

السياسة المتبعة للحد من حوادث المرور من خلال أحكام القانون المتعلق
بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وأمنها وسلامتها

The Policy Of Reducing Road Accidents Through The
Implementation Of The Road Traffic Organization And Safety Law

تاريخ الإرسال: 2019/06/26

تاريخ القبول: 2019/09/01

لمسؤولياتها لترقية أمن الطرق وسلامتها،
والمجتمع بكافة أطرافه (المدرسة، المسجد
المجتمع المدني) كل من موقعه للقيام بالدور
التربوي (التحسيس والتوعية) وهي السبيل
المثلى لتعلم احترام القانون كأساس محوري
للحد والتقليل من إرهاب الطرقات.

الكلمات المفتاحية: حوادث المرور؛

التداعيات؛ الحلول.

Abstract:

The phenomenon of road accidents with its dramatic consequences at both national and international levels and its risks and dangers can only be considered as road terrorism.

There are many possible causes underlying accidents, as human factor, meteorological changes and technical factor, among which the common factor is always the human behavior.

Road accidents is a world-wide problem which has not been solved to satisfaction for half a century even through the implementation of the road traffic organization, safety

عبد الرحمن بن النصيب (*)

جامعة باتنة 1- الجزائر

bennecibabdou@gmail.com

ملخص:

ظاهرة حوادث الطرق بحصيلتها المفزعة،
عالميا ووطنيا وبأخطارها التي انت على
الاحضر واليابس فاستحقت حتمية التسمية
(ارهاب الطرقات).

وإذا كان مرد اسبابها عوامل متعددة:

بشرية، تقنية، تقلبات الاحوال الجوية، فان
القاسم المشترك بين جميعها دائما هو
الانسان.

وان مساعي التصدي لعلاجها تجلت في

قانون تنظيم حركة المرور عبر الطرق وامنها
وسلامتها بأحكامه الردعية مرافقة
بأحكام وقائية لم تتحقق نتائجها بعد رغم
مرور قرابة النصف قرن.

والدواء الشايف الكايف للعللة يكمن في

تعبئة الجميع من خلال تحمل الدولة

(*) - المؤلف المراسل.

This leads to the conclusion that the road safety awareness is the most effective mean to ensure better compliance and this could be a major way for road terrorism reduction to combat for road safety.

Key Words: traffic accidents; implications; solutions

And police law throughout its dissuasive and preventive provisions.

A form of social mobilization is necessary by creating more awareness amongst the community (schools, mosques and civil society).

مقدمة:

من خلال عنوان الملتقى: حوادث الطرقات واقع، مآسي ومعاناة- قراءة في واقع الظاهرة، التداعيات والحلول-ارتأيت ان استفتح مداخلتى بما حدث ويحدث من مظاهر ذات صلة بالموضوع وأحد أسباب الكثير من حوادث المرور.

المظهر الاول: مواكب افراح بالمدن والقرى بعدد المركبات تتحول إلى سباق يحسم فيه الأمر أن يتحول إلى مأتم.

﴿فَلْيُضْحَكُوا قَلِيلًا وَلْيَبْكُوا كَثِيرًا جَزَاءً بِمَا كَانُوا يَكْسِبُونَ﴾ 82 سورة التوبة.

المظهر الثاني: حتى لا نتغنى بمثل ما تغنى به الشاعر ابو نواس:

صفراء لا تنزل الاحزان ساحتها ان مسها حجر مسته سراء

بل نتغنى حزنا لما آل اليه معنى المساحات الخضراء إذ نقلت من أماكنها بالمناطق السكنية zones d'agglomérations إلى مداخل ومخارج المدن ولم تسلم القرى وتتحل محلها ممهلات فوضوية بأشكال مقرفة قرف المساحات الخضراء مجازا لان حقيقة امر خضرتها الممزوج بصفرتها ليس سوى الوان زجاجات الخمر بمختلف الاصناف وقتينيات بمختلف الاحجام، لو نطقت لذكرت بعقول ذهبت بفعلها ولبكت وندبت عواقب اصحابها .

هاجس حوادث المرور حصد ولا يزال متعطشا ليحصد الأرواح البشرية وغير البشرية وبتزايد مذهل بلغت اضراره اضعاف ما احده زلزال الطبيعة وما اوقعه بركان العشرية السوداء ومن ثم لا غرابة ان يتخذ بجدارة تسمية (ارهاب الطرقات).

الأمر الذي يفرض التساؤل المستتب من اشكالية موضوع الملتقى وكجزئية منه تتعلق بكيفية التصدي لظاهرة حوادث الطرق ومدى امكانية وضع سياسة الحد أو التقليل منها ؟

وللإجابة على هذا التساؤل خصصت المحور الاول لتحديد اسباب تنامي حوادث المرور وعواقبها الكارثية.

أما المحور الثاني خصصته لعلاج ظاهرة حوادث المرور من المنظور القانوني (وقاية وردعا) من خلال قانون تنظيم حركة المرور عبر الطرق وامنها وسلامتها.

المحور الاول: أسباب تنامي ظاهرة حوادث المرور والعواقب الكارثية

حوادث المرور وما ينجم عنها من اضرار بشرية ومادية تطل المجتمع بكافة اطيافه (حاضرا ومستقبلا) ليست قدرا محتوما لبلد معين بقدر ماهي قضية الجميع اعتبارا لوقوعها الصادم لكافة بلدان المعمورة .

أولا: الحصيلة المفزعة

بحسب تقرير المنظمة العالمية للصحة والبنك العالمي⁽¹⁾

L'organisation Mondiale de la Santé et la Banque Mondiale

المتضمن حصيلة حوادث المرور المروعة: 1,2 مليون قتيل وما بين 20 إلى 50 مليون جريح (سنويا) أي بمعدل 3000 قتيل يوميا، 140000 جريح منهم 15000 بإعاقة مدى الحياة⁽²⁾.

وإذا كان الأمر بهذا النوال كظاهرة عالمية، فان الجزائر كغيرها من بلدان العالم لم تكن في منأى من هذه الظاهرة، فحوادث المرور يومية وغدا الأمر كارثيا من خلال الرقم المرعب chiffre alarmant لعدد الحوادث المرورية المأساوية .

فالسداسي الاول لسنة 2016 وفقا لإحصائيات المركز الوطني للوقاية من حوادث

المرور (Centre National de Prévention de Sécurité Routières (CNPSR)

الحصيلة 1919 قتيلًا وعدد 21290 جريحا⁽³⁾.

وإن الدراسات اثبتت ان نسبة الاموات الناجمة عن حوادث المرور في بلادنا اكثر ارتفاعا مقارنة بالنسبة العالمية إذ الحصيلة السنوية ما بين 4000 إلى 5000 قتيل ما يفيد ان عدد الضحايا اكثر من مرة ونصف مقارنة بضححايا زلزال بومرداس⁽⁴⁾.



وموازة للحصيلة البشرية فان حوادث المرور وفقا لدراسة من طرف باحثين من جامعة باتنة المقدمة في اليوم الدراسي المنظم بالمركز الوطني للوقاية من حوادث الطرقات اكدت ان الدولة تتكبد خسائر هذه الحوادث بمبلغ 100 مليار دينار (دراسة 2015)⁽⁵⁾.

إن ما وصلت اليه الوضعية الحرجة اصبح مدعاة لتحديد الاسباب التي تكمن وراء هذا الكابوس المرعب لإرهاب الطرقات.

ثانياً: أسباب الحصيلة

إذا كان امر الاسباب لا يخص الجزائر وحدها بل هي اسباب مشتركة، طبعاً مع بعض التفاوت، فإنها اسباب متعددة (تعددت الاسباب والموت واحد) تتأرجح بين اسباب العوامل البشرية والاسباب الناجمة عن التقلبات الجوية والاسباب التقنية

Causes Humaines, Météorologiques et Techniques

ومن خلالها مجتمعة أو منفردة يبرز القاسم المشترك بين جميعها وهو الانسان. فأكثر الحوادث ونسبة 90% سببها العامل البشري (القيادة في حالة سكر، السرعة المفرطة، الإرهاق والتعب القيادة بدون رخصة، استعمال الأدوات المثبطة للانتباه أثناء القيادة كالهاتف النقال، وعدم استعمال الحزام الأمني والخوذة بالنسبة للدراجات الهوائية والنارية) وجميعها ذات الصلة بالعامل البشري ونسبتها مقارنة بالعوامل الأخرى 10/9⁽⁶⁾، الأمر الذي يفيد أن بقية الأسباب هي الأخرى لها نصيبها (الحالات التقنية للسيارات والطرقات والأحوال الجوية) والتي تبقى دائماً رهينة السلوك البشري الاساس في تحويل نعمة الحداثة إلى نقمة.

فما هو السبيل لتصحيح سلوك البشر حتى يتسنى تفضي هذه الحوادث المؤلمة آلام الشكلى والأيتام وآلام الإعاقات وكل من مسهم الضرر (مباشراً كان ام غير مباشر)، وبالتبعية لذلك القضاء على هذه الظاهرة التي مست أكثر البلدان الضعيفة والمتوسطة الدخل من خلال ارتفاع نسب معدلات حوادث المرور بها وتتحمل عبء ثقلها بنسبة 90% من الحصيلة، وان عدم اتخاذ إجراءات حازمة وحاسمة مستقبلاً ستكون الحصيلة خلال 2020 أكثر من الحصيلة العالمية السابقة الذكر⁽⁷⁾.

فالأمر إذن يتعلق بأمن الطرقات وهي قضية الجميع من خلال منظومة مرورية تقع على كاهل الحكومات والمعنيين بالصناعة والمنظمات الحكومية وغير الحكومية لاتخاذ اجراءات واضحة للتصدي بحزم سعيا للقضاء أو على الاقل التقليل من هذه الحوادث المفزعة.⁽⁸⁾

وإذا كانت كثير من الدول سارعت إلى اتخاذ اجراءات حازمة عملا بتوصيات المنظمة العالمية للصحة والبنك العالمي، وان هذه الاجراءات المتخذة اتت اكلها من خلال الحد من خطر الحوادث الماسة بأمن الطرقات والعمل على تقليص عواقبها، فهل نحن معنيون بذلك للعمل بهذه التوصيات؟

المحور الثاني: علاج ظاهرة حوادث المرور من المنظور القانوني (وقاية وردعا)

الأمر يتعلق بالتطرق اولا لمعالجة المشرع لحوادث المرور من خلال الاحكام الصادرة في هذا الشأن، ثم التعرض ثانيا لمدى نجاعة هذه الاحكام من خلال السياسة الجنائية المتبعة.

أولا: المعالجة القانونية

منذ الاستقلال ولغاية اليوم عرفت المنظومة التشريعية عديد القوانين والوامر ومراسيم وقرارات تنظيمية ذات الصلة بتنظيم حركة المرور وامن وسلامة الطرق والتي حملت تسمية في البداية بقانون المرور واستبدلت لاحقا بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها وامنها.

بداية ومباشرة بعد الاستقلال استمر سريان القانون الفرنسي المسمى بقانون شرطة المرور، إعمالا بالقانون رقم 62-157 باستثناء ما كان يتعارض مع السيادة الوطنية⁽⁹⁾. ثم صدر الأمر 71-15 تلاه الأمر 74-107 ثم قانون 87-9 ليتم صدور قانون 01-14 المعدل والمتمم بالقانون 04-16 ثم الأمر 09-03 المعدل والمتمم بالقانون 17-05 المؤرخ في 16/02/2017⁽¹⁰⁾.

بقراءة متأنية لنصوص احكام هذه القوانين الصادرة خلال هذه الفترة التي تكاد تقارب النصف قرن نجد ان المشرع اتجه في البداية إلى اتباع سياسة عقابية بدت واضحة من خلال تشديد العقوبات اثر كل تعديل لاحق لسابقه (على سبيل المثال

العقوبات المخصصة للقيادة في حالة سكر والقيادة بدون رخصة وعدم الامتثال لأمر التوقف وجنحة الفرار..).

ثم حصل تغيير في هذه السياسة المتبعة للتصدي لحوادث المرور بعد ان بدا ناقوس خطر تناميها باللجوء إلى سياسة وقائية مرافقة في ذات الوقت لاستمرار السياسة الردعية (انظر في الشأن المادة الرابعة من القانون 01-14 وكذا الفصل الخامس من هذا القانون المعنون بأمن الطرقات والوقاية من حوادث المرور) وليستمر في نفس النهج من خلال التعديل الاخير من خلال تكريس نظام رخصة القيادة بالتقييد والذي لا يزال تطبيقه رهن التنظيم اللاحق،⁽¹¹⁾ وكذا احداث المجلس التشاوري ومندوبيات وطنية للأمن في الطرق تكلف بتنفيذ السياسة الوطنية للوقاية والامن.⁽¹²⁾ والتساؤل الذي يفرض نفسه في هذا الصدد، هل وفق المشرع في الاحكام المبينة في هذا القانون وقائية كانت ام ردعية؟ انطلاقا من تأكيده ان الدولة مسؤولة لترقية سياسة خاصة بالوقاية والامن في الطرقات وتطبيقها من خلال بنود المادتين 63-64 من نفس القانون.

ثانيا: نجاعة السياسة المتبعة لصد ارباب الطرقات

تماشيا والتطور الذي عرفه القانون الجنائي بالانتقال من السياسة الجنائية الردعية إلى السياسة الجنائية التأهيلية ثم اخيرا نحو السياسة الجنائية التصالحية .

De la politique Rétributive ou Punitiv Passant par la politique Réhabilitiv à la politique Restaurative ou Réparatrice⁽¹³⁾

فان الأمر انعكس من منظور عام بالنسبة لكافة التشريعات لتتجه السياسة العقابية نحو السياسة التأهيلية ثم شيئا فشيئا نحو السياسة التصالحية وبخطى بطيئة بالنسبة للتشريع في بلادنا بعد ثبوت فشل السياسة الردعية التي لم تؤت أكلها واحتفاظه بالسياسة الجنائية التأهيلية وجعلها مرافقة بسياسة جنائية وقائية مسبقا، كسبيل للحد من الاجرام قبل ارتكابه (مثلما هو الشأن في حوادث الطرق).

في هذا الصدد ربما بشيء من المبالغة فان السياسة المتبعة بشأن التصدي للحوادث المرورية الردعية بالأخص فإنها لم تأت بأية نتائج ايجابية ويكفي انه رغم رفع

العقوبات (سواء السالبة للحرية أو العقوبات المالية) منذ صدور القانون 01-14 وما تلاه من تعديلات، ومع ذلك استمر حجم الحوادث المرورية في تزايد كارثي. في حين السياسة الوقائية هي الأخرى رغم تضمينها احكاماً جدياً الا انه يبدو انها تفتقر للتطبيق السليم ومن ثم بقيت غير ذات جدوى.

للعلم إذا كانت أسس السياسة الوقائية المتبعة تم جلبها من تجارب الغير ولا عيب في ذلك، فان فشل تطبيقها الذي يبقى مؤقتاً مرده عوامل بشرية الأمر الذي دفع بالمشرع في التعديل الاخير اعاد النظر في الهيئات الموكول لها تطبيق سياسة الوقاية والأمن في الطرقات⁽¹⁴⁾.

إن السياسة الوقائية والتي لم تجد طريقاً لنجاحها مثلما سبق الذكر هي نفسها التي عرفت تجارب بلدان أخرى واتت اكلها من خلال ما حققته من نتائج باهرة . وفي هذا الشأن يحسن ان نشير إلى ثلاث منها وبأحسن الممارسات المطبقة لهذه السياسة الهادفة إلى الوقاية من الحوادث وتحقيق امن الطرقات وسلامتها.

المثال الأول: الذي عرف باسم "Vision Zéro" المطبق في السويد وبرنامج الأمن المستدام "Programme de Sécurité Durable" المطبق بالبلاد المنخفضة " Pays Bas هولندا⁽¹⁵⁾.

إن المسعى الذي تحقق من هذين النموذجين يرتكز بالأساس على الممارسة الاحسن في المجال التطبيقي ونجم عنها تحقيق امن الطرقات إلى جانب مزايا أخرى إذ من خلال تشجيع نموذج الحياة الافضل الاكثر صفاء ونقاء تم اللجوء إلى استعمال الدرجات الهوائية للإسهام في تقليص التلوث الصوتي والبيئي الناجم عن حركة السيارات.

Elles peuvent aussi constituer à réduire les pollutions sonore et atmosphérique qui résultent du trafic automobile.

أما المثال الثاني: ويعتمد استراتيجية شبيهة بالمثال الاول ما تسعى إلى تطبيقه كولومبيا كبلد سائر في طريق النمو مثلنا وتطبيق سليم لمحتوى هذه الاستراتيجية الشبيهة Une Stratégie Similaire.

في حين المثال الثالث: ما انتهجته كوستاريكا والتي يطلق عليها تسمية سويسرا أمريكا الوسطى إذ بفضل مجلس وطني لأمن الطرقات التابع لوزارة الأشغال العمومية والنقل استطاع بفضل السياسة الوقائية المتبعة تقليص حوادث المرور المميتة ما بين سنتي

2001-2005 إلى 19% ، (وفي بلدنا مع الأسف نصت المادة 64 من القانون 01-14 على أحداث مركز وطني للوقاية من حوادث المرور تحت وصاية الوزارة المكلفة بالنقل وكانت الحصيلة المروعة 1919 قتيلا خلال السداسي الأول لسنة 2016). وبحكم أننا ننتمي لأمة التواصي على الصبر فإن الجهود والمساعي لا تزال متواصلة للتصدي لكل ما من شأنه ان يمس بالأمن والسلامة المرورية (خصوصا والحصيلة الكارثية في تزايد مخيف)، فان التعديل الاخير بقانون 17-05 وان كان لا يستبعد سياسة الاسلوب الردعي من خلال تشديد عقوبات مخالفات الطرق بدرجاتها الاربعة⁽¹⁶⁾. رغم ان الاتجاه الحالي للسياسة الجنائية ميال للبدائل لثبوت عدم منطوقية العقوبات الردعية⁽¹⁷⁾ وبالعكس البدائل كأسلوب المكافاة مثلا حقق ويحقق نتائج معتبرة (مثلا عدم ارتكاب المخالفات لفترة معينة يستتبع مكافاة استرجاع نقاط رخصة القيادة)⁽¹⁸⁾.

إنه الأمر الذي أدى إلى الاخذ بالأسلوبين معا يجعل السياسة الوقائية مرافقة للسياسة القمعية مثلما جاء في القانون 01-14 في المادة 63 منه وبالقانون 17-05 في مادته 63 مكرر المتعلقة بإنشاء مجلس تشاوري تابع للوزير الاول ليكلف بتحديد السياسة الاستراتيجية الوطنية للوقاية والامن في الطرق تسهر على تطبيقها مندوبيات على المستوى الوطني وفقا للمادة 63 مكرر 1 من نفس القانون.

إنه من دون أدنى شك فان هذه التعديلات الحالية وتلك التي سبقتها جاءت في اطار توصيات المنظمة العالمية للصحة والبنك العالمي ويبقى فقط ان سر نجاح هذه التوصيات يبقى دائما وأبدا رهنا للعامل البشري لترجمة النصوص الناجمة عنها بشكل سليم .

إنها التوصيات التي تركز ترقية المؤسسات الوقائية من خلال:

- جعل امن الطرقات اولوية اساسية
- تعيين هيئات رئيسة توفر لها كافة الموارد تكون مسؤولة أمام الكافة
- تحديد الاهداف الملائمة في مجال أمن الطرقات واعتماد خطط وطنية
- تعزيز انشاء مجموعات ترقية امن الطرقات
- تخصيص ميزانية لأمن الطرقات تركز أساسا على الاستثمار في الانشطة الفعالة في مجال امن الطرقات.

- وموازة مع كل ذلك تطبيق استراتيجية تضمن احترام تنفيذ كافة الأحكام المحددة، لتحقيق أمن وسلامة الطرقات من جهة والاعتناء بالجانب التقني سواء تعلق الأمر بالمركبات أو المنشآت الأساسية للطرق من جهة أخرى⁽¹⁹⁾.

خاتمة:

ناظرة القول إذا كانت حوادث المرور متوقع حدوثها اعتبارا أيضا للطبيعة البشرية لقوله صل الله عليه وسلم: " كل بن ادم خطأ وخير الخطائين التوابون" فان الوقاية من الحوادث المرورية هو بمثابة التوبة التي يسعى اليها الجميع من خلال نشر ثقافة عدم الاضرار بالنفس وبالغير من خلال احترام القواعد المسطرة لحركة المرور (فرب الاسرة وبمعية ابنائه وهو القدوة لهم لا يستعمل الحزام الامني الا اثر مشاهدته للشرطة أو الدرك، ثم ينزعه مباشرة بعد ذلك وعلى مرأى ومسمع ابنائه وبذلك لا يكون قدوة لتربيتهم ان الحزام الامني هو الحفاظ على الحياة).

إنه الأمر الذي يقتضي التعاون والتكاتف من الجميع، المجتمع بكافة اطيافه معني بالتحسيس من اجل الوقاية من حوادث المرور، المجتمع المدني مدعو للعب الدور الفعال لمحاربة اشكال التهور وكل ما من شأنه الابقاء على استمرار الحصيلة المفزعة، المدرسة والمسجد ومختلف وسائل الاعلام وحتى المواطن وهو يتمتع بحق المواطنة دستوريا جميعهم وكل من موقعه منوط به القيام بالدور التربوي انطلاقا من مبدأ احترام الاخر وما يضرك يضر غيرك وان الجميع يخضع لأحكام القانون ولا أحد يسمو على القانون ويكفي التأكيد ان احترام قواعد المرور من شأنه وضع الحد النهائي لإرهاب الطرقات وبتحقق الاحترام الكامل من الجميع لقواعد حركة المرور يتحقق شعار الملتقى " لا لا لحوادث الطرقات ".

﴿وَقُلْ أَعْمَلُوا فَسَيَرَى اللَّهُ عَمَلَكُمْ وَرَسُولُهُ وَالْمُؤْمِنُونَ وَسَتُرَدُّونَ إِلَىٰ عَالِمِ الْغَيْبِ وَالشَّهَادَةِ فَيُنَبِّئُكُمْ بِمَا كُنْتُمْ تَعْمَلُونَ﴾¹⁰⁵ التوبة .

الهوامش والمراجع:

(1)- Rapport mondial sur la prévention des traumatismes dus aux accidents de la circulation chapitre5 Conclusions et recommandations, p.169 who.int/violence_injury_prevention/publications/road_traffic/.../chapter5_fr.

(2)-Accident de la route et identification des facteurs de risque, Etude prospective réalisée au niveau du service de médecine légale du CHU d'Annaba à propos de 236

cas, par Mr Lewhe Mahugnon JORYS & Mlle Zemmour Ouarda, Faculté de médecine Baji Mokhtar de Annaba,

https://www.memoireonline.com/07/092398/m_Accident-de-la-route-et-identification-des-facteurs-derisque-Etude-prospective-realisee-au-nivea4.html

(3)- Les accidents de la route, un phénomène mondial, Actualité Quotidien National d'information, Ismain, vendredi 31/03/2017, www.reflexionZ.net/les-accidents-de-la-route-un-phenomene-mondial_a46327.html

(4)-Accident de la route et identification des facteurs de risque, Etude prospective réalisée au niveau du service de médecine légale du CHU d'Annaba à propos de 236 cas, par Mr Lewhe Mahugnon JORYS & Mlle Zemmour Ouarda, op.cit p.7/48.

(5)- Les accidents de la route, un phénomène mondial, Actualité Quotidien National d'information, op.cit.

(6)- Quelles sont les principales causes des accidents de la route,

https://www.jurifiable.com/conseil-juridique/droit.../causes-accidents-de-la-route

(7)- Rapport mondial sur la prévention des traumatismes dus aux accidents de la circulation chapitre5 Conclusions et recommandations, op.cit. p.169

(8)- Ibid.

(9)- قانون رقم 62-157 المؤرخ 31/12/1962 المتعلق باستمرار سريان القوانين لما قبل الاستقلال عدا ما كان متعارضا مع السيادة الوطنية.

(10)- أمر 71-15 المؤرخ في 05-04-1971، أمر 74-107 المؤرخ في 06-12-1974، قانون 87-09 المؤرخ في 10-02-1987، قانون 01-14 المؤرخ في 19-08-2001 المتمم بالقانون 04-16 المؤرخ في 10-11-2004، والأمر 09-03 المؤرخ في 22-07-2009، والمعدل والمتمم بالقانون 17-05 المؤرخ في 16-02-2017.

(11)- المادة 62 وما يليها من القانون 17-05 المؤرخ في 16/02/2017 والمتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها وأمنها.

(12)- المادة 63 مكرر من نفس القانون 17-05.

(13)- الاسرة والقانون الجنائي، بن نصيب عبد الرحمن، دكتوراه، 2016 ص 224-225

(14)- Rapport mondial sur la prévention des traumatismes dus aux accidents de la circulation chapitre5 Conclusions et recommandations ،op.cit. p.170&175.

(15)- هولندا البلد الاكثر ديمقراطية والأقل فسادا والمصنف الاول عالميا في سعادة الطفل حسب L'Unicef

(16)- المواد: 66-69 مكرر-71 مكرر-79-87-89-93 من القانون 17-05.

(17)- Conclusion Générale, www.febiac.be/documents_febiac/Promove2003/conclusion_generale.

(18)- المادة 62 مكرر 04 من القانون 17-05.

(19)- Rapport mondial sur la prévention des traumatismes dus aux accidents de la circulation chapitre5 Conclusions et recommandations ،op.cit. p.171