشارات المرور وصولاً الى طرقات سليمة خالية من الحفر ومن الخنادق التي تقصّر من عمر السيارات حتى تلك المشتراة من وكالتها.ناهيك عن وجوب وضع جميع إشارات السير على مفارق الطرقات وعلى وعلى المنعطفات(هذه الإشارات والبالغ عددها 142 إشارة[مرفقة بنص القانون]وفق قانون السير الجديد،والتي من المفترض ان يكون كل حائز على إجازة قيادة،ومن يقود سيارة، ان يكون ملماً بها عن ظاهر قلب لأن التقيد بها يساعد في التخفيف من حوادث السيارات).هذا من ناحية أمّا من ناحية أخرى،فقد سألني أحد الأصدقاء الذي يقضي أكثر أوقاته متنقلاً بين دول العالم،بسبب طبيعة أشغاله حول العالم،كيف لدولة أن تقرّر غرامات حيال مخالفات السير تفوق قيمتها،مقدار راتب 60% من الشعب اللبناني – طبعاً هو يقصد الغرامات التي تصل الى مليون ل.ل. وأكثر.كذلك بعض الغرامات الناتجة عن الحوادث والتي تُسبب الموت للغير حيث تصل الغرامة الى 12 مليون ل.ل. ألا تتجاوز ثمن 50% من السيارات التي يستعملها اللبنانيون!! الحقيقة عجزت عن الإجابة ولم أجد ما يبرّر هذا الكم المرتفع من غرامات السير وفق القانون الجديد!هذه الغرامات لن يأمل أي مخالف من تخفيضها،إلاّ الى الحد الأدنى المنصوص عنه في القانون (المادة 382). كذلك إنعدام الأمل بأي تخفيض ناتج عن الإعتراض أمام القاضي المختص،كما كان يحصل في السابق،وهنا لا بدّ من التوضيح بأن هذه الإستحالة ليست ناتجة عن طمعٍ من القضاة لجهة ان نسبة50% من تلك الغرامات يعود ريعه لتغذية صندوق التعاضد للقضاة وللمساعدين القضائيين،بل لسبب منبثق من نص القانون(المادة 381) الذي حظّر على القضاة إمكانية تخفيض قيمة تلك الغرامات،كما انه لا يحق له الإعتراض إلاّ بعد دفع قيمة الغرامة(الفقرة الأخيرة من المادة 403)،أليس هذا شرطاً تعجيزياً في حال كانت الغرامة تلامس المليون ل.ل.هنا لا بدّ من القول أن هذا القانون جاء مخالفاً لمبدأ فصل السلطات،إذ كيف تجيز لنفسها السلطة التشريعية،أن تحل محل السلطة القضائية،لجهة تقديرها لظروف المخالفة،وبالتالي تقدير التخفيض الذي تراه مناسباً،خاصة وأنه في قانون العقوبات،عند فرض المشرع لمقدار العقوبة على الفاعلين ترك هامشاً واسعاً للقضاء بمنح الأسباب التخفيفية،والحكم بالحد الأدنى للعقوبة،فهل يجوز ان تطلق حرية التقدير للسلطة القضائية في فرض العقوبة لا سيما لجهة الحبس في الجرائم(الجنح والجنايات) ونحرمها من هذا الحق أزاء غرامات نقدية بمعرض مخالفة لقانون السير! فعلاً لست قادراً على تبرير هذا الموقف،ولن أغوص في الخلفيات،فقط أقول بأن هذا التصرف هو من بين الأمور التي تدفعني للقول بأنني مع قانون السير الجديد ولكن

**انا مع قانون السير الجديد ولكن !**

**(5)**

للمرة الأولى المس ان قانون السير الجديد قد وضع لينفّذ وليحقّق كسباً لمالية الدولة على حساب المواطن - من الأغنياء أو حتى الفقراء - ،من دون ان تؤمن الدولة الحد الأدنى مِما يتوجب عليها من تأمينٍ للبنى التحتية للسلامة المرورية، التي من المفترض وجودها على الطرقات العامة وداخل المدن والبلدات، بمقابل تطبيق قانون سير بهذا المستوى.ولتوضيح الفكرة نأخذ جدول الرسوم السنوية على المركبات،والذي يتوزع تبعاً لقوة محرك السيارة،ولطرازها.هنا نأخذ على سبيل المثال لا الحصر،السيارات ذات قوة 51 حصان ومافوق[وهي سيارة غالبية الأغنياء في هذا البلد]،من طراز سنة وضعها في السير، تدفع رسم سنوي مقداره ستة ملايين ومايتي ألف ل.ل لمدة سنتين،يليه رسم سنوي لمدة سنتين مقداره ثلاثة ملايين ل.ل[أي ما مجموعه تسعة ملايين ومائتي ألف ل.ل خلال 4 سنوات].بالمقابل نرى ان الرسوم المتوجبة على السيارة بقوة ما بين 21 و30 حصان.(وهي سيارة غالبية الطبقة المتوسطة في لبنان،اذا قدّر لها شراء سيارة طراز جديد)تدفع رسوم سير سنوية بقيمة ثلاثة ملايين وماية وعشرة آلآف ل.ل في غضون المدة المماثلة.ناهيك عن فرض رسم تسجيل بنسبة 4% من قيمة ثمن السيارة الخصوصية.تجاه هذه الرسوم المرتفعة،نسأل اين هي الطرقات الصالحة للسير من دون حفر على الأقل.واين هي إشارات المرور،التي نراها مزروعة على جانبي الطرقات في الدول التي تطبق مثل هذا القانون،التي تفرض رسوماً وغرامات عالية على مستعملي الآليات على قاعدة،أن ما يدفعه المواطن في تلك البلاد يعود غالبية ريعه الى تأمين طرقات تتيح له التنقل عليها دون التسبب بإعطالٍ لسياراتهم.واذا ما عدنا الى تصنيف المخالفات وفق المادة 374 من القانون،لوجدنا انها تقسم الى خمس فئات(من دون فئة مخالفة المشاة)حيث جاء القانون ليفرض غرامات تبدأ ب100 ألف ل.ل كحد أدنى و150ألف كحد أقصى، لتتضاعف تباعاً من فئة الى أخرى لغاية مليون ل.ل كحد أدنى،وثلاثة ملايين كحد أقصى.أمّا الغرامات الواردة في المواد 344 الى 347 والتي تصل الى اثني عشر مليوناً مقرونة بالحبس الذي قد يصل الى 5 سنوات،فحدّث ولا حرج،كل هذه الأمور تستدعي منا جميعاً مناقشة قانون بهذه الغرامات المرتفعة في بلد حد الأدنى للأجور فيه لا يلامس 500$،وبطرقات يصح فيها القول ان كل شيء في هذا البلد زفت باستثناء زفت الطرقات،ومن يسلك طرقات لبنان – حتى الرئيسية منها - يدرك بأننا لا نتجنى على سلطاتنا لأنه حرام ان تكون طرقاتنا (المسماة دولية)على هذا المستوى الذي هي عليه.بالمطلق أختم مقالاتي حول موضوع أنا مع قانون السير ولكن،لأذكّر المسؤولين والمستعجلين على تطبيق هذا القانون،أيهما الأجدى اللبنانيين،تطبيق مثل هذا القانون – رغم أهميته – أو الإسراع بوضع صندوق دعم أضرار حوادث السير المجهولة أو التي سبّبتها سيارات غير مؤمنة،أو تكون شركة التأمين في حالة إفلاس أو إعسار.كم من ضحايا حوادث السير لا تقبلهم المستشفيات في حال عدم وجود تأمين للسيارة الصادمة،هذا اذا كانت معروفة.هذا القانون أقر بموجب مرسوم إشتراعي نهاية سبعينات القرن المنصرم،لكنه لغاية اليوم لم يوضع موضع التنفيذ،ليبقى اللبناني معرضاً للموت وللضرر من دون أدنى ضمانات ليأتِ هذا القانون بمزيد من الأوزار التي يعانيها في حياته اليومية.جمهورية أفلاطون لا يعلى عليها،لكن أفلاطون بنفسه نصح أهل الحكم في أيامه بالعناية بالبشر لكي تبقى بلاد الأغريق قوية،رحل أفلاطون وجمهوريته المثلى،واندثرت بلاد الأغريق،لأنها ضاعفت ضرائبها على الشعب ولم تعطِه ما يستحق لكي يتابع كفاحه في سبيل بلده ولإعاشة عائلته.