

Distr.: General  
7 August 2009  
Arabic  
Original: English

الجمعية العامة



الدورة الرابعة والستون  
البند ٤٨ من جدول الأعمال المؤقت\*  
الأزمة العالمية للسلامة على الطرق

## تحسين السلامة على الطرق في العالم

### مذكرة من الأمين العام

يحيل الأمين العام طيه تقريراً عن تحسين السلامة على الطرق في العالم، أعدته منظمة الصحة العالمية بالتشاور مع اللجان الإقليمية والشركاء الآخرين في فريق تعاون الأمم المتحدة للسلامة على الطرق.

\* A/64/150.



## تقرير عن تحسين السلامة على الطرق في العالم أعدته منظمة الصحة العالمية بالتشاور مع اللجان الإقليمية والشركاء الآخرين في فريق تعاون الأمم المتحدة للسلامة على الطرق

موجز

هذا التقرير، أعدته منظمة الصحة العالمية بالتشاور مع اللجان الإقليمية والشركاء الآخرين في فريق تعاون الأمم المتحدة للسلامة على الطرق، ويقدم معلومات مستكملة عن حالة تنفيذ التوصيات الواردة في قرارات الجمعية العامة ٢٨٩/٥٨، و٥/٦٠ و ٢٤٤/٦٢ بشأن تحسين السلامة على الطرق في العالم. ويصف التقرير الأنشطة الجارية، فضلا عن سلسلة من التطورات في السلامة على الطرق في العالم، خلال العامين الماضيين، توضح أن الجهود التعاونية في مجال الدعوة قد حققت تأثيرا كبيرا. إن النمو في المشاريع التعاونية الرامية إلى تنفيذ تدابير السلامة على الطرق، إلى جانب العدد الكبير من إجراءات السلامة على الطرق، التي يجري اتخاذها على كل من الصعيد المحلي والوطني والدولي، هي دلائل تشير إلى تزايد اعتراف الحكومات وأصحاب المصلحة الآخرين بأن العمل على تحسين السلامة على الطرق هو قضية ملحة. بيد أن التقرير يُشير إلى أن الإصابات الناجمة عن حوادث المرور ما زالت تهدد المكاسب الصحية والإنمائية في جميع أنحاء العالم. ولا بد من وجود رؤية طموحة وتمويل مناسب للسلامة على الطرق من أجل مواجهة هذه الأزمة العالمية لمواجهة فعالة. ويُختتم التقرير باقتراح عدد من التوصيات لكي تنظر فيها الجمعية العامة، حيث إن من شأنها تيسير كل من الدعم الدولي للسلامة على الطرق، وتنفيذ التدخلات الفعالة المعروف قدرتها على تحسين السلامة على الطرق على الصعيد الوطني.

## المحتويات

## الصفحة

٤	.....	أولا - مقدمة
٦	.....	ثانيا - فريق تعاون الأمم المتحدة للسلامة على الطرق
٧	.....	ثالثا - أعمال فريق تعاون الأمم المتحدة للسلامة على الطرق
٧	.....	ألف - الدعم التقني
٩	.....	باء - وضع السياسات
١٠	.....	جيم - جهود الدعوة
١٣	.....	دال - الاجتماعات الإقليمية
١٦	.....	هاء - جمع البيانات وإجراء البحوث
١٧	.....	واو - المؤتمر الوزاري بشأن السلامة على الطرق
١٨	.....	زاي - التقرير المرحلي العالمي عن السلامة على الطرق
١٨	.....	حاء - الدعم المالي
١٩	.....	رابعا - الاستنتاجات والتوصيات

## أولا - مقدمة

١ - لا تزال الإصابات الناجمة عن حوادث الطرق تشكّل مشكلة كبيرة تواجه الصحة العامة، وسببا رئيسيا من أسباب الوفيات والإصابات وحالات العجز في جميع أنحاء العالم. ففي كل عام يموت ما يقرب من ١,٣ مليون شخص، ويصاب ما بين ٢٠ و ٥٠ مليون آخرين بجروح نتيجة حوادث الاصطدام على الطرق. ويحدث أكثر من ٩٠ في المائة من هذه الوفيات في البلدان المنخفضة الدخل والبلدان المتوسطة الدخل التي يقل عدد السيارات فيها عن نصف عدد المركبات في العالم. وتأتي الإصابات الناجمة عن حركة المرور على الطرق ضمن أهم ثلاثة أسباب لوفاة الأشخاص الذين يتراوح عمرهم ما بين ٥ سنوات و ٤٤ سنة.

٢ - وتهدد الإصابات الناجمة عن حركة المرور على الطرق بعرقلة الإنجازات التي تحققت في مجال التنمية الاقتصادية والبشرية. إذ تقدر الخسائر العالمية من جراء الإصابات الناجمة عن حركة المرور على الطرق بما مجموعه ٥١٨ بليون دولار، وتكثّف الحكومات ما بين ١ في المائة و ٣ في المائة من ناتجها القومي الإجمالي. وتشكل هذه الخسارة في بعض البلدان المنخفضة الدخل والبلدان المتوسطة الدخل، أكثر من إجمالي المساعدة الإنمائية التي تتلقاها. وتُلقي الإصابات الناجمة عن حوادث المرور عبئا ثقيلا على اقتصاد البلد بسبب ما تحدثه من آثار مباشرة في خدمات الرعاية الصحية والتأهيل، وكذلك من خلال التكاليف غير المباشرة. ويمكن أيضا أن تضع قدرا كبيرا من الضغوط المالية على الأسر المتضررة - التي لا بد لها، في كثير من الأحيان، من أن تستوعب التكاليف الطبية وتكاليف التأهيل، وتكاليف الجنائز، وغيرها من التكاليف، من قبيل فقدان دخل الضحية - بالإضافة إلى التوتر النفسي الشديد.

٣ - ويمكن تجنب الخسائر الاقتصادية والاجتماعية والصحية الناشئة عن الإصابات الناجمة عن حوادث المرور. إذ تُكثّر الأدلة التي تؤكد إمكانية تلافي تلك الإصابات. وقد خلصت التجربة المكتسبة في جميع أنحاء العالم إلى أن إنشاء وكالة رائدة مموله تمويلا كافيا معنية بالسلامة على الطرق، وإجراء تقييم دقيق لحالة السلامة على الطرق في البلد، يشكّلان خطوتين مهمتين يتعين اتخاذهما من أجل معالجة الإصابات الناجمة عن حوادث المرور على الطرق معالجة فعّالة. وتبين وجود عدد من العوامل التي تزيد من خطر حدوث الإصابات المتصلة بالمرور، من بينها السرعة الفائقة التي لا داعي لها؛ وعدم استخدام أحزمة الأمان ومقاعد السلامة الخاصة بالأطفال؛ والقيادة في حالة سكر؛ وعدم ارتداء راكبي الدراجات النارية ذات العجلتين للحوذ؛ وسوء تصميم الهياكل الأساسية للطرق أو عدم صيانتها صيانة

كافية؛ وقيادة السيارات القديمة التي تفتقر إلى الصيانة الجيدة، أو التي لا يوجد فيها جوانب الأمان. وقد أدت الإجراءات التنظيمية وغيرها من الإجراءات التي اتخذت لمعالجة عوامل الخطر المذكورة، إلى انخفاض شديد في حوادث الطرق في كثير من البلدان. كما تبيّنت أهمية توفير خدمات الرعاية الطارئة في حالة الصدمات، في التخفيف من الآثار السلبية الناشئة عن حوادث المرور على الطرق.

٤ - وعلى مدى الأربعة العقود الأخيرة أو ما يزيد، نُفذ الكثير من المبادرات الإقليمية والعالمية بشأن السلامة على الطرق. ففي يوم الصحة العالمي لعام ٢٠٠٤، ساعد إصدار منظمة الصحة العالمية والبنك الدولي التقرير العالمي عن الوقاية من الإصابات الناجمة عن حوادث المرور على الطرق، في التحفيز على اتخاذ ما يلزم من إجراءات. ويشدد التقرير على الدور الذي يضطلع به الكثير من القطاعات في مجال الوقاية من الإصابات الناجمة عن حوادث المرور على الطرق؛ ويصف المفاهيم الأساسية للوقاية من الإصابات؛ وحجم الإصابات الناجمة عن حوادث المرور على الطرق، وآثارها؛ وأهم المحددات وعوامل الخطر واستراتيجيات التدخل الفعال. وهو بذلك يؤدي دور وسيلة من وسائل الدعوة ووثيقة تقنية تشمل ست توصيات رئيسية بشأن ما يمكن أن تفعله البلدان لمعالجة مشكلة الإصابات الناجمة عن حوادث المرور على الطرق.

٥ - وبعد إصدار التقرير العالمي في نيسان/أبريل ٢٠٠٤، اتخذت الأمم المتحدة القرار ٢٨٩/٥٨، الذي قدمته سلطنة عُمان، والمعنون "تحسين السلامة على الطرق في العالم"، الذي يقرّ بضرورة قيام منظومة الأمم المتحدة بدعم الجهود المبذولة لمعالجة الأزمة العالمية للسلامة على الطرق. ودعت الجمعية العامة في القرار منظمة الصحة العالمية إلى أن تضطلع، بالتعاون الوثيق مع اللجان الإقليمية، بدور المنسق للمسائل المتعلقة بالسلامة على الطرق داخل منظومة الأمم المتحدة. كما أكدت الجمعية على ضرورة المضي في تعزيز التعاون الدولي، مع مراعاة ما تحتاجه البلدان المنخفضة الدخل والبلدان المتوسطة الدخل لمعالجة مسائل السلامة على الطرق.

٦ - وفي أيار/مايو ٢٠٠٤، اعتمدت جمعية الصحة العالمية القرار WHA 57.10، الذي وافقت فيه على الدعوة الموجهة من الجمعية العامة إلى منظمة الصحة العالمية للاضطلاع بدور المنسق للمسائل المتعلقة بالسلامة على الطرق. كما دعا القرار بشأن السلامة والصحة على الطرق، الدول الأعضاء إلى إعطاء أولوية للسلامة على الطرق، باعتبارها قضية من قضايا الصحة العامة، وإلى اتخاذ الخطوات الرامية إلى تنفيذ التدابير التي تثبت فعاليتها في الحد من الإصابات الناجمة عن حوادث المرور على الطرق.

٧ - وفي تشرين الأول/أكتوبر ٢٠٠٥، اتخذت الجمعية العامة القرار ٥/٦٠، الذي أكدت فيه أهمية أن تولي الدول الأعضاء اهتماما خاصا بالوقاية من الإصابات الناجمة عن حوادث المرور على الطرق. وفي ذلك القرار، دعت الجمعية اللجان الإقليمية ومنظمة الصحة العالمية إلى الاشتراك معا في تنظيم أسبوع الأمم المتحدة العالمي الأول للسلامة على الطرق؛ ودعت الدول الأعضاء والمجتمع الدولي إلى اعتبار الأحد الثالث من شهر تشرين الثاني/نوفمبر من كل عام اليوم العالمي لإحياء ذكرى ضحايا حوادث المرور على الطرق.

٨ - وفي ٣١ آذار/مارس ٢٠٠٨، اتخذت الجمعية العامة القرار ٦٢/٢٤٤ المعنون "تحسين السلامة على الطرق في العالم" وهو القرار الرئيسي الثالث في هذا الصدد، الذي أعادت فيه الجمعية التأكيد على أهمية معالجة مسائل السلامة على الطرق في العالم، والحاجة إلى مواصلة تعزيز التعاون الدولي وتقاسم المعرفة في مجال السلامة على الطرق وزيادة الدعم المالي ذي الصلة، مع الأخذ في الاعتبار احتياجات البلدان النامية. ورحبت الجمعية في القرار أيضا بالعرض الذي قدمته حكومة الاتحاد الروسي باستضافة المؤتمر (الوزاري) الرفيع المستوى العالمي الأول بشأن السلامة على الطرق عام ٢٠٠٩. وطلبت الجمعية في القرار إلى الأمين العام أن يقدم إليها تقريرا، في دورتها الرابعة والستين، عن التقدم المحرز في تحسين السلامة على الطرق في العالم.

٩ - وقد اتخذت الدول الأعضاء عددا كبيرا من التدابير الرامية إلى تعزيز التشريعات وتحسين جمع البيانات، ووضع استراتيجيات وبرامج وطنية ومحلية للسلامة على الطرق. وهذه المبادرات هي من الكثرة بما لا يتسع المجال لسردها في هذا التقرير، إلا أن البعض منها أُدرج في التقرير المرحلي العالمي عن السلامة على الطرق الذي صدر مؤخرا، (انظر الفقرة ٣٧ أدناه). وينصب الاهتمام في هذا التقرير، بالتالي، على جهود السلامة على الطرق على الصعيدين الدولي والإقليمي.

## ثانيا - فريق تعاون الأمم المتحدة للسلامة على الطرق

١٠ - وفقا للولاية التي منحتها الجمعية العامة لمنظمة الصحة العالمية، عملت المنظمة بشكل وثيق على مدى السنوات الخمس الماضية، مع اللجان الإقليمية على تنسيق فريق تعاون الأمم المتحدة للسلامة على الطرق (يشار إليه فيما بعد بفريق التعاون)، وهو مجموعة مؤلفة من الأمم المتحدة والمنظمات الدولية الملتزمة بتحسين السلامة على الطرق. وفي حزيران/يونيه ٢٠٠٩، كانت المجموعة تتألف من ١٢ مؤسسة من مؤسسات منظومة الأمم المتحدة، بما فيها منظمة الصحة العالمية، والبنك الدولي، واللجان الإقليمية الخمس، وبرنامج الأمم المتحدة الإنمائي، وموئل الأمم المتحدة، ومفوضية الأمم المتحدة لشؤون اللاجئين، وبرنامج

الأغذية العالمي، ومنظمة الأمم المتحدة للطفولة (اليونيسيف). وتُمثّل فيها أيضا قرابة ٥٠ وكالة أخرى من الوكالات العاملة في مجال السلامة على الطرق على الصعيدين الدولي أو الإقليمي، لديها مجموعة واسعة من المهارات والخبرات. إن عدد وتنوع القطاعات التي تمثلها المنظمات المشاركة، (الحكومات، والمنظمات غير الحكومية، والجهات المانحة، ووكالات الأبحاث، والقطاع الخاص) من قطاعات النقل والصحة والسلامة، يشهدان على التأييد الواسع الذي يحظى به هذا الجهد التعاوني.

١١ - وكان فريق التعاون يجتمع مرتين سنويا، أي اجتمع ما مجموعه عشر مرات حتى الآن. وحيثما أمكن، كانت الاجتماعات في كل عام تتم بالتناوب بين المقر الرئيسي لمنظمة الصحة العالمية في جنيف، بسويسرا وأحد المكاتب التابعة للجنة الإقليمية من لجان الأمم المتحدة. ويتقاسم أعضاء فريق التعاون رؤية مشتركة تتمثل في أن الوفاة أو الإصابة يجب ألا يكونا ثمن التنقل. ويتمثل هدف فريق التعاون، الذي وُضع بتوافق الآراء بين المشاركين، في تيسير التعاون الدولي وتعزيز التنسيق العالمي والإقليمي فيما بين وكالات الأمم المتحدة وغيرها من الشركاء الدوليين بغرض تنفيذ قرارات الجمعية العامة ٢٨٩/٥٨ و ٥/٦٠ و ٢٤٤/٦٢ والتوصيات الواردة في التقرير العالمي عن الوقاية من الإصابات الناجمة عن حوادث المرور على الطرق، وبالتالي دعم البرامج القطرية.

١٢ - وقد حُدد أيضا عدد من الأهداف لبلوغ تلك الغاية، منها دعم عمليات تقييم حالة السلامة على الطرق والمرافق القائمة لدى البلدان لمعالجة المشكلة؛ ووضع التوجيه والدعم للتدخل الفعال تحقيقا للسلامة على الطرق؛ ونشر الممارسات الجيدة؛ وتوفير تنمية القدرات في مسائل السلامة على الطرق؛ وجهود الدعوة، وتشجيع الطلب على سلامة الطرق؛ وتعزيز التنسيق العالمي والإقليمي بشأن السلامة على الطرق؛ وتحسين سلامة أساطيل الأمم المتحدة لصالح جميع مستخدمي الطرق. وقد أُقرت هذه الاختصاصات لفريق التعاون في دورته التاسعة المعقودة في تشرين الثاني/نوفمبر ٢٠٠٨ في جنيف.

## ثالثا - أعمال فريق تعاون الأمم المتحدة للسلامة على الطرق

### ألف - الدعم التقني

١٣ - واصل فريق التعاون، من خلال فريق مكون من أربعة شركاء (مؤسسة السيارة والمجتمع التابعة لاتحاد السيارات الدولي، والشراكة العالمية للسلامة على الطرق، والبنك الدولي، ومنظمة الصحة العالمية)، وضع سلسلة من الكتيبات التي توفر توجيهات للبلدان بشأن كيفية تنفيذ الممارسات الجيدة في السلامة على الطرق على النحو المحدد في التقرير

العالمي عن الوقاية من الإصابات الناجمة عن حوادث المرور على الطرق. وبالإضافة إلى الأدلة الأولية المعنونة الخُوذ: دليل للسلامة على الطرق من أجل صانعي القرارات والممارسين (٢٠٠٦)، والقيادة في حالة سكر: دليل للسلامة على الطرق من أجل صانعي القرارات والممارسين (٢٠٠٧)، أصدر فريق التعاون الدليلين الثالث والرابع في سلسلة: إدارة السرعة: دليل للسلامة على الطرق من أجل صانعي القرارات والممارسين (٢٠٠٨)، مقاعد السلامة الخاصة بالأطفال: دليل للسلامة على الطرق من أجل صانعي القرارات والممارسين (٢٠٠٩)<sup>(١)</sup>. وهناك دليل عن نظم بيانات السلامة على الطرق أصبح الانتهاء من إعداده وشيكاً، ومن المتوقع صدوره بحلول نهاية عام ٢٠٠٩، وكذلك المنتجات المتعلقة بسلامة الأسطول والهياكل الأساسية اللازمة لزيادة الأمان على الطرق.

١٤ - ويقوم مختلف أعضاء فريق التعاون بتوفير الدعم التقني للبلدان من أجل تنفيذ أدلة الممارسة السليمة. وتستخدم الأدلة استراتيجياً وعملياً، لدعم الإجراءات الموجهة نحو الحد من حوادث الطرق والإصابات الخطيرة، ولا سيما في البلدان المنخفضة الدخل والبلدان المتوسطة الدخل، ومن بينها الاتحاد الروسي واندونيسيا والبرازيل وبنن وتايلند وفييت نام وكمبوديا والمكسيك. وتمثل كمبوديا وفييت نام مثلين جيدين يبيّنان وضع النظرية موضع التطبيق من خلال استخدام الأدلة. ففي كمبوديا، قامت اللجنة الوطنية للسلامة على الطرق، وأصحاب المصلحة الرئيسيون المرتبطون بها باستخدام دليل الخُوذ (٢٠٠٦) لتوجيه عملية ترمي إلى وضع مقياس للخوذ وتشريعات مرتبطة به لإنفاذ ارتداء الخوذ المعتمدة من أجل الحد من عدد الإصابات الخطيرة والخسائر في الأرواح بين راكبي الدراجات النارية. وفي فييت نام، عُقدت حلقة عمل مع أكثر من ٢٠٠ مشارك من الحكومة وقطاع الأعمال والمجتمع المدني لوضع برنامج قطري يستند على البراهين العلمية التي يقدمها دليل القيادة في حالة سكر (٢٠٠٧). وكانت الخطوة الأولى في فييت نام تعديل التشريعات المتعلقة بالقيادة في حالة السكر من خلال وضع وإنفاذ حدود تركيز الكحول في الدم بالنسبة لسائقي السيارات والدراجات النارية.

١٥ - وقد بدأ العديد من الشركاء تقديم المساعدة التقنية اللازمة لجمع بيانات السلامة على الطرق وتطوير نظم البيانات. وفي تموز/يوليه ٢٠٠٩، استضافت الإدارة الوطنية لسلامة حركة المرور على الطرق الرئيسية في الولايات المتحدة، حلقة عمل دولية عن نظم بيانات سلامة الطرق ضمت وفوداً متعددة القطاعات من ستة بلدان منخفضة الدخل ومتوسطة الدخل. واستندت حلقة العمل إلى مشروع دليل الممارسة السليمة عن نظم البيانات؛ وجرى

(١) جميع الأدلة متاحة للتحميل مجاناً على الموقع الشبكي التالي: <http://www.who.int/roadsafety/projects/manuals/en/>



تنظيمها بصورة مشتركة بين منظمة الصحة العالمية، والمراكز الأمريكية لمكافحة الأمراض والوقاية منها والشراكة العالمية للسلامة على الطرق.

١٦ - ويقوم المرفق العالمي للسلامة على الطرق التابع للبنك الدولي، بدعم محفظة متنوعة لبناء القدرات، وتنفيذ البرامج، وسلامة الهياكل الأساسية، والبحوث والتطوير، وأنشطة الدعوة والتدريب وأنشطة حلقات العمل؛ ويقوم بتنفيذ عمليات في أكثر من ٢٥ بلدا تربط بين استعراضات القدرات بشأن إدارة السلامة على الطرق المشمولة برعاية المرفق، وبرامج تقييم الهياكل الرئيسية من جهة، وعمليات الاستثمار القطرية من جهة أخرى. ويقوم المرفق أيضا بدعم وضع أساليب بيانات موحدة لقياس الوفيات والإصابات على الطرق من خلال عمله مع فريق العبء العالمي للأمراض، وإنشاء المنظمة الدولية لشرطة الطرق (RoadPOL) والشبكة العالمية لشرطة سلامة المرور بقيادة فريق استشاري لإنفاذ القوانين، الذي يضم مهنيين رفيعي المستوى من الشرطة الدولية. ووقع المرفق مذكرة تفاهم مع البرنامج الدولي لتقييم الطرق؛ ويقوم بدعم عمليات قطرية ترمي إلى وضع منهجيات لتقييم الطرق وتنفيذها، والتوصية باستثمارات جيدة النوعية ومعقولة التكلفة وذات عائد مرتفع. كما أنه أبرم مذكرات تفاهم مع الاتحاد الدولي للطرق بشأن وضع وتنفيذ وحدات تدريبية عن حركة المرور على الطرق، ومع المجموعة الدولية لبيانات سلامة المرور وتحليلها، لتسهيل إقامة شراكات توأمة بين خبراء البلدان الأعضاء في المجموعة ونظرائهم المهنيين في البلدان المنخفضة الدخل والبلدان المتوسطة الدخل.

## باء - وضع السياسات

١٧ - قامت الفرقة العاملة المعنية بسلامة المرور على الطرق التابعة للجنة الاقتصادية لأوروبا بوضع الصيغة النهائية وإصدار النسخ المحدثّة من القرارات الموحدة بشأن حركة المرور ولافتات الطرق وإشاراتها. وتتضمن القرارات أفضل الممارسات من أجل السلامة على الطرق؛ وتهدف إلى إكمال اتفاقيتي عام ١٩٦٨ المتعلقتين بحركة السير على الطرق وولاتات الطرق وإشاراتها، والاتفاقات الأوروبية لعام ١٩٧١ المكملّة لهما. وتمثل هذه القرارات أدوات مرجعية تقدم مبادئ توجيهية لكي تنفذها البلدان طوعا، وترمي إلى تحسين السلامة على الطرق من ناحية، والتمكين من تحقيق مزيد من المواءمة بين الأنظمة على المستوى الدولي من ناحية أخرى. والأمل معقود على قيام الحكومات بتنفيذ التوصيات الواردة فيه على نطاق واسع. كما اعتمد المنتدى العالمي لتنسيق الأنظمة المتعلقة بالمركبات (أنظمة جديدة من أجل اللجنة الاقتصادية لأوروبا) وأنظمة عالمية بشأن عدد من العناصر لتحسين سلامة المركبات وسلامة الدراجات النارية في جميع أنحاء العالم.

## جيم - جهود الدعوة

١٨ - منذ اتخاذ القرار ٥/٦٠ المتعلق باليوم العالمي لإحياء ذكرى ضحايا حوادث المرور على الطرق، انتشر الاحتفال بهذا اليوم في عدد متزايد من البلدان في جميع القارات. وأصبح ذلك اليوم أداة هامة في الجهود العالمية الرامية إلى الحد من الإصابات على الطرق. فهو يوفر فرصة لتوجيه الانتباه إلى حجم الدمار العاطفي والاقتصادي الناجم عن حوادث الطرق، والاعتراف بمعاونة ضحايا حوادث الطرق وأعمال خدمات الدعم والإنقاذ. وفي عام ٢٠٠٨، أقيمت مراسم إحياء الذكرى ومناسبات أخرى في بلدان مثل الأرجنتين وأستراليا وأوغندا والبرازيل وبروني دار السلام وجنوب أفريقيا والفلبين وكندا والمكسيك ونيجيريا والهند والولايات المتحدة الأمريكية واليابان، فضلا عن جميع بلدان أوروبا تقريبا. وبدأ أيضا تشغيل موقع شبكي مخصص للتعريف بهذا اليوم على نطاق أوسع، وربط البلدان من خلال تبادل الأهداف المشتركة وإحياء ذكرى الأشخاص الذين قتلوا أو أُصيبوا في حوادث الاصطدام.

١٩ - وفي تشرين الثاني/نوفمبر ٢٠٠٧، نظمت منظمة الصحة العالمية اجتماعا عن القطاع الخاص والسلامة على الطرق عُقد في مناسبة بيندم، رجل ميشلان للتحدي، في شانغهاي، بالصين. وضم الاجتماع ٢٥ ممثلا عن شركات خاصة متعددة الجنسيات لتحديد "القيمة المضافة" التي يحققها القطاع الخاص، وزيادة مشاركته في مجال السلامة على الطرق؛ وتبادل المعلومات بشأن الكيفية التي يمكن بها لشركات القطاع الخاص تحسين السلامة على الطرق بالنسبة لموظفيها ومقاوليها؛ ومناقشة الكيفية التي يمكن بها لشركات القطاع الخاص دعم مبادرات السلامة على الطرق على الصعيدين الوطني والدولي؛ واستكشاف الخطوات الأخرى التي يمكن للمجتمع الدولي اتخاذها لزيادة الوعي بالجهود التي تبذلها شركات القطاع الخاص في مجال السلامة على الطرق. وعُقد اجتماعان للمتابعة في بودابست في تشرين الثاني/نوفمبر ٢٠٠٨، استضافته شركة جونسون آند جونسون، حيث أنشئ رسميا فريق تعاون القطاع الخاص للسلامة على الطرق؛ وفي باريس في أيار/مايو ٢٠٠٩، استضافته شركة ميشلان. وللشبكة ثلاثة أهداف رئيسية هي تحسين الممارسات التجارية من أجل تعزيز سلامة الموظفين وأسرهم، وغيرهم من مستخدمي الطرق؛ والإسهام بصوت جماعي من القطاع الخاص في أعمال فريق تعاون الأمم المتحدة للسلامة على الطرق، وكيانات أخرى؛ ودعم الإجراءات المنفذة بشكل جماعي، التي من شأنها تعزيز السلامة على الطرق في العالم بصورة عامة.

٢٠ - وعُقد مؤتمر حول الهياكل الأساسية الآمنة للطرق في مقر المصرف الأوروبي للتعمير والتنمية بلندن في ٤ تموز/يوليه ٢٠٠٨، استضافه رئيس المصرف، ونظّمته اللجنة العالمية للسلامة على الطرق. وضم المؤتمر ممثلين عن البنك الدولي، ومصرف التنمية الأفريقي، ومصرف التنمية الآسيوي، ومصرف التنمية للبلدان الأمريكية، والمصرف الأوروبي للاستثمار، والمفوضية الأوروبية، والدول المانحة الكبرى، للبحث في تنسيق إجراءات السلامة على الطرق في مجال تعبيد الطرق وتطوير مشاريع الطرق، تمشياً مع توصيات إعلان باريس بشأن فعالية المعونة. وأنشأ المرفق العالمي للسلامة على الطرق التابع للبنك الدولي فريقاً عاملاً جديداً معنياً بسلامة الهياكل الأساسية، يتألف من هذه الجهات الفاعلة الرئيسية في مجال المعونة المقدمة لتطوير الهياكل الأساسية اللازمة للطرق، من أجل البحث عن سبل مواءمة اتباع نهج منظم ومنسق إزاء ضمان جودة الاستثمارات المقدمة من أجل سلامة الهياكل الأساسية للطرق في جميع المؤسسات المالية الدولية المشاركة. وأجرى الفريق العامل منذ ذلك الحين استقصاءً عن ممارسات أعضائه المتعلقة بسلامة الهياكل الأساسية؛ وهو يسعى إلى الحصول على توافق في الآراء بشأن تقاسم الممارسات الجيدة في عمليات الاستثمار في الهياكل الأساسية في المستقبل.

٢١ - اجتمعت اللجنة العالمية للسلامة على الطرق في سان بطرسبرغ، الاتحاد الروسي، في أيلول/سبتمبر ٢٠٠٨، بدعوة من حكومة الاتحاد الروسي، وناقشت تقريراً مرحلياً عن عمل اللجنة وحملت المعنونة "اجعلوا الطرق آمنة" المعلن عام ٢٠٠٦، فأشارت بشكل خاص إلى النجاح في اعتماد مقترحها بعقد أول اجتماع وزاري عالمي بشأن السلامة على الطرق. ووافقت اللجنة أيضاً على توصية جديدة تقترح فيها قيام الأمم المتحدة بالموافقة على إعلان عقد للعمل من أجل السلامة على الطرق، في العقد الذي ينتهي عام ٢٠٢٠.

٢٢ - وفي كانون الأول/ديسمبر ٢٠٠٨، بدأت منظمة الصحة العالمية واليونسيف إصدار التقرير العالمي عن الوقاية من إصابات الأطفال. ويقدم التقرير تقييماً شاملاً للإصابات غير المقصودة في أثناء الطفولة، ويورد التدابير الرامية إلى منع وقوعها. ويبرز أهمية سلامة الأطفال على الطرق. وتشير نتائج التقرير إلى أن الإصابات الناجمة عن حوادث المرور على الطرق هي السبب الرئيسي للوفاة لدى الأشخاص في الرحلة العمرية من ١٠ أعوام إلى ١٩ عاماً، وسبب هام من أسباب الإصابات غير المميتة، وسبب رئيسي للعجز عند الأطفال. ويخلص التقرير إلى أنه في حال اتخاذ تدابير وقائية مؤكدة، بما فيها العديد من تدخلات السلامة على الطرق، في جميع أنحاء العالم، يمكن إنقاذ حياة ١٠٠٠ طفل على الأقل يومياً. واستضافت حكومة فييت نام ذلك الإصدار العالمي.

٢٣ - وفي شباط/فبراير ٢٠٠٩، استُضيف في واشنطن العاصمة، المؤتمر الدولي الأول بشأن السلامة على الطرق في العمل. وحضر أكثر من ٢٠٠ شخص هذا المؤتمر الذي نظمه المعهد الوطني للسلامة والصحة المهنية في الولايات المتحدة التابع لمراكز السيطرة على الأمراض والوقاية منها، برعاية مشتركة من منظمة الصحة العالمية، ومنظمة الصحة للبلدان الأمريكية، ومنظمة العمل الدولية، ومجلس السلامة الوطني، ووزارة الخارجية في الولايات المتحدة، والمرفق العالمي للسلامة على الطرق التابع للبنك الدولي. وغطت الجلسات الجانبية مجموعة واسعة من المواضيع، بما فيها سياسات سلامة الأسطول، واستراتيجيات إدارة المخاطر، والسلامة المهنية على الطرق في الأسواق الناشئة. وبيّن هذا المؤتمر بوضوح أن الإصابات الناجمة عن حوادث المرور على الطرق هي مسألة مهمة من مسائل السلامة المهنية، وأن الإصابات المهنية الناجمة عن حوادث المرور على الطرق هي أحد العناصر الرئيسية في المشكلة الشاملة للسلامة على الطرق. وقدمت الحكومات والشركات الخاصة العديد من الأمثلة الجيدة على كيفية معالجة هذه المشكلة معالجة فعالة. ويأمل منظمو المؤتمر عقد مؤتمر دولي آخر في غضون سنتين إلى ثلاث سنوات؛ وهم يقومون بالفعل بالتخطيط لعقد اجتماعات إقليمية من شأنها التصدي للتحديات والأولويات المحلية.

٢٤ - وفي أعقاب الجمعية العالمية للشباب المعقودة في نيسان/أبريل ٢٠٠٧، شكّل ٧٥ من المندوبين الشباب شبكة شبابية عالمية من أجل السلامة على الطرق، بهدف إنشاء منظمة دولية غير حكومية ذات توجهات شبابية ويقودها شباب من أجل السلامة على الطرق. وقد أحرز تقدم كبير في تشكيل هذه المنظمة غير الحكومية. واجتمع فريق عمل من الشباب الدعاة إلى السلامة على الطرق في آذار/مارس ٢٠٠٩، لتحديد المهمة والأهداف والأنشطة التي يمكن أن تقوم بها تلك المنظمة. وسيبدأ عمل المنظمة عام ٢٠١٠، وستركز على ثلاث ركائز استراتيجية هي: جهود الدعوة، والتبادل والربط، وبناء القدرات. وتشمل الخطوات التالية توسيع الشبكة الشبابية، وفرز الهياكل التنظيمية، ووضع استراتيجية لجمع الأموال.

٢٥ - وفي ٥ أيار/مايو ٢٠٠٩ نشر اللورد روبرتسون رئيس لجنة السلامة على الطرق في العالم، التقرير المعنون اجعلوا الطرق آمنة: عقد للعمل من أجل السلامة على الطرق. واقترح التقرير تحقيق هدف عالمي يتمثل في تخفيض بنسبة ٥٠ بالمائة في توقعات الوفيات الناجمة عن حوادث المرور عام ٢٠٢٠؛ وقدّر أن تحقيق هذا الهدف من شأنه إنقاذ حياة ما يبلغ خمسة ملايين شخص، ومنع حدوث ٥٠ مليون إصابة خطيرة على مدى العقد. ولدعم هذا الهدف، أوصت اللجنة بقيام المجتمع الدولي بتمويل خطة عمل تحفيزية لمدة عشر سنوات بتكلفة ٣٠٠ مليون دولار، لبناء القدرات الوطنية والدولية على الوقاية من الإصابات على الطريق. وبدأت حملة "اجعلوا الطرق آمنة" تكتيف جهود الدعوة من أجل بناء الدعم

اللازم لعقد العمل المقترح. وجاء التأييد لهذا المقترح من مجموعة واسعة من الشخصيات، من بينها الرئيس آرياس، رئيس كوستاريكا، والرئيسة أرويو، رئيسة الفلبين، والرئيس كيكويتي، رئيس جمهورية تنزانيا المتحدة، وكلينتون، الرئيس السابق للولايات المتحدة، وديزموند توتو، رئيس الأساقفة، ورئيس البنك الدولي، والمدير التنفيذي لبرنامج الأمم المتحدة للبيئة. وتتمثل أحد عناصر حملة الدعوة المذكورة في إنتاج فيلم وثائقي عن السلامة على الطرق في العالم، بعنوان **نقطة تحول** تمثل فيه الممثلة وسفيرة حملة "اجعلوا الطرق آمنة"، ميشيل يوه؛ وبُث في جميع أنحاء العالم على القناة الإخبارية لهيئة الإذاعة البريطانية (بي بي سي) في أيار/مايو ٢٠٠٩، ووُزِع على نطاق واسع على منظمات السلامة على الطرق وصناع القرار.

٢٦ - وفي أيار/مايو ٢٠٠٩، استضافت منظمة الصحة العالمية في بروكسل اجتماعا عالميا للمنظمات غير الحكومية من أجل الدعوة إلى السلامة على الطرق وإحياء ذكرى ضحايا حوادث الطرق. وشارك فيه ٧٠ منظمة من ٤٠ بلدا. وكانت أهداف الاجتماع تعزيز فهم أفضل لخبرات واحتياجات المنظمات غير الحكومية المعنية بالسلامة على الطرق وضحايا حوادث الطرق؛ وتبادل المعارف والخبرات والنهوج المتصلة بجهود الدعوة بشأن السلامة على الطرق وضحايا حوادث الطرق؛ وتحديد الفرص المتاحة لزيادة التعاون فيما بين تلك المنظمات غير الحكومية والمنظمات الأخرى. وتبادل المشاركون استراتيجيات لتعبئة جهود واضعي السياسات، وتبليغ الرسالة وتحسين الخدمات المقدمة للضحايا وأسراهم؛ وناقشوا إنشاء شبكة عالمية للمنظمات غير الحكومية. وأعد المشاركون بيانا صادرا عن المنظمات غير الحكومية سيُقدم إلى المؤتمر الوزاري العالمي الأول بشأن السلامة على الطرق، الذي سيعقد في تشرين الثاني/نوفمبر ٢٠٠٩.

## دال - الاجتماعات الإقليمية

٢٧ - في إطار متابعة الإعلان الوزاري بشأن تحسين السلامة على الطرق في آسيا والمحيط الهادئ (تشرين الثاني/نوفمبر ٢٠٠٦)، نظمت اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لآسيا والمحيط الهادئ عامي ٢٠٠٨ و ٢٠٠٩ سلسلة من اجتماعات أفرقة الخبراء بشأن تحسين السلامة على الطرق. وركزت اجتماعات أفرقة الخبراء الاهتمام على وضع أهداف وغايات إقليمية ووطنية بشأن السلامة على الطرق تؤدي في حال تحقيقها إلى إنقاذ أرواح ٦٠٠ ٠٠٠ شخص بحلول عام ٢٠١٥. وتواجه بلدان منطقة آسيا تحديات مماثلة فيما يتعلق بالخدمات على الطرق، ويجري بناء شبكة قوية من الممارسين والأخصائيين في مجال السلامة على الطرق في منطقة آسيا لمواجهة المشكلة. وتنظم بشكل مشترك الشراكة العالمية للسلامة على الطرق سنويا حلقة دراسية بشأن السلامة على الطرق مع بلد مضيف لإتاحة الفرصة أمام

كل بلد من بلدان المنطقة لتقاسم ونشر المعلومات عما أحرزه من تقدم ونتائج في إطار ما نفذه كل منهم من برامج ومشاريع السلامة على الطرق. وفي كوالالمبور، حضر الحلقة الدراسية لعام ٢٠٠٨ ما يزيد على ٢٣٠ شخصا من منطقة آسيا، منهم ممثلون عن الصين والهند. وتمحورت العروض البيانية عموما حول أدلة الممارسات الجيدة. وإضافة إلى تقاسم المعلومات عن التدخلات، تتطرق الحلقة الدراسية أيضا إلى المسائل العامة والوثائق والمبادرات الرئيسية التي أثرت في المنطقة والخطط الإقليمية المقبلة.

٢٨ - واستضافت الفرقة العاملة المعنية بسلامة المرور على الطرق التابعة للجنة الاقتصادية لأوروبا اجتماعا مشتركا مع فريق التعاون في تشرين الثاني/نوفمبر ٢٠٠٨. وتكتسي أعمال فرقة العمل أهمية عالمية، لأن باب الفرقة مفتوح أمام جميع الدول الأعضاء في الأمم المتحدة بصرف النظر عن موقعها الجغرافي، ولأن مهمتها الأولى هي العمل بصفتها الهيئة التي تكفل مراعاة اتفاقية السير على الطرق (١٩٤٩، جنيف) واتفاقيتي المرور على الطرق ولافتات وإشارات الطرق (١٩٦٨، فيينا)، التي تعتبر اتفاقيات عالمية. وإضافة إلى ذلك، تدير فرقة العمل الاتفاقيين الأوروبيين اللذين يكملان اتفاقيتي عام ١٩٦٨، وتضع الممارسات الجيدة فيما يتعلق بسلامة على الطرق وتروج لها، وتدعم تنظيم أساليب السلامة على الطرق. ونظمت اللجنة الاجتماع المشترك لتيسير تبادل المعلومات واستكشاف إمكانية التعاون بشأن المواضيع ذات الاهتمام المشترك. وتبادلت فرقة العمل مع فريق التعاون معلومات مستكملة عن أنشطة مختلفة، وناقشا اليوم العالمي لإحياء ذكرى ضحايا حوادث الطرق، والتحدي المتمثل في نقل المعارف من البلدان المرتفعة الدخل إلى البلدان المنخفضة الدخل والبلدان المتوسطة الدخل، والاستراتيجيات المتعلقة بالمؤتمر الوزاري العالمي المقبل بشأن السلامة على الطرق.

٢٩ - وفي تشرين الأول/أكتوبر ٢٠٠٨، نظمت لجنة الأمم المتحدة الاقتصادية والاجتماعية لغربي آسيا والشراكة العالمية للسلامة على الطرق والقطاع الخاص، بالتعاون مع وزارة الداخلية في قطر، وبمشاركة المكتب الإقليمي لمنظمة الصحة العالمية لشرق البحر الأبيض المتوسط، حلقة عمل بشأن بناء الشراكة في مجال السلامة على الطرق في المشرق العربي. وتمثلت أهداف الحلقة في مناقشة التقدم المحرز في إدارة السلامة على الطرق في الدول الأعضاء، فضلا عن إقامة شراكة بشأن السلامة على الطرق في المشرق العربي، وتحديد الأهداف والهياكل الأساسية والأنشطة المقترحة لها. وكانت النتيجة الرئيسية هي بدء شراكة إقليمية بشأن السلامة على الطرق تكون بمثابة مركز امتياز في مجال السلامة على الطرق لتيسير تبادل المعارف وتنسيق الجهود المبذولة في المجال في جميع أنحاء المنطقة. وقد أدرجت نقاط عمل محددة أخرى في "إعلان الدوحة" الذي يُشكّل نتيجة أخرى من نتائج حلقة

العمل. وبالاتفاق مع جميع الشركاء، غُيّر اسم الشراكة ليصبح "الشراكة بين الشرق الأوسط وشمال أفريقيا بشأن السلامة على الطرق".

٣٠ - وفي شباط/فبراير ٢٠٠٩، عُقد في مدريد منتدى السلامة على الطرق للمنطقة الإيبيرية - الأمريكية ومنطقة البحر الكاريبي. ونظمت عقد الاجتماع الأمانة العامة الإيبيرية - الأمريكية بتعاون وثيق مع المديرية العامة الإسبانية للمرور، والبنك الدولي عبر مرفقه العالمي للسلامة على الطرق، ومؤسسة السيارة والمجتمع التابعة لاتحاد السيارات الدولي، ومؤسسة MAPFRE؛ كما تلقى الاجتماع دعمَ النادي الملكي للسيارات في كاتالونيا. وشارك فيه ممثلو أكثر من ٣٥ بلداً، معظمهم من منطقة أمريكا اللاتينية ومنطقة البحر الكاريبي. وحضر المنتدى ٦٨٠ مشاركاً منهم ١٤ من الوزراء ونواب الوزراء. ويسرّ المنتدى إحراز تقدم في الوصول إلى توافق للآراء بشأن المبادئ والمعايير وأفضل الممارسات فيما يتعلق بالسلامة على الطرق في البلدان ذات الصلة. وتضمنت التوصيات الرئيسية تنفيذ توصيات التقرير العالمي عن الوقاية من الإصابات الناجمة عن حوادث المرور على الطرق؛ وجعل السلامة على الطرق عاملاً رئيسياً في التخطيط للنقل؛ واستثمار ١٠ في المائة على الأقل من جميع تكاليف هياكل النقل الأساسية في السلامة على الطرق؛ واضطلاع وسائط الإعلام بدور أكثر نشاطاً في التوعية؛ وتشجيع بلدان المنطقة على المشاركة في المؤتمر الوزاري العالمي الأول بشأن السلامة على الطرق؛ ودعم عقد العمل من أجل السلامة على الطرق؛ ومحاولة ضمان عدم تأثير الأزمات المالية الحالية سلباً في موارد السلامة على الطرق.

٣١ - وعُقدت في حزيران/يونيه ٢٠٠٩ حلقة عمل مشتركة بشأن تحديد أهداف إقليمية ووطنية للحد من الإصابات الناجمة عن حوادث المرور في منطقة اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لغربي آسيا، نظمتها اللجنة المذكورة، بالتعاون مع السلطة الوطنية للنقل في الإمارات العربية المتحدة، وبمشاركة نشطة من المكتب الإقليمي لمنظمة الصحة العالمية لشرق البحر الأبيض المتوسط. وكانت حلقة العمل جزءاً من مشروع أوسع تحقّق استجابة لقرار الجمعية العامة ٥/٦٠، لمساعدة البلدان المنخفضة الدخل والبلدان المتوسطة الدخل على وضع أهداف إقليمية ووطنية ترمى إلى الحد من الإصابات الناجمة عن حوادث المرور، وتقديم أمثلة لها على الممارسات الجيدة في مجال السلامة على الطرق يمكن أن تساعد على تحقيق الأرقام المستهدفة بحلول عام ٢٠١٥. وكان من بين المشاركين ممثلون عن قطاعات ذات صلة مما يزيد على عشر دول أعضاء وممثلون عن اللجنة الاقتصادية لأوروبا واللجنة الاقتصادية والاجتماعية لآسيا والمحيط الهادئ، وخبراء واستشاريون من المجلس الأوروبي لسلامة النقل، والاتحاد الدولي للطرق، والشراكة العالمية للسلامة على الطرق، إلى جانب ممثلي المجتمع المدني والرابطات المعنية بالسلامة على الطرق. وأتاحت حلقة العمل فرصة

لإقامة شبكات مع الأمم المتحدة والشركاء الإنمائيين، وكذلك مع أصحاب المصلحة الرئيسيين. وأختتمت مجموعة من التوصيات لتحقيق هدف إقليمي يتمثل في خفض عدد وفيات حوادث الطرق بنسبة ٣٠ في المائة بين عامي ٢٠٠٨ و ٢٠١٥.

٣٢ - وفي ٧ تموز/يوليه ٢٠٠٩، عُقد في دار السلام مؤتمر تحت عنوان "جعل الطرق آمنة في أفريقيا"، نظمتها اللجنة الاقتصادية لأفريقيا، واللجنة العالمية للسلامة على الطرق، والمرفق العالمي للسلامة على الطرق التابع للبنك الدولي. وحضر المؤتمر ما يزيد على ٣٠٠ مندوب من جميع أنحاء أفريقيا. وكان من بين المتكلمين نائب رئيس جمهورية تنزانيا المتحدة، الدكتور على محمد شين، ووزراء النقل في أوغندا، وجمهورية تنزانيا المتحدة، وجنوب أفريقيا، وكينيا، الذين أبدوا جميعاً تأييداً شديداً لعقد العمل المقترح من أجل السلامة على الطرق.

## هاء - جمع البيانات وإجراء البحوث

٣٣ - أصدر مركز بحوث النقل المشترك بين منظمة التعاون والتنمية في الميدان الاقتصادي والمنتدى الدولي للنقل في تشرين الأول/أكتوبر ٢٠٠٨ التقرير المعنون *Towards zero: Ambitious road safety targets and the safe system approach* (الحد نهائياً من الوفيات الناجمة عن حوادث المرور: أهداف طموحة لتحقيق السلامة على الطرق ونهج النظام الآمن). ويعتبر التقرير ثمرة جهود تعاونية دامت ثلاث سنوات بذلها فريق من الخبراء في مجال السلامة يمثلون ٢٢ بلداً، فضلاً عن البنك الدولي ومنظمة الصحة العالمية، ومؤسسة السيادة والمجتمع التابعة لاتحاد السيارات الدولي. ويُقيّم التقرير التطورات والمبادرات الأخيرة في البلدان الأعضاء في منظمة التعاون والتنمية في الميدان الاقتصادي، والمنتدى الدولي للنقل فيما يتعلق بتحقيق أهداف طموحة بشكل متزايد في مجال السلامة على الطرق. ويُبرز التقرير التغييرات اللازمة في الإدارة المؤسسية في العديد من البلدان لإجراء تدخلات فعالة من خلال التركيز الشديد على النتائج، ويُبيّن الجدوى الاقتصادية من الاستثمار في مجال السلامة على الطرق. ويدعو التقرير إلى وضع رؤية طموحة للسلامة على الطرق، وتحديد أهداف مؤقتة قابلة للقياس للوصول بشكل منهجي إلى تلك الرؤية، واتباع نهج النظام الآمن لتحقيق تلك الأهداف.

٣٤ - وتعمل اللجان الإقليمية الخمس على تنفيذ مشروع معنون "تحسين السلامة على الطرق في العالم: تحديد أهداف إقليمية ووطنية للحد من الإصابات الناجمة عن حوادث المرور"، بموله حساب الأمم المتحدة للتنمية. ويتمثل الهدف الرئيسي من المشروع في مساعدة البلدان المنخفضة الدخل والبلدان المتوسطة الدخل على وضع أهداف إقليمية ووطنية للحد من الإصابات الناجمة عن حوادث المرور، وتقديم أمثلة لها على الممارسات الجيدة في



بمجال السلامة على الطرق يمكن أن تساعدها على تحقيق الأهداف المحددة بحلول عام ٢٠١٥. ومن المرجح أن يتحقق هذا الهدف بنهاية المشروع (كانون الأول/ديسمبر ٢٠٠٩)، وقد حدّد عدد من البلدان المنخفضة الدخل والبلدان المتوسطة الدخل بالفعل مجموعة من الأهداف. وستتاح نتائج المشروع كمورد أمام الدول الأعضاء في الأمم المتحدة التي تود وضع أهداف ترمي إلى تحسين السلامة على الطرق. ولا بد من زيادة الوعي والالتزام لضمان متابعة المشروع واستدامته.

٣٥ - وأجرت شبكة بحوث الإصابات الناجمة عن حوادث المرور على الطرق، وهي أحد شركاء فريق التعاون، ويدعمها المرفق العالمي للسلامة على الطرق التابع للبنك الدولي، دراسة متعددة الأقطار بشأن معايير الخوذ، باستخدام المنهجية الموحدة القائمة على الملاحظة المقترحة في دليل الخوذ كمنطلق. وإضافة إلى ذلك، قدمت الشبكة تسع منح دراسية لباحثين شباب واعددين في مجال السلامة على الطرق في بلدان منخفضة الدخل وبلدان متوسطة الدخل لمساعدتهم على إجراء بحوث على مستوى درجة الماجستير، وثلاث منح دراسية لباحثين كبار للتفرغ في جامعة أو منظمة دولية، حيث يمكنهم إطلاع الآخرين على مهاراتهم والتعلم من غيرهم من المهنيين العاملين في مجال السلامة على الطرق.

## واو - المؤتمر الوزاري بشأن السلامة على الطرق

٣٦ - يجري التحضير للمؤتمر الوزاري العالمي الأول بشأن السلامة على الطرق، الذي ستستضيفه حكومة الاتحاد الروسي في موسكو، يومي ١٩ و ٢٠ تشرين الثاني/نوفمبر ٢٠٠٩. ومن المقرر أن يشارك في المؤتمر نحو ١٠٠٠ مشارك من بينهم وزراء الصحة والنقل والتعليم والشؤون الخارجية؛ وممثلو وكالات الأمم المتحدة؛ وشخصيات بارزة من منظمات غير حكومية ومنظمات المجتمع المدني؛ وممثلون من شركات خاصة؛ وعدد آخر من خبراء العالم في مجال السلامة على الطرق. ومن المتوقع أن يُصدر المشاركون دعوة إلى إعلان عقد للعمل من أجل السلامة على الطرق، مع الالتزام بوقف الاتجاهات الحالية المتسمة بتزايد عدد الوفيات الناجمة عن حوادث المرور على الطرق، والشروع في عكس مسارها. وتتمثل أهداف المؤتمر الوزاري في توجيه الانتباه إلى الحاجة إلى العمل على مواجهة الأثر العالمي الكبير والمتزايد الناجم عن حوادث المرور، ولا سيما في البلدان المنخفضة الدخل والبلدان المتوسطة الدخل؛ واستعراض التقدم المحرز في تنفيذ التقرير العالمي عن الوقاية من الإصابات الناجمة عن حوادث المرور على الطرق، وقرارات الجمعية العامة ذات الصلة؛ وتوفير محفل سياسي عالمي متعدد القطاعات رفيع المستوى لتبادل المعلومات والممارسات الجيدة بشأن السلامة على الطرق؛ واقتراح عدد من الإجراءات لتنفيذها مستقبلاً، تشمل مناقشة الموارد

اللازمة لتنفيذ تلك الإجراءات. وقد قادت لجنة التنظيم الوطنية عمليات التحضير للمؤتمر الوزاري بدعم من لجنة استشارية دولية، بما في ذلك وضع البرنامج وإعداد الإعلان المقرر أن تعتمده الدول الأعضاء خلال تلك المناسبة. ويشارك أعضاء فريق التعاون مشاركة نشطة في التخطيط للمؤتمر الوزاري ودعمه.

## زاي - التقرير المرحلي العالمي عن السلامة على الطرق

٣٧ - استهلّت منظمة الصحة العالمية، في حزيران/يونيه ٢٠٠٩، التقرير المرحلي العالمي عن السلامة على الطرق وهو أول تقييم عالمي مستمد من دراسة استقصائية موحدة. وشارك في تجميعه ما يزيد على ١٠٠٠ شخص، من بينهم مختلف أعضاء فريق التعاون، ووردت البيانات من ١٧٨ بلداً. وتبيّن النتائج أن الإصابات الناجمة عن حوادث المرور لا تزال مشكلة هامة من مشاكل الصحة العامة والمشاكل الاجتماعية والاقتصادية، ولا سيما بالنسبة إلى البلدان المنخفضة الدخل والبلدان المتوسطة الدخل. وتُشكل المارة وراكبو الدراجات العادية والدراجات النارية حوالي نصف قتلى حوادث المرور، مما يبرز الحاجة إلى إيلاء مزيد من الاهتمام بماتين الفئتين من مستخدمي الطرق في برامج السلامة على الطرق. وتشير النتائج إلى الحاجة إلى جعل قوانين السلامة على الطرق في العديد من البلدان أكثر شمولية، وتعزيز الإنفاذ، وتحسين نظم البيانات وروابطها. ويُظهر التقرير بوضوح أن كثيراً من البلدان قد اتخذت خطوات لتحسين السلامة على الطرق، غير أن هناك حاجة ماسة إلى مزيد من الإجراءات لزيادة الأمان على الطرق في العالم. وتشكل نتائج التقرير خط أساس لقياس مدى التقدم المحرز مستقبلاً.

## حاء - الدعم المالي

٣٨ - يموّل المرفق العالمي للسلامة على الطرق التابع للبنك الدولي أنشطة السلامة على الطرق على كل من الصعيد العالمي والإقليمي والقطري من أجل تحقيق مهمته وأهدافه المبيّنة في خطته الاستراتيجية للفترة ٢٠٠٦-٢٠١٥. وقد أثنت الجمعية العامة على إنشاء آلية التمويل المذكورة، الأولى من نوعها، وشجّعت على مواصلة تقديم التبرعات المالية لدعم تلك المبادرة، التي تُموّل حالياً من مرفق المنح الإنمائية التابع للبنك الدولي، ومؤسسة السيارة والمجتمع التابعة لاتحاد السيارات الدولي، وحكومات هولندا والسويد وأستراليا. كما أعلنت حكومة المملكة المتحدة لبريطانيا العظمى وأيرلندا الشمالية في الآونة الأخيرة عن عزمها دعم المرفق مالياً. ويتجاوز الطلب الفعلي للحصول على منح من المرفق التمويل المتاح، وما زال توسيع نطاق الدعم المالي المقدم للمرفق ليصبح على مستويات تتناسب مع حجم الوفيات والإصابات على الطرق في البلدان المنخفضة الدخل والبلدان المتوسطة الدخل يشكل أولوية

مُلححة. وقد خلص تقييم مستقل صدر مؤخراً إلى أن المرفق العالمي للسلامة على الطرق يتسم بوضع فريد يؤهله لترجمة الالتزام بالسلامة على الطرق إلى إجراءات بالنسبة للبلدان المنخفضة الدخل والبلدان المتوسطة الدخل. وحث التقييم البنك الدولي، والمجتمع التقليدي لمانحي المساعدات الثنائية، والمؤسسات الخيرية المعنية على مضاعفة الجهود لكفالة أن يتاح أمام المرفق الموارد اللازمة لدعم الالتزام المتنامي على المستوى العالمي والإقليمي والقطري. بمواجهة أزمة السلامة على الطرق في العالم.

٣٩ - وقدّم تبرّع جديد هام للسلامة على الطرق في العالم خلال الفترة الزمنية المشمولة بهذا التقرير، على شكل منحة من مؤسسة بلومبرغ الخيرية، لإعداد التقرير المحلي العالمي عن السلامة على الطرق والمشاريع القطرية في فييت نام والمكسيك. وركّزت المبادرة العالمية للسلامة على الطرق، التي يموّلها القطاع الخاص، على تنفيذ أدلة الممارسات الجيدة في البلدان المعنية في آسيا وأمريكا اللاتينية، وهي تواصل دعمها اللازم لنقل المعرفة المرتبطة بالسلامة على الطرق. كما واصلت مؤسسة السيارة والمجتمع التابعة لاتحاد السيارات الدولي، علاوة على دعمها للمرفق العالمي للسلامة على الطرق وحملتها المسماة "جعل الطرق آمنة"، تقديم الدعم المالي إلى مجموعة من البرامج وأنشطة الدعوة. كما يوفر العديد من الوكالات الإنمائية الحكومية دعماً لأنشطة السلامة على الطرق. ويتم حالياً استكشاف فرص مبتكرة أخرى للتمويل.

٤٠ - وقد توفر دعم مالي، في إطار فريق التعاون، من جانب حكومتي السويد والولايات المتحدة، والمرفق العالمي للسلامة على الطرق التابع للبنك الدولي، وشركات ميشلان وجونسون أند جونسون وسكانيا.

## رابعا - الاستنتاجات والتوصيات

٤١ - منذ تقديم التقرير السابق إلى الجمعية العامة عن تحسين السلامة على الطرق، اتخذت إجراءات عديدة على كل من الصعيد المحلي والوطني والدولي. وتم الإبقاء على المبادرات القائمة التي اكتسبت زخماً، ومنها على سبيل المثال شبكة القطاع الخاص للسلامة على الطرق، واليوم العالمي لإحياء ذكرى ضحايا حوادث الطرق. وبالإضافة إلى ذلك، تخلل مبادرة السلامة على الطرق في العالم سلسلة من المناسبات "الأولى من نوعها"، ومنها المؤتمر العالمي الأول بشأن السلامة على الطرق في العمل، والتقرير المحلي العالمي الأول عن السلامة على الطرق، والمشروع العالمي الأول المعني بوضع أهداف للحد من الإصابات الناجمة عن حوادث المرور. وهذا يدلّ على الاعتراف المتزايد من جانب الدول الأعضاء والجهات المعنية الأخرى بالحاجة الماسة إلى اتخاذ إجراءات بشأن السلامة على الطرق.

٤٢ - لكن الإصابات الناجمة عن حوادث المرور ما زالت تهدد الصحة والمكاسب المحققة في مجال التنمية في شتى أنحاء العالم، وتخلّف أثراً مدمراً على الأفراد، والأسر، والجماعات والمجتمع. وعلى صعيد مستخدمي الطرق يتعرض للخطر بوجه خاص المارة وراكبو الدراجات العادية والدراجات النارية، الذين يفتقرون إلى هيكل حماية كالسيارة، وقد أهملوا في العديد من استراتيجيات السلامة على الطرق، ويحتاجون للحماية. وهناك تنبؤات بأن ترتفع الإصابات الناجمة عن حوادث المرور لتشكّل السبب الرئيسي الخامس للوفاة على الصعيد العالمي بحلول عام ٢٠٣٠ ما لم تتخذ إجراءات فورية بهذا الصدد. وفي حقيقة الأمر، تشكل الوفيات على الطرق في بعض المناطق فعلاً السبب الرئيسي للوفاة بالنسبة للفئة العمرية الأكثر إنتاجاً على الصعيد الاقتصادي، أي الفئة ما بين ١٥ و ٤٤ عاماً، والسبب الرئيسي الثاني للوفاة بالنسبة للفئة العمرية ما بين ٥ أعوام و ١٤ عاماً.

٤٣ - وبدأت شخصيات بارزة في مجال السلامة على الطرق التركيز على أن حدوث زيادات ضخمة في عدد الوفيات على الطرق ليست محتومة. فعوامل الخطر الرئيسية للإصابات الناجمة عن حوادث المرور باتت مفهومة، تماماً كالتدابير الفعالة لمعالجتها. إذ إن المعرفة متوافرة، وما ينقص هو الموارد والإرادة السياسية. وقد حان الوقت لتنفيذ نهج نظام آمن للسلامة على الطرق على نحو شامل. فثمة حاجة إلى اعتماد رؤية طموحة لتحقيق السلامة على الطرق على المستويين العالمي والإقليمي والقطري.

٤٤ - وما زالت مستويات التمويل لصالح السلامة على الطرق غير متكافئة مع نطاق المشكلة، ويجب أن تُبذل جهود متزايدة تكفل تأمين دعم مالي إضافي لمشاريع السلامة على الطرق. إذ إن عمليات تطوير الهياكل الأساسية للطرق بهدف تحسين السلامة تبقى من التحديات الكبرى أمام البلدان النامية، حيث يظهر نقص الاستثمار فيما يختص بالعائدات الاجتماعية المرتفعة المنتظرة من عمليات التدخل في مجال السلامة. ويشكل المرفق العالمي للسلامة على الطرق التابع للبنك الدولي أداة هامة من أدوات تعبئة ذلك الدعم الذي غدت الحاجة إليه ماسة.

٤٥ - وسيتيح المؤتمر الوزاري العالمي الأول بشأن السلامة على الطرق فرصة لم يسبق لها مثيل بالنسبة للدول الأعضاء والجهات المعنية بالسلامة على الطرق في العالم لتعزيز التزامها وتعاونها، من خلال وضع خطط عمل وتحديد الخطوات التالية التي ستُتخذ للتعامل مع هذه الأزمة العالمية.

٤٦ - وعليه، يوصى إلى الجمعية العامة بما يلي:

- (أ) إعادة تأكيد التزامها بمعالجة أزمة السلامة على الطرق في العالم؛
- (ب) دعوة وكالات منظومة الأمم المتحدة والشركاء الرئيسيين الآخرين إلى مواصلة تعاوهم وتعزيزه في إطار فريق تعاون الأمم المتحدة للسلامة على الطرق؛
- (ج) تشجيع الدول الأعضاء على مواصلة استخدام التقرير العالمي عن الوقاية من الإصابات الناجمة عن حوادث المرور على الطرق كإطار لجهود السلامة على الطرق وتنفيذ توصياته، بما يشمل اعتماد نهج تجاه نُظم السلامة على الطرق؛
- (د) دعوة الدول الأعضاء إلى إعداد خطط عمل واستراتيجيات في مجال السلامة على الطرق، مع الإحاطة علماً بوجود النظر إلى البرامج بوصفها تدابير فعالة من حيث الكلفة واستثمارات مفيدة للحكومات والمنظمات الأخرى، وتحديد أهداف طموحة وقابلة للقياس لتلك الخطط والاستراتيجيات، مع الإشارة إلى توصيات المشروع المتعلق بموضوع "تحسين السلامة على الطرق في العالم: تحديد أهداف إقليمية ووطنية للحد من الإصابات الناجمة عن حوادث المرور". ويجب أن تعتمد تلك الخطط منظوراً واسعاً عن الوقاية من الإصابات الناجمة عن حوادث المرور، يولي اهتماماً خاصاً باحتياجات السلامة لدى مستخدمي الطرق المعرضين للخطر، بما يشمل التحسينات في مجال النقل العام ومساحة الطرق المخصصة للمارة وراكبي الدراجات؛
- (هـ) تشجيع الدول الأعضاء على تحسين نظم البيانات الوطنية عن حوادث المرور، بإنشاء نظم فعالة في قطاع الصحة ترمي إلى رصد الإصابات، وتحسين نظم بيانات حوادث المرور لدى الشرطة، سعياً إلى تحديد نطاق وخصائص المشكلة، وأكثر مستخدمي الطرق عرضة للخطر، والأماكن الخطرة، وحجم الخسائر الاقتصادية؛
- (و) تشجيع الدول الأعضاء على رصد التقدم المحرز في مجال السلامة على الطرق، باستخدام النتائج المتاحة واتخاذ الإجراءات بناءً على توصيات التقرير المرحلي العالمي عن السلامة على الطرق، وبوجه خاص فيما يخص حماية مستخدمي الطرق المعرضين للخطر؛
- (ز) تشجيع الدول الأعضاء على إيلاء اهتمام خاص ببناء قدرات وكالة رائدة؛ ومعالجة عوامل الخطر من قبيل السرعة غير المناسبة والمفرطة، والقيادة في حالة سكر، وعدم استخدام أحزمة المقاعد ومقاعد السلامة الخاصة بالأطفال، وعدم استخدام الخوذ؛ ومعايير أمان المركبات، وتوفير أساطيل مركبات آمنة؛ وإقامة هياكل أساسية

أكثر أماناً، بما يشمل سنّ وإنفاذ تشريعات شاملة، وإطلاق الحملات اللازمة للتوعية، وتنفيذ الأساليب المناسبة لرصد وتقييم التدخلات القائمة؛

(ح) تشجيع الدول الأعضاء على إدراج برامج إلزامية ترمي على التدقيق في السلامة على الطرق والتفتيش وتقدير السلامة في مراحل رئيسية من التخطيط لجميع الهياكل الأساسية للطرق وتصميمها وتنفيذها، وتنمية القدرات البشرية من أجل تنفيذ تلك الأنشطة.

(ط) دعوة الدول الأعضاء التي لم تنضم بعد إلى اتفاقية السير على الطرق لعام ١٩٦٨، واتفاقية لافئات وإشارات الطرق لعام ١٩٦٨ إلى الانضمام إليها، وتنفيذها بغرض الإسهام في استراتيجيات تحسين السلامة على الطرق في بلدانها؛

(ي) تشجيع الدول الأعضاء على مواصلة تعزيز الحوار المشترك بين القطاعات بشأن الوقاية من الإصابات الناجمة عن حوادث المرور، ودعم الجهود الرامية إلى زيادة التعاون المشترك بين القطاعات في مبادرات السلامة على الطرق؛

(ك) تشجيع الدول الأعضاء على إعداد آليات مستدامة لتمويل برامجها الوطنية في مجال السلامة على الطرق؛

(ل) تشجيع المجتمعات الإنمائية الدولية والمجتمعات المعنية بالسلامة على الطرق على دعم مشاريع السلامة على الطرق، وبوجه خاص في البلدان المنخفضة الدخل والبلدان المتوسطة الدخل؛

(م) تشجيع مصارف التنمية ووكالات التمويل على إدراج عناصر متصلة بالسلامة على الطرق في تمويلها المقدم إلى مشاريع الهياكل الأساسية للطرق، وطلب تدقيقات إلزامية بشأن السلامة على الطرق والتفتيش وتقدير السلامة في مراحل رئيسية من التخطيط لجميع مشاريع الطرق الممولة بمساعدات وتصميمها؛

(ن) الاعتراف بأهمية المرفق العالمي للسلامة على الطرق التابع للبنك الدولي كوسيلة من وسائل زيادة الموارد اللازمة للتعامل مع مسألة السلامة على الطرق في البلدان المنخفضة الدخل والبلدان المتوسطة الدخل؛ والاعتراف بأهمية التبرع الذي قدمته مؤسسة بلومبرغ الخيرية ومبادرة السلامة على الطرق في العالم؛ والدعوة إلى مواصلة توسيع نطاق الاستثمار في مجال السلامة بما يتماشى مع ذلك؛ وتشجيع تطوير آليات تمويل مبتكرة إضافية بمشاركة القطاعين الخاص والعام؛

(س) تشجيع الدول الأعضاء على تعزيز جهودها من أجل تحسين نظم الرعاية قبل دخول المستشفى والرعاية الطارئة في حالة الصدمات وخدمات إعادة التأهيل في بلدانها؛

(ع) دعوة الدول الأعضاء إلى مواصلة التوعية بشأن السلامة على الطرق على الصعيدين الدولي والوطني من خلال تنظيم مناسبات الدعوة وتكثيف الجهود القائمة، وبخاصة عبر تشجيع الاحتفال باليوم العالمي لإحياء ذكرى ضحايا حوادث المرور على الطرق، ودعوة منظمة الصحة العالمية إلى القيام، بالتعاون مع اللجان الإقليمية، بتنظيم أسبوع الأمم المتحدة العالمي الثاني للسلامة على الطرق؛

(ف) تشجيع الدول الأعضاء على المشاركة في المؤتمر الوزاري العالمي بشأن السلامة على الطرق الذي سيعقد في موسكو يومي ١٩ و ٢٠ تشرين الثاني/نوفمبر ٢٠٠٩، ودعم جهود إعلان عقد العمل من أجل السلامة على الطرق خلال فترة الأعوام العشرة المنتهية عام ٢٠٢٠، مع الالتزام بوقف الاتجاهات الراهنة المتسمة بتزايد أعداد الوفيات الناجمة عن حوادث المرور على الطرق، والشروع في عكس مسارها؛

(ص) الطلب إلى الأمين العام تقديم تقرير بهذا الصدد إلى الجمعية العامة في دورتها السادسة والستين.