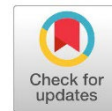


Civil Liability of the State for Traffic Accidents Arising from Dilapidated Roads



Esam F. Alhain

*Corresponding author:

esam.allhain@omu.edu.ly

Department of Private Law,
Faculty of Legal, Omar Al-
Mukhtar University, Libya.

Received:

25 February 2023

Accepted:

04 June 2023

Publish online:

31 December 2023

Abstract: This research is based on clarifying the effects that may arise from traffic accidents due to the use of dilapidated public roads by individuals, thus resulting in a civil legal responsibility placed on the shoulders of the state and its administrative institutions towards the people affected as a result. This research aims to explain the responsibility of the Libyan state in establishing and maintaining the public road network, as well as its responsibility for the damage that befalls individuals as a result of walking on dilapidated roads, which are regulated by internal legislation. Where we will explain this by stating the nature and basis of the state's responsibility in particular, and explaining the elements of the tortious responsibility of the administration from the state's fault, the damage that befalls individuals, and the causal relationship between the state's error and the damage that befell individuals as a result of walking on dilapidated roads, as well as a statement of the effects of the establishment of the tortious responsibility of the state and its administration.

Keywords: Traffic accidents - Dilapidated roads - Administration - Tort Liability - Damage.

المسؤولية المدنية للدولة عن الحوادث المرورية الناشئة عن الطرق المتهاكة

المستخلص: ارتكزت هذه الدراسة على تبيان الآثار التي قد تنشأ عن الحوادث المرورية بسبب استخدام الأفراد للطرق العامة المتهاكة، مُنتجةً بذلك مسؤولية قانونية مدنية مُلقاة على عاتق الدولة ومؤسساتها الإدارية تجاه الأشخاص المُتضررين جراء ذلك. حيث تهدف هذه الدراسة إلى بيان مسؤولية الدولة الليبية في إنشاء وصيانة شبكة الطرق العامة وكذلك مسؤوليتها المدنية عن الضرر الذي يصيب الأفراد نتيجة السير على الطرق المتهاكة والتي نظمها التشريعات الداخلية. وسنوضح ذلك من خلال بيان طبيعة وأساس مسؤولية الدولة بإنشاء الطرق العامة، وبيان المسؤولية التقصيرية وأركانها لجهة الإدارة من خطأ الدولة، والضرر الذي يصيب الأفراد، والعلاقة السببية بين خطأ الدولة والضرر الذي أصاب الأفراد نتيجة السير على الطرق المتهاكة، وكذلك بيان الآثار المترتبة على قيام المسؤولية التقصيرية للدولة وجهة الإدارة التابعة لها.

الكلمات المفتاحية: الحوادث المرورية - الطرق المتهاكة - جهة الإدارة - المسؤولية التقصيرية - الضرر.



المقدمة: تُودي الحوادث المرورية¹ بحياة أكثر من 1.2 مليون شخص سنوياً وتقدر تكلفتها بنسبة 3% من الناتج المحلي الإجمالي على مستوى العالم، فبالرغم من الأخطاء البشرية أثناء قيادة المركبات الآلية إلا أن الدولة في الجانب المقابل تُعد مسؤولة على كافة الطرق وتصميمها ونظامها بحيث تكون مُهيأة للاستخدام بشكل يلائم ويحاكي هذه الأخطاء البشرية. ناهيك عن نهج الأنظمة للسلامة على الطرق، الذي أيدته منظمة الصحة العالمية (WHO) ويُطبق في بلدان مختلفة منها النرويج والمملكة المتحدة وكندا والولايات المتحدة الأمريكية، حيث أصبح التعامل مع الحوادث من خلال هذه الأنظمة على أنها مشكلات جماعية وبالتالي إسناد المسؤولية لأطراف أخرى غير السائقين مثل الدولة ومؤسساتها المختصة بإنشاء وصيانة ومراقبة الطرق.²

وتأسيساً على ذلك، فإن ضعف البنية التحتية للبلاد وما يتبعها من طرق عامة قد يكون هو العامل الرئيس للحوادث المرورية مما يدعو لإلقاء المسؤولية المباشرة على الجهات المختصة، حيث احتلت البنية التحتية الليبية المرتبة الـ 154 من بين 160 دولة في عام 2018 م، بحسب مؤشر أداء الخدمات اللوجستية الذي يصدره البنك الدولي (LPI)، بينما تمثل نسبة وفيات حوادث الطرق 5.12% من إجمالي الوفيات في ليبيا، جاءت في المركز السابع والأربعون عالمياً في حوادث الطرق، بحسب تقرير منظمة الصحة العالمية لعام 2018 م.³

أهمية الدراسة:

فحوى هذه الدراسة هو بيان أحد الآثار المهمة الناشئة عن علاقة أو رابطة قانونية تقوم بين طرفين اثنين هما المواطن (المتضرر من حادث المرور) من جهة والدولة وما يمثلها من جهات أو مؤسسات إدارية مختصة بإنشاء الطرق ومراقبتها وصيانتها والإشراف على سلامتها من جهة أخرى، حيث أن تصرفات الدولة ومؤسساتها التابعة لها لا تتمتع جميعها بوصف السلطة العامة ولكن منها ما يُعد في منزلة تصرفات الأشخاص الطبيعيين وهو ما يترتب عليه جواز مطالبة الدولة ومؤسساتها بالتعويض عن الأضرار الناشئة عن مثل هذه التصرفات القانونية، بالتالي فإن الجهات الإدارية المختصة بالطرق العامة تتحمل مسؤولية بناء وصيانة هذه الطرق بما يكفل سلامة وأمن مواطنيها من الحوادث المرورية وإلا عرضت نفسها للمسؤولية والمطالبة بالتعويض نتيجة لإهمالها وتقصيرها.

صعوبات الدراسة:

مما لا شك فيه أن تسليط الضوء على مسؤولية جهة الإدارة التابعة للدولة والمختصة بإنشاء وصيانة شبكة الطرق وفي تحميلها الخطأ أو التقصير أو الإهمال الناتج عن إخلالها بهذه المهام مما يترتب عليه التزامها بتعويض المتضررين من شبكة الطرق المتهاكلة يعتبر موضوعاً من الموضوعات الحديثة نسبياً، وبالتالي فإن من أهم الصعوبات التي واجهتنا ونحن نتجه إلى معالجة موضوع الدراسة هو ندرة المراجع العربية والأجنبية بالخصوص.

منهج الدراسة:

اعتمدت هذه الدراسة على المنهج الوصفي التحليلي، حيث سيتم دراسة العديد من التشريعات المحلية بدولة ليبيا بجانب الأحكام القضائية التي تؤكد المسؤولية المدنية للدولة متمثلة في جهة الإدارة صاحبة الاختصاص في مواجهة المتضررين من حوادث

الممرور جراء استعمالهم لطرق عامة مُتهالكة، كذلك تُوضح هذه الدراسة الأسس التي تُبنى عليها هذه المسؤولية، وطبيعتها، وأركانها، وكذلك آثار هذه المسؤولية.

خطة الدراسة:

وعلى هُدى ما تقدم قُمنّا بتقسيم هذه الدراسة إلى ثلاثة مطالب، المطلب الأول حيث سنتطرق فيه إلى نطاق مسؤولية الدولة بتوفير شبكة طرق عامة صالحة للاستخدام وذلك من خلال طبيعة هذه المسؤولية وأساسها القانوني، ومطلب ثانٍ والذي سنوضح فيه ما يترتب على إخلال الدولة بمسؤوليتها في إنشاء طرق عامة صالحة للاستخدام والذي يتمثل في قيام المسؤولية التقصيرية لجهة الإدارة، ومطلب ثالث نوضح فيه آثار هذه المسؤولية التقصيرية لجهة الإدارة عن الحوادث المرورية نتيجة استخدام الطرق المتهالكة.

المطلب الأول: نطاق مسؤولية الدولة بتوفير شبكة طرق عامة صالحة للاستخدام:

لا غرو أن هناك العديد من القوانين واللوائح والقرارات التي جاءت بتحديد مسؤولية جهة الإدارة التابعة للدولة ومهامها في مسألة توفير المرافق العامة والبنية التحتية والتي من بينها إنشاء الطرق العامة وصيانتها والإشراف عليها، ولكن ما هي طبيعة مسؤولية جهة الإدارة في توفير شبكة طرق صالحة للاستخدام؟ وما هو الأساس القانوني لهذه المسؤولية؟ هذا ما سنحاول الإجابة عليه من خلال تقسيم هذا المطلب إلى فرعين وذلك على النحو الآتي:

الفرع الأول: طبيعة مسؤولية الدولة:

في هذا الفرع سنتناول طبيعة مسؤولية الدولة بتوفير طرق صالحة للاستخدام والإشراف عليها وصيانتها بشكل دوري ومستمر في مواجهة الجمهور وسائقي المركبات الآلية، وذلك بوصف الدولة جهة إدارة تتولى إدارة وتسيير وتنظيم "مرفق عام" ألا وهو شبكة الطرق العامة.

ويُعرف المرفق العام حسب المعيار العضوي بأنه مجموعة من الأشخاص والأموال التي تنشأ لإنجاز مهمة عامة معينة مثل المدارس والمستشفيات، ويعرف كذلك المرفق العام وفقاً للمعيار الموضوعي بأنه النشاط الذي يُلبى حاجات عامة للمواطنين مثل الرعاية الصحية والبريد والمواصلات، وبالتالي تُعد شبكة الطرق الصالحة للاستخدام مرفقاً عاماً يقع من ضمن مسؤوليات الجهاز الإداري بالدولة وفقاً للمعيارين العضوي والموضوعي.⁴

وانطلاقاً من هذا المعنى، تُعتبر شبكة الطرق العامة إحدى أنواع المرافق العامة الإدارية التي تُدار بشكل مباشر من قبل إحدى الوزارات المتخصصة والتابعة للدولة، أي التي يرتبط عملها وتخصصها بشبكة الطرق العامة،⁵ وهي في دولة ليبيا تُسمى بوزارة المواصلات.

حيث نصت المادة الثانية من قرار مجلس الوزراء بحكومة الوحدة الوطنية رقم (496) لسنة 2021 م بشأن تنظيم وتحديد اختصاصات الجهاز الإداري لوزارة المواصلات وتقرير بعض الأحكام على أنه: "تتولى وزارة المواصلات لشؤون التخطيط والمتابعة والإشراف على تنفيذ كل ما يتعلق بنشاط المواصلات والنقل في ليبيا ووضع الخطط والبرامج اللازمة لذلك بما يتفق والأهداف الوطنية في إطار السياسة العامة للدولة... ولها على وجه الخصوص ما يلي: إجراء الدراسات اللازمة لمشروعات الطرق

واقترح إنشائها وإعداد التصميمات والتجهيزات الخاصة بها والإشراف على تنفيذها وصيانتها بمراعاة الاختصاصات المقررة للجهات المختصة داخل مخططات المدن والقرى".

إضافةً إلى ذلك، تم إنشاء مصلحة الطرق والجسور كجهة ذات صفة اعتبارية وذمة مالية مستقلة تابعة لوزارة المواصلات وذلك بموجب قرار اللجنة الشعبية العامة (سابقاً) رقم (143) لسنة 2005 م بإنشاء مصلحة الطرق والجسور، وقرار اللجنة الشعبية العامة (سابقاً) رقم (273) لسنة 2010 م بشأن تعديل قرارها رقم (143) لسنة 2005 م، وقرار مجلس الوزراء رقم (137) لسنة 2013 م بتعديل حكم بالقرار رقم (273) لسنة 2010 م، أنشئت مصلحة النقل البري بموجب قرار مجلس الوزراء رقم (353) لسنة 2013 م بإنشاء مصلحة النقل البري وتقرير بعض الأحكام، لتتولى هذه المصالح شؤون شبكة الطرق العامة والجسور والنقل بليبيا من حيث التخطيط والتنفيذ والصيانة وأوكلت إليها جملة من الاختصاصات لمراقبة شبكة الطرق وتجهيزها وتوفير وسائل الأمان لمستخدميها بما يحقق السلامة المرورية عليها.⁶

هذا الأسلوب في إدارة المرافق العامة وهو ما يسمى بـ (الاستغلال المباشر) تتحمل فيه الدولة، من خلال وزارتها المختصة، كافة التكاليف والأعباء المالية لتنفيذ المهام المطلوبة منها في سبيل سير عمل المرفق (شبكة الطرق العامة) إشباعاً لرغبة الجمهور.⁷

فهذا الأسلوب وتلك المهام الموكلة لجهة الإدارة المتخصصة في إنشاء وصيانة ومتابعة عمل شبكة الطرق العامة هما من تُحددان طبيعة مسؤولية الدولة في هذا المقام، فهي مسؤولية قانونية تقع على عاتق جهة الإدارة وفق تشريعات صريحة.

الفرع الثاني: الأساس القانوني لمسؤولية الدولة:

أكدت العديد من التشريعات الليبية على اختصاص جهة الإدارة ومسؤوليتها القانونية في توفير طرق صالحة للاستخدام باعتبارها مرفقاً عاماً، حيث نصت المادة الخامسة من القانون الليبي رقم (46) لسنة 1970 م في شأن الطرق العامة على: "لإدارة العامة للطرق أن تتولى تنفيذ الأعمال الخاصة بإنشاء الطرق العامة ... وتعديلها ورصفها وصيانتها....".

كذلك نصت الفقرة الثالثة من المادة السابعة من ذات القانون على إمكانية تعويض الأفراد عن الأضرار التي تُصيبهم نتيجة عدم مراعاة الدولة وجهة الإدارة إقامة (الإشارات الضوئية والعلامات والمسافات) في الطرق العامة بالشكل الصحيح.

كما نص القانون رقم (3) لسنة 2001 م بشأن التخطيط العمراني بموجب المادة (21) منه على: "تتولى الجهات المختصة⁸ بتنفيذ المرافق المتكاملة طبقاً للمخطط التفصيلي تصميم شبكة المرافق المتكاملة داخل المخطط على أن تشمل شبكات الطرق وشبكات امدادات المياه". وكان قبل ذلك القانون رقم (11) لسنة 1984 م بشأن المرور على الطرق العامة مؤكداً على أهمية سلامة مُستخدمي الطرق العامة بالدولة الليبية بموجب نص المادة (33) منه، وذلك من خلال وضع الإشارات والقواعد المنظمة لحركة المرور على الطرق العامة عن طريق وزارة المواصلات كجهة اختصاص،⁹ ومن قبله قانون المرور الليبي لسنة 1954 م حيث نص على: "أ- إذا كان جزء من طريق عام واقع تحت مراقبة البلدية أو سلطة أخرى مغلقاً للمرور أو تحت التصليح أو لا يؤمن المرور فيه لأي سبب، فعلى تلك البلدية أو السلطة أن تنبه المارة إلى ذلك بواسطة علامات ولافتات ظاهرة وواضحة وكافية العدد. ب- يجب أن يذكر في تلك اللافتات بوضوح نوع وسائل المرور المعينة والقيود المفروضة كما يجب وضع مصابيح حمراء عليها في ساعات الظلام. ج- مع مراعاة الأحكام العامة السابقة يجوز للبلديات والسلطات الأخرى أن تأمر باتخاذ احتياطات إضافية في الأماكن الواقعة ضمن اختصاصها...".

كما جاءت قرارات وزارة المواصلات الليبية متوافقة في هذا السياق ومؤكدة على اختصاصها ومسؤوليتها القانونية في إنشاء شبكة الطرق العامة وصيانتها، منها ما جاء في قرار السيد وزير المواصلات رقم (661) لسنة 2021 م والذي نص في مادته الأولى على أنه: "يؤذن لمصلحة الطرق والجسور بطرح المشروع العاجل الخاص بالصيانة الطارئة للخفر والهبوطات والتشققات بطريق بني وليد / الزعرة ببلدية بني وليد بطول 15 كم...."¹⁰ كذلك قرار السيد وزير المواصلات رقم (718) لسنة 2021 م بشأن مشروع استكمال تنفيذ طريق القواسم العربان - ترهونة بطول 22 كم مفرد.¹¹

المطلب الثاني: اخلال الدولة بالتزامها في توفير شبكة طرق عامة صالحة للاستخدام:

من خلال استعراض نصوص التشريعات السابق ذكرها، لا مناص من تحميل وزارة المواصلات والجهات التابعة لها التزاماً يقضي قيامها بالمهام الموكلة إليها على أكمل وجه وإلا كانت محل مسؤولية ومخاصمة أمام القضاء، هذه المسؤولية تقضي وجوب قيام الدولة بتعويض المتضررين عن الحوادث المرورية بسبب استخدام الطرق الغير صالحة للاستخدام (المتهاكة) وهو ما سنأتي على تفصيله في هذا المطلب والذي ارتأينا أن نقسمه إلى فرعين على النحو الآتي:

الفرع الأول: المسؤولية التقصيرية للدولة:

إن طبيعة مسؤولية الدولة في إنشاء شبكة الطرق العامة وصيانتها (كما أسلفنا سابقاً) تقتضي أن الأخيرة تعتبر من ضمن المرافق العامة التي تتولى الدولة إدارتها بموجب تشريعات سبق ذكرها، فإن هذا يقتضي وجوب عدم اخلال جهة الإدارة بالتزاماتها القانونية من انشاء واشراف وصيانة لشبكة الطرق العامة حتى تكون صالحة للاستخدام، وإلا كانت جهة الإدارة قد أهملت وقصرت في أداء واجباتها إذا ما أدى ذلك بضرر للأفراد نتيجة الحوادث المرورية، وبالتالي قيام المسؤولية التقصيرية في مواجهة الدولة. ففي دولة ليبيا، شأنها شأن المملكة المتحدة وأستراليا ونيوزيلندا،¹² أكدت المحكمة العليا الليبية على المسؤولية التقصيرية لجهة الإدارة وإلزامها بدفع التعويض جبراً للضرر لارتكابها خطأً (بالإهمال) في أداء واجباتها ومهامها المحددة قانوناً، حيث قضت في قضية مُماثلة ضد الشركة العامة للكهرباء (باعتبارها أيضاً شخص اعتباري أهمل في القيام بواجباته المعتادة والمفروضة عليه قانوناً) قضت ضدها بدفع التعويض لأحد المواطنين المتضررين جراء تقصيرها وإهمالها.

إذ نص منطوق الحكم على: "أن السلك الكهربائي هو من الأشياء التي تتطلب عناية خاصة وقد كان في وضع يسمح عادة بحدوث ضرر، وأنه بالرغم من أن الغاء عمل أحد العوازل كان بسبب القاء مجهول سلك على السلك الحامل للتيار الكهربائي، إلا أن هذا الفعل وحده لم يكن هو سبب الحادث وإنما وقع الحادث بسبب عدم اتخاذ المؤسسة الطاعنة لأي وسيلة من الوسائل الفنية لدرء الخطر في حال حصول خلل مفاجئ بالأسلاك الأمر الذي يجعل المؤسسة مسؤولة عن تعويض الضرر الذي وقع".¹³

الفرع الثاني: أركان المسؤولية التقصيرية للدولة:

أولاً: ركن الخطأ (خطأ الدولة)¹⁴:

وهذا إذا ما أخلت جهة الإدارة وانحرفت عن التزاماتها المفروضة عليها قانوناً كما لو قامت جهة الإدارة ببناء طرق غير مطابقة للمواصفات الفنية أو إهمالها في متابعة وصيانة هذه الطرق بصفة مستمرة،¹⁵ أو عدم التزام الدولة بمراعاة الأسس المقررة لإنشاء الطرق العامة المنصوص عليها في مواد القانون رقم (46) لسنة 1970 م أو القانون رقم (11) لسنة 1984 م (السابق ذكرها)

فهذا الأمر من شأنه أن يستوجب خطأ جهة الإدارة.

حيث إن امتناع جهة الإدارة أو إهمالها أو تباطؤها في أداء أعمالها الموكلة إليها فيما يتعلق بشبكة الطرق العامة يُصنف على أنه من قبيل الأخطاء المرفقية أو المصلحية والتي تُعرف على أنها "الأخطاء التي تُشكل إخلالاً بالتزامات وواجبات سابقة عن طريق التقصير والإهمال الذي يُنسب إلى المرفق ذاته مما يترتب عليه مسؤولية جهة الإدارة".¹⁶

وبناءً على هذا المفهوم، يمكن القول إن الخطأ الشخصي يُنسب فيه الإهمال والتقصير إلى الشخص ذاته، وعلى النقيض من ذلك فالخطأ المرفقي يُنسب فيه الإهمال والتقصير إلى المرفق ذاته،¹⁷ ومن أمثلة الخطأ المرفقي الأضرار التي تُصيب الأفراد أو مركباتهم الآلية نتيجة الحفريات الجارية العمل بها في الطرق العامة¹⁸، أو قيام جهة الإدارة بحفر حفرة في الطريق العام دون وضع علامات أو إشارات تحذيرية للتنبيه على وجود هذه الحفرة.¹⁹

وبالتالي لا يمنع هذا بطبيعة الحال أن يتم مُسائلة الدولة وأجهزتها المختصة مدنياً وقيام حق للسائق المضروب في الاستناد على قواعد المسؤولية المدنية التقصيرية،²⁰ فالقاعدة العامة في القانون المدني الليبي تقضي أن كل خطأ سبب ضرراً للغير يلتزم مُرتكبهُ بالتعويض وهذا ما نصت عليه المادة (166) من القانون المدني الليبي.

ثانياً: ركن الضرر (الضرر الذي يُصيب الأفراد):

الضرر هو الركن الثاني من أركان المسؤولية التقصيرية وهو عبارة عن كل واقعة مادية يجوز اثباتها بكافة وسائل الإثبات، ويكون الضرر إما مادياً يصيب الشخص في ذمته المالية كحرق منزل الغير أو اتلاف مركبته الآلية أو يكون الضرر معنوياً كالآلم الذي يُصيب الآخرين من وفاة شخص ما.²¹

ولا يمكن تحقق المسؤولية التقصيرية للدولة وجهة الإدارة عن إخلالها بالتزاماتها القانونية بتوفير شبكة طرق صالحة للاستخدام إلا بتحقيق ركن الضرر أي أن يتضرر أحد الأشخاص نتيجة هذا التقصير والإهمال.²² كما لا يكفي في هذه الحالة وجود ضرر فقط بل لابد أن تتوافر بعض الشروط العامة لكي تقوم مسؤولية الدولة ويكون الضرر قابلاً للتعويض وأهم هذه الشروط أن يكون الضرر شخصياً ومباشراً وأن يكون مؤكداً وأن يمس حقاً أو مصلحة مشروعة.²³

1- أن يكون الضرر شخصياً ومباشراً:

أي أن يُصيب الشخص ضرراً في ماله أو جسمه أو شعوره وسُمعته؛ ويتحقق الضرر المالي بالاعتداء على ملكية الشخص المضروب كلياً أو جزئياً كهدم منزل أو تخريب سيارة مثلاً. والضرر الجسماني من أمثلته الأضرار الناشئة عن الأخطاء الطبية في المستشفيات أو الأخطاء المرفقية التي تؤدي إلى حوادث مرورية. والضرر المعنوي كما في مُطالبات الإخوة أو الزوجة أو الأبناء بالتعويض عن الضرر المعنوي بسبب وفاة شخص ما نتيجة حادث مروري.

2- أن يكون الضرر مؤكداً:

وهو أن يكون الضرر أكيد الوقوع وثابت الوجود وأن يكون واقعاً وحالاً فعلاً حتى وإن لم يكن بصورة كاملة وفورية، أما إذا كان الضرر مُحتملاً (غير أكيد) فلا مجال لقيام مسؤولية جهة الإدارة وبالتالي لا تعويض عنه.

3- أن يمس الضرر حقاً أو مصلحة مشروعة:

من أهم شروط الضرر كركن من أركان مسؤولية الدولة التقصيرية عن إهمالها إنشاء شبكة الطرق العامة هو أن يكون الضرر قد أخل بمركز للمضرور يحميه القانون، فلو كان شخص مثلاً يقوم بتهريب أشياء ممنوعه ثم صودرت منه وقامت جهة الإدارة بإتلافها فلا يمكن له هنا المطالبة بالتعويض وإن كان قد تضرر لأن الخطأ لم يُصب مالا مشروعا.²⁴

ثالثاً: ركن العلاقة السببية (بين خطأ الدولة والضرر الذي يُصيب الأفراد):

تعني العلاقة أو الرابطة السببية أن يكون الضرر نتيجة مباشرة للخطأ أو للإخلال بالواجبات المفروضة قانوناً في المسؤولية التقصيرية، فيتشكل بذلك علاقة ثلاثية فعل وفاعل ونتيجة، وفي بعض الأحيان قد تكون العلاقة السببية مُعقدة إلى حد ما؛ بحيث يتعين على قاضي الموضوع البحث عن السبب الحقيقي الذي أدى إلى حصول الضرر كأن يحصل الضرر نتيجة عدة أسباب، أو أن يحدد القاضي الضرر الذي يرتبط بعلاقة سببية مع الخطأ في حال إذا نشأ عن سبب واحد عدة أضرار، ويقع عبء إثبات العلاقة السببية على المضرور وله أن يُثبت ذلك بكافة وسائل الإثبات.²⁵ وبالتالي لا تتكامل عناصر مسؤولية الدولة عن سلوكها الخاطئ في إنشاء الطرق المُتهالكة بوقوع الضرر فحسب، بل يتعين أن يكون هذا الضرر ناتجاً عن هذا السلوك الخاطئ أو بسببه، وهذا الأساس هو ما نصت عليه المادة (166) من القانون المدني.

ولقد أكدت على هذا المعنى العديد من الأحكام القضائية الوطنية منها والأجنبية، حيث قضت المحكمة العليا الليبية على: "من البديهي أن المسؤولية التقصيرية تقوم على ثلاثة عناصر هي الخطأ و الضرر وعلاقة السببية بينهما فإذا وجد الخطأ ولم يترتب عليه مباشرة ضرر لأحد فلا مسؤولية على مرتكب الخطأ وكذلك الحال إذا لحق الضرر بشخص ما ولا تكون له علاقة مباشرة بخطأ الشخص وإنما ترتب على أمر آخر غير فعل المخطئ فلا مسؤولية على هذا الأخير أيضاً".²⁶ كما أكدت على مسؤولية جهة الإدارة في هذا السياق المحكمة الإدارية العليا المصرية بقولها: "أن مسؤولية الإدارة عن تصرفاتها القانونية رهينة بأن تكون صدرت معينة بالمخالفة للقانون، وأن يترتب على ذلك ضرر، وأن تقوم علاقة سببية بين الخطأ وبين الضرر الذي أصاب المضرور طالب التعويض".²⁷

المطلب الثالث: أثر المسؤولية التقصيرية للدولة عن الحوادث المرورية نتيجة استخدام الطرق المُتهالكة:

بعد أن تناولنا المسؤولية التقصيرية للدولة اتجاه المُتضررين من الحوادث المرورية نتيجة استخدام الطرق المُتهالكة، وبعد أن وضعنا أركان هذه المسؤولية التقصيرية لجهة الإدارة، كان لزاماً علينا هنا تبين الأثر المُترتب على هذه المسؤولية التقصيرية (في حال توافر جميع الأركان السابق ذكرها)، هذا الأثر الذي يتمثل في التزام الدولة بتعويض المضرور من الحوادث المرورية نتيجة استخدام الطرق المُتهالكة وهو ما يكون عن طريق إقامة دعوى للمطالبة بالتعويض ضد الجهات المسؤولة.

الفرع الأول: أطراف الدعوى:

أولاً: المُدعي (المضرور):

والمُدعي هو كل شخص لحقه ضرر سواء كان مادياً أو معنوياً، وانطلاقاً من هذا المعنى، يستطيع المُدعي (المضرور) أن يُطالب

بحقه في التعويض وذلك عن طريق إقامة دعوى مدنية مُستقلة أمام دوائر القضاء المدني بالمحاكم الجزئية أو الابتدائية، كما يستطیع المضرور الدخول في الدعوى الجنائية المقامة من قبل النيابة العامة (ادعاء بالحق المدني) إذا ما كان فعل المُخطئ يرقى إلى مرتبة الفعل الإجرامي.²⁸ وقد يكون المُدعي شخصاً آخر غير المضرور، كأن يكون نائباً عن المضرور في المطالبة بالتعويض، كالولي أو الوصي أو القيم في حال عدم توافر أهلية التقاضي لدى المضرور، وقد يكون المُدعي خلفاً عاماً أو خاصاً للمضرور.²⁹

ويكون لكل من تضرر في نفسه أو في ماله نتيجة خطأ جهة الإدارة التابعة للدولة وإهمالها في توفير شبكة طرق عامة صالحة للاستخدام، أن يُقيم دعوى مُطالبة بالتعويض بناءً على أحكام المسؤولية المدنية التقصيرية³⁰، مع ضرورة توافر شرطي الصفة والمصلحة لدى المضرور.³¹ ومُطالبة المُدعي بالتعويض في هذا السياق تكون استناداً على نص الفقرة الثالثة من المادة السابعة من قانون الطرق العامة الليبي (السابق ذكره) والذي يقضي بإمكانية تعويض الأفراد عن الأضرار التي تُصيبهم نتيجة عدم مُراعاة الدولة وجهة الإدارة إقامة (الإشارات الضوئية والعلامات والمسافات) في الطرق العامة بالشكل الصحيح، مع الاستناد على بقية النصوص التشريعية الأخرى السابق ذكرها.

ثانياً: المُدعى عليه (الدولة):

وللمُدعى عليه شروط لابد من توافرها شأنه في ذلك شأن المُدعي ومن أهمها شرط الصفة؛ إذ يجب أن تُرفع الدعوى المدنية للمطالبة بالتعويض على الجهات والسلطات الإدارية المختصة والتي تملك الصفة القانونية للتقاضي باسم ولحساب الإدارة العامة في الدولة، وبالتالي فإن من مهام قاضي الموضوع أن يتأكد من وجود أو عدم وجود الصفة القانونية للتقاضي في الهيئات والمؤسسات الإدارية كمدعى عليه في دعاوى التعويض.³²

ولقد رأينا مُسبقاً في هذا البحث أن المؤسسة الإدارية المختصة بإنشاء وصيانة ومراقبة شبكة الطرق العامة في دولة ليبيا وكذلك تطبيق وتوفير وسائل الأمان لمستخدميها بما يحقق السلامة المرورية عليها، هي وزارة المواصلات الليبية والجهات التابعة لها مثل مصلحة الطرق والجسور ومصلحة النقل البري، والذي جاء النص عليها وعلى اختصاصاتها بموجب العديد من اللوائح والقرارات منها قرار مجلس الوزراء بحكومة الوحدة الوطنية رقم (496) لسنة 2021 م بشأن تنظيم وتحديد اختصاصات الجهاز الإداري لوزارة المواصلات وتقرير بعض الأحكام.³³

عليه، فإن مجلس الوزراء وتتبعه؛ وزارة المواصلات، ومصلحة الطرق والجسور، ومصلحة النقل البري هي الجهات والمؤسسات الإدارية المسؤولة، وتكون بالتالي طرفاً ثانياً (مُدعى عليهم) في دعاوى المطالبة بالتعويض عن الحوادث المرورية نتيجة استخدام الطرق المتهاكة في ليبيا.

الفرع الثاني: الحكم في الدعوى:

الحكم في الدعاوى المرفوعة للمطالبة بالتعويض عن الأضرار التي خلفتها الحوادث المرورية نتيجة استخدام الطرق المتهاكة يكون بالتعويض (إذا ما توافر لقاضي الموضوع الأركان والشروط السابقة). فالتعويض هو النتيجة الطبيعية لكل ضرر، باعتبار أن التعويض يدور وجوداً وعدمياً مع الضرر، حيث أن التنفيذ في دعاوى المسؤولية التقصيرية (بخلاف المسؤولية العقدية) يكون بمقابل أي عن طريق التعويض.³⁴ ولقاضي الموضوع دور إيجابي في حل هذا النوع من المنازعات عن طريق السلطة التقديرية

الممنوحة له في تقدير التعويض عن الأضرار، وذلك من خلال معايير منها معيار الخسارة التي لحقت بالمضرور ومعيار الكسب الفائت ومعيار الظروف الملائمة وهو ما نصت عليه المواد (173 - 174) من القانون المدني الليبي.³⁵

الخاتمة: كُنّا قد استعرضنا في البحث أوجه علاقة ورابطة قانونية في الجانب المدني، مُتمثلة في جواز لقاء المسؤولية المدنية التقصيرية على جهة الإدارة التابعة للدولة الليبية (وزارة المواصلات وما يتبعها من جهات عامة) وجواز مُطالبتها بالتعويض عن الأضرار المادية والمعنوية والخسائر البشرية الناشئة عن الحوادث المرورية بسبب استخدام الأفراد للطرق المتهاكة.

كما قُمنّا ببيان وتحليل هذه المسألة في الأنظمة القانونية الداخلية المعمول بها في دولة ليبيا سواء كانت تشريعات أو لوائح وقرارات. بالإضافة إلى استنادنا على أحكام القضاء لاسيما أن موضوع البحث المتعلق بالمسؤولية المدنية التقصيرية وكذلك المطالبة أمام القضاء بالتعويض يُعد من صميم عمل المحاكم وعادةً ما يُثار داخل أروقتها وأمام قضااتها. وبناءً على ذلك توصلنا في نهاية بحثنا إلى النتائج الآتية:

1. جاء النص على التزام الدولة اتجاه مواطنيها في توفير طرق آمنة ومُهَيّأة وصالحة للاستخدام البشري في العديد من التشريعات الداخلية الليبية كما سبق بيانه.
2. تقوم السلطة التشريعية بإصدار القوانين المتعلقة بعمل واختصاص جهة الإدارة وتحديد مهامها لأدائها على أكمل وجه، ومن ضمن هذه المهام ما يتعلق بإقامة شبكة طرق صالحة للاستخدام وصيانتها وإصلاحها بوصف هذه الأخيرة مرفق عام تتولى الدولة إدارته وتشغيله.
3. وزارة المواصلات الليبية هي الجهة الإدارية ذات الاختصاص الموكّل لها مهام إنشاء وصيانة وتصميم شبكة الطرق العامة والإشراف عليها في ليبيا ويتبعها في ذلك عدد من الجهات ذات الصلة الاعتبارية والذمة المالية المستقلة مثل مصلحة الطرق والجسور ومصلحة النقل البري وذلك وفق ما استعرضناه من قوانين ولوائح وطنية توضح ذلك.
4. أكدت العديد من الأحكام القضائية في دولة ليبيا وبقية دول العالم المسؤولية المدنية التقصيرية لجهة الإدارة اتجاه مواطنيها، والناشئة عن خطأ غير عمدي (بالإهمال) في مهامها والتي من ضمنها إنشاء الطرق العامة وصيانتها مما يؤدي إلى الحوادث المرورية.
5. يتمثل الخطأ غير العمدي لجهة الإدارة في امتناعها أو إهمالها أو تباطؤها عن أداء أعمالها الموكلة لها فيما يتعلق بشبكة الطرق العامة، ويُصنف على أنه من قبيل الأخطاء المرفقية، كما لو خالفت جهة الإدارة المعايير والأسس المنصوص عليها بموجب القانون رقم (46) لسنة 1970 م والقانون رقم (11) لسنة 1984 م كما سبق بيانه.
6. للمضور من الحوادث المرورية نتيجة الطرق العامة المتهاكة أن يُطالب بالتعويض إذا ما توافرت فيه الشروط المذكورة آنفاً، وكذلك إذا ما توافرت جميع أركان المسؤولية التقصيرية السابق بيانها وذلك بموجب نصوص القوانين والقرارات السابق ذكرها ومنها على وجه الخصوص نص الفقرة الثالثة من المادة السابعة من قانون الطرق العامة الليبي رقم (46) لسنة 1970 م.

قائمة المراجع:

أولاً: المراجع العربية:

1/ الكُتب:

- أحمد عمر بوزقية، قانون المرافعات: دروس موجزة لطلاب القانون، الجزء الأول، الطبعة الأولى، منشورات جامعة بنغازي، 2003 م.

- محمد علي البدوي الأزهرى، النظرية العامة للالتزام: مصادر الالتزام، الجزء الأول، الطبعة الرابعة، المركز القومي للبحوث والدراسات العلمية، 2003 م.

2/ المقالات والبحوث العلمية:

- إبراهيم احمد محمد الرواشدة، التعويض في المسؤولية التقصيرية وخضوعه لقانون الدولة التي حدث فيها الفعل المنشأ للالتزام، المجلة الأكاديمية للأبحاث والنشر العلمي، العدد 23، 2021 م.
- بومدين محمد، محاضرات في مقياس إدارة المرافق العامة، جامعة أبي بكر بلقايد، الجزائر، ب س ن.
- تريحيب بن محفوظ العنزي، التعويض عن الأضرار الناتجة عن الأخطاء المرفقية والشخصية في النظام الإداري بالمملكة العربية السعودية، الجامعة الإسلامية بالمدينة المنورة، 2016 م.
- فاطمة الزهراء روماني، مفهوم المرفق العام ودور الحكومة الالكترونية في خدمة الجمهور، المجلة القانونية: مجلة متخصصة في الدراسات والبحوث القانونية، ب س ن.
- قيدير عبد القادر صالح، فكرة الخطأ المرفقي، مجلة الرافدين للحقوق، العدد 38، 2008 م.
- مصطفى راتب حسن علي، المسؤولية المدنية للموثق، مجلة كلية الشريعة والقانون بتفهننا الأشراف، العدد 23، 2021 م.

3/ الرسائل العلمية:

- عمر بن الزويبر، التوجه الموضوعي للمسؤولية المدنية، جامعة الجزائر، 2017 م.
- أسماء موسى أسعد أبو سرور، ركن الخطأ في المسؤولية التقصيرية: دراسة مقارنة بين القانون المدني المصري والقانون المدني الأردني، جامعة النجاح الوطنية، 2006 م.
- اسيلين نصيرة وكركام مريم، التعويض عن الأخطاء الشخصية والمرفقية في القانون الإداري (مسؤولية المستشفى نموذجاً)، جامعة عبد الرحمان ميرة، 2017 م.
- حسام الدين بورنان، مسؤولية المفاوض والمهندس المعماري، جامعة العربي بن مهيدي، 2014 م.
- قطوش طارق، الأضرار الناجمة عن الأخطاء المرفقية والشخصية أمام القضاء الإداري، جامعة المسيلة، 2021 م.
- محمد كامل مسلم الشوابكة، الفعل الضار (الخطأ السليبي) في المسؤولية التقصيرية، جامعة مؤتة، 2014 م.

- ياسر عيسى مطشر الغريزي، المسؤولية التقصيرية الناشئة عن الأعمال المدنية المسببة للحوادث المرورية، جامعة الشرق الأوسط، 2020 م.

ثانياً: المراجع الاجنبية:

- Erik Hysing, Responsibilization: The case of road safety governance, School of Humanities, Education and Social Sciences, Örebro University, Örebro, Sweden, 2019.
- Louis de Villiers Roodt, Maintenance engineering standards to fulfil the legal duty of road authorities towards safe roads, Stellenbosch University, March 2016.

ثالثاً: التشريعات:

- القانون المدني الليبي.
- القانون رقم (46) لسنة 1970 م في شأن الطرق العامة في ليبيا.
- القانون رقم (3) لسنة 2001 م بشأن التخطيط العمراني في ليبيا.
- القانون رقم (11) لسنة 1984 م بشأن المرور على الطريق العام في ليبيا.
- قانون المرور الليبي الصادر بتاريخ 11-09-1954.
- قرار اللجنة الشعبية العامة (سابقاً) رقم (143) لسنة 2005 م بإنشاء مصلحة الطرق والجسور.
- قرار اللجنة الشعبية العامة (سابقاً) رقم (273) لسنة 2010 م بشأن تعديل قرارها رقم (143) لسنة 2005 م.
- قرار مجلس الوزراء رقم (137) لسنة 2013 م بتعديل حكم بالقرار رقم (273) لسنة 2010 م.
- قرار مجلس الوزراء رقم (353) لسنة 2013 م بإنشاء مصلحة النقل البري وتقرير بعض الأحكام.
- قرار مجلس الوزراء بحكومة الوحدة الوطنية رقم (496) لسنة 2021 م بشأن تنظيم وتحديد اختصاصات الجهاز الإداري لوزارة المواصلات وتقرير بعض الأحكام.
- قرار وزير المواصلات رقم (661) لسنة 2021 م.
- قرار وزير المواصلات رقم (718) لسنة 2021 م.

رابعاً: الأحكام القضائية:

- حكم المحكمة العليا الليبية، الطعن رقم 73 / 22 ق مدني، الصادر عام 1976 م.
- حكم المحكمة العليا الليبية، الطعن رقم ق 38 / 14 تاريخ الطعن 16-05-1993 م.

- حكم المحكمة العليا الليبية الطعن رقم ق 36 / 20 مدني لسنة 1990 م، سنة وعدد المجلة -2-1 / 27، رقم الصفحة 66.
- حكم المحكمة العليا الليبية، الطعن رقم ق 31 / 46 مدني لسنة 1985 م، سنة وعدد المجلة -4-3 / 23، رقم الصفحة 92.
- حكم المحكمة الإدارية العليا المصرية، الطعن رقم 6730 لسنة 44 ق. ع. جلسة 1 ابريل 2001 م.

خامساً: المواقع الالكترونية:

- <https://shmsprod.s3.amazonaws.com/media/editor/.docx>
- <https://www.who.int/ar/news-room/fact-sheets/detail/road-traffic-injuries>
- <https://www.alaraby.co.uk/investigations>
- https://www.raba.ly/about_us.php
- <https://www.libyaakhbar.com/business-news/1726347.html>
- [https://libyan-cna.net/news/economics-and business-](https://libyan-cna.net/news/economics-and-business-)

يُعرف الحادث المروري بأنه حدث اعتراضي يحدث دون تخطيط مسبق من قبل سيارة (مركبة) واحدة أو أكثر مع سيارات (مركبات) أخرى أو منشأة أو حيوانات أو أجسام على طريق عام أو خاص، وعادة ما ينتج عن الحادث المروري تلفيات تتفاوت من طفيفة بالممتلكات والمركبات إلى جسيمة تؤدي إلى الوفاة أو الإعاقة المستديمة، أنظر في ذلك: ، تاريخ الدخول: 15-4-2023 م، 8:00.

² أنظر في ذلك: منظمة الصحة العالمية، <https://www.who.int/ar/news-room/fact-sheets/detail/road-traffic-injuries>، تاريخ الدخول: 17-4-2023 م، 5:15.

³ أنظر في ذلك: فوزى-الطرق-الليبية-ضحايا-الحوادث-المرورية-يفوقون-الحرب <https://www.alaraby.co.uk>، تاريخ الدخول: 21-4-2023 م، 6:30.

⁴ فاطمة الزهراء روماني، مفهوم المرفق العام ودور الحكومة الالكترونية في خدمة الجمهور، المجلة القانونية (مجلة متخصصة في الدراسات والبحوث القانونية)، ب س ن، ص 2458 وما بعدها. أنظر أيضاً ما جاءت به المحكمة العليا الليبية بقولها: " ... والمرفق العام هو كل مشروع يعمل باطراد وانتظام تحت إشراف الدولة لسد حاجة عامة مع خضوعه لنظام قانوني معين فإذا نص المشرع صراحة على الطبيعة القانونية للمشروع تعين النزول على حكم النص وإذا لم يفصح عن طبيعته فإنه يلزم استجلاء مقاصده من مجموعة القواعد التي تحكمه ...". حكم المحكمة العليا الليبية، الطعن رقم ق 38 / 14 تاريخ الطعن 16-05-1993 م.

⁵ بومدين محمد، محاضرات في مقياس إدارة المرافق العامة، جامعة أبي بكر بلقايد، الجزائر، ب س ن، ص 17.

⁶ أنظر في ذلك: https://www.raba.ly/about_us.php، تاريخ الدخول: 8-5-2023 م، 4:16.

⁷ بومدين محمد، مرجع سابق، ص 17.

⁸ حيث استخدم المشرع هنا مصطلح الجهات المختصة أي الجهة التي يتولى مجلس الوزراء انشاؤها وتنظيمها وفقاً لما جاء في التعريفات بالمادة الأولى من هذا القانون، وبالتالي فإن الجهة المختصة بذلك في ليبيا هي وزارة المواصلات وفقاً لقرار مجلس الوزراء رقم (496) المذكور أعلاه والذي قام بتنظيم وتحديد اختصاصات هذه الوزارة.

⁹ ترى العديد من الدراسات أن مسؤولية سلامة الطرق تقع على عاتق الدولة، حيث تم اسنادها في كثير من الدول إلى جهة الإدارة المختصة، على سبيل المثال دولة السويد التي أسندت هذه المسؤولية إلى إدارة النقل السويدية وكذلك الإدارة الوطنية للسويدية للطرق، أنظر في ذلك:

Erik Hysing, Responsibilization: The case of road safety governance, School of Humanities, Education and Social Sciences, Örebro University, Örebro, Sweden, 2019 , p 5 •

¹⁰ أنظر في ذلك: <https://www.libyaakhbar.com/business-news/1726347.html> ، تاريخ الدخول: 20-7-2023 م، 4:00.

¹¹ أنظر في ذلك: <https://libyan-cna.net/news> ، تاريخ الدخول: 20-7-2023 م، 3:15.

¹² حيث دأبت المملكة المتحدة وأستراليا ونيوزيلندا وغيرها في تأسيس مسؤولية الدولة عن الضرر الناتج عن الطرق المتهاكلة على قواعد المسؤولية التقصيرية، فالمحكمة العليا الأسترالية أكدت على ذلك بقولها "أنه طالما تحصلت الجهات الحكومية على سلطة تشريعية تمكنها من السيطرة المادية على سلامة الأشخاص هنا ملزمة بمعالجة الخطر من أجل أداء واجب الرعاية والعناية المعقولة وعدم التقصير أو الإهمال بالخصوص انظر:

Louis de Villiers Roodt, Maintenance engineering standards to fulfil the legal duty of road authorities towards safe roads, Stellenbosch University, March 2016, p5

¹³ أنظر حكم المحكمة العليا الليبية، الطعن المدني رقم 73 / 22 ق الصادر عام 1976 م.

¹⁴ يُعرف الخطأ كركن من أركان المسؤولية التقصيرية على أنه العمل المخالف للقانون أو العمل غير المشروع، كما يعرف بأنه كل إخلال بالتزام أو واجب قانوني سابق، وهذا الالتزام القانوني يتمثل في عدم تعدي الشخص، سواء كان طبعياً أو معنوياً، على الغير أو الإضرار به وذلك ببذل العناية اللازمة واتخاذ الحيلة والحذر اللازمين (عناية الرجل العادي) لتفادي وقوع ضرر للغير، وأن مثل هذا التعدي قد يكون بقصد وهو ما يُسمى بالخطأ العمدي وقد يكون بغير قصد أي يقع بمجرد الإهمال والتقصير. أنظر في ذلك: أسماء موسى أسعد أبو سرور، ركن الخطأ في المسؤولية التقصيرية - دراسة مقارنة بين القانون المدني المصري والقانون المدني الأردني، جامعة النجاح الوطنية، 2006 م، ص 66 وما بعدها. وانظر كذلك: عمر بن الزويعر، التوجه الموضوعي للمسؤولية المدنية، جامعة الجزائر، 2017 م، ص 138 و139

¹⁵ ياسر عيسى مطشر الغريزي، المسؤولية التقصيرية الناشئة عن الأعمال المدنية المسببة للحوادث المرورية، جامعة الشرق الأوسط، 2020 م، ص 45.

¹⁶ اسيلين نصيرة وكركام مريم، التعويض عن الأخطاء الشخصية والمرقفة في القانون الإداري (مسؤولية المستشفى نموذجاً)، جامعة عبد الرحمان ميرة، 2017 م، ص 16.

¹⁷ مصطفى راتب حسن علي، المسؤولية المدنية للموتق، مجلة كلية الشريعة والقانون بتقنها الأشراف، العدد 23، 2021 م، ص 1745.

¹⁸ أقيدار عبد القادر صالح، فكرة الخطأ المرفقي، مجلة الرافدين للحقوق، العدد 38، 2008 م، ص 322.

¹⁹ محمد كامل مسلم الشوابكة، الفعل الضار (الخطأ السلبي) في المسؤولية التقصيرية، جامعة مؤتة، 2014 م، ص 82.

²⁰ أنظر في المعنى نفسه: حسام الدين بورنان، مسؤولية المقاول والمهندس المعماري، جامعة العربي بن مهيدي، 2014 م، ص 25.

²¹ إبراهيم احمد محمد الرواشدة، التعويض في المسؤولية التقصيرية وخضوعه لقانون الدولة التي حدث فيها الفعل المنشأ للالتزام، المجلة الأكاديمية للأبحاث والنشر العلمي، العدد 23، 2021 م، ص 243.

²² ياسر عيسى مطشر الغريزي، مرجع سابق، ص 47.

²³ قطوش طارق، الأضرار الناجمة عن الأخطاء المرفقية والشخصية أمام القضاء الإداري، جامعة المسيلة، 2021 م، ص 17 وما بعدها.

²⁴ تريحيب بن محفوظ العنزي، التعويض عن الأضرار الناتجة عن الأخطاء المرفقية والشخصية في النظام الإداري بالمملكة العربية السعودية، الجامعة الإسلامية بالمدينة المنورة، 2016 م، ص 3923.

²⁵ إبراهيم احمد محمد الرواشدة، مرجع سابق، ص 243، وانظر كذلك: حكم المحكمة العليا الليبية الطعن رقم ق 36 / 20 مدني لسنة 1990 م، سنة وعدد المجلة -2-1 / 27، رقم الصفحة 66.

²⁶ أنظر حكم المحكمة العليا الليبية، الطعن رقم ق 31 / 46 مدني لسنة 1985 م، سنة وعدد المجلة -4-3 / 23، رقم الصفحة 92.

²⁷ أنظر حكم المحكمة الإدارية العليا المصرية، الطعن رقم 6730 لسنة 44 ق. ع. جلسة 1 ابريل 2001 م.

²⁸ أحمد عمر بوزقية، قانون المرافعات - دروس موجزة لطلاب القانون، الجزء الأول، الطبعة الأولى، منشورات جامعة بنغازي، 2003 م، ص 59 وما بعدها.

²⁹ مصطفى راتب حسن علي، مرجع سابق، ص 1771 وما بعدها.

³⁰ ياسر عيسى مطشر الغريزي، مرجع سابق، ص 71.

³¹ أحمد عمر بوزقية، مرجع سابق، ص 103 وما بعدها.

³² قطوش طارق، مرجع سابق، ص 36.

³³ وقرارات أخرى سابقة (لم يتم إلغاؤها) مثل قرار اللجنة الشعبية العامة (سابقاً) رقم (143) لسنة 2005 م بإنشاء مصلحة الطرق والجسور، وقرار اللجنة الشعبية العامة (سابقاً) رقم (273) لسنة 2010 م بشأن تعديل قرارها رقم (143) لسنة 2005 م، وقرار مجلس الوزراء رقم (137) لسنة 2013 م بتعديل

حكم بالقرار رقم (273) لسنة 2010 م، وقرار مجلس الوزراء رقم (353) لسنة 2013 م بإنشاء مصلحة النقل البري وتقرير بعض الأحكام كما سبق بيانه سابقاً.

³⁴ إبراهيم احمد محمد الرواشدة، مرجع سابق، ص 244.

³⁵ محمد علي البدوي الأزهرى، النظرية العامة للالتزام – مصادر الالتزام، الجزء الأول، الطبعة الرابعة، المركز القومي للبحوث والدراسات العلمية، 2003 م، 344 وما بعدها.