

Distr.: General
30 September 2011
Arabic
Original: English

الجمعية العامة



الدورة السادسة والستون
البند ١٢ من جدول الأعمال
الأزمة العالمية للسلامة على الطرق

تحسين السلامة على الطرق في العالم

مذكرة من الأمين العام

يحيل الأمين العام طيه تقريراً عن تحسين السلامة على الطرق في العالم، أعدته منظمة الصحة العالمية بالتشاور مع لجان الأمم المتحدة الإقليمية والشركاء الآخرين في فريق الأمم المتحدة المعني بالتعاون في مجال السلامة على الطرق.

موجز

يقدم هذا التقرير ما استجد من معلومات عن حالة تنفيذ التوصيات الواردة في قرارات الجمعية العامة ٢٨٩/٥٨ و ٥/٦٠ و ٢٤٤/٦٢ و ٢٥٥/٦٤ المتعلقة بتحسين السلامة على الطرق في العالم. وهو يشمل فترة السنتين (تشرين الأول/أكتوبر ٢٠٠٩ - آب/أغسطس ٢٠١١) التي انقضت منذ صدور آخر تقرير قدم بهذا الشأن إلى الجمعية العامة (A/64/266). ويقدم هذا التقرير سرداً لما اضطلع به مجتمع السلامة على الطرق في العالم من أنشطة وما حققه من إنجازات لبلوغ أهداف عقد العمل من أجل السلامة على الطرق. وهو يصف أيضاً بعض الأنشطة الجارية المتعلقة بالسلامة على الطرق، والتي تشهد على الإقرار بوجود هذه المشكلة في جميع أرجاء العالم وعلى الحلول التي يتعين على الحكومات وغيرها من أصحاب المصلحة تنفيذها لكبح الموجة الحالية من حوادث المرور على الطرق ما تخلفه من آثار ساءت على الصحة العامة أو على التنمية. وكان أبرز حدثين في مجال السلامة على



الطرق أثناء الفترة المشمولة بالتقرير استضافة الاتحاد الروسي للمؤتمر الوزاري العالمي الأول للسلامة على الطرق في تشرين الثاني/نوفمبر ٢٠٠٩، والإعلان عن انطلاقة عقد العمل من أجل السلامة على الطرق في أيار/مايو ٢٠١١. واستقطب كلا الحدثين اهتماماً شديداً بهذه المسألة على أعلى المستويات السياسية في الكثير من البلدان، مما أفضى إلى إعداد خطط وتحديد أهداف لمعالجة هذه المشكلة. ويختتم التقرير بعدد من التوصيات لكي تنظر فيها الجمعية العامة من أجل تحقيق أهداف العقد.

المحتويات

الصفحة

٤	.....	أولا - مقدمة
٥	.....	ثانيا - دعوة إلى إعلان عقد للعمل من أجل السلامة على الطرق
٦	.....	ثالثا - بدء أنشطة عقد العمل من أجل السلامة على الطرق
٩	.....	رابعا - الصكوك القانونية والقرارات والصكوك السياساتية الدولية
١٠	.....	خامسا - الدعم والتعاون التقنيان
٢٠	.....	سادسا - الدعوة
٢٤	.....	سابعا - جمع البيانات والبحوث/رصد العقد
٢٦	.....	ثامنا - الدعم المالي
٢٧	.....	تاسعا - النتائج والتوصيات

أولا - مقدمة

١ - في كل عام يموت ما يقرب من ١,٣ مليون شخص نتيجة حوادث التصادم على الطرق، ويحدث أكثر من ٩٠ في المائة من تلك الوفيات في البلدان المنخفضة والمتوسطة الدخل. ويصاب ما بين ٢٠ و ٥٠ مليون آخرين بجروح خطيرة. والإصابات الناجمة عن حركة المرور على الطرق هي أيضاً السبب الرئيسي لوفيات الذين تتراوح أعمارهم بين ١٠ أعوام و ٢٤ عاماً. ويمكن الحيلولة دون وقوع أعداد كبيرة من الوفيات والإصابات الناجمة عن حوادث المرور على الطرق بالتصدي لأسبابها الرئيسية التي تشمل السرعة المفرطة، وعدم استخدام أحزمة الأمان ومقاعد السلامة الخاصة بالأطفال، والقيادة تحت تأثير الكحول، وعدم استخدام سائقي المركبات الآلية ذات العجلتين والثلاث عجلات خوذاً واقية؛ وسوء تصميم البنى الأساسية للطرق أو عدم صيانتها صيانة كافية؛ وعدم وجود خدمات إسعاف كافية في حالة التعرض لصدمات.

٢ - وفي يوم الصحة العالمي لعام ٢٠٠٤، أصدرت منظمة الصحة العالمية بالاشتراك مع البنك الدولي التقرير العالمي عن الوقاية من الإصابات الناجمة عن حوادث المرور الذي يشدد على أهمية الوقاية من الإصابات الناجمة عن حوادث المرور ويقدم عدداً من التوصيات بشأن كيفية تصدي البلدان لهذه المشكلة. ومنذ إصدار التقرير، اعتمدت الجمعية العامة أربعة قرارات (٢٨٩/٥٨ و ٥/٦٠ و ٢٤٤/٦٢ و ٢٥٥/٦٤) بشأن تحسين السلامة على الطرق.

٣ - وقامت منظمة الصحة العالمية وفقاً لولاية التنسيق التي أسندتها إليها الجمعية العامة في القرار ٢٨٩/٥٨، وفي ظل التعاون الوثيق مع لجان الأمم المتحدة الإقليمية بتيسير إنشاء فريق الأمم المتحدة المعني بالتعاون في مجال السلامة على الطرق، الذي يعقد اجتماعات نصف سنوية لتنسيق أنشطة السلامة على الطرق التي ينفذها أعضاؤه. وقد عقد فريق التعاون أربعة اجتماعات منذ أيلول/سبتمبر ٢٠٠٩. وفي نيسان/أبريل ٢٠١١، وإلى جانب اللجان الإقليمية، بات الفريق يضم أكثر من ٥٠ عضواً بما في ذلك الوكالات الدولية والحكومات والمؤسسات والمراكز والمنظمات الحكومية الدولية ومؤسسات القطاع الخاص. ومما يدل على التأييد الواسع الذي يحظى به هذا التعاون عدد القطاعات الممثلة واتساع نطاقها (الصحة والنقل والمصارف الإنمائية على سبيل المثال) واستمرار الاهتمام الذي تبديه مؤسسات أخرى للمشاركة.

٤ - وهذا هو أول تقرير يقدم إلى الأمين العام عن تحسين السلامة على الطرق في العالم منذ إعلان الجمعية العامة عن انطلاقة عقد العمل من أجل السلامة على الطرق (٢٠١١-٢٠٢٠). بموجب قرارها ٢٥٥/٦٤. ويشمل هذا التقرير الفترة الممتدة من تشرين

الأول/ أكتوبر ٢٠٠٩ إلى آب/أغسطس ٢٠١١ ويقدم سرداً لما قامت به كل من منظمات الأمم المتحدة، والوكالات المعنية بالسلامة على الطرق في العالم، والقطاع الخاص، والمجتمع المدني من أنشطة وما حققه من إنجازات منذ التقرير الأخير الذي قدمه الأمين العام إلى الجمعية العامة (A/64/266). ويبين هذا التقرير على الأخص المساعي التي تبذل في كل أرجاء العالم من أجل التصدي لعوامل الخطر الرئيسية المتعلقة بحوادث المرور بهدف الحد مما ينجم عنها من وفيات وإصابات.

ثانياً - دعوة إلى إعلان عقد للعمل من أجل السلامة على الطرق

٥ - في ٢٠ تشرين الثاني/نوفمبر ٢٠٠٩، اعتمد أكثر من ٧٠ وزيراً للنقل والصحة والداخلية وغيرهم من كبار المسؤولين الحكوميين في ١٥٠ بلداً إعلان موسكو في ختام المؤتمر الوزاري العالمي الأول للسلامة على الطرق^(١) (المعقود في ١٩ و ٢٠ تشرين الثاني/نوفمبر)، الذي شكل حدثاً بارزاً في مجال السلامة على الطرق استضافته حكومة الاتحاد الروسي. وإلى جانب دعوة الجمعية العامة إلى إعلان العقد ٢٠١١-٢٠٢٠ عقداً للعمل من أجل السلامة على الطرق، تشجع هذه الوثيقة التاريخية على مواصلة تنفيذ التوصيات الواردة في التقرير العالمي عن الوقاية من الإصابات الناجمة عن حوادث المرور، وتدعو إلى بذل الجهود على الأخص لتلبية احتياجات المارة وسائقي الدراجات وسائقي الدراجات النارية؛ وتوصي بتعزيز التشريعات الوطنية المتعلقة بالسلامة على الطرق وإنفاذ ما يتصل بها من أنظمة ومواءمتها عن طريق التنفيذ الفعال للضوابط القانونية الدولية، وتؤيد تعزيز الإسعاف في حالة التعرض لصدمات، وتطلب من المجتمع الإنمائي الدولي المزيد من التمويل. وألقى الرئيسي ديميتري مدفيديف كلمة في المؤتمر الذي حضره نحو ١٥٠٠ مندوب بمن فيهم وزراء، وممثلون عن وكالات الأمم المتحدة، ومسؤولون من منظمات المجتمع المدني، وقيادات الشركات الخاصة، وغيرهم من الخبراء في مجال السلامة على الطرق. ولفت المشاركون الانتباه إلى ضرورة اتخاذ إجراءات لمعالجة الأثر الجسيم والمتعاظم لحوادث المرور على الطرق، واستعرضوا التقدم المحرز في مجال تنفيذ التقرير العالمي عن الوقاية من الإصابات الناجمة عن حوادث المرور، وتبادلوا المعلومات والممارسات السليمة بشأن السلامة على الطرق.

٦ - وفي ٢ آذار/مارس ٢٠١٠، اعتمدت الجمعية العامة القرار ٦٤/٢٥٥ الذي أعلنت بموجبه الفترة ٢٠١١-٢٠٢٠ عقداً للعمل من أجل السلامة على الطرق هدفه تثبيت عدد الوفيات الناجمة عن حوادث المرور ثم خفض المستوى المتوقع منها على الصعيد العالمي.

(١) A/64/540، المرفق؛ انظر أيضا http://www.who.int/roadsafety/ministeria_conference/en/index.html.

وتطلب الجمعية العامة أيضاً في هذا القرار إلى منظمة الصحة العالمية ولجان الأمم المتحدة الإقليمية أن تقوم، بالتعاون مع فريق الأمم المتحدة المعني بالتعاون في مجال السلامة على الطرق وغيره من أصحاب المصلحة، بإعداد خطة عمل تكون بمثابة وثيقة توجيهية للأنشطة المتصلة بالعدد، وتهيب بالدول الأعضاء أن تنفذ الأنشطة المتصلة بالسلامة على الطرق بما في ذلك الرعاية المقدمة بعد الحوادث وتأهيل ذوي الإعاقة، وتدعوها إلى تضمين أنشطة في خططها تولي اهتماماً خاصاً لاحتياجات مستخدمي الطرق المعرضين للخطر وغيرهم من مستخدمي الطرق في البلدان المنخفضة والمتوسطة الدخل؛ وتدعو المؤسسات المالية والمصارف الإنمائية الإقليمية إلى مساعدة البلدان النامية على بناء شبكات مستدامة للنقل العام؛ وتدعو إلى اتخاذ إجراءات مشتركة بين العديد من القطاعات لزيادة نسبة البلدان التي لديها تشريعات شاملة بشأن عوامل الخطر الرئيسية في مجال السلامة على الطرق، وتشجع الدول الأعضاء على تعزيز إنفاذها التشريعات الحالية وعلى أن تصبح أطرافاً متعاقدة في الصكوك القانونية للأمم المتحدة المتعلقة بالسلامة على الطرق وتنفيذها وعلى الانضمام إلى اتفاقية حقوق الأشخاص ذوي الإعاقة.

ثالثاً - بدء أنشطة عقد العمل من أجل السلامة على الطرق

٧ - يشكل العقد فرصة تاريخية لتقديم إطار للعمل للدول الأعضاء وشركائها يمكن أن ينقذ حياة الملايين في نهاية المطاف. والرؤية التي ينطوي عليها هي عالم يكون فيه التنقل آمناً للجميع الذين يستخدمون طرق العالم. والسيناريو البديل لا يدعو للتفاؤل: فإذا لم يتخذ أي إجراء بهدف التصدي للأزمة الراهنة، من المتوقع أن يزيد عدد الوفيات الناجمة عن حوادث المرور على الطرق من مستواها الحالي الذي يبلغ ١,٣ مليون وفاة سنوياً إلى أكثر من ١,٩ مليون وفاة سنوياً بحلول عام ٢٠٢٠. وهدف العقد تثبيت العدد المتوقع للخسائر في الأرواح ومن ثم خفضه.

٨ - وأعدت منظمة الصحة العالمية ولجان الأمم المتحدة الإقليمية، بالتعاون مع شركاء آخرين في فريق الأمم المتحدة للسلامة المعني بالتعاون في مجال السلامة على الطرق وغيره من أصحاب المصلحة، خطة عالمية لعقد العمل من أجل السلامة على الطرق ٢٠١١-٢٠٢٠^(٢) من خلال عملية تشاورية واسعة تضمنت مناقشات مباشرة مع أبرز أصحاب المصلحة وتعليقات من الجمهور عبر شبكة الإنترنت. وتقدم هذه الخطة إطاراً عاماً للأنشطة التي يمكن تنفيذها في البلدان خلال هذا العقد. وتقتصر خمس فئات أو "ركائز"

(٢) متاحة على الموقع التالي: http://www.who.int/roadsafety/decade_of_action/plan/en/index.html.

كبرى من الأنشطة هي: إدارة السلامة على الطرق؛ تعزيز سلامة الطرق والتنقل؛ تعزيز أمن المركبات؛ تعزيز سلامة مستخدمي الطرق؛ الاستجابة بعد وقوع الحوادث. وتقترح هذه الخطة أيضاً مؤشرات لقياس التقدم المحرز في كل من هذه المجالات. والحكومات والوكالات الدولية ومنظمات المجتمع المدني والقطاع الخاص وغيرها من الجهات المؤثرة مدعوة لاستخدام هذه الخطة كوثيقة توجيهية لتنظيم المناسبات والأنشطة التي ستقدم لها الدعم في إطار هذا العقد.

٩ - وصُممت إشارة السلامة على الطرق باعتبارها هوية مرئية رئيسية ترمز إلى هذا العقد. والغرض منها توحيد الجهود التي تبذل حالياً في إطاره. وهي تهدف إلى تشجيع الجهات التي تحتفل بانطلاقة العقد إلى "وضع الإشارة والإيمان والعمل بها" من خلال وضعها وإبرازها في مواد الدعوة للمناسبات المتصلة بالعقد، والتفكير ملياً في أثر حوادث المرور على الطرق وإمكانيات الوقاية منها، واتخاذ الإجراءات الكفيلة بضمان تعزيز السلامة على الطرق.

١٠ - وفي ١١ أيار/مايو ٢٠١١، أعلن عن انطلاقة العقد في ١١٠ من البلدان على الأقل حول العالم. وحضر عشرات من المناسبات المعلن عنها وعددها ٣٠٠ مناسبة أقيمت إيدانا ببدء العقد^(٣) رؤساء دول وحكومات وشخصيات أخرى رفيعة المستوى^(٤). وشكلت العديد من المناسبات الوطنية الرفيعة المستوى فرصاً للإعلان عن خطط عمل ملموسة للعقد أو لإقرار تشريعات جديدة تتناول مخاطر معينة متعلقة بالسلامة على الطرق. فعلى سبيل المثال، أعلنت بنن، وتونغا، وغواتيمالا، والفلبين، وليتوانيا، والمكسيك، وهندوراس عن استراتيجيات وطنية للسلامة على الطرق بما يتسق مع الخطة العالمية، وتقوم جزر كوك، وفيت نام، وماليزيا حالياً بإعداد مشاريع خططها.

١١ - وأضيتت المعالم الوطنية بإشارة السلامة على الطرق في مدن منها بريسبان في أستراليا، وبوينس آيرس، وتورونتو في كندا، وجنيف، وريو دي جانيرو، وسيدني في أستراليا، وفرصوفيا، وكوريتيبيا في البرازيل، وكولومبو، ولندن، وموسكو، ونيويورك، وهانوي. وتناقلت وسائل الإعلام الاجتماعية حول العالم صوراً عن هذه الإضاءات.

(٣) القائمة الكاملة للمناسبات الاحتفالية المعلن عنها متاحة على الموقع التالي:

http://www.who.int/roadsafety/decade_of_action/launch/national/en/index.html

(٤) حضر رؤساء الدول هذه المناسبات في إثيوبيا وسري لانكا وقبرص والمكسيك؛ وفي كينيا، انضم مايكل، أمير كنت إلى نائب الرئيس ووزير النقل؛ وحضر رئيس الوزراء المناسبة التي نظمت في المملكة المتحدة؛ وفي مصر، أقيم احتفال للإعلان عن انطلاقة العقد برعاية كل من رئيس الوزراء، ووزير الداخلية، وسفير ورئيس وفد الاتحاد الأوروبي لدى مصر، وغيره من المندوبين الأوروبيين الرفيعة المستوى، ووكالات الأمم المتحدة.

١٢ - وأجرى المسؤولون الحكوميون والمشاركون من القطاع الخاص والأكاديميون في العديد من البلدان مناقشات موضوعية بشأن إنشاء وكالة رائدة للسلامة على الطرق وتحديد أهداف وطنية، وأدخلت تعديلات على قوانين السلامة على الطرق أو جرى تعزيز إنفاذها بمناسبة انطلاقة العقد.

١٣ - وإلى جانب المناسبات القطرية، أقيم عدد من المناسبات الإقليمية شمل مناسبة استضافتها حكومة جمهورية صربيا أقيمت إيذانا ببدء العقد في منطقة اللجنة الاقتصادية لأوروبا ومناسبة استضافتها حكومة المكسيك للعرض نفسه في أمريكا اللاتينية أثناء انعقاد مؤتمر البلدان الأيبيرية - الأمريكية والكاريبية بشأن السلامة على الطرق. ومن المناسبات العالمية التي احتل فيها العقد موقعاً بارزاً مناسبة أقيمت في وكالات الأمم المتحدة خلال انعقاد دورة لجنة التنمية المستدامة إيذانا ببدء العقد وذلك برعاية الولايات المتحدة الأمريكية وثلاث لجان إقليمية (اللجنة الاقتصادية لأوروبا، واللجنة الاقتصادية لأمريكا اللاتينية ومنطقة البحر الكاريبي، واللجنة الاقتصادية والاجتماعية لآسيا والمحيط الهادئ) ومحفل النقل الدولي، وحملة بيندم، شعار شركة ميشلان للإطارات.

١٤ - وكانت التغطية الإعلامية للمناسبات التي أقيمت إيذانا ببدء العقد ممتازة، فنشرت صحف إلكترونية في ٦٣ بلداً أكثر من ٢٧٠ مقالاً بالإسبانية والإنكليزية والفرنسية. ونشرت تحقيقات بهذا الصدد في مجلة الإيكونوميست، وصحيفة الواشنطن بوست، ومجلة لانست، وصحيفتي تايمز أوف إندريا، وجاكرتا بوست، وفي شبكة سي. إن. إن (CNN) وهيئة الإذاعة البريطانية (BBC)، وفي ١٨ وكالة للأخبار. كما قام ١٠٠ موقع شبكي عام غير إعلامي على الأقل بتغطية إعلان الحكومات والمنظمات غير الحكومية والمؤسسات والشركات الخاصة عن انطلاقة هذا العقد. وتصدر العقد، باللغة الإنكليزية وحدها، نحو ١,٥ مليون صفحة على شبكة الإنترنت. كما تميز بحضور ملحوظ في وسائل الإعلام الاجتماعية شمل صفحة على موقع فيسبوك، وحساباً على موقع تويتر، ومجموعة على موقع فليكر لتبادل الصور. وتناوله الكثير من وسائل الإعلام والقنوات الحكومية الرسمية على موقع تويتر حتى بلغ عدد من أدلوا بأرائهم بشأنه أكثر من مليوني شخص. ووردت الإشارة إلى العقد، وهي #roadsafetydecade، أكثر من ١ ٠٠٠ مرة على موقع تويتر، فوصلت إلى أكثر من ٣٠٠ ٠٠٠ شخص.

١٥ - واستهل عدد من الأنشطة المبيّنة في الفروع التالية والتي تدعم العقد وتساعد في تنفيذ الخطة العالمية.

رابعاً - الصكوك القانونية والقرارات والصكوك السياساتية الدولية

١٦ - خلال الفترة بين عامي ٢٠٠٩ و ٢٠١١، استمرّ العمل في اللجنة الاقتصادية لأوروبا على توحيد المعايير الدولية في مجال السلامة على الطرق. وفي آب/أغسطس ٢٠١١، كان هناك ٩٦ طرفاً متعاقداً في اتفاقية السير على الطرق لعام ١٩٤٩، و ٧٠ طرفاً متعاقداً في اتفاقية السير على الطرق لعام ١٩٦٨، و ٥٠ طرفاً متعاقداً في الاتفاق الأوروبي بشأن عمل طواقم المركبات المستعملة في النقل الطرقي الدولي. وفي مجال توحيد أنظمة المركبات، كان هناك ٤٦ طرفاً متعاقداً في الاتفاق المتعلق باعتماد مواصفات تقنية موحدة للمركبات ذات العجلات والمعدّات وقطع الغيار التي يمكن تركيبها و/أو استخدامها في المركبات ذات العجلات، وشروط الاعتراف المتبادل بالموافقات الممنوحة على أساس هذه المواصفات لعام ١٩٥٨، و ٣٢ طرفاً متعاقداً في الاتفاق المتعلق بوضع أنظمة تقنية عالمية للمركبات ذات العجلات والمعدّات والقطع التي تلائم المركبات ذات العجلات و/أو الممكن استخدامها فيها لعام ١٩٩٨، مما يغطي معظم البلدان التي توجد بها أنشطة كبرى في مجالات تصنيع المركبات. غير أن الاتفاق المتعلق باعتماد شروط موحدة للموافقة وللإعتراف المتبادل بالموافقة على معدّات وقطع المركبات الآلية قد تخلف عن هذا الركب، حيث لم ينضم إليه سوى ١٢ طرفاً متعاقداً.

١٧ - وقد نشرت اللجنة الاقتصادية لأوروبا نسخاً مبسّطة من منشور القرارات الجمّعة المتعلقة بالمرور على الطرق وبإشارات الطرق^(٥). وكان الهدف من ذلك إيجاد أدوات مرجعية تقدّم توجيهها للبلدان بخصوص كيفية تعزيز السلامة على الطرق، وتوفير إطاراً يتيح المجال لمزيد من التوحيد الطوعي للأنظمة على الصعيد الدولي.

١٨ - واتّخذت جمعية الصحة العالمية، ابتداءً من عام ٢٠١٠، ثلاثة قرارات مهمّة بالنسبة إلى السلامة على الطرق. ففي أيار/مايو ٢٠١٠، اتخذت جمعية الصحة العالمية القرار ٦٣-١٣ بشأن الاستراتيجية العالمية للحدّ من تعاطي الكحول على نحو ضار، وهي الاستراتيجية التي ينصبّ تركيزها على عشرة مجالات رئيسية للخيارات والتدخلات السياساتية على المستوى الوطني، بما في ذلك السياسات المتعلقة بالقيادة تحت تأثير الكحول والتدابير المضادة لهذا السلوك، وعلى أربعة مجالات ذات أولوية للتحرّك على الصعيد العالمي^(٦). وفي أيار/مايو ٢٠١١ اعتمد القرار ٦٤-٢٧، بشأن وقاية الأطفال من الإصابات، والقرار ٦٤-٢٨ بشأن الشباب والمخاطر الصحية. ويبحث القرار المتعلق بوقاية الأطفال من

(٥) متاح على العنوان: <http://live.unece.org/transwelcome/areas-of-work/road-safety-forum/publications.html>

(٦) يمكن الاطلاع على الاستراتيجية في العنوان التالي: www.who.int/substance_abuse/activities/gsrhwa/en/index.html

الإصابات الدول الأعضاء على إيلاء الأولوية لوقاية الأطفال من الإصابات، وعلى تنفيذ التوصيات الواردة في التقرير العالمي عن وقاية الأطفال من الإصابات، بما في ذلك الممارسات الجيدة الكفيلة بالحفاظ على سلامة الأطفال أثناء الحركة على الطرق؛ وعلى وضع وتنفيذ سياسة وخطّة عمل متعدّتين القطاعات تتضمّنان أهدافاً واقعية. أمّا القرار المتعلق بالشباب والمخاطر الصحيّة، فينصّ على الاعتراف بالدعوة إلى إعلان عقد للعمل من أجل السلامة على الطرق، ٢٠١١-٢٠٢٠، ويحثّ الدول الأعضاء، كل حسب قوانينه ولوائحه الوطنية، على التعجيل باتخاذ الإجراءات، حسب الاقتضاء، ووضع السياسات والخطط التي تتناول محدّدات الصحة الرئيسيّة التي تؤثر على الشباب، بما في ذلك المسائل المتصلة بالسلامة على الطرق.

١٩ - ومن شواهد تزايد اهتمام هيئات الأمم المتحدة الأخرى بمسألة السلامة على الطرق قرار لجنة المخدرات ٢/٥٤ بشأن تعزيز التعاون الدولي على منع قيادة السيارات تحت تأثير المخدّرات، الذي شجّعت فيه اللجنة الدول الأعضاء على دعم الجهود الوطنية والدولية الرامية إلى جمع بيانات عن القيادة تحت تأثير المخدّرات، وحثّها على المشاركة في الندوة الدولية الأولى حول تعطلّ القدرة على القيادة بفعل المخدّرات التي ستُعقد في تموز/يوليه ٢٠١١، وشددت على أهمية تنفيذ تدابير المنع والإنفاذ على نحو يتّسق مع إنفاذ التدابير الرامية إلى معالجة سائر المخاطر التي تمسّ بالسلامة على الطرق؛ ومن تجلّياته كذلك قرار الاتحاد الدولي للاتصالات ٢١٨ الصادر في نيسان/أبريل ٢٠١٠ بشأن دور الاتحاد الدولي للاتصالات في تسخير تكنولوجيا المعلومات والاتصالات للارتقاء بمستويات السلامة على الطرق، والذي يدعو فيه الاتحاد دوله الأعضاء إلى اتخاذ خطوات عملية للدفع قدماً بالسياسات الوطنية والمحلية والبرامج التي تأخذ في الاعتبار المخاطر المتصلة باستخدام تكنولوجيا المعلومات والاتصالات وإلهاء السائق، وكذلك فوائد التكنولوجيا في الارتقاء بمستوى السلامة على الطرق في العالم^(٧).

خامسا - الدعم والتعاون التقنيّان

ألف - الركيزة ١: إدارة السلامة على الطرق

٢٠ - أقيم مشروع بعنوان "تحسين السلامة على الطرق في العالم: الأهداف الإقليمية والوطنية لخفض معدّلات الإصابة في حوادث المرور على الطرق" بتمويل من حساب التنمية التابع للأمم المتحدة، وذلك لمساعدة الحكومات في البلدان المنخفضة الدخل والمتوسطة

(٧) متاح على العنوان: www.itu.int/en/pages/default.aspx.

الدخل على وضع الأهداف الإقليمية والوطنية في ما يتصل بالسلامة على الطرق. وقد تضمّن المشروع المنفّذ بجهود مشتركة من لجان الأمم المتحدة الإقليمية الخمس جميعها، والذي قامت اللجنة الاقتصادية لأوروبا فيه بدور المنسّق، عقد اجتماعات وحلقات دراسية إقليمية (إلى جانب اصطحاب خبراء من بعض البلدان المنخفضة الدخل والمتوسطة الدخل في جولة دراسية في السويد) وتقديم الخدمات الاستشارية، وإجراء الدراسات الإفرادية، وإعداد تقرير عن تحديد وتحقيق الأهداف في ما يتصل بالسلامة على الطرق. وقُدّمت نتائج هذه العملية إلى المؤتمر الوزاري العالمي المعني بالسلامة على الطرق، واختتم المشروع في عام ٢٠١٠ بنشر التقرير النهائي^(٨).

٢١ - وفي عام ٢٠٠٩، نشر مرفق البنك الدولي للسلامة على الطرق في العالم مبادئ توجيهية لاستعراض القدرات في مجال إدارة السلامة على الطرق. وتوفّر استعراضات القدرات هذه إطاراً لتقييم ما بحوزة بلد ما من القدرات المؤسسية اللازمة لتنفيذ التوصيات الرئيسية الواردة في التقرير العالمي عن الوقاية من الإصابات الناجمة عن حوادث المرور. وهي بذا تشكل أداة هامة يستطيع بها البلد تعزيز فعالية وكفاءة وكالته الرئيسية المنوط بها الحفاظ على السلامة على الطرق، وتحديد استراتيجيات تنفيذ النظم الآمنة وكيفية تنفيذها لتحقيق نتائج أكثر استدامة. ويجري المرفق حالياً تقييمات للقدرات ومسوح للوقوف على مستويات أمان البنى التحتية في الاتحاد الروسي والصين والهند وبلدان أخرى.

٢٢ - وخلال الفترة ما بين عامي ٢٠٠٩ و ٢٠١١، وضع مرفق السلامة على الطرق في العالم برنامج المنظمة الدولية لشرطة الطرق (RoadPol)، وأنشأ هيئة إدارته المتمثلة في الفريق الاستشاري لإنفاذ القانون المتألف من أخصائيين شرطيين دوليين رفيعي المستوى. ويتمثل هدف المنظمة الدولية لشرطة الطرق في تحسين إدارة إنفاذ أنظمة السلامة على الطرق في البلدان المنخفضة الدخل والبلدان المتوسطة الدخل بتوفير الدعم والخبرات في مجال قيادة العمليات الشرطية المتعلقة بالسلامة على الطرق. والبرنامج ناشط حالياً في الأرجنتين وأوغندا وجمهورية مولدوفا وجورجيا. وتوزّع الحكومة الأسترالية مبادئها التوجيهية للسلامة على الطرق مجانياً في البلدان النامية. وتغطّي هذه الأدلة التسعة التي أصدرتها رابطة هيئات النقل البرّي والمرور في أستراليا ونيوزيلندا (Austroads) مختلف جوانب إدارة وتحقيق السلامة على الطرق، بما في ذلك وضع استراتيجيات السلامة على الطرق، وطريقة التصرف في مواقع الحوادث، وإجراء تدقيقات السلامة على الطرق، وإدارة المخاطر على جوانب الطرق.

(٨) متاح على العنوان: www.unece.org/trans/roadsafe/docs/Recommendations_2009.pdf.

٢٣ - وتعمل الشراكة العالمية للسلامة على الطرق على توسيع نطاق تطبيق نهج الشراكات المتعددة القطاعات، وهي تتعاون مع ٣٠ بلداً على تنفيذ حلول قائمة على الشراكات المتعددة القطاعات، حيث تعمل في كثير من الأحيان على المستوى دون الوطني. ومن أمثلة تطبيق هذا النهج "استراتيجية الشراكات الاستباقية" التي وضعتها الشراكة وفازت عنها بجوائز، والتي طُبِّقت في ٢٠ مدينة برازيلية (حيث تأثر بها نحو ١٠ ملايين نسمة)، والتي اعتمدت في عام ٢٠١٠ لتكون المنهجية المتبعة في مشروع "Vido no Transito" الذي نفذته الحكومة الاتحادية البرازيلية. ويجري توسيع نطاق تطبيق الاستراتيجية ليشمل مدناً أفريقية وآسيوية.

٢٤ - وفي إطار مذكرة تفاهم وُقِّعت في نيسان/أبريل ٢٠١٠ بين منتدى النقل الدولي التابع لمنظمة التعاون والتنمية في الميدان الاقتصادي وبين مرفق السلامة على الطرق في العالم، جرى أول تبادل تقني بين بلد نام وبلد عضو في قاعدة البيانات الدولية لحوادث المرور على الطرق، وذلك تحت مظلة برنامج قاعدة البيانات للتوأمة بين البلدان. وهذا البرنامج جزء من عملية إرشادية تفضي إلى تأهل البلد المستفيد لأن يصبح عضواً عاملاً في قاعدة البيانات، وذلك من خلال بناء قدرات البلد في مجال نظم بيانات السلامة على الطرق ونظم إدارة السلامة على الطرق. وأفضى التبادل التقني إلى إنشاء آلية لنقل المعارف بين إسبانيا والأرجنتين. وقد قدّم البرنامج المساعدة في إقامة مرصد الأرجنتين الوطني للسلامة على الطرق، وأفضى إلى إجراء مناقشات بين العديد من بلدان المنطقة بخصوص ضرورة إنشاء مرصد إقليمي أيبيري - أمريكي للسلامة على الطرق. ويجري الآن استكشاف جدوى إقامة شراكات مماثلة في أفريقيا وآسيا تحت مظلة برنامج التبادل المشترك بين المرفق ومنتدى النقل الدولي التابع لمنظمة التعاون والتنمية في الميدان الاقتصادي. وتجري إقامة مشاريع مماثلة خارج إطار مذكرة التفاهم الموقعة مع المرفق، وذلك من خلال التبرّعات. فقد بدأت في عام ٢٠١٠ توأمة بين معهد SWOV للسلامة على الطرق (هولندا) واللجنة الوطنية الكمبرودية للسلامة على الطرق بدعم من منظمة السلامة على الطرق للجميع (هولندا) والمنظمة الدولية للمعوقين (بلجيكا)، حيث ينصبّ التركيز على تحسين نظام معلومات ضحايا حوادث الطرق ووضع مؤشرات أداء لخطة عمل الفترة ٢٠١٠-٢٠٢٠.

٢٥ - واعتمدت المفوضية الأوروبية في ٢٠ تموز/يوليه ٢٠١٠ خططا طموحة لتقليص عدد وفيات الحوادث على الطرق الأوروبية بمقدار النصف خلال السنوات العشر المقبلة. وترد في مجموعة من وثائق التوجّه السياساتي الأوروبية المتعلقة بالسلامة على الطرق للفترة

٢٠١١-٢٠٢٠ مبادرات تغطّي تشكيلة متنوّعة من المواضيع من بينها الارتقاء بمعايير سلامة المركبات، وتحسين تدريب مستخدمي الطرق، والتوسّع في إنفاذ قواعد المرور^(٩).

٢٦ - وكان أداء ١٢ دولة عضوا في منظمة التعاون الاقتصادي للبحر الأسود على صعيد السلامة على الطرق هو موضوع مؤتمر اللجنة الاقتصادية لأوروبا ومنظمة التعاون الاقتصادي للبحر الأسود المتعلق بتحسين السلامة على الطرق في منطقة منظمة التعاون الاقتصادي للبحر الأسود، الذي عُقد في إيوانينا، اليونان، في تشرين الثاني/نوفمبر ٢٠١٠، حيث ناقشت البلدان القضايا العالمية والأوروبية في مجال السلامة على الطرق في خمس سياقات ركيزية هي: إدارة السلامة على الطرق، وتصاميم الطرق الأكثر أمانا، وتصاميم المركبات الأكثر أمانا، واستخدام الطرق بصورة أكثر أمانا، ورعاية ما بعد الحوادث. وأيد المشاركون في المؤتمر إعلان إيوانينا^(١٠)، الذي أكّد أهمية التعامل مع قضية السلامة على الطرق كقضية ملحة، ودعا بلدان منظمة التعاون الاقتصادي للبحر الأسود إلى وضع أهداف وطنية للحدّ من الإصابات خلال العقد، وإلى النظر في وضع هدف إقليمي في مجال تقليص الإصابات يتمثل في خفض العدد الاجمالي لوفيات حوادث الطرق في المنطقة بمقدار النصف بحلول عام ٢٠٢٠، وإلى تنفيذ آليات الرصد الملائمة. وأطلقت أيضا عملية لتقييم التأهب بهدف المساعدة على قياس التقدّم المحرز في تحقيق أهداف العقد.

٢٧ - وأصدر المجلس الأوروبي لسلامة النقل في عام ٢٠١٠ خامس تقاريره عن مؤشر الأداء في مجال السلامة على الطرق^(١١). ويغطّي هذا المؤشر جميع المجالات المهمّة للسلامة على الطرق بما فيها سلوك مستخدمي الطرق، والبنى التحتية والمركبات، إلى جانب عمليات تقرير سياسات السلامة على الطرق بمفهومها الأعمّ. وتقرير المؤشر هو بمثابة صكّ سياساتي يساعد الدول الأعضاء في الاتحاد الأوروبي على الارتقاء بمستويات السلامة على الطرق من خلال مقارنة أداء الدول الأعضاء، وبالتالي التعرّف على الممارسات الجيدة ونشرها. وتشارك في البرنامج منظمات بحثية وطنية وباحثون مستقلون من ٣٠ بلدا.

٢٨ - وقد صدر الالتزام بالسلامة على الطرق في العالم^(١٢) في آذار/مارس ٢٠١١، وفيه تتعهد هيئات إدارة المؤسسات بالعمل على تحقيق أهداف عقد السلامة على الطرق، ذلك أن قرابة الـ ٣٠ في المائة من جملة حوادث المرور تصيب أشخاصا وهم يؤدّون أعمالهم.

(٩) متاحة على العنوان: http://ec.europa.eu/transport/road_safety/events-archive/2010_07_20_road_safety_2011_2020_en.htm

(١٠) متاح على العنوان: www.unece.org/trans/roadsafe/events/BSEC/Ioannina-Declaration_e.pdf

(١١) متاح على العنوان: www.etsc.eu/home.php

(١٢) يمكن التوقيع على الالتزام في العنوان الشبكي التالي: www.grsroadsafety.org/global_road_safety_commitment

وسيساعد الالتزام المؤسسات على وضع نهج منظم لإدارة المخاطر الرئيسية الناشئة عن النقل البري، مما سيسهم بدوره في تحقيق نواتج ناجحة في مجال السلامة على الطرق. فالمؤسسة، بتوقيعها على الالتزام، تتعهد بالعمل على منع حدوث أي وفيات أو إصابات خطيرة نتيجة لعملياتها. ويمكن لأي مؤسسة ترغب في الالتزام بهذا النهج المنتظم أن توقع على الالتزام بالسلامة على الطرق في العالم.

٢٩ - وفي نيسان/أبريل ٢٠١١، شارك روبرت زوليك، رئيس البنك الدولي، في استضافة اجتماع مع مصرف التنمية للبلدان الأمريكية لإطلاق مبادرة للمصارف الإنمائية المتعددة الأطراف بخصوص السلامة على الطرق. ويشارك في المبادرة التي يتولّى تنسيقها مرفق السلامة على الطرق في العالم كلٌّ من مصرف التنمية الأفريقي، ومصرف التنمية الآسيوي، والبنك الأوروبي للإعمار والتنمية، والمصرف الأوروبي للاستثمار، ومصرف التنمية للبلدان الأمريكية، والبنك الإسلامي للتنمية، والبنك الدولي. وفي إطار مبادرة المصارف الإنمائية المتعددة الأطراف هذه، سيتم التنفيذ العملي للبيان الشامل المشترك الصادر عن المصارف الإنمائية المتعددة الأطراف قبل انعقاد المؤتمر الوزاري العالمي الأول للسلامة على الطرق في العالم في تشرين الثاني/نوفمبر ٢٠٠٩. وقد التزمت المصارف ببرنامج مشترك للأنشطة المتعلقة بالسلامة على الطرق سيشكّل إسهاماً كبيراً في تحقيق هدف العقد المتمثل في تثبيت المعدّل المتوقع لوفيات حوادث الطرق حول العالم ثم خفض هذا المعدّل. والقصد هو تحقيق النفع من البرامج القطرية والإقليمية المتعلقة بالسلامة على الطرق للمساعدة على الإسراع بوتيرة نقل المعارف وتعزيز القدرات المؤسسية وتوسيع نطاق الاستثمار في السلامة على الطرق.

٣٠ - ونظّمت اللجنة الاقتصادية لأوروبا في أيار/مايو ٢٠١١ مناسبة عن دور النقل في تحقيق التنمية المستدامة تمحورت حول ورقة اللجنة المعنونة "دور النقل في التنمية المستدامة في منطقة اللجنة الاقتصادية لأوروبا" التي تدفع بفكرة أنه لا يمكن أن تُستبعد من التنمية المستدامة المساعي الرامية إلى مكافحة حدوث الخسائر والإصابات من جراء حوادث الطرق. وقد نُظّمت هذه المناسبة بالتعاون مع اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لآسيا والمحيط الهادئ واللجنة الاقتصادية لأمريكا اللاتينية ومنطقة البحر الكاريبي. ودعم الاتحاد الأوروبي هذه المناسبة بعرض كتابه الأبيض عن ركائز سياسته الجديدة في مجال النقل، وعرضت الولايات المتحدة استراتيجيتها للسلامة على الطرق.

٣١ - وتقوم حالياً اللجنة المعنية بمشروع نظام إدارة السلامة على الطرق (ISO/PC 241) في المنظمة الدولية لتوحيد المقاييس بإعداد المعيار ISO 39001، وهو مشروع معيار قياسي دولي

لنظم إدارة السلامة المرورية: المتطلبات وتوجيهات للمستخدمين. وسيكون هذا المعيار القياسي الجديد (الذي من المقرر الانتهاء من وضعه في صيغته النهائية بحلول كانون الأول/ديسمبر ٢٠١٢) أداة فعّالة تستطيع بواسطتها الدول تشجيع المنظمات الخاصة والعامّة على السعي إلى إيجاد نظام عالمي للنقل البرّي يكون أكثر أماناً.

٣٢ - ونفّذت المنظمة الدولية للمعوقين في بلجيكا برامج للسلامة على الطرق بالتعاون الوثيق مع جهات نظيرة من الحكومة والمجتمع المدني في كل من جمهورية لاو الديمقراطية الشعبية وفييت نام وكمبوديا. وتشمل المشاريع عناصر خاصة بالتعليم وتوعية الجماهير والبحث والإسعافات الأولية والإنفاذ، إلى جانب أنشطة بناء القدرات التي تنفّذ مع الجهات الحكومية النظيرة، والشراكات التي تقام مع هيئات حكومية كمبودية شتّى في ما يخصّ نظم معلومات ضحايا حوادث الطرق.

باء - الركيزة ٢: طرق وحركة سير أكثر أماناً

٣٣ - تم توسيع تقييمات البرنامج الدولي لتقييم الطرق لتشمل ٥٠.٠٠٠ كيلومتر في ٢٧ بلداً من البلدان المنخفضة والمتوسطة الدخل مع تقييم ما يزيد على ٤٠٠.٠٠٠ كيلومتر في ٧٠ بلداً في مختلف أرجاء العالم. وتقدم مجموعة أدوات السلامة على الطرق^(١٣)، التي وضعت بالتعاون بين البرنامج الدولي لتقييم الطرق، والمجلس الأسترالي للأبحاث الخاصة بالطرق، ومؤسسة الاتحاد الدولي للسيارات من أجل السيارة والمجتمع، ورابطة سلطات النقل والمرور على الطرق في أستراليا ونيوزيلندا، والشراكة العالمية للمعارف المتعلقة بالنقل والمنتدى العالمي للسلامة على الطرق التابع للبنك الدولي معلومات مجانية عن أسباب حوادث التصادم على الطرق التي تسبب الوفاة والإصابة وسبل الوقاية منها. وتساعد مجموعة الأدوات المبنية على عقود من البحث في مجال السلامة على الطرق المهندسين والمخططين وصانعي السياسات على وضع خطط السلامة لركاب السيارات وسائقي الدراجات النارية، والمشاة، وراكبي الدراجات الهوائية، وركاب المركبات الثقيلة ومستخدمي وسائل النقل العام. وقد تم توسيعها في عام ٢٠١٠ لتشمل معلومات عن مستخدمي طرق ومركبات أكثر أماناً، وترجمت إلى عدة لغات.

٣٤ - ونشر الطرق الآمنة من أجل التنمية (Safe Roads for Development)^(١٤)، وهو دليل جديد للممارسة الجيدة في مجال تصميم وبناء وتشغيل شبكات الطرق الرابطة بين المدن،

(١٣) متاح على الموقع <http://toolkit.irap.org/>.

(١٤) متاح على الموقع www.fiafoundation.org/publications/Documents/safe-roads-for-development.pdf.

كل من مؤسسة اتحاد السيارات الدولي، والشراكة العالمية للسلامة على الطرق، والبرنامج الدولي لتقييم الطرق، والاتحاد الدولي للطرق، والرابطة العالمية للطرق والمنتدى العالمي للسلامة على الطرق التابع للبنك الدولي. ويبين الدليل الممارسة الجيدة من أجل الهياكل الأساسية للطرق الآمنة الرابطة بين المدن ويعد "وثيقة إرشادية"، توفر مجموعة واسعة من مصادر المعلومات المفصلة والمشورة. وأطلق الدليل في ٢٦ أيار/مايو ٢٠١٠ في الاجتماع العالمي للاتحاد الدولي للطرق المعقود في لشبونة، وفي منتدى النقل الخاص بمصرف التنمية الآسيوي المعقود في ماينلا.

٣٥ - ويعد مشروع أمريكا الوسطى ومنطقة البحر الكاريبي الإقليمي المتعلق بالسلامة على الطرق التابع لمصرف التنمية للبلدان الأمريكية المشروع الإقليمي الأول للهياكل الأساسية للسلامة على الطرق في أمريكا اللاتينية، ويمتد لمسافة ٣ ٢٠٠ كيلومتر عبر سبعة بلدان (بنما والسلفادور وغواتيمالا وكوستاريكا والمكسيك ونيكاراغوا وهندوراس) لتنفيذ التدخلات الرامية إلى تحسين الهياكل الأساسية وتغيير سلوك مستخدمي الطرق. وأجرى البرنامج الدولي لتقييم الطرق في عام ٢٠١٠ عملية تفتيش على الطرق لتقييم المخاطر والنتائج. وسيتم في عام ٢٠١١ بلورة التدخلات المقترحة ليجري تجريبها بعد ذلك في بلدين في عام ٢٠١٢.

٣٦ - وفي عام ١٩٩٦، وضعت المنظمة البحرية الدولية، ومنظمة العمل الدولية، واللجنة الاقتصادية لأوروبا الصيغة النهائية لمبادئ توجيهية دولية من أجل التغليف المأمون للبضائع في حاويات الشحن ومركبات النقل المتعدد الوسائط. أما الغرض من هذه المبادئ التوجيهية فهو أن تكون أساس متفق عليه دولياً يستند إليه في أي إجراء محدد تتخذه الصناعة من أجل تعزيز السلامة في مجال النقل والحد من الاصطدامات الناتجة عن التغليف غير السليم للبضائع. ومن المؤسف أن عدداً من الحوادث الأخيرة ذات الصلة بالبضائع أدت إلى رأي مفاده أن المبادئ التوجيهية لا يجري تنفيذها بشكل صحيح ولذلك عقد المنتدى الثلاثي للحوار العالمي في جنيف في ٢١ و ٢٢ شباط/فبراير ٢٠١١، لمناقشة تنقيح وتحديث الأداة. ولا تزال عملية تنقيح المبادئ التوجيهية للمنظمة البحرية الدولية/منظمة العمل الدولية/اللجنة الاقتصادية لأوروبا متواصلة.

جيم - الركيزة ٣: مركبات أكثر أماناً

٣٧ - واصل المنتدى العالمي لتنسيق الأنظمة المتعلقة بالمركبات (الفرقة العاملة ٢٩) المساهمة في الركيزة ٣ من خطة العمل. فلقد شجعت الفرقة العاملة ٢٩ الحكومات على تطبيق أنظمة سلامة المركبات الآلية التي وضعتها وشجعت مديري الحكومة وقوافل المركبات الخاصة على

شراء وتشغيل وصيانة المركبات التي توفر تكنولوجيات السلامة المتطورة. وقد اعتمدت تكنولوجيات جديدة، وألحق بالاتفاق المتعلق بالفحص الدوري للمركبات خاص بالسلامة.

٣٨ - وأنشئ البرنامج العالمي لتقييم السيارات الجديدة في عام ٢٠١١ من أجل تعزيز صناعة سيارات أكثر أمانا خلال عقد السلامة على الطرق. وثبت أن برامج تقييم السيارات الجديدة في عدد من البلدان والمناطق فعالة جدا في خلق سوق تشجع المستهلكين على اختيار مركبات على أساس تقديرات السلامة التي توفرها. ويهدف البرنامج العالمي إلى دعم وضع برامج جديدة لاختبار قدرة السيارات على تحمل الصدمات موجهة إلى المستهلكين في الأسواق الناشئة التي تشهد زيادة كبيرة في عدد المركبات لكن كثيرا ما يفتقر فيها المستهلك إلى مصادر مستقلة للمعلومات عن قدرة السيارات على تحمل الصدمات كثيرا ما تكون غير متوفرة. ومن الأمثلة على ذلك البرنامج اللاتيني الجديد لتقييم السيارات الجديدة في أمريكا اللاتينية. وسوف يوفر البرنامج العالمي أيضا منبرا للتعاون من أجل برامج تقييم السيارات الجديدة الموجودة في جميع أنحاء العالم بغية تبادل أفضل الممارسات، وتعزيز استخدام المعلومات المتعلقة بالمستهلكين من أجل تشجيع صنع مركبات آليّة أكثر أمانا عبر سوق السيارات العالمية.

دال - الركيزة ٤: مستخدمو طرق أكثر أمانا

٣٩ - أصدرت منظمة الصحة العالمية والبنك الدولي، ومؤسسة الاتحاد الدولي للسيارات والشراكة العالمية للسلامة على الطرق سلسلة أدلة "تفسيرية" من أجل مساعدة الحكومات على تنفيذ بعض التوصيات الواردة في التقرير العالمي عن الوقاية من الإصابات الناجمة عن حوادث المرور، بما في ذلك دليل متعلق بالخوذات (٢٠٠٦)، وقيادة السيارة في حالة سكر (٢٠٠٧)، وإدارة السرعة (٢٠٠٨) وأحزمة الأمان ومقاعد الأطفال (٢٠٠٩)، وترجمت كلها إلى لغات متعددة. وفي عام ٢٠١٠، نُشر دليل خامس معنون نظم البيانات: دليل السلامة على الطرق لصانعي القرار والممارسين (Data systems: a road safety manual for decision-makers and practitioners)^(١٥). وهو يقدم إرشادات عملية لإنشاء نظم بيانات من شأنها تحسين قياس مشكلة الإصابات الناجمة عن حوادث المرور في بلد معين، وتيسير اختيار التدخلات القائمة على الأدلة، والسماح بتحسين تقييم التقدم المحرز. ويناقش أيضا استخدام نظم البيانات هذه من أجل وضع السياسات وتحديد التدخلات وتقييم تدابير الوقاية.

(١٥) متاح على الموقع www.who.int/roadsafety/projects/manuals/data/en/index.html.

٤٠ - ويدعم مشروع السلامة على الطرق في عشرة بلدان الذي تموله مؤسسة بلومبرغ الخيرية تنفيذ بعض التدابير العملية التي أدت إلى انخفاض حاد في الوفيات والإصابات الناجمة عن حوادث المرور في كثير من البلدان عن طريق إنحاز برامج في ١٠ بلدان. وقد تم تجريب برامج الوقاية في البداية في فييت نام وكمبوديا والمكسيك، وتوسعت لاحقا لتشمل الاتحاد الروسي، والبرازيل، وتركيا، والصين، وكينيا، ومصر، والهند، مع التركيز على زيادة استخدام الخوذات الخاصة بالدراجات النارية، وأحزمة الأمان ومقاعد الأطفال والحد من القيادة في حالة سكر والسرعة المفرطة. وقد شكلت البلدان العشرة لجانا وطنية مشتركة بين القطاعات للإشراف على المشروع، وتقوم الآن بتنفيذ مجموعة من التدخلات. وتشير نتائج التقييم الأولية إلى حدوث تغييرات إيجابية في السلوك مثل ربط حزام الأمان وعدم قيادة السيارة في حالة سكر، مما يتوقع معه انخفاض الإصابات والوفيات.

٤١ - واعترافاً من الأمين العام بالدور الهام لسياسات أرباب العمل في مجال السلامة على الطرق، أصدر في عام ٢٠١٠ أمرا إداريا (ST/AI/2010/6) إلى جميع موظفي الأمم المتحدة بخصوص السلامة على الطرق وأثناء قيادة السيارات. ويتضمن التوجيه الاستخدام الإلزامي لأحزمة الأمان وخوذات السلامة أثناء تشغيل مركبات الأمم المتحدة، وتحظر القيادة تحت تأثير الكحول والمخدرات، والسرعة المفرطة واستخدام الهاتف المحمول أثناء القيادة. ويشجع جميع موظفي الأمم المتحدة على تطبيق نفس القواعد لدى قيادة سيارة خاصة.

٤٢ - ومنذ أن أنشأ فرع الشبكة العالمية للمنظمات المعنية بأمان الأطفال في الولايات المتحدة برنامج "سر بهذه الطريقة" الذي ترعاه شركة فيديكس إكسپريس، اتسع نطاق البرنامج ليشمل تسعة بلدان من بينها الهند (تشرين الأول/أكتوبر ٢٠٠٩)، وفييت نام (كانون الأول/ديسمبر ٢٠٠٩)، وتايلند (كانون الثاني/يناير ٢٠١١). واجتذب البرنامج العالمي، الذي احتفل بالذكرى السنوية العاشرة لإنشائه في تشرين الأول/أكتوبر ٢٠٠٩، أكثر من أربعة ملايين مشارك وهو يسهم في إبقاء الأطفال المشاة بمأمن من إصابات السير وذلك باتباع نهج مبتكرة متعددة الأبعاد، بما في ذلك التوعية بضرورة الحفاظ على سلامة الأطفال المشاة عن طريق تنظيم حملات، وتهيئة بيئات أكثر أمانا من خلال عمليات تحسين البنى الأساسية التي تعالج المخاطر التي يتعرض لها المشاة على الطرق المحلية، والتأثير على قوانين المرور المتصلة بالأطفال عن طريق الاضطلاع بمبادرات في مجال السياسات العامة، وتوفير تعليم خاص بسلامة المرور وأجهزة سلامة (مثل العاكسات) للأطفال.

٤٣ - وفي عام ٢٠١١، أصدرت منظمة الصحة العالمية والإدارة الوطنية لسلامة حركة المرور على الطرق الرئيسية الأمريكية منشورا للفت الانتباه إلى مشكلة القيادة دون تركيز

المتنامية^(١٦). وتركز الوثيقة على استخدام الهواتف المحمولة كمثال على المشكلة الأكبر المتمثلة في عدم تركيز السائق المرتبطة بزيادة استخدام تكنولوجيات الاتصالات أثناء القيادة، وتسلط الضوء على تزايد انتشار استخدام الهواتف المحمول من قبل السائقين والأثر السلبي على سلوكهم وعلى زيادة خطر وقوع الحوادث، وتقدم لمحة عامة عن التدخلات التي يمكن القيام بها من أجل معالجة هذه المسألة.

٤٤ - وتنفذ المبادرة العالمية للوقاية باستخدام الخوذات^(١٧) برامج متعلقة بخوذات الدراجات النارية مبنية على الأدلة في العالم النامي من خلال نهج يتألف من خمسة محاور، ويشمل توزيع الخوذات؛ والتثقيف من أجل التوعية العامة وبرامج محددة الأهداف؛ والمساعدة التقنية؛ والبحوث؛ والرصد والتقييم. وأطلقت المبادرة التي تستند إلى خبرة برنامج خوذات ناجح في فييت نام، ست مبادرات قطرية في أفريقيا وآسيا وأمريكا اللاتينية لتشجيع التغييرات في السياسات والقرارات الاستثمارية التي يمكن أن تؤدي إلى زيادة ارتداء خوذات الدراجات النارية واستدامته. ويشمل الشركاء في المبادرة المؤسسة الآسيوية للوقاية من الإصابات، ومؤسسة اتحاد السيارات الدولي، والاتحاد الدولي للدراجات النارية، ومصرف التنمية للبلدان الأمريكية، ومراكز الولايات المتحدة لمراقبة الأمراض والوقاية منها، والبنك الدولي.

هاء - الركيزة ٥: الاستجابة بعد الحادث

٤٥ - كجزء من أنشطة منظمة الصحة العالمية الرامية إلى الوقاية والتخفيف من الآثار المترتبة على الإصابات، بما في ذلك الإصابات الناجمة عن حوادث الطرق، والإعاقة الناتجة عن ذلك، أصدر عدد من الوثائق المعيارية المتعلقة بتحسين الرعاية في حالات الطوارئ وإعادة التأهيل من أجل ضحايا الصدمات. وتشمل هذه الوثائق الوثيقة المعنونة تعزيز الرعاية للمصابين: قصص النجاح والدروس المستفادة من جميع أنحاء العالم (*Strengthening care for the injured: success stories and lessons from around the world*)^(١٨) التي نشرت في عام ٢٠١٠ (والتي تقدم دراسات حالات انفرادية من سياقات قبل دخول المستشفى، وفي المستشفى وإعادة التأهيل، وعلى نطاق المنظومة، ومن بلدان في جميع مناطق العالم وعلى جميع المستويات الاجتماعية - الاقتصادية)، ودورات قصيرة لكبار الشخصيات متعلقة بعلاج

(١٦) متاح على الموقع www.who.int/violence_injury_prevention/publications/road_traffic/distracted_driving/en/index.html.

(١٧) انظر www.helmetvaccine.org/about/index.html.

(١٨) متاح على الموقع www.who.int/violence_injury_prevention/services/success/en/.

الصددمات من أجل المساعدة في بناء القدرات^(١٩). وأصدرت منظمة الصحة العالمية بالاشتراك مع البنك الدولي التقرير العالمي المتعلق بالإعاقة (World report on disability)^(٢٠) الذي أطلق في حزيران/يونيه ٢٠١١ في نيويورك من أجل دعم تنفيذ اتفاقية حقوق الأشخاص ذوي الإعاقة. ويقدر التقرير أن أكثر من بليون شخص في العالم اليوم يعانون من الإعاقة ويقدم أفضل الأدلة المتاحة حول ما يمكن عمله للتغلب على الحواجز التي تقف أمام الرعاية الصحية وإعادة التأهيل، والتعليم، والعمالة، وخدمات الدعم، وخلق البيئات التي من شأنها أن تمكن ذوي الإعاقة من الازدهار.

٤٦ - وأعدت منظمة الصحة العالمية دورات دراسية قصيرة في مجال الرعاية المتعلقة بالصددمات من أجل الأفراد المشاركين بشكل مباشر في تقديم خدمات علاج الصدمات كالاختصاصيين أو الإداريين، بما في ذلك ما يرتبط بالتخطيط لنظام الرعاية المتعلقة بالصددمات وإدارته^(٢١) وتحسين نوعية الرعاية المتعلقة بالصددمات^(٢٢). وتوفر كل دورة قصيرة دليلاً يرشد الميسر إلى المحتوى ومواد العرض، وموارد الدعم مثل المنشورات ودراسات الحالات الانفرادية.

سادسا - الدعوة

٤٧ - في القرار ٥/٦٠، دعت الجمعية العامة الدول الأعضاء والمجتمع الدولي إلى الاعتراف بيوم الأحد الثالث من شهر تشرين الثاني/نوفمبر من كل عام كيووم عالمي لإحياء ذكرى ضحايا حركة المرور على الطرق. وما زال يجري إحياء ذكرى هذا اليوم سنوياً من خلال تنظيم عدد متزايد من المناسبات في جميع أنحاء العالم، وقيام منظمات غير حكومية عدة بالترويج له عبر أرجاء العالم، بما فيها منظمة "السلام على الطرق"، و"الرابطة من أجل السفر الدولي الآمن على الطرق"، و"الاتحاد الأوروبي لضحايا حركة المرور على الطرق" والمنظمات المنتسبة إليه. وفي عام ٢٠١٠، اشتركت المنظمات الأعضاء في الاتحاد الأوروبي لضحايا حركة المرور في إعداد شريط فيديو لهذه المناسبة. ويمكن مشاهدة

(١٩) متاح على الموقع www.who.int/violence_injury_prevention/capacitybuilding/courses/en/

(٢٠) متاح على الموقع www.who.int/disabilities/world_report/2011/en/index.html

(٢١) متاح على الموقع www.who.int/violence_injury_prevention/capacitybuilding/courses/trauma_care/en/index.html

(٢٢) متاح على الموقع www.who.int/violence_injury_prevention/capacitybuilding/courses/trauma_quality/en/index.html

المناسبات التي نظّمها العديد من البلدان في عام ٢٠١٠ على الموقع الشبكي لليوم العالمي لإحياء الذكرى^(٢٣).

٤٨ - وكجزء من الجهود المستمرة لدعم المنظمات غير الحكومية في أنشطة الدعوة التي تنفذها، استضافت منظمة الصحة العالمية الاجتماع العالمي الثاني للمنظمات غير الحكومية المعنية بالتوعية بالسلامة على الطرق وضحايا حوادث الطرق، يومي ١٤ و ١٥ آذار/مارس ٢٠١١، في مقر مكتب منظمة الصحة العالمية الإقليمي للأمريكتين في واشنطن العاصمة. وحضر الاجتماع، الذي افتتحه رسمياً المدير الإقليمي، مائة مشارك يمثلون منظمات غير حكومية من ٤٨ بلداً. وتبادل المجتمعون الخبرات والنُهج للتوعية بالسلامة على الطرق وضحايا حوادث الطرق، وناقشوا إمكانية إنشاء تحالف عالمي للمنظمات غير الحكومية، وعرضوا خططاً مُعدة لعقد العمل من أجل السلامة على الطرق، وناقشوا مشروع دليل للمنظمات غير الحكومية المعنية بالتوعية بالسلامة على الطرق وضحايا حوادث الطرق.

٤٩ - وأطلقت اللجنة الاقتصادية لأوروبا عدة حملات للتوعية بالسلامة على الطرق، ونظّمت مناسبات للتوقيع على ملصقات بهذا الصدد، بما يشمل شراكة ناجحة بين اللجنة الاقتصادية لأوروبا والاتحاد الدولي لكرة السلة والاتحادات الأوروبية لكرة السلة التابعة للاتحاد الدولي، بدعم من الحكومة البولندية. وهذا ما أفضى إلى التوقيع على إعلان البطولة الأوروبية لكرة السلة من أجل السلامة على الطرق لعام ٢٠٠٩. وأعقب هذه الحملة، في عام ٢٠١٠، قيام اللجنة الاقتصادية لأوروبا والاتحاد الدولي لكرة السلة بإطلاق الحملة الترويجية العالمية للسلامة على الطرق في تركيا تحت شعار ”تمارس اللعبة ونقود المركبات وفقاً للقواعد“ ودعم هذه الحملة الاتحاد التركي لكرة السلة والاتحاد الإسباني لكرة السلة والشرطة الوطنية التركية، وقد تزامنت مع بطولة العالم لكرة السلة لعام ٢٠١٠. وأخيراً، أُطلقت الحملة الترويجية المشتركة للاتحاد الدولي لكرة السلة، والاتحادات الأوروبية لكرة السلة التابعة للاتحاد الدولي، واللجنة الاقتصادية لأوروبا بشأن السلامة على الطرق، في إطار مباريات البطولة الأوروبية لكرة السلة لعام ٢٠١١ التي أقيمت في ليتوانيا في الفترة من ٣١ ب/أغسطس إلى ١٨ أيلول/سبتمبر ٢٠١١، بدعم من وزارة النقل الليتوانية والاتحاد الليتواني لكرة السلة.

٥٠ - قامت اللجنة الاقتصادية لأوروبا أيضاً بحفل توقيع على ملصق من أجل السلامة على الطرق أثناء انعقاد دورة لجنّتها، وذلك لزيادة الوعي بالمسائل المتعلقة بالسلامة على الطرق. وكان الهدف العام من المبادرة استخدام الملصق في مختلف المناسبات الترويجية المتعلقة

(٢٣) انظر <http://www.worlddayofremembrance.org/about-world-day>.

بالسلامة على الطرق التي تنظمها اللجنة الاقتصادية لأوروبا واللجان الإقليمية، بما فيها تلك التي تركز تحديداً على توقيع الملصق من جانب مسؤولين حكوميين وموظفي الأمم المتحدة ومشاهير وشخصيات أخرى. ومن الأمثلة على ذلك حفل التوقيع على ملصق اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لغربي آسيا من أجل السلامة على الطرق الذي حظي بتغطية إعلامية بارزة خلال الحدث الثنائي المتمثل في إطلاق عقد العمل من أجل السلامة على الطرق وافتتاح الدورة الثانية عشرة للجنة النقل في ١٧ أيار/مايو ٢٠١١.

٥١ - ونظمت اللجنة الاقتصادية لأوروبا والمنظمة العالمية لحركة الكشفية حملة عالمية مشتركة للسلامة على الطرق في المهرجان الكشفي العالمي المعقود في رينكابي، السويد، في الفترة من ٢٧ تموز/يوليه إلى ٧ آب/أغسطس ٢٠١١. وجرى ذلك بالتعاون مع المعهد اليوناني للسلامة على الطرق "بانوس ميلوناس" والجمعية الكشافية الأيرلندية والجمعية الكشافية اليونانية، بدعم من الهيئة الأيرلندية للسلامة على الطرق. وشملت الحملة سلسلة من حلقات عمل التعلم الإيجابي في مجال السلامة على الطرق وحدثاً رسمياً بعنوان "ضم الأيدي من أجل السلامة على الطرق"، بمشاركة فتيان وفتيات من الكشفية من ١٦٠ بلداً.

٥٢ - وفي أعقاب انعقاد الجمعية العالمية للشباب في نيسان/أبريل ٢٠٠٧، شكلت فرقة عمل للشباب أول منظمة عالمية غير حكومية للسلامة على الطرق يقودها الشباب، تُدعى "YOURS" (شباب من أجل السلامة على الطرق)^(٢٤)، وقد أُطلقت رسمياً خلال مراسم افتتاح المؤتمر الوزاري العالمي الأول المعني بالسلامة على الطرق وبدأت عملها في مطلع كانون الثاني/يناير ٢٠١٠. وأحرزت المنظمة تقدماً كبيراً خلال عامها الأول كمنظمة مستقلة. وينصب اهتمامها على ثلاث ركائز استراتيجية: أنشطة الدعوة؛ والإلهام - التواصل - الاتحاد؛ وتنمية القدرات. وشملت الأنشطة التي نفذتها حتى الآن، على سبيل المثال، إطلاق حملة توعية (الحملة العالمية للعبور الآمن للطرق)، وهي كناية عن حلقة عمل موجهة إلى الشباب بشأن السلامة على الطرق تم تنظيمها في كمبوديا بالاشتراك مع الشراكة العالمية للسلامة على الطرق، فضلاً عن توسيع نطاق شبكة الشباب العالمية من أجل السلامة على الطرق، وتعزيز الحضور على الإنترنت عبر صفحة "MINE" في موقع "YOURS". وعلاوة على ذلك، جرى إطلاق موقع إلكتروني ووُجهت منه رسائل إخبارية شهرية وأُطلقت قنوات إعلامية اجتماعية.

٥٣ - ويُتيح مؤتمر القمة السنوي لمنتدى النقل الدولي منيراً فريداً لحوار عالمي بشأن استراتيجيات النقل في القرن الحادي والعشرين. وخلال مؤتمر القمة، يشارك وزراء من بلدان

(٢٤) انظر www.youthforroadsafety.org.

أعضاء عدة في مناقشات مركزة مع صانعي القرارات في أوساط الأعمال ومع قادة المجتمع المدني وكبار الأكاديميين. وجرى في مؤتمر القمة لعامي ٢٠١٠ و ٢٠١١ التركيز إلى حد كبير على السلامة على الطرق، وإيلاء الاهتمام إلى الروابط والفوائد المحتملة للسياسات المنسقة في مجال النقل والصحة والبيئة. وخلال مؤتمر القمة لعام ٢٠١١، عقد برنامج البلدان الأوروبية الفريد للنقل والصحة والبيئة، الذي تتعاون من خلاله اللجنة الاقتصادية لأوروبا ومنظمة الصحة العالمية/المكتب الإقليمي لأوروبا، دورة استثنائية لمعالجة الفجوات على صعيد القدرات بهدف تعزيز تنقل أكثر سلامة وأماناً، بما يشمل منهجية لتحليل نسبة المنفعة إلى التكلفة في هذه التدخلات.

٥٤ - ووضعت عدد من أدوات الدعوة، بما تشمل أفلام فيديو وإعلانات للخدمة العامة، بغية دعم عقد العمل من أجل السلامة على الطرق. وأعدت شعبة النقل في اللجنة الاقتصادية لأوروبا، بالشراكة مع تلفزيون و فيديو الأمم المتحدة، فيلماً قصيراً عن أهمية السلامة على الطرق والركائز الخمس لخطة عمل العقد^(٢٥). وأنتج برنامج "سيسامي ستريت"، العضو في الشراكة العالمية للسلامة على الطرق، ثلاثة إعلانات للخدمة العامة بالتعاون مع مؤسسة اتحاد السيارات الدولي. وعُرضت الإعلانات في جميع أنحاء العالم وعبر "يوتيوب"^(٢٦)، وتظهر فيها دمية "غروفر". وأصدرت الإدارة الوطنية لسلامة حركة المرور على الطرق الرئيسية في الولايات المتحدة، بالشراكة مع شركة ديزني - بيكسار، إعلاناً للخدمة العامة بشأن قيادة المركبات دون تركيز، مع منح الحقوق مجاناً إلى البلدان والمنظمات غير الحكومية عن ترجمة محتوياته و/أو تكييفه حسب الاقتضاء^(٢٧).

٥٥ - وتؤدي منظمات المجتمع المدني دوراً مفيداً في التوعية بالسلامة على الطرق وضحايا حوادث الطرق. واضطلعت منظمات مثل "أمند" (Amend)، والرابطة من أجل السفر الدولي الآمن على الطرق، والاتحاد الأوروبي لضحايا حركة المرور على الطرق، ومؤسسة غونثالو رودريغز، واتحاد المشاة الدولي، و "ليزر إنترناشونال"، بدور رئيسي في توجيه الانتباه إلى الحاجة لطرق أكثر أماناً. ودعت في الآونة الأخيرة أيضاً إلى تحسين التشريعات المتعلقة بمخاطر معينة، واستضافت مناسبات للدعوة العامة، وتعاونت مع وسائل الإعلام في بلدانها. وشارك العديد من هذه المنظمات كذلك، بشكل نشط، في إطلاق العقد إلى

(٢٥) انظر www.youtube.com/user/UNECE#p/u/7/X_nnquRymLI

(٢٦) انظر www.youtube.com/watch?v=4x0ZwpfM7tg

(٢٧) انظر www.distraction.gov/cars2/

جانب الشركاء الحكوميين. كما تعمل المنظمات التي تجتهد نفسها في موقع يمكنها من القيام بذلك على إدارة مشاريع الترويج لتدخلات محددة في مجال السلامة على الطرق.

٥٦ - وما زالت حملة "اجعل الطرق آمنة" تكسب الدعم من أجل تحسين السلامة على الطرق. ففي نيسان/أبريل ٢٠١١، أطلقت لجنة السلامة على الطرق في العالم تقريراً ثالثاً بعنوان "اجعل الطرق آمنة: حان وقت العمل"^(٢٨). ويتضمن التقرير توصيات لجعل الطرق آمنة أكثر وتحقيق هدف العقد، بما في ذلك تحسين سلامة مستخدمي الطرق المعرضين للخطر بوجه خاص، ولا سيما الأطفال والمراهقون، وتحسين سلامة البنى الأساسية للطرق، وتعزيز القدرات التنظيمية للأمم المتحدة في التعامل مع السلامة على الطرق. ويجدد التقرير أيضاً آليات جديدة ممكنة لزيادة الدعم المالي لأنشطة السلامة على الطرق، وبخاصة في البلدان النامية.

سابعاً - جمع البيانات والبحوث/رصد العقد

٥٧ - في عام ٢٠٠٩، أطلقت منظمة الصحة العالمية أول تقرير مرحلي عالمي عن السلامة على الطرق، وتضمن أول تقييم لحالة السلامة على الطرق على الصعيد العالمي. وفي القرار ٢٥٥/٦٤، تدعو الجمعية العامة كلاً من منظمة الصحة العالمية ولجان الأمم المتحدة الإقليمية إلى تنسيق الرصد المنتظم للتقدم المحرز على الصعيد العالمي في تحقيق الأهداف المحددة في خطة العمل ومواصلة إعداد تقارير مرحلية عالمية عن السلامة على الطرق لهذا الغرض. وفي عام ٢٠١١، بدأت منظمة الصحة العالمية بإعداد التقرير الثاني. وعلى غرار التقرير الأول، سيرعرض الإصدار الثاني معلومات متعلقة بمجموعة من المؤشرات (جميعها ذات صلة بخطة عمل العقد)، وسيشكل الأساس لرصد تنفيذ خطة العمل على مدى العقد إذ سيجري إعداده على فترات منتظمة. وستستخدم كذلك الدراسات الاستقصائية الأخرى التي سيعدها الشركاء، مثل اللجنة الاقتصادية لأوروبا، وقاعدة البيانات الدولية لحركة المرور والحوادث على الطرق (منظمة التعاون والتنمية في الميدان الاقتصادي)، من أجل تقييم أثر الخطة. وسيعمل فريق عامل معني برصد وتقييم العقد، منشأ تحت رعاية فريق تعاون الأمم المتحدة للسلامة على الطرق، على جمع ومقارنة جميع المعلومات والإبلاغ عن مؤشرات التقدم ونشرها على أساس منتظم على امتداد العقد.

٥٨ - ويعرض التقرير السنوي لقاعدة البيانات الدولية لحركة المرور والحوادث على الطرق^(٢٩) تقارير مفصلة واردة من ٣٢ بلداً، تركّز على أحدث البيانات لعام ٢٠٠٩،

(٢٨) انظر www.makeroadssafe.org/publications/Documents/mrs_iii_report_lr.pdf.

(٢٩) متاح في www.internationaltransportforum.org/irtad/pdf/10IrtadReport.pdf.

وتورد في بعض الحالات بيانات أولية لعام ٢٠١٠؛ وتحليلات لاتجاهات السلامة حسب فئة مستخدمي الطرق وعوامل الخطر؛ والاستراتيجيات الوطنية القائمة في البلدان التي تشملها قاعدة البيانات، بما فيها الغايات المنشودة والأداء سعياً إلى تحقيق الأهداف، والتدابير المنفذة في الفترة بين عامي ٢٠٠٨ و ٢٠١٠ لتحسين السلامة.

٥٩ - وفي آب/أغسطس ٢٠١١، نشرت اللجنة الاقتصادية لأوروبا "إحصاءات حوادث حركة المرور على الطرق في أوروبا وأمريكا الشمالية"، وهي تعرض بيانات قابلة للمقارنة عن أسباب الحوادث وأنواعها ونتائجها في أوروبا وآسيا الوسطى وكندا والولايات المتحدة. وجرى تنظيم البيانات حسب طبيعة الحادث ومحيطه، والحوادث الطارئة تحت تأثير الكحول، وعدد القتلى أو الجرحى تبعاً لفئة مستخدمي الطرق والفئة العمرية. وتعرض الإحصاءات أيضاً بيانات أساسية وأرقاماً عن عدد المركبات الطرقية المستخدمة وعدد الكيلومترات التي تقطعها المركبات الطرقية، وتقديرات عن عدد السكان وتوزيعهم حسب الفئة العمرية. ويتضمن هذا الإصدار المتاح بلغات ثلاث (الإنكليزية والفرنسية والروسية) معلومات إحصائية هامة بالنسبة للمعنيين بتخطيط النقل ومسائل السلامة على الطرق^(٣٠).

٦٠ - ومنذ أيلول/سبتمبر ٢٠٠٩، نظّمت شبكة البحوث المعنية بالإصابات الناجمة عن حوادث المرور على الطرق، التي تدعم القدرات البحثية في البلدان المنخفضة والمتوسطة الدخل، حلقتين دراسيتين عبر الإنترنت تكلّلتا بالنجاح، وتقاسمت أساليب ونتائج البحوث عن طريق الرسائل الإخبارية الفصلية، ووسائط الإعلام الاجتماعية عبر الإنترنت، ومنتدى إلكترونياً للمناقشة، واستضافت جلسة موازية أثناء انعقاد المؤتمر العالمي للوقاية من الإصابات وتعزيز السلامة، المعقود في لندن في آب/أغسطس ٢٠١٠. وفي ١١ أيار/مايو ٢٠١١، أطلقت الشبكة صفحة إلكترونية خاصة لجمع المعلومات المتعلقة بالخطط البحثية لشركائها في العقد.

٦١ - وخلال عامي ٢٠١٠ و ٢٠١١، عملت كلية الصحة العامة بجامعة هارفارد على جمع ومقارنة نتائج دراساتها الاستقصائية للبيانات في ١٨ بلداً، وكان قد صدر بها تكليف من المنتدى العالمي للسلامة على الطرق التابع للبنك الدولي، ثم عرضتها بالاقتران مع إطار ذي صلة لقياس الإصابات يهتدى به في استقاء أفضل التقديرات المتعلقة بالإصابات على الطرق في البيئات التي لا تتوفر فيها سوى معلومات قليلة. ويوفر هذا المشروع أساساً يستند

(٣٠) متاح في http://live.unece.org/trans/main/wp6/publications/stats_accidents2011.html.

إليه في تحسين التقديرات المتعلقة بالإصابات الناجمة عن حركة المرور على الطرق في سياق دراسة العبء العالمي للأمراض والإصابات وعوامل الخطر لعام ٢٠١٠.

ثامنا - الدعم المالي

٦٢ - في ١٨ تشرين الثاني/نوفمبر ٢٠٠٩، عشية انعقاد المؤتمر الوزاري العالمي، أعلنت مؤسسة بلومبرغ للأعمال الخيرية التبرع بمبلغ ١٢٥ مليون دولار من دولارات الولايات المتحدة - وهو أكبر مبلغ على الإطلاق تم التبرع به حتى الآن لتحسين السلامة على الطرق في العالم - لست مؤسسات هي منظمة الصحة العالمية، والمنتدى العالمي للسلامة على الطرق التابع للبنك الدولي، والشراكة العالمية للسلامة على الطرق، والوحدة الدولية لبحوث الإصابات التابعة لجامعة جون هوبكينز، وشبكة إيمبارك - مركز النقل المستدام التابع لمعهد الموارد العالمية، ورابطة السفر الدولي الآمن على الطرق، لتنفيذ مشاريع خمسية في ١٠ بلدان وإعداد تقرير مرحلي عالمي عن السلامة على الطرق.

٦٣ - وفي عام ٢٠١١، تعهدت الحكومة الأسترالية، من خلال برنامج الوكالة الأسترالية للتنمية الدولية، بتقديم ٦,٢ ملايين دولار أسترالي على مدى ثلاث سنوات إلى المنتدى العالمي للسلامة على الطرق التابع للبنك الدولي، لتحسين السلامة على الطرق في مختلف بلدان العالم. ويقدم هذا المنتدى الذي تأسس في ٢٠٠٦ التمويل والمساعدة التقنية إلى الكيانات على المستويات العالمية والإقليمية والقطرية للمشاركة في الأنشطة المتعلقة بالسلامة على الطرق من أجل بناء القدرات اللازمة لتنفيذ برامج فعالة من حيث التكلفة في مجال السلامة على الطرق.

٦٤ - وبدأ ١٣ شريكا تنفيذ مشروع "أنقذوا أرواحنا"^(٣١) المقام بتمويل يبلغ ٣ ملايين يورو من الاتحاد الأوروبي وبالعامل مع ثمانية بلدان في وسط أوروبا. ويهدف المشروع إلى تنفيذ حلول في إطار الشراكة المتعددة القطاعات في سبع مدن وبناء قاعدة لتوسيع نطاق المشروع.

٦٥ - وتعهدت مؤسسة اتحاد السيارات الدولي، بالاشتراك مع مبادرة كلينتون العالمية، بتخصيص ثلاث مبالغ تدفعها على مدى عشر سنوات لدعائم الاستخدام الآمن للطرق وزيادة السلامة على الطرق وزيادة سلامة المركبات، بواقع ٣ ملايين يورو سنويا على مدى

(٣١) انظر www.sol-project.eu.

عشر سنوات. وتأتي هذه التعهدات في إطار شراكة مع نوادي اتحاد السيارات الدولي والبرنامج الدولي لتقييم الطرق والبرنامج العالمي لتقييم السيارات الجديدة.

٦٦ - ودخلت المبادرة العالمية للسلامة على الطرق، التي يمولها القطاع الخاص وتديرها الشراكة العالمية للسلامة على الطرق، مرحلة ثانية في عام ٢٠١٠. وتعهدت كل من شركات ميشيلان ورينو وشل وتوتال وتويوتا بدفع ١٥٠.٠٠٠ دولار من دولارات الولايات المتحدة سنويا لمدة خمس سنوات لدعم هذه المبادرة.

٦٧ - وأنشأت منظمة الصحة العالمية ومؤسسة اتحاد السيارات الدولي صندوق السلامة على الطرق^(٣٢) لدعم تنفيذ خطة العمل من أجل العقد، لا سيما في البلدان النامية. وتوجّه الدعوة إلى الشركات الخاصة الراغبة في أن تصبح راعية رسمية للعقد وأن تستخدم رمز العقد، إلى المساهمة في الصندوق. وتتضمن الشركة الأولى المسماة "الداعمون العالميون لعقد العمل" شركات أليانس وبوش وميشيلان ورينو وشل. وسيقوم صندوق السلامة على الطرق أيضا بتشجيع الشركاء من المؤسسات الخيرية والتماس تحديد المصادر الجديدة المحتملة للتمويل المبتكر. وعلى سبيل المثال، اقترحت لجنة السلامة على الطرق في العالم في تقريرها المعنون اجعلوا الطرق آمنة: وقت العمل الذي صدر في نيسان/أبريل ٢٠١١ المساهمة بمبلغ دولارين أو ما يعادلها يضاف إلى سعر بيع كل سيارة جديدة مباعة لدعم تنفيذ الخطة العالمية، من خلال الصندوق.

تاسعا - النتائج والتوصيات

٦٨ - يجري منذ تقديم التقرير السابق عن سلامة الطرق إلى الجمعية العامة تنفيذ عدد كبير من الأنشطة على الصعيد المحلي والوطني والإقليمي والدولي. ويمثل عقد العمل من أجل السلامة على الطرق، الذي أطلق في ١١ أيار/مايو ٢٠١١، فرصة فريدة لمواصلة التركيز الدولي على السلامة على الطرق وضرورة زيادة التركيز عند تحديد الأهداف ووضع خطط العمل وتنفيذ الأنشطة ورصدها.

٦٩ - ويتعين بذل المزيد من الجهود كما هو مشار إليه في التقرير المرحلي العالمي عن السلامة على الطرق، ولا تزال مستويات التمويل تشكل تحديا كبيرا، لا سيما للبلدان المنخفضة إلى المتوسطة الدخل، يعوقها عن تنفيذ التدابير التي يمكن أن تؤدي إلى خفض الوفيات والإصابات، والمداومة عليها، وتوسيع نطاقها.

(٣٢) انظر www.roadafetyfund.org/

٧٠ - ولا تزال السلامة على الطرق مجالاً يفتقر إلى المعالجة المنهجية. كما أن عدم وجود وكالات قيادية وطنية وتشريعات شاملة وفعالة وبنى أساسية كافية للطرق يمثل تحديات رئيسية يتعين التصدي لها بصورة منهجية من أجل تحقيق نتائج مفيدة. ولا يزال نقص البيانات والقدرات المحلية على رصد مشاريع السلامة على الطرق وتقييمها يشكل تحدياً، ويتعين بذل المزيد من الجهد لتعزيز الجهود الرامية إلى جمع بيانات ملائمة للتحليل وصنع القرار بشأن السلامة على الطرق بما في ذلك بيانات عن تأثير التدخلات على الجوانب الصحية والاجتماعية والاقتصادية وفعاليتها من حيث التكاليف.

٧١ - ولدعم الإجراءات على أرض الواقع أثناء العقد، سيتعين تقديم تمويل أكبر لأنشطة الأمم المتحدة وأنشطة الحكومات والسلطات دون الوطنية والمجتمعات المدنية.

٧٢ - ولضمان أن يؤدي عقد العمل من أجل السلامة على الطرق إلى إجراءات ملموسة ويؤدي في نهاية الأمر إلى خفض الإصابات والوفيات الناجمة عن حوادث الطرق، يوصى بأن تدعو الجمعية العامة الدول الأعضاء إلى القيام بما يلي:

(أ) وضع خطط وطنية في سياق الخطة العالمية من أجل العقد؛

(ب) الانضمام إلى الصكوك القانونية الدولية التي وضعتها الأمم المتحدة في مجال السلامة على الطرق وتطبيق ما تتضمنه من أحكام أو أنظمة للسلامة وتنفيذها وتشجيعها، مثل أنظمة الأمم المتحدة لسلامة المركبات الآلية وشروط التفتيشات التقنية التي وضعها المنتدى العالمي لتنسيق اللوائح المتعلقة بالمركبات (الفرقة العاملة ٢٩)، واتفاقيتي الأمم المتحدة المؤرختين ١٩٤٩ و ١٩٦٨ بشأن حركة المرور على الطرق وبروتوكول عام ١٩٤٩ بشأن لافتات وإشارات الطرق وما يتصل بذلك من ملاحق تكميلية وبروتوكولات، وصكوك الأمم المتحدة التي تحكم نقل البضائع الخطرة على الطرق أو غيرها من الصكوك القائمة على توصيات الأمم المتحدة المتعلقة بنقل البضائع الخطرة: النظام النموذجي، والصكوك الدولية المتعلقة بضوابط زمن القيادة (الاتفاق الأوروبي بشأن عمل طواقم المركبات المستعملة في النقل الطرقي الدولي)^(٣٣)؛ وتنفيذ شبكات النقل الآمن التي تنقيد بأفضل المعايير الدولية المتاحة الممكنة على النحو المنصوص عليه في الصكوك القانونية الدولية للأمم المتحدة^(٣٤)؛

(٣٣) انظر أيضا www.unece.org/trans/conventn/legalinst.html

(٣٤) انظر <http://live.unece.org/trans/conventn/legalinst.html>

(ج) السعي إلى تحقيق تحسن ملموس في تنفيذ اتفاقيات لجنة الأمم المتحدة الاقتصادية لأوروبا واتفاقها بشأن السلامة على الطرق وذلك بتشجيع استخدام الأدوات التشخيصية لتحديد العوائق التي تحول دون تنفيذها بفعالية وبالتصدي هذه العوائق من خلال المساعدة التقنية؛

(د) المشاركة في برامج تقييم السيارات الجديدة^(٣٥) من أجل تعزيز إتاحة المعلومات للمستهلكين بشأن أداء المركبات الآلية من منظور السلامة؛

(هـ) تعزيز الجهود الرامية إلى تحسين التشريعات والأنظمة الوطنية الشاملة المتعلقة بالسلامة على الطرق، لا سيما في مجال عوامل المخاطر الخمسة (السرعة، وأحزمة المقاعد، ونظم الأمان للأطفال، والقيادة في حالة سكر، والخوذ لراكبي الدراجات البخارية) وتحسين التنفيذ من خلال حملات التسويق الاجتماعي والأنشطة المتسقة والمستمرة في مجال إنفاذ القانون؛

(و) تعزيز وتحسين رعاية المصابين في مراحل ما قبل النقل إلى المستشفى والصدمة النفسية وإعادة التأهيل؛

(ز) وضع آليات تمويل مستدامة للسلامة على الطرق؛

(ح) مواصلة التوعية من خلال اليوم العالمي لإحياء ذكرى ضحايا حوادث الطرق، وأسبوع الأمم المتحدة للسلامة على الطرق، وغيرهما من المناسبات الدولية والإقليمية ودون الإقليمية والوطنية؛

(ط) تعزيز الجهود الرامية إلى جمع بيانات ملائمة لإدارة السلامة على الطرق بما في ذلك تأثير التدخلات على الجوانب الصحية والاجتماعية والاقتصادية وفعاليتها من حيث التكاليف؛

(ي) تطوير القدرات الوطنية والمحلية في مجال رصد مشاريع السلامة على الطرق وتقييمها.

٧٣ - وقد ترغب الجمعية العامة أيضا في القيام بما يلي:

(أ) تشجيع الدول الأعضاء على ما يلي:

١' المشاركة في الدراسة الاستقصائية المتعلقة بالتقرير المرحلي العالمي بشأن السلامة على الطرق؛

(٣٥) انظر www.globalncap.org.

- ٢' وضع استراتيجيات وسياسات وبرامج تولي اهتماما خاصا لاحتياجات مستخدمي الطرق المعرضين للخطر؛
- ٣' الانضمام إلى الصكوك القانونية الدولية التي وضعتها الأمم المتحدة بشأن السلامة على الطرق وتنفيذها بمزيد من الفعالية؛
- ٤' المشاركة في أسبوع الأمم المتحدة الثاني للسلامة على الطرق؛
- ٥' ترشيح مراكز اتصال لعقد العمل من أجل السلامة على الطرق.
- (ب) تشجيع مديري أساطيل القطاعين العام والخاص على تشغيل مركباتهم وصيانتها باستخدام إجراءات التفتيش التقني الدوري الواردة في قواعد الأمم المتحدة بشأن صلاحية المركبات للسير؛
- (ج) دعوة المجتمع المدني إلى مواصلة تعزيز التعاون مع الحكومات، والاستمرار في اعتبار بناء القدرات والاستدامة أولويتين من أولويات تنفيذ المشاريع؛
- (د) الإقرار بأهمية المنتدى العالمي للسلامة على الطرق التابع للبنك الدولي، وصندوق السلامة على الطرق، وضرورة وضع آليات تمويل جديدة؛
- (هـ) طلب تقديم تقرير إلى الجمعية العامة في دورتها السابعة والستين.