

## ورقة المناقشة الخاصة بمنظمة الصحة العالمية (نسخة ٢٢ آب/ أغسطس ٢٠١٧)

### مسودة: وضع غايات أداء عالمية اختيارية بشأن عوامل الخطر المتعلقة بالسلامة على الطرق وآليات تقديم الخدمات

#### مقدمة

#### معلومات أساسية

١- تمثل الإصابات الناجمة عن حوادث المرور تاسع سبب رئيسي يقف وراء الوفيات على مستوى العالم، وهي السبب الأساسي في الوفاة فيما بين الأشخاص الذين تتراوح أعمارهم من ١٥ عاماً إلى ٢٩ عاماً. وهي مسؤولة عن وفاة ما يزيد على ١,٢٥ مليون شخص سنوياً، في حين تتراوح التقديرات الخاصة بعبء الإصابات غير القاتلة من ٢٠ إلى ٥٠ مليون إصابة.<sup>١</sup>

٢- ويلحق نصف إجمالي الوفيات التي تحدث على الطرق في العالم بالأفراد المزودين بأدنى مستوى من الحماية - وهم راكبو الدراجات النارية (٢٣٪) والمشاة (٢٢٪) وراكبو الدراجات الهوائية (٤٪)، على أن احتمال وفاة راكبي الدراجات النارية أو تلك الهوائية أو وفاة المشاة على الطرق متباين في الأقاليم على النحو التالي: يستأثر مثلاً الإقليم الأفريقي بأعلى نسبة من وفيات المشاة وراكبي الدراجات الهوائية بواقع ٤٣٪ من مجموع وفيات حوادث المرور، بينما يستأثر راكبو الدراجات النارية في إقليم جنوب شرق آسيا بأعلى نسبة من الوفيات الناجمة عن حوادث المرور بمقدار ٣٤٪. ويعكس هذا الأمر جزئياً أشكال النقل السائدة في مختلف الأقاليم، فضلاً عن مستوى تدابير السلامة الموضوعية موضع التنفيذ لحماية مستخدمي الطريق على اختلافهم.

٣- ورغم أن الإصابات الناجمة عن حوادث المرور مازالت تمثل السبب الرئيسي للوفيات منذ عدة سنوات، فإن معظم حوادث المرور يمكن التنبؤ بها وتلافيها على حد سواء. وثمة بيانات كثيرة على وجود تدخلات فعالة في مجال تعزيز السلامة على الطرق، وذلك كما يلي: تشهد البلدان التي تكفل تنفيذ تلك التدخلات فيها بالنجاح تخفيضات مقابلة في الوفيات الناجمة عن حوادث المرور، ويتيح استهلال تنفيذ تلك التدخلات فرصاً هائلة على الصعيد العالمي لتخفيف وطأة الأضرار في المستقبل وإنقاذ الأرواح على مستوى العالم.

## الولاية

٤- تسليماً بحجم تأثيرات هذه المشكلة على الصحة والمجتمع والاقتصاد - وإمكانات التدخل بفعالية - أعلنت الأمم المتحدة في عام ٢٠١١ عقد العمل من أجل السلامة على الطرق، بهدف خفض عدد الوفيات الناجمة عن حوادث المرور على الصعيد العالمي. وفي أيلول/سبتمبر ٢٠١٥، أُضيف إلى الهدف المُحدّد في عقد العمل من أجل السلامة على الطرق غايات عالمية طموحة ضمن خطة التنمية المستدامة لعام ٢٠٣٠. ودعت الغاية ٣-٦ من أهداف التنمية المستدامة إلى خفض العدد المطلق للوفيات والإصابات الناجمة عن حوادث المرور إلى النصف بحلول عام ٢٠٢٠، قياساً على تقديرات البيانات الأساسية المسجلة في عام ٢٠١٠. وكذلك فقد تناولت الغاية ١١-٢ من تلك الأهداف مسألة السلامة على الطرق، واستهدفت إتاحة نظم نقل مأمونة وميسورة التكلفة ويسهل الوصول إليها ومستدامة للجميع بحلول عام ٢٠٣٠.

٥- وقد تم تسليط الضوء على أهمية وضع غايات للأداء ورصد التقدم المُحرز صوب تحقيق الغايات الخاصة بأهداف التنمية المستدامة في قرار الجمعية العامة للأمم المتحدة ج/٧٠/٢٦٠، والذي تم اعتماده في نيسان/أبريل ٢٠١٦، علاوةً على اعتماد القرار من قِبَل جمعية الصحة العالمية. وفي الواقع، فقد طلب القرار ج ص ٦٩٤-٧، والذي تم اعتماده في أيار/مايو ٢٠١٦، أن تواصل منظمة الصحة العالمية، بالتعاون مع سائر وكالات الأمم المتحدة واللجان الإقليمية التابعة للأمم المتحدة، تيسير عملية تتسم بالشفافية والاستدامة تعتمد على المشاركة مع أصحاب المصلحة كافة، من أجل مساعدة البلدان المهتمة على وضع غايات عالمية اختيارية للأداء بشأن عوامل الخطر الرئيسية وآليات تقديم الخدمات بهدف الحد من الوفيات والإصابات الناجمة عن حوادث المرور.

٦- وتطرح هذه الورقة مجموعة من غايات الأداء العالمية الاختيارية بشأن الوقاية من الإصابات الناجمة عن حوادث المرور، علاوةً على المؤشرات التي سيتم استخدامها في تقييم مدى تحقيق تلك الغايات لكي تنظر فيها الدول الأعضاء. وسيرد لاحقاً مزيد من المعلومات عن عملية وضع هذا الإطار.

## غايات الأداء العالمية الاختيارية

### لماذا نحتاج إلى غايات عالمية؟

٧- إن عملية وضع غايات عالمية اختيارية للأداء بشأن عوامل الخطر الرئيسية وآليات تقديم الخدمات، من أجل الحد من الوفيات والإصابات الناجمة عن حوادث المرور، سوف تستكمل الغايات الخاصة بأهداف التنمية المستدامة.

٨- ويتضح من خلال البلدان التي نجحت في تحسين السلامة على الطرق أن تحسينها مدعوم بوضع الغايات والتبليغ عن التقدم المُحرز صوب بلوغ تلك الغايات بالاستناد إلى المؤشرات المُتفق عليها، الأمر الذي يمكن أن يساعد على صون الزخم المؤلّد والعمل من أجل بذل جهود وطنية بشأن تأمين السلامة على الطرق دعماً لتحقيق نتائج إيجابية. وتوفر الغايات والمؤشرات المرتبطة بها وسيلة لرصد مدى التقدم المُحرز، وتتيح فرصة لتعديل تركيز ونطاق الأنشطة الوطنية المُضطلع بها في مجال تحقيق السلامة على الطرق، عند الحاجة، وذلك من أجل بلوغ الغايات في إطار دعم تحقيق الأهداف المحددة.

١ <http://www.un.org/sustainabledevelopment/sustainable-development-goals/>.

٢ [http://www.un.org/en/ga/search/view\\_doc.asp?symbol=A/RES/70/260&referer=/english/&Lang=E](http://www.un.org/en/ga/search/view_doc.asp?symbol=A/RES/70/260&referer=/english/&Lang=E).

٣ [http://apps.who.int/gb/ebwha/pdf\\_files/WHA69/A69\\_R7-en.pdf?ua=1](http://apps.who.int/gb/ebwha/pdf_files/WHA69/A69_R7-en.pdf?ua=1).

٩- ومع أنه من المزمع أن يتم استخدام الغايات المقرر وضعها من جانب البلدان في توجيه المزيد من العمل بشأن الجهود الوطنية المعنية بالسلامة على الطرق، فإن رصد التقدم المُحرز صوب تحقيق هذه الغايات يحقق وظيفة هامة بالنسبة للخطة العالمية أيضاً. فهذا الرصد يعمل على إذكاء الوعي ويعزز الالتزام السياسي بشأن عمل عالمي منسق أكثر قوةً يضم أصحاب المصلحة الرئيسيين كافة من المعنيين بالسلامة على الطرق. ومن الممكن أيضاً أن تساعد غايات الأداء العالمية في تقييم التقدم المُحرز صوب المبادرات المنسقة المتعددة البلدان، من قبيل عقد العمل من أجل السلامة على الطرق ٢٠١١-٢٠٢٠ وأهداف التنمية المستدامة ذات الصلة.

١٠- ويجب أن تكون الغايات قابلة للقياس، وينبغي أن تكون محددة وواقعية قدر المستطاع. ويتحتم أن يتم وضعها بالتشاور مع الوكالات الحكومية المسؤولة عن التنفيذ. ومن الأمور التي لا غنى عنها تعيين خط أساس يُقاس عليه التقدم المُحرز، وتحديد استراتيجية لرصد التقدم المُحرز صوب بلوغ تلك الغايات من أجل إحراز تقدم في مجال تحقيق السلامة على الطرق بالمستقبل.

١١- وقد حددت بعض البلدان بالفعل أهدافاً طويلة الأمد شديدة الطموح بشأن الأداء بغية جعل طرقها أكثر سلامةً، مثل القضاء تماماً على الوفيات والإصابات الخطيرة على الطرق. وهذه الأهداف الأطول أمداً يصاحبها في المعتاد أغراض وغايات مرحلية أقصر أمداً، وهي توضح دورها المؤشرات المحددة التي تعتمد عليها الحكومات بشكل رسمي. ويتم تقييم هذه المؤشرات من حيث إمكاناتها المتوقعة لتحقيق الغايات المعنية على أساس البيانات المتاحة الدالة على الفعالية. ويتم تشجيع جميع البلدان على اعتماد أهداف طويلة الأمد من هذا النوع بوصفها إطاراً لتحقيق الغايات الخاصة بأهداف التنمية المستدامة.

#### ما هي العملية التي سيتم استخدامها لوضع الغايات؟

١٢- مع أن منظمة الصحة العالمية ستمسك بزمام عملية وضع هذه الغايات العالمية الاختيارية، فإن هذه العملية سوف تسترشد بالخبرات الخاصة بالوكالات الرئيسية في مختلف المجالات المعنية بالسلامة على الطرق. وعملاً على ضمان تمثيل تلك القطاعات، فقد أسست المنظمة فريقاً عاملاً تقنياً في أيلول/سبتمبر ٢٠١٦ كي يُسدي المشورة بشأن وضع الغايات والمؤشرات المتعلقة بها.

١٣- وسوف يتم اتخاذ عدد من خطوات التشاور في العملية الخاصة بوضع تلك الغايات. وسوف تتضمن هذه العملية، إلى جانب المشاركة الكاملة من الدول الأعضاء، مشاركةً متعددة القطاعات واسعة النطاق من جهات منها أعضاء فريق الأمم المتحدة المعني بالتعاون في مجال السلامة على الطرق، ولجنة النقل البري التابعة للجنة الأمم المتحدة الاقتصادية لأوروبا، والأطراف العاملة المعنية التابعة للجنة الأمم المتحدة الاقتصادية لأوروبا، علاوةً على الجهات الفاعلة غير الدول. وبهذه الطريقة، سيُمثل في تلك العملية ممثلون من الوكالات الوطنية الرائدة المعنية بالسلامة على الطرق، فضلاً عن أصحاب المصلحة المعنيين من سائر الوزارات الأخرى (بما في ذلك وزارة الصحة، ووزارة النقل، ووزارة الداخلية) والمجتمع المدني. ويعرض الشكل ١ العملية المتعددة القطاعات المنهجية والقائمة على المشاركة والتي من المتوقع أن تستغرق ١٨ شهراً تقريباً.

١٤- وسوف يُوضع الاتفاق النهائي بشأن غايات الأداء العالمية الاختيارية في شكله النهائي بما لا يتجاوز تشرين الثاني/نوفمبر ٢٠١٧، وذلك من خلال اجتماع عالمي للدول الأعضاء.

الشكل ١: العملية المقترحة لوضع غايات أداء عالمية اختيارية بشأن عوامل الخطر الخاصة بالسلامة على الطرق وتقديم الخدمة

أيلول/سبتمبر ٢٠١٦	اجتماع فريق الخبراء التقنيين التابع للمنظمة لاستنباط غايات ومؤشرات الأداء العالمية الاختيارية المرشحة
تشرين الأول/أكتوبر ٢٠١٦	إصدار ورقة المناقشة الخاصة بالمنظمة (المسودة رقم صفر)
تشرين الأول/أكتوبر - كانون الأول/ديسمبر ٢٠١٦	٥ مشاورات غير رسمية بشأن ورقة المناقشة الخاصة بالمنظمة (المسودة رقم صفر) <ul style="list-style-type: none"> <li>• مشاورات عبر شبكة الإنترنت</li> <li>• الدول الأعضاء</li> <li>• الفرقة العاملة ٢٩ التابعة للجنة الأمم المتحدة الاقتصادية لأوروبا</li> <li>• فريق الأمم المتحدة المعني بالتعاون في مجال السلامة على الطرق</li> <li>• السلامة ٢٠١٦ (مؤتمر بشأن الإصابات)</li> </ul>
شباط/فبراير ٢٠١٧	إصدار ورقة المناقشة المحدثة الخاصة بالمنظمة (النسخة المنقحة ١)
شباط/فبراير - أيار/مايو ٢٠١٧	٤ مشاورات/جلسات استماع غير رسمية: ورقة المناقشة الخاصة بالمنظمة (النسخة المنقحة ١) <ul style="list-style-type: none"> <li>• مشاورات مفتوحة عبر شبكة الإنترنت</li> <li>• جميع الدول الأعضاء (المقر الرئيسي للمنظمة)</li> <li>• لجنة النقل البري (لجنة الأمم المتحدة الاقتصادية لأوروبا)</li> <li>• الفرقة العاملة ١ التابعة للجنة الأمم المتحدة الاقتصادية لأوروبا</li> <li>• الجهات الفاعلة غير الدول (مثال: المجتمع المدني، المنظمات غير الحكومية المعنية بالسلامة على الطرق، الجمعيات المهنية، القطاع الخاص)</li> </ul>
حزيران/يونيو ٢٠١٧	إصدار ورقة المناقشة المحدثة الخاصة بالمنظمة التي تحتوي على النسخة المنقحة ٢
آب/أغسطس - تشرين الثاني/نوفمبر ٢٠١٧	الاجتماع العالمي للدول الأعضاء (المقر الرئيسي للمنظمة) مناقشات اللجان الإقليمية
تشرين الثاني/نوفمبر ٢٠١٧	إصدار التقرير النهائي للمنظمة

## تحديد غايات الأداء العالمية الاختيارية ورصدها

١٥- تستند الخطة العالمية لعقد العمل من أجل السلامة على الطرق ٢٠١١-٢٠٢٠ إلى التوصيات الواردة في التقرير العالمي عن الوقاية من الإصابات الناجمة عن حوادث المرور لعام ٢٠٠٤. وقد كانت هذه التوصيات بمثابة منصة لتحفيز العمل بشأن السلامة على الطرق على الصعيد الدولي، وقد تم اعتمادها في العديد من القرارات الصادرة عن الجمعية العامة للأمم المتحدة وعن جمعية الصحة العالمية. ومن ثم فقد تواءمت الغايات المزمع إدراجها في إطار الرصد العالمي مع هذه الخطة، وهي تتناول المجالات الرئيسية التالية الخاصة بالوقاية من الإصابات الناجمة عن حوادث المرور:

- إدارة السلامة على الطرق
- تعزيز السلامة على الطرق والتنقل
- تعزيز السلامة في المركبات
- تعزيز سلامة مستخدمي الطرق
- الاستجابة عقب وقوع حوادث التصادم

١٦- وبالإضافة إلى ذلك، تتضمن المعايير العامة الأخرى التي ينبغي تقييمها عند وضع الغايات المزمع إدراجها في إطار الرصد العالمي للسلامة على الطرق ما يلي:

- الأهمية الكبيرة للجوانب الوبائية وللصحة العمومية (العلاقات السببية القوية، الفوائد المشتركة الصحية الأخرى)
- الغايات والمؤشرات المدفوعة بالبيّنات
- توافر تدخلات الصحة العمومية الفعالة والمجدية والعملية من حيث التنفيذ، بما فيها توافرها في البلدان المنخفضة الدخل وتلك المتوسطة الدخل
- البيّنات الخاصة بإمكانية التحقيق على المستوى القطري
- سهولة التواصل (البساطة)

١٧- ويلزم بالنسبة لكل غاية عالمية اختيارية وضع مؤشر أو مؤشرات قد تمثل المؤشرات الناتجة، أو المؤشرات الناتجة الوسيطة، أو المؤشرات الخاصة باستجابة النظم الوطنية.<sup>١</sup> وينبغي أن تتسم المؤشرات بما يلي:

- قوة الارتباط بحدوث الإصابات و/ أو الوفيات
- مراعاة التغيرات المتحققة بفضل تدابير السلامة على الطرق
- وجود تعريف عملي واضح لها وإتاحة آليات عملية لرصدها
- الجدوى بالنسبة للبلدان في جمع البيانات العالية الجودة المتعلقة بتلك المؤشرات وحصرياً وتحليلها ونشرها بوتيرة منتظمة/ في الوقت المناسب

١ يُقصد بالمؤشرات الخاصة باستجابة النظم الوطنية التدخلات المتعلقة بقدرات النظام الصحي و/ أو نظام النقل (النظم الصحية و/ أو نظم النقل) على النحو التالي: البنية التحتية والسياسات والخطط وإتاحة التدخلات والعلاجات في مجال الرعاية الصحية الأساسية.

- دعم تلك المؤشرات ببيانات يمكن جمعها من خلال وسائل واضحة لجمع البيانات، مع إمكانية تحديد خط أساس ورصد التغيرات الحادثة بمضي الزمن

١٨- وتمثّل "الغاية" الهدف المحدد المقرّر تحقيقه بحلول عام ٢٠٣٠. وسيكون عام ٢٠١٨ هو العام الأساسي الذي يُرجع إليه فيما يخص جميع الغايات من أجل إتاحة الوقت الكافي أمام البلدان لكي تحدّد بيانات أساسية للغايات في الحالات التي لا تُتاح فيها حالياً تلك البيانات، والتي يُتاح بعضها بفضل آليات الرصد القائمة، من قبيل تقرير المنظمة العالمي عن حالة السلامة على الطرق، بينما ستوضع أدوات تقنية جديدة دعماً لعملية جمع البيانات لبعض المؤشرات المقترحة. وتُستخدم "المؤشرات" لأغراض تقييم التقدم المحرز وبلوغ الغايات، فيما يبيّن "مصدر البيانات" المنشأ الأصلي للمعلومات المتعلقة بالمؤشر.

١٩- ويمثّل التعاون الدولي والمتعدد القطاعات في ميدان تعزيز قدرات البلدان المنخفضة الدخل وتلك المتوسطة الدخل على جمع البيانات وتحليلها وإعداد تقارير عنها عنصراً هاماً من عناصر إطار الرصد العالمي.

٢٠- وسيلزم قطع التزام سياسي رفيع المستوى والتعاون بين الحكومات ومختلف أجهزة منظومة الأمم المتحدة، ومن المتوقّع أن يقدم مجتمع التنمية الدولي الدعم التقني اللازم لمساعدة البلدان في تعزيز وظائفها المتعلقة بجمع البيانات ورصدها.

### التبليغ والاستعراض

٢١- من المقترح أن يتم التبليغ كل خمس سنوات عن قياس التقدم المحرز صوب المجموعة النهائية من الغايات العالمية الاختيارية والمؤشرات، على أن يصدر التقرير الأول الذي ترد فيه البيانات الأساسية في عام ٢٠١٨.

٢٢- وينبغي أن يحقق التبليغ التوازن بين الملكية القطرية والتطبيق من جهة وإمكانية المقارنة والشفافية من جهة أخرى، بحيث يتسنى تبادل الدروس المستفادة وقياس التقدم المحرز. وسيقتضي ذلك التنسيق الوثيق بين التبليغ على المستوى القطري وتجميع البيانات وتحليلها على الصعيد العالمي. وتتولى المنظمة مسؤولية تجميع البيانات وتفسيرها وإجراء التحليلات الإضافية، بدعم من فريق الخبراء التقنيين.

### الخلاصة

٢٣- إن من شأن وضع غايات الأداء العالمية الاختيارية المتعلقة بعوامل الخطر وآليات إيتاء الخدمات الرئيسية أن يساعد في الجهود المعنية بسياسات السلامة على الطرق على مستوى العالم. وينبغي أن تستند الغايات المختارة إلى بيانات علمية سليمة، وأن يكون لها مؤشرات معنية قابلة للقياس، وأن تحظى بالدعم على الصعيد السياسي. وتقترح هذه الورقة مجموعة منتقاة من الغايات العالمية بناءً على هذه الاعتبارات، وتحدد مجموعة محدودة من المؤشرات التي قد تستخدمها البلدان المشاركة في رصد التقدم المحرز صوب تحقيق تلك الغايات.

## الجدول ١: الغايات العالمية والمؤشرات المرشحة للاستعراض

المجال الرئيسي	الغرض والغاية	المؤشر	مصدر البيانات	كيفية جمع البيانات	المبرر
إدارة السلامة على الطرق	<p><b>الغرض:</b></p> <p>تحسين إدارة السلامة على الطرق عبر جميع القطاعات</p> <p><b>الغايات:</b></p> <p>انضمام جميع البلدان إلى صك أو أكثر من صكوك الأمم المتحدة القانونية المعنية بالسلامة على الطرق</p> <p>قيام جميع البلدان بوضع خطة عمل وطنية متعددة القطاعات بشأن السلامة على الطرق بغايات محددة زمنياً.</p>	<p>عدد البلدان التي صدّقت على اتفاقية جنيف لسنة ١٩٤٩ و/ أو اتفاقية فيينا لسنة ١٩٦٨ بشأن المرور على الطرق وإشارات الطرق وعلاماتها</p> <p>وجود خطة عمل وطنية متعددة القطاعات بشأن السلامة على الطرق يتوافر تمويلها وتشمل غايات محددة زمنياً.</p> <p>وجود وكالة رائدة معنية بالسلامة على الطرق تؤدي عدداً محدداً من الوظائف<sup>١</sup></p>	<p>الموقع الإلكتروني للجنة الأمم المتحدة الاقتصادية لأوروبا، بالنسبة للأطراف المتعاقدة في صكوك الأمم المتحدة القانونية المعنية بالسلامة على الطرق<sup>٢</sup></p> <p>وزارات النقل من خلال منسقي البيانات الوطنية المعنيين بالتقرير العالمي عن حالة السلامة على الطرق</p> <p>وزارات النقل من خلال منسقي البيانات الوطنية المعنيين بالتقرير العالمي عن حالة السلامة على الطرق</p>	<p>الموقع الإلكتروني للجنة الأمم المتحدة الاقتصادية لأوروبا</p> <p>يتم جمعها في إطار التقرير العالمي عن حالة السلامة على الطرق</p> <p>يتم جمعها في إطار التقرير العالمي عن حالة السلامة على الطرق</p>	<p>من الأمور البالغة الأهمية انضمام البلدان إلى صكوك الأمم المتحدة القانونية المعنية بالسلامة على الطرق.</p> <p>ومن الأمور البالغة الأهمية لتحقيق النجاح تنسيق الجهود المعنية بالسلامة على الطرق عبر القطاعات المتعددة وشتى أصحاب المصلحة. ومع أنه توجد نماذج مختلفة لكيفية تنفيذ هذا التنسيق، يُوصى بوجود وكالة رائدة تتمتع بالولاية والموارد اللازمة لتنسيق العمل المعني بالسلامة على الطرق.</p> <p>يستلزم تحقيق انخفاض مستدام في الإصابات الناجمة عن حوادث المرور أن تتوافر لدى البلدان استراتيجية بشأن السلامة على الطرق، على أن تكون استراتيجية متعددة القطاعات، وأن يكون لها غايات محددة زمنياً وواقعية موضوعة بما يلائم أغراضها.</p>

١ هذه الوظائف محدّدة في التقرير العالمي عن حالة السلامة على الطرق، وهي تشمل أداء أدوار في مجال التنسيق والمجال التشريعي ومجالي الرصد والتقييم.

٢ [https://www.unece.org/trans/conventn/agreem\\_cp.html](https://www.unece.org/trans/conventn/agreem_cp.html)

المجال الرئيسي	الغرض والغاية	المؤشر	مصدر البيانات	كيفية جمع البيانات	المبرر
تعزيز السلامة على الطرق والتنقل	<p><b>الغرض:</b> القضاء على ظاهرة الطرق العالية المخاطر</p> <p><b>الغاية:</b> تمتع ١٠٠٪ من الطرق الجديدة بدرجة ٣ نجوم فأكثر بالنسبة لجميع مستخدمي الطرق<sup>١</sup></p>	نسبة الطرق الجديدة التي تتمتع بدرجة ٣ نجوم فأكثر بالنسبة لجميع مستخدمي الطرق (أو ما يكافئها على المستوى الوطني)	وزارة الطرق السريعة أو وزارات النقل و/ أو البنية التحتية	يتولى البرنامج الدولي لتقييم الطرق أو نظام تصنيف آخر يكافئه، من قبيل التوجيه من قبيل التوجيه الصادر 2008/96/EG عن الاتحاد الأوروبي أو المؤشرات المُبلّغ بها على المستوى الوطني، جمع البيانات المعنية ونشرها سنوياً لأكثر من ٧٠ بلداً	عادة ما تُرَجَّح البنية التحتية للطرق إمكانية الوصول والكفاءة الاقتصادية، ولكنها تؤدي في الوقت نفسه إلى زيادة الانشغالات بشأن السلامة. تتضمن أنواع الحوادث الرئيسية التي يلقي مستخدمو الطرق حتفهم بسببها أو يتعرضون لإصابات خطيرة من جرائها، المشاة وسائقي الدراجات الذين يتحركون على جانبي الطريق أو يعبرونه، وكذلك حوادث التصادم الأمامي أو انحراف المسار على الطرق أو التقاطعات والتي يتضمن أطرافها قائدي الدراجات النارية أو السيارات أو الحافلات أو الشاحنات. توجد حلول بنية تحتية فعالة التكلفة بالنسبة لجميع أنواع الحوادث. يتضمن نظام تقييم درجات نجوم الطرق قاعدة البيانات العالمية المعنية بمخاطر الحوادث المرتبطة بخصائص تصميم البنية التحتية وسرعات المركبات المرتبطة بها. تبلغ معدلات الحوادث القاتلة التي تفضي إلى إصابات خطيرة والتي تقع على الطرق المقيّمة بدرجة نجمة واحدة أو اثنتين أكثر من ضعف مثيلاتها على الطرق المقيّمة بدرجة ٣ أو ٤ أو ٥ نجوم.

١ برامج تقييم الطرق معمول بها في أكثر من ٨٠ بلداً على مستوى العالم، وهي تتخذ في المعتاد شكل شراكة بين الحكومة والوكالات المعنية بالطرق والمجتمع المدني والشركاء في مجال البحوث على المستوى الوطني. ويتولى البرنامج الدولي لتقييم الطرق، وهو مؤسسة خيرية مسجلة بالمملكة المتحدة، تطبيق المعيار العالمي للتقييم بدرجات النجوم بشكل مستقل، ويخضع هذا المعيار للجنة مستقلة من كبار الخبراء العالميين المعنيين بالبحوث في مجال البنية التحتية للطرق. والأدوات المعنية متاحة بالمجان للاستخدام على مستوى العالم، ويتم نشرها وتوثيقها بالكامل على الموقع الإلكتروني الخاص بالبرنامج الدولي لتقييم الطرق (<http://irap.org/en/>).

٢ <http://www.irap.net/en/about-irap-2/star-ratings> يستند تصنيف الطرق بواسطة النجوم إلى بيانات تفتيش الطرق وهو يوفر قياسات بسيطة وموضوعية عن مستوى السلامة المتأصلة في الطرق التي يستخدمها راكبو السيارات وراكبو الدراجات النارية وتلك الهوائية والمشاة. وتكون الطرق الحائزة على خمس نجوم هي الأعلى مستوى من حيث السلامة، فيما تكون تلك الحائزة على نجمة واحدة هي الأدنى مستوى من حيث السلامة. ومن الملاحظ أن بالإمكان استكمال تصنيف الطرق بواسطة النجوم من دون الرجوع إلى البيانات المفصلة للحوادث التي تقع فيها والتي لا تتوفر عنها في أغلب الأحيان.



المجال الرئيسي	الغرض والغاية	المؤشر	مصدر البيانات	كيفية جمع البيانات	المبرر
	وتمتع أكثر من ٧٥٪ من الطرق الحالية بدرجة ٣ نجوم فأكثر بالنسبة لجميع مستخدمي الطرق (أو ما يكافئها على المستوى الوطني)	نسبة الطرق الحالية التي تتمتع بدرجة ٣ نجوم فأكثر بالنسبة لجميع مستخدمي الطرق (أو ما يكافئها على المستوى الوطني)			<p>سيتمنى إنقاذ آلاف الأرواح، ولاسيما فيما بين مستخدمي الطرق المعرضين للحوادث، بفضل ضمان وفاء الطرق الجديدة التي يتم بناؤها بالحد الأدنى لمعايير السلامة البالغ ٣ نجوم بالنسبة لجميع مستخدمي الطرق (بما في ذلك السرعات المأمونة، وتوفير الأرصفة، والمعابر المأمونة، والتقاطعات المأمونة، وجوانب الطرق المأمونة، والحواجز الفاصلة بين الطرق).</p> <p>يمكن لتحقيق أقصى معدلات للانتقال على شبكات الطرق الحالية بدرجة ٣ نجوم فأكثر أن يتم التركيز على الجوانب الخاصة بإدارة السرعة والصيانة واستثمار رأس المال على شبكات الطرق الحالية، وذلك بهدف إنقاذ الأرواح.</p> <p>يتم التشجيع على وضع غايات أكثر طموحاً بشأن الأداء ذي الأربع نجوم أو الخمس نجوم على شبكات الطرق ذات الأحجام المرتفعة من مستخدمي معينين للطرق أو بالنسبة للبلدان الأعلى أداءً.</p>

المجال الرئيسي	الغرض والغاية	المؤشر	مصدر البيانات	كيفية جمع البيانات	المبرر
تعزيز سلامة المركبات	<p><b>الغرض:</b> وقف إنتاج واستيراد المركبات الجديدة والمستعملة التي لا تفي بالحد الأدنى من معايير السلامة الأساسية.</p> <p><b>الغاية:</b> وفاء ١٠٠٪ من المركبات الجديدة (المحددة بوصفها منتجة أو مبيعة أو مستوردة) والمركبات المستعملة (المحددة بوصفها مستوردة) بلوائح الأمم المتحدة ذات الأولوية الموصى بها أو ما يكافئها من اشتراطات الأداء الوطنية المعترف بها.</p>	<p>تنفيذ لائحة الأمم المتحدة R94 و R95 بشأن الوقاية من التصادم الأمامي وذلك الجانبي</p> <p>تنفيذ لائحة الأمم المتحدة R13H<sup>٣</sup> بشأن التحكم الإلكتروني في الثبات (من الملاحظ أن التحكم الإلكتروني في الثبات سيكون مشمولاً بلائحة الأمم المتحدة R140 أو لائحة الأمم المتحدة GTR8 اعتباراً من شهر كانون الثاني/يناير ٢٠١٧).</p> <p>تنفيذ لائحة الأمم المتحدة R127<sup>٥</sup> (أو GTR9) بشأن حماية المشاة.</p> <p>أزمة الأمان: لائحة الأمم المتحدة ١٦.</p> <p>مشابك ربط أزمة الأمان: لائحة الأمم المتحدة ١٤.</p>	<p>الموقع الإلكتروني للجنة الأمم المتحدة الاقتصادية لأوروبا، بالنسبة للأطراف المتعاقدة في صكوك الأمم المتحدة القانونية المعنية بالسلامة على الطرق؛ أو النظام الأساسي الوطني المكافئ الذي يحكم سلامة المركبات، مثل المعايير الاتحادية الأمريكية بشأن المركبات المزودة بمحرك أو المعايير الكندية بشأن المركبات المزودة بمحرك</p>	<p>الموقع الإلكتروني الخاص بلجنة الأمم المتحدة الاقتصادية لأوروبا يتم جمعها ونشرها في إطار التقرير العالمي عن حالة السلامة على الطرق</p>	<p>تلعب المركبات الآمنة دوراً مهماً في تجنب الحوادث والحد من احتمالات الإصابات الخطيرة في حالة وقوع الحوادث.</p> <p>يمثل منتدى الأمم المتحدة العالمي لتوحيد لوائح المركبات الهيئة العالمية الرئيسية المسؤولة عن وضع معايير السلامة الخاصة بسيارات الركوب. وتعتبر لوائح الأمم المتحدة التالية معايير ذات أولوية ينبغي لجميع المركبات الوفاء بها:</p> <p>اللائحتان الخاصتان بالوقاية من التصادم الأمامي وذلك الجانبي (R94 و R95): تكفل هاتان اللائحتان أن تتحمل السيارات تأثيرات التصادم الأمامي والجانبي للحوادث عند اختبارها على سرعات معينة، ومن ثم فإن لها أهمية بالغة في وقاية راكبي السيارات. وتساعد هاتان اللائحتان المتعلقتان بتحمل الصدمات على حماية راكبي السيارات من آثار التصادمات الأمامية وتلك الجانبية أثناء وقوع الحوادث. ويجب عند إجراء اختبارات محاكاة التصادمات أن تكون الطاقة التي تمتصها دمية اختبار التصادم دون عتبة معينة لكي تجتاز السيارة الاختبار.</p>

١ <http://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29docstts.html>.

٢ أو المعايير الوطنية المكافئة: المعياران المقابلان في الولايات المتحدة الأمريكية هما FMVSS ٢٠٨ و ٢١٤، المعايير الكندية لسلامة المركبات المزودة بمحرك.

٣ كان التحكم الإلكتروني في الثبات مشمولاً بلائحة الأمم المتحدة R13H حتى كانون الثاني/يناير ٢٠١٧، والذي ينص على المتطلبات المتعلقة بمكابح مركبات التشغيل الخفيف، على أن هذا التحكم مشمول الآن باللائحة الجديدة رقم ١٤٠ الصادرة عن الأمم المتحدة بشأن التحكم الإلكتروني في الثبات.

٤ [https://www.unece.org/trans/conventn/agreem\\_cp.html](https://www.unece.org/trans/conventn/agreem_cp.html).

المجال الرئيسي	الغرض والغاية	المؤشر	مصدر البيانات	كيفية جمع البيانات	المبرر
	وضع برامج وطنية لتقييم السيارات الجديدة	مقاعد أمان الأطفال: لائحة الأمم المتحدة ٤٤ و ١٢٩. تنفيذ لائحة الأمم المتحدة R78 (أو GTR3) بشأن مكابح الدراجات النارية.	البرامج الوطنية لتقييم السيارات من جميع أنحاء العالم	قاعدة البيانات العالمية الخاصة بالبرامج الوطنية لتقييم السيارات	<p>اللائحة الخاصة بالتحكم الإلكتروني في الثبات (R140): تستهدف هذه الخاصية منع الانزلاق وفقدان التحكم في حالات زيادة توجيه المقود أو انخفاض توجيه المقود، وهي فعالة في الحد من الحوادث وإنقاذ الأرواح.</p> <p>اللائحة الخاصة بحماية المشاة (R127): من الممكن تقليل شدة اصطدام المشاة بالسيارات بفضل وجود ممتص صدمات أكثر مرونة وتعديل الواجهات الأمامية للمركبات (مثال: عن طريق إزالة الهياكل الصلبة دون داع).</p> <p>تكفل اللائحة الخاصة بأحزمة الأمان التي تشكل جزءاً من لوائح المركبات الصادرة عن الأمم المتحدة تزويد المركبات بأحزمة الأمان عند تصنيعها وتجميعها؛ فيما تكفل اللائحة الخاصة بمشابك ربط أحزمة الأمان أن تكون نقاط ربط الأحزمة قادرة على الصمود في وجه التأثيرات الناجمة عن التصادمات، وذلك للتقليل إلى أدنى حد من خطر انزلاق الحزام وضمان التمكن من إخراج الراكب من مقعده في المركبة إذا ما تعرضت لتصادم.</p> <p>يُقصد باللائحة الخاصة بمقاعد أمان الأطفال أن تُزوّد المركبة بمشابك لربط مقعد أمان الطفل مطابقة للمعيار الدولي بشأن نقاط ربط مقاعد أمان الأطفال في المركبات (ISOFIX) عوضاً عن تثبيت مقعده بواسطة حزام الأمان الذي يستخدمه البالغ، وذلك لضمان تثبيت مشابك ربط مقعد الأمان مباشرة بهيكل المركبة.</p> <p>اللائحة الخاصة بنظم المكابح المانعة للانغلاق بالدراجات النارية (R78): تساعد نظم السلامة هذه راكب الدراجة النارية على التحكم فيها أثناء استخدام المكابح عند الطوارئ. ويمكن لهذه النظم أن تحد من احتمالات وقوع حوادث المرور والإصابات اللاحقة لها.</p> <p>تتمثل الأغراض الخاصة ببرامج تقييم السيارات الجديدة في تعزيز سلامة الجمهور والصحة العمومية، وفي حماية حياة الإنسان والمحافظة عليها، وفي حفظ وحماية وتحسين البيئة المادية والطبيعية من خلال ما يلي:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• تعزيز وإجراء برامج البحوث والاختبارات المستقلة التي تُقيّم سلامة المركبات المزوّدة بمحركات ومواصفاتها البيئية وأدائها المقارن، مع نشر نتائجها على الملأ؛</li> <li>• وترويج واستحداث برامج تقييم السيارات الجديدة، عن طريق تقديم الدعم المالي والمساعدة التقنية، وعن طريق تيسير التعاون الدولي مع هذه البرامج وفيما بينها.</li> </ul>

المجال الرئيسي	الغرض والغاية	المؤشر	مصدر البيانات	كيفية جمع البيانات	المبرر
تعزيز سلامة مستخدمي الطرق	<p><b>الغرض:</b> الحد من السرعة</p> <p><b>الغاية:</b> الحد من نسبة المركبات التي تسير بسرعة تتجاوز حد السرعة المقرر، بنسبة ١٠٪ سنوياً على الأقل.</p> <p>نسبة الوفيات الناجمة عن السرعة</p>	<p>سن تشريعات وطنية بشأن تعيين حدود السرعات في المناطق الحضرية تفي بأفضل الممارسات<sup>١</sup></p> <p>نسبة المركبات التي تسير بسرعة تتجاوز حد السرعة المقرر في المناطق الحضرية والريفية</p> <p>نسبة الوفيات الناجمة عن السرعة</p>	<p>وزارات النقل من خلال منسقي البيانات الوطنية المعنيين بالتقرير العالمي عن حالة السلامة على الطرق</p> <p>مسوحات قطرية<sup>٢</sup></p> <p>نماذج محاضر الشرطة الخاصة بالحوادث</p>	<p><i>التقرير العالمي عن حالة السلامة على الطرق</i></p>	<p>كلما زادت سرعة المرور زادت احتمالات وقوع الحوادث والإصابات الخطيرة.</p> <p>وينبغي ألا تزيد السرعة المقررة على الصعيد الوطني عن ٥٠ كم/ساعة في المناطق الحضرية. ومن الضروري ألا تتمتع السلطات المحلية بالصلاحية القانونية لتقليل حدود السرعة المقررة على الصعيد الوطني فحسب، بل أيضاً بصلاحية إدارة تلك الحدود على هذا الصعيد وفقاً لحالات معينة على الطرق وبالاقتزان مع سائر السياسات المتعلقة بتخفيف سرعة حركة المرور أو إدارة حدود السرعة.</p> <p>ويجب أن تكون حدود السرعة المقررة أقل من ٣٠ كم/ساعة في الشوارع التي تختلط فيها حركة مرور المركبات المزودة بمحرك مع حركة المشاة وراكبي الدراجات الهوائية وتلك النارية الصغيرة بتركيزات عالية، وذلك بسبب تعرض مستخدمي الطرق هؤلاء للخطر في حال زيادة السرعة على النحو التالي: تقل فرصة تعرض البالغين من المشاة للوفاة عن ٢٠٪ إذا صدمتهم سيارة تسير بسرعة أقل من ٥٠ كم/ساعة، ولكن خطر وفاتهم يرتفع إلى ٦٠٪ إذا صدمتهم بسرعة ٨٠ كم/ساعة. وتوجد بيانات كثيرة تثبت تناقص الإصابات الناجمة عن حوادث المرور في الحالات التي تقل فيها السلطات المحلية من حدود السرعة المقررة بالمناطق الحضرية وتعيينها بحد يساوي ٣٠ كم/ساعة أو أقل بالاتقزان مع اتخاذ تدابير أخرى بشأن تخفيف سرعة حركة المرور فيها.</p>

١ فيما يلي المعايير التي يُنظر إليها على أنها ضرورية لسن تشريعات بشأن حدود السرعة وفقاً لما يرد في *التقرير العالمي عن حالة السلامة على الطرق لعام ٢٠١٥*: تطبيق قانون وطني بشأن السرعة؛ وتعيين حدود السرعة المقررة على الطرق في المناطق الحضرية بسرعة تساوي ٥٠ كم/ساعة أو أقل منها؛ وتمتع السلطات المحلية بصلاحية تغيير حدود السرعة المقررة على الصعيد الوطني - من قبيل تقليل حدودها المقررة في الشوارع الواقعة حول المدارس. ويُلاحظ في البلدان التي تُحدد فيها القوانين على المستوى دون الوطني أن تلك البلدان تُعتبر مستوفية لأفضل الممارسات التشريعية عندما تستوفي الكيانات دون الوطنية المعايير المختارة بنسبة ٨٠٪.

٢ سيتم وضع المبادئ التوجيهية المعنية بجمع البيانات المتعلقة ببعض هذه المؤشرات من جانب خبراء تقنيين بُغية مساعدة البلدان في جمع البيانات والتبليغ بها بأسلوب موحد.

المجال الرئيسي	الغرض والغاية	المؤشر	مصدر البيانات	كيفية جمع البيانات	المبرر
	<p><b>الغرض:</b></p> <p>زيادة معدلات استخدام خوذات الدراجات النارية المستوفية لمعايير الجودة</p> <p><b>الغاية:</b></p> <p>الحد من نسبة راكبي الدراجات النارية الذين لا يستخدمون الخوذات، بنسبة ١٠٪ سنوياً على الأقل</p>	<p>سن تشريعات بشأن استخدام الخوذات تقي بأفضل الممارسات<sup>١</sup></p> <p>عدد البلدان التي تطبق لائحة الأمم المتحدة ٢٢ (أو المعيار الوطني المكافئ)</p> <p>نسبة راكبي الدراجات النارية (السائقين والراكبين) الذين يرتدون الخوذات</p>	<p>وزارات النقل من خلال منسقي البيانات الوطنية المعنيين بالتقرير العالمي عن حالة السلامة على الطرق</p> <p>الموقع الإلكتروني للجنة الأمم المتحدة الاقتصادية لأوروبا، بالنسبة للأطراف المتعاقدة في صكوك الأمم المتحدة القانونية المعنية بالسلامة على الطرق<sup>٢</sup></p> <p>مسوحات قطرية<sup>١١</sup></p>	<p><i>التقرير العالمي عن حالة السلامة على الطرق</i></p> <p>يتم جمعها في إطار <i>التقرير العالمي عن حالة السلامة على الطرق</i></p>	<p>ارتداء خوذات الدراجات النارية المطابقة لمعايير الجودة بشكل صحيح يمكن أن يحد من مخاطر الوفاة بنسبة تصل إلى حوالي ٤٠٪ ومن مخاطر الإصابات الشديدة بنسبة تزيد على ٧٠٪.</p> <p>وللوفاء بأفضل الممارسات، ينبغي أن تُطبق قوانين ارتداء الخوذات على قائدي الدراجات النارية وراكبيها جميعاً، وعلى جميع الطرق وأنواع المحركات كافة، مع الإلزام بربط الخوذة، والإشارة إلى معيار محدد بشأن الخوذات.</p> <p>عند إنفاذ قوانين ارتداء خوذات الدراجات النارية، يمكن أن تزيد معدلات ارتدائها لتتجاوز ٩٠٪.</p>

١ فيما يلي المعايير التي يُنظر إليها على أنها ضرورية لسن تشريعات بشأن الدراجات النارية وفقاً لما يرد في *التقرير العالمي عن حالة السلامة على الطرق لعام ٢٠١٥*: تطبيق قانون وطني بشأن ارتداء خوذات الدراجات النارية؛ وتطبيق آخر على سائقي الدراجات النارية والراكبين معهم من البالغين، وتطبيق قانون على جميع أنواع الطرق وتطبيق قانون على جميع أنواع المحركات وسن آخر يلزم بارتداء الخوذة وربطها بشكل صحيح وسن قانون يلزم بأن تستوفي الخوذة أحد المعايير الوطنية أو الدولية. ويلاحظ في البلدان التي تُحدد فيها القوانين على المستوى دون الوطني أن تلك البلدان تُعتبر مستوفية لأفضل الممارسات التشريعية عندما تستوفي الكيانات دون الوطنية المعايير المختارة بنسبة ٨٠٪.

٢ [https://www.unece.org/trans/conventn/agreem\\_cp.html](https://www.unece.org/trans/conventn/agreem_cp.html).

المجال الرئيسي	الغرض والغاية	المؤشر	مصدر البيانات	كيفية جمع البيانات	المبرر
	<p><b>الغرض:</b> زيادة معدلات استخدام أحزمة الأمان</p> <p><b>الغاية:</b> الحد من نسبة راكبي السيارات الذين لا يقومون بثبيت أحزمة الأمان، بنسبة ١٠٪ سنوياً على الأقل</p>	<p>سن تشريعات بشأن استخدام أحزمة الأمان تقني بأفضل الممارسات<sup>١</sup></p> <p>سن تشريعات بشأن أحزمة أمان الأطفال تقني بأفضل الممارسات<sup>٢</sup></p> <p>نسبة إجمالي راكبي السيارات الذين يرتدون أحزمة الأمان (مصنفة بحسب معدلات ارتدائها من جانب السائق والراكبين معه في المقعد الأمامي من السيارة وذاك الخلفي)</p>	<p>وزارات النقل من خلال منسقي البيانات الوطنية المعنيين بالتقرير العالمي عن حالة السلامة على الطرق مسوحات قطرية<sup>١</sup></p>	<p>يتم جمعها في إطار التقرير العالمي عن حالة السلامة على الطرق</p>	<p>ارتداء أحزمة الأمان يمكن أن يحد من الوفيات بين راكبي المقاعد الأمامية بالسيارة بنسبة تصل إلى ٥٠٪ وبين راكبي المقاعد الخلفية بالسيارة بنسبة تصل إلى ٧٥٪.</p> <p>يحد استخدام أحزمة أمان السيارة من مخاطر وفاة الرضع (دون سن عام) بنسبة ٧١٪؛ ووفاة صغار الأطفال (في سن ١-٤ أعوام) بنسبة ٥٤٪، في مركبات الركوب.</p> <p>يحد استخدام مقاعد أمان الأطفال من خطر الإصابات الخطيرة بنسبة ٤٥٪ لدى الأطفال في سن ٤-٨ أعوام، مقارنةً باستخدام أحزمة الأمان وحدها.</p> <p>بالنسبة للأطفال الأكبر سناً والبالغين، يحد استخدام أحزمة الأمان من مخاطر الوفاة والإصابات الخطيرة بمقدار النصف تقريباً.</p> <p>ينبغي أن تشمل قوانين ارتداء أحزمة الأمان راكبي المقاعد الخلفية علاوةً على راكبي المقاعد الأمامية. وينبغي أن تراعي قوانين أحزمة أمان الأطفال سن الطفل/ الوزن/ الطول ووضع الجلوس في المركبة.</p> <p>تحقق القوانين الإلزامية بشأن ارتداء أحزمة الأمان وأحزمة أمان الأطفال وإنفاذ هذه القوانين فعالية في زيادة معدلات استخدام هذه الأحزمة.</p>

- ١ فيما يلي المعايير التي يُنظر إليها على أنها ضرورية لسن تشريعات بشأن أحزمة الأمان وفقاً لما يرد في التقرير العالمي عن حالة السلامة على الطرق لعام ٢٠١٥: تطبيق قانون وطني بشأن ارتداء أحزمة الأمان؛ وتطبيق آخر على سائقي المركبات والراكبين معهم في المقاعد الأمامية؛ وتطبيق قانون على الراكبين معهم في المقاعد الخلفية. ومن الملاحظ في البلدان التي تُحدّد فيها القوانين على المستوى دون الوطني أن تلك البلدان تُعتبر مستوفية لأفضل الممارسات التشريعية عندما تستوفي الكيانات دون الوطنية المعايير المختارة بنسبة ٨٠٪.
- ٢ فيما يلي المعايير التي يُنظر إليها على أنها ضرورية لسن تشريعات بشأن مقاعد أمان الأطفال وفقاً لما يرد في التقرير العالمي عن حالة السلامة على الطرق لعام ٢٠١٥: تطبيق قانون وطني بشأن مقاعد أمان الأطفال؛ وسن قانون يستند إلى عمر الطفل مقارنة بوزنه وطوله أو إلى توليفة من هذه العوامل؛ وسن آخر يقيد جلوس الطفل دون عمر - طول معين في المقعد الأمامي من السيارة. ومن الملاحظ في البلدان التي تُحدّد فيها القوانين على المستوى دون الوطني أن تلك البلدان تُعتبر مستوفية لأفضل الممارسات التشريعية عندما تستوفي الكيانات دون الوطنية المعايير المختارة بنسبة ٨٠٪.

المجال الرئيسي	الغرض والغاية	المؤشر	مصدر البيانات	كيفية جمع البيانات	المبرر
	<p><b>الغرض:</b></p> <p>الحد من القيادة تحت تأثير الكحول<sup>١</sup></p> <p><b>الغاية:</b></p> <p>الحد من نسبة وفيات السائقين الناجمة عن القيادة تحت تأثير الكحول بنسبة ١٠٪ سنوياً</p>	<p>سن تشريعات بشأن الحد من القيادة تحت تأثير الكحول تقي بأفضل الممارسات<sup>٢</sup></p> <p>نسبة وفيات السائقين الناجمة عن القيادة تحت تأثير الكحول</p> <p>نسبة السائقين المتجاوزين لمستوى تركيز الكحول في الدم</p>	<p>وزارات النقل من خلال منسقي البيانات الوطنية المعنيين بالتقرير العالمي عن حالة السلامة على الطرق</p> <p>إدارات الطب الشرعي</p> <p>محاضر الشرطة من نقاط التفتيش</p>	<p><i>التقرير العالمي عن حالة السلامة على الطرق</i></p> <p>يتم جمعها في إطار <i>التقرير العالمي عن حالة السلامة على الطرق</i></p>	<p>يبدأ خطر تأثر سلوكيات القيادة بالكحول عند مستويات منخفضة جداً من استهلاك الكحول، ويأخذ في التزايد أسياً كلما زاد استهلاك الكحول، ولاسيما عند تجاوز مستوى تركيز الكحول في الدم معدل ٠,٠٥ غرام/ديسيلتر.</p> <p>يرتفع خطر تعرض السائقين حديثي السن والمبتدئين لحوادث المرور عند القيادة تحت تأثير الكحول مقارنةً بالسائقين الأكبر سناً والأكثر خبرة.</p> <p>تحقق القوانين الخاصة بالقيادة تحت تأثير الكحول، والتي تضع حداً لتركيز الكحول في الدم لا يتجاوز ٠,٠٥ غرام/ديسيلتر، فعالية كبيرة في الحد من الحوادث المرتبطة بتعاطي الكحول، وذلك إذا صاحبها إنفاذ شديد الوضوح ومشدد ومستدام.</p> <p>يمكن الحد من عدد الحوادث التي تتضمن شباباً بنسبة حوالي ٢٤٪ عن طريق قوانين تضع حداً أقل لتركيز الكحول في الدم (لا يتجاوز ٠,٠٢ غرام/ديسيلتر) للسائقين حديثي السن والمبتدئين. وثمة ولايات قضائية كثيرة لا تتسامح مطلقاً مع السائقين حديثي السن فيما يخص مستوى تركيز الكحول في الدم (٠,٠٠ غرام/ديسيلتر).</p>

١ يُلاحظ أن ذلك ينطبق على القيادة تحت تأثير الكحول فيما بين سائقي المركبات المزودة بأربع عجلات فضلاً عن راكبي الدراجات النارية على حد سواء.

٢ فيما يلي المعايير التي يُنظر إليها على أنها ضرورية لسن تشريعات بشأن القيادة تحت تأثير الكحول وفقاً لما يرد في *التقرير العالمي عن حالة السلامة على الطرق لعام ٢٠١٥*: تطبيق قانون وطني بشأن القيادة تحت تأثير الكحول؛ و سن قانون يستند إلى مستوى تركيز الكحول في الدم أو المستوى المكافئ له لتركيزه في نَفَس السائق؛ و يبلغ مستوى تركيز الكحول في الدم بالنسبة إلى فئات السكان عموماً ما يساوي ٠,٠٥ غرام/ديسيلتر أو أقل منه؛ أما مستواه بالنسبة إلى السائقين حديثي السن/المبتدئين فيساوي ٠,٠٢ غرام/ديسيلتر أو أقل منه. ومن الملاحظ في البلدان التي تُحدّد فيها القوانين على المستوى دون الوطني أن تلك البلدان تُعتبر مستوفية لأفضل الممارسات التشريعية عندما تستوفي الكيانات دون الوطنية المعايير المختارة بنسبة ٨٠٪.

المجال الرئيسي	الغرض والغاية	المؤشر	مصدر البيانات	كيفية جمع البيانات	المبرر
	<p><b>الغرض:</b></p> <p>الحد من الحوادث الناجمة عن الإرهاب فيما بين سائقي المركبات التجارية</p> <p><b>الغاية:</b></p> <p>قيام جميع البلدان بسن لوائح بشأن أوقات العمل الخاصة بسائقي المركبات التجارية، أو انضمامها إلى اللوائح الدولية/ الإقليمية المعنية بأوقات العمل</p>	<p>قيام البلدان بالتوقيع على اتفاقية منظمة العمل الدولية ١٥٣</p> <p>قيام البلدان بالتوقيع على الاتفاقية الأوروبية بشأن عمل أطقم تشغيل المركبات العاملة في مجال النقل البري الدولي (الصادرة عن لجنة الأمم المتحدة الاقتصادية لأوروبا)، والتوجيه ١٥/٢٠٠٢ الصادر عن الاتحاد الأوروبي، واللائحة ٥٦١/٢٠٠٦</p> <p>البلدان التي لديها تشريعات وطنية بشأن أوقات العمل الخاصة بسائقي المركبات التجارية</p>	<p>تتولى جمعها وحدة شؤون النقل والشؤون البحرية التابعة لمنظمة العمل الدولية كل ثلاث سنوات</p>	<p>مسوح غير رسمية وبحث على شبكة الإنترنت</p>	<p>أشارت التقديرات الواردة في أحد المسوح، والذي تولت جمع بياناته منظمة التعاون والتنمية في الميدان الاقتصادي،<sup>٢</sup> إلى أن ما بين ١٠٪ إلى ١٥٪ من الحوادث يتضمن أطرافها سائقي المركبات التجارية. وبالإضافة إلى ذلك، قامت الدراسة المعنية بتحديد مسببات حوادث الشاحنات في أوروبا بتحري ٦٢٤ حادثة خطيرة، وتوصلت الدراسة إلى أن الإرهاب يمثل السبب الرئيسي بوجه عام في ٦٪ من الحالات. وفي الحالات التي كان فيها للإرهاب دور في الحوادث، تضمن أطراف ٦٨٪ من الحوادث شاحنة ومركبة أخرى؛ في حين تضمن أطراف ٢٩٪ من الحوادث شاحنة بمفردها؛ وتضمن أطراف ٣٪ فقط من الحوادث أحد المشاة. وكان أكثر من ثلث هذه الحوادث حوادث قاتلة، مما يثبت الشدة الكبيرة للحوادث الكثيرة المرتبطة بالإرهاب. وتبين، في إطار فئات الحوادث الخمسة المشمولة بالدراسة، أن الإرهاب سبب في نحو ١٨,٦٪ من مجموع الحوادث في فئة "حوادث الشاحنة بمفردها" (٧,٤٪ من مجموع الحوادث الخطيرة البالغ عددها ٦٢٤ حادثة)، ونحو ٨,٨٪ من مجموع الحوادث في فئة "الحوادث التي تقع أثناء مناورة تجاوز السيارات الأخرى" (١١,٣٪ من مجموع الحوادث الخطيرة البالغ عددها ٦٢٤ حادثة).</p> <p>وكذلك يلعب الإرهاب دوراً أكبر كسبب في الحوادث، من الناحية النسبية والمطلقة على حد سواء، في البلدان الكبيرة ذات الكثافات السكانية المتناثرة، مثل أستراليا. فقد تم تحديد الإرهاب كسبب أساسي في نسبة ١٢٪ من حوادث الشاحنات الكبيرة الخطيرة البالغ عددها ٤٦١ حادثة والتي تم تحريها في أستراليا خلال عام ٢٠١١، وهو ما يضع الإرهاب في المرتبة التالية كسبب في الحوادث مباشرة بعد فرط السرعة (بنسبة ٢٥٪).</p>

١ [http://www.ilo.org/dyn/normlex/en/f?p=NORMLEXPUB:12100:0::NO::P12100\\_ILO\\_CODE:C153](http://www.ilo.org/dyn/normlex/en/f?p=NORMLEXPUB:12100:0::NO::P12100_ILO_CODE:C153).

٢ منتدى النقل الدولي: نقل البضائع باستخدام شاحنات أفضل (منظمة التعاون والتنمية في الميدان الاقتصادي، ٢٠١١).



المجال الرئيسي	الغرض والغاية	المؤشر	مصدر البيانات	كيفية جمع البيانات	المبرر
	<p><b>الغرض:</b> الحد من التشتت أثناء القيادة</p> <p><b>الغاية:</b> توافر قوانين وطنية لدى جميع البلدان بشأن استخدام الهواتف المحمول أثناء القيادة</p>	<p>البلدان التي تحظر استخدام الهواتف المحمولة بمسكها باليد</p> <p>البلدان التي تحظر استخدام الهواتف المحمولة دون مسكها باليد</p>	<p>وزارات النقل من خلال منسقي البيانات الوطنية المعيّنين بالتقرير العالمي عن حالة السلامة على الطرق</p>	<p>يتم جمعها في إطار التقرير العالمي عن حالة السلامة على الطرق</p>	<p>يمثل التشتت أثناء القيادة تهديداً خطيراً ومنتامياً للسلامة على الطرق. ومع التزايد المستمر في أعداد من يفتنون الهواتف المحمولة، ومع تسارع استحداث نظم الاتصال الجديدة "الدمجة بالمركية"، فمن المرجح أن تشهد هذه المشكلة تصاعداً على مستوى العالم خلال السنوات القادمة. ويركز هذا التقرير على استخدام الهواتف المحمولة أثناء القيادة كمثال على مشكلة تشتت السائق أثناء القيادة على نطاقها الأوسع.</p> <p>وقد صار من الواضح في الوقت الراهن أنه عند استخدام السائق للهاتف المحمول أثناء القيادة، تزيد احتمالات تعرضه للحوادث بنحو أربعة أمثال مقارنة بالسائقين الذين لا يستخدمون الهاتف المحمول أثناء القيادة. ويبدو هذا الخطر مماثلاً بالنسبة للهواتف المحمولة عند مسكها باليد أو دون مسكها باليد، لأن التشتت الإدراكي هو المشكلة وليس فقط التشتت البدني المرتبط بمسك الهاتف. ويبدو أن للرسائل النصية تأثيراً أكثر وخامة على سلوك القيادة ومخاطر التعرض للحوادث.</p>
الاستجابة عقب وقوع حوادث التصادم	<p><b>الغرض:</b> تحسين إتاحة رعاية الطوارئ</p> <p><b>الغاية:</b> - تقليل الوقت الفاصل بين وقوع الإصابة الخطيرة<sup>1</sup> وتوافر أول مقدم لرعاية الطوارئ بنسبة ١٠٪ سنوياً</p>	<p>متوسط الوقت الفاصل بين وقوع الإصابة الخطيرة والتعامل مع أول مقدم لرعاية الطوارئ (بما يشمل مقدمي الرعاية في مرافق علاج الرضوح من جميع المستويات) .</p> <p>- في المناطق الحضرية</p> <p>- في المناطق الريفية</p>	<p>تبليغ المرضى والبيانات الخاصة بتقديم رعاية الطوارئ السابقة لدخول المستشفى والمعتمدة على المرافق (مثال: سجلات نظم المعلومات الصحية، نظم إعداد التقارير في المستشفيات الخ) تجميع البيانات على الصعيد العالمي بقيادة منظمة الصحة العالمية.</p>	<p>المسوحات المجتمعية والجمع المنهجي للبيانات الخاصة بتقديم رعاية الطوارئ السابقة لدخول المستشفى والمعتمدة على المرافق (مثال: سجلات نظم المعلومات الصحية، نظم إعداد التقارير في المستشفيات الخ) تجميع البيانات على الصعيد العالمي بقيادة منظمة الصحة العالمية.</p>	<p>ثمة بيّنات قوية على أن رعاية الطوارئ الملائمة في الوقت المناسب يمكن أن تنقذ الأرواح وتحد من حدوث العجز فور وقوع الإصابة.</p>

١ مبنية على فرادي تعريف البلدان للإصابات الخطيرة.