



الجمهورية اللبنانية
مجلس النواب
المديرية العامة للدراسات والمعلومات
مصلحة الأبحاث والدراسات

**قانون تعديل بعض أحكام القانون رقم ٢٤٣ الصادر بتاريخ ٢٢/١٠/٢٠١٢
(قانون السير الجديد)**

أولاً: الملخص

بدأ تطبيق قانون السير الجديد بعد أن تم اقراره في العام ٢٠١٢ (رقم ٢٤٣)، وهو يتمحور حول السلامة المرورية والقواعد العامة للسير على الطرقات وتصنيف المخالفات. ويعتبر هذا القانون قانوناً شاملاً وعصرياً ويواكب كل التطورات، ولكن تطبيقه اصطدم بواقع يصعب من خلاله تطبيق هذا القانون على النحو المطلوب.

ثانياً: الخلفية

أثير حول قانون السير الجديد الكثير من النقاشات وعقدت العديد من الجلسات إلى أن أبصر النور، وتم إصداره متضمناً ٤٢٠ مادة، ورغم كل الانتقادات فان قانون السير الجديد يمتلك الكثير من الايجابيات، لأنه يهدف بالدرجة الاولى الى التخفيف من حوادث السير، وبالتالي من أعداد الضحايا الذي يرتفع بشكل جنوني في لبنان. وبالمقابل، ولأن قانون السير الجديد يرتبط ارتباطاً وثيقاً بالحياة اليومية للمواطنين، فقد أثار لغطاً جراًء عدم وضوحه، ما فرض تساؤلات حول الخطوات التي يفترض أن تسبق تطبيق القانون رغم تنفيذه على مرحلتين.

ثالثاً: الوقائع

١- الاحكام الجديدة في قانون السير

يحاول القانون الجديد باحكامه استقاء تجارب الدول الاوروبية، فيستحدث المجلس الوطني للسلامة المرورية المختص برسم السياسة العامة للسلامة المرورية والسهر على تطبيقها،

وتطوير قانون السير، واقتراح اطر ومناهج امتحانات السوق العملي، والمراقبة والاشراف على المؤسسات والادارات العامة والخاصة التي تعنى بشؤون السير، وتنظيم ورعاية الحملات الاعلامية والنشاطات الخاصة بالسلامة المرورية وسلامة قيادة المركبات وسلامة النقل.

إضافة الى ذلك، فقد نص القانون على إنشاء لجنة وطنية للسلامة المرورية، مهمتها اجراء الدراسات والابحاث لتطوير السلامة المرورية، واستحداث معهد متخصص بالاعداد والتدريب على ضابطة السير وعلم الحوادث وعلى السلامة والثقافة المرورية والقيادة.

وفيما يتضمن قانون السير الجديد احكام خاصة بتسجيل السيارات والمعينة والميكانيك ومدارس تعليم قيادة المركبات الالية، ويصنف المخالفات الى خمس فئات تتراوح بين مئة الف وثلاثة ملايين ليرة، مع حبس من شهر حتى سنتين، يستوحي في احكامه "نظام النقاط" المعتمد في الدول الغربية كجزء من العقوبات الرادعة لضمان حسن سلوك المواطنين خلال سيرهم، فيطبق "نظام النقاط" على المخالفات التي يفرض تدوينها في سجل مروري ممكن، يمنح خلاله كل سائق يحمل رخصة سوق صالحة ١٢ نقطة كرصيد في السجل المروري تسحب هذه النقاط بالتناسب مع المخالفات المرتكبة، وعندما يفقد السائق نقاطه تفقد رخصة السوق صلاحيتها وتسحب منه لمدة ستة اشهر يخضع خلالها السائق لدورة متخصصة في احدى مدارس السوق. وعند تكرار فقدان مجموع النقاط خلال ثلاث سنوات تسحب الرخصة لمدة سنة على ان يخضع المخالف للدورة المذكورة اضافة الى اعادة امتحان السوق.

٢- ما هي فوائد قانون السير الجديد؟

أجمع الخبراء على أن قانون السير الجديد سيزيد من حجم مداخل الدولة، اضافة الى تخفيف حوادث السير وبالتالي الحفاظ على سلامة المواطنين. فقد أشار الخبير الاقتصادي د. ألفرد رياشي الى أن الإيجابية الأولى لهذا القانون بالنسبة الى الدولة، تكمن بالطبع في زيادة العائدات، خاصة في الفترة القصيرة ومتوسطة المدى، أي لمدة حوالي سنة، اذ بعدها يكون الناس قد اعتادوا أكثر على النظام الجديد، ومن المفترض حينها أن تنخفض كمية المخالفات. ولكن لا بد من القول أن زيادة المخالفات سيؤمن عائدات أكبر من تلك التي كانت تصل من قبل الى الخزينة من الغرامات المتعلقة بالسير.

أما الخبير الاقتصادي د. لويس حبيقة فقد قال أن من فوائد هذا القانون أن الدولة ستتمتع بالقدرة على الالتزام بمدفوعات، ومن الممكن أيضا أن تنخفض نسبة العجز. لكن بالنسبة الى المواطن، فلا فوائد مباشرة الا بالطبع الفوائد المتعلقة بتنظيم السير والأخلاق المرورية.

وقال الخبير الاقتصادي د. ايلي يشوعي، أن هناك ٣ شروط عالمية لسلامة السير، أولاً تحديد السرعة، ثانياً حزام الأمان، وثالثاً درجة الكحول في الدم. ويجب التقيد بهذه المعايير من أجل خفض نسبة حوادث السير. وأكد أن الغرامات المرتفعة جداً من شأنها أن تخفف من المخالفات بنسبة كبيرة. وأضاف "أنا لست ضد قانون السير الصارم والغرامات الصارمة، ولكنها لن تريح الخزينة بنسبة كبيرة، فالكل سيخاف على جيبته، وبالتالي سيلتزم بالشروط، وستنخفض حوادث السير بنسبة ملحوظة، وسنحافظ بذلك على أرواح أولادنا وشبابنا. وهذا هو المطلوب من كل هذا الموضوع."

أما رئيس شعبة العلاقات العامة في قوى الامن الداخلي المقدم جوزيف مسلم فيصف الوضع القائم اليوم بأنه "حرب مقنعة" تحصد شبابنا بشكل يومي، لافتاً الى ان هنالك ما بين ٦٠ الى ٧٠ ضحية يسقطون شهرياً جراء حوادث السير اي بمعدل ضحيتين يومياً، وبالتالي فهو يؤكد ان تطبيق قانون السير سيحد من هذه الظاهرة الاليمة تدريجياً. ولذلك فان قوى الامن بدأت بالعمل واطاعة نصب عينيها الحفاظ على ارواح اولادنا على الطرقات، مؤكداً ان "عملنا يومي والهدف واحد هو الحفاظ على حياة المواطنين وتأمين تنقلاتنا حتى لا تكون معرضة للمخاطر، داعياً المواطنين للتعرف على القانون الجديد، وللاطلاع باستمرار على المواقع الالكترونية التابعة لقوى الامن الداخلي لمعرفة ما إذا كان هنالك مخالفات مرورية بحقهم.

٣- ما هي سلبيات قانون السير الجديد

بالرغم من فوائد قانون السير الجديد العديدة فان سلبيات هذا القانون كثيرة منها ما هو تجاوزات للدستور، ومنها ما يتعلق عائدات غرامات السير، ومنها ما هو إضرار مباشر بحق المواطن وسنذكر البعض منها:

أ- مخالفة الحكومة للدستور

يقول معالي وزير الداخلية السابق المحامي زياد بارود ان المشكلة الأساسية كانت أن مجلس النواب بمكان، ومجلس الوزراء بمكان مختلف كلياً. يُصدر مجلس النواب القانون وينشره رئيس الجمهورية، لنتفاجأ لاحقاً بقرار مجلس الوزراء بإستئثار القانون.

ففي ٢٧ شباط ٢٠١٣ صدر القرار رقم ١٢٤ عن مجلس الوزراء وقد جاء فيه: الطلب من الإدارات العامة والمؤسسات العامة المعنية استئثار تطبيق احكام قانون السير الجديد والاستمرار بالعمل بأحكام القانون القديم الى حين الانتهاء من اقرار التعديلات اللازمة على

القانون الجديد. يؤكد بارود أنّ هذا القرار يخالف بشكل مباشر مادتين في القانون هما المادة ٤١٨، عبر العودة الى قانون ملغى، والمادة ٤٢٠، عبر تأجيل تطبيق القانون. لكن المخالفة الأخطر، هي خرق مبدأ دستوري ينص على فصل السلطات، إذ لا يمكن لأي جهة أن تلغي أو تعدّل قانوناً صادراً عن مجلس النواب سوى مجلس النواب نفسه.

في هذه الفترة، أي بين ٢٥ تشرين الاول ٢٠١٢ و ٢٧ شباط ٢٠١٣، كانت المخالفات تُطبّق، على أساس القانون القديم، أي القانون الملغى.

عندما صدر هذا القرار عن مجلس الوزراء تحرك عدد من الجمعيات المعنية بالسلامة المرورية، مثل «طرقا للحياة»، «ياز»، «مؤسسة زينة الحوش»، إضافةً إلى شخصين طبيعيين هما جميلة عطالله وزينة قاسم (تحسباً وتحصيناً للمراجعة)، وقاموا بتاريخ ٢٥ نيسان ٢٠١٤، بتقديم مراجعة ضد الدولة أمام مجلس شورى الدولة من أجل إبطال قرار الحكومة. في ١٦ ايار ٢٠١٤ أصدر المجلس قراراً اعدادياً بوقف التنفيذ، إلا أن الحكومة استمرت في تنفيذه. صدر الحكم النهائي عن المجلس في ٢ تموز ٢٠١٤، وجاء فيه إعلان انعدام القرار المطعون فيه رقم ١٢٤.

يشرح بارود أن «انعدام القرار لا يعني إبطاله فقط إنما اعتباره كأنه لم يكن نظراً إلى مخالفته المبادئ الأساسية. المفارقة أنّ جواب هيئة ادارة السير في مطالعتها أتى منسجماً كلياً مع ما اوردته الجهة المستدعية معتبرةً حرفياً أنّه حافظاً على مبدأ موازاة الصيغ (مبدأ قانوني ينص على ان ما يُقر بقانون يُعدل بقانون)، فإن هيئة ادارة السير والآليات والمركبات ترى ضرورة تطبيق احكام القانون رقم ٢٤٣ تاريخ ٢٢/١٠/٢٠١٢، وأن وقف تنفيذ القانون او الاستئخار في تطبيقه او اي تعديل لأي مادة منه سواء في حالة الخطأ المادي أو غيره يجب ان يصدر من السلطة الصالحة وهي مجلس النواب دون سواه.

على الرغم من القرارين القضائيين الصادرين، أكملت الحكومة تنفيذ قرارها ولم تتراجع عنه، وبعدها خضعت للضغوطات القضائية والمدنية من اجل تطبيق القانون، قررت أن تطبّق القانون بشكل جزئي.

يعتقد بارود أنّ هذا الإجراء أُتخذ على مستوى وزارة الداخلية، ويؤكد أنّ التطبيق الجزئي ليس خياراً للإدارة أو للحكومة وليس ليهما أي سلطة استثنائية في ذلك، إذ يجب تطبيق القانون كما صدر عن مجلس النواب.

يرى بارود أنه لو أرادت السلطات أن تلتزم المبادئ القانونية كان يجب على الحكومة أن تحيل على مجلس النواب اقتراح قانون معجل مكرر من مادة وحيدة تحدّد فيها المواد التي يجب تأجيل تطبيقها الى تاريخ معين، إلا أن المجلس لم يجتمع لأسباب عدة فأخذت الحكومة خيارات غير قانونية.

جميع هذه المخالفات أفرغت القانون من مضمونه، برأي بارود، الإصلاح الأبرز المتمثّل بدفتر القيادة على النقاط لم يطبّق، كذلك استحداث وحدة مرور في قوى الامن الداخلي، فظهر القانون أنه عبارة عن غرامات فقط. زيادة الغرامات لا تحتاج الى قانون سير جديد إنما يمكن إقرارها بمادة وحيدة في قانون الموازنة في ما لو أصبح لدينا موازنة.

يقول معالي الوزير السابق زياد بارود: القانون نافذ بشكل كليّ منذ ٢٥/١٠/٢٠١٢، إنما تطبيقه اليوم يتم بشكل جزئي، والجزئية ليست قانونية، هذا يعني أنّ الآليات التي اتبعتها مجلس الوزراء هي التي يجب إبطالها وليس القانون. إلا أن بارود يطرح أيضاً تساؤلاً منطقياً: كيف يمكن تطبيق الجزء المتعلق بالقيادة على النقاط إذا كانت الدفاتر الجديدة غير متوفرة؟

ب- فيما يتعلق بعائدات غرامات السير

تلحظ المادة ٤٠١ من قانون السير الجديد ٢٠١٢/٢٤٣ توزيع عائدات غرامات السير المستوفاة ما بين صندوق الاحتياط في قوى الأمن الداخلي (٢٥% من حاصل كامل الغرامات)، والبلديات (٢٠% من حاصل كامل الغرامات)، وصندوق تعاضد القضاة (٣٠% من الغرامات المحصّلة بموجب أحكام قضائية)، والصندوق التعاوني للمساعدين القضائيين (٢٥% من الغرامات المحصّلة بموجب الأحكام القضائية).

وفق مصادر معنية بقانون السير الجديد ان المفارقة الأولى في هذه المعادلة تكمن في أن المشتري استثنى عائدات غرامات السير من المبدأ العام للمحاسبة الحكومية، الذي يقضي بعدم تخصيص العائدات لأموار محدّدة بل تضمينها، مع مداخل الضرائب والرسوم، في الميزانية العامة، ومن ثم توزيعها على الإدارات والمشاريع عبر هذه الميزانية.

لكن هذا الاستثناء جائز ومتّبع في دول عدة، منها فرنسا، حيث نشأ مبدأ عدم تخصيص الموارد، من منطلق أن عائدات غرامات السير غير ثابتة ويمكن تخصيص القسم الأكبر منها لأغراض خاصة.

لكن المقاربة الفرنسية للأمر تتعد كل البعد عمّا جاء به قانون السير اللبناني، ما عدا ما يخصّ تخصيص البلديات بقسم من عائدات الغرامات. لكن، حتى في هذا الأمر تختلف المقاربة الفرنسية عن المقاربة التي أتى بها قانون السير بأن المبالغ المخصصة للبلديات في فرنسا لا تدخل في الميزانية العادية للبلديات، كما نصّ القانون اللبناني، بل تمنح لها خصيصاً من أجل تحسين السلامة المرورية في النطاق البلدي، من تحسين للبنية التحتية وتدريب الشرطة البلدية، وتعزيز تطبيق القانون، والقيام بحملات توعية، إلخ. كما أن فرنسا تخصّص جزءاً ضئيلاً من عائدات غرامات السير للميزانية العامة وجزءاً أكبر لخدمة الدين العام.

أما القسم الأكبر من هذه العائدات فيخصّص للبلديات، وللمشاريع التي تقوم بها الإدارات والهيئات المختصة في مجال تعزيز السلامة المرورية، مثل شراء الرادارات وكاميرات المراقبة وتشغيلها، وتعزيز قدرات مراكز التحكّم المروري، وإدارة السجل المروري وما إلى ذلك.

أمّا في ما يخصّ الجهات المستفيدة من عائدات غرامات السير، كما نصّ عليه القانون اللبناني، عدا عن البلديات، ووفق المصدر عينه، يبدو جلياً أن المشتري اللبناني ارتكب خطأين فادحين:

الأول يكمن في تخصيص عائدات غرامات السير لجهات أولاها المشتري مسؤولية تطبيق القانون. فكيف يمكن للمواطن أن يثق بأن ضباط قوى الأمن الداخلي وعناصرها المولجين قمع مخالفات السير سيعاملونه بعدالة عندما يعرف أن ٢٥% من قيمة الغرامة التي ستفرضها عليه هذه القوى ستذهب إلى صندوق الاحتياط الخاص بها، وبالتالي فمن مصلحتهم التشدّد في تطبيق القانون وإمكان التجنّي على المواطنين لرفد الصندوق بأعلى عائدات ممكنة؟

وكيف يمكن للمواطن أن يثق بأن قضاة محاكم السير سيحكمون بالعدل عندما يعرف أن ٥٥% من قيمة الغرامة التي سيحكم بها القاضي ستذهب إلى صندوق تعاضد القضاة وإلى الصندوق التعاوني للمساعدين القضائيين، وبالتالي فمن مصلحتهم الحكم بأعلى غرامات ممكنة لتعود للصندوق أعلى عائدات ممكنة؟ "لقد وضع القانون رجال قوى الأمن والقضاة في حال تضارب مصالح واضحة، تضرب عرض الحائط مبادئ بديهية للحكم العادل".

أما الخطأ الثاني فيكمن في أن القانون لم يلاحظ أي سقف للمبالغ التي ستحوّل إلى الصناديق الثلاثة التي لحظها. فإذا كان في الإمكان عدم تحديد سقف لحصة البلديات من عائدات الغرامات لكثرة عددها وللحاجات المستمرة التي تواجهها، يصعب على المرء قبول أن تتضمّن الصناديق الثلاثة المعنية سنة بعد سنة من دون سقف. إذ تشير بعض المعطيات إلى أن عائدات غرامات السير ستفوق سنوياً مئة مليون دولار أميركي على أقلّ تقدير.

فهل يعقل أن يخصّص منها ٢٠ مليوناً للبلديات التي يزيد عددها على ١٠٠٠ وعدد سكانها الملايين الثلاثة، بينما يحظى كل من صندوق تعاضد القضاة والصندوق التعاوني للمساعدة القضاة، اللذين يشملان بالرعاية بضع مئات من الأشخاص، مثل هذا المبلغ أو ما يزيد؟ أين هي العدالة والمساواة تجاه القانون بين القضاة والمساعدة القضاة من جهة، وسائر الموظفين الحكوميين من جهة ثانية؟".

رئيس لجنة الاشغال العامة والنقل النائب محمد قباني تنبّه للموضوع، خاصة ان العائدات ما زالت كما هي وفق القانون القديم، لكن، في رأيه، "ان هذا التوزيع غير عادل خصوصاً مع الارتفاع الكبير في قيمة الغرامات، لكن حصلت ضغوط كي يبقى القانون كما هو". وفي رأيه ان نسبة من عائدات التوزيع كان يجب ان تخصص للطرق وصيانتها. لكن حالياً "سيطبق القانون كما هو".

ج- فيما يتعلق بالمواطنين

اضافة الى الغرامات الباهظة التي يجب على المواطن دفعها في حال المخالفة، فسنورد مثلاً من عدة أمثال يبين الإضرار بالمواطنين وهو قطاع تأجير السيارات.

يرى أمين سر نقابة اصحاب وكالات تأجير السيارات في لبنان جان كلود غصن "أن القانون الجديد غير واضح، ويحمل الكثير من الفجوات التي تضرب القطاع وتوصل الشركات إلى حدّ الإفلاس. مما لا شك فيه أن قانون السير الجديد يحمل في مضامينه تداعيات كبيرة على الشركات، جراء تحميلها المخالفات التي يجري تسطيرها بحق السيارات عندما تكون مؤجرة. كما ويغفل سبل حماية الشركات من خلال إيجاد الآلية المناسبة لعدم تحميلها أعباء تجاوزات ومخالفات لم تقم بها، وتحميل المسؤولية على من ارتكب المخالفة، أي مستأجر السيارة.

عن هذا الموضوع يضيف غصن: "تكثر الشوائب التي تسود القانون الجديد لذلك لسنا جاهزين لوجستياً بعد لتطبيقه. من غير العادل أن يقع الظلم على شركات لم تقترف أي ذنب، لذلك لا بدّ من أن يتحرك المسؤولون ويعملوا سريعاً على ايجاد الآلية المناسبة التي تحفظ حق الدولة، وتحمي الشركات في أونة واحدة، وتحمل المسؤول عن مخالفة القانون الغرامات المالية والعقوبات المنصوص عليها بالقانون من خلال تحويل المحاضر الى مستأجر السيارة، وهذا الأمر ليس مستحيلاً".

ويضيف: "في كل دول العالم، إذا اقترف مستأجر السيارة مخالفة ما، يتم إرسال المحضر إلى المطار، فيتعذر على الشخص مغادرة البلاد إن لم يدفع الغرامة. أما في لبنان فالشركات هي من يدفع غرامات من خالف وسافر. في السابق، عندما كانت تصدر المخالفات، كانت الشركات تتكبد

هذه المصاريف التي في الأصل لا تدرج ضمن مسؤولياتها، لأن الغرامات كانت منخفضة إلى حد ما، أما اليوم فقد تضاعفت الأرقام ولم يعد بوسع الشركات تحمّل هذه الأعباء".

تكثر التحديات وتزداد يوماً بعد يوم أمام قطاع كان يساهم بنسبة تقارب ٣٥% من مجمل الحركة السياحية منذ بضع سنوات، غير أنه اليوم بالكاد يغطي ١٥% من هذا النشاط الحيوي.

د- فيما يتعلق بمخالفات الاجانب

ثغرة جديدة من ثغرات قانون السير الجديد لم يتم معالجتها. فاللبناني في حال المخالفة عليه دفع الغرامة، فماذا لو كان المحضر بالنسبة إلى الأجانب؟ والمثال التالي خير دليل على ذلك: أجنبي تجاوز بسيارته صاحبة اللوحة الأجنبية السرعة المحددة، والتقط رقمه الرادار، كيف سيبلغ؟ وفي حال تم تبليغه من يضمن دفعه قيمة المحضر قبل مغادرته؟ فلا مراكز لقوى الأمن الداخلي على الحدود البحرية أو البرية أو الجوية، ولا قاعدة بيانات لديها بأصحاب السيارات الأجنبية، بل وحده جهاز الجمارك معني بالسيارة التي تدخل أو تخرج من وإلى لبنان. أما الأمن العام فليس مسؤولاً عن السيارات بل عن الأشخاص، وقاعدته البيانية لا تتوافر فيها لوائح بالمحاضر بل بمن عليه حكم جزائي أو مذكرة بحث وتحري التي تصدر عن القضاء.

إن أي أجنبي يستطيع أن يخرج من لبنان من دون أن يعلم أحد أن هناك محضراً محرراً في حقه، فعناصر قوى الأمن الداخلي ليسوا متواجدين على الحدود، وفي حال تواجدوا في المطار مثلاً فليس لديهم قاعدة بيانات أو خوادم مركزية للاستعلام عن الركاب، ويقتصر عملهم على التفتيش فقط.

من المؤكد أن عناصر قوى الأمن الداخلي سيطبقون القانون على الأجنبي كما اللباني، لكن ما معنى تحرير الضبط إذا كان يمكن للأجنبي المغادرة في اليوم التالي من دون دفعه، كما أنه لا يمكن ملاحقة جميع الأجانب من أجل محضر ٥٠ ألف ليرة، وإلى حين ارتفاع القيمة بسبب الضرائب قد يكون الأجنبي قد غادر، بعكس اللباني الذي يمكن ضبطه عند إجراء الميكانيك أو تسجيل السيارة أو بيعها، ما يثبت أن لا تنسيق بين الأمن العام والجمارك وقوى الأمن الداخلي في هذا الخصوص، إذ لا يُبلغ الامن العام عن محاضر الضبط، في وقت هناك أكثر من ٧٥ ألف سيارة أجنبية في لبنان.

رابعاً: الخاتمة

يتضح مما تقدم أن قانون السير الجديد يحمل في طياته العديد من المسائل الشائكة التي يجب على الدولة العمل على معالجتها بسرعة قصوى. يجب تنظيم حملة توعية وارشادات حول القانون الجديد عبر وسائل الاعلام، تهدف من خلالها لتهيئة الاجواء لتطبيق هذا القانون والعمل على معالجة الثغرات الواضحة التي تؤثر سلباً على قطاعات عدة، ذكرنا منها قطاع تأجير السيارات، والعمل على تفعيل القانون من خلال اصدار النصوص والقرارات الضرورية والعمل على التطبيق وقمع المخالفات، والقيام بانشاء المجلس الوطني للسلامة المرورية الذي سيحدد معايير وشروط تطبيق القانون. فالعديد من الامور التنظيمية ما زالت ناقصة ولا ننسى حث القوى الأمنية على استكمال موضوع العديد والتجهيزات من أجل السهر على تنفيذ هذا القانون.

اعداد: خالد فرج

مصادر:

- محمد نمر، "الأجانب غير معنيين بقانون السير... حير على ورق"، جريدة "النهار"، ٢٠١٥/٤/٢٢.
- إيڤا الشوفي، "قانون السير الجديد: مخالفات الحكومة"، جريدة "الأخبار"، ٢٠١٥/٥/١٣.
- أليين فرح، "عائدات غرامات السير للقضاة وقوى الأمن قباني: حصلت ضغوط كي يبقى القانون كما هو"، جريدة "النهار"، ٢٠١٥/٤/٩.
- علي عوباني، "هل تكفي ثلاثة اشهر لتوعية اللبنانيين على احكام قانون السير الجديد؟"، موقع "العهد" الاخباري، ٢٠١٤/١٥/٢٦.