

Distr.: General  
24 August 2017  
Arabic  
Original: English



الدورة الثانية والسبعون

البند ١٢ من جدول الأعمال المؤقت  
تحسين السلامة على الطرق في العالم

## تحسين السلامة على الطرق في العالم

### مذكرة من الأمين العام

يحيل الأمين العام طيه التقرير المتعلق بتحسين السلامة على الطرق في العالم، الذي أعدته منظمة الصحة العالمية بالتشاور مع لجان الأمم المتحدة الإقليمية وسائر الشركاء في فريق الأمم المتحدة المعني بالتعاون في مجال السلامة على الطرق.



الرجاء إعادة استعمال الورق

\* A/72/150

210917 180917 17-14701 (A)



## تحسين السلامة على الطرق في العالم

موجز

هذا التقرير الذي أعدته منظمة الصحة العالمية، بالتعاون مع لجان الأمم المتحدة الإقليمية والشركاء الآخرين في فريق الأمم المتحدة المعني بالتعاون في مجال السلامة على الطرق، يتضمن ما استجد من معلومات عن تنفيذ التوصيات الواردة في قرارات الجمعية العامة ٢٨٩/٥٨ و ٥/٦٠ و ٢٤٤/٦٢ و ٢٥٥/٦٤ و ٢٦٠/٦٦ و ٢٦٩/٦٨ و ٢٦٠/٧٠. ويقدم التقرير سرداً لما اضطلعت به الأوساط المعنية بالسلامة على الطرق في العالم من أنشطة وما حققته من إنجازات في إطار العمل الرامي إلى بلوغ الأهداف المسطرة لعقد العمل من أجل السلامة على الطرق (٢٠١١-٢٠٢٠) والغاية ٦ من الهدف ٣ من أهداف التنمية المستدامة - خفض عدد الوفيات والإصابات الناجمة عن حوادث إلى النصف بحلول عام ٢٠٢٠ - منذ صدور التقرير السابق (A/70/386). فقد شهدت الفترة عدداً من المناسبات البارزة الرفيعة المستوى، منها المؤتمر العالمي الرفيع المستوى الثاني بشأن السلامة على الطرق الذي استضافته البرازيل؛ ومؤتمر الأمم المتحدة المعني بالإسكان والتنمية الحضرية المستدامة (الموئل الثالث) الذي عقد في إكوادور، وقد تضمنت خطته الحضرية الجديدة التزاماً يتعلق بالسلامة على الطرق؛ والمؤتمر العالمي المعني بالنقل المستدام، الذي عُقد في تركمانستان؛ والمؤتمر العالمي الثاني عشر لمنع الإصابات وتعزيز الأمان، الذي عُقد في فنلندا. ولا تزال تلك الأنشطة تضع مسألة السلامة على الطرق ضمن دائرة الاهتمام في جميع أنحاء العالم، شأنها في ذلك شأن الحدث المتمثل في نشر التقرير المرحلي العالمي لعام ٢٠١٥ عن السلامة على الطرق، وقيام اللجنة الاقتصادية لأوروبا بإعداد مقترح لإنشاء صندوق تابع للأمم المتحدة يخصص للسلامة على الطرق، واتخاذ جمعية الصحة العالمية قراراً بشأن السلامة على الطرق (WHA69.7) توافق فيه على طلب من الجمعية العامة أوردته في قرارها ٢٦٠/٧٠ بأن تقوم منظمة الصحة العالمية بتيسير عملية وضع أهداف عالمية طوعية بشأن عوامل الخطر الرئيسية وآليات تقديم الخدمات. ويختتم التقرير بعدد من التوصيات الموجهة إلى الجمعية العامة من أجل تحقيق الأهداف المسطرة لعقد العمل من أجل السلامة على الطرق والغاية ٦ من الهدف ٣ من أهداف التنمية المستدامة.

## أولا - مقدمة

١ - إن الإصابات الناجمة عن حوادث المرور هي السبب العاشر من ضمن أسباب الوفاة على الصعيد العالمي، وهي السبب الرئيسي للوفاة في صفوف من تتراوح أعمارهم بين ١٥ و ٢٩ سنة. فحوادث المرور تتسبب في أكثر من ١٠٣ مليون من الوفيات كل سنة، بينما تشير التقديرات إلى أن عدد من يُصابون إصابات غير مميتة يتراوح بين ٢٠ و ٥٠ مليون شخص. ونصف العدد الإجمالي لمن يموتون في حوادث المرور هم من مستخدمي الطرق المكشوفين للمخاطر، أي الراجلون وراكبو الدراجات النارية والدراجات الهوائية. وبينما تحاول البلدان أن تعالج العوامل الرئيسية للحوادث، مثل الإفراط في السرعة، والقيادة تحت تأثير الكحول، وعدم استخدام سائقي الدراجات النارية للحُوذ الواقية، وعدم استخدام أحزمة الأمان أو مقاعد السلامة الخاصة بالأطفال، وسوء حالة الطرقات والمركبات، من خلال سن التشريعات واتخاذ تدابير أخرى، فإن إنفاذ تلك التشريعات والتدابير يظل ضعيفا في كثير من مناطق العالم.

٢ - وكانت الجمعية العامة، في قرارها ٢٨٩/٥٨، قد أناطت بمنظمة الصحة العالمية مهمة تنسيق الأمور المتعلقة بالسلامة على الطرق ضمن منظومة الأمم المتحدة، ولذلك تواصل منظمة الصحة العالمية، في إطار اضطلاعها بهذا الدور، تعاونها الوثيق مع اللجان الإقليمية للأمم المتحدة. واستضافت اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لآسيا والمحيط الهادئ الاجتماع الرابع والعشرين لفريق الأمم المتحدة المعني بالتعاون في مجال السلامة على الطرق، في بانكوك في آذار/مارس ٢٠١٧، حيث ركزت المناقشات على تنفيذ قرارات الجمعية العامة وجمعية الصحة العالمية، والأنشطة اللازمة للقيام بما لتحقيق الغاية ٦ من الهدف ٣ من أهداف التنمية المستدامة، والتقدم المحرز في خمسة أفرقة معنية بالمشاريع أقيمت في إطار ركائز عقد العمل من أجل السلامة على الطرق (٢٠١١-٢٠٢٠)، وفريقيين آخرين أحدهما معني بالرصد والتقييم والثاني معني بالسلامة على الطرق المرتبطة بالعمل.

٣ - وقد دأبت الجمعية العامة، في العديد من القرارات التي اتخذتها منذ عام ٢٠٠٤، على توجيه الانتباه إلى الأزمة العالمية للسلامة على الطرق وإلى الحاجة إلى تحسين الحالة. ففي القرار ٢٦٠/٧٠ الذي اتخذته منذ وقت قريب، أكدت من جديد أهداف التنمية المستدامة وغاياتها التي كانت قد سطرتها في قرارها ١/٧٠، بما في ذلك ما يتعلق من تلك الأهداف بالسلامة على الطرق؛ وأيدت إعلان برازيليا الذي يتضمن الوثيقة الختامية للمؤتمر العالمي الثاني الرفيع المستوى بشأن السلامة على الطرق، الذي عُقد في تشرين الثاني/نوفمبر ٢٠١٥؛ وأهابت بالدول الأعضاء والمجتمع الدولي إلى تكثيف التعاون؛ وشجعت الدول الأعضاء على النظر في أن تصبح أطرافا متعاقدة في الصكوك القانونية للأمم المتحدة؛ وطلبت إلى منظمة الصحة العالمية أن تقوم، بالتعاون مع سائر وكالات الأمم المتحدة واللجان الإقليمية، ومن خلال الآليات القائمة، بما في ذلك فريق الأمم المتحدة المعني بالتعاون في مجال السلامة على الطرق، بمواصلة عملية شفافة مستدامة تشاركية مع جميع أصحاب المصلحة من أجل مساعدة البلدان المهتمة في وضع أهداف طوعية عالمية للأداء تتعلق بعوامل الخطر الرئيسية وآليات تقديم الخدمات؛ وطلبت إلى الأمين العام أن ينظر في إنشاء صندوق للأمم المتحدة للسلامة على الطرق.

٤ - وهذا هو التقرير الرابع الذي يُقدّم استجابة لقرار الجمعية العامة ٢٥٥/٦٤ الذي أعلنت فيه الجمعية العامة الفترة ٢٠١١-٢٠٢٠ عُقد العمل من أجل السلامة على الطرق، وهدفه تثبيت عدد الوفيات الناجمة عن حوادث المرور على الطرق على الصعيد العالمي ثم خفض عددها في نهاية المطاف. ويغطي هذا التقرير الفترة من أيلول/سبتمبر ٢٠١٥ إلى آب/أغسطس ٢٠١٧، ساردا الأنشطة التي اضطلعت بها منظمات الأمم المتحدة والوكالات المعنية بالسلامة على الطرق في العالم والقطاع الخاص والمجتمع المدني منذ صدور التقرير السابق.

## ثانيا - التقدم المحرز في إطار عقد العمل من أجل السلامة على الطرق

٥ - في أيلول/سبتمبر ٢٠١٥، رُفِع سقف الهدف المرجو من عقد العمل من أجل السلامة على الطرق اعتباراً للأهداف العالمية المسطرة في إطار خطة التنمية المستدامة لعام ٢٠٣٠، لا سيما الغاية ٦ من الهدف ٣، أي خفض عدد الوفيات والإصابات الناجمة عن حوادث المرور إلى النصف بحلول عام ٢٠٢٠. وتتناول الغاية ٢ من الهدف ١١ أيضاً مسألة السلامة على الطرق، حيث تنادي بتمكين الجميع من الاستفادة من نظم نقل مأمونة وميسورة التكلفة ويسهل الوصول إليها ومستدامة بحلول عام ٢٠٣٠.

٦ - وفي تشرين الثاني/نوفمبر ٢٠١٥، اجتمع وزراء النقل والصحة والداخلية وممثلوهم لمناقشة الأزمة العالمية للسلامة على الطرق في المؤتمر العالمي الثاني الرفيع المستوى بشأن السلامة على الطرق. واعتمد إعلان برازيليا بغية توجيه العمل طيلة فترة عقد العمل وما بعده. وأصدرت منظمة الصحة العالمية في ذلك الاجتماع أيضاً تقريرها المرحلي العالمي لعام ٢٠١٥ عن السلامة على الطرق.

٧ - وطلبت الجمعية العامة في قرارها ٢٦٠/٧٠ إلى منظمة الصحة العالمية القيام، بمشاركة كاملة من الدول الأعضاء، وبالتعاون مع منظمات الأمم المتحدة ولجانها الإقليمية، من خلال الآليات القائمة (بما في ذلك فريق الأمم المتحدة المعني بالتعاون في مجال السلامة على الطرق)، بتيسير عملية شفافة ومستدامة وتشاركية لمساعدة البلدان المهتمة على وضع أهداف طوعية للأداء على الصعيد العالمي بشأن عوامل الخطر الرئيسية وآليات تقديم الخدمات بهدف الحد من الوفيات والإصابات الناجمة عن الحوادث على الطرق. وفي أيار/مايو، وافقت جمعية الصحة العالمية في قرارها WHA69.7 على طلب الجمعية العامة.

٨ - واعتمد مؤتمر الأمم المتحدة المعني بالإسكان والتنمية الحضرية المستدامة (الموئل الثالث)، وقد عُقد في كيتو في تشرين الأول/أكتوبر ٢٠١٦، الخطة الحضرية الجديدة (أقرتها الجمعية العامة في قرارها ٢٥٦/٧١)، والخطة إطار للسياسات المتعلقة بالمدن على الصعيد العالمي على مدى ٢٠ سنة. والخطة الحضرية الجديدة، مدعومة من المبعوث الخاص للأمين العام المعني بالسلامة على الطرق، تضع رؤية للنقل والتنقل المستدامين، مع جعل السلامة على الطرق من ضمن الاعتبارات الرئيسية التي تُراعى في التخطيط الحضري وتصميم الهياكل الأساسية. ومن الأهداف المرسومة في الخطة، على سبيل الأولوية، تمكين جميع الأطفال من التنقل إلى مدارسهم في ظروف آمنة وصحية.

٩ - وكان المؤتمر العالمي المعني بالنقل المستدام، الذي عقد في تشرين الثاني/نوفمبر ٢٠١٦ في عشق آباد، فرصة أخرى لإبقاء موضوع السلامة على الطرق ضمن دائرة الاهتمام خلال المناقشات التي تتناول قضايا التنمية عموماً، كما أتاح المؤتمر الفرصة لمناقشة المقترح الرامي إلى إنشاء صندوق للأمم المتحدة يُخصّص للسلامة على الطرق.

١٠ - وعُقد المؤتمر العالمي الثاني عشر لمنع الإصابات وتعزيز الأمان في أيلول/سبتمبر ٢٠١٦ في تامبيري، فنلندا، وركز المؤتمر كثيراً على السلامة على الطرق. واجتمع في المؤتمر كبار الباحثين والمهنيين ومقرري السياسات والنشطاء في العالم في مجال الوقاية من الإصابات من أجل التداول والمناقشة وتبادل المعلومات والخبرات.

## ثالثاً - الصكوك القانونية الدولية والقرارات والصكوك السياسية الدولية

١١ - واصلت اللجنة الاقتصادية لأوروبا، من خلال المنتدى العالمي المعني بسلامة السير على الطرق، العمل في استعراض اتفاقية السير على الطرق لعام ١٩٦٨ (٧٨ طرفاً) واتفاقية لافيات وإشارات الطرق (٦٥ طرفاً). وبحث الفرقة العاملة، على وجه الخصوص، مدى الانسجام القائم بين اتفاقية السير على الطرق والأنظمة التقنية للمركبات والأحكام المتعلقة برخص قيادة المركبات والقيادة الآلية. وفيما يتعلق باتفاقية لافيات وإشارات الطرق، صيغت توصيات لتحسين الاتفاقية والنهوض بتنفيذها من جانب الأطراف المتعاقدة.

١٢ - وواصلت الفرقة كذلك تحديث أدوات عملها في مجال السياسات، مثل القرار الموحد بشأن السير على الطرق، عن طريق إدخال تغييرات تراعي نهج "المنظومة الآمنة"<sup>(١)</sup> إزاء السلامة على الطرق. وبالإضافة إلى ذلك، أُعد فصل جديد يتناول التحقيق بمنهجية متعددة التخصصات في حوادث السير. واستمرت أيضاً المناقشات التي تتناول مواضيع عدم الانتباه أثناء السياقة وسلامة المركبات ذات العجلتين المزودة بمحرك وحالة مستخدمي الطرق المكشوفين أمام المخاطر.

١٣ - واعتمدت الفرقة العاملة تقريراً عن تقييم سلامة المرور على معابر سكك القطارات في الدول الأعضاء في اللجنة الاقتصادية لأوروبا وبلدان أخرى. وتضمن التقرير توصيات وإطاراً استراتيجياً لتحسين السلامة، في إطار نهج شامل يضمن تحسناً مستمراً في ظروف السلامة على معابر السكك الحديدية.

١٤ - وواصلت اللجنة الاقتصادية لأوروبا، من خلال المنتدى العالمي لتنسيق الأنظمة المتعلقة بالمركبات، عملها على إعداد لوائح تقنية دولية تتعلق بإنتاج المركبات وأجهزتها الفرعية والأجزاء ذات الأهمية للمركبات والسلامة على الطرق. واستعرض المنتدى العالمي أيضاً الصكوك القانونية التي تدخل ضمن اختصاصه ويجري في إطارها العمل التقني. ويوجد ٥٨ بلداً، منها البلدان التي لديها قطاع كبير لصناعة السيارات، من ضمن الأطراف المتعاقدة في اتفاقي الأمم المتحدة الدوليين الرئيسيين: اتفاق عام ١٩٥٨ المتعلق باعتماد شروط موحدة للموافقة وللإعتراف المتبادل بالموافقة على معدات وقطع المركبات الآلية واتفاق عام ١٩٩٨ المتعلق بوضع أنظمة تقنية عالمية للمركبات ذات العجلات والمعدات والقطع التي تلائم المركبات ذات العجلات و/أو الممكن استخدامها فيها. وقد صيغ قرار مشترك لضمان الاتساق بين الاتفاقين.

١٥ - وتم توسيع نطاق اتفاق عام ١٩٩٧ المتعلق باعتماد شروط موحدة للفحص الدوري للمركبات ذات العجلات والإعتراف المتبادل بهذا الفحص، ليشمل سيارات الركاب والشاحنات المقلدة الصغيرة، إضافة إلى الشاحنات والحافلات.

١٦ - وخلال فترة السنتين، اعتمدت الفرقة العاملة المعنية بنقل البضائع الخطرة عدة تعديلات للاتفاق الأوروبي المتعلق بالنقل الدولي للبضائع الخطرة بالطرق البرية بهدف زيادة السلامة والأمان على الطرق. وتلك التعديلات، وقد أُدرجت في الإصدار الجديد للاتفاق في عام ٢٠١٦، دخلت حيز النفاذ في كانون الثاني/يناير ٢٠١٧. وانضم طرف متعاقد جديد إلى الاتفاق، ليصل بذلك عدد الأطراف في الاتفاق إلى ٤٩.

(١) يتيح نهج المنظومة الآمنة إطاراً قوياً لبحث عوامل التعرض لخطر الإصابات في حوادث السير على الطرق والقيام بتدخلات من منظور شامل. ويستند نهج المنظومة الآمنة إلى الاستراتيجية السويدية 'الرؤية صفر'، وهي خطة هدفها على المدى الطويل تخليص منظومة النقل من أي حوادث تُفقد فيها أرواح أو تحدث فيها إصابات بليغة.

١٧ - ونظمت اللجنة الاقتصادية لأوروبا مناسبتين إقليميتين تحت مظلة البرنامج الخاص المعني باقتصادات وسط آسيا بهدف التعريف بالصكوك القانونية للأمم المتحدة وتقديم المساعدة التقنية إلى البلدان لكي تنضم إليها. وفي إطار البرنامج الخاص المعني باقتصادات وسط آسيا، نُظمت حلقة عمل لبناء القدرات في مجال السلامة على الطرق، في ألماني، كازاخستان، في أيلول/سبتمبر ٢٠١٥، وحلقة عمل بشأن إحصاءات النقل والسلامة على الطرق، في عشق أباد، في أيلول/سبتمبر ٢٠١٦، اجتمع فيهما مشاركون من البلدان الأعضاء في البرنامج الخاص المعني باقتصادات وسط آسيا ومن غيرها من بلدان أوروبا الشرقية وجنوب شرق أوروبا لتبادل الخبرات بشأن استحداث الأطر القانونية والتنظيمية للسلامة على الطرق، والاستراتيجيات الوطنية وجمع ونشر الإحصاءات الموثوقة المتعلقة بالسلامة على الطرق.

## رابعا - الدعم التقني والتعاون في المجال التقني

### ألف - الركيزة ١: إدارة السلامة على الطرق

١٨ - قامت منظمة الصحة العالمية، بالتعاون مع عدد آخر من كيانات الأمم المتحدة واللجان الإقليمية، ووفقا لما صدر به تكليف من الجمعية العامة في قرارها ٢٦٠/٧٠، بإنشاء عملية لتيسير وضع أهداف طوعية عالمية بشأن عوامل الخطر الرئيسية وآليات تقديم الخدمات. وأسفر اجتماع مع خبراء فنيين في مجال السلامة على الطرق عُقد في أيلول/سبتمبر ٢٠١٦ عن صياغة مشروع ورقة مناقشة طُرحت للمشاورات على شبكة الإنترنت من تشرين الأول/أكتوبر إلى كانون الأول/ديسمبر ٢٠١٦ وفي مناقشة غير رسمية بين الدول الأعضاء في تشرين الثاني/نوفمبر ٢٠١٦. وتُفحّت الورقة في مطلع عام ٢٠١٧ وطُرحت للمزيد من المشاورات، بما في ذلك مع لجنة النقل الداخلي (شباط/فبراير)، ومنظمات المجتمع المدني (آذار/مارس)، والقطاع الخاص (حزيران/يونيه). وسيُعلن عن التنقيح الثاني للورقة في أثناء اجتماعات اللجان الإقليمية لمنظمة الصحة العالمية، ثم ستناقش في اجتماع رسمي للدول الأعضاء ومؤسسات منظومة الأمم المتحدة في تشرين الثاني/نوفمبر ٢٠١٧.

١٩ - ونظمت اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لآسيا والمحيط الهادئ، في تموز/يوليه ٢٠١٦، في سيول، الاجتماع الإقليمي بشأن تحديد الأهداف والغايات والمؤشرات المتعلقة بالسلامة على الطرق في منطقة آسيا والمحيط الهادئ. وأتفق في الاجتماع على تحديث الأهداف والغايات المتعلقة بالسلامة على الطرق في منطقة آسيا والمحيط الهادئ للفترة ٢٠١٦-٢٠٢٠ في ضوء عقد العمل وأهداف التنمية المستدامة. وقد اعتمدت تلك الأهداف والغايات في الدورة الثالثة للمؤتمر الوزاري المعني بالنقل، الذي عقد في موسكو في كانون الأول/ديسمبر.

٢٠ - وقدمت اللجنة الاقتصادية لأمريكا اللاتينية ومنطقة البحر الكاريبي واللجنة الاقتصادية لأوروبا المساعدة التقنية إلى حكومة الجمهورية الدومينيكية لتشجيع أفضل الممارسات واعتماد اتفاقيات الأمم المتحدة المتعلقة بالنقل المستدام والسلامة على الطرق. وقامت اللجنة الاقتصادية لأمريكا اللاتينية ومنطقة البحر الكاريبي أيضا بالترويج للسلامة على الطرق باعتبارها عنصرا رئيسيا من عناصر قانون البلد المتعلق بالتنقل والنقل الحضري والسلامة على الطرق.

٢١ - وتعاونت اللجنة الاقتصادية لأوروبا واللجنة الاقتصادية والاجتماعية لآسيا والمحيط الهادئ على مشروع ممول من حساب الأمم المتحدة للتنمية من أجل تعزيز القدرات الوطنية لإدارة السلامة على الطرق في أربعة بلدان، هي: ألبانيا والجمهورية الدومينيكية وجورجيا وفيت نام. وأُجريت استعراضات للأداء في مجال السلامة على الطرق في كل بلد لمساعدة الحكومات في تحديد أولويات السلامة على الطرق في أثناء القيام بأنشطة بناء القدرات والتوعية، ويُذكر ها هنا أن أنشطة التوعية ترمي إلى الرفع من معرفة الرأي العام والمجتمع المدني بقضايا السلامة على الطرق. وتجري اللجنة الاقتصادية لأفريقيا، بالتعاون مع المبعوث الخاص المعني بسلامة الطرق، استعراضات مماثلة للأداء في مجال السلامة على الطرق في أوغندا والكاميرون.

٢٢ - وفي أيار/مايو ٢٠١٧، أصدرت منظمة الصحة العالمية مطبوعها المعنون (انقذوا الحياة: دليل تقني للسلامة على الطرق) Save LIVES: A Road Safety Technical Package، الذي يتضمن جردا بالتدخلات ذات الأولوية يستند إلى حقائق الواقع، مع التركيز على التحكم في السرعة والتأطير وتصميم الهياكل الأساسية وتحسينها، ومعايير سلامة المركبات، وإنفاذ قوانين المرور، وإنقاذ الأرواح بعد الحوادث. ويُراد للدليل التقني للسلامة على الطرق أن يساعد في اتخاذ القرار بشأن التدخلات ذات الأولوية من أجل زيادة السلامة على الطرق في أفق تحقيق الغايتين ٣-٦ و ١١-٢ من أهداف التنمية المستدامة.

٢٣ - وقامت اللجنة الاقتصادية لأوروبا، بدعم من الاتحاد الدولي للنقل على الطرق، بإعداد منظومات آمنة للنقل الداخلي في المستقبل (المعروفة باسم SafeFITS)، وهي أداة قائمة على المعرفة لمساعدة الحكومات ومقرري السياسات في تحديد أنسب السياسات والتدخلات المتعلقة بالسلامة على الطرق استنادا إلى البيانات المتاحة. ويجري حاليا تجريب هذه الأداة في بلدين اثنين.

٢٤ - وأعلن البنك الدولي في عام ٢٠١٦ عن إجراء وقائي من أجل السلامة على الطرق بهدف الزيادة من التدخلات ورصد الآثار التي يمكن أن تنجم عن حركة السير وحالة السلامة على الطرق على العمال والمجتمعات المحلية ومستخدمي الطرق في مشاريع البنك الدولي. وبالإضافة إلى ذلك، نفذ المرفق العالمي للسلامة على الطرق تدخلات لتحسين القدرة على الإدارة المؤسسية للسلامة على الطرق في كل من باراغواي والبرازيل وجمهورية تنزانيا المتحدة ورومانيا والمغرب والمكسيك ونيبال، وفي عدد من الدول الجزرية في المحيط الهادئ.

٢٥ - واعتمدت البلدان المنضوية في برنامج التعاون الاقتصادي الإقليمي لآسيا الوسطى، في مؤتمرها الوزاري الخامس عشر الذي عُقد في تشرين الأول/أكتوبر ٢٠١٦، استراتيجية للسلامة على الطرق أُطلق عليها اسم (ترابط مأمون: استراتيجية إقليمية للسلامة على الطرق من أجل البلدان المنضوية في برنامج التعاون الاقتصادي الإقليمي لآسيا الوسطى، ٢٠١٧-٢٠٣٠)<sup>(٢)</sup>. وتستند هذه الاستراتيجية إلى أوجه القوة الموجودة وتعالج التحديات الفريدة التي تواجه وسط وغرب آسيا.

٢٦ - ويتمويل من المفوضية الأوروبية، نفذت الشراكة العالمية للسلامة على الطرق الشطر الثاني من مشروع السلامة على الطرق في إطار ممر النقل بين أوروبا والقوقاز وآسيا، بمشاركة من الحكومات ومنظمات المجتمع المدني من جميع أنحاء أوروبا الشرقية والقوقاز وآسيا الوسطى، وقدمت الدعم في تنفيذ خطة العمل الإقليمية المتعلقة بالسلامة على الطرق في إطار ممر النقل بين أوروبا والقوقاز وآسيا. وتحذف

(٢) مصرف التنمية الآسيوي، مانبلا، ٢٠١٧.

هذه الخطة إلى جعل منظومة النقل عبر ممر النقل بين أوروبا والقوقاز وآسيا ترفع بالفعل من مستوى السلامة والأمان والحماية لمستخدمي الطرق وعامة الناس والممتلكات والبيئة.

٢٧ - وبدعم من مؤسسة بلومبرغ الخيرية، قدم معهد الموارد العالمية المساعدة التقنية على صعيد المدن وعلى الصعيد القطري لإضفاء الطابع المؤسسي على نهج كلي إزاء السلامة على الطرق. واستكملت بوغوتا خطة عملها الأولى للسلامة على الطرق على نطاق المدينة، وتستند خطة العمل هذه إلى نهج المنظومة الآمنة، كما قامت بتحديث دليلها الخاص بمراجعة الحسابات في مجال السلامة على الطرق. ونشرت مدينة مكسيكو برنامجاً شاملاً للسلامة على الطرق يستند إلى نهج المنظومة الآمنة.

٢٨ - وواصلت مبادرة المصارف الإنمائية المتعددة الأطراف لسلامة الطرق حث العمل نحو تحقيق أهداف التنمية المستدامة، بينما قام المصرف الإنمائي لأمريكا اللاتينية بإدراج عمليات مراجعة الحسابات المتعلقة بالسلامة على الطرق في جميع مشاريع الهياكل الأساسية التي مولها.

٢٩ - ونُظمت العديد من حلقات العمل والدورات التدريبية لمعالجة قضايا الحوكمة والقيادة في مجال السلامة على الطرق. وفي آذار/مارس ٢٠١٧، حضر أكثر من ١٥٠ مشاركاً من ١٧ بلداً من بلدان أمريكا اللاتينية حلقة عمل بشأن تعزيز الحوكمة في مجال السلامة على الطرق، نظمها المبعوث الخاص المعني بسلامة الطرق، واللجنة الاقتصادية لأمريكا اللاتينية ومنطقة البحر الكاريبي، واللجنة الاقتصادية لأوروبا، ومصرف التنمية للبلدان الأمريكية، والوكالة الوطنية الأرجنتينية للسلامة على الطرق. واستضافت الشراكة العالمية للسلامة على الطرق حلقات دراسية إقليمية سنوية في أفريقيا وآسيا للجمع بين ممثلين للحكومات والمجتمع المدني والقطاع الخاص، كما قامت الشراكة العالمية، إلى جانب وحدة جونز هوبكنز الدولية للبحوث في الإصابات، بافتتاح دورة في قيادة الجهود المتعلقة بالسلامة على الطرق على الصعيد العالمي، للممارسين من البلدان المنخفضة الدخل والبلدان المتوسطة الدخل، في أواخر عام ٢٠١٦.

٣٠ - وشارك المبعوث الخاص المعني بسلامة الطرق في تنظيم حلقة عمل إقليمية بشأن سلامة الدراجات النارية، في كوالالمبور في نيسان/أبريل ٢٠١٧، بالتعاون مع اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لآسيا والمحيط الهادئ، واللجنة الاقتصادية لأوروبا، والمعهد الماليزي للبحوث في مجال السلامة على الطرق. وحضر حلقة العمل ممثلون من ١٥ بلداً من بلدان جنوب آسيا وجنوب شرق آسيا والمحيط الهادئ. وأقر المشاركون بأن حوادث الدراجات النارية من الأسباب الرئيسية للخسائر البشرية على الطرقات في المنطقة، وناقشوا السبل الكفيلة بمنع وقوع هذه الخسائر عن طريق الاستخدام الإلزامي للحوذ المناسبة (تمشيا مع الأحكام الموحدة المتعلقة بالموافقة على الحوذ وأقنعتها الواقية لسائقي وركاب الدراجات النارية والدراجات النارية الصغيرة)، وعن طريق الإنفاذ الفعال.

٣١ - وكشفت الرابطة العالمية للطرق في أيلول/سبتمبر ٢٠١٥ عن دليلها المتاح على الإنترنت للسلامة على الطرق. ويعرض الدليل نهجاً شاملاً قائماً على فكرة المنظومة، إذ يشمل جميع مكونات السلامة على الطرق، من بنيات تحتية وسائقين وتثقيف ومركبات. وفي عام ٢٠١٦، أصدر المنتدى الدولي للنقل في منظمة التعاون والتنمية في الميدان الاقتصادي تقريراً بعنوان (صفر من الوفيات والإصابات الخطيرة على الطرق: قيادة تحول نمطي نحو منظومة آمنة)، ويذهب التقرير إلى أن حوادث الاصطدام يمكن التنبؤ بها، كما يمكن الوقاية منها، وتضمن دراسات لحالات فردية من بلدان رائدة على الصعيد العالمي.



٣٢ - وواصلت كل من لجنة الخبراء المعنية بالأنظمة المتعلقة بالنقل الدولي للبضائع الخطرة بالسكك الحديدية والفرقة العاملة المعنية بنقل البضائع الخطرة اجتماعهما المشترك بشأن استخدام نظم النقل الذكية من أجل تحسين السلامة والأمان في مجال نقل البضائع الخطرة.

٣٣ - وأما مشروع (أفريقيا أكثر أماناً) SaferAfrica الذي يمتد على مدى ثلاث سنوات، فقد بدأ في عام ٢٠١٦، بتمويل من الاتحاد الأوروبي، ويضم ١٦ من الشركاء من أوروبا وأفريقيا، إضافة إلى الاتحاد الدولي للطرق والمعهد البلجيكي للسلامة على الطرق، لتقديم التوصيات من أجل تحديث خطة العمل الأفريقية للسلامة على الطرق والميثاق الأفريقي للسلامة على الطرق، وكذلك لتقديم الدعم في اتخاذ مبادرات محددة. وفي كانون الأول/ديسمبر ٢٠١٦، قام المبعوث الخاص المعني بالسلامة على الطرق، بالتعاون مع اللجنة الاقتصادية لأفريقيا وبرنامج البنك الدولي لسياسات النقل في أفريقيا والهيئة الوطنية الكينية للنقل والسلامة، حلقة عمل بشأن إدارة البيانات المتعلقة بالسلامة على الطرق واتفاقيات الأمم المتحدة، وهي المسألة التي تركز عليها خطة العمل الأفريقية للسلامة على الطرق باعتبارها من الأولويات.

٣٤ - وعقد الاتحاد الدولي للطرق المؤتمر الإقليمي للسلامة على الطرق على مدى يومين حول موضوع "تسريع مبادرات السلامة على الطرق في أفريقيا: ضرورة لا غنى عنها"، في آذار/مارس ٢٠١٧ بدار السلام، جمهورية تنزانيا المتحدة. وناقش ممثلون من جميع أنحاء أفريقيا التدابير الخاصة التي يمكن اتخاذها لتحقيق أهداف السلامة على الطرق.

٣٥ - وفي تشرين الثاني/نوفمبر ٢٠١٦، أنشأت المفوضية الأوروبية فريقاً جديداً، بقيادة المؤسسة الإسبانية PAU Education وعضوية المعهد البلجيكي للسلامة على الطرق والمجلس الأوروبي لسلامة النقل، وذلك للتعريف أكثر بالميثاق الأوروبي للسلامة على الطرق، وهو عبارة عن منتدى كبير للمجتمع المدني يُعنى بالسلامة على الطرق ينضوي فيه ٤٠٠ ٣ من الكيانات العامة والخاصة من جميع أنحاء أوروبا.

٣٦ - وفي كانون الأول/ديسمبر ٢٠١٧، نُظمت في الدوحة حلقة عمل لاستعراض مختلف الأنشطة المتعلقة بالسلامة على الطرق ضمن منظومة الأمم المتحدة. وحددت حلقة العمل الدروس المستفادة وأفضل الممارسات لمعالجة مسألة السلامة على الطرق، ولا سيما في سياق مباريات كأس العالم لكرة القدم في ٢٠٢٢.

## باء - الركيزة ٢: تحسين السلامة والتنقل على الطرق

٣٧ - وفي إطار المنتدى العالمي المعني بسلامة السير على الطرق، صيغت توصيات لإرشاد البلدان في الرفع من مستوى تنفيذ اتفاقية عام ١٩٦٨ للافتات وإشارات الطرق بهدف تحسين علامات تنظيم السير على الطرق وضمان اتساقها مع أحكام الاتفاقية. وعلاوة على ذلك، أُعدت منصة شبكية لتبسيط تطبيق الاتفاقية ومساعدة البلدان على الاستخدام الصحيح لعلامات تنظيم السير على الطرق.

٣٨ - وقدمت اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لآسيا والمحيط الهادئ المساعدة التقنية إلى عدد من الدول الأعضاء لتعزيز سلامة الهياكل الأساسية للطرق، بما في ذلك من خلال عمليات تفتيش النقاط السوداء، وتقديم المساعدة لتنمية القدرات في فيجي في تشرين الثاني/نوفمبر ٢٠١٦. وبالإضافة إلى ذلك، أنجزت اللجنة دراسة بشأن وضع المعايير الإقليمية للمرافق المتعلقة بسلامة الهياكل الأساسية للطرق على امتداد شبكة الطرق السريعة الآسيوية، ونظمت اجتماعات للخبراء من أجل استعراض نتائج الدراسة وتحديد الإجراءات المقبلة.

٣٩ - وفي إطار مبادرة مؤسسة بلومبرغ الخيرية من أجل السلامة على الطرق في العالم (٢٠١٥-٢٠١٩)، قام المرفق العالمي للسلامة على الطرق ومعهد الموارد العالمية بتحسين ظروف السلامة في الهياكل الأساسية للطرق في ١٠ مدن وخمسة بلدان من خلال فحص حالة أكثر من ١٣٠٠ كيلومتر من الطرق، وتدريب ٢٧٠٠ من أصحاب المصلحة، ومنح ٣١٥ مليون دولار من قروض البنك الدولي. وأصدر معهد الموارد العالمية تقريره المعنون (مدن أكثر أماناً بفضل تصميمها) Cities Safer by Design، وفيه أفكار عن سبل تعزيز السلامة على الطرق من خلال وضع التصميم للمدن والشوارع. وقام المعهد بتحليل بيانات حوادث السير في باندونغ، إندونيسيا، وبوغوتا لمساعدة هاتين المدينتين على تحديد أولويات التدخلات المحددة الأهداف، كما ساعد في تطوير وتحسين منهجية جمع البيانات عن حوادث السير، ولا سيما بالنسبة لنظم النقل بالحافلات، في مدن بيلو هوريزونتي وريو دي جانيرو وفورتاليزا، بالبرازيل، وفي مومباي، بالهند.

٤٠ - وواصلت الحكومات والمصارف الإنمائية الاستثمار في إدخال تحسينات على الطرق الشديدة الخطورة من أجل تحقيق الأهداف المحددة في سياسة التصنيف بالنجم التي وضعها البرنامج الدولي لتقييم الطرق. ومن ذلك استثمار هيئة الطرق السيارة بإنكلترا من أجل تحقيق ٩٠ في المائة من السفر في طرق سريعة من صنف أربع وخمس نجومات ومن صنف ثلاث نجومات أو أحسن في الطرق الأخرى؛ وأعمال التجديد التي قامت بها نيوزيلندا لتهيئة طرق وطنية مهمة من صنف أربع نجومات؛ والاستثمار في هولندا لتحقيق هدف ألا يبقى ثمة أي طريق من صنف نجمة واحدة أو نجمتين بحلول عام ٢٠٢٠؛ والاستثمار المحدد الأهداف الذي قامت به وزارة النقل في ماليزيا لبلوغ هدفها المتمثل في جعل ٧٥ في المائة من شبكة الطرق الكبيرة الحجم تصل إلى تصنيف ثلاث نجومات أو أكثر بحلول عام ٢٠٢٠؛ والاستثمار المكثف الذي قامت به أستراليا في الطريق السيار بروس هايوي في كوينزلاند لإيصال ٨٥ في المائة من الطرق إلى صنف ثلاث نجومات أو أفضل بحلول عام ٢٠٢٠. وفي رومانيا، سُن تشريع يقتضي تطوير التصميمات الملائمة للسلامة على الطرق سواء في الطرق الجديدة أو القائمة، وتم تدريب ٥٠ من مهندسي السير على الطرق تمثيلاً مع توصيات دليل الرابطة العالمية للطرق.

٤١ - وتعمل مؤسسة التصدي لتحديات الألفية على زيادة السفر في طرق من صنف ثلاث نجومات أو أفضل في إطار المشاريع التي تنفذها في السلفادور والفلبين والسنغال. وقدم البنك الدولي الدعم للعملية التي تقودها الدولة لتحديد الحد الأدنى من معايير التصنيف في فئة الثلاث نجومات لمشاريع الطرق الكبرى في ولاية كارناتاكا وغيرها من الولايات في الهند. وقامت وزارة النقل الصينية بتقييم ما يزيد على ١٥٠ كيلومتر من الطرق من أجل تصنيفها وفق مقياس النجمات، وتم تحديث ما يقدر بنحو ٣٠٠٠٠ كيلومتر من الطرق. وقامت وزارة التنمية الاقتصادية والنفط والاستثمار والتجارة والتبادل التجاري بتطوير الطرق السيارة الرئيسية لإيصالها إلى صنف ثلاث نجومات كحد أدنى، بالتعاون مع مصرف التنمية الكاريبي. وإجمالاً، تشير التقديرات إلى أن مبلغ ١٤ بليون دولار قد تم استثماره في مشاريع ترمي إلى جعل الطرق أكثر سلامة في أكثر من ٢٠ من البلدان المنخفضة الدخل والبلدان المتوسطة الدخل.

٤٢ - وقد تم توثيق حالة أداء الهياكل الأساسية على الصعيد العالمي من حيث شروط السلامة وجدوى الرفع من مستوى السلامة على الطرق، وذلك في منشور (لقاحات من أجل الطرق) Vaccines for Roads الذي يصدره البرنامج الدولي لتقييم الطرق، حيث ورد في الإصدار أن أكثر من ٥٠ في المائة من الطرق الحالية تصنيفها متدن لا يتعدى النجمة الواحدة أو النجمتين بالنسبة لجميع

مستخدمي الطرق، وأن تنفيذ تحسينات محددة الأهداف من شأنه أن يثمر مكاسب من حيث السلامة بقيمة ٨ دولارات لكل دولار واحد يُستثمر على الصعيد العالمي.

٤٣ - وقد نفذت عدة مبادرات لتحسين سلامة الهياكل الأساسية للطرق في محيط المدارس. فنظام التصنيف بالنجمات لظروف السلامة في محيط المدارس، وهو نظام أنشأه البرنامج الدولي لتقييم الطرق، بدعم من فيديكس FedEx، استخدمته المنظمات غير الحكومية الأعضاء في التحالف العالمي للمنظمات غير الحكومية المعنية بالسلامة على الطرق لقياس وضبط المخاطر التي يتعرض لها التلاميذ على الطريق إلى المدرسة. وسيكون تطبيق للهواتف المحمولة متاحا بالجمان في جميع أنحاء العالم من أجل دعم هدف تحقيق رحلات إلى المدارس في ظروف تصنيفها ثلاث نجما أو أفضل لجميع الأطفال، وسيجري اختبار التطبيق من قبل مؤسسة غونزالو رودريغيس في الأرجنتين وأوروغواي في إطار مشروعها الذي تموله مؤسسة السيارة والمجتمع التابعة لاتحاد السيارات الدولي تحت شعار "السلامة على الطرقات لأطفال أمريكا اللاتينية". وقامت مؤسسة آسيا للوقاية من الإصابات بتصميم وتنفيذ مشروع "الأمان في محيط المدارس" في فييت نام في الفترة ٢٠١٥/٢٠١٦، وقدمت الدعم التقني في الصين في إطار برنامجها المشي بحكمة Walk Wise، بالاشتراك مع المجلس الأسترالي للأبحاث الخاصة بالطرق.

٤٤ - وقامت وزارة الطرق السيارة والنقل على الطرق في الهند، في عام ٢٠١٦، بالتعاون مع الاتحاد الدولي للطرق والمجلس الأسترالي للأبحاث الخاصة بالطرق، بتنظيم دورة من ستة أسابيع متوجة بشهادة مراجعي الحسابات في مجال السلامة على الطرق. وتضمنت الدورة تدريباً في هندسة السير على الطرق وعملاً تطبيقياً في مراجعة الحسابات. وفي أيار/مايو ٢٠١٧، أعلن الاتحاد الدولي للطرق عن برنامجها العالمي للتأهيل العلمي لقادة أفرقة مراجعة الحسابات في مجال السلامة على الطرق، اعترافاً منه بالدور الأساسي الذي تقوم به عمليات المراجعة والتدقيق المتعلقة بالسلامة على الطرق في دفع عجلة التغيير في ممارسات تصميم الطرق المأمونة.

٤٥ - وفي الفترة ٢٠١٥/٢٠١٦، قامت بلدية مدينة أبو ظبي ودائرتها للشؤون البلدية والنقل بإعداد مجموعة جديدة من المعايير الموحدة لضمان الاتساق في معايير تصميم الطرق وبنائها وصيانتها على صعيد الإمارة.

### جيم - الركيزة ٣: تحسين أمان المركبات

٤٦ - واصل المنتدى العالمي لتنسيق الأنظمة المتعلقة بالمركبات تقرير مواصفات الأداء الواجبة في أجهزة المركبات، التقليدي منها وما كان موصولاً وآلياً، وكذلك لإدماج تلك المواصفات في أنظمة الأمم المتحدة المرفقة باتفاق عام ١٩٥٨ المتعلق باعتماد شروط موحدة للموافقة وللإعتراف المتبادل بالموافقة على معدات وقطع المركبات الآلية، وفي اللوائح التقنية العالمية الموضوعية في إطار اتفاق عام ١٩٩٨. وتتعلق الأنظمة الجديدة للأمم المتحدة بالأداء من حيث السلامة للمركبات الخفيفة الضخيم، وأجهزة مساعدة الكوابح، ونظم الإلكترونيات لحفظ التوازن، وأجهزة مراقبة ضغط العجلات، وتركيب العجلات، وتحمل الاصطدام الأمامي مع التركيز على أحزمة السلامة، وسلامة الدراجات الكهربائية الصغيرة، وتحمل الاصطدام الجاني في اختبار الصدم بعمود قائم.

٤٧ - وفيما يتعلق بنظم النقل الذكية، نظمت اللجنة الاقتصادية لأوروبا والاتحاد الدولي للاتصالات ندوتين عن موضوع "مستقبل السيارة الموصولة شبكياً" في عامي ٢٠١٦ و ٢٠١٧. وفي آذار/مارس ٢٠١٧، اعتمد المنتدى العالمي لتنسيق الأنظمة المتعلقة بالمركبات أولى أنظمة الأمم المتحدة التي تتناول خاصيات القيادة الآلية، إضافة إلى المبادئ التوجيهية المتعلقة بأمن الفضاء الإلكتروني وحماية البيانات. ونُظِم عدد من الفعاليات في حرم قصر الأمم في جنيف، حيث قام مصنعو السيارات بعرض المزايا التي تتيحها هذه الابتكارات، من قبيل ركن المركبات عن بُعد، والنقل المكوكي الذاتي التشغيل، والتقدم المحرز في ظروف السلامة في المركبات بشكل عام.

٤٨ - وقدم البرنامج العالمي لتقييم السيارات الجديدة الدعم المالي والتقني إلى برامج تقييم السيارات الجديدة في جنوب شرق آسيا وأمريكا اللاتينية. ففي الهند، كان مشروع 'سيارات أكثر أماناً' حافزاً للحكومة لكي تقوم بإقرار اختبار للسيارات الجديدة اعتباراً من تشرين الأول/أكتوبر ٢٠١٧، ولتزويد الدراجات النارية بأجهزة منع انغلاق الكوابح اعتباراً من عام ٢٠١٨، وإطلاق برنامج خاص بها لتقييم السيارات الجديدة. وبالإضافة إلى ذلك، أطلق البرنامج العالمي لتقييم السيارات الجديدة حملة للتخلص من السيارات التي لا درجة لها على سلم التصنيف بالنجمات (#NoZeroStarCars) وخريطة طريق لسيارات أكثر أماناً في عام ٢٠٢٠، وتفتتح خريطة الطريق هذه جدولاً زمنياً لتطبيق أنظمة محسنة لسلامة المركبات. ويُقترح في خريطة الطريق أيضاً التطبيق الشامل لأنظمة الأمم المتحدة المتعلقة باختبارات الصدمات الأمامية والجانبية وتلك التي تصيب الراجلين، كما يُقترح العمل بحلول عام ٢٠٢٠ بإلزامية تجهيز جميع سيارات الركاب بالنظم الإلكترونية لحفظ التوازن. ويتولى البرنامج العالمي لتقييم السيارات الجديدة أيضاً قيادة الشراكة المسماة الشراكة من أجل منع الاصطدامات، وهي مبادرة لأصحاب مصلحة متعددين تروج لأهم النظم المتاحة لتجنب الاصطدامات.

٤٩ - وعلى الصعيد القطري، قررت شرطة أبو ظبي إلزامية إعطاء نوع وطرز المركبات التي يقع لها اصطدام من أجل تحسين العمل في تثقيف السائقين وتحسن اختبارات المركبات أو مواصفاتها؛ بينما في الولايات المتحدة نشرت وزارة النقل معايير جديدة للحافلات المدرسية للتأكد من أن حافلات الأسطول تستجيب لشروط السلامة وصالحة للسير على الطرق.

## دال - الركيزة ٤: تعزيز سلامة مستعملي الطرق

٥٠ - في إطار مبادرة مؤسسة بلومبرغ الخيرية من أجل السلامة على الطرق في العالم ٢٠١٥-٢٠١٩، نفذت منظمة الصحة العالمية برنامج تنمية القدرات القانونية، وهو برنامج يُعنى ببناء قدرات المحامين ونشطاء الدعوة في تايلند وجمهورية تنزانيا المتحدة والصين والفلبين وفيت نام والهند. ونظم مقر منظمة الصحة العالمية حلقات عمل سنوية بشأن تحسين السلامة على الطرق حضرها أعضاء برنامج تطوير القدرات القانونية، وأطلقت سلسلة حلقات دراسية شبكية، الأمر الذي جعل البرنامج متاحاً للجمهور على الصعيد العالمي. وسعياً إلى تقديم المزيد من الدعم في بناء القدرات في مجال التشريعات المتعلقة بالسلامة على الطرق، وضعت منظمة الصحة العالمية منصة للتعليم الإلكتروني في مجال السلامة على الطرق، بالتعاون مع وحدة جونز هوبكنز الدولية للبحوث في الإصابات.

٥١ - وفي أيار/مايو ٢٠١٧، قامت مؤسسة بلومبرغ الخيرية، بالشراكة مع منظمة الصحة العالمية والاستراتيجيات الحيوية Vital Strategies، بإطلاق الشراكة من أجل مدن صحية، وهي شبكة عالمية من المدن تلزم بإنقاذ الأرواح البشرية بتنفيذ تدخل واحد من كل عشرة تدخلات تثبت جدواها في الوقاية من الأمراض غير المعدية ومن الإصابات؛ وتتعلق ثلاثة من تلك التدخلات بالسلامة على الطرق.

٥٢ - وقامت منظمة الأمم المتحدة للطفولة (اليونيسيف)، بالشراكة مع اتحاد السيارات الدولي، بتوسيع في برنامجها المتعلق بحماية الأطفال من الإصابات الناجمة عن حوادث المرور ليشمل تسعة بلدان، هي: بابوا غينيا الجديدة وباراغواي وجامايكا وجنوب أفريقيا والصين والفلبين وفييت نام وكوبا ومنغوليا. ويركز البرنامج على خطة السلامة في الطريق إلى المدرسة التي أعدت بالتعاون مع المبادرة العالمية من أجل صحة الأطفال وتنقلهم، وتجمع بين البرامج القطرية والدعوة على الصعيد العالمي.

٥٣ - وقدم المنتدى العالمي المعني بسلامة السير على الطرق الدعم للمعهد الهندي للتثقيف في السير على الطرق في تنظيم مؤتمرات حول سلامة الدراجات الكهربائية الصغيرة لبلدان جنوب شرقي آسيا في شباط/فبراير وتشرين الثاني/نوفمبر ٢٠١٦. وحضر هذه المؤتمرات ممثلون من جميع بلدان المنطقة، وأسفرت عن إعداد ورقة للسياسة العامة من أجل تحسين سلامة الدراجات الكهربائية الصغيرة في بلدان جنوب شرق آسيا وغيرها من البلدان المنخفضة الدخل والبلدان المتوسطة الدخل.

٥٤ - وأطلق الاتحاد الدولي للطرق، بدعم من شركتي شيل وميشلان، مبادرة السباقة الآمنة في الهند في أيار/مايو ٢٠١٧، وتهدف المبادرة إلى وضع مدونة قطاعية طوعية للحد من حوادث المرور والوفيات من خلال تغيير معايير المركبات التجارية، والعناية بالسائقين وتدريبهم، وتمويل المركبات، والتأمين، وعقود النقل على الطرق.

٥٥ - وقام التحالف الشرقي للنقل المأمون والمستدام، بدعم من اتحاد السيارات الدولي والمصرف الأوروبي للإنشاء والتعمير، بإقامة شبكة من المنظمات الشريكة في مجال السلامة على الطرق في ١١ بلدا من أوروبا الشرقية وجنوب شرق أوروبا والقوقاز وآسيا الوسطى. ومنذ أيلول/سبتمبر ٢٠١٥، نفذت الشبكة أكثر من ٦٠ مبادرة لتحسين سلامة الراجلين، وارتداء أحزمة السلامة، والتثقيف في سلامة الأطفال على الطرق، واستخدام مقاعد السلامة للأطفال، والتنقل الآمن للفئات المعرضة للخطر، والحد من سرعة، وإنفاذ عمل الشرطة بفعالية.

٥٦ - وواصلت مؤسسة آسيا للوقاية من الإصابات التعاون مع الشركات الشريكة في فييت نام على تنفيذ برامج في المدارس بشأن ارتداء خوذة السلامة. وبدعم من شركة جونسون آند جونسون، قامت المؤسسة بتجريب برنامجها المتعلق بالمبادئ التوجيهية المدرسية الذي وافقت حكومة فييت نام على تطبيقه على الصعيد الوطني، بهدف بناء قدرات المجتمعات المحلية في تنفيذ برامج السلامة على الطرق على المدى الطويل. وبدعم من مختبرات آبوت، عملت المؤسسة مع الطلبة والآباء والمدرسين في ١٥ من المدارس في ثلاث مقاطعات بين عامي ٢٠١٥ و ٢٠١٧. وفي العام الدراسي ٢٠١٦/٢٠١٧، زادت معدلات ارتداء الخوذ في المدارس المستفيدة من البرنامج من ٣١ في المائة على ٧٩ في المائة بعد تنفيذ التدخل.

٥٧ - وواصلت مؤسسة السلامة للأطفال في جميع أنحاء العالم، بدعم من فيديكس، تنفيذ برنامج 'أمش في هذا الاتجاه' لسلامة الراجلين، حيث استفاد من البرنامج أكثر من ١,٥ مليون طالب في ٤٢٠ مدينة. وقد أُقيمت أنشطة في إطار هذا البرنامج في كل من البرازيل وتايلند وجمهورية كوريا وجنوب أفريقيا

والصين والفلبين وفيت نام وكندا والهند والولايات المتحدة الأمريكية. ويشمل البرنامج تحسين الهياكل الأساسية في محيط المدارس وأنشطة الدعوة - ومن ذلك يوم السلامة للأطفال في الهند واليوم الدولي للذهاب مشيا إلى المدرسة في جنوب أفريقيا والصين والفلبين وفيت نام وكندا والولايات المتحدة الأمريكية - فضلا عن البرامج التثقيفية وإعداد المواد التثقيفية.

٥٨ - وقامت مؤسسة السلامة للأطفال في جميع أنحاء العالم بتصميم وإعداد برنامج دولي لتأهيل التقنيين في سلامة الأطفال المسافرين في أواخر عام ٢٠١٦، ثم تم تجريبه في المكسيك، بمشاركة ممثلين من ١١ بلدا من بلدان أمريكا اللاتينية، وفي قطر. والدورة جزء من خطة تدريب لثلاث سنوات توفر مجموعة أساسية من الخبراء المتخصصين ويمكنها أن تؤهل ٤٥ تقنيا ومدربين اثنين أو أكثر قادرين على العمل بصورة مستقلة لتأهيل تقنيين في سلامة الأطفال المسافرين على الصعيد القطري.

٥٩ - وفي حزيران/يونيه ٢٠١٦، نظمت مؤسسة غونزالو رودريغيس المنتدى الدولي الثاني لسلامة الأطفال على الطرق، وقد استضافته اللجنة الوطنية للسير على الطرق في شيلي ونادي السيارات في شيلي، والتقى فيه خبراء في مجال السلامة على الطرق من جميع أنحاء العالم. وفي أيار/مايو ٢٠١٧، قامت مؤسسة غونزالو رودريغيس، والبنك الدولي، والمصرف الإنمائي لأمريكا اللاتينية، ومؤسسة يو بي إس لخدمات الطرود البريدية، والمرصد الأيبري - الأمريكي المعني بالسلامة على الطرق، بعرض دراسة عن ظروف نقل الأطفال على الدراجات النارية في أمريكا اللاتينية أجريت في ٤٥ مدينة من الأرجنتين وأوروغواي وباراغواي والبرازيل والجمهورية الدومينيكية وكولومبيا.

٦٠ - وواصل معهد الموارد العالمية، بدعم من فيديكس، تنفيذ برنامج تدريب سائقي الحافلات وضباط المرور ضمن مبادرة 'السلامة أولا' في البرازيل وجمهورية تنزانيا المتحدة والمكسيك.

٦١ - وفي تشرين الأول/أكتوبر ٢٠١٦، قام كل من أكاديمية الاتحاد الدولي للنقل على الطرق وجامعة كرانفيلد والتحالف الشرقي للنقل المأمون والمستدام بإطلاق أداة متاحة على الإنترنت للتدريب المهني في السلامة على الطرق اسمها "السلامة على الطرق أثناء العمل: دورة للمديرين متاحة على الإنترنت"، وتقدم الدورة التوجيه للمديرين في تطوير المهارات القيادية من أجل تنفيذ الاستراتيجيات الملائمة للسلامة على الطرق.

## هاء - الركيزة ٥: التدابير المتخذة في أعقاب الحوادث

٦٢ - عقدت منظمة الصحة العالمية الاجتماع الذي يعقد كل سنتين للتحالف العالمي لرعاية الجرحى بحضور مشاركين من ١١ دولة عضوا و ١٥ منظمة دولية لمناقشة طائفة من المبادرات الرامية إلى تعزيز الرعاية المقدمة للجرحى. ومن مجالات العمل في المستقبل نشر إطار منظمة الصحة العالمية لتقديم الرعاية في حالات الطوارئ والأداة المرتبطة بهذا الإطار والخاصة بتقييم الرعاية في حالات الطوارئ، وهي أداة مصممة للمساعدة على تحديد الثغرات وتحديد الأولويات. وقد أجريت عمليات تقييم في أكثر من ٢٥ بلدا، معظمها في أفريقيا ومنطقة شرق البحر الأبيض المتوسط. ومن المبادرات الأخرى تنفيذ الدورة التدريبية لمنظمة الصحة العالمية في الرعاية الأساسية في حالات الطوارئ ومجموعة متكاملة من أدوات الفرز من أجل استخدامها في قبل الدخول إلى المستشفيات وغيرها من المرافق. وقدم الشركاء إلى البلدان الدعم المتعلق بمرحلة ما بعد الحوادث من خلال تقديم المساعدة التقنية المباشرة، فضلا عن نشر الوثائق المعيارية المختلفة، بما في ذلك تقرير منظمة الصحة العالمية المعنون "تدابير ما بعد الحوادث: مساعدة المتضررين من حوادث

المور؛“ ودليل تقني بعنوان ”التدخلات الأولية بعد حوادث السير“، وهو من منشورات الشراكة العالمية للسلامة على الطرق والمركز المرجعي العالمي للإسعافات الأولية التابع للاتحاد الدولي لجمعيات الصليب الأحمر والهلال الأحمر؛ ودليل للتدريب المتقدم في الإسعافات الأولية لسائقي المركبات التجارية، أعده الاتحاد الدولي للطرق؛ والدليل الأيبري الأمريكي الشامل لضحايا حوادث الاصطدام الذي نشره الاتحاد الأيبري الأمريكي لجمعيات الضحايا المناهضة للعنف على الطرق، ومؤسسة MAPFRE، والمصرف الإنمائي لأمريكا اللاتينية.

٦٣ - وأطلق التحالف العالمي للمنظمات غير الحكومية المعنية بالسلامة على الطرق برنامج التحالف للتمكين في عام ٢٠١٦ بهدف بناء قدرات الأعضاء على القيام بأنشطة تستند إلى بيانات الواقع. وقد استفاد من التدريب بالفعل أكثر من ٣٠٠٠ من ممثلي المنظمات غير الحكومية. وفي نيسان/أبريل ٢٠١٧، عقد التحالف اجتماعه العالمي الخامس في ماليزيا. واستضاف الاجتماع المعهد الماليزي للبحوث في مجال السلامة على الطرق، وعُقد برعاية كل من منظمة الصحة العالمية والمبعوث الخاص المعني بسلامة الطرق والمرفق العالمي للسلامة على الطرق والبنك الدولي ومؤسسة فيديكس. وحضر الاجتماع ما يزيد على ٢٠٠ مندوب من نحو ٦٤ بلدا. وكان الهدف الرئيسي من الاجتماع هو تيسير استمرار مشاركة الدول الأعضاء في العمل من أجل تحقيق أهداف التنمية المستدامة والإعداد لأسبوع الأمم المتحدة العالمي للسلامة على الطرق الذي نُظِم في أيار/مايو ٢٠١٧.

٦٤ - وأنشئت في عام ٢٠١٣ مؤسسة فاير إيد للمعونة والتنمية الدولية، وهي تشارك بنشاط في تحسين المهارات والمعدات الخاصة بالتدخل بعد حوادث الاصطدام في البلدان التي تواجه بعضا من أشد التحديات حدة في مجال السلامة على الطرق. وبفضل عمل هذه المؤسسة في أحد المشاريع في جمهورية مولدوفا، أمكن انتشال وإنقاذ ٩٤ من ضحايا حوادث السير على الطرق، وما كان ليتسنى إنقاذ هؤلاء لولا ما قدمته المؤسسة من تبرعات وتدريب.

٦٥ - وواصل معهد جورج للصحة العالمية تقديم الدعم التقني إلى الهند من أجل إنشاء نظام وطني لرصد الإصابات، وتقييم التأمين الصحي المتاح للمصابين في حوادث الاصطدام على الطرق السيارة الوطنية. ويقوم المعهد، بالاشتراك مع جامعة موناش، ومركز جاي براكاش للخدمات والمعاهد القومية الهندية للعلوم الطبية، بإجراء دراسة عن التدخلات في مجال الرعاية في حال الصدمات.

٦٦ - وقام كل من أكسا وينتور ومجموعة زيورخ للتأمين ونستليه والشراكة العالمية للسلامة على الطرق والاتحاد الدولي لجمعيات الصليب الأحمر والهلال الأحمر بإنشاء الفريق العامل المعني بزيادة السلامة على الطرق من أجل التعاون على تحقيق نتائج إيجابية في مجال السلامة على الطرق من خلال زيادة مشاركة قطاع التأمين.

٦٧ - واعتمد المنتدى العالمي لتنسيق الأنظمة المتعلقة بالمركبات الأحكام الفنية لنظم النداء الإلكتروني eCall، بحيث يمكن للبلدان ومنظمات التكامل الاقتصادي الإقليمي أن تستند إلى هذه الأحكام للإيعاز بتركيب هذه النظم. ويتوقع أن تساعد نظم النداء الإلكتروني في تيسير التدخل الفعال بعد وقوع الحوادث.

## خامسا - أنشطة الدعوة

٦٨ - قام المبعوث الخاص المعني بسلامة الطرق، منذ بداية ولايته، بعقد اجتماعات مع المسؤولين الحكوميين وأصحاب المصلحة المعنيين في أكثر من ٥٠ بلدا، ولا سيما في البلدان المنخفضة الدخل والبلدان المتوسطة الدخل التي تعاني من ضعف في مستوى السلامة على الطرق. ونتيجة لذلك، تلقت أمانة اللجنة الاقتصادية لأوروبا عددا من الطلبات، للحصول على المساعدة التقنية، من عدة بلدان، منها أوغندا وبوتان والكاميرون وكمبوديا وكولومبيا ومنغوليا وميانمار ونيبال. ومن نتائج هذا التعاون انضمام العراق إلى اتفاقية عام ١٩٦٨ للسير على الطرق. وفي منغوليا، نظم المبعوث الخاص في حزيران/يونيه ٢٠١٧، بالتعاون مع اللجنة الاقتصادية لأوروبا، حلقة عمل للجهات الوطنية المعنية بالسلامة على الطرق بشأن اتفاقات الأمم المتحدة ذات الصلة باللوائح المتعلقة بالمركبات ونقل البضائع الخطرة، استضافتها وزارة تطوير الطرق والنقل المنغولية، واجتمع فيها أكثر من ٥٠ مسؤولا في مجال السلامة على الطرق لمناقشة اتفاقيات الأمم المتحدة والآثار المترتبة على الأطراف المتعاقدة وعملية انضمام الدول الأعضاء. واستضاف المبعوث الخاص حلقة عمل بشأن موضوع "أفضل الممارسات والشراكات الرئيسية من أجل السلامة على الطرق" في أثناء الدورة الثامنة والسبعين للجنة النقل الداخلي التابعة للجنة الاقتصادية لأوروبا، وحضرها مسؤولون حكوميون من الأردن وأوغندا وتونس وكينيا واليونان والاتحاد الأوروبي. وعقد المبعوث الخاص أيضا اجتماعا مع ممثلين من ١٤ من وكالات الأمم المتحدة لإبراز أهمية السلامة على الطرق في خطة التنمية المستدامة لعام ٢٠٣٠، واستكشاف فرص التعاون المحتملة، بما في ذلك فيما يتعلق بسياسات الأمم المتحدة في مجال السلامة على الطرق وإمكانية استحداث صندوق تابع للأمم المتحدة مخصص لمسألة السلامة على الطرق.

٦٩ - وجرى الاحتفال في أيار/مايو ٢٠١٧ بأسبوع الأمم المتحدة العالمي الرابع للسلامة على الطرق والحملة التي نُظمت بالمناسبة تحت شعار "أنقذوا الأرواح: #مهلامهلا" (Save Lives: #SlowDown). ونُظِم نحو من ١٠٠٠ مناسبة فيما لا يقل عن ١٢٥ بلدا، عُرف فيها بمخاطر السرعة وسلط الضوء على التدابير اللازمة للتصدي لهذا الخطر. وشارك في هذه الأنشطة كل من الحكومات والمنظمات غير الحكومية ووكالات الأمم المتحدة والمؤسسات والقطاع الخاص، واتخذت شكل "أيام للتمهل"، والقيام بحملات في محيط المدارس، وإجراء مناقشات للسياسات الوطنية، وبت برامج حوارية تلفزيونية وإذاعية، ووقفات لتذكير ضحايا حوادث السير على الطرق. وأصدرت منظمة الصحة العالمية وثيقة بعنوان "التحكم في السرعة" (Managing Speed)، وهي وثيقة للتوعية تبين أن السرعة هي السبب في واحدة من أصل كل ثلاث وفيات ناجمة عن حوادث السير على الصعيد العالمي، وأن ثمة تدابير تسندتها بيانات الواقع. ومن الأنشطة التي نُفذت على الصعيد العالمي حملة التوعية تحت شعار "لقاح من السرعة" (Speed Vaccine)، وقد أطلقتها المبادرة العالمية من أجل صحة الأطفال وتنقلهم، ونشر عدد خاص عن التحكم في السرعة في المجلة الفصلية للكلية الأسترالية للسلامة على الطرق، وتنظيم مناسبات استضافتها مؤسسة آسيا للوقاية من الإصابات في كل من تايلند والصين وفيت نام وكمبوديا، وقيام شبكة أرباب العمل المناصرين للسلامة على الطرق بإعداد مجموعة من المواد لأرباب العمل دعما للأسبوع العالمي للسلامة على الطرق.



٧٠ - وركز اليوم العالمي لإحياء ذكرى ضحايا حركة المرور على الطرق في عام ٢٠١٥ على تحسين سلوك مستخدمي الطرق وإدانة أو زيادة إنفاذ قوانين السلامة على الطرق تحت شعار "حان وقت التذكير - قولوا لا للجريمة على الطرق"، في حين ركزت المناسبة في عام ٢٠١٦ على المرحلة التي تلي وقوع حادث المرور في إطار موضوع "الإجراءات الحيوية بعد وقوع الحوادث: الرعاية الطبية والتحقيق والعدالة".

٧١ - وأنشئت الشبكة العالمية للمشرعين المعنيين بالسلامة على الطرق لتكون بمثابة منصة مفتوحة للبرلمانيين لتبادل أفضل الممارسات في مجال السياسات والتشريع المتعلقين بالسلامة على الطرق من أجل تشجيع المزيد من البلدان على اعتماد استراتيجيات شاملة وفعالة للسلامة على الطرق. وقامت منظمة الصحة العالمية، بالاشتراك مع مؤسسة Towards Zero Foundation، بتنظيم حلقة عمل دولية للمشرعين المعنيين بالسلامة على الطرق، وذلك في لندن في كانون الأول/ديسمبر ٢٠١٦، أعقبها إطلاق البيان الدولي #من - أجل - السلامة - على - الطرق (#4RoadSafety) في أيار/مايو ٢٠١٧. ويتضمن البيان ١٠ توصيات رئيسية لتشجيع البرلمانيين على دعم عقد العمل، والغاية ٦ من الهدف ٣ من أهداف التنمية المستدامة، وتدابير السلامة على الطرق وفق وثيقة "أنقذوا الحياة" لمنظمة الصحة العالمية.

٧٢ - وفي آذار/مارس ٢٠١٧، أصدر وزراء النقل في الدول الأعضاء في الاتحاد الأوروبي إعلان فالتينا بشأن السلامة على الطرق، مناديين بخطوات جديدة بشأن السلامة على الطرق، وإحداث صندوق من أجل طرق أكثر أماناً، وتحديد هدف قابل للقياس لشبكة النقل العابرة لأوروبا، وإقامة مشاريع أكبر حجماً للسلامة على الطرق.

٧٣ - وأقامت اللجنة الاقتصادية لأوروبا علاقة شراكة مع مؤسسة لايف الدولية للعمل المشترك (LIFE) والمبعوث الخاص المعني بسلامة الطرق لتنظيم المهرجان العالمي لأفلام السلامة على الطرق في شباط/فبراير ٢٠١٧ في قصر الأمم بجنيف، بالتزامن مع الذكرى السنوية السبعين لإنشاء لجنة النقل الداخلي. وورد على المهرجان ٢٣٢ فيلماً، عُرض منها أكثر من ١٠٠ على الجمهور خلال المهرجان للتوعية بمسألة السلامة على الطرق.

٧٤ - وقام اتحاد السيارات الدولي، بالشراكة مع شركة JCDecaux للإعلانات، بإطلاق أول حملة على الصعيد العالمي للإعلانات في الفضاء العام بشأن السلامة على الطرق. وتشارك في الحملة ١٣ شخصية مرموقة تروج رسائل بسيطة وعالمية ترمي إلى إنقاذ الأرواح على الطريق.

٧٥ - وفي إطار مبادرة مؤسسة بلومبرغ الخيرية من أجل السلامة على الطرق في العالم ٢٠١٥-٢٠١٩، نفذت منظمة الصحة العالمية برنامج الزمالة الإعلامية في السلامة على الطريق، وهو برنامج يُعنى ببناء قدرات الصحفيين في تايلند وجمهورية تنزانيا المتحدة والصين والفلبين وفيت نام. وكان الهدف من برنامج الزمالة إنشاء آلية تضمن المشاركة على المدى البعيد من جانب مجموعة مختارة من الصحفيين المدربين على التغطية الإعلامية للأمر المتعلقة بالسلامة على الطرق. وأُجريت دورات لتدريب الصحفيين في مناسبات عالمية رئيسية مثل المؤتمر العالمي الثاني الرفيع المستوى بشأن السلامة على الطرق ٢٠١٦. وأُقيمت دورات تدريبية إضافية، نفذها معهد جورج للصحة العالمية، بالتعاون مع منظمة الصحة العالمية، استفاد منها صحفيون من منطقة غرب المحيط الهادئ، بينما قامت الشراكة العالمية للسلامة على الطرق بتدريب أكثر من ٣٠٠ من نشطاء الدعوة في تسعة بلدان بشأن تصميم وتنفيذ حملات الدعوة.

٧٦ - وقامت الشراكة العالمية للسلامة على الطرق، في إطار مبادرة مؤسسة بلومبرغ الخيرية العالمية للسلامة على الطرق ٢٠١٥-٢٠١٩، بتدريب أكثر من ٣٣٠٠ من ضباط الشرطة في تسعة بلدان في مواضيع منها أكثر الوسائل فعالية في ردع السياقة تحت تأثير الكحول والسرعة وتحسين معدلات ارتداء حزام الأمان والحوذ.

٧٧ - ونظم الشركاء عددا من المؤتمرات. فالرابطة العالمية للطرق نظمت مؤتمر الطرق العالمي في تشرين الثاني/نوفمبر ٢٠١٥، كما نظمت حلقات العمل والحلقات الدراسية الدورية. وقامت جمعية شباب من أجل السلامة على الطرق، بمعية تحالف وقاية الأطفال من الإصابات وحكومة السنغال، بتنظيم مؤتمر للسلامة على الطرق للأطفال والشباب خلال المؤتمر العالمي الثاني الرفيع المستوى بشأن السلامة على الطرق. وعُقد مؤتمر أستراليا للسلامة على الطرق في كانبرا في أيلول/سبتمبر ٢٠١٦ وتضمن مبادرة للمنح الدراسية ممولة من الشراكة العالمية للسلامة على الطرق وحكومة أستراليا، الأمر الذي مكن تسعة من المنسوبين من البلدان المنخفضة الدخل والبلدان المتوسطة الدخل من الحضور. وعقد معهد التنقيف في مجال السير على الطرق مؤتمرا حول الدراجات الكهربائية الصغيرة، بالشراكة مع الإدارة الوطنية لسلامة حركة المرور على الطرق السيارة في الولايات المتحدة، ووزارة الطرق السيارة والنقل على الطرق في الهند، واللجنة الاقتصادية والاجتماعية لآسيا والمحيط الهادئ واللجنة الاقتصادية لأوروبا. وقامت مؤسسة السلامة للأطفال في جميع أنحاء العالم، بالاشتراك مع مؤسسة جنرال موتورز، وفيديكس، ومؤسسة اتحاد السيارات الدولي، وجهات فاعلة أخرى، باستضافة الدورة الثانية لمؤتمر القمة 'الحفاظ على سلامة الأطفال بالحفاظ على سلامة الطرق' في كانون الأول/ديسمبر ٢٠١٦، وكذلك اجتماع تلك الجهات الفاعلة بشأن حماية الأطفال من الإصابات، وذلك في بالتي مور، بالولايات المتحدة، في تموز/يوليه ٢٠١٧.

٧٨ - وقامت مؤسسة آسيا للوقاية من الإصابات بتنسيق عملية إطلاق حملة سيف ستيس للسلامة على الطرق في فييت نام، وهي مبادرة للمصلحة العامة في عموم آسيا تقودها مؤسسة برودنس بالشراكة مع ناشيونل جيوغرافك واتحاد السيارات الدولي، في عام ٢٠١٧. وتنفذ أيضا الأنشطة المقامة في إطار هذه الحملة في إندونيسيا وتايلند والفلبين وكمبوديا وماليزيا وميانمار.

٧٩ - وبالتعاون مع شركة فولفو، أطلق الاتحاد الدولي للنقل على الطرق مبادرة تحت شعار 'مد لنا يد العون'، بهدف تحسين وعي الأطفال بمسألة السلامة على الطرق، بينما أطلقت فيديكس سلسلة من حلقات العمل في ناميبيا بالاشتراك مع المجلس الوطني للسلامة على الطرق والشراكة العالمية للسلامة على الطرق والاتحاد الدولي لجمعيات الصليب الأحمر والهلال الأحمر، من أجل تعزيز السلامة على الطرق ضمن قطاع الشركات.

٨٠ - وتم إعداد عدد متنوع من الوثائق التوجيهية ومنصات العمل. فقد أطلقت الشراكة العالمية للسلامة على الطرق مركز موارد الدعوة (Advocacy Resource Centre)، وهو قاعدة بيانات على الإنترنت تمكن المستعملين من الحصول على طائفة من الموارد التقنية، بينما نشرت مؤسسة اتحاد السيارات الدولي ومنظمة الأمم المتحدة للطفولة (اليونيسيف) تقريرا في مجال الدعوة بعنوان "حقوق المرور: فقر الأطفال والإصابات الناجمة عن حوادث المرور في الأهداف الإنمائية للألفية"، ويبرز التقرير كيف أن الإصابات الناجمة عن حوادث المرور تؤدي إلى تفاقم فقر الأطفال. وأصدرت منظمة الصحة العالمية موجزا للسياسة العامة يتعلق بتعاطي المخدرات والسلامة على الطرق، إضافة إلى وثيقة معنونة "حملات وسائل الإعلام من أجل السلامة على الطرق: مجموعة أدوات"، وفيها دروس مستفادة من تنفيذ حملات التسويق الاجتماعي في البلدان المنخفضة الدخل والبلدان المتوسطة الدخل.

٨١ - وفي أيار/مايو ٢٠١٧، أصدر الاتحاد الدولي للطرق مكنزا جديدا للمعارف بشأن السلامة على الطرق في إطار الممارسة المكرسة في مجال المعرفة بقطاع النقل على الصعيد العالمي. والفرع الجديد - بشأن الخطة العالمية لعقد العمل من أجل السلامة على الطرق - يضم المعارف التي تنتجها المؤسسات التي تجتمع في إطار أفرقة المشاريع المقامة ضمن الركيزتين ١ و ٢ ضمن فريق الأمم المتحدة المعني بالتعاون في مجال السلامة على الطرق.

## سادسا - جمع البيانات وإجراء البحوث ورصد أنشطة عقد العمل من أجل السلامة على الطرق

٨٢ - نشرت منظمة الصحة العالمية التقرير المرحلي العالمي لعام ٢٠١٥ عن السلامة على الطرق قبل انعقاد المؤتمر العالمي الثاني الرفيع المستوى بشأن السلامة على الطرق. وأظهر التقرير أن تقدما ضئيلا قد أُحرز فيما يتعلق بالحد من الوفيات والإصابات، ولكنه أشار إلى بعض التحسينات في سن قوانين جيدة للسلامة على الطرق. ودعا التقرير إلى زيادة العمل على الصعيد القطري من أجل تحقيق الغاية ٦ من الهدف ٣ من أهداف التنمية المستدامة.

٨٣ - ونشر الفريق الدولي المعني بجمع وتحليل بيانات السلامة على الطرق بيانات عن السلامة على الطرق من ٤٠ بلدا في عام ٢٠١٦ (أغلبها من البلدان المرتفعة الدخل). وتبين حصول تقدم في ٣٢ بلدا، وإن كان عدد الوفيات قد ارتفع في البلدان الأخرى. كما سلط الضوء على تزايد عدد الوفيات بين كبار السن في تلك البلدان.

٨٤ - وشرع المنتدى الدولي للنقل، بالتعاون مع المرصد الأيبري الأمريكي للسلامة على الطرق واتحاد السيارات الدولي، في إجراء دراسة لإعداد مؤشرات للمقارنة بشأن الأداء في مجال السلامة على الطرق في ١٠ بلدان من أمريكا اللاتينية. ويُتوقع أن تتيح نتائج هذا المشروع أداة لصانعي السياسات في أمريكا اللاتينية من أجل تقييم مواطن القوة والضعف في كل بلد، وتحديد المجالات الجديرة بالاهتمام في السياسات العامة.

٨٥ - ونظم عدد من المنظمات حلقات عمل ودورات تدريبية من أجل تحسين عملية جمع البيانات ورصد أنشطة السلامة على الطرق في جميع أنحاء العالم. فقد قامت اللجنة الاقتصادية لأمريكا اللاتينية ومنطقة البحر الكاريبي، بالتعاون مع منظمة الصحة للبلدان الأمريكية والوكالة الوطنية الأرجنتينية للسلامة على الطرق والوكالة الشيلية للسلامة على الطرق، بتنظيم العديد من حلقات العمل لتحسين نظم البيانات؛ ونظم برنامج سياسات النقل في أفريقيا التابع للبنك الدولي حلقتي عمل، بالتعاون مع الفريق الدولي المعني بجمع وتحليل بيانات السلامة على الطرق، بشأن السلامة على الطرق: من جمع البيانات إلى تحليل السياسات، للبلدان الأفريقية الناطقة بالإنكليزية والأخرى الناطقة بالفرنسية؛ وقدمت مراكز مكافحة الأمراض والوقاية منها في الولايات المتحدة المساعدة التقنية إلى تايلند والصين لتحسين نظم مراقبة الإصابات في البلدين.

٨٦ - وأما شبكة شوارع أكثر أمانا في المدن فقد أطلقها المنتدى الدولي للنقل واتحاد السيارات الدولي خلال مؤتمر الممثل الثالث. وستقوم المبادرة بتطوير البيانات والقدرات التحليلية في المدن من أجل رصد التقدم المحرز، بدعم من الفريق الدولي المعني بجمع وتحليل بيانات السلامة على الطرق. وطور البرنامج

الدولي لتقييم الطرق أدوات برمجية عالمية مجانية لاستكشاف مدى سلامة الهياكل الأساسية للطرق في جميع أنحاء العالم. وتتضمن هذه الأداة البرمجية - واسمها VIDA - نتائج متاحة للعموم من التقييمات المنجزة للطرق في جميع أنحاء العالم. ويقوم البرنامج الدولي لتقييم الطرق في الوقت الراهن بوضع أدوات تفاعلية لاستكشاف نتائج التصنيف على سلم النجمات وحصر مناطق الخطر على الخرائط لأكثر من مليون كيلومتر من الطرق في جميع أنحاء العالم.

٨٧ - ولقد أُجري عدد من الدراسات في مختلف البلدان. فقد قامت مراكز مكافحة الأمراض والوقاية منها، بمعمة مؤسسة Amend، بتقييم عشوائي لبرنامج يرمي إلى تحسين الهياكل الأساسية للمدارس في جمهورية تنزانيا المتحدة، وأظهر التقييم انخفاضاً بنسبة ٢٦ في المائة في عدد الإصابات بفضل هذا البرنامج، في حين أن إنشاء قاعدة بيانات لحالات الاصطدام في أبو ظبي مكن الحكومة من تحديد أنماط السلوك المخوفة بالمخاطر وتوجيه أنشطة التثقيف العام وجهتها الصحيحة. ونشر الاتحاد الدولي للنقل على الطرق وجامعة الدول العربية دراسة بعنوان "أثر التدريب على سائقي المركبات التجارية/مركبات الشحن في العالم العربي"، وشدد التقرير على الأثر الإيجابي للتدريب المهني من حيث الحد من حوادث الاصطدام.

## سابعاً - الدعم المالي

٨٨ - لقد طلبت الجمعية العامة، في قرارها ٢٦٠/٧٠، إلى الأمين العام أن ينظر في إمكانية إنشاء صندوق للأمم المتحدة مخصص للسلامة على الطرق، بتمويل من التبرعات. وأعدت اللجنة الاقتصادية لأوروبا مقترحا في هذا الصدد وأطلق أمينها التنفيذي والمبعوث الخاص المعني بسلامة الطرق عملية تشاورية في أثناء المؤتمر العالمي للنقل المستدام في تشرين الثاني/نوفمبر ٢٠١٦. وقُدّم المقترح أيضاً في الدورة التاسعة والسبعين للجنة النقل الداخلي التابعة للجنة الاقتصادية لأوروبا في شباط/فبراير ٢٠١٧. وسيجري تحديث المقترح في الأشهر القادمة لتراعى فيه وجهات النظر المستفاد من الدول الأعضاء والجهات المعنية صاحبة المصلحة.

٨٩ - وأعلن المرفق العالمي للسلامة على الطرق، الذي يستضيفه البنك الدولي، تعهداً بدفع مليونين من الدولارات من أجل السلامة على الطرق في البلدان المنخفضة الدخل في إطار اجتماعات مبادرة كليتون العالمية في عام ٢٠١٦، وأقرت ٢٥ مشروعاً جديداً.

٩٠ - وفي أيار/مايو ٢٠١٧، أعلنت مؤسسة بلومبرغ الخيرية مبادرة بقيمة خمسة ملايين دولار تحت شعار "الشراكة من أجل مدن صحية"، وتشمل ثلاثة تدخلات في مجال السلامة على الطرق.

٩١ - وقدم برنامج اتحاد السيارات الدولي للمنح في مجال السلامة على الطرق الدعم إلى جميع أعضاء اتحاد السيارات الدولي. فمنذ عام ٢٠١٠، مُنح ما مجموعه ٤,٨ ملايين يورو لأكثر من ٣٠٠ من مبادرات السلامة على الطرق في ٧٥ بلداً. ويقدم اتحاد السيارات الدولي هبة سنوية قدرها ١,٢ مليون يورو، وتمكن هذه الهبة أعضاء الاتحاد من معالجة تحديات السلامة على الطرق على الصعيد المحلي.

٩٢ - وتم الاستثمار بكثافة وأُنجزت أعمال لرفع تصنيف الطرق العالية المخاطر إلى مرتبة ثلاث نجيمات أو أفضل في عدد من البلدان المرتفعة الدخل، وهي: أستراليا وسلوفاكيا وقطر والمملكة المتحدة لبريطانيا العظمى وأيرلندا الشمالية ونيوزيلندا والولايات المتحدة الأمريكية. ولا يزال البرنامج الدولي لتقييم الطرق يقوم بأعمال البحث والتطوير والدعم اللازمة لكي تُطبق على الصعيد العالمي أساليب تحديد مواطن الخطر على

الخراط والتصنيف على سلم من النجمات والتخطيط للاستثمار، وذلك بدعم من مؤسسة اتحاد السيارات الدولي، والمرفق العالمي للسلامة على الطرق، والمصارف الإنمائية المتعددة الأطراف، والحكومات، وفيديكس، ونوادي اتحاد السيارات الدولي، والرابطة الأوروبية لمصنعي السيارات، وغير هؤلاء من الشركاء الوطنيين والإقليميين. ولا يزال يتزايد العمل الاستباقي لإعداد خطط للاستثمار في تحسين السلامة على الطرق تكون هي الأمثل للرفع إلى أقصى حد من عدد الأرواح البشرية التي يتم إنقاذها لقاء كل دولار يتم إنفاقه، وتحسين تصنيف الطرق الوطنية على سلم الترتيب بالنجمات. وبحلول نهاية عام ٢٠١٧، تشير التقديرات إلى أن مليون كيلومتر من الطرق سيكون قد تم تقييمها في ٧٧ بلدا.

٩٣ - وقدمت الشراكة العالمية للسلامة على الطرق نحو ٤,٥ ملايين دولار لأكثر من ٥٠ من منظمات المجتمع المدني والمنظمات الحكومية للدعوة من أجل تعزيز السياسات التي تمم مستخدمي الطرق ومعايير سلامة المركبات.

٩٤ - وتمويل ومساعدة تقنية من مراكز مكافحة الأمراض والوقاية منها، استفاد المتدربون في برنامج التدريب الميداني في مجال علم الأوبئة من منح صغيرة تراوحت بين ٣ ٠٠٠ دولار و ٥ ٠٠٠ دولار للقيام بأنشطة ذات صلة بالسلامة على الطرق في أوغندا وجنوب أفريقيا وجورجيا وفييت نام وكوت ديفوار ونيجيريا.

٩٥ - وقدم الدعم التمويلي للمشاريع المتعلقة بالسلامة على الطرق في المجتمعات المحلية، من قبيل مبادرة "أمان في الذهاب إلى المدرسة - أمان في الإياب إلى البيت"، قدمته شركات شيل وتوتال وتويوتا في إطار المبادرة العالمية للسلامة على الطرق، التي تديرها الشراكة العالمية للسلامة على الطرق.

٩٦ - وأعلن عن تقرير بعنوان "الاستثمار من أجل إنقاذ الأرواح: حالة استثمار مؤثر للوقاية من صدمات الطريق" في مقر البنك الدولي في أيلول/سبتمبر ٢٠١٦. وبدعم من الوكالة الأمريكية للتنمية الدولية، ومؤسسة اتحاد السيارات الدولي، ومراكز مكافحة الأمراض والوقاية منها، ومؤسسة يو بي إس، وجدت الدراسة أن سندات الاستثمار المؤثر، في كمبوديا، على سبيل المثال، يمكن أن تساعد في منع ١٤ إصابة قاتلة و ٢٦٠ من الإصابات الأخرى على مدى ثلاث سنوات في حال تنفيذ البرنامج مصحوبا ببرامج يركز استخدام الخوذ.

## ثامنا - الاستنتاجات والتوصيات

٩٧ - منذ تقديم التقرير السابق إلى الجمعية العامة، نُفذت العديد من المبادرات الوطنية والإقليمية والعالمية الرفيعة المستوى، نفذتها الدول الأعضاء والمجتمع الدولي.

٩٨ - ولا تزال الحاجة قائمة إلى مزيد من الإجراءات، كما يتضح من التقرير المرحلي العالمي لعام ٢٠١٥ عن السلامة على الطرق، لتحقيق الهدف المسطر لعقد العمل من أجل السلامة على الطرق (٢٠١١-٢٠٢٠) والغاية ٦ من الهدف ٣ من أهداف التنمية المستدامة الرامية إلى خفض عدد الوفيات والإصابات الناجمة عن حركة السير على الطرق إلى النصف بحلول عام ٢٠٢٠.

٩٩ - ويتطلب الأمر مزيدا من الأموال لكي تنفذ البلدان التدخلات اللازمة، مثل تلك الموصى بها في وثيقة "أنقذوا الحياة" لمنظمة الصحة العالمية، خلال العقد العمل وما بعده.

١٠٠ - ولضمان أن تتحقق الأهداف المسطرة لعقد العمل من أجل السلامة على الطرق (٢٠١١-٢٠٢٠) والغاية ٦ من الهدف ٣ من أهداف التنمية المستدامة، يوصى بأن تدعو الجمعية العامة الدول الأعضاء إلى القيام بما يلي:

- (أ) الارتقاء بالعمل بشكل كبير في جميع مجالات السلامة على الطرق؛
- (ب) معالجة مسألة السلامة على الطرق بصورة شاملة؛ وتنفيذ نظام جيد لإدارة السلامة على الطرق، بما في ذلك تعيين وكالة تتولى قيادة العمل؛ وتشجيع التعاون بين إدارات الطرق/النقل والشرطة/العدل والصحة والتعليم؛ ووضع خطط وطنية للسلامة على الطرق تتشبا مع الخطة العالمية لعقد العمل؛ وتحديد أهداف كمية للحد من الإصابات والوفيات؛
- (ج) كفالة الدعم السياسي لأهداف التنمية المستدامة والالتزام المالي بما من أجل تحقيق الهدف الطموح المتمثل في خفض عدد الوفيات الناجمة عن حركة المرور على الطرق إلى النصف بحلول عام ٢٠٢٠؛
- (د) الانضمام إلى الصكوك القانونية الدولية للأمم المتحدة المتعلقة بالسلامة على الطرق، والترويج لاتفاقيات الأمم المتحدة وتنفيذها؛
- (هـ) سن تشريعات شاملة بشأن عوامل الخطر والوقاية، وحماية المارة ومقدمي الإسعافات الأولية، وتعزيز الإنفاذ من أجل تحقيق الهدف الذي حددته الجمعية العامة والمتمثل في زيادة نسبة البلدان التي لديها تشريعات شاملة إلى ٥٠ في المائة بحلول عام ٢٠٢٠؛
- (و) دعم العملية التي تقودها منظمة الصحة العالمية لوضع أهداف عالمية طوعية تتعلق بالسلامة على الطرق وعوامل الخطر، وآليات تقديم الخدمات؛
- (ز) تعزيز إنفاذ التشريعات القائمة والجهود المبذولة في مجال الدعوة من أجل تخفيض عدد الإصابات والوفيات؛
- (ح) تحسين البنية التحتية، بما في ذلك من خلال استهداف العشرة في المائة الأكثر كثافة مرورية من بين الطرق الموجودة وتحديد أهداف مناسبة للبنية التحتية للطرق بالنسبة لجميع مستخدمي الطرق واعتماد مراجعات لسلامة الطرق لجميع مشاريع إنشاء الطرق الجديدة؛
- (ط) تعزيز وتحسين الرعاية قبل الدخول إلى المستشفى وخدمات معالجة الصدمات وإعادة التأهيل؛
- (ي) تحسين نوعية البيانات المتعلقة بالسلامة على الطرق، بما في ذلك تعزيز الجهود الرامية إلى جمع بيانات ملائمة من أجل إدارة السلامة على الطرق، من قبيل الآثار الصحية والاجتماعية والاقتصادية وفعالية التدخلات من حيث التكلفة، ورصد التقدم المحرز في مجال السلامة على الطرق؛
- (ك) زيادة التمويل لمشاريع تعزيز السلامة على الطرق واستحداث آليات مستدامة ومبتكرة للتمويل؛
- (ل) تفعيل اليوم العالمي لإحياء ذكرى ضحايا حركة المرور على الطرق.

وقد ترغب الجمعية العامة أيضا في تشجيع الدول الأعضاء على القيام بما يلي:

- (أ) المشاركة في التقرير المرحلي العالمي الرابع عن الدراسة الاستقصائية عن حالة السلامة على الطرق؛
- (ب) وضع وتنفيذ استراتيجيات تولي اهتماما خاصا لاحتياجات مستخدمي الطرق المعرضين للخطر؛
- (ج) المشاركة في برامج تقييم السيارات الجديدة؛
- (د) تقديم الدعم لجهود القضاء على إنتاج السيارات غير المأمونة، وتنفيذ أنظمة الأمم المتحدة لسلامة المركبات أو ما يعادلها من المعايير الوطنية؛
- (هـ) الاعتراف بالدور الحاسم الذي يمكن أن يضطلع به البرلمان في اعتماد سياسات وقوانين شاملة وفعالة تتعلق بالسلامة على الطرق؛
- (و) طلب أن يقدم تقرير عن هذه المسائل إلى الجمعية العامة في دورتها الرابعة والسبعين.