



الجامعة اللبنانية

كلية الحقوق والعلوم السياسية والإدارية - الفرع الأول

العمادة

تحديات قطاع السير بين الواقع والقانون

تقرير حول أعمال التدريب في مؤسسة قوى الأمن الداخلي
في المدة الزمنية الواقعة بين 1 أيار وحتى 30 تموز 2022
أعد لنيل شهادة الماستر المهني في الحقوق

اختصاص التخطيط والإدارة العامة

إعداد:

الطالب وليد المصري

لجنة المناقشة:

رئيساً	الأستاذ المشرف	الدكتور برهان الدين الخطيب
عضواً	أستاذ مساعد	الدكتورة باتريسيا القزي
عضواً	أستاذ مساعد	الدكتورة رانيا صليبه

2022/2021

الجامعة اللبنانية غير مسؤولة عن الآراء الواردة في هذه الرسالة، وهي تعبّر عن رأي صاحبها.

الشكر

الشكر كل الشكر للأستاذ المشرف

على الوقت الذي خصنا به

والزملاء والرفاق الذين ساهموا في إنجاز العمل

والحمد لله الذي جعل لي من الشدائد شدةً وعزماً

ويعد كل ضيقٍ وعسر فرجاً ويسراً

إهداء

الى والديّ ذو الفضل على ما أنا عليه

إلى زوجتي الحبيبة وداعمتي

وعائلتي الكبيرة والصغيرة

المقدمة

أن قياس قيام الدول وتقدمها لا يرتبط حصراً بمستوى أدائها في معرض إدارة مؤسساتها وتطورها ما لم يرتبط ذلك بمدى تقديمها الخدمات وقيامها بواجباتها تجاه مواطنيها من الناحية الإدارية، الخدمائية، الاجتماعية والأمنية وتأمين المواصلات وغيرها استناداً للعقد الاجتماعي. فلا يكتمل دورها ما لم يشعر المواطن بالاكتماء والرضا والأمان والذي على أساسه ينمو لديه الحس الوطني والشعور والقناعة بالالتزام بالقوانين والانظمة.

وعليه فإن أحد أبرز الخدمات والنشاطات التي يتوجب على الدولة القيام بها وتقديمها هي العمل على انشاء وتفعيل شبكات النقل والمواصلات وقوننتها في سبيل تنظيم اداراتها وتأمين الراحة والسلامة للمواطن في تنقلاته.

إن موضوع النقل والمواصلات ليس حديثاً غير أن الظروف والعوامل الاجتماعية والسكانية المستجدة والمتلاحقة جعلت منه ظرفاً يستحوذ على حيز كبير من الاهتمام بسبب ارتفاع عدد المركبات والآليات وزيادة نسبة السكان في المدن ناهيك عن تجمع الإدارات العامة وتمركزها في العاصمة.

أما في لبنان فحركة المرور بدأت فعلياً مع دخول الآليات والمركبات في بداية القرن العشرين مع استحداث سكة الحديد أو ما كان يعرف بالترامواي، فبدأت مع العربات التي تجرها الخيول ومن ثم تطور النقل ليصبح بواسطة عربات تسير بقوة البخار ومن ثم الكهرباء التي تتولد في محطات مركزية على سكك الحديد.

ففي بداية 1908 ظهر الترامواي وبدأ تسييره من قبل شركة بلجيكية حيث وصل الى ذروته في العام 1934 مع جر 212 عربة ولكن ذلك لم يشفع له ولم يكتب له النجاح إذ صدر القرار بإعدامه ووقف العمل به في العام 1964 واستبداله بالحافلات تحت حجج واهية وذرائع ناجمة عن سوء التنظيم.

فأهميته كانت تكمن بأن المستشفيات، والمدارس، والجامعات، ودور السينما، والمقاهي، والأسواق التجارية والدوائر الرسمية كانت تبني وفقاً لخطة سيره.

بفقدان الترامواي، خسر اللبنانيون وبخاصة الطبقة العاملة، وسيلة نقل مناسبة لهم، كانوا يستخدمونه من الساعة السادسة صباحاً حتى منتصف الليل تعتمد الدول الكبرى في ضواحي مدنها المكتظة.

أما السيارات فقد ظهرت في بداية القرن العشرين مع أول سيارة من نوع فورد أمريكية الصنع وبدأ يتزايد عددها مع الوقت، غير أن المشاكل وسوء التنظيم لم تكن بارزة من قبل، ليس بسبب التقيد بالقوانين والأنظمة، وإنما عدم وجود كثافة سكانية في حينه وأعداد السيارات كانت محدودة، لم يجعل من هذا الموضوع محل إثارة أو عائق يستوجب الوقوف عنده.

أما خلال الحرب الأهلية وحتى تاريخه فقد أصبح موضوع السير من أهم المواضيع والتي تستوجب تنظيمها وإيجاد حل جذري لها، إذ أن استيراد السيارات والدراجات وغيرها من المركبات بشكل عشوائي ودون مراعاة القواعد والشروط المطلوبة لناحية المواصفات والأعداد،

بدأت تظهر آثاره السلبية تبعاً لا سيما من خلال الاحصائيات للحوادث والمخالفات المضبوطة. فقد أظهرت النتائج ارتفاع نسبة الحوادث التي نجم عنها أضرار جسدية ومادية بشكل ملحوظ إضافة إلى زحمة السير المتقلبة بسبب غياب الرؤية والخطط والتي أصبحت تشكل مجتمعةً هاجساً لدى المواطن يعيق تنقلاته.

أهداف البحث:

سوف نحاول في هذا البحث التطرق لواقع حركة المرور ومشكلاتها كإحدى أهم ظواهر العصر الحديث في الدول المتقدمة من جهة وواقع مؤسسة قوى الامن الداخلي وسرية سير بيروت إحدى القطاعات المعنية بتطبيق قانون السير وتسهيل حركة المرور نظراً للعلاقة النسبية بين قدرة المؤسسة على أداء مهامها بشكل فعال ومنتج في استثمار واستخدام امكانياتها وتطبيق أحكام السير وبين نسبة حوادث السير المرتفعة والمشاكل المرورية المتفاقمة وزحمة السير من جهة أخرى.

إذ أن معالجة شؤون السير يرتبط ارتباطاً قوياً بمدى قدرة المؤسسة على مواكبة التطور وتحسين وتطوير السلامة المرورية. هذا بالإضافة الى مدى تعاون الجهات والفرقاء الآخرين المعنيين في الحد من هذه الظاهرة.

وبالتالي يهدف البحث على الإضاءة على مختلف جوانب القطاعات والجهات المعنية بتنفيذ وتطبيق قانون السير والعراقيل التي تواجهها تمهيداً لعرض الخطط والسياسات الآيلة للتنفيذ وتجاوز تلك العقبات.

أهمية البحث:

إن أهمية البحث تكمن في تسليط الضوء على واقع قطاع السير والصعوبات والمعوقات التي تواجهها المؤسسة في مجال قيامها بأعمالها وتنفيذ القوانين والمراسيم التطبيقية.

إن دور المؤسسة تخطى المجال الأمني والبوليسي وأصبح قطاع السير يلعب دوراً فاعلاً على صعيد تيسير شؤون المواطنين والموظفين في كافة المجالات، ويعكس الصورة الحضارية والمتطورة للدولة في إدارة مرافقها.

إشكالية البحث:

سوف يتم التطرق في هذا التقرير لواقع قطاع السير وتحدياته على صعيد مؤسسة قوى الأمن الداخلي وسرية سير بيروت موضوع التدرج والمعوقات التي تواجه القطاعات في ظلّ القوانين والأنظمة المرعية الاجراء والتحديات العملائية التي تواجهها لاسيما على أحكام السير، ومدى قدرتها على مواكبة التطورات والتحديات على صعيد السلامة المرورية.

ومن هنا تطرح الإشكالية من خلال مجموعة أسئلة نطرحها ونحاول الإجابة عليها:

- 1- ما هي أبرز التحديات التي تواجه وتعيق عمل قطاعات السير؟
- 2- ما دور المؤسسات والإدارات العامة المعنية في التخفيف من زحمة السير؟
- 3- ما هي إمكانيات مؤسسة قوى الامن الداخلي في معالجة هذه التحديات؟
- 3- وما هي أبرز الخطط التي يمكن وضعها والحلول التي يجب اعتمادها لمعالجة هذه الازمة؟

مناهج التقرير المتبعة:

هذا التقرير يعد من التقارير الميدانية وسوف يتم اتباع المنهج الوصفي المقارن والتحليلي في معالجة الإشكالية.

أ-تقرير ميداني: لأنه يقوم على دراسة حالة ميدانية على الأرض من خلال جمع معلومات وتقاطعها على صعيد السرية.

ب- **منهج وصفي**: حيث سيتم جمع معلومات وتقارير وحقائق ومقارنتها وتحليلها وإيجاد الرابط فيما بينها للوصول الى النتائج المرجوة.

ج- **منهج المقارن**: حيث سيتم عرض لبعض الحالات والنماذج المتبعة في بعض الدول المتقدمة في سبيل تقديم المقترحات والتوصيات.

د- **منهج التحليلي**: من خلال عرض للوقائع والمعوقات والصعوبات وتحليلها.

وعليه سنتناول في هذا البحث عرضاً لأهم المعوقات والتحديات التي تواجه القطاعات المعنية بتطبيق قانون السير وتنظيم حركة المرور من خلال فترة تدريبية سنجرها ضمن سرية سير بيروت ليصار البحث في إمكانية معالجتها من خلال مجموعة أفكار ومقترحات واستراتيجيات نعرضها تباعاً.

بناءً عليه سيتم عرض لواقع القطعة المعنية وتاريخها مع المراحل التي مرت بها مروراً بالمهام والصلاحيات المنوطة بها في فصل أول ضمن مبحثين نتناول في المبحث الأول لمراحل تطور مؤسسة قوى الامن الداخلي والإطار المهني لفترة التدريب في مبحث ثاني ومن ثم الغوص في الفصل الثاني في العراقيل التي تعيق التنفيذ ضمن مبحث أول وأبرز الحلول لها في المبحث الثاني.

الفصل الأول

الإطار القانوني لمؤسسة قوى الامن الداخلي ومضمون التدرّج

إن مؤسسة قوى الأمن الداخلي هي إحدى أقدم الأجهزة الأمنية في لبنان والتي تعود نشأتها الى الحقبة العثمانية حيث كانت وظيفتها محصورة بملاحقة المجرمين والقاء القبض عليهم. وقد توسعت هيكلتها وتطورت صلاحياتها مع فترة الانتداب الفرنسي لتشمل مهامها حفظ الامن والنظام كما وتوطدت علاقتها بالمجتمع من خلال حلّ نزاعاتهم ومعالجة المشاكل اليومية مع ازدياد عدد السكان وتطور الحركة المرورية. إن اختيار سرية السير كمركز للتدريب والتدرج وكقطعة ضمن مؤسسة قوى الأمن الداخلي لدراسة حالة معينة بتفاصيلها يفترض إجراء دراسة شمولية معمقة لهذه المؤسسة تشمل عرض لنشأتها وتاريخها وصلاحيتها والمراحل والاختبارات الامنية الصعبة التي مرت بها ضمن إطار قانوني موسع ضمن مبحث أول، ليصار إلى عرض موضوعي للمهام والمسؤوليات خلال فترة التمرين والملفات والسجلات والمراسلات التي تم الاطلاع عليها في المبحث الثاني.

المبحث الأول: نشأة مؤسسة قوى الأمن الداخلي وقطاع السير

في هذا المبحث سنعرض لتاريخ الشرطة ونشأة مؤسسة قوى الأمن الداخلي وصلاحياتها مع عرض لبعض المفاهيم والتعاريف ليصار التطرق لمفهوم الشرطة المجتمعية الحديثة وتطبيقها في مجال السير.

الفقرة الأولى: الهيكل التنظيمي لمؤسسة قوى الأمن الداخلي "مراحل تطورها"

إن علاقة المواطن بدولته علاقة قديمة جداً وقد تطورت عبر الزمن وتعمّقت لا سيما بعد بروز نظرية العقد الاجتماعي للكاتب الفرنسي جان جاك روسو حيث وضع نظريته حول أفضل طريقة لإقامة المجتمع السياسي في مواجهة مشاكل المجتمع. حيث كان الكتاب مصدر إلهام لبعض الإصلاحات السياسية أو الثورات في أوروبا وخاصة في فرنسا. فبعد سقوط الشرعية الملكية والدينية كأساس للحكم في أوروبا، أصبح من الضروري البحث عن شرعية بديلة يقوم عليها الحكم السياسي وتتحدد على أساسها مسؤوليات الحاكم والمحكوم، والواجبات والحقوق المترتبة على كل منهم. لذلك ظهر العديد من المفكرين والفلاسفة الذين عملوا على إيجاد ميثاق شرعي جديد يحكم العلاقة بين الطرفين، وكان من بين هؤلاء المفكرين الذين سعوا لإيجاد هذا الميثاق جان جاك روسو الذي طرح فكرة العقد الاجتماعي إلى جانب مجموعة أخرى من المفكرين

التتويريين أمثال توماس هويز وجون لوك. توماس هويز (1651)، صموئيل فون بوفندروف (1673)، جون لوك (1689).

وبالتالي أصبح لزاماً على الدولة أن تقوم بواجباتها، ففي قاموس ويبستر، عرفت كلمة بوليس على الشكل التالي: "المصلحة الحكومية المختصة بحفظ الأمن والنظام والسلامة والصحة العامة والقيام بتطبيق القانون، ولها سلطات تنفيذية وتشريعية وقضائية."

Webster's Seventh New Dictionary: the department of government concerned primarily with maintenance of order safety, judicial and legislative power.

أما باركر BARKER فقد عرّف رجل الأمن بأنه موظف عام يملك سلطات غير عادية لإلقاء القبض والقيام بأعمال الدورية والتحقيق الجنائي والسيطرة على حركة المرور¹.

وإذا كان تاريخ الشرطة وتعريفها يعود إلى زمن بعيد إلا أننا لن نغوص في التفاصيل التاريخية والتعاريف الكثيرة، إنما سنكتفي بعرض لتاريخ مؤسسة قوى الأمن الداخلي ونشأتها موضوع التقرير ومكان التدريب ليصار التركيز على هيكليتها ومهامها على صعيد تأمين خدمة السير والذي سيساعدنا فيما بعد للتعرف على المعوقات والصعوبات التي تواجهها.

وعليه فإن تاريخ الشرطة يعود إلى عهود قديمة وإن تغير اسمها من زمن إلى آخر وبين مكان وآخر ويرجح كثير من المؤرخين أن وظيفة الشرطة قد ظهرت لأول مرة في عهد الفراعنة في مصر عام 3000 ق م. وقد ظهرت الشرطة بشكلها الحديث في بريطانيا وفرنسا وغرب أوروبا في القرن السابع عشر. حيث تم تعيين ضابط من رتبة "ليفناننت" مسؤولاً ومشرفاً على الشرطة في المدينة عام 1667².

النبذة الأولى: مراحل تطور مؤسسة قوى الامن

في لبنان قوى الأمن الداخلي هي قوى عامة مسلحة تشمل صلاحياتها جميع الاراضي اللبنانية والمياه والاجواء الإقليمية التابعة لها بحسب ما عرفها قانون تنظيم قوى الأمن الداخلي رقم 17 تاريخ 1990/9/6.

¹ Thomas Barker, police Systems and Practices, London Pintice hall,1994, p4.

² البشري، محمد الأمين، الشرطة المجتمعية مفهومها وتطبيقاتها، مركز الأبحاث والدراسات في الإدارة العامة لشرطة أبو ظبي، 2003، ص23.

لم يعرف لبنان تنظيمًا شرطياً بالمعنى الحديث والقانوني للكلمة قبل إنشاء مؤسسة الدرك اللبناني في ظل بروتوكول 1860 إنما وقبل ذلك كان الأمراء اللبنانيون يقومون بواسطة بعض رجالهم المسلحين بعمليات حفظ الامن والنظام وجباية الضرائب، وقد مرّت قوى الأمن بمراحل تاريخية قبل صدور القانون 1990/17 الذي يرعى تنظيمها.

أولاً- عهد الأمير فخر الدين الثاني 1589:

يعتبر الأمير فخر الدين الثاني مؤسس الدولة اللبنانية الحديثة حيث أنه وفي سبيل حفظ الأمن والنظام والقيام بالمهام الأمنية العادية أنشأ مجموعة من الرجال المسلحين أطلق عليهم اسم الزلم.

ثانياً- عهد الأمير بشير الثاني 1788

كان هناك قسمان من العناصر المسلحة، عناصر الخيالة وهم خيالة الأمير وعناصر الحوالة الذين كانوا يقومون بدور الدرك ويزرعون الرعب في كل مكان تتواجد فيه عناصر الشغب والأشرار. ولكن حتى ذلك العصر لم تكن الفرق هذه لتلعب دور الدرك الإقليمي المتخصص والمتعدد الأدوار من امن ونظام واستقرار لاسيما عدم وجود كثافة سكانية ووجود وسائل نقل بدائية في حينه. فلم يكن يوجد قوانين وأنظمة تحدد مهام وصلاحيات وواجبات رجل الامن.

ثالثاً- عهد القائمقاميتين 1842

حيث أنه وبعد الأحداث الدامية التي عصفت بالجبل اللبناني عام 1840 وتدخلّ الدول الكبرى لدى العثمانيين لأتشاء قائمقاميتين في جبل لبنان الأولى تحت الحكم الماروني والثانية تحت الحكم الدرزي وتم ذلك في 1842. وفي هذه الحقبة شهد لبنان ولأول مرة بتاريخه ظهور قوات امنية نظامية تقوم بمهام بوليسية محددة، حيث كان يوجد في مركز كل من القائمقاميتين قطعة شبه دركية قوامها 300 جندي من مشاة وفرسان ولكن ما لبست أن ألغيت سنة 1861هاتين القطعتين واستبدلوا بسلك الضبطية تنفيذاً للبروتوكول الذي أبصر الدرك اللبناني النور بموجبه.

رابعاً- الدرك اللبناني في عهد المتصرفية 1860

وبعد وصول البعثة الفرنسية عام 1860 تم استبدال الفرق العسكرية العثمانية بوحدات امنية فرنسية حيث نص البروتوكول في حينه بوضع سبعة عناصر لكل مواطن بحيث يفترض أن تتألف وحدة الدرك

من 3500 عنصر موزعين على كامل الأراضي اللبنانية، غير أن الإمكانيات المادية المتوفرة في حينه لم تكن تكفي لتجهيز أكثر من عديد 1500 عنصر.

خامساً-الدرك الإقليمي في ظلّ الانتداب الفرنسي 1920-1943

في ظلّ الانتداب الفرنسي تولّت القيادة الفرنسية إعادة تنظيم الدرك اللبناني على غرار الجندرية الفرنسية و لم تختلف مهمات الدرك في القانون اللبناني عنه في القانون الفرنسي ،و بسبب الفوضى التي عمّت سابقاً اضطرت القيادة الفرنسية الى اتخاذ إجراءات فورية حيث عينت القيادة العليا عام 1919 ضابطاً من الدرك الفرنسي و مساعداً له لتوجيه الخطوات الأولى للدرك اللبناني الحديث و بما أن المعرفة للقوانين و للتعليمات هي الأساس لسلك امني حديث مثل الدرك اللبناني فقد أنشئت مدرسة متخصصة (معهد) في ببيت الدين ،لتنشئة و تدريب الضباط و الرتباء و الأفراد الذين اجبروا على متابعة دورة تنشئة و من ثم دورة تكميلية أخرى.

وقد بلغ في تلك الحقبة عديد الدرك 760 عنصر وفي 1920 أعلن الجنرال غورو المفوض السامي الفرنسي ولادة لبنان الكبير وعين مدينة بيروت كعاصمة له. وارتفع عديد الدرك في هذه السنة إلى 1200 عنصر بحث أصبح الدرك المنظم حديثاً نسخة مطابقة عن الدرك الإقليمي الفرنسي في ذلك العهد.

ولا بدّ من الإشارة أنه في العام 1943 صدر المرسوم رقم 341 والذي كان مفترقاً بحيث نظم دوائر الشرطة واتبعتها بوزارة الداخلية وأصبحت مديرية الشرطة تتألف من:

-امانة السر العامة

-الاستعلامات العامة

-الشرطة القضائية

-الشرطة الإدارية

سادساً-الدرك الإقليمي بعد الاستقلال:

ومواكباً للتطورات وبعد نيل لبنان استقلاله كان لا بد من إعادة تنظيم الأجهزة الموجودة وتطويرها بحيث صدر المرسوم الاشتراعي 138 تاريخ 12/6/1956 وما يتفرع عنه من مراسم تطبيقية، ففضى بإنشاء مديرية لقوى الأمن الداخلي هي الأولى من نوعها في لبنان وتخضع لوزارة الداخلية، وترتبط بها مباشرة أربع

وحدات مستقلة استناداً للتنظيم الجديد وبدأت تمارس صلاحياتها ومهامها على صعيد الأمن والنظام وتنفيذ القوانين.

وقد بقي الدرك لغاية 1945 يصنف كإدارة وحيدة بيد الحكومة حيث كان يقدر عدده بـ 2400 موزعين بين ضباط وعناصر، الى أن ولد الجيش اللبناني الذي كان يكلف بالمؤازرة له في استتباب الامن، أما في تاريخ 1945/1/27 فأنشئت المديرية العامة للأمن العام التي تولت بعض مهام الدرك الإقليمي في حينه، إضافة الى المهام المسنودة اليها من مراقبة الأجانب مراكز الحدود وجوازات السفر

اما في العام 1976 فقد صدر المرسوم الاشتراعي رقم 54 والذي تضمن تنظيم جديد لقوى الامن الداخلي دون أن يلغي أو يعدل في الهيكلية التنظيمية للمؤسسة، حتى صدور المرسوم الاشتراعي 103 تاريخ 1983/9/16 الذي شمل المهام السابقة نفسها وأدخل تغييرا هاما في هيكلية المديرية وبعض صلاحيات قادة الوحدات التي أضيفت بموجب هذا المرسوم.

النبذة الثانية: الهيكل التنظيمي لمؤسسة قوى الأمن الداخلي

اما النظام الحالي المطبق على المؤسسة فهو القانون رقم 17 تاريخ 1990 /9/6 والذي عرف قوى الأمن الداخلي وحدد مهامها ودورها وواجبات وصلاحيات العناصر في المؤسسة.

فقد عرفت المادة الأولى قوى الأمن الداخلي وحددت مهامها وفقاً لما يلي:

قوى الامن الداخلي قوى عامة مسلحة تشمل صلاحياتها جميع الاراضي اللبنانية والمياه والاجواء الاقليمية التابعة لها. اما مهامها فتحدد بما يأتي:

أولاً-في مجال الضابطة الادارية

أ- حفظ النظام وتوطيد الامن

ب - تأمين الراحة العامة

ج- حماية الاشخاص والممتلكات

د- حماية الحريات في إطار القانون

هـ- السهر على تطبيق القوانين والانظمة المنوطة بها

ثانياً-في مجال الضابطة العدلية

آ- القيام بمهام الضابطة العدلية

ب - تنفيذ التكاليف والانايات القضائية

ج- تنفيذ الاحكام والمذكرات العدلية

ثالثاً-في المجالات الاخرى

آ- مؤازرة السلطات العامة في تأدية وظائفها

ب - الحراسة التي تقررها السلطات المختصة للإدارات والمؤسسات العامة

ج- حراسة السجون وادارتها عند الاقتضاء

د- حراسة البعثات الدبلوماسية في لبنان.

وهي تخضع لسلطة وزير الداخلية وتطبق في شأنها احكام القوانين والانظمة العسكرية ما عدا الاستثناءات المحددة بموجب قوانين وانظمة أخرى.

وبالتالي وفقاً لأحكام القانون 17 تتوزع وظائفها بين ضابطة إدارية تتولى القيام بحماية الأشخاص والممتلكات والحريات من جهة والقيام بضابطة عدلية تقوم بتنفيذ الاحكام والتكاليف القضائية، حيث سيصار لعرض لكل من الوظيفتين لاحقاً.

وما يميّز هذه المؤسسة في إطار المهام المناطة بها عن باقي الأجهزة الأمنية أن القانون أولاهها حراسة السجون على كافة الأراضي اللبنانية كما حراسة البعثات الدبلوماسية والإدارات والمؤسسات العامة.

أما وحدات المديرية العامة لقوى الأمن الداخلي فحددها القانون رقم /١٧/ وفقاً لما يلي:

١- هيئة الاركان

٢- الإدارة المركزية

٣-الدرك الاقليمي: وتضم جميع القطعات العاملة خارج مدينة بيروت

٤-ادارة الخدمات الاجتماعية

٥- القوى السيارة

٦- الشرطة القضائية

٧- شرطة بيروت: تشمل صلاحياتها النطاق الإقليمي لمدينة بيروت

٨- معهد قوى الامن الداخلي

٩- جهاز أمن السفارات والإدارات والمؤسسات العامة

إضافةً الى المفتشية العامة لقوى الأمن الداخلي والتي لا تعتبر وحدة من وحدات المديرية العامة انما يمارس رئيسها أي المفتش العام، فيما يتعلق بعناصر المفتشية العامة صلاحيته وحقوقه بصفته قائد وحدة. (جدول رقم 1)¹

وبالتالي وبناءً للمهام التي أناطها بها القانون المذكور وقبل متابعة وعرض المواد اللاحقة لمهام قوى الأمن لا بد من التوقف عند مفهوم الضابطة الإدارية لأنها مرتبطة ارتباطاً مباشراً بعمل العناصر على صعيد تنفيذ مواد قانون السير موضوع التقرير:

إذ أن ما يميز الضابطة الإدارية عن العدلية كون الأولى تتولى حفظ الامن والنظام والحيلولة دون وقوع الجرائم. وهي بحسب المادة 124 من القانون تقوم على استعمال الوسائل الرادعة التي يجيزها القانون لحفظ النظام وتوطيد الامن وتأمين الراحة العامة وحماية الأشخاص والممتلكات ومنع حصول الجرائم وتطبيق القوانين والأنظمة، وهي معطوفة على المادة 191 التي تحدد خدمة قوى الامن الداخلي على نوعين، العادية وغير العادية:

- فالخدمة العادية هي التي تؤديها قوى الامن الداخلي من تلقاء النفس وتقوم على تأمين مراقبة دائمة غايتها الردع عن الاعمال المخلة بالأمن والنظام وتلك المخالفة بصورة عامة للقوانين والانظمة المرعية، وقمع هذه الاعمال في حال حصولها.

- اما الخدمة غير العادية فهي تلك التي تؤديها قوى الامن الداخلي بناء على طلب من السلطات ذات الصلاحية وفقاً للأصول المحددة في هذا القانون.

¹ جدول رقم 1: هيكلية وحدات مؤسسة قوى الامن الداخلي، قائمة الجداول، ص94.

فالمضابطة الإدارية او الشرطة الإدارية هي التي تقوم بها القوى الأمنية في معرض ممارستها لمهامها من خلال ضبط الامن وحفظ النظام ومنع التعدي على الممتلكات العامة والخاصة بحيث تشكل الرادع والعائق امام التجاوزات.

وبالتالي في معرض تطبيق أحكام السير، يقوم العنصر المكلف بتسيير وتنظيم عمل السير ومنع التجاوزات، عند ضبط أي مخالفة امامه باتخاذ التدابير القانونية من خلال تنظيم محضر ضبط يدون على سجل محاضر ضبط المخالفات رقم 401 كما سيصار عرضه تفصيلاً لاحقاً وذلك في حال كانت للمرة الأولى وفي حال التكرار، تدوي على سجل المحاضر رقم 302.

وعليه فإن قوى الأمن وفي معرض قيامها بمهامها وممارسة عملها على صعيد تطبيق قانون السير كما سيعرض لاحقاً فإنها تقوم بوظيفة المضابطة الإدارية، إذ أنها تقوم بضبط التجاوزات المصنفة من نوع المخالفة أو الجنحة وتنظيم المحاضر بحق المخالفين وحجز أو احتجاز الآليات المخالفة وإقامة الحواجز الثابتة والمتنقلة بحسب ما نصت عليه المادة 214 من هذا القانون وفقاً لما يلي:

تحدد حقوق رجال قوى الامن الداخلي في مجال اداء مهامها بما يأتي:

-حق استجلاء الهوية

-حق تفتيش الأشخاص

-حق توقيف الاشخاص

-حق دخول المنازل

-حق ضبط الانواع الممنوعة

-حق استعمال السلاح.

-حق اقامة الحواجز: وهذه من أبرز مهام قوى الامن في إطار حفظ الأمن والنظام وضبط المخالفات لا سيما على صعيد قانون السير، بحيث تقوم المفارز المعنية كما سيعرض لاحقاً بإقامة حواجز ثابتة أو متنقلة لتسيير حركة المرور من جهة ومن جهة أخرى ضبط مخالفات السير على أنواعها وتنظيم محاضر بحق المخالفين مع ما يستتبع ذلك من حجز أو احتجاز للمركبة المخالفة.

وعليه وبعد أن عرضنا لواقع قوى الأمن الداخلي وتاريخ المؤسسة وتطورها وتحديث القوانين والمراسيم التي رعت تنظيمها إضافة إلى صلاحياتها ومهامها في هذا الجزء سنتطرق في الجزء الثاني ونحاول الدخول بالتفصيل أكثر لتسليط الضوء على القطاعات المعنية بقطاع السير (شعبة المرور، سرية، مفرزة،). وعرض لتقسيماتها وتوزيع صلاحياتها.

الفقرة الثانية: الشرطة المجتمعية وتطبيقها في مجال قطاع السير.

لقد أصبح موضوع السير وتطبيق أحكامه وتطويره وتحديث آلياته من مهام الدول وأولوياتها، إذ تسعى كل دولة إلى معالجة مواطن الخلل في هذا القطاع سيما أنه يشكل واجهة الدولة وصورتها أمام العالم. لذلك بدأت الدول تلجأ إلى وضع خطط واستحداث برامج شاملة على هذا الصعيد من خلال تطوير وتحسين شبكات النقل والمواصلات والبنى التحتية وإجراء تعديلات على القوانين والمراسيم التي تتعلق بأحكام السير ومهام وصلاحيات وواجبات وحقوق كل من المواطنين والسائقين والعناصر المولجين بتطبيق وتنفيذ القانون حتى تكون على مصاف الدول المتقدمة.

ولا بد من الإشارة أن العديد من الدول بدأت بتطبيق نهج الشرطة المجتمعية الحديث وهذا ما إنعكس إيجاباً على أداء الشرطة بشكل عام والقطاعات المعنية بنطاق السير بشكل خاص.

وسنعمل في البندين اللاحقين على عرض للقطاعات المعنية بتطبيق قانون السير والتي ستكون فيما بعد موضوع التقرير ومن ثم توضيح لفكرة الشرطة المجتمعية ومدى تأثيرها وانعكاسها على أداء الشرطة وتفاعل المواطنين معها.

النبذة الأولى: القطاعات المعنية بتطبيق قانون السير

إن التنظيم العضوي لقوى الأمن الداخلي المنصوص عنه في القانون رقم 1990/17 حدد الوحدات المؤلف منها مجلس القيادة في المؤسسة وهي عشر وحدات، ومنها شرطة بيروت والدرك الإقليمي.

إن هاتين الوحدتين متمثلتين في المهام والصلاحيات والقطاعات غير أن الأولى تشمل صلاحياتها النطاق الإقليمي لمحافظة بيروت أما الثانية فنطاقها يشمل كافة المناطق خارج العاصمة، ما عدا تلك التي تكون مرتبطة كلياً أو جزئياً بإحدى الوحدات، حيث سيتم عرض لهيكلية هاتين الوحدتين والقطاعات المعنية بقطاع السير.

أولاً-وحدة الدرك الإقليمي

فقد نصت المادة 41 من المرسوم رقم 1157 تاريخ 1991/5/2¹ "تحديد التنظيم العضوي لقوى الأمن الداخلي" تنظيم الدرك الإقليمي على الفروع التي تتألف منها قيادة الوحدة ومنها فرع شؤون السير، وحددت مهامه المادة 53 بأن يتولى هذا الفرع معالجة جميع الشؤون المتعلقة بقضايا السير في النطاق الإقليمي المحدد لوحدة الدرك الإقليمي. (جدول رقم 2)²

أما المادة 60 من المرسوم فقد حددت بالتفصيل صلاحيات قائد السرية الإقليمية وأمري المفارز وقد تم التوسع بها بموجب التعليمات 257 تاريخ 2002/12/13 إذ نصت بما يلي:

أ-تنظيم حركة السير:

1- وذلك في مراكز المحافظات وفي المدن الكبرى التي تحدد بمرسوم وفقا لما جاء في المادة 232 من قانون تنظيم قوى الامن الداخلي:

2-على كامل شبكة الطرقات الكائنة ضمن النطاق الاقليمي للمفرزة باستثناء الطرقات الكائنة داخل القرى والمدن غير المعتبرة مدنا كبرى

ب-تأمين السلامة العامة وذلك:

1- بمراقبة حركة السير بصورة منتظمة ودائمة، مع الاخذ في الاعتبار اوضاع الطرقات والتغيرات اليومية التي تطرأ عليها.

2- توجيه مستعملي الطرق توجيهها متواصلا وذلك بواسطة نصائح وارشادات لتأمين سلامة وآداب المرور، لا سيما لجهة المساهمة في مراقبة انضباطية السائقين وتوقيف الاليات الى جوانب الطرقات وكذلك وضع الحواجز التي تعيق حركة المرور.

3- المحافظة على الاثار الناجمة عن حوادث السير وتقديم الاسعافات الاولية للمصابين ومساعدة السائقين ضمن الامكانيات المتوفرة لديهم بتصليح الاعطال التي تطرأ على آلياتهم بصورة مفاجئة

¹ المرسوم رقم 1157 تاريخ 1991/5/2، تحديد التنظيم العضوي لقوى الأمن الداخلي، نشر في الجريدة الرسمية في 09/05/1991، عدد 19، ص 31/1.

² راجع جدول رقم 2: هيكلية وحدة الدرك الإقليمي، قائمة الجداول، الصفحة 94.

4- تنظيم المحاضر وفقا للأصول.

ثانياً-وحدة شرطة بيروت

تتألف شرطة بيروت من ثلاث سرايا إقليمية وسرية سير المؤلفة من قيادة سرية وأربعة مفارز، مفرزة سير بيروت الأولى مفرزة سير بيروت الثانية مفرزة سير بيروت الثالثة ومفرزة سير وسط بيروت.

وقد نصت المادة 87 من المرسوم ان مهام قائد سرية السير في شرطة بيروت هي مماثلة للمهام المحددة لأمري مفارز السير في وحدة الدرك الاقليمي والمنصوص عليها في المادة 60 من هذا المرسوم، وسيصار لعرض مهام وواجبات امري قطعات السير من قادة سرايا وامري مفارز السير المولجين والمعنيين أكثر بموضوع التقرير والذي سيساعدنا أكثر في الإضاءة على الصعوبات التي يواجهونها في معرض قيامهم بعملهم وذلك في المبحث الثاني من هذا الفصل ضمن الإطار المهني لفترة التدريب. (جدول رقم 3).¹

ثالثاً-مكتب تنفيذ أحكام السير:

قضت المادة 290 من قانون السير رقم 76/67 الصادر بتاريخ 1967/12/26 بأن ينشأ الى جانب مركز مصلحة تسجيل السيارات والاليات وفي كل فرع من فروعها في المحافظات مكتب يتولى اعمال السجل العدلي لمخالفات السير الصادر بها احكام مبرمة وتنفيذ هذه الاحكام ويكون تابعاً لقوى الامن الداخلي.

وقد حددت التعليمات رقم 345 تاريخ 1993/13/3 مهمة هذه المكاتب كما يلي:

1- تلقي محاضر السير المجهولة من قبل محاكم السير والفصائل الإقليمية لبيان كامل هوية أصحاب السيارات المخالفة ليتسنى للمحاكم المختصة اصدار قرارات جزائية بحق المخالفين.²

2- تبليغ وتنفيذ احكام السير المبرمة: ترسل المحاكم المختصة الى مكاتب تنفيذ احكام السير وتستبقى فيها لمدة سنة كاملة على اعتبار أن كل شخص ينوي انجاز معاملة ادارية في المصلحة أو أحد فروعها أن يتقدم شخصياً أو من ينوب عنه الى المكتب ويبيده المعاملة للاستحصال على براءة الذمة لا تعطى له إلا بعد تبليغ الحكم من قبل المكتب وإذا لم يتقدم خلال سنة ترسل القرارات التي لا تزال دون تنفيذ الى

¹ - جدول رقم 3 هيكلية وحدة شرطة بيروت، قائمة الجداول، ص95.

² التعليمات رقم 345، تاريخ 1993/13/3، مكتب تنفيذ أحكام السير.

قطعات قوى الامن الداخلي الإقليمية، للتنفيذ التي بدورها تقوم باتخاذ إجراءاتها وفقاً للتعليمات 93/347 الخاصة بتنفيذ الاحكام والمذكرات العدلية لجهة تنظيم المحاضر وتعميم البلاغات وبطاقات الدليل.

أما في حال حضور صاحب العلاقة فيقوم بتسديد ما هو مترتب عليه للمصلحة أو احدى الشركات المالية المتعاقدة لقاء وصل ويعطى براءة ذمة بناءً عليه.

النبة الثانية: الشرطة المجتمعية على صعيد قطاع السير

إن تعريف الشرطة ومهامها وصلحاياتها لاسيما على صعيد السير وفقاً للقوانين والمراسيم ومذكرات الخدمة التي ترعى التطبيق لم تعد كافية وفقاً للمفهوم التقليدي للشرطة، حيث برز مؤخراً مفهوم حديث للشرطة يعرف بالشرطة المجتمعية وبدأ تطبيقه في معظم الدول الغربية.

و هذا ما دفع بلبنان بالتوجه نحو هذا النهج الجديد من خلال مجموعة من الاتفاقيات و البرامج أعدت لهذا الموضوع، و قد وضع هذا البرنامج من قبل مكتب المخدرات و إنفاذ القانون التابع للسفارة الأمريكية في لبنان من ضمن الاتفاقية الأمنية الموقعة بين قوى الأمن و الولايات المتحدة الأمريكية و التي تهدف إلى تطوير قوى الامن الداخلي و تدريبها و تعزيزها ببعض العتاد عن طريق الهبات ،هذا إضافة إلى ورشة العمل التي تم إنشاؤها بغية وضع خطة للمباشرة بتطبيق الشرطة المجتمعية بموجب مذكرة الخدمة رقم 204/1000 ش7 تاريخ 2011/7/21.

وعليه سنعرض جانباً لمفهوم الشرطة المجتمعية وتطبيقها والتي سيكون لها أثر إيجابي لاحقاً إذا ما تم تطبيقها والعمل بها على صعيد كافة القطاعات في قوى الأمن الداخلي لاسيما بتطبيق أحكام السير.

إن مفهوم الشرطة المجتمعية حديث نسبياً و هو يقوم استراتيجياً مختلفة عن الشرطة التقليدية، و ما يميز هذا المصطلح كونه يجمع في طياته الشق الأمني مع التجاوب المجتمعي ،فكلما كانت العلاقة و الرابطة بين الشرطة و أفراد المجتمع متينة كلما اثبت هذا الأسلوب الجديد فعاليته و ارتفعت انتاجيته نسبة الى نجاح العلاقة و التنسيق بين الشرطة من جهة و المواطن من جهة أخرى ،حيث أنها تقوم على فكرة العقد الاجتماعي كما سيصار عرضه لاحقاً يلتزم بموجبه أفراد المجتمع العمل و التعاون مع الشرطة في سبيل تأمين الأمن و تسليط الضوء على المشاكل الاجتماعية و معالجتها.¹

¹ -عباس، أبو شامة، مفهوم الشرطة المجتمعية، الفلسفة والنظرية والتاريخ، مركز الدراسات والبحوث في جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، 2006، ص10.

وقد تعددت التعاريف لمفهوم الشرطة الاجتماعية إذ عرفها الدكتور روبرت تريونافيتش:

“community policing as "a philosophy of full service personalized policing, where the same officer patrols and works in the same area on a permanent basis, from a decentralized place, working in a proactive partnership with citizens to identify and solve problems.”

الشرطة المجتمعية باعتبارها "فلسفة للشرطة الشخصية ذات الخدمة الكاملة، حيث يقوم نفس الضابط بدوريات ويعمل في نفس المنطقة على أساس دائم، من مكان لامركزي، ويعمل في شراكة استباقية مع المواطنين لتحديد المشكلات وحلها".¹

أما المركز القومي للشرطة وعلاقات المجتمع التابع لجامعة ميتشيغان فعرف الشرطة المجتمعية "على أنها مختلف الطرق التي تركز أن الشرطة جزء من المجتمع وليست بعيدة عنه وهي تمتد إلى المشاركة في جميع أنشطة الشرطة الإدارية والفنية وأعمال الدوريات ...

ففي لبنان يعتبر نهج الشرطة المجتمعية مفهوماً جديداً لم تتبلور صورته بالشكل النهائي ولم يطبق حتى حينه بشكل كامل على صعيد مؤسسة قوى الامن الداخلي حيث بدأت المؤسسة بتدريس المفهوم والتعريف به تمهيداً لتطبيقه على صعيد الضباط والعناصر وتطوير بعض القطاعات وفقاً لبرامج تدريب وضعت لهذه الغاية بالتنسيق مع السفارة الأمريكية.

و قد بدأ عملياً احياء مشروع الشرطة المجتمعية من خلال مذكرة التفاهم التي أبرمت بين وزارة الداخلية اللبنانية و وزارة الخارجية البريطانية بتاريخ 2016/6/30 تتضمن دعم المملكة المتحدة لقوى الامن الداخلي لإنشاء شرطة ذات مصداقية في كل أنحاء بيروت و خارجها على غرار مركز الشرطة النموذجي في فصيلة رأس بيروت الذي نفذته السفارة الأمريكية في بيروت، و بحضور المدير العام لقوى الامن الداخلي اللواء عماد عثمان وسفير المملكة المتحدة في لبنان السيد CHRIS RAMPLING ، سفير سلطنة عمان السيد بدر بن محمد المنذري، النائب العام الاستئنافي في بيروت القاضي زياد ابي حيدر النائب السابق

² علي قاسم، الشعبيي، مفهوم الشرطة المجتمعية، مركز الدراسات والبحوث، في جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، الرياض، 2006، ص218.

سليم دياب، مدير قصر اليونيسكو السيد سليمان خوري، ممثلين عن قيادة الجيش والمؤسسات الأمنية، ممثلين عن بعثات دبلوماسية وقنصلية، مدراء جامعات ومؤسسات تعليمية، وممثلي عن هيئات مجتمع مدني، ومخاتير بيروت، وعدد من كبار الضباط في قوى الأمن الداخلي، ومن ثم بدأ العمل على إدخال هذا المشروع على فصيلة ميناء الحصن وغرفة عمليات شرطة بيروت وبعض قطعات المراقبة والتحكم وتباعاً... حيث بدأ تعميم هذا الأنموذج تدريجياً على المراكز.¹

إن الغاية من إتباع نهج جديد في لبنان ليس تقليد أو الاقتداء بالدول المتقدمة فقط، فتولي الامن لم يعد يختزل بالشق الأمني منفرداً ولا يقتصر على مكافحة الجريمة وملاحقة المخلين بالأمن إذ أصبحت العلاقة والتواصل اليومي بين رجل الأمن والمواطن دورية وليست بالمفهوم التقليدي علاقة قمعية، وما سارع من تنفيذ الإجراءات والخطوات بتجاه مشروع الشرطة، تدني نسبة رضى المواطن عن قوى الأمن وأصبحت دون المستوى المطلوب وتتعارض مع الرسالة التي على أساسها نشأت المؤسسة وتطورت، وهي تأمين راحة وسلامة المجتمع. إذ أن تدني هذه النسبة سوف يؤدي الى عزلة الشرطة عن المجتمع والتي بدورها ستزيد الهوة بينها وبين المواطنين ما ينعكس سلباً على العلاقة بينهما وعلى نسبة وإنتاجية العمل.

فقد أجرت استطلاع شركة ايبسوس المتخصصة بإجراء الإحصائيات و استطلاعات الرأي شهر أيلول 2008 و ذلك بناءً على طلب من مديرية قوى الأمن الداخلي لمعرفة واقع الحال على عينة من 1200 شخص جرى اختيارها و فق المعايير المطلوبة لنجاحها و ضمان شفافيته ، حيث أظهر النتائج أن نسبة 13% فقط من المجتمع اللبناني راضون عن أداء قوى الأمن الداخلي، و 14% يتقون بالمؤسسة ، و 13% فقط يجدون انها تؤدي مهامها ، و هي نسبة و إن دلت على شيء فإنها تدل على عدم رضى المواطنين عن أداء المؤسسة من جهة و تدني مستوى العمل و الشفافية لدى العناصر من جهة ثانية.²

¹ مرسوم رقم 1039 ابرمت مذكرة التفاهم بين وزارة الداخلية والبلديات-المديرية العامة لقوى الامن الداخلي ووزارة الخارجية في المملكة المتحدة بشأن مشروع التخطيط الاستراتيجي وحقوق الانسان والتواصل مع المواطنين الموقعة في بيروت بموجب المرسوم رقم 1039 تاريخ 2008/12/23، مادة 1.

² حسين، خشفة، الشرطة المجتمعية، منشورات زين الحقوقية، بيروت، 2015، ص82.

وبالتالي وإزاء هذه النسبة المتدنية يثور السؤال عما هي المعوقات والتحديات التي تواجهها المؤسسة والتي تعترض وتساهم في خلق العراقيل أمام المؤسسة بشكل عام وقطاع السير بشكل خاص والذي سيكون محور الجزء الثاني من التقرير ومن خلال الاستنتاجات التي سنعرضها لاحقاً بناءً على الفترة التدريبية والدراسة الميدانية التي سنجرها في مكان ما وضمن الإمكانيات المتاحة حيث ستكون موضوع المبحث الثاني من هذا الفصل.

المبحث الثاني: الإطار المهني لفترة التدريب.

إن عملية التدريب والتدرج في سرية السير والاطلاع على المهام والأعمال الدورية والمراسلات اليومية تمهيداً لعرض المكتسبات والمعارف المهنية من جهة والصعوبات والمعوقات التي تواجه القطاعات من جهة أخرى، تستوجب عرض لهيكلية السرية والصلاحيات المنوطة بأمري قطعات السرايا والمفارز قبل الشروع في العرض لفترة التدريب.

الفقرة الأولى: هيكلية ومهام سرية سير بيروت.

قبل الشروع في عرض لمهام وعمل السرية والمفارز التابعة لها لا بدّ من التطرق لشعبة المرور ولمجلس ولجنة السلامة المرورية التي حُدّت مهامها وفقاً للقانون رقم 243 الجديد حيث أن استحداث هذه الأجهزة يشكل العمود الفقري وأولى الخطوات في العملية في مسار السلامة المرورية.¹

فالقانون رقم /٢٤٣/ يتضمن ٤٢٠ مادة وهو مؤلف من اثني عشر باب بالإضافة الى ستة جداول ملحقه به هي:

- جداول مخالفات السير

-ملحق جدول الرسوم

-ملحق لافتات المرور

-ملحق جداول الأوزان

¹ قانون رقم 243، تاريخ 2012/10/22، قانون السير الجديد، الجريدة الرسمية تاريخ 25/10/2012، العدد 45، ص 4889-5030.

-ملحق بشكل رخصة السوق

-والشرعة اللبنانية لحقوق المشاة.

ولعلّ أهم ما أثار إليه القانون هو إنشاء مجلس وطني للسلامة المرورية برئاسة مجلس الوزراء وعضوية عدد من الوزراء المعنيين، وإنشاء اللجنة الوطنية للسلامة المرورية التي يرأسها وزير الداخلية والبلديات، كذلك إنشاء وحدة المرور في قوى الأمن الداخلي تعنى بشؤون السير.

النبذة الأولى: المؤسسات والمجالس المعنية بقانون السير

إن لقانون السير الجديد دور بارز في مواكبة الازمات المرورية ومشاكلها والأطر العامة لمعالجتها من خلال استحداث مجالس ولجان تعنى مباشرة بالموضوع.

ونظراً لأهمية المجلس الوطني واللجنة الوطنية ودورهما على صعيد تحقيق وتطوير موضوع السلامة المرورية سنعرض لصلاحيات كل منهما:

أولاً: المجلس الوطني للسلامة المرورية

أ- نصت المادة /٣٥٥/ من القانون /٢٤٣/ على تشكيل مجلس وطني للسلامة المرورية برئاسة مجلس الوزراء، وفي حال غيابه يرأس المجلس نائب رئيس مجلس الوزراء ويتألف من كل من:

- وزير الداخلية والبلديات

- وزير الأشغال العامة والنقل

- وزير العدل

- وزير التربية والتعليم العالي.

ب- أما صلاحيات المجلس فقد حددتها المادة /٣٥٦/ وفقاً لما يلي:

- رسم السياسة العامة للسلامة المرورية والسير على تطبيقها.

- وضع أطر ومناهج امتحانات السوق العملي.

- تحديد مؤهلات فاحصي السوق وامتحانات تأهيلهم.

- وضع الامتحان لمدربي السوق.

- وضع مناهج التعليم والتدريب في مدارس تعليم السوق.
- الموافقة على مناهج مباريات الكفاءة للمرشحين لخبرة حوادث السير.
- المراقبة والإشراف على المؤسسات والادارات العامة والخاصة التي تعنى بشؤون السير.
- تنظيم ورعاية الحملات الاعلامية والنشاطات الخاصة بالسلامة المرورية وسلامة قيادة المركبات وسلامة النقل.
- اصدار تقرير سنوي عن انجازاته وما تم تحقيقه على صعيد السلامة المرورية، ونشره في وسائل الاعلام.

ثانياً: اللجنة الوطنية للسلامة المرورية

أما بالنسبة للجنة الوطنية فهي إن كانت مستحدثة بموجب قانون السير اللبناني الجديد إلا أنّ العمل بها في الدول المتطورة يعود الى سبعينيات القرن الماضي، حيث نصّ عليها المرسوم الاشتراعي الفرنسي والذي عرفها وحدّد مهامها وفقاً لما يلي:

“Le comité interministériel de sécurité routière(CISR) a été créé par décret du 5 juillet 1972 révisé en 1975. Sa mission est de définir la politique du Gouvernement dans le domaine de la sécurité routière, et de s'assurer de son application, et de déterminer les mesures générales à prendre.¹”

أ - أما في لبنان، نصّت المادة /٣٥٩/ من القانون على تأليف لجنة تسمى اللجنة الوطنية للسلامة المرورية يرأسها وزير الداخلية والبلديات على أن تتبع لمجلس الوزراء بعضوية كل من:

- مدير عام هيئة ادارة السير والآليات والمركبات

- مدير عام النقل البري والبحري.

- مدير عام الطرق والمباني.

- مدير عام التعليم المهني والتقني.

¹ Décret n°72-608 du 5 juillet 1972, INSTITUANT UN COMITE INTERMINISTERIEL DE LA SECURITE ROUTIERE , JORF du 8 juillet 1972.

- مدير عام وزارة السياحة
- قاض متخصص في شؤون السير يمثل وزراء العدل.
- ضابط متخصص بشؤون السير يمثل المديرية العامة لقوى الأمن الداخلي.
- ممثل عن مجلس الانماء والاعمار متخصص بهندسة المرور.
- ممثل عن نقابتي المهندسين متخصص بهندسة المرور.
- رئيس اتحاد النقل البري
- رئيس نقابة مدارس السوق.
- رئيس نقابة خبراء السير.
- رئيس لجنة مراقبة هيئات الضمان.
- رئيس جمعية شركات التأمين.
- رئيس جمعية مستوردي السيارات في لبنان.
- ممثلين عن الجمعيات الأهلية المعنية بالسلامة المرورية، يختارها رئيس اللجنة.
- ب- أما مهام اللجنة فقد حددت بموجب المادة /٢٦٠/ وفقاً للآتي:
- اجراء الدراسات والأبحاث لتطوير السلامة المرورية ورفعها الى المجلس لاتخاذ القرار بشأنها.
- تقديم الاقتراحات اللازمة لتطوير قانون السير وإبداء الرأي في مشاريع القوانين والمراسيم التنظيمية المتعلقة بالسلامة المرورية والتعديلات اللازمة على قانون السير.
- اقتراح معايير ومؤهلات فاحصي السوق وامتحانات تأهيلهم.
- اقتراح امتحانات تدريبي السّوق.
- اقتراح مناهج التعليم والتدريب في مدارس تعليم السّوق.
- الموافقة على مناهج الدورات التأهيلية لخبراء السير المجاز لهم قبل صدور القانون.

- اقتراح مناهج التوعية المرورية في التعليم الأساسي والمتوسط والثانوي.
- اقتراح الحملات التوعوية والنشاطات الخاصة بالسلامة المرورية والقيادة الآمنة وسلامة النقل.
- متابعة وملاحقة إصلاح الاضرار اللاحقة بالأماك العامة على الطرقات الناتجة عن حوادث السير أو غيرها حفاظاً على السلامة العامة.
- تقديم التقارير الى المجلس حول شؤون السير.
- إعداد التقرير السنوي عن انجازات المجلس وما تمّ تحقيقه على صعيد السلامة المرورية.
- ج- يتولى أمانة سر المجلس أمين سرّ متفرغ، له خبرة واسعة في شؤون السير أو يحمل إجازة في هندسة المرور ويعاونه جهاز إداري وتقني متخصص بالسلامة المرورية، يتم تعيينهم من قبل رئيس المجلس ويرتبطون مباشرة برئاسة المجلس.
- يشارك أمين السر في كافة الاجتماعات التي يعقدها المجلس واللجنة.

ثالثاً-هيئة ادارة السير والآليات والمركبات:

في إطار دراسة قطاع السير ومشاكله لا بدّ من الإشارة الى أن التطرق لهذه الموضوع لا يكتمل بعرض للقطعات المعنية بتطبيق وتنفيذ القوانين والأنظمة من مفازر سير وشرطة بلدية، إذ أن البحث في واقع الحال يستوجب دراسة الموضوع من الناحية الإدارية والنظرية قبل الانتقال الى التنفيذ، حيث أن للشق النظري تأثير فاعل من الناحية الاستراتيجية يترجم بالتطبيق للأفكار والخطط المرسومة لذلك.

وعليه فقد استحدثت مؤسسة عامة تعنى بهذا الموضوع بموجب المرسوم 2000/4082 تاريخ 2000/10/14 والتي تعرف "بهئية ادارة السير والآليات والمركبات" وأناط بها المرسوم صلاحيات ومهام إدارية ورقابية وتخطيطية وتطويرية على صعيد قطاع السير لاسيما في المواد 53-54-55-56 منه.¹ فقد نصت المادة 53 على أن تنشأ مؤسسة عامة مركزها بيروت تدعى "هيئة ادارة السير والآليات والمركبات" تتمتع بالشخصية المعنوية والاستقلال الاداري والمالي، وتعرف فيما يلي بـ "المؤسسة" وتخضع

¹ مرسوم رقم 4082 تاريخ 2000/10/14، بتنظيم وزارة الداخلية والبلديات، نشر في الجريدة الرسمية 2000/11/2، عدد 50، ص4336.

لأحكام النظام العام للمؤسسات العامة، وهي بحسب المادة 54 ترتبط بوزير الداخلية والبلديات الذي يمارس عليها الوصاية الادارية.

أما المادة 55 فحددت مهامها بأن تتولى المؤسسة المهام التالية :

أ - السهر على تطبيق القوانين والانظمة المتعلقة بالسير وتسجيل الآليات والسيارات والمركبات على اختلافها.

ب- ادارة اشارات السير ومراقبتها:

-ادارة نظام الاشارات الضوئية وتشغيلها وصيانتها, ووضع خطط لتشغيل الاشارات بالتوقيت الافضل, ومعايرة معلومات المحبسات واعداد قاعدة.

-المعلومات عن الاشارات الضوئية ومراقبة عمل مقاولي الصيانة للتأكد من قيامهم بالصيانة الدورية والطارئة على احسن وجه.

-استخدام نظام المراقبة بواسطة الفيديو لمتابعة حركة السير للكشف والتحقق من الحوادث والاحداث, وتقييم اثر خطط المعالجة والتأكد من عودة الاحوال الى طبيعتها بعد زوال مسببات العرقلة.

ج- دراسة هندسة السير:

-دراسة وتقييم لوحات وعلامات سطح الطريق وجميع وسائل ضبط وارشاد السير من اشارات ضوئية وغيرها وكيفية تشغيلها, واقتراح التعديلات عليها.

وبالتالي جمع المعلومات عن حركة السير بواسطة المجسات للاستفادة منها في دراسات السير والتخطيط لنظم النقل التي تقوم بها سائر الجهات المختصة.

د- تخطيط السير التشغيلي:

تطوير استراتيجيات ادارة السير وخطط تدفقاته وتحليل المتطلبات الخاصة الناشئة عن مناسبات خاصة وكذلك اغلاق بعض المسارب التي تتطلبها الاشغال, وتحضير خطط معالجة الاختناقات التي تنشأ عن الحوادث والاحداث.

هـ - الوقوف على جوانب الطرق: العمل بالتنسيق مع البلديات وسائر الاجهزة المختصة (قوى الامن, الشرطة البلدية, وسواها...) على وضع سياسة لتنظيم الوقوف على جوانب الطرقات وتحديد الاماكن المخصصة للوقوف المسموح او الممنوع, ووضع نظام خاص لإدارة برامج الوقوف على جوانب الطرق باستخدام العدادات الخاصة بما في ذلك تركيبها وصيانتها, وازالة المخالفات, كما يمكن للمؤسسة ان

تتعقد مع البلديات المعنية لاستثمار هذه العدادات مع توزيع الحصص العائدة للمؤسسة ولكل بلدية من الرسوم المحصلة .

و- الاعلام والتوجيه: تتولى "المؤسسة" تزويد الجمهور ووسائل الاعلام والمسؤولين بالمعلومات عن احوال السير والطرق. كما سيتم لاحقا استخدام وسائل متطورة لإنشاء نظام لإرشاد مستعملي الطرق. وتتولى هذه "المؤسسة" اجراء الحملات الاعلامية الارشادية للسائقين والمنفعين حول نظم ادارة السير الحديثة.

أما المادة 56 فحددت موارد المؤسسة بأنها تتكون من :

- الاعتمادات الملحوظة لها في الموازنة العامة .
- وارداتها الذاتية .
- سلفات الخزينة المقررة لها وفقا للقوانين والانظمة المرعية الاجراء .
- الهبات والتبرعات والوصايا.
- اية موارد اخرى تلحظها نصوص خاصة.

ولعلّ أبرز ما ورد في المرسوم المذكور من صلاحيات أناط بها المؤسسة، هو دورها المحوري في السهر على تطبيق القوانين والأنظمة المتعلقة بالسير من جهة والمساهمة في تخفيف الزحمة المرورية من جهة ثانية من خلال إدارة إشارات السير من تشغيل وصيانة ومراقبتها وفقاً للتوقيت الأفضل واستناداً الى قاعدة بيانات حركة السير اليومية.

وبالتالي يتبين أن المرسوم أوكل للهيئة صلاحيات واسعة لاسيما على صعيد تطوير استراتيجيات ادارة السير ودراسة حركة المرور والتحكم بالإشارات الضوئية للمرور وكل ما يعنى بحركة المرور بشكل عام، وهذا ما يساهم في تنظيم شبكة النقل والمواصلات ويعالج زحمة السير والاختناق المروري ويحدّ من الحوادث الناجمة عن الفوضى في استخدام الطرقات.

رابعاً-شعبة المرور:

إن فكرة إنشاء شعبة المرور في المديرية العامة لقوى الأمن الداخلي ومن ثم الإصرار على هذه الخطوة يظهر مدى جدية المديرية في وضع نظام متكامل يعالج موضوع الأزمة المرورية بجدية وعمق.

فنصت المادة 414 من القانون 2012/243 بأن :

ينشأ في قوى الأمن الداخلي وحدة للمرور، تُعنى بشؤون ضابطة السير وتأمين السلامة العامة وتنظيم حركة المرور وتطبيق قانون السير على الطرقات العامة.

تحدّد هيكليتها ومهامها وصلاحياتها بمرسوم يتّخذ في مجلس الوزراء بناء على اقتراح وزير الداخلية والبلديات بعد استطلاع رأي مجلس القيادة في قوى الأمن الداخلي.

فهذه الرؤية بدأت تتبلور مع استحداث القطعة بموجب مذكرات خدمة على أن يصار تباعاً الى تجهيز تجهيزها وتفعيلها بالتوازي مع إقرار قانون السير الجديد الذي نص على إنشاء هذه الشعبة بموجب المادة المذكورة السابقة. فالغاية من الرؤية توحيد القيادة من حيث الأوامر والقرارات على صعيد تسهيل حركة السير وتفعيل السلامة المرورية، إذ أن وجود 19 سرية سير مع مفارز سير تابعة لها وفقاً للمرسوم 1460 يؤدي الى تباين واختلاف في الاستراتيجية تبعاً لوضع وحساسية كل قطعة وظروفها وأحوال الطرق فيها، وبالتالي يؤدي الى تفاوت في التنفيذ والنتائج لاحقاً.

النبذة الثانية: الجهات المخولة بتنظيم المحاضر

أما على صعيد القطاعات العملائية والمعنية بتطبيق قانون السير على صعيد قوى الامن الداخلي، فقد نصّ عدد من القوانين والمراسيم والتعليمات التطبيقية لمهام هذه القطاعات نوردها تباعاً:

هذه المهام نصّ عليها مرسوم تحديد التنظيم العضوي لقوى الأمن الداخلي رقم/١١٥٧/ تاريخ ١٩٩١/٥/٢ وقد تم التوسع بها بموجب التعليمات رقم /٣٥٧/ تاريخ ٢٠٠٢/١٢/١٣ وفقاً للآتي:

أولاً-مهام قائد سرية اقليمية:

أ - تحديد الأهداف الواجب بلوغها لعمل قطعات السرية (مفرزة سير - فصائل اقليمية) في مجال ضابطة السير والمتمثلة بتسهيل حركة المرور، تأمين سلامة المنتفعين.

ب - إبداء الرأي، وإعداد ورفع المقترحات حول أوضاع الطرق وتجهيزات السلامة العامة فيها، الأمر الذي يفرض اطلاعه الشخصي على حالتها، وعلى التقارير والدراسات والجداول والاحصاءات التي يضعها آمري القطاعات، أو التي يطلبها منهم في هذا المجال.

ج - جمع المعلومات الشاملة عن حركة السير، ودرس وتحديد العوامل التي تؤثر سلباً أو ايجاباً عليها، وعن صلاحية وملاءمة ومدى كفاية شبكة الطرق وتجهيزاتها، الى تأثير متطلبات ومقتضيات التنظيم المدني على استيعاب الطرق لحركة المرور.

د- تحديد النقاط السوداء وأسباب الحوادث عليها ووضع الحلول اللازمة بشأنها.

هـ - الاطلاع الوثيق على مدى جهوزية مفرزة السير التابعة له عديداً وعتاداً للقيام بمهامها والوقوف على حالة ضباطها وعناصر وأوضاعهم وعلاقاتهم فيما بينهم ومع المواطنين من خلال مراقبتهم وحثهم أثناء تفتيشاته ومفاجآته على امتلاك روح الإباء والانضباط ومزايا الحزم والتجرد والتفاني في سبيل الخدمة واعطاء الأوامر والتعليمات اللازمة بهذا الشأن.

و- تحديد مدى كفاية وملاءمة التجهيزات والعتاد الموضوعين بتصريف المفرزة.

ز- درس التقارير التي يعدها أمر المفرزة واقتراح كل ما من شأنه تحسين وتعزيز قدرات المفرزة ورفع أدائها.

ح- المحافظة على أفضل العلاقات وأوثقها مع السلطات الإدارية والتنسيق معهم حول كافة الامور المتعلقة بالسير.

ط - وضع مخطط مسبق لكيفية عمل قطعات السرية في مجال ضابطة السير يضمّنه تصوّر عام عن حالة السير وأوقات وأماكن عرقلته، وعن أعداد القوى المفترض اشتراكها في عملية التنظيم ونقاط ومحاور تمركزها وعن كيفية ووسائل التنسيق فيما بينها لبلوغ أفضل النتائج آخذاً بعين الاعتبار المهام المفروضة على هذه القطعة.

ي - إعطاء الأوامر المؤقتة والموسمية اللازمة لتنظيم السير أثناء مواسم السياحة والاصطياف والتزلج، وفي المناسبات الخاصة كالأعياد والاحتفالات الرسمية والمهرجانات والمعارض والمباريات الرياضية والمسيرات والتظاهرات وتلك المتعلقة بالبعثات الدبلوماسية وانتقال رؤساء ... وسواها، وذلك بموجب مذكرة خدمة يحدد بموجبها الوضع العام لكل مناسبة ومدى تأثيرها على حركة السير والقوى والأعداد والأعتدة المشاركة ومهامها.

ك - التنسيق مع قادة السرايا المتاخمة لحدود نطاقه حول السبل المفترض اتّباعها لاستيعاب السير عند النقاط المشتركة والمساهمة بوضع خطة عمل مشتركة يضعها قادة المناطق كل ضمن نطاقه، على أن يبقى التنسيق المباشر في الحالات الطارئة على عاتق أمري مفارز السير عبر غرف العمليات.

ثانياً- مهام قائد سرية سير بيروت:

أ- يتمتع قائد سرية السير في شرطة بيروت بنفس صلاحيات قائد السرية الإقليمية في وحدة الدرك الإقليمي في مجال ضابطة السير باستثناء عمل الفصائل في هذا المجال حيث يضع قائد شرطة بيروت خطة عمل يحدد فيها بالإضافة الى ذلك دور كافة القطاعات التابعة له حسب ما تقتضيه ظروف الخدمة.

ب - التنسيق مع قادة السرايا في وحدة الدرك الإقليمي المتاخمة لحدود نطاق سرية حول السبل المفترض اتّباعها لاستيعاب السير عند النقاط المشتركة، ويبقى التنسيق المباشر في الحالات الطارئة على عاتق أمري مفارز السير عبر غرف العمليات.

ثالثاً- مهام آمر مفرزة سير

أ- تنظيم وتنفيذ وإدارة دفة الخدمة وتحديد الأهداف الواجب بلوغها بالتنسيق مع رئيسه المباشر.

ب مراقبة تنفيذ الخدمة والحوول دون خروج مرؤوسيه عن الأصول النظامية النافذة والبقاء على اتّصال وثيق معهم لمعرفة طريقة قيام كل منهم بتنفيذها واعطاء التعليمات والتوجيهات اللازمة عند الاقتضاء، لذلك عليه اجراء اجتماع اسبوعي لكافة عناصر مفرزته دفعة واحدة أو على دفعتين خارج أوقات الخدمة يشرح لهم كيفية تطبيق مواد قانون السير والتعليمات والمذكرات والأوامر الصادرة خلال الأسبوع المنصرم ويستعرض نتائج هذا الأسبوع ويعطي التوجيهات اللازمة للأسبوع القادم.

ج - السهر على أن تبقى قطعه متأهبة لتنفيذ المهام المطلوبة منها.

د - السعي لبقاء الأبنية والتجهيزات والأعتدة واللوازم، وخاصة الآليات والأجهزة اللاسلكية المزودة بها مفرزته، صالحة ومرتبّة ونظيفة، ومراقبة حسن استخدامها، وملاحقة صيانتها وخبزها وتلفها وتحتيتها وفقاً للأصول.

هـ - الاطلاع الدائم على حالة الطرق وتجهيزات السلامة العامة فيها وجميع المعلومات الشاملة عن حركة السير ودرس العوامل التي تؤثر عليها وعن صلاحية وملائمة شبكة الطرق وتجهيزاتها الى انعكاسات

مقتضيات التنظيم المدني على استيعاب الطرق لحركة المرور مما يفرض إعداد خريطة إجمالية لهذه الشبكة.

و - المحافظة على علاقات وثيقة مع السلطات المحلية والإدارية ضمن نطاق عمل مفرزته.

ز - القيام شخصياً بصفته ضابطاً عدلياً مساعداً للنائب العام الاستئنافي بالتحقيق في حوادث السير الهامة لا سيما تلك التي تتسم بطابع الكارثة ويزيد عدد قتلاها عن الخمسة أو تكون لظروفها أو لصفة ضحاياها أهمية خاصة ويفيد عنها وينظم تقريراً بنتيجتها وفقاً للأصول، وله أن يكلف من يراه مناسباً من الضباط ورتبائه التحقيق التابعين له القيام بباقي التحقيقات.

ح - بذل أقصى ما يمكن من الجهد ليصل مرؤوسيه الى امتلاك روح الاباء والانضباط ومزايا الحزم والتجرد والتفاني في سبيل الخدمة، من خلال مراقبتهم وحثهم وتوجيههم باستمرار من جهة، والوقوف على حالتهم وأوضاعهم وعلاقاتهم فيما بينهم ومع المواطنين من جهة أخرى.

ط - تنظيم حركة المرور وذلك:

- في مراكز المحافظات وفي المدن الكبرى.

- على كامل شبكة الطرقات الكائنة ضمن النطاق الإقليمي للمفرزة باستثناء الطرقات الكائنة داخل القرى والمدن غير المعتبرة مدناً كبرى.

ي - تأمين السلامة العامة وذلك عن طريق:

- مراقبة حركة السير بصورة منتظمة ودائمة مع الأخذ في الاعتبار أوضاع الطرقات والتغيرات التي تطرأ عليها.

- توجيه المنفعين توجيهاً صحيحاً ومتواصلاً وتأمين آداب وسلامة المرور باتخاذ كافة الاجراءات الكفيلة بتنظيم السير ورفع أو طلب رفع العوائق بصورة فورية.

- المحافظة على الآثار الناجمة عن حوادث السير وتقديم الاسعافات الأولية للمصابين وتأمين نقلهم الى المستشفيات ومساعدة السائقين بتصليح الأعطال المفاجئة التي تطرأ على آلياتهم حسب الامكانيات المتوفرة لديه.

- درس واقتراح كل ما من شأنه تحسين حركة السير ضمن نطاق مفرزته لجهة تجهيز الطرق بوسائل السلامة العامة، إجراء التحويلات الضرورية بصورة نهائية أو مؤقتة لاتجاهات السير، تعديل مخطط السير الدائم الصادر عن قيادة السرية بحسب المتغيرات التي تحصل على الطرق، اقتراح تعزيز مفرزته بالعديد والعتاد اللازم بحسب موجبات ظروف ومقتضيات الخدمة انسجاماً مع التطور في مجال خدمة السير ، اتخاذ التدابير اللازمة لعدم عرقلة السير أثناء الحفريات وأعمال الطرق وفي كل مرة أو مناسبة تقضي ظروف الخدمة خلالها بمنع المرور في أحد أو بعض الشوارع ، وإيجاد الحلول المناسبة طيلة المدة التي يستلزمها الأمر وإعلام شعبة العلاقات العامة أو لجنة طوارئ شؤون السير لإصدار بلاغ في وسائل الاعلام بغية اطلاع المواطنين عن أماكن وتواريخ وساعات المنع أو التحويل ، ووقت عودة السير الى طبيعته والتأكد شخصياً من احترام القائمين بالأعمال على الطرق لأصول وقواعد السلامة العامة .

ك - تطبيق قانون السير وضبط المخالفات عن طريق:

- الاطلاع على كافة القوانين والمراسيم والقرارات والتعليمات والمذكرات والأوامر ودرسها وتعميمها وشرحها لعناصره من خلال جلسات التدريب والاجتماعات أسبوعياً وكلما دعت الحاجة، والسهر على اجراء التعديلات عليها لا سيما في دليل مخالفات السير المسلّم للعناصر .
- ترؤس الحواجز الخاصة بقمع مخالفات السير أو تكليف من يلزم من ضباط ورتبائه مفرزته بهذه المهمة وذلك بموجب جدول شهري يقدم لقيادة السرية قبل الأول من كل شهر يحدد فيه مكان وتاريخ ووقت الحاجز واسم رئيسه وعدد عناصره.
- مراقبة صنع لوحات تسجيل المركبات وإبلاغ الفصيلة الإقليمية في حال تحققه من أية مخالفة.
- إطلاق العدد اللازم من الدوريات السيارة والدراجة والمشاة بحسب مخطط الخدمة على أن يزود عناصرها بخطة سير واضحة.
- مراقبة تطبيق عناصر مفرزته لأحكام قانون السير خاصة في حجز واحتجاز المركبات
- التدقيق بقانونية ودقة الاجراءات المتخذة لفك حجز المركبات، وفي حال تحققه من ذلك يأمر بتخليتها.

- التثبت من إزالة المخالفة أو المخالفات التي استوجبت احتجاز المركبات ويأذن بتخليتها بتوقيعه اشعاراً بذلك.
 - تطبيق أحكام المادة /٣/ من المرسوم رقم /٧٨٠/ تاريخ ١٢/٣/١٩٧١ والطلب الى رئيس دائرة التنفيذ الواقعة ضمن منطقته بيع كل مركبة من المركبات المنظم بها محضر حجز أو احتجاز بموجب أحكام قانون السير إذا تبين من قيود القطعة أنه انقضى على ايداعها المراتب أكثر من سنة ، وعليه أيضاً تنظيم جدول بالمركبات المحجوزة أو المحتجزة والمودعة في المراتب والتي انقضى على ايداعها في المراتب أكثر من سنتين ولم تبع بالمزاد العلني خلال سنة من تاريخ طلب بيعها المفروض بمقتضى المادتين /٧/ و /٨/ من المرسوم رقم /٧٨٠/ وتعديلاته ويتضمن هذا الجدول كلاً من المركبات المودعة في المراتب غير المأجورة والمركبات المودعة في المراتب المأجورة التي يوافق أصحابها على التخلي عن اجرة ايوائها بموجب كتاب خطي موقع منهم يُسلم الى رئيس القطعة .
 - التدقيق دورياً في السجلات الممسوكة في قلم المحاضر لا سيما سجلي قيد السيارات المحجوزة والأبواق المصادرة، وتحديد مدى انطباق قيودها على الموجود في مركز المفزة ومراتب الحجز .
 - التحقق من قانونية استيفاء أصحاب المراتب لقيمة البدل اليومي المحددة وفقاً للجدول الملحق بالمرسوم رقم /٧٨٠/.
- ل - تنظيم الجداول التالية:
- جدول احصائي بمخالفات السير وحوادث السير يرفع شهرياً.
 - جدول احصائي بالنقاط السوداء يرفع كل ثلاثة أشهر ويعدل عند كل تغيير.
 - جدول احصائي بورش الأعمال يرفع شهرياً.
 - جدول احصائي بالعوائق والفواصل المتضررة يرفع كل ثلاثة أشهر ويعدل عند كل تغيير.
- م- العمل على استثمار المعلومات المذكورة في الجداول الواردة في الفقرة /ل/ السابقة وذلك من أجل سلامة المواطنين وحسن تنظيم السير .

رابعاً- مهام عنصر قوى الامن في مفازر السير

أما على صعيد عنصر السير فلم يأتي القانون أو التعليمات بنصوص واسعة على هذا الصعيد وهي إحدى الثغرات كما سيأتي على ذكرها لاحقاً وإنما نصت عليها بعض مواد التعليمات:

أ - نصت المادة 83 من التعليمات 375 (خدمة السير):

"أن مهمة رجال السير الأساسية تسهيل وتنظيم مرور السيارات وتأمين توقفها دون خطر والانتقال من دور الشرطي القمعي الى دور الشرطي المجتمعي الاجتماعي والتوجيهي".¹

ب - اما التعليمات رقم 8 تاريخ 1959/11/13 التي تنص على واجبات عنصر رجل الامن، ففرضت عليه أن يندفع بحماسة لمساعدة الأطفال، والمسنين، والعجزة، وتسهيل مرورهم في الأماكن المزدحمة، وعليه الا يبخل بمثل هذه المساعدة في كل مرة تتطلبها الظروف.

وعليه أن النصوص أتت خجولة في مكان ما على صعيد دور عنصر السير في معرض قيامه بواجباته لاسيما فيما يتناسب ويتماشى مع مشروع الشرطة المجتمعية ودور الشرطي الحديث لرجل الامن ،

حيث اجازت المادة 83 السابقة الاكتفاء بتوجيه ملاحظة أدبية الى المخالف الذي يرتكب مخالفة بسيطة وعن غير قصد، عوضاً عن إيقاف السيارة، وعرقلة السير بغية اتخاذ الاجراء القانوني بذلك. وبالتالي فهي ميزت المخالف الذي يرتكب مخالفة عن غير قصد ودون أن تؤدي الى اضرار بالنظام او بالغير بحيث يكون تصرف العنصر ليناً ومتسامحاً معه بما ينعكس إيجاباً على صورة قوى الامن.²

كما اجازت عدم القيام بحجز أو احتجاز مركبة تنقل مسنين وأطفال في ساعات متأخرة من الليل لكيلا يؤدي احتجازها الى ترك من فيها في الطريق الى وقت متأخر من الليل.

ج- وبحسب المادة 86 أوجبت عليه أن يبرهن في تصرفاته أنه خادم للمواطن في نطاق القانون، وحام لمصالحه، وموحد لأمنه، وساهر على راحته، وليس أداة قمع. وأن على رجال قوى الامن أن يتحلوا في

¹ التعليمات 375 تاريخ 2002/12/13 (خدمة السير).

² حسين، خشفة، مرجع سابق، ص99.

علاقتهم مع المواطنين والأجانب بمنتهى التهذيب، سواء أكانوا في الخدمة أم خارجها، وأن يتجنبوا الغطرسة والعنف. وأن يسهلوا عملية الاتصال الهاتفي للمواطنين في حالات الضرورة.

د-أما التعليمات 169 الصادرة بتاريخ 1964/12/8 (علاقات قوى الأمن مع المواطنين) فاعتبرت أن من واجب رجل الامن أن يؤدي التحية الى المخالف قبل أن يتخذ الإجراءات القانونية بحقه وذلك كاحترام للمواطن ودلالة على تهذيب رجل الأمن. وتأتي هذه التعليمات في إطار توطيد العلاقة اليومية بين الطرفين وتكريساً وتجسيداً لحقوق المواطن وفي الوقت عينه ترجمةً للدور الذي تؤديه المؤسسة في تقويم علاقتها مع المواطن.

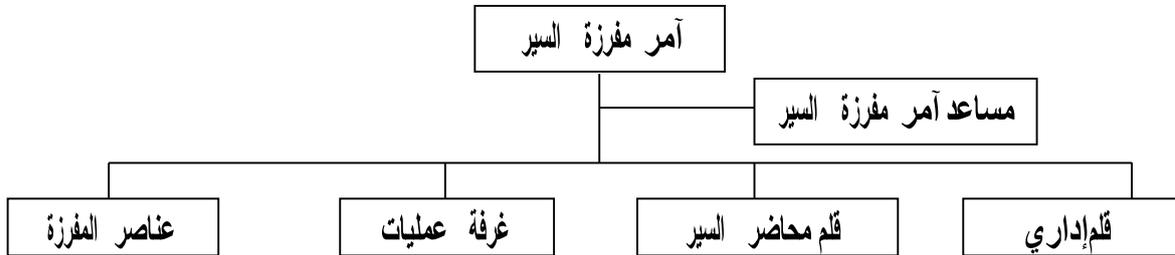
الفقرة الثانية: مهام ومكتسبات التمرين.

بعد أن استعرضنا في الفقرة السابقة لمهام امري قطعات السير من ناحية التعليمات ومن الجهة العملية إذا صح التعبير وللجهات المعنية بقانون السير الأمنية منها والإدارية، سنعرض في هذه الفقرة لطبيعة التدريب والتمرين التي تم قمنا بها والأدوار التي اضطلعنا بها لكل من العناصر كلٌ بحسب اختصاصه والأمور التنظيمية والعملية في سياق عمل السرية مع مراعاة الأوضاع لعناصر قوى الامن والظروف العامة السياسية والاقتصادية والاجتماعية الحالية التي تمر بها البلاد والمؤسسات الأمنية بشكل خاص.

نبذة أولى: تنظيم وعمل مفارز السير التابعة لسرية السير

لمعرفة الية عمل مفارز السير لا بد لنا من الاطلاع عل بنيتها الإدارية والتي تظهر في الرسم

التوضيحي التالي:



أولاً-موقع / تقسيم

- قيادة السرية: تقع سرية سير بيروت في محلة الطيونة في العاصمة بيروت ضمن مجمع يتضمن قيادة السرية وثلاث مفارز سير (الأولى-الثانية-الثالثة) بينما تتمركز مفرزة سير الوسط على مدخل مجمع البيال شرق بيروت. (جدول رقم4)¹

الطابق الأرضي يتضمن: القلم الإداري لمفرزة سير الأولى وقلم المحاضر لكافة المفارز.

الطابق الأول يتضمن: قيادة السرية والقلم الداري التابع لها، الأقسام الإدارية لمفرزتي السير الثانية والثالثة.

تضم قيادة السرية:

-غرفة تأديب

- الحرس

-غرفة عمليات

أما على صعيد نطاق عمل سرية السير في بيروت، إن كل مفرزة تمارس عملها ضمن النطاق الإقليمي المحدد لها، بحيث يتم توزيع العناصر المناوبين ضمن ورقة خدمة يومية على الشوارع والتقاطعات. كما يقوم العناصر بمهامهم على صعيد تطبيق احكام السير من خلال تسيير حركة المرور وضبط المخالفات إضافة الى الصلاحيات المناطين بها، ضمن حدود مفرزتهم الجغرافي.

فالقانون رقم 90/17 الخاص بتنظيم قوى الامن والمرسوم 91/1460 كما التعليمات 2002/375 خدمة السير ومنعاً للتداخل في الصلاحيات والفوضى، أوجب على المفارز ممارسة عملها ضمن حدود جغرافية يحظر عليها تجاوزها دون إذن أو تنسيق مسبق.²

¹ جدول رقم 4: هيكلية سرية السير في بيروت، قائمة الجداول، ص96.

² المرسوم رقم 1460/ تاريخ 1991/7/15 , تحديد تسمية القطعات وجدول العديد العام في قوى الامن الداخلي، الجريدة الرسمية ص473، تاريخ 1991/07/25.

فسرية سير بيروت تتضمن أربعة مفارز سير كما سبق وذكرنا ويشمل نطاق عملها الجغرافي كامل منطقة بيروت الإدارية. أما المفارز فهي تتداخل مع الفصائل الإقليمية كما يلي:

المفرزة الأولى تشمل النطاق الجغرافي لفصائل السرية الإقليمية الأولى

المفرزة الثانية تشمل النطاق الجغرافي لفصائل السرية الإقليمية الثانية باستثناء فصيلة وسط بيروت التي يتطابق نطاقها مع مفرزة سير الوسط

المفرزة الثالثة تشمل النطاق الجغرافي لفصائل السرية الإقليمية الثالثة

ثانياً- مهام العناصر وتوزيعها:

أما على صعيد مهام العناصر فتتوزع بين خدمات داخلية وخارجية:

- الخدمات الداخلية تتضمن توزيعاً للمهام التي يقوم بها العناصر العاملين على الدوام الرسمي أي ضمن مركز المفرزة وهم:

-أمين المستودع	-رئيس القلم الإداري
-رئيس قلم المحاضر والمناوب	-الكاتب والمستكتب
-عامل حاسوب مخالفات السرعة	-منظم الخدمة
- مراقب الاليات والمناوب	-مطلق الدوريات
	-رتيب التحقيق
	-عامل الفاكس

- اما الخدمات الخارجية فهي التي يقوم بها العناصر خارج المفرزة أي ليس من عديد العناصر القلمية وتتوزع بين:

-الدراجين والمشاة
-الدوريات الراجلة والثابتة على التقاطعات
-سائقي الرافعات.

إن خدمة العناصر تتفاوت بحسب المهام المكلف بها العنصر وطبيعة عمله:

- إذ أن العناصر القلمية أي ضمن القلم الإداري خدمتهم وفقاً للدوام الرسمي

- أما عناصر الحرس غالباً ما تكون بمعدل يومي عمل مقابل أربعة أيام استراحة دورية

- أما العناصر المكلفين بخدمة السير على التقاطعات فهي يومية (ملحق رقم 1).¹

ولكن لا بد من الإشارة أنه نظراً للظروف ومراعاةً لأوضاع العناصر الاجتماعية والاقتصادية... فقد تم تعديل نمط العمل استثنائياً بما يتناسب كذلك مع ظروف الخدمة وذلك بشكل اسبوعي أو شهري.

ثالثاً-تعريف المحاضر الإداري:

إن من أولى مهام مفارز السير في معرض تنفيذ وتطبيق قانون السير إضافة الى تسهيل حركة المرور هي ضبط المخالفات وتنظيم محاضر الضبط بحق المخالفين حيث تتوزع المحاضر الإدارية بين محاضر 402 و 417. وعليه لا بدّ وفي هذا السياق تعريف هذه المحاضر وتحديد آلية تطبيقها وتبليغها وأصول الاعتراض عليها.

إن المحاضر بشكل عام هو الوثيقة التي يثبت فيها منظمها المخالفات التي يضبطها والإجراءات التي يتخذها على أثرها. وقد حدّد قانون السير الجديد رقم 2012/243

في المادة 389 الجهات المعنية والمخولة بتنظيم المحاضر.

إذ نصت على أنه تُثبت المخالفات لأحكام هذا القانون بمحاضر ضبط ينظمها:

-عناصر قوى الأمن الداخلي.

- عناصر الشرطة البلدية المولجون ضابطة السير.

- موظفو الإدارة المختصة المحلفون والمكلفون بقرار من وزير الداخلية والبلديات، وذلك للمخالفات ذات

الطابع الميكانيكي ومخالفات الحمولة الزائدة، ومخالفات الوقوف في نطاق الشوارع الخاضعة

للقوقف لقاء بدل، على أن تُحدّد دقائق تنفيذ هذا النوع الأخير من المخالفات بقرار يصدر عن وزير

¹ ملحق رقم 1 انموذج خدمة عناصر السير، قائمة الملاحق، ص 102

الداخلية والبلديات، مما يعني أن القانون حدّد على سبيل الحصر المراجع الصالحة لتنظيم المحاضر الإدارية.

أما عن **مضمون المحضر**، فنصت المادة 391 أنه عند تنظيم المحضر، يجب إثبات **أوصاف** هذه المركبة في المحضر: (رقم التسجيل، لون المركبة ونوعها وماركتها ورقم الهيكل أو رقم المحرك... الخ) وعند تعذر معرفة إحدى هذه الأوصاف يُذكر سبب ذلك في متنّ المحضر.

كما يتم تحديد **نوع المخالفة** كما وردت في جداول المخالفات المرفقة بالقانون، والغرامة المترتبة عليها. ويتضمن خلفية المحضر معلومات مطبوعة مسبقاً تُحوّل المخالف الاطلاع على طريقة تسديد الغرامة وكيفية الاستفادة من الغرامة المخفضة، وآلية تقديم الاعتراض أمام المرجع القضائي المختص، على أن تُنظم المحاضر على عدد من النسخ يوازي عدد الجهات الإدارية والمراجع القضائية المختصة التي سترسل إليها بالإضافة إلى نسخة واحدة تُسلم إلى مُرتكب المخالفة، بحسب المادة 390.

ملاحظة: (هناك أنموذجان من محاضر السير، محاضر الطابع المخصصة لمخالفات الفئات الأربع حيث يذكر على متنها كافة المعلومات السابقة ومحاضر الفئة الخامسة وتتضمن نفس المعلومات باستثناء قيمة الغرامة التي يعود للقاضي تحديدها، كما أنها لا تتضمن أية معلومات موجهة الى المخالف).

رابعاً- مهل تسديد غرامة المحضر

إن مهلة تسديد غرامة الضبط المنظم هي مهلة اسقاط وهو اجراء قانوني ذو أهمية كونه يشكل الرابط بين تاريخ تنظيم المحضر وارساله الى المحكمة في حال عدم التسديد حيث يصار الى اجراء المحاكمات القانونية امام القاضي المنفرد الجزائي.

وقد نصت على هذه المهلة المادة 398 من قانون السير الجديد حيث ذكرت أن يُمهّل المخالف مدة ثلاثين يوماً لدفع الغرامة المخفضة من تاريخ تنظيم المحضر ذات الطابع أو ذات الوسم الآلي باعتباره مبلغ وجاهياً أو من تاريخ التبليغ عند تنظيمه بغياب المخالف، وإلا تُحال نسخة عنه إلى المحكمة حيث يصدر بحقه قرار جزائي ينفذ وفقاً للأصول القضائية، ويكون للمخالف حق الاعتراض على القرار ضمن المهل المُحدّدة في قانون أصول المحاكمات الجزائية.

والمقصود من هذا التبليغ أنه في بعض الحالات، لا يكون المخالف موجوداً داخل المركبة كمخالفات الوقوف الممنوع، فيتم عندها تنظيم محاضر غيابية تتضمن فقط مواصفات المركبة، وتترك نسخة المخالف على جسم المركبة وتذكر عبارة لصقاً في الخانة المخصصة لتصريح المخالف كإثبات على تبليغه.¹

يُستثنى من أحكام هذه المادة مخالفات الوقوف والتوقف المنصوص عنها في المواد 40 حتى 44، حيث يتم إحالتها الى مكتب تنفيذ أحكام السير والسجل المروري بغية وضع الإشارة على ملف المركبة المخالفة. ويطبق على هذه المخالفات الحد الأدنى من الغرامات المنصوص عنها في المادة 374 بحسب فئاتها، مع الاحتفاظ بحق المخالف بالاعتراض.

يشار الى أن المحاضر المنظمة وبعد أن تسلم الى قلم المحاضر في المفزة الواقع في نطاقها المخالفة تسجل على سجل الخاص بها، سبق وتم ذكره ومن ثم ترسل في مواعيدها عند الاستحقاق بواسطة عنصر من المفزة يكلف بصفة عنصر بريد على ورقة الخدمة اليومية التي تم عرضها سابقاً، الى محكمة السير المختصة حيث يصار الى تسجيلها في قلم المحكمة والبدء بالإجراءات القانونية وفقاً لأصول المحاكمات الجزائية لجهة ابلاغ مواعيد الجلسات أو صدور القرارات الجزائية وتبليغها.

خامساً-تبليغ المحضر والاعتراض عليه

إذا كانت الغاية من محاضر الضبط لجم المخالفات وضبطها من خلال تنفيذ قانون السير تسهياً لحركة المرور وتخفيفاً لنسبة الحوادث وآثارها الكارثية على الصعيد البشري والمادي إلا أن المسار القانوني يبقى ناقصاً ما لم يأخذ المجرى اللاحق له من إجراءات التبليغ والاعتراض. كما وإن تلك الإجراءات لا تخلو من الصعوبات والمعوقات التي قد تعترض التنفيذ على صعيد مفارز السير والعناصر العاملين فيها.

فالمواطن الذي ينظم محضر ضبط بحقه لارتكابه مخالفة عن قصد أو إهمال له الحق في المقابل في الاعتراض على المحضر المنظم إذا ما شعر أنه ظلم أو عُين من قبل العنصر منظم المحضر.

¹أيدي، قهوجي، تحديات قانون السير الجديد على صعيد المديرية العامة لقوى الأمن الداخلي، رسالة أعدت لنيل ماجستير في إدارة السلامة المرورية من جامعة القديس يوسف، بيروت، 2019، ص66.

غير أن عملية الاعتراض تسبقها إجراءات التبليغ للمحاضر التي على أساسها تبدأ مهلة الاعتراض إضافة أنه لا بدّ من التمييز بين المحاضر المنظمة وجاهياً والتي تعتبر مبلغة مباشرةً وتبدأ المهلة من تاريخ تنظيمها، والغيابية أو غير المباشرة حيث تبدأ المهل من تاريخ التبليغ.

فالمحاضر التي لا تنظم وجاهياً لا يبلغ بها المخالف مباشرة وهي غير مزيلة بتوقيعه، كما وأنه قد لا يعلم بها كحالة المحاضر التي تلتصق على واجهة السيارة الامامية وتفقد أو يتم انتزاعها لسبب من الأسباب. وتذكر عبارة لصفياً في الخانة المخصصة لتصريح المخالف كإثبات على تبليغه.

ولا بدّ من الإشارة أن المهلة المعطاة في كلا المحضرين للاعتراض مختلفة وهذا ما أكدت عليه المادتين -399/398 من القانون المذكور في معرض تحديد بدء سريان مهلة التبليغ إذ نصت أنه:

" يُمهّل المخالف مدة ثلاثين يوماً لدفع الغرامة المخفضة من تاريخ تنظيم المحضر ذات الطابع أو ذات الوسم الآلي أو من تاريخ التبليغ عند تنظيمة بغياب المخالف، وإلا تُحال نسخة عنه إلى المحكمة حيث يصدر بحقه قرار جزائي ينفذ وفقاً للأصول القضائية، ويكون للمخالف حق الاعتراض عليه ضمن المهل المُحدّدة في قانون أصول المحاكمات الجزائية.

يُستثنى من أحكام هذه المادة مخالفات الوقوف والتوقف المنصوص عنها في المواد 40 حتى 44، حيث يتم إحالتها الى مكتب تنفيذ أحكام السير والسجل المروري بغية وضع الإشارة على ملف المركبة المخالفة.

ويطبق على هذه المخالفات الحدّ الأدنى من الغرامات المنصوص عنها في المادة 374 بحسب فئاتها، مع الاحتفاظ بحق المخالف بالاعتراض."

إن دفع غرامات المحاضر ذات الطابع خلال مهلة ثلاثين يوماً من تاريخ تبليغ المحضر يؤدي إلى سقوط دعوى الحق العام.

وبالتالي ونظراً لأهمية تبليغ المخالف للمحاضر المنظمة، الوجيهة منها والغيابية، والتي على أساسها يمكنه ممارسة حقه بالاعتراض فيما بعد، إضافة الى تبليغ الاحكام الصادرة بنتيجة تلك المحاضر سنعرض لاحقاً للمعوقات التي تعترض عمل عناصر التبليغ والتي بدورها قد تؤثر سلباً أو تلحق ضرراً على المواطن.

سادساً- دور مفارز السير على صعيد المحاضر العدلية:

إن المحاضر العدلي في مضمونه أو الغاية منه مماثل للمحضر الإداري لجهة ضبط المخالفة واتخاذ اجراء بحق المخالفين، وبالتالي يمكن اعتباره أنه وثيقة التي يثبت فيها منظمها المخالفات التي ضبطها وجميع الإجراءات التي قام بها وأن يحدد في هذه المحاضر وقت بدء الإجراء ووقت انتهائه وكل وسيلة استعملت في تنفيذه، ثم يوقع كل محضر من المحاضر مع الكاتب الذي استعان به، وما يميزه عن المحضر الإداري أنه يتم ذلك تحت اشراف النيابة العامة الاستئنافية أو العسكرية بحسب الصلاحية.

ولا بد من الإشارة أن مفارز السير وإن كانت تعدّ من ضمن القطعات الإقليمية وتطبق عليها التعليمات الخاصة 375 تاريخ 2002/12/13 (خدمة السير) والتعليمات فيما يتعلق بالخدمة في القطعات الإقليمية على صعيد توزيع الخدمة والمهام على العناصر هذا بالإضافة لقيامها بوظيفة الضابطة الإدارية والعدلية كما سبق وذكرنا.

غير ان دورها على صعيد تنظيم المحاضر العدلية محدد. فتحول وظيفتها ودورها الى الضابطة العدلية محدد بحكم نطاق وإطار عملها ضمن حالات محددة.

إن تكليف رتيب التحقيق في مفرزة السير بالمباشرة بتنظيم محضر عدلي يخضع لإجراءات روتينية ولشروط معينة وحالات محددة حصراً في التعليمات لا يمكن تجاوزها.

فكل عنصر مكلف بإجراء تحقيق عدلي ضمن مفرزة معينة لا بدّ ان يتقيد بالنطاق الإقليمي والوظيفي بحسب الصلاحية على صعيد عمله.

والحالات التي تختص بها مفارز السير بتنظيم محضر عدلي هي:

-الحوادث التي تحصل فيها أية اضرار جسدية وأين تكن درجة الاضرار.

-الحوادث التي تتسبب بإضرار على الأملاك العامة ضمن نطاق المفرزة.

-الحالات التي تتعرض فيها آليات عسكرية لأية قطعة تابعة لحادث سير.

اما في الحالات الاخرى فإن الفصيلة الإقليمية هي التي تتولى تنظيم المحضر العدلي وجميع الإجراءات المرتبطة به. ولا بدّ من الإشارة أن عنصر السير وفي معرض قيامه بوظيفته وأثناء مناوبته على صعيد خدمة الدراج أو عنصر الإشارة قد يتعرض لإشكالات مع المخالفين اثناء ضبطه لمخالفة ما وتنظيم محضر

ضبط إداري بالواقعة، نتيجة تدمير المخالف أو معارضته للمحضر، فهذه الحالات لا تنطبق على الحالات التي تم ذكرها سابقاً.

بمعنى آخر إن أي اشكال يتعرض له عنصر السير المناوب من شجار أو تضارب لا تدخل ضمن صلاحية رتيب التحقيق في المفرزة بتنظيم المحضر وإنما يتوجه العنصر المعني الى القطعة الإقليمية (فصيلة، مخفر) للإدلاء بإفادته بعد اعلام رؤسائه وغرفة العمليات حيث يصار الى مراجعة النيابة العامة العسكرية، على أن يقوم بتنظيم إفادة خطية في مركزه بالواقعة، فالقانون حدد لمفرزة السير الحالات التي تتولى فيه حصراً اجراء محضر عدلي.

فالمحضر العدلي هو كما سبق وذكرنا وثيقة التي يثبت فيها منظمها المخالفات التي ضبطها وجميع الإجراءات التي قام بها مع اتخاذ التدابير اللاحقة القانونية بحق المخالفين، أو الاليات المخالفة.

فعلى سبيل المثال وفي سبيل توضيح هذه الحالات، عند قيام أي عنصر بمهامه بحسب ورقة خدمة السير المكلف بها وعند مباشرته باتخاذ اجراءاته القانونية نتيجة لمخالفة ضبطت امامه، قد يجابه بحالة من الرفض أو الاعتراض من المخالف ويتطور الأمر الى تالسن، امتناع أو حتى اشتباك ... تستوجب اتخاذ اجراءات عدلية إضافة الى المحاضر الإدارية المتوجبة وفقاً لأحكام قانون القضاء العسكري وقانون أصول المحاكمات الجزائية.

عندها يعمد العنصر الى افادة مركزه شفهيأ بأية وسيلة اتصال متوفرة مباشرة وغرفة العمليات ضمن نطاق شرطة بيروت لطلب المؤازرة إن لزم الأمر حيث يتم توجيه دراج من مفرزة السير المعنية أو دورية من فوج الطوارئ ليصار الى مواكبة المخالف أو احضاره الى القطعة الإقليمية للمباشرة بإجراءات المحضر العدلي.

وفي هذه الحالة يتوقف دور العنصر عند هذا الحد ليصار الى مباشرة التحقيق العدلي من قبل القطعة الإقليمية المعنية تحت اشراف النيابة العامة العسكرية، من خلال القيام بكافة الإجراءات اللازمة من استماع إفادات وشهود وتنظيم محاضر إدارية وحجز أو احتجاز الالية المخالفة أو حتى توقيف المدعى عليه المخالف في حال ثبت جرمه، وتنظيم تقرير مسلكي بنتيجة التحقيق.

سابعاً-السجلات الممسوكة:

فيما يتعلق بالسجلات الممسوكة من قبل مفرزة السير بشكل عام فهي تتوزع بين سجلات مشتركة بين الأقسام الإدارية في القطاعات العمالية أو الإقليمية بشكل عام وبين سجلات تمسك من قبل قطاعات السير بشكل حصري.

فمفازز السير تعنى حصراً بتطبيق احكام قانون السير واتخاذ الإجراءات بحق المواطنين والآليات والمركبات المخالفة، وبالتالي لا بدّ من أن تمسك سجلات لتنظيم العمل اليومي فيما يتعلق بالعناصر المناوبة والمحاضر اليومية التي تنظّم.

السجلات العامة الممسوكة تتوزع بين:

أ-الصادر العادي والسري 205/204

ب-الوارد العادي والسري 207/206

ج-البرقيات الواردة والصادرة 404

د-سجل التسليمات 304

هـ-سجل المحاضر العدلية 302

السجلات الخاصة بالمفرزة:

أ-سجل تسليم دفتر المحاضر 304

ب-سجل قيد السيارات المحجوزة والمحتجزة 307

ج-سجل المخالفات والحجز 402/417

د-سجل محاضر ذات الطابع والسرعة 418

هـ-سجل المنبهات الصوتية المصادرة 422

و-سجل اجازات السوق المسحوبة 424

ولا بد من الإشارة أن القطاعات الإقليمية من مخافر وفصائل والتي سبق وتمّ عرض لمهامها تمسك، وبحسب المهام التي تقوم بها وفي معرض قيامها بوظيفتها، بعض السجلات المشتركة مع مفارز السير، إذ اناط بها القانون 243 صلاحية تنظيم محاضر إدارية 417/402 وحجز واحتجاز المركبات.....

نبذة ثانية: المكننة في سرية السير

بعد أن استعرضنا لمراحل التمرين وفترة التدريب والمكتسبات والمعارف التي تلقيناها خلال تلك الفترة تبين أن المكننة بدأت تسلك طريقها في مجال عمل السير من خلال مشروع التخطيط الاستراتيجي، فما هو هذا المشروع ومدى تطبيقه على قطعات السرية؟

إن التخطيط الاستراتيجي هو عملية منهجية منظمة لرؤية تجاه المستقبل بطريقة حديثة ومتطورة، ووضع هذه الرؤية ضمن إطار أهداف محددة من خلال سلسلة خطوات عملية للتنفيذ، ويقوم على وضع تلك الأهداف بموجب خطة بعيدة المدى مع الاخذ بعين الاعتبار المتغيرات والعوامل الداخلية والخارجية.

ويهتم بتصميم استراتيجيات تجعل المؤسسة قادرة على استخدام مواردها المادية والبشرية بشكل أفضل وفهم لتلك المتغيرات وتقييم القوى الداخلية ومعرفة جوانب القوى والضعف منها.

ويحدد التخطيط الاستراتيجي الوسائل المستخدمة لإنجاز تلك المهام من خلال نظام مراقبة ومتابعة تمهيداً لإجراء اية تعديلات أو تغييرات على تلك الخطط. وهو يعرف على انه: " العملية المتكاملة المتعلقة بتحديد مصالح المؤسسة في المحيط الخارجي وذلك بالتركيز للحصول على المعلومات المتعلقة بالماضي والحاضر والتنبؤ بمستوى أداء المستقبل المتوقع وتحديد الفرص المتاحة والتهديدات المتوقعة في المحيط الخارجي للمؤسسة وتقييم نقاط القوة والضعف في العمليات الداخلية للمؤسسة".

أما على صعيد مؤسسة قوى الامن الداخلي وهي التي تسعى دائماً الى تطوير أجهزتها ورفع كفاءة عناصرها، فإن ذلك يحتاج الى جهود جبارة وإمكانيات متعددة، وبالتالي أصبح لزاما الاهتمام بالتخطيط الاستراتيجي تمهيدا لتحقيق رؤيتها المنشودة والقيام بواجباتها بأعلى المستويات من خلال تمكين عناصرها من القيام بواجباتهم بمعدلات أداء عالية.

وعليه فقد تم وضع الخطة الاستراتيجية لقوى الامن الداخلي 2018-2022 وجرى التوافق على أربعة أهداف استراتيجية لترشيد العمل خلال تلك الفترة، وهي أهداف تشكل جوهر عمل قوى الامن الداخلي، وهي:

أ- تعزيز الامن والأمان والاستقرار.

حيث أن هذا الهدف يأتي في صلب عمل قوى الأمن بحسب القانون رقم 90/17 من خلال ممارسة الضابطة الإدارية والعدلية. وبما أن عمل عنصر السير اليومي بتفاعله مع المجتمع والمواطنين يشكل مرآة تعكس مدى تطور المؤسسة أصبح لزاماً تفعيل إدارة شؤون السير والسلامة المرورية.

ب- تفعيل الشراكة مع المجتمع.

وهذا الهدف يترجم من خلال تمتين الشراكة مع المجتمع والتواصل اليومي مع المواطنين وتعزيز هذه الشراكة مع القطاعين العام والخاص والمجتمع المدني الذي سيساهم في تقديم خدمة شرطية رائدة ومتطورة. ج- حماية حقوق الانسان وتفعيل المحاسبة.

إن حماية حقوق الانسان وتفعيل المحاسبة هي الدعائم الأساسية لترسيخ المشروعية والثقة بقوى الأمن الداخلي وفقاً لمعايير القانون الدولي وشرعة حقوق الإنسان ومدونة سلوك عناصر قوى الأمن الداخلي. وهما مبدئين متلازمين ما يعطي ثقة للمجتمع بتقيد العناصر بالقوانين والتعاميم، الذي بدوره يساهم في تعزيز التعاون سيما عند شعور المواطنين بمبدأ المحاسبة والشفافية.

د- رفع مستوى الكفاءة والمهنية والفعالية المؤسسية.

وهذا الهدف يأتي استكمالاً وتنفيذاً لمشروع التخطيط الإستراتيجي حيث أن الرؤية لا تتحقق إلا من خلال رفع مستوى العناصر على كافة المستويات وتطوير نظام إدارة الموارد البشرية من تطويع وتدريب وتقييم وتقويم، باعتبار أن العنصر البشري يشكل العمود الفقري للمؤسسة وصلة الوصل مع المجتمع.

أما على صعيد سرية السير موضوع التقرير فإن مشروع المكننة لم يكتمل بعد ولم يشمل كامل أعمال القطاعات في السرية، فالمراسلات اليومية والدورية للسرية ماتزال ورقية على صعيد السجلات والمحافظ والمطابق

يشار الى انه وضمن مشروع الشرطة المجتمعية والتخطيط الاستراتيجي وفقاً للغايات والأهداف التي سبق وتم التطرق اليها فقد بدأ العمل ببرنامجين على صعيد المكننة واستخدام الحواسيب من خلال المساعدات والهبات التي حصلت عليها مؤسسة قوى الأمن وهما الفينكس والأبي تاب.

فمشروع الفينكس هو برنامج أو تطبيق حديث يستخدم على الحواسيب الثابتة والمتنقلة ويعمل بواسطة شبكات مترابطة بين القطاعات ضمن السرية الواحدة وهو يتم عبر ربط مفارز السير في بيروت بعمليات شرطة بيروت مروراً بالسرية وصولاً الى عمليات المديرية العامة بواسطة شبكات تواصل أرضية.

والهدف من هذا التطبيق هو إدخال كافة المحاضر العدلية التي تجريها المفارز، حيث أنه وفور المباشرة بإجراء أي محضر عدلي أياً يكن السبب أو الموضوع يتم إدخال المعلومات الخاصة به (تاريخ، رقم المحضر، النيابة العامة المختصة والقاضي المناوب الذي تمّ مراجعته، اسم المدعي والمدعى عليه إن وجد، موضوع المحضر، الإجراءات الأولية واللاحقة، الإفادات التي تمّ ضيبتها تبعاً...)على أن يقوم العنصر المكلف ضمن كلّ قطعة بإدخال أية معطيات أو إجراءات على الحاسوب تبعاً ودون تأخير لحين الإشارة النهائية بختم التحقيق. هذا مع الإشارة أن المحاضر الإدارية لمخالفات السير 417/402/401 لا يشملها هذا التطبيق ولا يتم إدخالها على الحاسوب حتى تاريخه، فما زالت تخضع للتعليمات والتعاميم التي رعت إنشائها وإجراءاتها.

والغايات من هذا التطبيق متعددة أهمها:

أ-إفادة الرؤساء بشكل فوري وخطي مباشرة وهذا ما يعزز الشفافية والرقابة.

ب-العمل على تقليل نسبة استخدام المعاملات الورقية من خلال تقليص النفقات المالية التي يتم صرفها من خلال شراء مواعين الورق والأحبار المختلفة والباهظة الثمن العائدة لآلات الطباعة.

ج-أن المعاملات والمحاضر أصبحت تحفظ إلكترونياً وهذا ما يحفظها ويحميها ولضمان سلامة قواعد البيانات من السرقة او التلاعب بها أو إتلافها.

د-كسب الوقت وسهولة الولوج والعودة إلى المحاضر بحيث أن أية مراجعة لأي إجراء لم تعد بالصعوبة والتعقيدات السابقة.

هـ-رفع مستوى أداء العناصر الفكرية والمهنية.

و-تسهيل شؤون المواطنين ومساعدتهم من خلال إمكانية العودة لأي محضر عند الاقتضاء.

ز-وضع آلية واضحة وسهلة لمتابعتها بسرية تامة وأمان بحيث لا تصل المعاملة إلا للأشخاص المعنيين كل بحسب الصلاحية لمعالجتها.

أما مشروع الأي تاب فهو إن كان مماثل من الناحية العملية للتطبيق السابق، إلا أنه يختلف عنه من حيث المضمون، إذ يقوم على تدوين وإدخال كافة المعاملات والمراسلات الخطية والقلمية المتعلقة بشؤون العناصر (تناويه، مأذونيات، عقوبات، أدونات سفر،) ورفعها تسلسلاً وإلكترونياً ووصولاً إلى شعبة العديد التابعة لهيئة الأركان.

يشار الى أن شعبة العديد هي إحدى الشعب التابعة لوحدة هيئة الأركان التابعة للمدير العام لقوى الأمن الداخلي كانت تسمى سابقاً شعبة الشؤون الخاصة وتضم سبعة فروع تعنى وتعالج كافة المعاملات الخاصة بعناصر مؤسسة قوى الأمن:

- فرع التطوير والتسريح

- فرع الشؤون الذاتية

- فرع الانضباط والملاحقات العدلية والمسلكية

- فرع المتعاقدين

- فرع الإضرابات

- فرع لجان التحقيق الصحي

- فرع البريد

والغاية من هذا البرنامج لا تقل أهمية عن البرنامج وإنما أصبح التكامل فيما بينهما يشكل خارطة طريق تتبعها مؤسسة قوى الامن الداخلي تماشياً مع مشروع التخطيط الاستراتيجي والشرطة المجتمعية لتطوير أداءها ورفع مستوى العمل والإنتاجية. بحيث أن العناصر القلمية وفي معرض القيام بالأعمال الإدارية وتنظيم البريد سيما المتعلقة بشؤون الموظفين (فرع العديد) يقومون بتنظيم المعاملات وفقاً للتعليمات المعمول بها خطأً على سجلات الصادر العادي والسري كما سبق وعرضنا ومن ثم إدخال هذه البيانات على الحاسوب ضمن برنامج الأي تاب وفقاً لأنموذج معين ليصار إلى رفعها تسلسلاً بعد توقيع وتأشير أمر القطعة بحسب الصلاحية.

يشار الى أنّ البريد هو جميع المعاملات الصادرة من القطعة والواردة إليها والتي تعاد وتحول وفقاً لأصول التخاطب المتبعة لإجراء اللازم بشأنها كل حسب الصلاحية.

والبريد نوعان صادر ووارد ويقسم كل منهما الى عادي وسري.

- البريد الصادر العادي 204: يدون فيه حرفياً كل ما يصدر عن المركز من رسائل وتحارير وبلاغات وإثباتات للمراسلات البرقية التي ليس لها صفة سرية.

- الصادر سري 205: يدون فيه حرفياً كل ما يصدر عن المركز من رسائل وتحارير وبلاغات لها صفة سرية أو التي تكون لها علاقة بأمر الضباط المتسمة بطابع سري كالتأديب والزواج وعقوبات الرتباء من رتبة رقيب وما فوق.

أما العنصر المكلف على البرنامج فهو معيّن بموجب برقية صادرة عن قيادة الشرطة وفي كل مفردة ضمن عديد القلم الإداري لكل منها ويعمل وفقاً لنظام الدوام الرسمي على حاسوب مخصص له وذات رقم سري لا يخوّل لغيره الولوج الى الحاسوب والمعلومات الداخلة. فكل عنصر ضمن كل مفردة مناط بالدخول الى المعلومات الذي كان أدخلها الى الجهاز الخاص به والاطلاع عليها ومراجعتها أو تعديلها وتحديثها وحده دون عناصر الفينكس في المفارز الأخرى أو أي عنصر آخر، الذين ليس لهم إمكانية الولوج الى تلك المعلومات.

و عليه و عند المباشرة بأي تحقيق عدلي بناءً لإشارة القضاء المختص من قبل رتيب التحقيق المناوب يقوم الأخير بتزويد العنصر المعني بالمعلومات الأولية عن الحادث موضوع المحضر و أية معطيات من تاريخ و مكان حصول الحادث و الأضرار الجسدية أو المادية الحاصلة و هويات المصابين في حال وجودهم و المرجع الذي تم العمل بإشارته.....حيث يقوم مباشرة بإخالهم على الحاسوب بموجب التطبيق و من ثم لاحقاً و تبعاً يتم تدوين الإجراءات التي رافقت تنظيم المحضر دون أي نقصان تحت طائلة اتخاذ تدابير مسلكية لحين انتهاء التحقيق و ختمه نهائياً دون إغفال ذكر أسماء المستشفيات و شركات التأمين و الموقوفين والمراسلات للسلطات الإدارية و غيرها.....

الفصل الثاني

تحديات تطبيق أحكام السير وسبل معالجتها

إذا كانت مؤسسة قوى الأمن الداخلي تعنى ومكلفة بإدارة شؤون السير على صعيد كل لبنان وسرية سير بيروت على صعيد نطاق محافظة بيروت الإدارية كما سبق وذكرنا، غير ان ذلك لا يعفيها من العديد من المهام الأخرى الملقاة على عاتقها هذا من جهة، ومن جهة ثانية فقد اوكل القانون البلديات على صعيد الشرطة البلدية صلاحية التعاطي ومعالجة مخالفات السير وتنظيم حركة المرور والنقل داخل الأحياء وبالتعاون والتنسيق مع مفازر السير.

ان معالجة أزمة النقل البري ومشكلة السير وتطوير وتعزيز السلامة المرورية بشكل عام يجب أن يكون من اولويات الحكومة في عملها من خلال الخطط الاستراتيجية والبرامج لإدارة هذا القطاع نظرا لأهميته وانعكاسه على كامل مسار القطاع العام والخاص.

فنتظيم حركة السير لاسيما في على صعيد المحافظة مركز النقل للمؤسسات العامة الدينية والإدارية والقضائية والأمنية... أصبح يستوجب اتخاذ تدابير قانونية وإدارية جديّة ومتطورة لتسيير هذه المرافق وتسيير أمور المواطنين والمارة على حدّ سواء في معالجة أمورهم اليومية وتقليل معاناتهم. والأهم من ذلك الحدّ من حوادث السير وارتفاع أعداد الإصابات والوفيات التي أصبحت تشكل الهاجس الأكبر عند المواطنين. وهذا كله يقع على عاتق الحكومة والوزارات المعنية والبلديات والقوى الأمنية مجتمعين.

غير أن وضع تلك الخطط وتنفيذها يعترضه الكثير من التحديات والصعوبات التي تعيق تنفيذه وقد تحدّ من تقدمه حيث يتوجب في المقابل اقتراح الحلول والخطط ووضع المقترحات التي من شأنها أن تساعد في معالجة الازمات المستجدة.

وعليه سوف نتطرق في هذا الفصل لماهية التحديات والمعوقات ونوعها وحجم انعكاسها على تنفيذ الخطط الموضوعة في مبحث أول ليصار الى عرض الحلول والمقترحات المناسبة لها في مبحث ثاني.

المبحث الأول: العراقيل التي تعترض عمل قطعات السير

إن الأهمية في دراسة المعوقات وتحليلها تنبع من اعتبار حوادث المرور الطرقية إحدى أعظم العقبات العالمية في وجه الصحة العمومية والوقاية من الإصابات.

تفيد منظمة الصحة العالمية بأن أكثر من مليون شخص يلقون مصرعهم سنويًا على الطرق. قدّر أحد التقارير الذي نشرته منظمة الصحة العالمية في عام 2004 عدد الأشخاص الذين لقوا مصرعهم في حوادث التصادم المرورية بـ 1.2 مليون شخص سنويًا، بينما قدّر عدد الأشخاص الذين أُصيبوا بجروح بـ 50 مليون شخص سنويًا؛ أضاف التقرير أن حوادث التصادم المرورية هي السبب الرئيسي للوفاة بين الأطفال الذين يبلغون من العمر 10-19 عامًا. أشار هذا التقرير أيضًا إلى بلوغ هذه المشكلة أقصى درجاتها في البلدان النامية، مؤكّدًا على أهمية تدابير الوقاية البسيطة في تخفيض عدد الوفيات إلى النصف.

أما في لبنان فإن النسب لا تقل أهميةً من حيث ارقام الحوادث وأعداد القتلى والجرحى، فقد أحصت "الليازا" سقوط أكثر من 870 قتيلًا و11400 جريح العام 2007 معظمهم من الشباب، وهذه الأرقام هي تقريباً ضعف ما كانت عليه العام 2004.¹

أما في العام 2015 تاريخ صدور قانون السير الجديد والبدء بتنفيذه تدريجياً فقد طوي صفحته وفي سجلّه أكثر من 454 ألف و200 محضر مخالفة، وأكثر من 2651 حادث سير و3658 جريحاً و476 قتيلًا، بحسب إحصاءات المديرية العامة لقوى الأمن الداخلي الأولى.

وحتى في العام 2021 ورغم الأزمات الحالية المتعددة والمتنوعة والتي كانت من المفترض أن يكون لها تأثير تنازلي مباشر على عدد الحوادث، كالارتفاع في أسعار المحروقات والحدّ من إجراءات التنقل بسبب وباء كورونا، فقد بلغ عدد حوادث السير 2885 حادث بينها 371 قتيل بحسب احصائيات قوى الامن الداخلي. الامر الذي يستوجب دق ناقوس الخطر وبدء التفكير في حلول جذرية لهذه الآفة.

إن أزمة السير تواجه العديد من الصعوبات والمشاكل الكثيرة والمعقدة التي تتوزع بين عوامل داخلية مرتبطة بالمؤسسات الأمنية والإدارية المعنية على الصعيد الإمكانيات اللوجستية والتجهيزات وتحّد من

¹ - <https://www.m3aarf.com/youtube/6625/lesson/1EyVGIRjvSU>

قدرتها على أداء مهامها، وعوامل خارجية مرتبطة بحالة الطرق والشبكات ووعي المواطنين والثقافة المرورية الضعيفة لديهم.

ولكن وقبل المباشرة بعرض لتلك العراقيل والصعوبات لا بد من الإشارة لبعض الاحصائيات المتعلقة بالحوادث المرورية ليصار بناءً عليه تقييم حجم ومدى تأثير كل من هذه التحديات (جدول رقم 5)¹. حيث يتبين من خلال جداول مخالفات السير والمحاضر ضمن مدينة بيروت أن أعداد المخالفات يزداد بوتيرة تصاعدية دائمة وأنه ورغم صدور قانون السير الجديد رقم 2015/243 إلا أن المخالفات وبمختلف أنواعها لم تنخفض بالشكل المطلوب، بل على العكس عادت وارتفعت وبوتيرة عالية. وفي قراءة أولية ومقارنة بين الجداول تظهر العلاقة المباشرة بين المخالفات والحوادث من خلال نسبة النتائج المرتفعة الذي نجم عنها عدد كبير من القتلى والجرحى. إن هذه الأرقام الخيالية تدعو الى القلق الشديد والتأمل بعمق هذه الظاهرة توصلًا لضرورة معالجة مكامن الخلل بشكل جدّي. (جدول رقم 6)²

الفقرة الأولى: أبرز صعوبات ضبط المخالفات

إن تنظيم حركة المرور والعمل على تطويرها ووضع الخطط والاستراتيجيات الالية للتنفيذ من قبل الإدارات والمؤسسات الحكومية والغير حكومية، إضافة للمؤتمرات والندوات التي تناقش المصاعب والمعوقات تؤخر وتعرقل التنفيذ ليس الهدف منها فقط الانتقال أو رفع التصنيف للدول للتنافس أو الارتقاء الى مصاف الدول المتقدمة.

فإن كان ذلك من سلم أولويات الدول في إدارة شؤونها إلا أن الهدف الأسمى من كل الإجراءات التي تسعى لاعتمادها هو الحد من الحوادث والاضرار الجسدية والمادية الناجمة عنها.

إذ أنه وبحسب الإحصائيات العالمية والمحلية تبين مدى أهمية وخطورة النسب العالمية التي يمكن استنقاؤها حيث أن نسبة الوفيات والاضرار والعاهاث التي تنجم عن الحوادث المرورية تفوق بإعدادها اية أسباب أخرى من حروب وأوبئة وكوارث طبيعية وغيرها..

¹ جدول رقم 5، عدد حوادث السير وتوزيعها، قائمة الجداول ص 96

² جدول رقم 6، عدد المحاضر وأنواع المخالفات ضمن سيرة بيروت، قائمة الجداول ص 97

وهذا ما يجعل التطرق للمعوقات يتفاوت بين مختلف الجهات كل حسب مهامها ومسؤولياتها، وعليه سيصار التطرق الى تلك التحديات تبعاً لاسيما المباشرة والتي يمكن اعتبارها وتصنيفها بالعوامل الداخلية أو اللوجستية إضافة للتطرق للمعوقات التي يمكن اعتبارها بالإدارية أو القانونية.

النبذة الأولى: صعوبات لوجستية

إن قيام المؤسسة بمهامها بشكل عام ولاسيما على صعيد تأمين خدمة السير وتسهيل حركة المرور ليس بالأمر اليسير كما يصوّر للبعض. إنّ اعتبارها قوى أمن داخلي أو شرطة مسلحة قادرة على ممارسة عملها بضبط المخالفات وتنظيم المحاضر بحكم توصيفها لا يخلو من الصعوبات والعقبات العديدة التي تحدّ وتعرق عملها. إذ أنّ عديد وعتاد قطعات السير لا يلبي الاحتياجات المطلوبة ما لم يتوافق ذلك مع تطور الحياة وازدياد عدد السكان والآليات

وعليه سنعرض لواقع العديد والعتاد في مفازر السير الحالي وصعوباته مقارنةً بالعديد الملحوظ في التعليمات والمراسيم ليصار على أساسه تقييم الاعداد المتوفرة والمطلوبة لتقوم هذه القطعات بالحدّ الأدنى بمهامها.

أولاً-العديد:

حدّد المرسوم رقم ١٤٦٠ تاريخ ١٩٩١/٧/١٥ تسمية القطعات وعديد قوى الأمن الداخلي من ضباط ورتباء وأفراد.

وعليه واستناداً للمرسوم ولداتا المعلومات التي حصلنا عليها من عمليات المديرية العامة لقوى الامن الداخلي يتبين من خلال الجدول المرفق لاحقاً العديد المتوفر والمحقق حالياً على صعيد مفازر السير في لبنان مقارنةً بالعديد المطلوب توافره.¹

بناء على هذا الجدول يتبيّن التفاوت بين العديد الملحوظ والمحقق حيث لا يتجاوز النصف مئوياً مع العلم أن هذا العدد كان متوافراً قبل بدء الأزمة والمستجدات الأمنية والاجتماعية والاقتصادية بعد العام 2019 وهو متزايد في النقصان ناهيك عن تعديل نمط الخدمة تماشياً مع الظروف الصعبة الحالية، وبالتالي يظهر صعوبة قطعات السير في قيامها بدورها مقارنة بعدد السكان الحالي وارتفاع كذلك أعداد السيارات

¹ مرسوم رقم 1460 تاريخ 1991/7/15 , مرجع سابق.

والآليات على أنواعها حيث تقدر الإحصائيات بوجود ما يزيد على مليون ونصف المليون مركبة في لبنان.
(جدول رقم 7).¹

ثانياً-العتاد:

أما بالنسبة للعتاد، بالعودة الى المرسوم /1460/ القاضي بتحديد العتاد والعقاد لكافة قطعات المديرية العامة لقوى الأمن الداخلي، ليتبين لنا أن جداول العتاد الملحوظ لمفارز السير في لبنان لا يتضمن سوى خانات للأسلحة وللآليات، ولا يوجد أي عتاد يميز هذه القطعات عن الفصائل والمخافر الإقليمية.

ومع تأمين الاعتمادات وبعض الهبات تم تعزيز مفارز السير بعتاد لحماية العناصر وبوسائل تمكنها من رصد مخالفات معينة لأحكام قانون السير، فسُلمت كل مفرزة آليات مزودة برادارات لضبط السرعة، رادارات ثابتة توضع على الطرقات السريعة، رافعات متطورة لقطر السيارات وخوذ واقية للدراجين. تم تسليم رتباء التحقيق في المفارز أيضاً، أجهزة لقياس نسبة الكحول لدى السائقين، وسترات فوسفورية عاكسة للضوء لكافة العناصر. وهذه كلها عينات رغم إيجابياتها وحسناتها إلا أنه مازالت دون المستوى المطلوب لوجستيا وتعجز عن تلبية حاجات قطعات السير كما صار ذكره.

ثالثاً-الآليات:

أما على صعيد الآليات والرافعات والمسطحات فهي ليست أحسن حالاً، إن كل مفرزة سير في لبنان مزودة على الأقل بمسطحة لنقل الدراجات واحتجازها، ورافعة لقطر المركبات المخالفة والمعرقلة للسير، وهو عديد ضئيل جدا لمفارز السير في لبنان ولاسيما سرية السير في العاصمة حيث أن بُعد المسافة بين الآليات المطلوب قطرها في المناطق والمراب يشكل عائقاً كما أن العاصمة تشكل مركز الاكتظاظ السكاني وزحمة السير...

وغالباً ما يكون هناك عجز عن استخدام هذه الآليات لأسباب عديدة كالتعطل المستمر والبطء في تصليحها نظراً للضغط الحاصل في المراب المركزي العائد للمديرية العامة لقوى الأمن الداخلي وإصلاحها المكلف أحياناً، هذا بالإضافة الى تكلفتها بصورة مستمرة لنقل الآليات العسكرية المعطلة العائدة لكافة

¹ جدول رقم 7، بعدد وعديد مفارز السير، قائمة الجداول، ص 98-99.

القطعات الواقعة ضمن النطاق الجغرافي لمفرزة السير، والمركبات والدراجات المدنية التي تقوم هذه القطعات باحتجازها في مراكزها تمهيداً لإيداعها مرائب الحجز. (ملحق رقم 2)¹

وبالتالي لتوضيح الصورة في هذا الإطار سنعرض مثالا كحالة سيارة تستوجب سحبها و قطرها على الرافعة ضمن الشوارع المتفرعة لأي سبب كوجوب حجزها أو تعطلها و أي حادث نجم عنه عرقلة السير.....فإن توجه الرافعة لقطر المركبة خلال أوقات الذروة من ساعة تكلفتها لحين وصولها و تنفيذ عملها قد يستغرق أكثر من ساعتين ناهيك عن بعض المهمات التي تتطلب إزالة عدد من السيارات دفعة واحدة كحالة سباق الماراتون أو المهمات الأمنية...بحيث يظهر الضعف أو مكنم الخلل لدى المفرزة إذ أصبح تكليف سحب السيارة المعرقلة أو المخالفة لتسهيل حركة المرور مسبباً للأزمة في نفس الوقت.

وعليه وإزاء هذا العجز يتم اللجوء الى استخدام رافعات مدنية تكون في أغلب الأحيان عائدة لمرائب الحجز المدنية أو مستأجرة من قبله وهذا ما يضيف الى مشكلة عديد الآليات المتوفرة إيجاد حلول بديلة ومؤقتة تزيد في بعض الأحيان الأمر تعقيداً سيما التعاقد مع المراب المدني الذي يحتاج إلى بعض التعديل والتنظيم خصوصاً فيما يتعلق برسم البديل المادي عن النقل والحجز كما سيصار عرضه لاحقاً.

رابعاً-خبراء السير:

إن من أهم عناصر تحقيقات حوادث السير، وجود ما يسمى خبير سير، وهو ركن أساسي في المحاضر العدلية التي تجرى بنتيجة تلك الحوادث الواقعة ضمن صلاحيات مفارز السير.

وخبير السير هو العنصر الذي يكلف من قبل المفرزة أو غرفة العمليات في وحدة شرطة بيروت أو عمليات السرية الإقليمية فور الإبلاغ عن أي حادث يستوجب إجراء تحقيق، بالانتقال الى مكان الحادث وإجراء كشف على الاضرار الحاصلة وتنظيم تقرير بنتيجة الكشف لكافة تفاصيل الحادث مع كشف حسي ورسم تشبيهي يتضمن زمان ومكان الحادث وكيفية حصوله مع اظهار المسارب والتقاطعات ووضع المركبات حين وصوله وعند الارتطام.... يرفق ريبطاً بالمحضر المنظم لإيداعه جانب المحكمة السير المختصة. (ملحق رقم 3)²

¹ ملحق رقم 2 أنموذج لرفع سيارة معرقلة، قائمة الملاحق، ص103.

²ملحق رقم 3 , انموذج تقرير خبير سير، قائمة الملاحق، ص104.

إن غياب خبير السير أو الخلل في التقرير المنظم من الناحية الفنية أو العملية ومدرجاته قد يؤدي الى بطلان إجراءات التحقيق، كما أن أهمية وجوده تكمن في تحديد المسؤوليات وتوزيعها بشكل عادل بين المتضررين.

أما على صعيد قوى الامن فكل مفرزة سير تتضمن عنصر مناوب يكلف كخبير حوادث. غير أن المفارقة أن العناصر المكلفة غير كافية سيما عند حصول أكثر من حادث أو يكون نجم عنه أضرار كبيرة تستوجب تنظيم تقرير موسع، كما أنهم لا يزالوا غير متمتعين بالخبرات والمعارف الفنية والعلمية الكافية كونهم تابعوا دورات فقط في معهد قوى الامن الداخلي وما زالوا غير حائزين على شهادة في الاختصاص المروري.

إن ضعف وقلة خبرة الخبير أو انحيازه بشكل مقصود أو غير مقصود قد يؤدي الى خلل في التقرير وتظلم فريق على حساب آخر، وبالتالي ترتيب مسؤوليات بما تتضمن من غرامات وتعويضات أو حتى التوقيف والحبس، بشكل خاطئ وظالم سيما أن المحاكم غالباً ما تطلب نسخاً عن التقارير المنظمة نتيجة الحوادث لتبني عليه أحكامها.

النبذة الثانية: أنواع المخالفات وتوزيعها

إن الصعوبات التي تواجه مفارز السير لاسيما اللوجستية منها غالباً ما تكون السبب الرئيسي في ارتفاع عدد المخالفات نسبة الى ضعف الرقابة وانخفاض القدرة على تغطية كامل المهمات المطلوبة.

سنتطرق هنا لعرض تحليلي لجدول يتضمن عدد المحاضر المنظمة كما يظهر فيه نوع المخالفات المضبوطة والتي تتوزع بين مخالفات تتسبب بحوادث خطيرة وبين مخالفات من ارتكابها أن يسبب زحمة سير خانقة والذي بناءً عليها سيتم وضع التوصيات والمقترحات اللازمة بشأنها لاحقاً. (جدول رقم 8)¹

يتضمن هذا الجدول لكافة أنواع مخالفات قانون السير المضبوطة بين عامي 2015-2019 من قبل مفارز السير على صعيد لبنان مع اعداد تلك المخالفات وتوزيعها، وذلك بعد صدور قانون السير الجديد رقم 2012/243 والبدء بتطبيقه.

¹ جدول رقم 8 ,عدد المخالفات وأنواع المخالفات على صعيد مفارز السير، قائمة الجداول، ص100.

وسنحاول بشكل موجز التوقف عند الخانات المتعلقة بمفارز السير في بيروت وتحليلها على ضوء
الإمكانيات المتوفرة، مقارنة بالمخالفات المضبوطة من قبل المفارز الأخرى.

بقراءة متأنية لبعض المخالفات يتبين:

1-التفاوت الشاسع في الأرقام بين سرية السير في بيروت وخارجها

2-ارتفاع نسب المخالفات المرتبطة بالسلوك المروري للسائقين

3-تعدد أنواع المخالفات على مختلف الفئات

فعلى سبيل المثال بالنظر الى الجدول في المتسلسل المتضمن المخالفات (لوحات دون تسجيل - وقوف
ممنوع وصف مزدوج - حجز واحتجاز المركبات..) يظهر أن عدد المحاضر المنظمة يتخطى عشرات
الآلاف ضمن مدينة بيروت عن أعداد المحاضر الملحوظة ضمن الدرك الإقليمي، في حين ان المحاضر
المتعلقة بمخالفات (الشاحنات - التسجيل - دون أوراق ثبوتية...) هي في المقابل أقل ضمن سرية سير
بيروت عن خارجها.

في قراءة أولية للأرقام المسجلة يتبين أن عمل مفارز السير في بيروت فيما يتعلق بالمجموعة الثانية
ضعيف ويحتاج الى جهد أكبر، إلا أنه وبعد دراسة دقيقة وتحليل مفصل للأعداد نلخص النتائج الى عدة
أسباب:

1-التجهيزات والإمكانيات: ارتفاع اعداد المحاضر يعود الى أن إمكانيات وتجهيزات مفارز السير في
بيروت وإن كانت غير كافية كما سبق وذكرنا إلا أنها تلبي احتياجات السرية الى حد ما نسبة الى العديد
والاليات المجهزة بها.

2-رقابة أشد: إن سرية السير تتضمن أربعة مفارز ضمن بيروت الإدارية وبالتالي فإن مداخل ومخارج
العاصمة خاضعة الى رقابة أشد نسبة الى التماس والتشابك فيما بين المفارز، فإن اية مخالفة وإن تجاوزت
النطاق الإقليمي لأحدى المفارز فهي حكماً ستدخل ضمن النطاق وحدود المفرزة الأخرى.

3-مساحات شاسعة: إن العديد المحقق والاليات المجهزة بها مفارز السير الإقليمية لا يتناسب عملياً مع
حجم النطاق الجغرافي المحدد لها.

إن انتشار العناصر على التقاطعات المتباعدة فيما بينها، كما ان صعوبة استخدام الآليات عند طلبها لاي سبب لا يتوافق مع احتياجات المفرزة مما ينعكس سلباً على أدائها، وبالتالي صعوبة ضبط المخالفات أو حتى معالجة ازدحام السير في ساعات الذروة.

4- غياب الثقافة المرورية: بالعودة الى الجدول يتبين أن العديد من المخالفات ليست مرتبطة حكماً بإمكانيات المفازر وإنما تعود الى ضعف الثقافة المرورية لدى المواطنين الذين لا يدركون خطورة ارتكابها أو حتى يتجاهلونها (زجاج حاجب للرؤية، عدم الامتثال، عدم التقيد بأوامر عنصر السير، عدم اعمار الخوذة....) والتي تعكس نظرة المواطن لقوانين السير والأنظمة النافذة وعدم ايلاءها الجدية اللازمة.

الفقرة الثانية: المعوقات الإدارية والتشريعية

في موازاة التطور الذي شهده لبنان على مختلف الصعد الاقتصادية الاجتماعية والإدارية.... بدأت أزمة المرور تأخذ حيزاً تصاعدياً نسبة الى التحديات التي تبرز تباعاً وتسليط الضوء على الثغرات التي من شأنها أن تشكل معوقات جدية تواجه عمل قطعات السير.

إن عملية المعالجة اللوجستية التي سبق وذكرناها غير كافية في ظل وجود العديد من الثغرات القانونية أو التشريعية، والتي تصنف كتحديات ومعوقات تستوجب مناقشتها، نظراً الى أهميتها في تخفيف العبء عن كاهل مفازر السير.

وبالتالي ان أي حل لأزمة المرور يجب أن يبدأ في فهم أسباب هذه الزحمة ومقوماتها وقد يكون الأجر البدء جغرافياً بالعاصمة بيروت من خلال سرية السير.

وعليه سنحاول البحث في هذه التحديات من خلال عرض لبعض الشوائب الإدارية في النبذة الأولى ومن ثم مناقشة بعض النواقص في التشريع في القانون السير الجديد في نبذة ثانية.

النبذة الأولى: شوائب وصعوبات إدارية لقانون السير

إن المخالفات أو الثغرات التي تصنف بالإدارية لاسيما التي يمكن أن تتعارض مع تطبيق وتنفيذ احكام السير متعددة ولعلّ أبرزها انحسار دور البلديات على الصعيد الإنمائي أو وجود اللوحات الاعلانية العشوائي، إذ أن تداعيات غياب التنظيم أو التقصير من شأنها أن تولد أثمان تكون مكلفة ومرتفعة في بعض الأحيان.

أولاً-ضعف البلديات:

يعود تاريخ البلديات في لبنان الى العام 1864 حيث شهد تشكيل اول بلدية في دير القمر أعقبها إنشاء بلدية بيروت في العام 1867, غير أن دورها وفعاليتها رغم اقتباسها من النظام الفرنسي بقي ضعيفاً حتى العام 1963 حيث أقرّ أول قانون للبلديات في عهد الرئيس فؤاد شهاب المعدل لاحقاً بموجب قانون جديد والمرسوم الاشتراعي رقم 118 تاريخ 1977/06/30 الذي أصبح يرفع عمل البلديات في لبنان.

وقد أناط المرسوم البلديات بصلاحيات إدارية وخدماتية متعددة على صعيد النقل العام والسلامة العامة من خلال المجلس البلدي ورئيس السلطة التنفيذية في البلدية حيث خصّ في البابين الثاني والثالث للجهاز البلدي من خلال تحديد عدد اعضاءه ومدة ولايته وانتخابه واختصاصه ومن ثم السلطة التنفيذية وصلاحياتها.¹

فتعريفها وبحسب المرسوم 118 بأنها إدارة محلية تتمتع بالاستقلال المالي والإداري هو لتلبية الاحتياجات المحلية النوعية مع أقل تكلفة مالية من خلال تقديم الخدمات العامة ضمن الأقسام التي أنشأها ونظمها المرسوم. وبالتالي فإن دورها كما سبق وذكرنا لاسيما على صعيد تنظيم الطرقات وتخطيطها وتوسعها وإنشاء الحدائق والساحات العامة يجعلها شريك استراتيجي على صعيد السلامة المرورية، لا يمكن تجاوزه، أو تجاهله.

فبناءً لدراسة أجريت من قبل غرفة المراقبة في عمليات شرطة بيروت حول زحمة السير في العاصمة بيروت من منظار كاميرات المراقبة بين شهر 2018/12/15 وشهر 2018/12/31 أي قبل بدء الأزمة والحراك والمتغيرات على صعيد الأوضاع الميدانية، بيّنت الدراسة أن أسباب زحمة السير ضمن نطاق شرطة بيروت يمكن تصنيفها ضمن أربعة مجموعات بحسب الجدول المرفق لاحقاً على الشكل التالي: (جدول رقم 9)²

- أسباب تتعلق بالبنى التحتية (5,15%)

¹ المرسوم الاشتراعي رقم 118 تاريخ 1977/06/30, قانون البلديات، الجريدة الرسمية 1977/07/07, العدد 20, ص 19-41.

² جدول رقم 9 بتوزيع المخالفات، قائمة الجداول، ص 101.

- أسباب جغرافية اقتصادية 44,47 %

- مخالفة انظمة السير 32,96 %

- أسباب تتعلق بإدارة حركة السير او المرور (17,42%)

وفي قراءة تحليلية للجدول يتبين أن مجموع الأسباب المسببة لزحمة السير من بنى تحتية وأوضاع جغرافية واقتصادية...تتجاوز 100/60 وهي أسباب لا يمكن لمفارز السير معالجتها منفردة بغض النظر عن الإمكانيات المتوفرة لديها، ويقصد بهذه الأسباب على سبيل المثال لا الحصر: ضيق الشوارع، ضيق التقاطع، عدم وجود إشارة ضوئية، وجود العديد من المطبات، وجود عوائق (بلوكات اسمنئية) في شارع معين مما يتسبب بضيق الطريق، قطع طرقات، أشغال مختلفة، توقف الباصات لاستجلاء الركاب، توقف سيارات الى جانب الطريق

من هنا تبرز أهمية دور البلديات في مؤازرة ومساعدة عمل مفارز السير على صعيد تسهيل حركة المرور ومعالجة الصعوبات التي تعيق عملها، كما وضع الخطط والاستراتيجيات اللازمة والتي تتواءم مع رؤية الدولة في معالجة هذا القطاع.

ثانياً- اللوحات الاعلانية:

إذا كان الهدف من اللوحات الإعلانية على اختلاف أنواعها "التقليدية" والحديثة(LED) التسويق لمنتج معين أو تشجيع السياحة و الصناعة من خلال التصويب على مكامن القوة و الاجتذاب، غير أن سوء استخدامها و انتشارها بشكل عشوائي على الطرق يشكل سبباً ذو حدين لاسيما من خلال المخاطر التي تبرز و تؤثر على قيادة المركبة.

إن المرسوم رقم 1302 الصادر في 15 كانون الثاني 2015 عرف الإعلان في المادة الأولى منه: "أنه اي لوحة او كتابة او يافطة او ملصق او منشور او أحرف نافرة او علامة او صورة او نقش او مجسم او باللون او اشارة او رسم يرمي الى الدلالة على او الدعاية او الترويج لمؤسسة او اسم او محل او بضاعة او تجارة او مهنة او خدمة او اي نشاط آخر، ويشمل ذلك الاعلان المضاء بالطاقة على انواعها، دائمة او متقطعة، بما فيها الاعلان الالكتروني، والاعلان الثابت او المتحرك او المتجول".¹

¹ مرسوم رقم 1302 تاريخ 15 كانون ثاني 2015 تنظيم الاعلانات والترخيص بها. نشر في الجريدة الرسمية عدد4 تاريخ 2015/01/22.

أما المادة الثانية والثالثة فحددت على سبيل الحصر أماكن المسموح فيها وضع اللوحات الاعلانية ومنها الحدائق العامة والملاعب الرياضية والساحات العامة والجسور والمراكز التجارية وواجهات البناء وجوانب الأرصفة..... مع تحديد شروط القياس لجهة الطول والعرض والارتفاع والتراجعات.

غير أن الملفت في تلك الشروط إلزام المرسوم للمتعهد بمراعاة قانون السير والسلامة العامة وترك ممر للمشاة حيث أشار في أكثر من مادة الى وجوب التقيد بهذه الشروط:

أ-فألزمت الفقرة الثالثة من المادة الأولى مضمون الإعلان بالمحافظة على الشعور الوطني والسلامة والآداب العامة والبيئة والمناظر الطبيعية والابنية الاثرية والتاريخية.

ب-أما المادة الثانية في الفقرة أربعة عشر فسمحت بتركيب اللوحات الاعلانية من الفئة الأولى على الأرصفة بشرط ترك ممر للمشاة لا يقل عن مترين وبشكل لا يحجب الرؤية وحركة المرور

ج-كذلك الفقرة الثامنة عشر من المادة السابقة سمحت بتركيب اللوحات الاعلانية على المركبات والآليات شرط مراعاة قانون السير بعد تقسيمها لثلاث فئات:

1- مركبات وآليات مخصصة للنقل العام؛

2 - مركبات وآليات عائدة لشركات تستعملها لنشاطها الخاص؛

3 -مركبات وآليات مخصصة للإعلان

وحظرت على المركبات والآليات ضمن الفئة الثالثة المخصصة للإعلان التوقف في الملك العام والسير في مواكب في سرعة أدنى من 50 كلم واعاقة السير.

د-أما المادة الثالثة فسمحت بوضع الياطات وإقامة الزينة فوق وعلى جوانب الشوارع والساحات والحدائق العامة بمناسبة الاعياد الدينية والوطنية الرسمية لمدة شهر واحد على الأكثر وكذلك عند اقامة الاحتفالات او المهرجانات او النشاطات الرياضية على أنواعها شرط الا يؤثر حجمها ومكانها على المناظر الطبيعية او سلامة السير.

هـ- أما المادة الرابعة التي حددت الأماكن التي يحظر فيها وضع الاعلانات واللوحات الاعلانية فأشارت في الفقرة السابعة والثامنة والتاسعة فمنعت وضع الإعلانات على لوحات السير والإشارات الضوئية وعلى جدران الطرق وداخل المستديرات وعند التقاطعات والمنعطفات الخالية من الإشارات الضوئية ضمن شروط محددة وبشكل لا يحجب الرؤية وحركة المرور.

و- أما المادة الخامسة التي تتضمن شروط خاصة بالإعلان الالكتروني واللوحات الرقمية، فأشارت أنها تخضع لذات شروط الاعلانات الاخرى بحيث تطبق عليها كافة احكام المرسوم لجهة القياسات ومواقع التركيب والحقوق والواجبات والمحظورات، و قد اوجبت في الفقرة الثالثة منها ان تكون اللوحة مزودة بجهاز يضبط الانارة بشكل لا يبهر نظر السائقين في الليل.

وعليه يتبين الأهمية التي اولهاها المشرع في المرسوم لحركة السير و سلامة المرور و السائقين ، و بالتالي إن عدم التزام أصحاب اللوحات الاعلانية من جهة و غض النظر أو ضعف الرقابة من قبل البلديات من جهة ثانية أدى إلى انتشارها بشكل عشوائي وفوضوي إن كان على أسطح المبني أو الأرصفة العامة أو حتى وسط الأوتستراد ... , الأمر الذي بدوره يؤدي الى تشتيت تركيز السائق عن القيادة و حجب الرؤية و بالتالي حصول حوادث مأساوية نتيجة لذلك و التسبب بزحمة سير خانقة في بعض الأوقات نتيجة التمهّل للتمعن بالإعلانات.

النبة الثانية: شوايب ونواقص في التشريع

يعدّ بقاء سرعة المركبات ضمن نطاق التفاوت البشري المسموح بهدف تجنّب الإصابات الخطيرة والموت هدفًا أساسيًا من أهداف التصميم الطرقي الحديث، وذلك نظرًا لتأثير سرعة التصادم على شدة الإصابة لكل من الركّاب والمشاة.

وفي موازاة العراقيل العملية والميدانية التي تواجه قطعات السير في تطبيق احكام قانون السير، تبرز بعض الصعوبات المرتبطة مباشرة بالمحاضر الناجمة عن ضبط المخالفات والنصوص التي يتم الاستناد عليها والاحكام والقرارات الآيلة الى تنفيذها.

أولاً-معوقات تبليغ المحاضر:

إن الهدف من المحاضر في معرض تطبيق قانون السير ليس التثقيف أو الاقتصاص من مرتكب المخالفة وإنما الردع عن ارتكاب المخالفات التي إذا ما تفاقمت وتمّ التساهل فيها أدت الى تعميم الفوضى والتسبب بحوادث خطيرة ومميتة.¹

وبالتالي عند ضبط أي مخالفة يعمد عنصر السير الى تنظيم المحضر وجاهياً كان أم غيبياً وبناءً عليه يبدأ حق المواطن بالاعتراض وفقاً للأصول المنصوص عليها في القانون 2012/243 بعد أن يتم تبليغه بالمحضر حيث تبدأ مهلة سريان الاعتراض.

ملاحظة: بصورة عام، ينظم محضر الضبط بصورة وجاهية، ويذكر على منته تصريح المخالف لناحية اعترافه بالمخالفة أو تحفظه عليها ورغبته بتقديم اعتراض على أن يذيل هذا التصريح بتوقيعه. ويعتبر في هذه الحالة مبلغاً مباشرةً.

غير إن الركيزة الأساسية للمحضر تكمن في التبليغ، إذ لا يكفي تنظيم المحضر ولا يحقق الهدف المرجو منه ما لم يكن المخالف على علم بالتدبير الذي أتخذ بحقه تحقيقاً لنظام ردع فعال، وكإثبات على أنه نال العقوبة المترتبة على ما ارتكبه تجنباً للتكرار، أي أن الغاية من التبليغ إخبار المواطن بأنه أقدم على ارتكاب عمل يشكل مخالفة وتجاوزاً لقانون السير ومن جهة ثانية السماح له بممارسة حقه بالاعتراض على التدبير الذي اتخذه بحقه.

وقد شكلت إجراءات التبليغ إحدى المشاكل التي تواجه عناصر السير في عملهم أبرزها في المحاضر الناجمة عن مخالفات السرعة والمنظمة غيبياً. إذ إن إجراءات التبليغ تعتبر استكمالاً لعملية تنظيم المحاضر واستكمالاً لإجراءات أصول المحاكمات الجزائية، مما يعني أنه ووفقاً للمجرى القانوني والتسلسلي يتوجب على قوى الامن المعنية بتطبيق قانون السير وتنظيم المحاضر أن تتولى عملية تبليغ المواطنين بكافة المحاضر الغيبية المنظمة بحقهم.

¹ ناتالي اقليموس، أكثر من 60 ألف ضبط سرعة في شهرين، جريدة الجمهورية، تاريخ النشر 5/3/2018.

<https://www.aljournhouria.com/ar>

آخر دخول 22/7/5.

غير أن العدد اليومي المرتفع للمحاضر المنظمة شكل تحدياً كبيراً لمفازز السير في عملها، إذ أنه وبحسب غرفة التحكم المروري فإن اعداد المحاضر المنظمة يومياً بمخالفات السرعة الزائدة تتجاوز الالف محضر يومياً لاسيما باستخدام الرادارات وكاميرات المراقبة، وبالتالي فإن عملية تبليغ المواطنين بالمحاضر المنظمة دونه عقبات تتوزع بين صعوبات لوجستية وإدارية.

فعلى الصعيد اللوجستي لا تتناسب اعداد المحاضر اليومية مع عديد العناصر المتوفر. إذ أن ارتفاع عدد السيارات بشكل عشوائي زاد من نسبة مخالفات "تجاوز السرعة المسموح بها"، فلا يمكن لأي مفرزة سير مهما تجاوز عديد عناصرها أن تتمكن من مواكبة المحاضر المنظمة من تاريخ تنظيمها وتسجيلها في القلم الإداري ومن ثم تبليغها وهذا ما يمكن أن يشكل غبناً على المواطن ويتعارض مع مبدأ الثواب والعقاب حيث يتوجب على الأخير أن يكون على بينة من المخالفة التي ارتكبها، مما يجعل اللجوء الى الشركات الخاصة كليان بوست وغيرها الزامياً للقيام بعملية التبليغ والتسديد.

غير أن نقص العديد لا يشكل العائق الوحيد وإنما تعذر التبليغ يعود الى أسباب إدارية مبنية على المعلومات الخاطئة المسجلة في هيئة ادارة السير أو على صور التقطت للوحات مزورة أو غير مطابقة للمواصفات، وبالتالي لا يظهر الرقم بشكل واضح حيث يعتمد العديد من الأشخاص بشكل عمدي أو عن طريق الخطأ الى تزويد الهيئة بمعلومات غير صحيحة أو يتم تبديل عنوان السكن وتغيير رقم الهاتف دون اعلام هيئة إدارة السير لتصحيح الداتا فيتعذر بذلك على البريد المشغل التواصل مع أصحاب المخالفات وابلغهم. ن

ثانياً-المعوقات على صعيد التبليغ القرارات والاحكام

إن إجراءات التنظيم للمحاضر المنظمة تنفيذاً لقانون السير الجديد وتطبيقاً الثواب والعقاب لا تكتمل بالتبليغ ما لم يتم المخالف بتسديد الرسوم والغرامات المترتبة عليه، فالمواطن الذي يرتكب المخالفة وينظم محضر ضبط بحقه له الحق بالدفاع أو الاعتراض حال تبليغه. أما في الحالة السلبية أو عند انقضاء مهلة الاعتراض المنصوص عليها في المادة 403 من قانون السير فتحال المحاضر الى المحكمة المختصة حيث يتم اتباع الأصول المنصوص عليها في قانون أصول المحاكمات الجزائية أمام القاضي المنفرد الجزائي في المواد 203 الى 207 لإصدار الاحكام.

أما بالنسبة لعملية تبليغ الاحكام الجزائية نتيجة المحاضر فأنت على ذكرها المادة 408 من قانون السير حيث نصت أنه : "خلافاً لأصول التبليغ المنصوص عنها في قانون أصول المحاكمات الجزائية،

يجري تبليغ الأحكام الصادرة بمخالفات السير والمتضمنة عقوبة نقدية فقط، بكتاب مضمون مع إشعار بالاستلام الى العنوان المُصرَّح عنه من قبل مرتكب المخالفة على محضر الضبط أو المدون لدى هيئة ادارة السير والمركبات والآليات.

أما الأحكام التي تتضمن قرارا بالحبس، فتحوّل وتنفَّذ حسب الأصول القضائية كغيرها من قرارات الحبس".

وحالة تبليغ الاحكام الصادرة ليست أحسن حالاً من إجراءات تبليغ المحاضر حيث أن العقوبات والصعوبات متلازمة لكل من تلك الإجراءات، إذ أنه بعد صدور الأحكام في حالات المحاضر التي تم ذكرها ونظراً لعددتها الكبير يتم إحالتها الى الفصائل الإقليمية، بحسب مكان إقامة المخالف المدون في المحضر المنظم والحكم الصادر، والتي تتولى موضوع التبليغات.

وعليه عند تبليغ المخالف فهو يعمد وفقاً لرغبته الى دفع الغرامة المفروضة عليه أو يعمد الى الاعتراض وفقاً للأصول والمهل التي سبق ذكرها. أما في حال تعذر التبليغ لعدم العثور أو لاي سبب آخر فتعاد القرارات الى مرجعها القضائي حيث تعمد المحكمة الى اعادتها من جديد للتنفيذ.

هنا تكمن المعضلة إذ أن إحالة آلاف المحاضر الى المحاكم سنوياً ناهيك عن النقص في السلك القضائي يؤدي الى التأجيل في المحاكمات وصدور القرارات بعد أشهر أو حتى سنوات من تاريخ التنظيم. كما أن تكليف عنصر واحد للقيام بمهام التبليغ وآخر لتنفيذ الاف القرارات يشكل التحدي الأكبر والأشد الذي تواجهه القوى الأمنية. فهذه الحالة تشكل اعجاز للعنصر إذ يتوجب عليه التواصل للمخالف في حال تواجد رقم هاتف والانتقال على نفقته الى محل الإقامة المدون وهذا ما يؤدي الى التأخير في تبليغ القرارات أو تنفيذها لأسباب عديدة وتكديسها وهو كما ذكرنا يتعارض مع غاية وروحية الهدف من المحاضر.

ثالثاً- بعض تناقضات والتباس القانون الجديد

أن الأسباب الموجبة لإصدار قانون السير الجديد تكمن خلق قانون عصري يواكب التطورات والمتغيرات الحاصلة تماشياً مع نمط الحياة المتجدد مع التشدد في تنفيذ بعض المخالفات التي من شأنها التهاون بها أن يكون كارثياً، غير أنه من جهة ثانية لا بدّ أن تكون مواد هذا القانون واضحة في بنودها، الامر الذي يسهل عمل عنصر السير في مجال تطبيقها بحيث يكون الربط بين المادة القانونية والمخالفة سهلاً.

وعليه سنحاول عرض لبعض النماذج الواردة في القانون الجديد التي تركت بعض النواقص أو الغموض في الإجراءات.

أ- استعمال الأبواق ذات الأصوات المتعددة والصارخات والصفارات.

فقد نصت المادة /39/ من القانون الجديد على أنه: "فيما خلا مركبات مؤسسات القوى المسلحة والدفاع المدني والإطفاء والصليب الأحمر ومؤسسات الإسعاف، خلال قيامها بمهام تستدعي تدخلها السريع وعند وجود عوائق أمامها، يحظر استعمال الأبواق ذات الأصوات المتعددة والصارخات والصفارات. " على أن تضبط في حال استعمالها وتتلف بعد ثلاثة أشهر من تاريخ تنظيم المحضر.

وفي موازاة ذلك ورد في المتسلسل رقم /17/ من جدول مخالفات الفئة الأولى، مخالفة تجهيز المركبة بمنبهات غير قانونية مع احتجاز المركبة وضبط الجهاز.

مما يعني أن العنصر عند ضبط أي نوع من أنواع الصفارات يقع في حالة التباس وتساؤل، هل يعمد الى احتجاز المركبة وضبطها وفقاً للمتسلسل 17 أم يطبق المادة السابقة لجهة عدم اتخاذ أي إجراء الا حال استعمالها خارج الحالات المسموح بها؟؟؟

ب- تزويد المركبات بأجهزة إنارة أو إشارة من غير المبيّنة في هذا القانون.

نصت المادة 49 من القانون على أنه " يحظر تزويد المركبات، باستثناء المركبات الممكن استعمالها لنقلات خاصة والتي يوضع لها نظام خاص، بأجهزة إنارة أو إشارة من غير المبيّنة في هذا القانون " على تحتجز المخالفة لحين إزالة المخالفة.

أما المادة 117 فنصت ما حفرته: " يحظر استعمال المشعاع (projecteur) من أجل إنارة الطريق تحظيراً مطلقاً فيما عدا سيارات القوى المسلحة والإطفاء والإسعاف والدفاع المدني".

أي إذا كان الاستعمال ممنوع، فهل من المسموح تزويد المركبة بهكذا جهاز إنارة؟؟؟

وهنا بديهي التساؤل، كيف أن بعض المواد حظرت من جهة تزويد أو تجهيز المركبات بأجهزة انذار وإنارة ومن ثم عمدت الى حظر استعمالها في مواد أخرى لاحقة دون معيار واضح ومحدد؟؟؟؟

كان من الأجدر أن يعمد القانون في مواده ومنعاً لأي التباس أو اجتهاد الى تمييز مركبات مؤسسات القوى المسلحة والدفاع المدني والإطفاء والصليب الأحمر ومؤسسات الإسعاف..... عن غيرها من المركبات

بحيث تكون نصوصه واضحة لجهة تشديد القيود والإجراءات على المركبات الخاصة عند تجهيز أو تزويد أو تركيب الأجهزة المحظر استعمالها.

ج- أجهزة الاتصالات أثناء القيادة.

ورد في البند 6 من المادة 17 الإجراءات التي تتعلق باستخدام أجهزة الاتصالات، حيث أنه خلال الفترة التدريبية والتواصل مع آمري مفازر السير تبين أن أكثر ما يواجههم خلال عملهم مع السائقين هو موضوع استخدام أجهزة الاتصال والتكلم على الهاتف حيث غالباً ما تدور مشاحنات عندما يتبين أن السائق يتكلم هاتفياً وإن لم يكن يحمل أي جهاز بيده، ما قد يؤدي الى تأخير في عمل العنصر وانشغاله والتسبب بزحمة سير لحين اتخاذ الاجراء المناسب.

فيكون تنفيذ القانون وضبط المخالفات بحدّ نفسه مسبباً لزحمة السير فنصت المادة المذكورة أنه:

" أي أجهزة من أجهزة الاتصالات أثناء القيادة "

مما يظهر وساعة النص وشموليته لا سيما في عصر التكنولوجيا حيث تعددت وتتنوعت وسائل الاتصال والتواصل (الجهاز الخليوي، ساعة اليد، من خلال blue tooth في السيارة...)، استخدام جهاز التتبع GPS. فيكون في هذه الحالة السائق صاحب الحجة وعنصر السير في حيرة من أمره مما يؤدي الى التفاوت في التعاطي مع المواطنين دون وجود أي معيار علمي أو تقني للاستناد عليه.

اما القانون الفرنسي فقد جاء أكثر وضوحاً وتشدداً في هذا الإطار إذ شدد بأنه يكفي أن يكون الهاتف عند ضبط المخالفة باليد أثناء القيادة للاتخاذ التدبير اللازم، لجهة تعريم السائق المخالف أو سحب النقاط من رخصة السوق.

"L'usage d'un téléphone tenu en main par le conducteur d'un véhicule en circulation est interdit.

Le fait, pour tout conducteur, de contrevenir aux dispositions du présent article est puni de l'amende prévue pour les contraventions de la quatrième classe.

Cette contravention donne lieu de plein droit à la réduction de trois points du permis de conduire.”¹

إن مسألة الغموض والتشابه في المواد القانونية هي بغاية الأهمية والحساسية، إذ أن أي نقص أو تناقض في النصوص كما سبق وبيّنا من شأنه أن يشكل تحدياً لعنصر السير وحتى عائقاً لعمله، كما أنّه يخلق التباساً وتشويشاً لديه في فهم النص وتطبيقه مما قد يؤدي الى استنسابية ومزاجية في التعاطي مع المواطنين بذريعة هذه الثغرات ويولّد شعور بالغبن والظلم.

المبحث الثاني: الاستراتيجيات المقترحة لمعالجة التحديات

إن الفوضى وغياب الرؤية والتراخي في تطبيق القوانين ... تتسبب بآثار بليغة بشرية وكذلك تكاليف مرتفعة تتكبدها الدولة وتكون باهظة على مختلف الافرقاء المعنيين من إدارة ومواطنين وشركات تأمين وغيره، كان باستطاعة الدولة أن تكون بالغنى عنها فيما لو يتم اتباع خطة كاملة متكاملة. وهذه كلها مهام وإجراءات تبدأ تسلسلا من السلطات التشريعية والتنفيذية والقضائية وصولا للعنصر البشري من عنصر سير والمواطن على حد سواء.

إن العرض للمقترحات والتوصيات التي من شأنها معالجة أزمة زحمة السير وتخفيف الأعباء عن المواطن والحدّ من الحوادث على أشكالها لا يمكن أن تتم من خلال اتخاذ إجراءات فورية فقط، لاسيما أن المخالفات المرتكبة والمضبوطة من قبل عناصر السير عديدة ومتنوعة ومبنية على أسباب، منها ما هو مرتبط بالإمكانات اللوجستية كما سبق وعرضنا، ومنها ما هو مرتبط بإهمال الدولة والسلوك أو الوعي المروري لدى المواطن، وبالتالي لا بدّ من وضع خطط وتصورات متوسطة الأمد والعمل عليها بجديّة ومهنية.

سنحاول في هذا المبحث عرض لأبرز المواضيع التي تعتبر تحديثات على القانون القديم في الفقرة الأولى ومن ثم تخصيص الفقرة الثانية لموضوع السلامة المرورية ومفهومها وأبرز الخطط الموضوعة لها.

¹ Article 18 du décret n° 2012-3 du 3 janvier 2012 portant diverses mesures de sécurité routière.

الفقرة الأولى: التحديثات القانونية على نظم السير

مع ازدياد عدد السيارات عشوائياً والفوضى في القيادة واستخدام الطرقات بشكل استتسابي ناهيك عن غياب أية ثقافة مرورية ارتفعت نسبة الحوادث ومعها الأضرار الجسدية والمادية وتفاقت أزمة السير مع مرور الوقت في ظل تقاعس وإهمال الدولة في وضع خطط واستراتيجيات للمعالجة.

من هنا برزت الحاجة الملحة والضرورة القصوى لخلق نظام سير جديد يتبنى فيه القواعد الأساسية في القوانين المعمول بها مع تعديل وإضافة بنود تتماشى مع المعايير الدولية للسلامة المرورية.

بناءً عليه، قامت لجنة الأشغال العامة والنقل والطاقة والمياه بمواكبة هذا الموضوع لعدة سنوات، عقدت خلالها العديد من الاجتماعات التحضيرية مع الهيئات والادارات المعنية والخبراء المختصين والقطاع الأهلي من أجل الإعداد لقانون عصري جديد يتلاءم مع التطور الحاصل والعولمة ويغطي النواقص التي أغفل القانون القديم عن ذكرها.

وكان ثمرة هذه الجهود صدور قانون السير الجديد رقم 243 والذي شكل قفزة ثورية حضارية في الثقافة المرورية اللبنانية. وعليه سنعرض لأبرز التحسينات التي أتى على ذكرها القانون في النبذة الأولى ولدور الإدارات العامة في المساهمة في تطبيق القواعد الجديدة في النبذة الثانية.

النبذة الأولى: تحسينات قانون السير الجديد

لقد أتى القانون 243 ونتيجة لإلحاح المنظمات المحلية وتماشياً مع المعايير الدولية على العديد من التعديلات والتحسينات على القانون القديم، وهي تحسينات وإن لم تطبق حتى تاريخه إلا أنها تشكل خطوة مهمة نحو نظام سير عصري. وعليه سنعرض تباعاً لأبرز البنود التي تضمنها وفرضت قيوداً مباشرة على السائق والمركبة.

أولاً- إنشاء سجل مروري ونظام نقاط

أ- إن استحداث السجل المروري الخاص بالمركبة فكرة حديثة نسبياً وتشكل خطوة نوعية في إطار التقدم التكنولوجي والمكننة على صعيد الإدارات، نحو نظام أكثر تقدماً وتماشياً مع النظم الأجنبية العصرية.

وبالفعل فقد أوجب القانون استحداث قاعدة معلومات بحيث يكون لكل سائق سجل خاص يسمى السجل المروري تدون عليه المخالفات التي يرتكبها أثناء قيادته للمركبة.

ويتولى مسك هذا السجل وضبطه والتدوين عليه مكتب تنفيذ أحكام السير التابع للشرطة القضائية في قوى الأمن الداخلي الذي يقوم بدوره بتزويد الإدارة المختصة بالاستشارات مباشرة وبصورة حية بناءً على شبكة التواصل الإلكترونية المرتبط بها.

يتولى مكتب تنفيذ أحكام السير وضع إشارة على ملف المركبة في قاعدة المعلومات لدى الإدارة المختصة، فيتوقف انجاز المعاملات الخاصة بهيئة ادارة السير والآليات والمركبات وفروعها، والمعاملات المتعلقة بدفع رسوم السير السنوية التي تجري خارج مراكز الإدارة، وذلك لحين ثبوت خلو الملف الخاص بالمركبة من أي أحكام مخالفة لقانون السير صادرة بحقها، وتسديد ما يتوجب عليها لإزالة الإشارة، مما يجعل السائق يشعر أنه تحت المراقبة ومن خلال الإجراءات الفورية المتخذة وعدم إمكانية التقلت من المحاسبة.

ب- أما لجهة نظام النقاط فهو لا يقل أهمية عن السجل المروري، وإنما تدبير إضافي على الإجراءات المتخذة في إطار ضبط المخالفات ومراقبة السائقين.

ويقوم هذا الإجراء على اعتماد نظام النقاط السوداء وفق آلية معينة تقضي بوضع لائحة لنقاط المخالفات المرورية، بحيث يمنح كل سائق يحمل رخصة سوق سالحة، اثنتي عشرة نقطة كرسيد في السجل المروري. ويجري سحب هذه النقاط بالتناسب مع المخالفات المرتكبة.

عندما يفقد السائق مجموع نقاطه، تفقد رخصة السوق صلاحيتها وتسحب منه لمدة ستة أشهر يخضع خلالها السائق لدورة متخصصة في احدى مدارس السوق. عند تكرار فقدان مجموع النقاط خلال ثلاث سنوات، تسحب الرخصة لمدة سنة، على أن يخضع المخالف للدورة المذكورة أعلاه، إضافة الى إعادة امتحان السوق، على أن تطبق هذه الآلية كل مرة سحبت فيها رخصة السوق. بعد مضي سنتين من تاريخ دفع الغرامة أو من تاريخ صدور الحكم المبرم دون ارتكاب السائق أي مخالفة جديدة يقتضي على أساسها سحب نقاط، تعاد اليه جميع النقاط المسحوبة، كما تعاد ثلاث نقاط إذا مرت سنة دون ارتكاب أية مخالفة يقتضي على أساسها سحب نقاط.

إنّ هذه الإجراءات والتدابير إذا ما دخلت حيز التطبيق وبوشر بتنفيذها لها سلطة كبيرة وتأثير مباشر على سلوك السائقين أثناء قيادتهم للمركبة، كما أنها تخلق انعكاساً داخلياً يتولد لدى السائقين تجعله يتنبأ مسبقاً بالأثر المترتب على مخالفته.

ثانياً-قيود على منح إجازة السوق:

من بين التعديلات الحديثة لقانون السير والتي تعتبر مبادرات جديّة تنعكس ايجاباً على السلامة المرورية وحل أزمة المرور، القيود التي فرضت على الاستحصال على إجازة السوق. فرخصة القيادة لا يمكن أن تكون حقاً مكتسباً لكل من تجاوز الثامنة عشر أو تخطى اختبار القيادة بنجاح على سبيل المثال. وقد أظهرت الدراسات، مقارنة مع قوانين السير في الدول المتطورة، أن هذه الفكرة ساهمت وساعدت بفعالية كقوة رادعة في قمع المخالفات الخطيرة والمتكررة لقانون السير.

إذ أوجب القانون 243 توافر شروط معينة لدى المواطن لا يمكن دونها الاستحصال على إجازة السوق، فمن خلال نص المادة 208 من القانون الجديد، منع فئة معينة من الأشخاص الذين شكل سلوكهم في وقت معين تهديداً للسلامة العامة على الطرق الاستحصال على رخصة السوق من جميع الفئات مهما كان نوعها:

- إلا بعد مرور ستة أشهر على تاريخ الانتهاء من تنفيذ حكم بالسكر الظاهر دون أن يكون للمحكوم عليه رخص سوق.

- إلا بعد مرور سنة على تاريخ الانتهاء من تنفيذ الحكم لمن يتعاطى المخدرات دون أن يكون لديه رخصة سوق.

الآ بعد مرور خمس سنوات على تاريخ الانتهاء من تنفيذ الحكم لمن يصنع المخدرات أو يحضرها أو يستعملها أو يحوزها أو ينقلها أو يتاجر بها أو يستوردها أو يصدرها أو يسمسرها بشأنها أو يأتي أي عمل مخالف للقانون يتعلق بالمخدرات. وكل سائق يحكم عليه بجرم من هذه الجرائم يعاقب بالإضافة الى العقوبات المنصوص عليها في قانون المخدرات بإلغاء رخصة السوق ومنعه من التقدم للحصول على رخصة جديدة مدة خمس سنوات على تاريخ الانتهاء من تنفيذ الحكم.

وإذا كان القانون حدّد فئة من الأشخاص الذين لا يحق لهم الاستحصال على إجازة السوق إلا ضمن شروط محددة كما سبق وذكرنا، فهو قد شدد وأعطى أهمية بالغة للجان المشرفة والمسؤولة عن إجراء الامتحانات للاستحصال على إجازات السوق.

فقد حدّد المشترع فئة معينة من الأشخاص، بصفات محددة، ليكونوا من بين رؤساء وأعضاء لجان امتحان السوق العملي وفقاً للآتي:

- موظفي وزارة الداخلية والبلديات من حاملي الاجازة الجامعية.

- عناصر قوى الأمن الداخلي من حاملي الاجازة الجامعية.

- عناصر قوى الأمن الداخلي الذين خدموا بمفارز السير مدة خمس سنوات على الأقل

- المتقاعدين من عناصر قوى الأمن من حاملي الاجازة الجامعية.

ويكون هؤلاء من المشهود لهم بالكفاءة والانضباط ولديهم عشر سنوات خدمة فعلية على الأقل، وحائزين على رخصة سوق منذ لا يقل عن خمس سنوات، وذلك بعد خضوعهم لمباراة الكفاءة وفق منهاج تدريب ومواصفات امتحان يحددها المجلس ويجريها معهد متخصص بالأعداد والتدريب على ضابطة السير وعلم الحوادث وعلى السلامة والثقافة المرورية والقيادة، على أن ينشأ هذا المعهد في المديرية العامة لقوى الامن الداخلي

ويتم تحديد مهامه وصلاحياته بمرسوم يتخذ في مجلس الوزراء بناء على اقتراح وزير الداخلية والبلديات بعد استطلاع رأي مجلس القيادة في قوى الأمن الداخلي، مما يعني أن أي سائق أصبح يستوجب أن يكون خاضعاً لمعايير جسدية وفكرية وطبية تخوله القيادة على مستوى دون أن يشكل خطر على السلامة العامة.

ثالثاً-التشدد في العقاب وتصاعدية الغرامة

إن واقع الأمور يفرض أن يكون كل شخص مسؤولاً عن أخطائه ويتحمل تبعات أعماله. ولكن في موازاة ذلك لا يمكن محاسبة الشخص إلا بقدر وحجم الخطأ الذي ارتكبه، وهذا ما يجب أن ينطبق ويجري تنفيذه على السائق الذي يخالف قانون السير، حتى لا يتم إلحاق الظلم والغبن به.

وفي هذا الإطار وتطبيقاً لشرعة حقوق الإنسان وللقوانين العصرية فقد لحظ قانون السير الجديد مسألة الغرامة التصاعدية والتي تفرض على المخالف تسلسلاً وتوازياً مع حجم المخالفة التي ارتكبها ونسبة تكرارها، وهذا ما يساهم بنجاح في حسن تطبيق قواعد السلامة المرورية، لأن العقوبة البسيطة تؤدي الى استهتار السائق والمشاة معاً في قانون السير.

وللإضاءة أكثر على الأخطاء أو الثغرات السابقة في القانون القديم قبل تعديله سنوضح ذلك في مثال بسيط: إن السائق الذي كان يتجاوز سرعة محددة على طريق معين ينال نفس العقوبة التي ينالها السائق الذي يتجاوزها للمرة الخامسة، كما أن من يتجاوز السرعة بنسبة بسيطة ينال نفس عقوبة من يتجاوزها

بأضعاف، بينما عند تطبيق العقوبة التصاعدية، تزداد الغرامة وتزداد معها النقاط السوداء على السجل الخاص بالسائق.

رابعاً-تنظيم بدل نقل المركبات "الرافعات المدنية":

إن حاجة قطعات السير في قوى الأمن الداخلي على صعيد استخدام الآليات العسكرية من شاحنات ورافعات في معرض حجز واحتجاز المركبات المخالفة أو إزالة المعطلة والمعرقله منها للسير...مرتفعة جداً، وأخذة في الارتفاع مع ازدياد عدد السيارات دون وجود أي تنظيم للطرق وللنقل العام.

أن عددها القليل بسبب الأعطال والقدم وكثرة المهمات الملقاة على عاتقها سيما في المناطق المكتظة أو اجتياز مسافات بعيدة لقطر ونقل الآليات، هذا إضافة الى تكلفتها في حالات معينة خارج نطاق المفزة التابعة لها جعل من استخدام الرافعات المدنية أمر واقع وحاجة الزامية.

وبالتالي فإن هذه الحاجة تفرض إيجاد آلية معينة تنظم عملية النقل بواسطة الرافعات المدنية من الناحية القانونية والمادية. فالمرسوم 1971/780 والذي يعنى بتنظيم شروط حجز واحتجاز المركبات لم يطرأ الى حالات استخدام الرافعات المدنية إلا عند الضرورة ودون تحديد أو توحيد في بدل النقل، أما المادة 43 فإضافةً الى حظر الوقوف والتوقف في أماكن محددة، فرضت على مالكي المركبات المخالفة والتي يستوجب سحبها استخدام رافعات قوى الأمن، أو من تكلفه، غرامة مضاعفة عن الغرامات التي يفرضها القانون كبديل لاستخدام الرافعة، على أن تخصص قيمة الضعف لصالح صندوق الاحتياط في قوى الأمن الداخلي.¹

مما يستدل أن مواد القانون القديم حدّدت حصراً الحالات التي تستخدم فيها الرافعات المدنية من وقوف أو توقف ممنوع، أما في حالات المركبات المخالفة فيتمّ مضاعفة الغرامة على المخالف. فمسألة التطرق الى حالات إضافية لاستخدام الرافعات المدنية كحالات تعطّلها أو رفعها بصورة فورية أو طارئة لأسباب أمنية أو إدارية دون أن يكون مالكها قد ارتكب أي مخالفة لم يتمّ معالجتها، كما أن مسألة البديل المادي المتوجب لصاحب الرافعة لا يمكن إهماله أو تخطيه وإلا إذا ما ترك دون معالجة فيمكن أن يفرض شروطه التي قد ترقى الى حدّ توصيفها بالخوّة.

¹ مرسوم رقم 780 تاريخ 1971/03/12، تحديد شروط حجز واحتجاز المركبات، نشر في الجريدة الرسمية 1971/03/22، العدد 23، ص 393.

خامساً-تنظيم اللوحات الاعلانية

إن موضوع اللوحات الاعلانية يرعاه المرسوم رقم 118 الذي كما سبق وذكرنا، يشمل كافة الجوانب المتعلقة بها لاسيما تحديد شروط أماكن وضعها وأحجامها وكل ما يمكن أن يؤثر سلباً على نظر سائق المركبة. انطلاقاً من هنا يجب إعادة إصدار مرسوم أو قانون يلحظ في عبارات واضحة جودة اللوحات الإعلانية ونوعيتها وطريقة تركيبها ووجوب صيانتها بالإضافة إلى إيجاد إطار عقابي للمخالفين، أما بالنسبة للوحات الضخمة فيجب أن يتم تركيبها تحت إشراف مهندس متخصص وإشراكه في المسؤولية فلا يجب تحميل صاحب المنشأة وحده المسؤولية الكاملة إذ إن التشارك في تحمل المسؤولية من شأنه تعزيز الالتزام بالقانون وشروط السلامة العامة. فالمبدأ الأساسي عدم جواز مخالفة مرسوم تنظيم اللوحات الإعلانية لقانون السير بأي شكل من الأشكال.

النبذة الثانية: تفعيل عمل الإدارات الحكومية

إن الإدارات الحكومية هي الجهاز التنفيذي لسياسات الحكومة التي من خلالها تعمل على ترجمة رؤيتها وتطبيق مشاريعها وتنفيذ التزاماتها تجاه مواطنيها. وهي من هذا المنطلق أصبحت ملزمة بالعمل وفق ما هو مرصود وموكل لها بكل جدية وشفافية على صعيد الخدمات والمشاريع والإصلاحات، أما على صعيد قطاع السير والمرور فإن المهام والصلاحيات تتوزع بين الوزارات كل حسب اختصاصه.

فموضوع النقل والسلامة المرورية واسع ومتشعب جداً والعمل عليه يستوجب قيام الإدارات المعنية بالعمل فيما بينها بتنسيق وتواصل دائم، انطلاقاً من ترابط المشاريع. أما العمل باستقلالية وأحادية فلا يمكن أن يؤدي الى النتائج المرجوة إنما قد يشكل بحد ذاته عائقاً أمام نجاح الخطط والاستراتيجيات المقترحة.

انطلاقاً من هنا سنحاول عرض لدور الوزارات والإدارات العامة المعنية بمعالجة وتحسين النظام المروري والمهام الذي يمكن أن تؤديها في هذا المجال.

أولاً-على صعيد البلديات: تفعيل عمل شرطة البلدية والنقل العام

- الشرطة البلدية

إن شرطة البلدية هو جهاز يتم إنشاؤه من قبل المجلس البلدي وتابع له وقد أنيط به ضبط المخالفات الواقعة ضمن اختصاص البلديات وفقاً للمرسوم 118 ، أي أن القانون أصول المحاكمات الجزائية رقم 2002/328

في المادة 38 لم يعدّه من بين الجهات التي تساعد النيابة العامة الاستئنافية في معرض قيامها بوظائف الضابطة العدلية.

ويختلف عدد عناصر شرطة البلدية بحسب نطاق البلدية وحجمها من الناحية الجغرافية والسكانية والإدارية. ومن مجمل المهام التي يقوم بها هذا الجهاز السهر على أمن المواطنين وسلامتهم وراحتهم في نطاق البلدية، ويقوم بإسعاف كلّ شخص يتعرّض إلى أيّ نوع من أنواع الحوادث، ومن بينها حوادث السير. كما يقوم بمواكبة المهرجانات والاحتفالات الدينية والرسمية، وتنظيم السير في الشوارع كافة وأمام دور العبادة. ويعمد جهاز شرطة البلدية أيضاً إلى إفادة القوى الأمنية بكلّ جناية أو جنحة ضمن نطاق عمله، وإلى تحرير محاضر ضبط في حقّ المخالفين.

إن أهمية جهاز شرطة البلدية تكمن في كونه يشكل الأداة التنفيذية للبلدية في تطبيق وتنفيذ سياساتها لاسيما على صعيد تنظيم حركة المرور. وهو في هذا المجال يعتبر شريك استراتيجي وأساسي لمفازز السير بحيث أن التنسيق فيما بينهما في ضبط مخالفات السير وتنظيم محاضر إدارية يساهم بشكل فعال في تسهيل حركة المرور وتخفيف حدّة الأزمة عن كاهل المواطن، مع الإشارة الى أن عناصر الشرطة البلدية يتولون تنظيم حركة السير داخل الأحياء والشوارع الفرعية ضمن البلديات التي يتبعون لها في حين أن مفازز السير تتولى تطبيق أحكام قانون السير على الأوتوستراد والشوارع الرئيسية على كل الأراضي اللبنانية كل ضمن نطاقه الإقليمي.

بناءً لذلك لا بدّ من إيلاء هذا الجهاز الاهتمام اللازم من عتاد وتدريب واليات أسوة بعناصر السير ليتمكن من ممارسة عمله بالتوازي مع تلك العناصر بأفضل التقنيات وارتفاع المستويات ويتم ذلك على سبيل المثال من خلال:

-استقطاب عدد كاف من العناصر ضمن مؤهلات المطلوبة يمكنهم من تغطية كامل النطاق الجغرافي للبلدية وكافة المهام المنوطة بهم

-تأمين أليات حديثة ليتمكنوا من التحرك والتجول ضمن النطاق البلدي بشكل مستر

-تجهيزهم بلباس مريح يتناسب مع كامل فصول السنة

-تزويدهم بالأعتدة اللازمة لتنفيذ أعمال الضابطة الإدارية

-تنظيم دوام عمل يمكنهم من القيام بعملهم براحة جسدية ونفسية دون تكدأ.

-إخضاعهم لدورات تدريبية مستمرة سيما على صعيد قانون السير وكيفية التعامل مع المواطنين لتنفيذ مهامهم باحتراف ومسؤولية.

-إجراء عمليات تقييم وتقويم للعناصر بشكل دائم

- تفعيل شبكات قطاع النقل:

إن قيام عناصر الشرطة البلدية وبالمشاركة مع العناصر قوى الامن بتنظيم حركة المرور ومعالجة المشاكل المرورية لا يكفي ما لم تقم البلدية بدورها على صعيد معالجة وتطوير شبكات قطاع النقل والبنى التحتية ومختلف المشاريع التي قد تساهم في التخفيف من زحمة السير، ووفقاً للمواد المنصوص عليها في المرسوم 118.

فالفصل الرابع من المرسوم اتى على ذكر صلاحيات المجلس البلدي ورئيس السلطة التنفيذية في هذا الإطار من خلال تحديد مهامه والأعمال التي يتوجب عليهم القيام بها أو تدخل في صلاحياتهم حيث سنعرض بشكل موجز لها:

اختصاص المجلس البلدي.

بحسب المادة 47 يدخل في اختصاص المجلس البلدي كل عمل ذي طابع او منفعة عامة، في النطاق البلدي، من اختصاص المجلس البلدي. وللمجلس البلدي ان يعرب عن توصياته وامانيه في سائر المواضيع ذات المصلحة البلدية ويبيدي ملاحظاته ومقترحاته فيما يتعلق بالحاجات العامة في النطاق البلدي، ويتولى رئيس المجلس او من يقوم مقامه ابلاغ ذلك الى المراجع المختصة وفقا للأصول.

أما المادة 49 فنصت أن يتولى المجلس البلدي دون ان يكون ذلك على سبيل الحصر الامور التالية :

- دفتر الشروط لصفقات اللوازم والاشغال والخدمات

- البرامج العامة للأشغال والتجميل والتنظيفات والشؤون الصحية ولمشاريع المياه والانارة.

- تسمية الشوارع في النطاق البلدي.

- تخطيط الطرق وتقويمها وتوسيعها وانشاء الحدائق والساحات العامة ووضع التصاميم العائدة للبلدة

والمخطط التوجيهي العام بالتعاون مع المديرية العامة للتنظيم المدني

-تنظيم النقل بأنواعه وتحديد تعرفته عند الاقتضاء ضمن النطاق البلدي، ومع مراعاة احكام القوانين النافذة...

فيما المادة 50 نصت أنه يجوز للمجلس البلدي ضمن منطقتة ان ينشئ او يدير بالذات او بالواسطة او يسهم او يساعد في تنفيذ الاعمال والمشاريع الوسائل المحلية للنقل العام.

المادة 51: يجب موافقة المجلس البلدي في الامور التالية:

- تنظيم حركة المرور والنقل العام

- مشاريع تقويم الطرق العامة الكبرى وتحديداتها والتصاميم التوجيهية العامة في المنطقة البلدية.

رئيس السلطة التنفيذية

أما بالنسبة لرئيس السلطة التنفيذية فحددت المادة 74 مهامه:

- بكل ما يتعلق بتأمين السير وتسهيل التجول في الشوارع والساحات والطرق العمومية وكل ما يتعلق بالتنظيف والاتارة ورفع الانقاض والاقذار.

- فرض ما يلزم من تدابير النظافة والراحة والصحة والسلامة على وسائل النقل العمومي.

وبالتالي صار لزاماً على البلديات وضع الدراسات والخطط على صعيد المشاريع العامة من تخطيط الطرق وتقويمها وتوسيعها بالتعاون مع المديرية العامة للتنظيم المدني وكل عمل أو نشاط يمكن أن يساهم في تنظيم حركة السير داخل الأحياء أو على الطرقات العامة وتخفيف زحمة السير وتقليل نسبة الحوادث.

ومن بين المشاريع التي يتوجب على البلديات تنفيذها استحداث ممرات للدراجات النارية الصغيرة والهوائية على حدّ سواء. فهذا التدبير ليس بالأمر العسير ولا يشكل أفكار خيالية بل على العكس فهو على بساطته يشكل دافعا قوياّ للحدّ من الازدحام المروري الناجم عن الفوضى في قيادة الدراجات من جهة والحوادث المرورية بسبب تداخل المسالك فيما بينها دون أي تنظيم مع وجود خط بحري للمدينة يمتدّ لأكثر من عشرة كيلومترات إضافة الى وجود العديد من الخطوط السريعة على مداخل ومخارج العاصمة. (ملحق رقم 4)¹.

¹ ملحق رقم 4، مسلك مخصص للدراجات النارية والهوائية، قائمة الملاحق، ص 105

غير أن من يقيم في العاصمة أو يتردد إليها بشكل مستمر لأي سبب كان يلاحظ مدى أهمية استحداث مسلك خاص للدراجات لاسيما وجود العديد من المناطق والأسواق التجارية والاقتصادية التي تكتظ بالسكان والزائرين بشكل يومي خلال ساعات النهار حيث يعتمد العديد من السائقين الى الاستعاضة عن السيارات بوسائل نقل متنوع بين الدراجات النارية أو الهوائية...تفادياً لرحلات السير ومشقاتها.

فعلى سبيل المثال وفي معرض توضيح وبلورة الفكرة حول النشاطات التي يمكن للبلدية أن تقوم بها سنعرض بعضاً للمشاريع التي قامت بها بلدية المطيلب وكانت نموذجاً يحتذى به في تقديم الخدمات العامة والمشاريع الإنمائية.

ومن أبرز الإنجازات التي تحققت حتى اليوم:

1-تنظيم إحصاءات شاملة خلال فترة وجيزة لا تتجاوز الـ 90 يوماً من تاريخ انتخاب المجلس البلديّ، وفقاً لأرقام العقارات، بحسب تسلسلها وعناوينها، مع بيان محتويات كلّ عقار بالتفصيل وأسماء الشاغلين، إضافة إلى إنجاز خريطة مساحة موحّدة للمنطقة الإداريّة تبيّن كلّ الطرقات والبنى التحتيّة من تمديدات كهربائيّة وأعمدة هاتف وقنوات مياه البلديّة.

2-تجهيز مبنى البلديّة بأسلوب عصريّ يعتمد المكننة في المعلومات وأرشفة الملفات، وقد تمّ الانتقال إليه بعد مئة يوم على انتخاب المجلس البلديّ، حيث كان رئيس البلديّة بول شديد قد حول مكتبه الخاصّ قبل ذلك إلى مركز بلديّ.

3-القيام بتخطيط شبكة طرقات عامّة بعدما تمّ تعبيد الطرقات الحاليّة وتزفيتّها، كما تمّ تشجير جوانبها وتركيب لافتات لحركة السير، إضافة إلى إنشاء قنوات للمياه وأرصفة، في أرجاء البلدة كافّة.

4-توسيع الطرقات وإنشاء جدران دعم، من أجل تأمين السلامة العامّة.

5-إنشاء شبكة صرف صحّيّ بالتنسيق مع مجلس الإنماء والإعمار، تحت إشراف البلديّة وبتنويل من الاتحاد الأوروبيّ، يفوق طولها الـ 3 آلاف متر، بكلفة 800 ألف دولار تقريباً.

6-استكمال شبكة القنوات العامّة على الطريق العامّ الرئيسيّ أنطلياس-بكفيا، بالتنسيق مع وزارة الأشغال العامّة والنقل.

7-تنظيف دوريّ للطرقات من خلال جهاز متكامل، مع توفير المعدّات والآليّات الضروريّة للأعمال.

8-ترقيم الأبنية والشوارع كافة، واعتماد نظام جديد للبحث عن العناوين يتيح إنشاء صلة جغرافية بين ترقيم شوارعها ومبانيها ونظام المعلومات الجغرافية GIS، وذلك باستخدام الرمز الخاص الـ QR Code والذي يسهل على العناصر الأمنية والشرطة التوجه عند أي طارئ أو نداء الى المكان المقصود مباشرة.

وإذا ما عدنا الى بيروت الإدارية و هي العاصمة و المركز الرئيسي لمختلف الإدارات العامة نلاحظ التفاوت الكبير بين المناطق و الاحياء , و هذه احدى اهم الشوائب و المشاكل التي تعيق و تصعب عمل عناصر السير, إذ أن الإدارات و المؤسسات العامة و المرافق العامة على كامل نطاق العاصمة إضافة الى المدارس و الجامعات و المصارف و المستشفيات و مع تداخل الخطوط الرئيسية و الفرعية فيما بينها , يجعل من الشوارع مترابطة , بحيث أن تسكير أو إغلاق أي مفرق أو مسرب لأي سبب كان (خسف الطريق-فيضان المياه-حادث سير) أو حتى القيام بأشغال أو نشاطات في أي جزء من العاصمة (تزفيت-حفرات-مهرجانات-احتفالات) و إن لم يكن خلال ساعات دوام العمل في النهار يمكن أن يؤدي الى زحمة سير خانقة على صعيد دائري كبير قابل للتوسع تجعل المواطنين أسرى في سياراتهم و معاناتهم لساعات و ساعات في حال لم تتم المعالجة بسرعة .

من هما تبرز أهمية دور البلدية في العمل على توسيع الطرقات وتزفيتها والأرصفة وإزالة العوائق وصيانة البنى التحتية منعاً لفيضانات ناهيك عن استحداث خطوط للنقل العام أو الدراجات والمواقف العامة وذلك بالتنسيق مع وزارة الأشغال والنقل كما سيصار عرضه لاحقاً وكل ما يساهم في الحدّ من زحمة السير.

ثانياً- دور وزارة الأشغال والنقل:

لوزارة الأشغال العامة والنقل دور حيوي وهام تضطلع به للنهوض وتحسين مستوى السلامة المرورية بالمشاركة والتعاون مع الجهات الأخرى ذات العلاقة، كمجلس الانماء والاعمار ووزارة الداخلية والبلديات، من خلال تنفيذ العديد من المشاريع ذات الارتباط المباشر بالحركة والسلامة المرورية ومنها:

أ-الإشارات المرورية: فيما يتعلق بالإشارات الضوئية فهي ليست أقل أهمية عن سائر المكونات المساهمة في معالجة السير فلتلك الإشارات دور أساسي في تنظيم حركة المرور لاسيما في التقاطعات التي قد لا يتواجد عليها عنصر إشارة من مفرزة السير فهي وإن لم تكن تنوب عنه إلا أنها تساهم بشكل كبير في الحدّ من حوادث المرورية.

إن انتهاء خدمة عنصر السير على التقاطعات في غير الأوضاع الراهنة تنتهي عند الساعة التاسعة بحيث تعتمد بكاملها على الإشارات الضوئية استنادا على الإنارة التي تواجه السائقين.

من هنا تبرز أهمية وجود الإشارات على مختلف التقاطعات الكبيرة والفرعية منها والتأكد من جهوزيتها، توجيهها من قبل غرفة التحكم المروري بناءً على الكاميرات المراقبة عند الحاجة لتسهيل المرور في الأماكن المكتظة، بحيث تكون قوة مؤازرة لعنصر السير في التخفيف من حدة الأزمة المرورية.

ب- تخطيط الطرق والبنى التحتية:

إن دور وزارة الأشغال على صعيد تعزيز السلامة المرورية ليس بتحسين أو تطوير ما يتعلق بحركة المرور وإنما بالقيام بمسار استباقي عند المباشرة بوضع أية خطة أو مشروع.. ان اهتمامها ومسؤوليتها بالسلامة المرورية يبدأ منذ الخطوات الأولى لتخطيط الطرق وتصميمها حيث يأتي التفكير في سلامة الطريق من اختيار مساره الذي يضع في الحسبان تحديد الحد الأقصى الممكن من سلامة حركة المرور، ويراعي ذلك أيضا عند تصميم المنحنيات الأفقية والرأسية وعبور الأودية والشعاب وإنشاء وسائل تصريف المياه، وذلك لتجنب حدوث أية عوائق غير متوقعة أو إعادة العمل من جديد وتكبد خسائر في التكاليف وهدراً في الوقت.¹

ففي مرحلة التنفيذ يتم تزويد الطريق بكافة وسائل السلامة التي تكفل حماية حركة النقل والمرور مثل اللوحات المرورية (التنظيمية والتحذيرية والتوجيهية) والعلامات الكيلومترية وعلامات الطرق الأرضية كخطوط الدهان وغيرها من العلامات الأرضية التي تحدد الجوانب الخارجية للطريق وتلك التي تفصل بين المسارات. أما في مرحلة الصيانة يتم العمل على الاحتفاظ بنفس مستوى السلامة على الطرق ومتابعة أحوال الطرق والشوارع ومحاولة تحسينها عند ظهور أية مشكلات قد تتجمن عن استخدامها.

وفي هذا الإطار يتوجب عليها:

- * وضع الأسس للرفع من مستوى السلامة وتحسينه على شبكة الطرق.
- * تخطيط وتنفيذ الأعمال اللازمة من توسعة واصلاح لزوم البنى التحتية.
- * تطوير أعمال الصيانة والتشغيل باستخدام الأنظمة والتقنيات الحديثة.

¹ادي، قهوجي، مرجع سابق، ص124

* إجراء البحوث والدراسات التطويرية في هذا المجال.

ج-تفعيل شبكة السكك الحديدية:

إن دراسة الواقع المروري تتفاوت بين المكان أو حتى الزمان من خلال مراقبة أوقات الذروة خلال أوقات الدوام الرسمي أو أيام الأعطال والأعياد حيث تكون حركة السير خفيفة والازدحام المروري شبه معدوم.

فالمدن بشكل عام تتميز بكونها عالية الكثافة بالنشاطات والحركة الاقتصادية لاسيما تجمع الإدارات والمرافق العامة والمراكز الرئيسية لبعض الشركات الخاصة.

فكلما كبرت المدينة زاد تعقيدها وزاد احتمال ظهور المشاكل المختلفة مع ازدياد الكثافة السكانية وارتفاع اعداد السيارات وبخاصة إذا ترافق ذلك مع سوء الإدارة.

من هنا تبرز أهمية وجود نظام نقل عام مشترك ومتطور يساهم في تخفيض حدّة الأزمة والعراقيل المستحدثة ومعالجتها. إذ إن العمل على معالجة هذا القطاع تنبع من خطورة المشاكل الناجمة عن الفوضى المستشرية. فغياب النقل العام لا تقتصر أضراره على المفترض استفادتهم منه، بل تتعدى ذلك إلى نشوء مشكلات خطيرة يشمل ضررها الإدارة والمواطنين على حدّ سواء، مثل:

1 . تكدس السيارات الخاصة، واختناق المدن بها، نظرا لاضطرار الناس إلى تملك السيارات كوسيلة نقل لا بديل عنها.

2 . كثرة حوادث السيارات وما ينجم عن ذلك من وفيات وإصابات بشرية، فضلا عن الخسارة الناجمة عن تلف السيارات، المتمثلة في استبدالها أو إصلاحها.

3- إضافة إلى سرعة استهلاك الطرق وزيادة ما يصرف على صيانتها وتجديدها.

4. زيادة التلوث البيئي.

اما في لبنان فبعد دراسة ميدانية يتبين مدى الانحدار على مستوى النقل العام وحتى عدم وجود أي وسيلة نقل عام عاملة أو صالحة إضافة الى إهمال الدولة على هذا الصعيد في ظل غياب أي خطة أو استراتيجية حتى اليوم بالمقارنة بالعديد من الدول حتى النامية منها حيث يوجد أكثر من وسيلة نقل عام كالباص والسكك الحديدية وميترو الأنفاق يعود للمواطن اختيار الأنسب له...

فضرورة والزامية وجود شبكة نقل عام في لبنان تتبع من مساهمته في تنظيم حركة السير بحيث يعمل ضمن دوامات وأوقات عمل غالبية موظفي القطاع العام وحتى الخاص فيكون له تأثير مباشر على نمط حياة المواطنين من خلال:

-عدم تكبد مشاققة الانتظار في المركبة والبحث عن أماكن لركن السيارة.

-توفير استهلاك المحروقات واستخدام المركبات.

-المساهمة في تنظيم عمل الإدارات العامة والخاصة.

-تخفيف حدة الزحمة المرورية والمشاكل الناجمة عنها.

ومن هنا ودون أن ندخل في التفاصيل التقنية فإنه يمكن اقتراح جملة من الأفكار والحلول تطبق ضمن خطط واستراتيجيات بناءً على جدول زمني:

-إعادة تفعيل السكك الحديدية التي كان معمول بها ما قبل سبعينات القرن الماضي على امتداد الخط البحري وحتى داخل المدن.

-إعادة العمل بالباصات أو الفانات وإعادة تصليح وتأهيل المهترئ منها ووضعها بعهددة الدولة ومنع الفانات الخاصة لاسيما العاملة على المازوت من السير وتشكيل عصابات وكرتيلات منظم فيما بينها تتحكم بالمواطنين كما هو الحال حالياً.

-تحديد مواعيد سير الشاحنات والصهاريج التي تشكل خطراً أو تتسبب بزحمة سير.

-استحداث محطات للنقل العام على أنواعه تتوزع على كامل الأراضي اللبنانية.

-التشدد بقمع تجاوزات قانون السير لاسيما مخالفات الوقوف الممنوع أو الصف المزدوج أو على المنعطفات ... وأي مخالفة من شأنها أن تعرقل عمل النقل العام أو التزامواي في حال استحداثه.

ثالثاً-مجلس الإنماء والإعمار:

هو مؤسسة مستقلة لديه صلاحيات موسعة ويخضع مباشرة لمجلس الوزراء عن طريق رئيس مجلس الوزراء وقد أنشئ بموجب المرسوم الاشتراعي رقم 5 في 31 كانون الثاني 1977. حُددت مهامه بثلاث مهام رئيسية هي:

- وضع خطة وتحديد جدول زمني لإعادة الإعمار والتنمية.

- ضمان تمويل المشاريع المقدمة.

- الإشراف على تنفيذها واستغلالها عن طريق الإسهام في عملية إعادة تأهيل المؤسسات العامة لتمكينها من تحمل مسؤولية تنفيذ عدد من المشاريع تحت إشراف مجلس الوزراء.

وبحسب قانون إنشائه يتولى كل ما له علاقة بالإئتماء والإعمار تبدأ من إعداد الخطط والبرامج للسياسات الاقتصادية والمالية واقتراح ووضع المشاريع القوانين ذات الطابع إعماري كما الإطار التوجيهي للتنظيم المدني إضافة الى تنفيذ المشاريع ومراقبتها.¹

وبالتالي يتبين الدور الجوهرى الذي يمكن للمجلس إن يلعبه على صعيد وضع الخطط والمشاريع اللازمة بناء على دراسات مسبقة للبنى التحتية للعاصمة أو حتى الطرقات والجسور التي يمكن إنشاؤها في سبيل تسهيل وحل أزمة المرور.

وما يميز هذا المجلس ويساعده في تجاوز الوزارات والإدارات على هذا الصعيد هو إمكانية تخطيه للروتين الإدارى بحيث يتلقى الهبات والمساعدات مباشرة دون موافقة أو رقابة مسبقة من السلطة التشريعية أو حتى إدارة المناقصات في التفتيش المركزى.

رابعاً-مدارس تعليم قيادة المركبات الآلية

لطالما كانت مكاتب تعليم القيادة في لبنان محطّ انتقاد لاذع خاصة من قبل الجمعيات الأهلية التي تعنى بالسلامة المرورية، فكان التدريب يجري من قبل أشخاص لم يخضعوا لأية دورات متخصصة ولا يعرف أصلاً مدى أهليتهم لممارسة هذه الوظيفة.

وقد حقق القانون الجديد قفزة نوعية على هذا الصعيد إذ أوجب وجود مدارس لتعليم القيادة بمواصفات معينة، كأن يبعد موقع المدرسة ما لا يقل عن مسافة مائة متر من مدرسة تعليم أخرى، على أن تحتوي

¹ مرسوم اشتراعى رقم 5 تاريخ 1977/01/31، انشاء مجلس الانماء والاعمار، نشر في الجريدة الرسمية 1977/03/17، عدد4، ص41-44.

كل منها على قاعتين على الأقل، واحدة منها مخصصة للتدريس، ويمنع في هذه الغرف ممارسة أي مهنة أخرى سوى تعليم السوق.

يتوجب على كل مدرسة الاستحصال على ترخيص يتقدم به صاحب العلاقة شخصياً الى مصلحة تسجيل المركبات والآليات وفقاً لشروط معينة. على أن يتم تجديد هذه الرخصة سنوياً، بعد إرفاق طلب التجديد بجدولي المركبات المستخدمة للتعليم والمدرسين المستخدمين لدى المدرسة.

أوجب القانون أيضاً على مدارس السوق، مسك سجلاً للتعليم تختمه المصلحة المختصة، ويدون فيه تحت أرقام تسلسلية، معلومات عن الطالب وعدد ساعات التعليم النظري والعلمي الأساسيين وعدد ساعات التدريب العملي على الطرقات العامة، على أن تقوم المدرسة بتزويد المتدرب لديها بإفادة تدريب موقعة من مدير المدرسة وممهورة بخاتم المدرسة، ترفق بطلب الامتحان. وقد عهد الى المصلحة المختصة أيضاً، مسك سجل فيما خصها لمراقبة مدارس السوق على أن يعرض هذا السجل على رئيس المصلحة كلما دعت الحاجة.

تجدر الإشارة الى أنه وفي حال ثبوت قيام المدرسة بإصدار افادة تعليم غير صحيحة لجهة عدم تدريب الطالب أو التلاعب بعدد ساعات التدريب أو عدم تدريبه كامل المنهاج، تغرم المدرسة المخالفة مبلغ وقدره ٢٠/ مليون ليرة لبنانية عن كل افادة مغايرة وفي حال التكرار تضاعف الغرامة وتسحب رخصة السوق نهائياً.

الفقرة الثانية: دور الثقافة على صعيد السلامة المرورية

من خلال مراقبة وتتبع أرقام الحوادث اليومية وتتوعها تبين أن تراكم وتزايد الحوادث على الطرقات والتسبب بأضرار مادية وجسدية وخسائر في الرواح والممتلكات لم يعد مبني على رداءة وسوء أحوال الطرقات وإنما ناجمة عن مخالفة قواعد وقوانين السير.

وبدورها إن تجاوز تلك القوانين منها ما هو نابع عن جهل وعدم معرفة نتيجة الإهمال والغش والاستهتار عند اختبارات القيادة للحصول على اجازات السوق، أو قد يكون ناجم عن تهور ولا مبالاة من قبل السائق أثناء قيادته وعدم ادراكه لحجم المخاطر التي يتسبب به استهتاره لأرواح المواطنين.

وعليه لا بدّ من تنظيم العلاقة بين السائقين والمشاة والمركبات ضمن إطار واسع ومفهوم حديث وهو ما أصبح يعرف بالسلامة المرورية والعمل على نشر هذا المفهوم من خلال خطط وأفكار لتدعيم الوعي والثقافة المرورية لدى المجتمع، حيث سنعرض في نبذة الأولى لمفهوم السلامة المرورية ومبادئها وفي النبذة الثانية سنتناول ماهية الخطوات التي يمكن العمل عليها لزيادة التوعية في مجال قطاع السير .

النبذة الأولى: السلامة المرورية وسبل تفعيلها

إن تطور الحياة الاقتصادية والاجتماعية ومعها وسائل النقل وتحديثها وتعددتها أصبح يستوجب تطوير وتحديث وقوننة سلوك مستخدمي الطرق، أي العلاقة بين السائق والمركبة على صعيد القيادة، والعلاقة بين المواطنين المارة منهم والمشاة والمركبات من جهة أخرى للحدّ من أعداد الحوادث وتخفيف آثارها وهذا ما استحدث مفهوم ما يعرف بالسلامة المرورية والتي أصبحت تعتبر من اهم وأبرز التدابير والإجراءات التي يمكن التعويل عليها في معرض تخطي المعوقات والحد من المشاكل التي عرضناها.

فما هو مفهوم السلامة المرورية وعناصرها وآلياتها وسبل تطويرها؟

مصطلح السلامة المرورية حديث نسبياً وقد دُرست باعتبارها علماً لأكثر من 75 عاماً واعتبرت الدورة 62 للجلسة العامة للأمم المتحدة موضوع "السلامة المرورية" وبمشاركة مجموعة من الدول العربية بمثابة "أزمة دولية". وبالتالي أصبح التركيز عليها موضوع إجماع دولي. وعليه فقد تعددت التعريفات والمفاهيم وانعقدت في هذا الإطار العديد من المؤتمرات والندوات التي تناولت مفهوم وأركان السلامة المرورية من مختلف جوانبه:

فالسلامة المرورية تعني اتخاذ كل التدابير والاحتياطات اللازمة لتجنب وقوع الحوادث والإصابات لمرتادي الطرق سواء كانوا سائقي السيارات أم المشاة أم راكبي الدراجات.

هذا ويعتبر موضوع السلامة المرورية من أهم المواضيع المهمة في الحياة، ويقصد منها هنا أنها مجموعة من القواعد والقوانين التي قامت الدولة بوضعها حتى يتم الحفاظ على ارواح السائقين السيارات الخاصة بهم، دون أن يتعرض الإنسان لأي حادث قد يؤثر على صحته مدى الحياة أو قد تكون سبب في إصابته بأي مرض خطير أو مزمن.

فالسلامة المرورية بمفهومها الواسع، تهدف إلى تبني كافة الخطط والبرامج واللوائح المرورية والإجراءات الوقائية، للحد من أو منع وقوع الحوادث المرورية، ضمان لسلامة الإنسان وممتلكاته وحفاظ على أمن

البلاد ومقوماته البشرية والاقتصادية. إن مفهوم السلامة المرورية ينطلق من تحديد عناصرها ومقوماتها والتي على أساسها يتم تقييم شروط كل عنصر يتوجب توافرها أي الأشياء الخاصة بالسلامة التي لا بد أن تكون آمنة للغاية، لأنه إذا تعطل واحد منها فإن ذلك سيؤثر على العناصر الباقية.

وهي تقوم على ثلاثة عناصر السيارة، الطريق والسائق:

أولاً-السيارة:

فهي تعدّ أهم عناصر وركائز السلامة المرورية لأنها مصدر الضرر والأذى والإعاقات التي قد تصيب سائقها أو مستخدمي الطرقات.

- وأما شروطها فتتوزع بين:

- السيارة سليمة لا تحتوي على أي مشاكل.
- السيارة مصنوعة بناء على المقاسات الدولية التي تم الاتفاق عليها.
- الإطارات الخاصة بها تكون جيدة الصنع، وأن تتمكن السيارة من الوصول إلى سرعة معينة والتوقف بسرعة عند الاقتضاء.
- المصابيح تعمل بشكل جيد ولها مستويات إضاءة عالية.
- التأكد من أن الفرامل وأدوات الخاصة بالتوقف والمكابح، والقفل الخاص بباب السيارة سليم.
- التأكد من أن الإشارات الضوئية والمصابيح تعمل بشكل صحيح.
- احتواء السيارة على مقاعد للأطفال بالإضافة إلى طفاية الحريق والمفروشات التي صممت خصيصاً لمقاومة الحريق، وأيضاً وجود حقيبة الإسعافات الأولية.

ثانياً-الطريق:

أما العنصر الثاني والذي على أساسه تبني الخطط والاستراتيجيات لتطبيق مفهوم السلامة المرورية فهو الطريق.

ويقصد بالطريق رئيسياً كان أم فرعياً جميع المسالك والمسارب والخطوط التي يستخدمها السائقين أيًا تكن وسائل النقل دون تمييز إضافة إلى الأماكن المخصصة للدراجات والمشاة، حيث يتوجب توافر شروط

ومواصفات معينة تساهم في تأمين السلامة المرورية وتخفيف نسبة الحوادث، حيث اثبتت الوقائع أن الطريق تعتبر عاملاً أساسياً في الحوادث المرورية.

وعليه عند بناء الاستراتيجيات الهادفة لرفع مستوى السلامة على شبكة على الطرق لا بدّ من اتخاذ الاجراءات اللازمة والتي من أهمها:

* تصميم الطريق وتخطيطه، ومطابقته للمعايير العالمية.

* تخصيص أماكن خاصة لمرور المشاة و لذوي الاحتياجات الخاصة.

* التأكد من وجود إشارات المرور الضوئية على كافة التقاطعات و من جهوزيتها.

* تطوير أعمال الصيانة والتشغيل باستخدام الأنظمة والتقنيات الحديثة باستمرار للحفاظ على نظافتها ومعالجة أي حفر أو سدود وردم وإزالة أي أجسام تعيق الرؤية أو تتسبب بالحوادث وعرقلة السير.

ثالثاً-العنصر البشري:

والمقصود بالعنصر البشري كل مستخدم للطريق وبأي صفة كانت، فهذه الصفة يمكن أن تطبق على كلّ سائقٍ عند قيادته المركبات أو الدراجات على مختلف أنواعها، أو على أي مواطن يستخدم الطريق سيراً على الأقدام.

فإلتزام المواطن كأحد عناصر السلامة المرورية بقوانين وأنظمة السير يساهم بشكل مباشر بالحد من الحوادث والأضرار البشرية والمادية والتخفيف من الأزمة المرورية، سيما أن دور السائق يكتسب أهمية خاصة باعتباره صاحب القرار والقادر على تغيير وجهة السير إذا ما تراءى له الخطر.

وسنعرض لبعض الشروط التي لا بدّ من توافرها والتقيّد بها دون الغوص في القيود والتقنيات المطلوبة لكل حالة.

- **مهارات القيادة:** لا بدّ أن يتمتع السائق بمهارات قيادة بموجب رخصة قيادة يكون قد استحصل عليها نتيجة لاختبارات خطية وفنية خضع لها في المعاهد المختصة وفقاً للشروط التي سبق وتمّ التطرق إليها.

- **الثقافة المرورية:** إن المهارات الفنية والخبرات العملية لا تكفي لوحدها، فالثقافة المرورية تنبع من الرقابة الذاتية للسائق لعابري الطريق والمأمهم بالقانون واحترامه واحساسهم بالمسؤولية تجاه الغير. على سبيل:

* الإلتزام بحزام الأمان.

* احترام علامات و اشارات المرور .

* تجنب الوقوف الممنوع للمركبة .

* التقيد بالسرعة المحددة للطرق وخطوطها ومسارها .

- آداب القيادة: وهي من الصفات التي يجب أن يتمتع بها السائق وهي تتبع من التربية والتنشئة السليمة والتي تظهر من خلال القيادة بتأنٍ، وروية وحتى عند حصول أي حادث اصطدام بحيث يتم التصرف بمسؤولية يتم عن حس انساني من خلال القيام باتخاذ إجراءات مباشرة: التوقف فوراً - اسعاف المصاب - طلب النجدة أو الصليب الأحمر ...

لقد أخذ موضوع السلامة المرورية حيز كبير من المؤتمرات والندوات بسبب الأضرار التي تنجم عن الفوضى في القيادة واستخدام الطرقات وعدم احترام قوانين السير والإشارات المرورية وغيرها، حيث أصبحت تشكل استناداً للإحصائيات المرتفعة هواجس الدول المتقدمة والنامية على حدّ سواء.

“Avec plus de 1 200 000 tués par an et des dizaines de millions de blessés, les accidents de la route, devenus le plus grand fléau sanitaire du XXIe siècle, frappent aujourd'hui surtout les pays en développement.”¹

وفي سبيل ذلك فقد نظم كرسى وماستر إدارة السلامة المرورية جامعة القديس يوسف في بيروت، مؤسسة رينو وبرعاية سخية من رينو (SAS) و ATCL وبالتعاون مع الجامعة الألمانية الأردنية، مؤتمر بعنوان : "السلامة المرورية في البلدان العربية: تحديات وحلول". هدف المؤتمر الى تبادل الخبرات بين المشاركين في مجال السلامة المرورية لاستثمارها في الحدّ من حوادث السير وفهم سلوك مستخدم الطريق وأهمية تجميع وتحليل البيانات المتعلقة بحوادث السير ونماذج تفسير البيانات.

¹ Christian Gérondeau, LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE ; UNE RÉUSSITE FRANÇAISE, UN DÉFI POUR LA FRANCOPHONIE, L'harmattan, paris, 2016, page 1.

وقد شارك في المؤتمر ممثلين عن وزارة النقل وشرطة الأردن وممثلة عن الاتحاد الدولي للسيارات وممثل عن رئيس جامعة القديس يوسف في بيروت... وكان مناسبة لإطلاق برنامج الماجستير في إدارة السلامة المرورية جامعة القديس يوسف/ مؤسسة رينو. ¹

كما نظمت جمعية الإمارات للسلامة المرورية بالتعاون مع المنظمة الدولية للوقاية من حوادث الطرقات واللجنة المشتركة للسلامة والحلول المرورية مؤتمراً بتاريخ 2015/11/5 شارك فيه العديد من الجمعيات الأهلية والهيئات واللجان والمجالس الحكومية وغير الحكومية العاملة في مجال السلامة المرورية و خبراء وباحثين وأكاديميين إضافة الى شركات التأمين ووكلاء بيع المركبات، وقد هدف المؤتمر الى تحسين مستوى السلامة المرورية وإدارتها وتطور التقنيات الحديثة وأهمية مواكبتها مع أهداف ومقومات المرجوة وزيادة كفاءتها والتشريعات القانونية اللازمة لتطبيق هذه الأهداف وذلك في فندق إنتركونتيننتال أبو ظبي.² هذا إضافة الى المؤتمر الوزاري العالمي الثالث الذي انعقد في 19-20/2/2020 في ستوكهولم السويد تحت عنوان "الوصول الى الأهداف العالمية حتى العام 2030"

La troisieme conference ministerielle mondiale . " Atteindre les objectifs mondiaux d'ici à 2030",

حيث شارك أكثر من 1500 مندوب إضافة الى وزراء الداخلية والصحة والنقل وممثلين عن منظمة الأمم المتحدة وخبراء دوليين في هذا المجال وقد هدف الى وضع الاتجاهات الاستراتيجية في مجال السلامة

¹ جامعة القديس يوسف في بيروت، السلامة المرورية في البلدان العربية: تحديات وحلول، مؤتمر كرسي وماجستير إدارة السلامة المرورية، 2018/10/18، www.usj.edu.lb/news.php?id=6894، تاريخ الدخول 2022/8/23.

² جمعية الامارات للسلامة المرورية، المؤتمر الدولي الثاني للسلامة المرورية، 2015/11/4، <http://www.etsuae.com/public/ar/events/1/%D8%A7%D9%84%D8%A3%D9%86%D8%B4%D8%B7%D8%A9/1/%D8%A7%D9%84%D9%85%D8%A4%D8%AA%D9%85%D8%B1-%D8%A7%D9%84%D8%AF%D9%88%D9%84%D9%8A-%D8%A7%D9%84%D8%AB%D8%A7%D9%86%D9%8A-%D9%84%D9%84%D8%B3%D9%84%D8%A7%D9%85%D8%A9-%D8%A7%D9%84%D9%85%D8%B1%D9%88%D8%B1%D9%8A%D8%A9>

تاريخ الدخول 2022/8/27

المرورية على الطرق على المستوى العالمي وتحديد طرق العمل بسرعة أكبر فيما يتعلق بالاستراتيجيات التي ثبت فعاليتها.¹

النبة الثانية: تفعيل المكننة والثقافة المرورية

إن الوعي والثقافة المرورية لدى المواطنين، سائقين أو مشاة أصبحت بأهمية بالغة أن تتدرج ضمن مناهج تعليمية وتدريبية في مختلف أنواع المدارس والمعاهد وأن تتعقد لأجل ذلك الندوات والمحاضرات والمؤتمرات.

فمن خلال الفترة التدريبية ومقابلة بعض ضباط وعناصر مفارز السير في بيروت تبين أنه في فترات متكررة يتم اتخاذ تدابير وتنظيم محاضرات إدارية بحق مخالفين بتجاوزات سبق وأن تم ضبطها من قبل، واتخذ تدبير على أساسها دون أن يكون المخالف قد عالج وضعه القانوني: (تبليغ القرار الجزائي - دفع قيمة المحضر السابق....) بناء على بعض العوائق الإدارية أو القضائية التي سبق وعرضناها... وبالتالي يعاود ارتكاب نفس المخالفة. وما يمكن استنتاجه من تلك الحالات هو عدم وجود الرادع الجدي والصارم أو القناعة لدى السائق نفسه بأن ما يقوم به يشكل مخالفة إدارية وقانونية لقانون السير وتجاوزات أخلاقية يمكن أن تلحق الضرر به شخصياً قبل غيره.

أولاً-تعزيز فكرة السلامة المرورية:

إن الحاجة ملحة اليوم إلى وجود مناهج تعليمية متكامل تحت عنوان «الثقافة المرورية»، حيث باتت تعتبر الثقافة المرورية من الأضلع المهمة في مبادئ السلامة المرورية التي تنتهجها أي دولة في العالم. بالعودة الى الجدول رقم 5 المتضمن بعض أنواع المخالفات وأعدادها، يظهر بشكل جليّ تدني فكرة الثقافة المرورية لدى المواطنين ورغبتهم في ارتكاب التجاوزات، إذ أنّ الأرقام المرتفعة في المخالفات التي ترتبط مباشرة بثقافة السائق (وقوف ممنوع، صف مزدوج..) تعكس استخفافه بقوانين السير وقواعد القيادة واستهتاراً بأرواح الناس.

¹ La Troisième Conférence ministérielle mondiale, Atteindre les objectifs mondiaux d'ici à 2030,19/2/2020,

<https://www.who.int/fr/news-room/events/detail/2020/02/19/default-calendar/3rd-global-ministerial-conference-on-road-safety>

date d entrée 20/8/2022.

من هنا تأتي أهمية موضوع التربية على السلامة المرورية لتكون وسيلتها المنهج المدرسي وليكون هدفها تكوين الوعي المروري لدى شرائح المجتمع كافة من خلال تزويد الأجيال الناشئة بالمعارف والمهارات والقيم والاتجاهات التي تنظم سلوكه ، وتجعله منضبطاً فيعتاد الالتزام بالتشريعات والقوانين والنظم والتقاليد المرورية، بما يسهم في حماية نفسه وحماية الآخرين من أخطار المرور وتأثيراته و بالتالي لا بدّ من وضع مناهج تعليمية و تدريبية ضمن خطط واستراتيجيات يتم متابعتها بجدية يتم من خلالها مواكبة الأجيال في المدارس والمواطنين وأي مستخدم للطريق .

وبناءً عليه فإننا نقترح لبعض الأفكار والخطط فيما يلي عسى أن تكون بداية لخطوات في سبيل تطوير وتدعيم لمفهوم السلامة المرورية:

- إن المركز التربوي للبحوث والإنماء باعتباره المؤسسة التربوية التي تُعنى ببناء الإنسان وتحرص في المحافظة عليه، عليه وضع السلامة المرورية أولوية في المناهج التربوية.

- عقد ندوات ومحاضرات في موضوع السلامة المرورية.

- تعزيز فكرة الثقافة المرورية من خلال إلزامية نشر الإعلانات على مختلف الإذاعات.

- إجراء جولات على المدارس لتوعية التلاميذ في المراحل الثانوية عن مخاطر التهور في القيادة أو تجاوز الإشارات الضوئية.

- إجراء دورات بشكل دوري لضباط وعناصر السير إضافة الى إعداد ضباط مدربين في مجال السلامة المرورية.

- التوعية حول أهمية استخدام النقل العام لمساهمته في معالجة الأزمة المرورية.

- نشر الوعي عند كل أب وأم لينقلوا بدورهم هذا الوعي الى أبنائهم عن أهمية الالتزام بالقوانين والإرشادات للحفاظ على سلامتهم، حيث شددت الكاتبة الفرنسية ستيفان فراتيني، في كتابها LA SECURITE ROUTIERE على أهمية توعية الأجيال الصاعدة على هذا الموضوع.

“L'enfant-lecteur apprend à repérer les risques et protège les personnages grâce aux animations.”¹

¹ Stéphane Frattini, La sécurité routière, Nathan, paris, 2022

- مشاركة الطلاب في نشاطات الجمعيات الأهلية الراقية لسلامة المرور والمشاركة في المناسبات الخاصة
كيوم المرور العالمي ...

- أنّ اللبناني في طبعه يميل إلى الاستقواء بمن يعرفه فيكثف اتصالاته بحثاً عن مخرج عند أي مخالفة،
لكنّ الوسطة دليل على عدم نضج ومؤثر لغياب الثقافة المرورية، ومن يسعى لخدمة المخالف كمن
يُشجّعه على الانتحار وعلى تكرار تجربة القيادة بسرعة جنونية، وفي لحظة ما فإنّ روح السائق أهمّ من
معارف الشخص واتصالاته.

ثانياً-المكننة:

إن عدم اكتمال نظام المكننة على صعيد قطعات السير حتى تاريخه على الرغم من المباشرة به، بحيث
يشمل كامل البيانات والمحاضر المنظمة على اختلافها، يساهم في تشجيع مستخدمي الطرق على ارتكاب
المخالفات أو حتى تكرارها بشكل يصعب معه معرفة اسبقيات السائق أو المركبة لجهة وجود محضر سابق
لم يتم دفعه أو قرار جزائي ما زال دون تنفيذ.

والمقصود بالمكننة في هذا الإطار أن تكون شاملة وموسعة وتبدأ تسلسلاً من العنصر البشري أي
عنصر السير وصولاً الى تنفيذ كافة الأحكام والقرارات الجزائية مروراً بمحاضر الضبط الإدارية.

أي أن كافة المراحل والإجراءات التي يبدأ معها تطبيق قانون السير من الناحية القانونية والعملية يجب
أن تدخل ضمن برنامج الكتروني يشمل بشكل عام ودون الغوص في التفاصيل التقنية:

- إدخال كافة المحاضر الإدارية المنظمة على البرنامج، بما فيها الصور الملتقطة من قبل كاميرات المراقبة
للمخالفات.

- إدخال البيانات المتعلقة بالمحاضر المسددة والإيصالات الخاصة بها.

- ربط الشبكة المتضمنة بيانات عن المركبات وهوية مالكيها بمفارز السير ليتمكن عنصر السير من تعبئة
المحضر عند تنظيمه، وليتمكن من تبليغ وتنفيذ القرارات الجزائية الصادرة بنتيجة المحاضر غير المسددة.

وعليه وتطبيقاً لما سبق فإننا نقترح أن يصار الى:

- اعتماد أوسع نطاق ممكن لكاميرات المراقبة الثابتة على إشارات المرور أو الموضوعة والمجهزة بها
آليات قوى الأمن إسوّة مما هو معمول به في أكثر الدول تطوراً على صعيد السلامة المرورية فنقوم هذه

الكاميرات بالتقاط صور للمخالفات الجسيمة المتعلقة بمستخدمي الطرق قاطعةً الطريق أمام شوك ومراجعة المخالفين.

- اعتماد مبدأ المكننة الشاملة لكافة الاجراءات المتعلقة بضبط مخالفات السير، من لحظة تنظيم المحضر، مروراً بمسك السجلات الخاصة بالمحاضر، وصولاً الى تبليغ المواطنين وتسديد الغرامات.

على أن يصار الى تجميع هذه الصور مع أرقام المركبات لدى غرف مركزية يتم فيها تنظيم المحاضر وتبليغها لأصحاب العلاقة أوتوماتيكياً دون المرور بأي عنصر بشري، وفقاً لاداتا معلومات يتم الاستحصال عليها وتحديثها دورياً من المصلحة المختصة أو تكون الغرفة موصولة إلكترونياً مع المصلحة المذكورة.

ولا بد من الإشارة الى أن المديرية العامة لقوى الأمن الداخلي بصدد تحضير مشاريع عدة لمكننة كافة قطعاتها ومن ضمنها قطعات ضابطة السير في ظل وجود عدة بوادر ايجابية من قبل الدولة على هذا الصعيد، ولعلّ أبرزها اقرار القانون رقم /٨١/ تاريخ ٢٠١٨/١٠/١٠ المتعلق بالمعاملات الإلكترونية والبيانات ذات الطابع الشخصي مما يتيح للمواطنين تسديد الضرائب والرسوم والغرامات إلكترونياً بواسطة البطاقات الائتمانية.

فبهذه الطريقة الحديثة والفنية تحولّ أي سائق أو مستخدم للطريق الى رقيب على نفسه وحسيب على أفعاله بدل أن يكون هدفة الدائم السعي للتلف من المحاسبة والالتفاف على القانون.

الخاتمة:

لقد أصبح موضوع السلامة المرورية بالمفهوم العام موضوع اهتمام أكثر الدول ودخل في صلب خطتها واهدافها، نظراً للنتائج السلبية الناجمة عن الإهمال على صعيد الخسائر الجسدية والأضرار المادية. هذا إضافة الى الآثار المدمرة المترتبة على مستوى الحركة المرورية من خلال ارتدادها على سير الإدارات والمرافق العامة نتيجةً للزحمة المرورية اليومية نتيجة غياب الرؤية وانعدام التنظيم.

اما في لبنان، فقد بدأ السير على نهج الدول المتقدمة، وكانت إحدى الخطوات إصدار قانون السير الجديد رقم ٢٠١٥/٢٤٣ الذي شكل قفزة ثورية تواكب تشريعات الحديثة والمعايير الدولية في مجال السلامة المرورية. لقد سعينا جاهدين لتسليط الضوء على الصعوبات والتحديات اللوجستية والتقنية التي واجهت قطعات السير ومازالت والتي من شأنها أن تأخر تطبيق القانون ومقاربة الأمور من الناحية العملية والإدارية من خلال تحديد مهام ودور الإدارات والمؤسسات العامة والخاصة في هذا الإطار.

على صعيد قوى الامن الداخلي، فهذه المؤسسة لم توفر جهداً ولم تبخل يوماً في معرض قيامها بواجبها انطلاقاً من حسها الوطني والتزامها الأخلاقي تجاه المجتمع والدولة. و هي في هذا الإطار آلت على نفسها رغم كل الظروف الصعبة الاجتماعية والاقتصادية والسياسية المعاكسة لها و تنفيذاً للمفهوم الجديد بالتعاطي مع المواطنين "خدمة ثقة شراكة" ان تعمل ما بوسعها فيما يتعلق بالشق المتعلق بها ،على تطبيق القانون الجديد بأسلوب حديث و بجدية و حرفية مع مراعاة ظروف المواطنين ، و هو ما ترجم من خلال الخطة التي أتبعت بالتدرج في ادخال قواعد السير حيز التنفيذ و ذلك على مراحل و فترات متقطعة، من خلال حملات توعية قامت بها مفازر السير ترجمت بتوزيع منشورات و إقامة حواجز ظرفية لاطلاع المواطنين و السائقين على القانون الجديد، كي لا يلحق أي غبن بحق أحد لجهله تفاصيل القانون .

ان المشكلة في تطبيق قانون السير، ليست أزمة نظام نقاط ولا رخصة سوق ممكنة ولا هي أزمة مكاتب تعليم سوق تمنع الرشاوى والفساد وتحويلها إلى مدارس بل هي في الأصل أزمة الدولة التي صاغت قانوناً عصياً لتطبيقه على واقع مهترئ أخذ هذا الأخير منحى مرتبطاً بالعقاب.

من ناحية اخرى، ان مراجعة سريعة لحوادث السير والزحمة المرورية تظهر ان معظمها يتوزع بين حوادث ناجمة عن السرعة الزائدة كما الفوضى والأضرار في شبكات الطرق والبنى التحتية، مما يوطد فكرة

غياب الثقافة المرورية لدى المواطنين، ويؤكد عدم امكانية الوصول لأي حل ما لم يتم التواصل والتعاون بين مختلف الجهات السياسية والإدارية المعنية وقطعات السير ضمن برنامج وطني متكامل وشامل.

ان قيام مؤسسة قوى الامن بتطوير نفسها من خلال اجراء دورات تدريبية للعناصر على القانون الجديد وادخال المكننة على قطعاتها ساهم بشكل كبير في تطبيق القانون بشكل حرفي وعادل.

غير أن عدم قيام الجهات المعنية الأخرى بدورها بجدية ومتابعة حثيثة في أبسط الأمور من إنارة وإشارات ضوئية وغيرها، لا يمكن لمؤسسة قوى الامن أن تتوب عنها للحدّ من الحوادث والازمة المرورية وفي المقابل القاء اللوم عليها، أيًا تكن الجهود المبذولة.

امام هذا الواقع، نوصي بما يلي:

- توعية المواطنين على اهمية السلامة المرورية لتشمل كل ما يمكن أن يكون له صلة أو ارتباط أو حتى تأثير مباشر أو غير مباشر على معالجة الأزمة المرورية، وهنا يأتي دور الجمعيات الوطنية والمؤسسات الاعلانية والتعليمية لنشر وتدعيم الثقافة المرورية.

- تطوير وإعادة النظر بشبكة الطرقات من خلال الالتزام بالقواعد الهندسية الحديثة المتعلقة بها.

- تأهيل وتدريب القوى الأمنية المعنية بالحافظ على تطبيق قانون السير الجديد بشكل مستمر بالإضافة الى تدعيم المؤسسة بالعدد المناسب من العناصر لتغطي اكبر قدر من التقاطعات و تلبية كافة المهام الطارئة والروتينية.

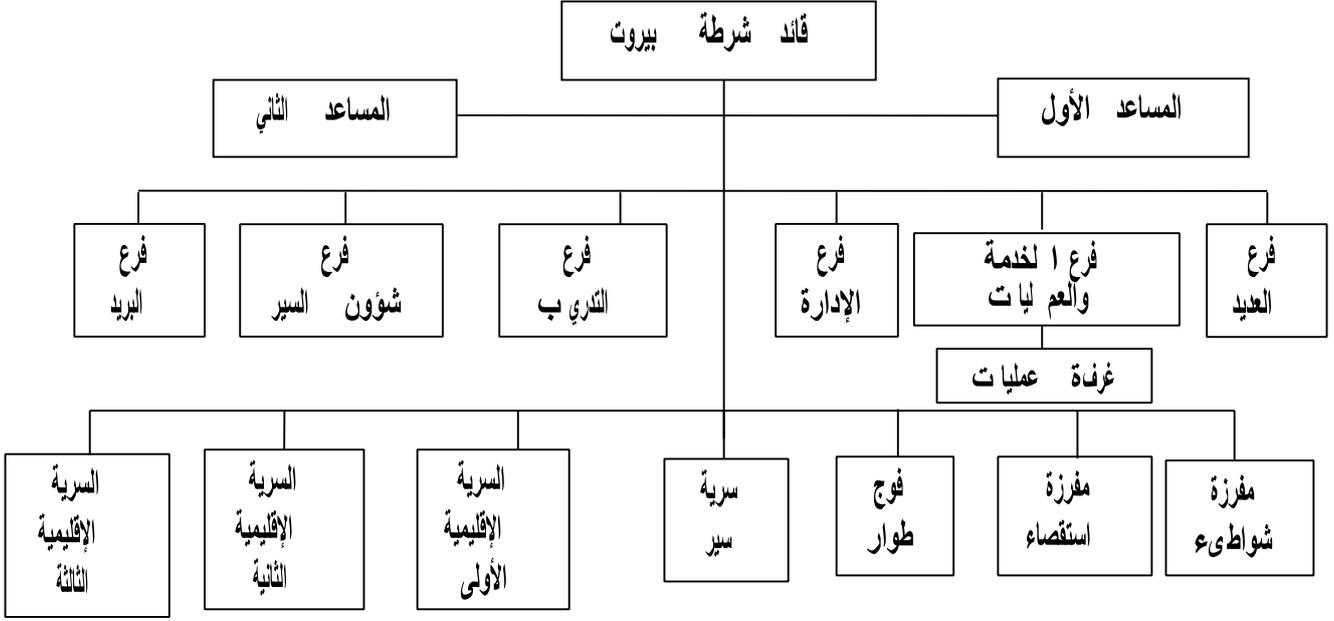
- التنسيق والتعاون بين قطعات السير في مؤسسة قوى الامن والجهات الرسمية الأخرى كالمبليات ووزارة الاشغال ووزارة البيئة وغيرها.

- تفعيل المتابعة والرقابة الإدارية على كافة الجهات الرسمية المعنية وتشديد المحاسبة الجزائية بحق كافة المسؤولين والمقصرين من موظفين رسميين أو متعهدين أخلوا بواجباتهم أو التزاماتهم، بحيث تكون المحاسبة رادعًا وهاجسًا لكل من يتهاون بأرواح الناس وممتلكاتهم.

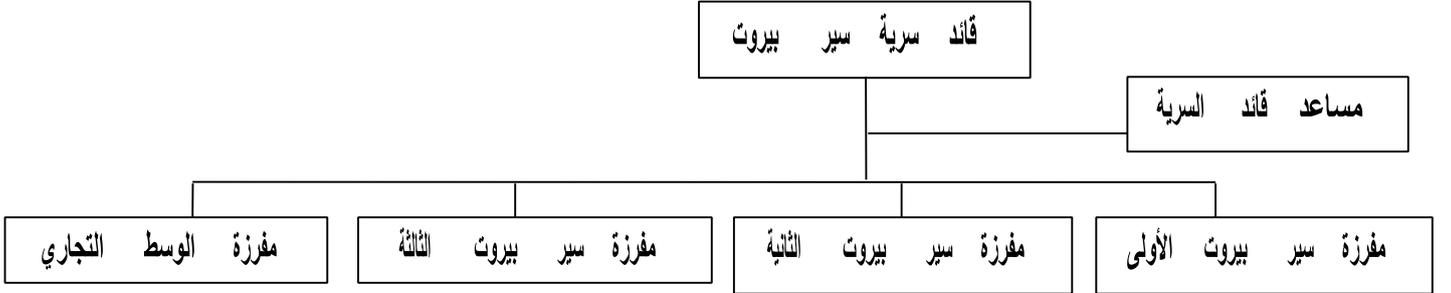
لقد عالجتنا في هذا التقرير لأبرز المشاكل التي تعترض تطبيق احكام قانون السير من خلال تسليط الضوء على الأرقام الكارثية لحوادث السير والأزمة المرورية تبعًا للعقبات التي تواجه مؤسسة قوى الامن الداخلي والتقصير لدى بعض الجهات الرسمية والخاصة للحدّ من تلك العوائق على أمل أن يولى موضوع السلامة المرورية الأهمية اللازمة اسوة بالدول المتقدمة فتساهم في تسيير المرافق العامة والتخفيف عن كاهل السائقين وحماية مستخدمي الطرق.

جدول رقم 3: هيكلية وحدة شرطة بيروت

الملح ق رقم /2/: تنظيم قيادة شرطة بيروت :



تنظيم سرية سير بيروت

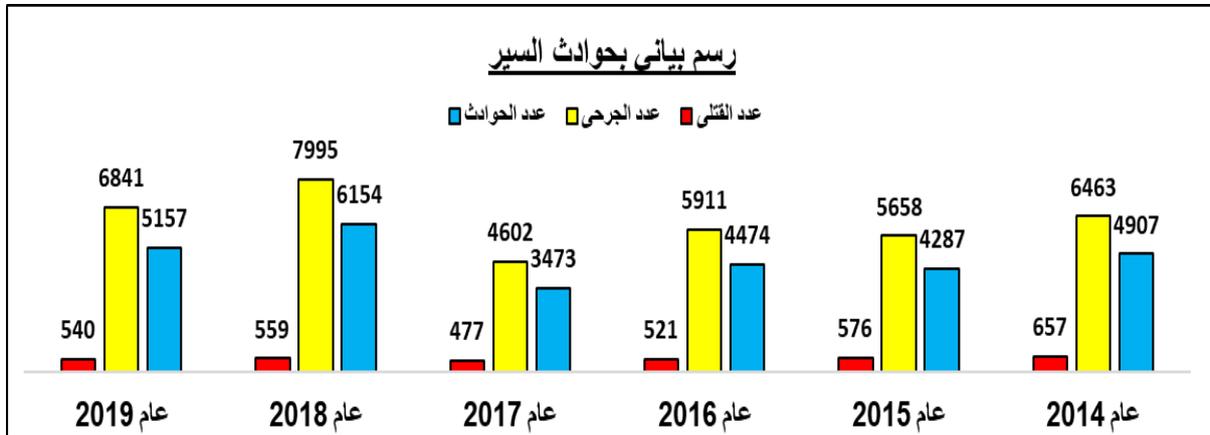


جدول رقم 4: هيكلية سرية السير في بيروت



جدول رقم 5: عدد حوادث السير وتوزيعها

المجموع العام	عام 2019	عام 2018	عام 2017	عام 2016	عام 2015	عام 2014	
28452	5157	6154	3473	4474	4287	4907	عدد الحوادث
37470	6841	7995	4602	5911	5658	6463	عدد الجرحى
3330	540	559	477	521	576	657	عدد القتلى



جدول رقم 6: عدد المحاضر وأنواع المخالفات ضمن سرية سير بيروت

المديرية العامة لقوى الامن الداخلي
هيئة الأركان
شعبة الخدمة و العمليات
غرفة العمليات

المجموع العام	عام 2019	عام 2018	عام 2017	عام 2016	عام 2015	عام 2014	نوع المخالفة
186,891	37,038	35,814	34,185	23,901	26,659	29,294	السرعة الزائدة
1,914	276	456	391	456	222	113	دون لوحات تسجيل
74	1	13	21	1	1	37	لوحات غير قانونية
6,914	366	592	1,819	1,060	903	2,174	عدم التقيد بالإشارة
320,535	38,802	46,404	46,619	55,395	42,406	90,909	وقوف ممنوع
111,906	6,926	10,311	10,369	16,963	20,630	46,707	وقوف صف مزدوج
13,919	950	1,679	2,888	2,076	2,892	3,434	قيادة عكس وجهة السير
83,418	17,597	22,316	15,053	9,972	10,425	8,055	حجز دراجات
42,089	8,993	8,248	8,210	6,824	4,833	4,981	حجز سيارات

جدول رقم 7: عدد وعديد مفايز السير

مفزة السير	العديد المفروض	العدد المحقق حالياً	ملاحظات
مفزة سير زحلة	١١٣	٧٥	
مفزة سير بعلبك	١١٣	٧٤	
مفزة سير جب جنين	١١٣		مفزة غير محققة حالياً
مفزة سير حلبا	١١٣	٦١	
مفزة سير طرابلس	١١٣	٧٥	
مفزة سير زغرتا	١١٣	٧٢	
مفزة سير اميون	١١٣	٦١	
مفزة سير النبطية	92	٦٥	
مفزة سير صور	١١٣	٣٦	
مفزة سير صيدا	١١٣	٧٩	
مفزة سير بعبدا	١١٣	٨٢	
مفزة سير جونية	١١٣	٨٥	
مفزة صير الجديدة	١١٣	٧٤	
مفزة سير عاليه	١١٣		مفزة غير محققة حالياً
مفزة سير بيت الدين	١١٣		مفزة غير محققة حالياً

٦٦	١١٣	مفرزة سير الضاحية
٩٠	٢٩٣	مفرزة سير بيروت الأولى
٨٥	٢٩٣	مفرزة سير بيروت الثانية
٨٨	٢٩٣	مفرزة سير بيروت الثالثة
٤٨		مفرزة سير وسط غير محدد بيروت
٥٢	١١٣	مفرزة سير المطار

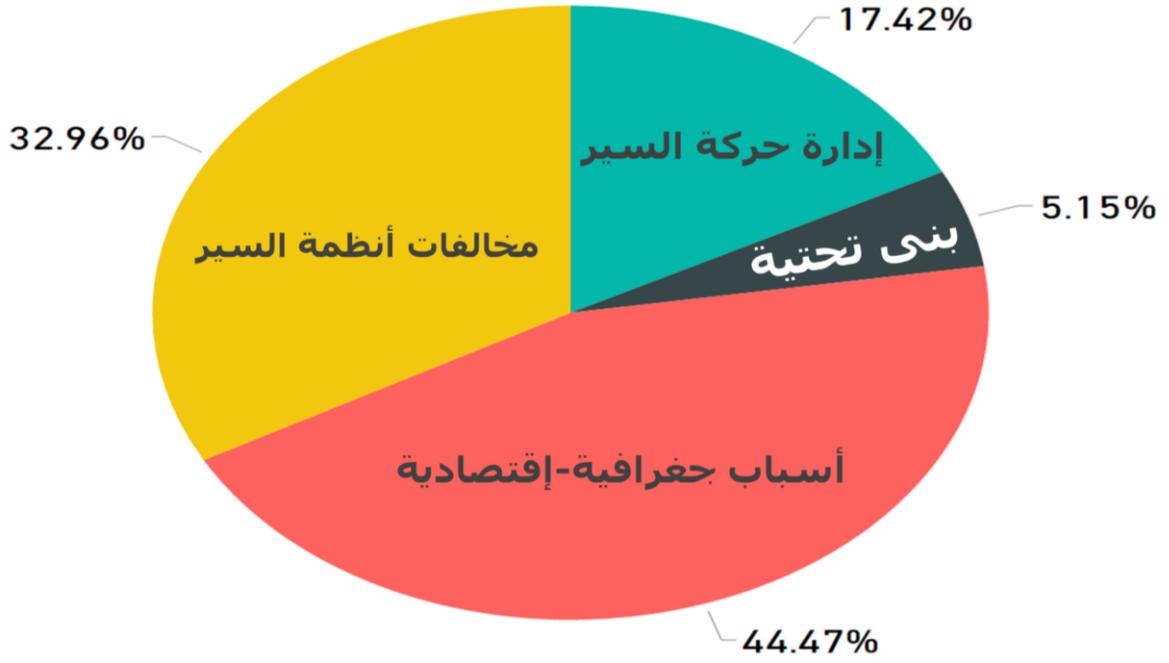
جدول رقم 8: عدد المحاضر وأنواع المخالفات على صعيد مفازل السير

المديرية العامة لقوى الأمن الداخلي
عمليات قوى الأمن الداخلي

مجموع عام محاضر أعمال مفازل السير من تاريخ 2015/4/22 ولغاية تاريخ 2019/2/15

رقم المخالفة	نوع المخالفة	عدد السير	عدد الموقوفين	عدد الموقوفين المؤقتين	وحدة المركز القديم												عدد الموقوفين المؤقتين	وحدة المرفقة بصيرت					
					منطقة الجسور			منطقة الميادين			منطقة التعمار			منطقة دوريات				عدد السير	عدد الموقوفين	عدد الموقوفين المؤقتين			
					مخالفات السير	مخالفات الميادين	مخالفات الجسور	مخالفات السير	مخالفات الميادين	مخالفات الجسور	مخالفات السير	مخالفات الميادين	مخالفات الجسور	مخالفات السير	مخالفات الميادين	مخالفات الجسور							
868349	4	793134	104667	34409	25513	44745	132963	87430	45533	198239	58206	71967	18507	141559	265267	71117	83729	54243	56178	75209	37024	14235	23950
6295	5	5259	310	33	62	215	3705	817	2888	760	451	186	41	82	484	113	123	39	209	1031	322	446	263
10828	2	1285	467	22	30	415	45	22	23	102	6	88	2	6	671	66	379	58	168	9541	2801	3810	2930
4044	13	2723	558	15	132	411	301	88	213	495	42	104	4	345	1369	134	388	384	463	1308	426	549	333
17478	45	13379	2763	174	680	1909	874	503	371	2681	59	822	25	1775	7061	1139	4234	884	804	4054	1709	1867	478
7774	9	3783	886	237	144	505	526	192	334	347	23	165	20	139	2024	640	777	151	456	3982	802	1830	1350
847	0	587	181	18	49	114	107	19	88	21	13	2	1	5	278	121	116	6	35	260	123	71	66
14614	25	8521	2326	149	1381	796	443	232	211	440	135	69	4	232	5312	2008	2240	338	726	6668	2540	2990	538
204543	17250	65687	13060	1150	4015	7895	10307	6045	4262	15710	2196	268	21	11225	28610	3441	8684	12735	3750	121606	36378	45916	39312
41848	4858	990	284	40	128	116	221	205	16	86	39	0	1	46	399	45	87	228	39	36000	11092	14065	10843
12052	122	5293	717	22	433	262	3483	3366	117	196	104	4	13	75	897	78	400	309	110	6637	1842	3560	1235
436	2	259	62	8	27	27	66	47	19	24	13	7	2	2	107	23	17	29	38	175	86	58	31
4676	2	3998	331	31	241	59	109	13	96	104	19	24	22	39	3454	610	522	841	1481	676	212	211	253
354	15	337	107	1	54	52	61	55	6	52	34	4	1	13	117	12	14	32	59	2	0	0	2
7800	20	7754	2826	83	2187	556	3035	2886	149	856	683	95	17	60	1039	204	280	287	268	24	5	13	6
7831	10	7574	253	52	108	93	3923	669	3254	1747	570	1149	21	7	1651	48	96	1246	261	217	79	89	79
8581	16	6360	907	286	316	305	1435	1055	380	774	122	403	90	159	3244	215	226	615	2188	2205	676	1071	458
3834	5	2524	362	68	131	163	729	474	255	519	92	280	80	67	914	171	455	83	205	1305	374	579	352
8768	15	6231	945	109	615	221	975	395	280	1243	115	931	39	158	3068	245	837	140	1845	2522	654	1371	497
10170	12	7819	2189	468	1241	480	2782	2221	561	865	158	343	119	245	1983	730	407	458	388	2339	906	1155	278
11161	33	4275	573	190	195	188	1827	1185	641	884	324	314	103	63	1074	50	189	129	705	6850	1857	3005	1987
82986	370	48425	4504	410	2338	1565	15721	13687	2034	8260	1925	4840	392	1303	19741	5309	7513	2532	4387	34200	7721	18906	7573
57772	29	24926	3005	761	2088	156	4695	2482	2213	3607	464	213	181	2749	13519	529	4254	5461	3375	32817	10108	13484	9227
39711	32	21587	1575	308	423	844	4917	2976	1941	5323	644	701	269	3709	9772	696	1356	1854	8856	18092	3664	10082	4346
0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
1432782	22894	1942778	143958	39044	42521	62393	193258	127065	66185	333355	66327	82980	19975	164063	372155	87745	117323	83092	83995	367150	121399	139364	106387

جدول رقم 9: توزيع المخالفات



ملحق رقم 2: أنموذج لرفع سيارة معرقله



ملحق رقم 3: انموذج تقرير خبير سير

المديرية العامة لقوى الامن الداخلي
وحدة شرطة بيروت
سرية سير بيروت
مفرزة الثانية

تاريخ: ٢٠٢١/١١/٦

تقرير الرقيب الاول خلدون ملاعب رقم ٤١٣٤٥
احد رتباء مفرزة سير بيروت الثانية والخبير العسكري
المحلف بحوادث السير التي لايات و عناصر قوى الامن الداخلي علاقة بها.

نتيجة الكشف على حادث إصطدام حصل داخل تكتة الحلو بتاريخ ٢٠٢١/١١/٤ بين:

- الية عسكرية نوع ابيكوتحمل اللوحة العسكرية رقم ٦١٤٣٠٣ بقيادة الرقيب اول رضوان عبيد رقم ٣٦١٥١ من عتاد وعندي شعبة المعلومات لديه احازة سوق عسكرية برقم ٢٣٣٣٣ تاريخ ٢٠١٥/١١/٢٨
- الية عسكرية نوع نيسان باترول تحمل اللوحة العسكرية رقم ٦١٢٦٥٨ متوقفة ومقفلتة

فتح عن الحادث لاضرر مادية _

المستند:التعليمات رقم ٣٥٠ تاريخ ١٩٩٣/١٠/٢٧

مضمون التكليف: بناء على تكليفي من قبل مفرزة سير بيروت الثانية والمتضمن إنقالي الى مكان الحادث لاجراء الكشف اللازم ساعة حصول الحادث وساعة تلقي التكليف وساعة الوصول الى مكان الحادث:

ساعة حصول الحادث: الساعة ١٨:٣٠ من تاريخ ٢٠٢١/١١/٤

ساعة تلقي التكليف: الساعة ١٨:٣٥ تاريخ ٢٠٢١/١١/٤

ساعة الوصول الى مكان الحادث: الساعة ١٨:٤٠ تاريخ ٢٠٢١/١١/٤

وصف مكان الحادث و الآثار المترتبة:

محلة مار الياس الحادث حصل داخل تكتة الحلو تحديداً مقابل فصيلة المصيطبة في مراب لركن الاليات العسكرية عرضه حوالي مئة متر يوجد نارة شاهدنا عدة اليات معدة مركونة عائدة لقطعات تكتة الحلو الملص جيد الرؤية واضحة هذا ما شاهدناه ودوناه

وصف وضعية المركبات المتصادمة:
كما هو مبين في الخطيطة الطوبوغرافية

نتيجة التثبيت من مختلف اجهزة القيادة:
صالحة للاستعمال و تعمل بصورة جيدة

سرد كيفية حصول الحادث بالاستناد الى الكشف الفني والوقال السابق:
اتاه انتقال سائق الشاحنة العسكرية بها وحيث كان متجها داخل تكتة الحلو بغية تحميل مواد تغذية وعند محاولته الدخول بها المخزن بسبب قرب المسافة وضيق معبر الطريق وبطريقة لا شعورية وكون الشاحنة هي من الحجم الكبير لامست مؤخرة الشاحنة بالية عسكرية متوقفة داخل تكتة الحلو عائدة لفصيلة المصيطبة مما تسبب بالاضرار المادية

الإضرار الجسدية :
لا يوجد

الأضرار المادية التي لحقت بالمركبات:
_اصيبت الالية العائدة لفصيلة المصيطبة بكسر في الزجاج الخلفي من الجهة اليسرى بالكامل وكسر وخلع البيرم الزجاج الخلفي الایسر وكسر غطاء البلاستيكي فوق الضوء الخلفي الایسر وخدش وطمع للفرزاف الخلفي من الجهة اليسر فوق الضوء وخدش على السنفاع الخلفي الایسر علما ان الالية معطلة عن السير

لم نصب الشاحنة العسكرية بابة اضرار مادية
تحديد نسبة المسؤولية التي تترب على مسبب الحادث:
١٠٠% على عائق سائق الشاحنة العسكرية لمخالفة المادة ٢٢ البند أولاً من قانون السير والتي تنص على السائق ان يبقى في جميع الحالات يقظا ومسيطر على مركبته بشكل يمكنه من اجراء جميع العمليات والمناورات المتوقعة عليه والمادة ١٥ البند أولاً من قانون السير والتي ينص على السائق قبل الشروع باجراء مناورة الخروج من بنلاية او بالرجوع الى الوراء او القيام بانقزال جانبي ان ينبه سائر مستخمي الطريق من العملية التي ينوي القيام بها وان لا يباشر تنفيذها الا بعد التأكد من امكانية اجرائها دون خطر

١_تثيب التحقيق في مفرزة بيروت الثانية
٢_المحفظتة

رقيب اول خلدون ملاعب
رقم ٤١٣٤٥

ملحق رقم 4: مسلك مخصص للدراجات النارية والهوائية



قائمة المراجع:

كتب

- 1- أبو شامة، عباس، شرطة المجتمع، مركز الدراسات والبحوث في اكااديمية نايف العربية للعلوم الأمنية 1999,
- 2- البشري، محمد الأمين، الشرطة المجتمعية مفهومها وتطبيقاتها، مركز الأبحاث والدراسات في الإدارة العامة لشرطة أبو ظبي، 2003
- 3- السباعي، محمود، إدارة الشرطة في الدولة الحديثة، الشرطة العربية للطباعة والنشر، القاهرة، 1963
- 4- الشيب هادي، رضوان يحيى، مقدمة في عل السياسة والعلاقات الدولية، إصدار المركز الديمقراطي العربي.

5 - خشفة، حسين، الشرطة المجتمعية، منشورات زين الحقوقية، بيروت، 2015

6- سويد، ياسين، موسوعة تاريخ لبنان، دار نوبليس، ط1، بيروت، 2004

7- نافعة حسن، مبادئ علم السياسة، جامعة القاهرة، كلية الاقتصاد والعلوم السياسية، قسم العلوم السياسية

قوانين ومراسيم ومذكرات خدمة

1- المرسوم رقم 780 تاريخ 12-3-1971 تحديد شروط حجز واحتجاز المركبات الجريدة الرسمية عدد 23 تاريخ 22/03/1971.

2- مرسوم اشتراعي رقم 5 تاريخ 31/01/1977 انشاء مجلس الانماء والاعمار الجريدة الرسمية عدد 4 تاريخ 17/03/1977.

3- المرسوم الاشتراعي رقم 118 تاريخ 30/06/1977 قانون البلديات، الجريدة الرسمية عدد 20 تاريخ 07/07/1977.

4- قانون رقم 17 تاريخ 6/9/1990 تنظيم قوى الامن الداخلي، الجريدة الرسمية عدد 38 تاريخ 20/09/1990.

5- المرسوم رقم 1157 تاريخ 2/5/1991 تحديد التنظيم العضوي لقوى الأمن الداخلي، الجريدة الرسمية عدد 19 تاريخ 09/05/1991.

- 6- المرسوم رقم /1460/ تاريخ 1991/7/15 تحديد تسمية القطعات وجدول العديد العام في قوى الأمن الداخلي الجريدة الرسمية عدد 30 تاريخ 1991/7/25.
- 7- التعليمات رقم 345 تاريخ 1993/13/3 مكتب تنفيذ أحكام السير.
- 8- مرسوم رقم 4082 تاريخ 2000/10/14، تنظيم وزارة الداخلية والبلديات.
- 9- قانون رقم 328 أصول المحاكمات الجزائية تاريخ 2001/08/02 الجريدة الرسمية عدد 38 تاريخ 2001/8/7.
- 10- التعليمات 375 تاريخ 2002/12/13 (خدمة السير).
- 11- مرسوم رقم 1039، تاريخ 2008/12/31، ابرمت مذكرة التفاهم بين وزارة الداخلية والبلديات- المديرية العامة لقوى الامن الداخلي ووزارة الخارجية في المملكة المتحدة بشأن مشروع التخطيط الاستراتيجي وحقوق الانسان والتواصل مع المواطنين الجريدة الرسمية عدد 1، تاريخ ال نشر 2009 /1/1.
- 12- مذكرة الخدمة، ورشة العمل بغية وضع خطة للمباشرة بتطبيق الشرطة المجتمعية، رقم 204/1000 ش7 تاريخ 2011/7/21.
- 14- قانون السير رقم 243 تاريخ 2012/10/22 قانون السير الجديد، الجريدة الرسمية عدد 45 تاريخ 2012/10/25.
- 15- مرسوم 1302 تاريخ 15 كانون ثاني 2015، تنظيم الاعلانات والترخيص بها، الجريدة الرسمية عدد 4 تاريخ 2015/1/22.
- 16- قانون رقم 81 تاريخ 2018/10/10، المعاملات الإلكترونية والبيانات ذات الطابع الشخصي، الجريدة الرسمية عدد 45 تاريخ 2018/10/18.

مؤتمرات:

- 1- المؤتمر الخامس والثلاثون لقادة الشرطة والأمن العرب المنعقد في بيروت بتاريخ 7-8/12/2011.

رسائل جامعية:

- 1- قهوجي، أيدي، تحديات قانون السير الجديد على صعيد المديرية العامة لقوى الأمن الداخلي، رسالة أعدت لنيل ماجستير في إدارة السلامة المرورية من جامعة القديس يوسف، بيروت، 2019.

2-كامل، إبراهيم، واقع نظم معلومات السلامة المرورية في لبنان وآفاق تطويره، رسالة أعدت لنيل شهادة الماجستير في إدارة السلامة المرورية في لبنان وآفاق تطويره من جامعة القديس يوسف، بيروت، 2014.

مقالات:

1- إبراهيم، محمود، مقالة بعنوان ميثاق الشرق والقسم وضوابط الالتزام بالقيام لرجل الامن. القيم الأخلاقية المرتبطة بعمل رجل الامن، الصادر عن المركز العربي للدراسات الأمنية والتدريب، الرياض، 1982.

المراجع الأجنبية:

Livres;

1- JEAN JACKES ROUSSEAU, Du contrat social ou Principes du droit politique, Première édition, Amsterdam, 1762.

2-MARCEL LE CLERE, HISTOIRE DE LA POLICE, Paris,1994.

3-Thomas Barkers D Hunter and Jeffery Rush, police systems and practices. London, Prentice hall 1994.

4-Trojanowicz, et al. Community Policing: A Survey of Police Department in the United States.Washington DC, US Departement of Justice, Federal Bureau of Investigation ,1994.

5-Christian Gerondeau, LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE ; UNE RÉUSSITE FRANÇAISE, UN DÉFI POUR LA FRANCOPHONIE, L'harmattan,paris,2016.

6- Stéphane Frattini,La sécurité routière, Nathan,paris,2022.

LOI:

1-Décret n°72-608 du 5 juillet 1972, INSTITUANT UN COMITE INTERMINISTERIEL DE LA SECURITE ROUTIERE ,JORF du 8 juillet 1972.

2-Code de la route, Modifié par Décret n°2020-605 du 18 mai 2020.

المواقع الإلكترونية:

1- <https://mawdoo3.com>

[/D9%85%D9%81%D9%87%D9%88%D9%85_%D8%A7%D9%84%D8%B3%D9%84%D8%A7%D9%85%D8%A9_%D8%A7%D9%84%D9%85%D8%B1%D9%88%D8%B1%D9%8A%D8%A9_%D9%88%D8%A3%D9%87%D9%85%D9%8A%D8%AA%D9%87%D8%A7](https://mawdoo3.com/%D9%85%D9%81%D9%87%D9%88%D9%85_%D8%A7%D9%84%D8%B3%D9%84%D8%A7%D9%85%D8%A9_%D8%A7%D9%84%D9%85%D8%B1%D9%88%D8%B1%D9%8A%D8%A9_%D9%88%D8%A3%D9%87%D9%85%D9%8A%D8%AA%D9%87%D8%A7)

2- <https://www.baldati.com>

[/wallposts.php?action=viewNewsPost&newspostId=1756](https://www.baldati.com/wallposts.php?action=viewNewsPost&newspostId=1756)

3- <https://www.lebarmy.gov.lb>

[/ar/content/%D9%85%D8%B4%D8%A7%D9%83%D9%84-%D8%A7%D9%84%D8%B3%D9%8A%D8%B1-%D8%A8%D9%8A%D9%86-%D8%A7%D9%84%D8%A8%D8%B4%D8%B1-%D9%88%D8%A7%D9%84%D8%AD%D8%AC%D8%B1](https://www.lebarmy.gov.lb/ar/content/%D9%85%D8%B4%D8%A7%D9%83%D9%84-%D8%A7%D9%84%D8%B3%D9%8A%D8%B1-%D8%A8%D9%8A%D9%86-%D8%A7%D9%84%D8%A8%D8%B4%D8%B1-%D9%88%D8%A7%D9%84%D8%AD%D8%AC%D8%B1)

5- <https://fr.wikipedia.org>

[/wiki/Du_contrat_social#:~:text=Du%20contrat%20social%20ou%20Principes,Jacques%20Rousseau%2C%20publi%C3%A9%20en%201762](https://fr.wikipedia.org/wiki/Du_contrat_social#:~:text=Du%20contrat%20social%20ou%20Principes,Jacques%20Rousseau%2C%20publi%C3%A9%20en%201762).

6- <https://www.aljournhouria.com>

[/ar/news/405780/%D8%A7%D9%83%D8%AB%D8%B1-%D9%85%D9%86-60-%D8%A7%D9%84%D9%81-%D8%B6%D8%A8%D8%B7-%D8%B3%D8%B1%D8%B9%D8%A9-%D9%81%D9%8A-%D8%B4%D9%87%D8%B1%D9%8A%D9%86-%D8%A7%D8%AD%D8%B0%D8%B1%D9%88%D8%A7-%D8%A7%D9%84%D8%B1%D8%A7%D8%AF%D8%A7%D8%B1%D8%A7%D8%AA](https://www.aljournhouria.com/ar/news/405780/%D8%A7%D9%83%D8%AB%D8%B1-%D9%85%D9%86-60-%D8%A7%D9%84%D9%81-%D8%B6%D8%A8%D8%B7-%D8%B3%D8%B1%D8%B9%D8%A9-%D9%81%D9%8A-%D8%B4%D9%87%D8%B1%D9%8A%D9%86-%D8%A7%D8%AD%D8%B0%D8%B1%D9%88%D8%A7-%D8%A7%D9%84%D8%B1%D8%A7%D8%AF%D8%A7%D8%B1%D8%A7%D8%AA)

7- <https://www.usj.edu.lb/news.php?id=689>

قائمة الجداول

جدول رقم 1: هيكلية وحدات قوى امن الداخلي

جدول رقم 2: هيكلية وحدة الدرك الاقليمي

جدول رقم 3: هيكلية وحدة شرطة بيروت

جدول رقم 4: هيكلية سرية سير بيروت

جدول رقم 5: عدد حوادث السير وتوزيعها

جدول رقم 6: عدد المحاضر وأنواع المخالفات ضمن سرية سير بيروت

جدول رقم 7: عدد وعديد مفارز السير

جدول رقم 8: عدد المحاضر وأنواع المخالفات على صعيد مفارز السير

جدول رقم 9: توزيع المخالفات

قائمة الملاحق

ملحق رقم 1: انموذج خدمة عناصر السير

ملحق رقم 2: أنموذج لرفع سيارة معرقلنة

ملحق رقم 3: انموذج تقرير خبير سير

ملحق رقم 4: مسالك مخصص للدراجات

الفهرس

1	المقدمة
5	الفصل الأول
5	الإطار القانوني لمؤسسة قوى الامن الداخلي ومضمون التدرّج
5	المبحث الأول: نشأة مؤسسة قوى الأمن الداخلي وقطاع السير
5	الفقرة الأولى: الهيكل التنظيمي لمؤسسة قوى الأمن الداخلي "مراحل تطورها"
6	النبذة الأولى: مراحل تطور مؤسسة قوى الامن
7	أولاً-عهد الأمير فخر الدين الثاني 1589:
7	ثانياً-عهد الأمير بشير الثاني 1788
7	ثالثاً-عهد القائمقاميتين 1842
7	رابعاً-الدرك اللبناني في عهد المتصرفية 1860
8	خامساً-الدرك الإقليمي في ظلّ الانتداب الفرنسي 1920-1943
8	سادساً-الدرك الإقليمي بعد الاستقلال:
9	النبذة الثانية: الهيكل التنظيمي لمؤسسة قوى الأمن الداخلي
9	أولاً-في مجال الضابطة الادارية
10	ثانياً-في مجال الضابطة العدلية
10	ثالثاً-في المجالات الاخرى
13	الفقرة الثانية: الشرطة المجتمعية وتطبيقها في مجال قطاع السير
13	النبذة الأولى: القطاعات المعنية بتطبيق قانون السير
14	أولاً-وحدة الدرك الإقليمي
15	ثانياً-وحدة شرطة بيروت
15	ثالثاً-مكتب تنفيذ أحكام السير:
16	النبذة الثانية: الشرطة المجتمعية على صعيد قطاع السير

19.....	المبحث الثاني: الإطار المهني لفترة التدريب.
19.....	الفقرة الأولى: هيكلية ومهام سرية سير بيروت.
20.....	النبذة الأولى: المؤسسات والمجالس المعنية بقانون السير
20.....	أولاً: المجلس الوطني للسلامة المرورية.
21.....	ثانياً: اللجنة الوطنية للسلامة المرورية
23.....	ثالثاً-هيئة ادارة السير والآليات والمركبات:
25.....	رابعاً-شعبة المرور:
26.....	النبذة الثانية: الجهات المخولة بتنظيم المحاضر
26.....	أولاً-مهام قائد سرية اقليمية:
28.....	ثانياً-مهام قائد سرية سير بيروت:
28.....	ثالثاً-مهام آمر مفرزة سير
32.....	رابعاً-مهام عنصر قوى الامن في مفازر السير
33.....	الفقرة الثانية: مهام ومكتسبات التمرين.
33.....	نبذة أولى: تنظيم وعمل مفازر السير التابعة لسرية السير
34.....	أولاً-موقع / تقسيم
35.....	ثانياً-مهام العناصر وتوزيعها:
36.....	ثالثاً-تعريف المحضر الإداري:
37.....	رابعاً-مهل تسديد غرامة المحضر
38.....	خامساً-تبليغ المحضر والاعتراض عليه
40.....	سادساً-دور مفازر السير على صعيد المحاضر العدلية:
42.....	سابعاً-السجلات المسوكة:
43.....	نبذة ثانية: المكنتة في سرية السير
48.....	الفصل الثاني

- 48.....تحديات تطبيق أحكام السير وسبل معالجتها
- 49.....المبحث الأول: العراقيل التي تعترض عمل قطعات السير
- 50.....الفقرة الأولى: أبرز صعوبات ضبط المخالفات
- 51.....النبذة الأولى: صعوبات لوجستية
- 51.....أولاً-العديد:
- 52.....ثانياً-العتاد:
- 52.....ثالثاً-الاليات:
- 53.....رابعاً-خبراء السير:
- 54.....النبذة الثانية: أنواع المخالفات وتوزيعها
- 56.....الفقرة الثانية: المعوقات الإدارية والتشريعية
- 56.....النبذة الأولى: شوائب وصعوبات إدارية لقانون السير
- 57.....أولاً-ضعف البلديات:
- 58.....ثانياً-اللوحات الاعلانية:
- 60.....النبذة الثانية: شوائب ونواقص في التشريع
- 61.....أولاً-معوقات تبليغ المحاضر:
- 62.....ثانياً-المعوقات على صعيد التبليغ القرارات والاحكام
- 63.....ثالثاً-بعض تناقضات والتباس القانون الجديد
- 66.....المبحث الثاني: الاستراتيجيات المقترحة لمعالجة التحديات
- 67.....الفقرة الأولى: التحديثات القانونية على نظم السير
- 67.....النبذة الأولى: تحسينات قانون السير الجديد
- 67.....أولاً-إنشاء سجل مروري ونظام نقاط
- 69.....ثانياً-قيود على منح إجازة السوق:
- 70.....ثالثاً-التشدد في العقاب وتصاعدية الغرامة

71	رابعاً-تنظيم بدل نقل المركبات “الرافعات المدنية”:
72	خامساً-تنظيم اللوحات الاعلانية
72	النبذة الثانية: تفعيل عمل الإدارات الحكومية
72	أولاً-على صعيد البلديات: تفعيل عمل شرطة البلدية والنقل العام
77	ثانياً-دور وزارة الاشغال والنقل:
80	ثالثاً-مجلس الإنماء والإعمار:
81	رابعاً-مدارس تعليم قيادة المركبات الآلية
82	الفقرة الثانية: دور الثقافة على صعيد السلامة المرورية
83	النبذة الأولى: السلامة المرورية وسبل تفعيلها
84	أولاً-السيارة:
84	ثانياً-الطريق:
85	ثالثاً-العنصر البشري:
88	النبذة الثانية: تفعيل المكننة والثقافة المرورية
88	أولاً-تعزير فكرة السلامة المرورية:
90	ثانياً-المكننة:
92	الخاتمة:
106	قائمة المراجع:
110	قائمة الجداول
111	قائمة الملاحق