

## التصدي للتحديات الماثلة أمام عقد الأمم المتحدة للعمل من أجل السلامة على الطرق (٢٠١١-٢٠٢٠): حصيلة المؤتمر العالمي الثاني الرفيع المستوى بشأن السلامة على الطرق - أن الأوان لتحقيق النتائج

### تقرير من الأمانة

١- يلقي ١,٢ مليون شخص حتفهم كل عام في حوادث المرور، وتلحق الإصابات بنحو ٥٠ مليون شخص. وتُعتبر حوادث المرور هي السبب الرئيسي للوفاة بين من تتراوح أعمارهم بين ١٥ عاماً و ٢٩ عاماً، وتحتل المكانة التاسعة بين أسباب الوفاة على نطاق العالم. ومن المتوقع أنه إذا لم تُتخذ الخطوات الملائمة ستصبح حوادث المرور سابع سبب من أسباب الوفاة الرئيسية بحلول عام ٢٠٣٠.

٢- وتتحمل البلدان المنخفضة والمتوسطة الدخل عبء إماتة كبيراً بوجه خاص: وبالرغم من أن لدى تلك البلدان نصف المركبات المسجلة في العالم فقط فإنه يحدث فيها ٩٠٪ من إجمالي عدد وفيات حوادث المرور. ويتفاوت حجم هذه الوفيات حسب إقليم المنظمة، حيث يسجل الإقليم الأوروبي أقل معدل إماتة (٩,٣ وفاة لكل ١٠٠ ٠٠٠ نسمة)، ويسجل الإقليم الأفريقي أعلى المعدلات (٢٦,٦ وفاة لكل ١٠٠ ٠٠٠ نسمة).

٣- ويكون نصف من يلقون حتفهم على الطرق تقريباً من مستخدمي الطرق الضعفاء (مثل المشاة وراكبي الدراجات وراكبي الدراجات النارية). وتعتمد مخاطر الإصابة في التصادم على السن أيضاً (فهي تزيد بين الأطفال والشباب والمسنين)، وعلى نوع الجنس (يحدث ثلاثة أرباع كل وفيات حوادث المرور بين الذكور)، وعلى حالة العجز.

٤- ولإصابات حوادث المرور عواقب وخيمة على الصحة العمومية والتنمية. فملايين البشر الذين يصابون في حوادث المرور تنتهي بهم الحال في المستشفى، الأمر الذي تترتب عليه تكاليف طبية كبيرة تتحملها أسرهم وحكوماتهم. وعلاوة على ذلك تُدفع بعض الأسر دفعاً إلى الوقوع في براثن الفقر بسبب فقدان الدخل من جراء وفاة

أو إصابة الشخص الذي يعولها. وتشير التقديرات إلى أن البلدان المنخفضة والمتوسطة الدخل تفقد ما يصل إلى ٥٪ من ناتجها المحلي الإجمالي نتيجة حوادث المرور.<sup>١</sup>

٥- وينبغي أن تعتمد البلدان "نهج النظام الآمن" من أجل خفض معدلات الإماتة والإصابات. ويقر هذا النهج بأن جسم الإنسان ضعيف، وبأن البشر يقعون في أخطاء؛ كما أنه يعوض هذه القابلية للخطأ بتسهيل التدخلات التي لا تستهدف مستخدمي الطرق فحسب بل تستهدف أيضاً المركبات والبنية التحتية للطرق. ويقتضي تطبيق هذا النهج المشاركة والتعاون المتعددي القطاعات بين قطاعات الصحة والنقل والتعليم والداخلية (الشرطة) والمالية.

٦- وقد أسفر الجمع بين تنفيذ الممارسات الجيدة (مثل اعتماد قوانين جيدة وإنفاذها) والتوعية من خلال التسويق الاجتماعي، وإدخال تحسينات على الطرق والمركبات، والاستجابة بصورة أفضل بعد وقوع الحوادث، عن خفض كبير في عدد الوفيات والإصابات في كثير من البلدان. ويُعد تعزيز الإتاحة المنصفة للتنقل المستدام، بما في ذلك النقل العام الآمن والسير الآمن والقيادة الآمنة للدراجات، من العناصر الرئيسية لخفض عدد الوفيات والإصابات، وتحقيق فوائد أخرى، مثل خفض الانبعاثات وتحسين الصحة بفضل زيادة النشاط البدني.

٧- ويُعد جمع البيانات وتحليلها من الأمور ذات الأهمية الحاسمة لفهم السلامة على الطرق وتحسينها. وقد أنشأت بعض الدول الأعضاء نظاماً علمية متسقة لجمع البيانات وتحليلها، ولكن مازالت هناك دول أعضاء أخرى يلزم أن تتخذ نظاماً متينة تتبع المعايير الدولية بخصوص جمع البيانات.

٨- كما أن الجمعية العامة للأمم المتحدة، في عدة قرارات صدرت منذ عام ٢٠٠٣، لفتت الانتباه إلى أزمة السلامة على الطرق في العالم، وإلى ضرورة اتباع ممارسات جيدة في هذا الصدد. وفي القرار ٢٨٩/٥٨ بشأن تحسين السلامة العالمية على الطرق (٢٠٠٤) دعت الجمعية العامة منظمة الصحة العالمية إلى أن تؤدي، داخل منظومة الأمم المتحدة وبالتعاون الوثيق مع اللجان الإقليمية التابعة للأمم المتحدة، دور منسق المسائل المتعلقة بالسلامة على الطرق. وقبلت جمعية الصحة العالمية هذه الدعوة في القرار ج ص ٥٧-١٠ الصادر في عام ٢٠٠٤، ثم عملت منظمة الصحة العالمية على تيسير إنشاء فريق الأمم المتحدة المعني بالتعاون في مجال السلامة على الطرق.

٩- ويشكل هذا الفريق آلية تشاور غير رسمية هدفها هو تيسير التعاون وتعزيز التنسيق العالمي والإقليمي، وذلك على سبيل المثال من خلال العمل المشترك بشأن أساليب الأمم المتحدة العالمية للسلامة على الطرق، ودعم تنفيذ الممارسات الجيدة في البلدان. وهو يقوم مرتين في السنة بجمع أكثر من ٨٠ منظمة شريكة (بما فيها الدول الأعضاء وهيئات منظومة الأمم المتحدة والمنظمات المتعددة الأطراف والمؤسسات الأكاديمية والمؤسسات الوقفية والمجتمع المدني وكيانات القطاع الخاص) من أجل تنسيق أنشطة السلامة على الطرق، مثل أساليب السلامة على الطرق. وقد تعاون بعض أعضائه أيضاً على إعداد إرشادات تقنية (نشرت كسلسلة مراجع لصانعي القرار والممارسين<sup>٢</sup>).

<sup>١</sup> International Road Assessment Programme (iRAP), The Global Cost of Road Crashes: Fact sheet, 2013, <http://www.irap.net/en/about-irap-3/research-and-technical-papers> (accessed 14 December 2015).

<sup>٢</sup> المنشورات الخاصة بالسلامة على الطرق متاحة في [http://www.who.int/violence\\_injury\\_prevention/publications/road\\_traffic/en/](http://www.who.int/violence_injury_prevention/publications/road_traffic/en/) (تم الاطلاع في ١٤ كانون الأول/ديسمبر ٢٠١٥).

١٠- وفي عام ٢٠٠٩ استضافت حكومة الاتحاد الروسي الاجتماع الوزاري العالمي الأول بشأن السلامة على الطرق (موسكو، ١٩-٢٠ تشرين الثاني/نوفمبر ٢٠٠٩) والذي اعتمد فيه المندوبون إعلان موسكو<sup>١</sup> وقد دعوا في ذلك النص الجمعية العامة للأمم المتحدة إلى أن تعلن الفترة ٢٠١١-٢٠٢٠ عقداً للعمل من أجل السلامة على الطرق.

١١- وفي عام ٢٠١٠ أعلنت الجمعية العامة للأمم المتحدة في القرار ٦٤/٢٥٥، بشأن تحسين السلامة على الطرق في العالم، الفترة ٢٠١١-٢٠٢٠ عقداً للعمل من أجل السلامة على الطرق، هدفه تثبيت مستوى الوفيات الناجمة عن حوادث المرور على الطرق ثم خفضه. كما دعا إلى العمل على زيادة نسبة البلدان التي لديها تشريعات شاملة بشأن عوامل الخطر الرئيسية بنسبة تتراوح بين ١٥% و ٥٠%. وقد أسفر عقد العمل، الذي تم تدشينه في أكثر من ١٠٠ بلد، عن نتائج كبيرة على المستوى الدولي، بما في ذلك إنشاء التحالف العالمي للمنظمات غير الحكومية من أجل السلامة على الطرق، وإعداد سلسلة تقارير الحالة العالمية لمنظمة الصحة العالمية عن السلامة على الطرق، وتقديم تبرعات إضافية لتنفيذ الممارسات الجيدة على المستوى القطري، وإدخال تحسينات وطنية ومحلية على القوانين وإنفاذ القوانين والتوعية.

١٢- وأسهمت الأمانة في عقد العمل بعدة أمور منها ما يلي:

- الاضطلاع بدور قيادي من خلال تنسيق فريق الأمم المتحدة المعني بالتعاون في مجال السلامة على الطرق، وتقديم دعم الأمانة لعقد العمل
- تيسير عمل أصدقاء عقد العمل من أجل السلامة على الطرق ٢٠١١-٢٠٢٠، وهو فريق غير رسمي من الدول الأعضاء والوكالات الدولية يعزز تنفيذ الخطة العالمية لعقد العمل من أجل السلامة على الطرق ٢٠١١-٢٠٢٠
- رصد وتنفيذ الممارسات الجيدة من خلال النشر الدوري لتقارير الحالة العالمية
- تقديم الدعم التقني إلى البلدان لتحسين تشريعاتها الخاصة بالسلامة على الطرق، وتنفيذ حملات تسويق اجتماعي ذات وقع قوي؛ وأسفرت تلك الجهود عن زيادة معدلات استخدام أحزمة المقاعد وخوذات الدراجات النارية، ونظم أحزمة أمان الأطفال، وخفض معدلات الإسراع والقيادة تحت تأثير الكحول في عدة بلدان
- توفير بناء القدرات وإعطاء الإرشادات وتقديم الدعم التقني لتحسين خدمات الطوارئ الطبية للمصابين والعجزة في حوادث الطرق، وذلك على سبيل المثال من خلال تحديد رقم وطني وحيد للطوارئ، وتحسين برامج التدريب الخاصة بالطوارئ لمهنيي قطاع الصحة.

١ [http://www.who.int/roadsafety/ministerial\\_conference/declaration\\_en.pdf?ua=1](http://www.who.int/roadsafety/ministerial_conference/declaration_en.pdf?ua=1) (تم الاطلاع في ١٤ كانون الأول/ديسمبر ٢٠١٥).

٢ القرار ٦٤/٢٥٥ الصادر عن الجمعية العامة للأمم المتحدة [http://www.who.int/violence\\_injury\\_prevention/publications/road\\_traffic/UN\\_GA\\_resolution-54-255-en.pdf?ua=1](http://www.who.int/violence_injury_prevention/publications/road_traffic/UN_GA_resolution-54-255-en.pdf?ua=1) تم الاطلاع في ١٤ كانون الأول/ديسمبر ٢٠١٥).

١٣- في أيلول/ سبتمبر ٢٠١٥ استُهدف موضوع السلامة على الطرق في خطة التنمية المستدامة لعام ٢٠٣٠، التي اعتمدها الجمعية العاملة للأمم المتحدة<sup>١</sup>. وتدعو الغاية ٣-٦ إلى خفض عدد الوفيات والإصابات الناجمة عن حوادث المرور بنسبة ٥٠٪ بحلول عام ٢٠٢٠، وتدعو الغاية ١١-٢ إلى توفير إمكانية وصول الجميع إلى نظم نقل مأمونة وميسورة التكلفة ويسهل الوصول إليها ومستدامة، وتحسين السلامة على الطرق، ولاسيما من خلال توسيع نطاق النقل العام، مع إيلاء اهتمام خاص لاحتياجات الأشخاص الذين يعيشون في ظل ظروف هشة والنساء والأطفال والأشخاص ذوي الإعاقة وكبار السن بحلول عام ٢٠٣٠.

١٤- وكان من بين المشاركين في المؤتمر العالمي الثاني الرفيع المستوى بشأن السلامة على الطرق - أن الأوان لتحقيق النتائج (برازيليا، ١٨-١٩ تشرين الثاني/ نوفمبر ٢٠١٥) أكثر من ٢٠٠٠ مندوب و٥٢ وزيراً ونائب وزير من ١٢٢ بلداً، وقد اعتمدوا إعلان برازيليا<sup>٢</sup> الذي شجع على عدة أمور منها أن تقوم منظمة الصحة العالمية بتيسير عملية تقضي إلى تعريف استعمال الأهداف والمؤشرات الوطنية والإقليمية والعالمية لخفض الوفيات والإصابات الناجم عن حوادث المرور، والمشاركة في العملية التي ستقضي إلى تعريف مؤشرات الأهداف المتعلقة بالسلامة على الطرق في خطة التنمية المستدامة لعام ٢٠٣٠.

١٥- وقد وصف التقرير العالمي عن حالة السلامة على الطرق لعام ٢٠١٥<sup>٣</sup> التحسينات المدخلة في مجال السلامة على الطرق في السنوات الثلاث الأولى من عقد العمل، بما في ذلك تثبيت عدد الوفيات الناجمة عن حوادث المرور في العالم عند ١,٢٥ مليون وفاة بالرغم من زيادة نسبتها ١٦٪ في عدد المركبات في العالم. وأفاد التقرير بأن ١٧ بلداً قد حسّن تشريعاته فيما يتعلق بعامل خطر رئيسي واحد على الأقل. ومع ذلك فقد بين التقرير أيضاً أنه لا يزال هناك عمل كبير يلزم الاضطلاع به في هذا الصدد: فبالرغم من أن أكثر من نصف الدول الأعضاء في منظمة الصحة العالمية لديها قوانين جيدة بشأن أحزمة المقاعد فإن لدى ربعها فقط تقريباً قوانين جيدة بشأن استعمال نظم أحزمة أمان الأطفال، والإسراع في المناطق الحضرية وارتداء الخوذات المعيارية للدراجات النارية، ولدى خمس البلدان فقط قوانين جيدة بشأن القيادة تحت تأثير الكحول. وعلاوة على ذلك يجري تنفيذ سياسات تعزز السير على الأقدام وركوب الدراجات في ٩٢ بلداً فقط.

## الإجراء المطلوب من المجلس التنفيذي

٢١- المجلس مدعو إلى الإحاطة علماً بالتقرير.

= = =

١ تحويل عالماً: خطة التنمية المستدامة لعام ٢٠٣٠، انظر الرابط [http://www.un.org/en/ga/search/view\\_doc.asp?symbol=A/RES/70/1](http://www.un.org/en/ga/search/view_doc.asp?symbol=A/RES/70/1) (تم الاطلاع في ١٦ كانون الأول/ ديسمبر ٢٠١٥).

٢ [http://www.who.int/violence\\_injury\\_prevention/road\\_traffic/Final\\_Brasilia\\_declaration\\_EN.pdf](http://www.who.int/violence_injury_prevention/road_traffic/Final_Brasilia_declaration_EN.pdf) (تم الاطلاع في ١٦ كانون الأول/ ديسمبر ٢٠١٥).

٣ [http://www.who.int/violence\\_injury\\_prevention/road\\_safety\\_status/2015/en/](http://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2015/en/) (تم الاطلاع في ١٦ كانون الأول/ ديسمبر ٢٠١٥).