

Distr.: General
1 August 2005
Arabic
Original: English

الجمعية العامة



الدورة الستون

البند ٦٢ من جدول الأعمال المؤقت*

الأزمة العالمية للسلامة على الطرق

الأزمة العالمية للسلامة على الطرق: التقدم المحرز في تنفيذ قرار الجمعية

العامة ٢٨٩/٥٨

مذكرة من الأمين العام

يحيل الأمين العام إلى الجمعية العامة بموجب هذه المذكرة تقريراً أعدته منظمة

الصحة العالمية عن الأزمة العالمية للسلامة على الطرق وفقاً لقرار الجمعية العامة ٢٨٩/٥٨

المؤرخ ١٤ نيسان/أبريل ٢٠٠٤.

* A/60/150.

تقرير الأمين العام

موجز

يقدم هذا التقرير، الذي أعدته منظمة الصحة العالمية بالتشاور مع عدد من الشركاء، معلومات مستكملة عن حالة تنفيذ التوصيات الواردة في قرار الجمعية العامة ٢٨٩/٥٨ بشأن تحسين السلامة العالمية على الطرق. ويستعرض التقرير بعض أحداث عام ٢٠٠٤ المتعلقة بالسلامة العالمية على الطرق للتدليل على الزخم الكبير الذي تحقق من أجل التصدي لهذه المسألة. ويصف كيف أدت ولاية التنسيق التي عُهد بها إلى منظمة الصحة العالمية عن طريق اتخاذ القرار إلى إنشاء فريق تعاون الأمم المتحدة للسلامة على الطرق، وهو فريق عامل يتكون من ٤٢ وكالة ملتزمة بمعالجة مسألة السلامة على الطرق. ويصف التقرير الجهود التي تبذلها وكالات الأمم المتحدة والمنظمات الأخرى المشاركة في التعاون للعمل في إطار مشترك، ويقدم أمثلة للطرائق التي يعمل بها هؤلاء الشركاء جنبا إلى جنب على إعداد نواتج مشتركة لمعالجة مسألة السلامة على الطرق. وفي الختام يقترح التقرير عددا من التوصيات لتنظر فيها الجمعية العامة من أجل التعجيل بتنفيذ أنشطة السلامة على الطرق في جميع أرجاء العالم.

المحتويات

الصفحة	الفقرات	
٤	٩-١ مقدمة - أولا
٧	١٣-١٠ تعاون الأمم المتحدة للسلامة على الطرق - ثانيا
٨	٢٧-١٤ منتجات تعاون الأمم المتحدة للسلامة على الطرق - ثالثا
٨	١٥-١٤ جمع البيانات وإجراء البحوث - ألف
٩	١٧-١٦ تقديم المساعدة التقنية - باء
١٠	٢١-١٨ الدعوة والسياسات - جيم
١١	٢٤-٢٢ الحصول على الدعم المالي - دال
١٢	٢٧-٢٥ تحسين التعاون بين المنظمات الشريكة - هاء
١٣	٣٦-٢٨ الاستنتاجات والتوصيات - رابعا

أولا - مقدمة

١ - إن الإصابات الناجمة عن حركة المرور على الطرق مشكلة كبيرة من مشاكل الصحة العامة وسبب رئيسي للوفاة والإصابة في جميع أنحاء العالم. ففي كل عام يموت حوالي ١,٢ مليون شخص وتجرح ملايين أخرى أو تصاب بالعجز نتيجة لحوادث الطرق التي يقع معظمها في المناطق الحضرية بالبلدان النامية. وإضافة إلى التكاليف الاقتصادية والاجتماعية الباهضة التي تتسبب فيها الإصابات الناجمة عن حركة المرور على الطرق بالنسبة للأفراد والأسر والمجتمعات، فهي أيضا تلقي عبئا ثقيلا على كاهل الخدمات الصحية القطرية، وبخاصة في البلدان النامية. والحد من الإصابات الناجمة عن حركة المرور على الطرق مهم للنجاح في تحقيق العديد من الغايات الإنمائية للألفية وبخاصة تلك المتعلقة بالفقر، وتخفيض وفيات الأطفال، والاستدامة البيئية.

٢ - ولكن من الممكن تفادي الإصابات الناجمة عن حركة المرور على الطرق. فهناك عدد من العوامل التي تبين أنها تزيد من خطر التعرض للإصابات الناجمة عن حركة المرور على الطرق، بما في ذلك السرعة غير الملائمة والمفرطة، وعدم استخدام أحزمة الأمان ومقاعد السلامة الخاصة بالأطفال، والقيادة في حالة سكر، وعدم استخدام راكبي المركبات ذات المحرك والعجلتين للحوذ، فضلا عن البنية التحتية للطرق المصممة بطريقة رديئة أو التي لا تحظى بما يكفي من الصيانة، والمركبات العتيقة أو التي تنقصها الصيانة الجيدة أو تفتقر إلى مواصفات السلامة. ولقد أدت الإجراءات التنظيمية والإجراءات الأخرى التي اتخذت لدى معالجة عوامل الخطر هذه إلى انخفاضات كبيرة في حوادث المرور في العديد من البلدان النامية. كذلك، أدت التجربة في العديد من البلدان إلى استنتاج أن إنشاء وكالة رائدة معنية بالسلامة على الطرق وإجراء تقييم دقيق لحالة السلامة على الطرق في البلد يشكّلان خطوتين هامتين من الضروري اتخاذهما للتصدي بفعالية للإصابات الناجمة عن حركة المرور على الطرق. ويجب على المجتمع الدولي أن يضطلع بالريادة عن طريق مساعدة البلدان في تحديد التدخلات المتعلقة بالسلامة على الطرق التي ثبتت فعاليتها، وفي تنفيذها في هذه البلدان بطريقة تتلاءم مع كل إطار ثقافي.

٣ - وفي ٢٢ أيار/مايو ٢٠٠٣، اتخذت الجمعية العامة القرار ٣٠٩/٥٧ بشأن الأزمة العالمية للسلامة على الطرق، الذي يبرز الزيادة السريعة في الوفيات والإصابات والعجز بسبب حوادث المرور على الصعيد العالمي، ومعدل الوفيات المفرط في البلدان النامية، والتأثير السلبي للإصابات الناجمة عن حركة المرور على الطرق على الاقتصادات الوطنية والعالمية، ويطلب إلى الأمين العام تقديم تقرير عن الأزمة العالمية للسلامة على الطرق. وقد قُدم تقرير

الأمين العام (A/58/228) إلى الجمعية في دورتها الثامنة والخمسين على النحو المطلوب. وفي ٥ تشرين الثاني/نوفمبر ٢٠٠٣، اتخذت الجمعية القرار ٩/٥٨، الذي يدعو، في جملة أمور، إلى عقد جلسة عامة استثنائية للجمعية في ١٤ نيسان/أبريل ٢٠٠٤ من أجل إذكاء الوعي على مستوى عالٍ بحجم مشكلة الإصابات الناجمة عن حركة المرور على الطرق.

٤ - وفي ٧ نيسان/أبريل ٢٠٠٤، كرست منظمة الصحة العالمية يوم الصحة العالمي لموضوع السلامة على الطرق. ونُظمت أحداث احتفالاً بهذا اليوم في ما يزيد على ١٣٠ بلداً، تضمنت مبادرات نظمها الحكومات والمنظمات غير الحكومية ووكالات الأمم المتحدة والجهات المانحة فضلاً عن القطاع الخاص. وكان الهدف من هذه الأحداث هو التخطيط لكيفية معالجة مسألة السلامة على الطرق. وكانت تهدف، بدرجة أكثر تحديداً، إلى: إذكاء الوعي؛ والتحفيز على سن تشريعات جديدة للسلامة على الطرق؛ وإنشاء منظمات تعنى بالسلامة على الطرق؛ والتشجيع على إجراء المزيد من الأبحاث. وحددت منظمات متعددة تقوم بأنشطة منتظمة في مجال السلامة على الطرق مواعيد تلك الأنشطة بشكل يتزامن مع يوم الصحة العالمي من أجل زيادة تأثيرها إلى أقصى حد: فعلى سبيل المثال، حددت اللجنة الاقتصادية لأوروبا الأسبوع الذي يشمل يوم الصحة العالمي لعام ٢٠٠٤ كأسبوعها الرابع للسلامة على الطرق، بحيث نظمت حملة تهدف إلى مكافحة التهور في قيادة المركبات؛ ونظمت المفوضية الأوروبية المناسبة الرسمية الأولى لتوقيع الميثاق الأوروبي للسلامة على الطرق في دبلن. ويهدف هذا الميثاق إلى إشراك المجتمع المدني في مسعى التوصل إلى هدف الاتحاد الأوروبي المتمثل في تخفيض عدد الوفيات الناجمة عن حوادث المرور بمقدار النصف بحلول عام ٢٠١٠.

٥ - وخلال يوم الصحة العالمي، اشتركت منظمة الصحة العالمية والبنك الدولي في إصدار التقرير العالمي عن الوقاية من الإصابات الناجمة عن حوادث المرور. ويشدد التقرير على دور العديد من القطاعات في الوقاية من الإصابات الناجمة عن حركة المرور على الطرق، ويصف المفاهيم الأساسية للوقاية من الإصابات الناجمة عن حركة المرور على الطرق، وأثر الإصابات الناجمة عن حركة المرور على الطرق، والمحددات وعوامل الخطر الرئيسية، ويبرز استراتيجيات التدخل الفعالة. وعلى ذلك، فهو بمثابة أداة للدعوة ووثيقة تقنية تشمل ست توصيات رئيسية بشأن ما يمكن للبلدان أن تفعله للتصدي لمشكلة الإصابات الناجمة عن حركة المرور على الطرق.

٦ - ولقد اعترفت الجمعية العامة، في قرارها ٢٨٩/٥٨ المعنون "تحسين السلامة العالمية على الطرق"، بضرورة دعم منظومة الأمم المتحدة للجهود المبذولة لمعالجة الأزمة العالمية

للسلامة على الطرق. وأشاد القرار أيضا بمنظمة الصحة العالمية والبنك الدولي على مبادرة إصدار التقرير العالمي عن الوقاية من الإصابات الناجمة عن حوادث المرور الذي يتضمن عددا من التوصيات لكي يسترشد بها فيما يتعلق بمسائل السلامة على الطرق في البلدان. ودعا منظمة الصحة العالمية إلى أن تعمل، داخل منظومة الأمم المتحدة وبالتعاون الوثيق مع اللجان الإقليمية التابعة للأمم المتحدة، كمنسق للمسائل المتعلقة بالسلامة على الطرق. وفي القرار طلبت الجمعية إلى الأمين العام أن يعتمد في إعداد تقريره الذي يقدمه إليها في دورتها الستين على خبرات اللجان الإقليمية التابعة للأمم المتحدة ومنظمة الصحة العالمية والبنك الدولي. وأخيرا، شدد القرار على ضرورة المضي في تعزيز التعاون الدولي لمعالجة مسائل السلامة على الطرق، مع أخذ احتياجات البلدان النامية في الاعتبار.

٧ - وقد تزعمت طرح القرار ٢٨٩/٥٩ سلطنة عمان واشترك في تقديمه ما يفوق ٥٠ دولة عضوا. وشدد عدة متكلمين خلال المناقشة على الحاجة الملحة إلى بذل جهد عالمي لمعالجة مسائل السلامة على الطرق ودعوا إلى اتخاذ إجراءات بدعم من الأمم المتحدة. وخلال منتدى الأمم المتحدة لأصحاب المصلحة، المعقود في اليوم التالي، استطاع ممثلو المنظمات غير الحكومية والقطاع الخاص والأوساط الأكاديمية وبعض الحكومات مناقشة هذه المسائل بمزيد من التعمق.

٨ - وفي الشهر التالي اتخذت جمعية الصحة العالمية قرارها ج ص ع ٥٧-١٠ الذي قبلت فيه الدعوة الموجهة من الجمعية العامة إلى منظمة الصحة العالمية للعمل كمنسق للمسائل المتعلقة بالسلامة على الطرق. وأهاب أيضا القرار المتعلقة بالسلامة على الطرق والصحة بالدول الأعضاء منح الأولوية للسلامة على الطرق بوصفها من قضايا الصحة العامة، واتخاذ خطوات لتنفيذ إجراءات ثبتت فعاليتها في مجال الحد من الإصابات الناجمة عن حركة المرور على الطرق.

٩ - وأسفرت الأحداث التي نظمت في أوائل عام ٢٠٠٤ عن توليد زخم كبير على الصعيد العالمي في السعي إلى معالجة مسألة السلامة على الطرق. ونتيجة لذلك، أعلنت حكومات متعددة عن دعمها لمبادرات السلامة على الطرق، واستهل عدد من المنظمات غير الحكومية أنشطته في هذا المجال أو عززها، وتزايدت الموارد المالية الموجهة إلى جهود الحد من الإصابات الناجمة عن حركة المرور على الطرق. وداخل منظومة الأمم المتحدة ذاتها استخدم عدد من الوكالات هذا الزخم للشروع في برامج ترمي إلى الحد من الإصابات الناجمة عن حركة المرور على الطرق أو إلى تسريع وتيرة هذه البرامج.

ثانياً - تعاون الأمم المتحدة للسلامة على الطرق

١٠ - يسرت منظمة الصحة العالمية وفقاً لولاية التنسيق التي عهدت بها الجمعية العامة إليها، وبالتعاون وثيق مع اللجنة الاقتصادية لأوروبا واللجان الاقتصادية الأخرى، إنشاء فريق للأمم المتحدة ومنظمات دولية أخرى معنية بالسلامة على الطرق، يشار إليه في الوقت الراهن باسم "فريق تعاون الأمم المتحدة للسلامة على الطرق". وحتى آذار/مارس ٢٠٠٥، كانت هذه المجموعة تتكون من ١١ كياناً تابعاً للأمم المتحدة، من بينها منظمة الأمم المتحدة للطفولة وبرنامج الأمم المتحدة للمستوطنات البشرية (ممثل الأمم المتحدة) ومفوضية الأمم المتحدة لشؤون اللاجئين ومنظمة الصحة العالمية والبنك الدولي وبرنامج الأغذية العالمي، علاوة على جميع اللجان الإقليمية الخمس. ومن الجهات الممثلة في هذا التعاون أيضاً إحدى وثلاثون وكالة دولية أخرى تعمل في مجال السلامة على الطرق ولديها طائفة عريضة من المهارات والخبرات. وعدد ونطاق القطاعات التي تمثلها المنظمات المشاركة (الحكومات والمنظمات غير الحكومية والجهات المانحة ووكالات الأبحاث والقطاع الخاص) المنتمية إلى قطاعات النقل والصحة والسلامة يشهدان على الدعم الواسع الذي يحظى به هذا الجهد الجماعي.

١١ - واجتمع فريق "تعاون الأمم المتحدة للسلامة على الطرق" مرتين حتى الآن. وعقد الاجتماع الأول في مقر منظمة الصحة العالمية في جنيف في ١ تشرين الأول/أكتوبر ٢٠٠٤، وعقد الاجتماع الثاني في ١٦ و ١٧ آذار/مارس ٢٠٠٥، في مكتب الأمم المتحدة في جنيف. وحضر الاجتماعين اللذين أتاحا للمشاركين تبادل تجاربهم وخبراتهم في مجال السلامة على الطرق ممثلو ٤٢ منظمة^(١). وإضافة إلى ذلك، استخدمت الدورات استخداماً بناءً لتمكين الفريق من وضع هدف وإطار للتعاون الفعال وصقلهما. ويتمثل هدف التعاون على وجه التحديد في: تيسير التعاون الدولي (بما في ذلك على المستوى الإقليمي) بين وكالات الأمم المتحدة والشركاء الدوليين الآخرين لتنفيذ قرار الجمعية العامة للأمم المتحدة ٢٨٩/٥٨ وتوصيات التقرير العالمي عن الوقاية من الإصابات الناجمة عن حوادث المرور وبالتالي دعم البرامج القطرية. وحُدد أيضاً عدد من الأهداف لبلوغ هذه الغاية. وهذه الأهداف تتمثل في: تقييم حالة السلامة على الطرق والمرافق القطرية القائمة لمعالجة هذه المشكلة؛ وتطوير التوجيه والدعم من أجل القيام بتدخلات فعالة في مجال السلامة على الطرق؛ وتوفير تنمية القدرات المتعلقة بمسائل السلامة على الطرق؛ والدعوة إلى السلامة على الطرق وتشجيع الطلب عليها؛ وتعزيز التنسيق العالمي والإقليمي فيما يتعلق بالسلامة على الطرق؛ وتحسين سلامة أساطيل مركبات الأمم المتحدة بالنسبة لجميع مستخدمي الطرق.

١٢ - وحدد الفريق أيضا عن طريق المناقشات التي دارت خلال الاجتماعين عددا من المنتجات المعنية (انظر الفرع ثالثا أدناه) التي سيكون تطويرها ذا صلة مباشرة بتحقيق الأهداف المحددة مسبقا، وأوضح المسؤوليات أيضا وحدد أطرا زمنية لعملية استحداث هذه المنتجات.

١٣ - وشرع المشاركون خلال الاجتماع الثاني المعقود في آذار/مارس ٢٠٠٥ في تحديد إطار مشترك للتعاون، يمكن فيه تسخير مهارات جميع الوكالات المعنية وتطبيقها جماعيا. وتقرر أيضا تركيز قدر كبير من الجهود على عدد قليل من التدخلات المحددة الفعالة التي تتعلق باستخدام الخوذ والسرعة غير الملائمة والمفرطة والقيادة في حالة سكر واستخدام أحزمة الأمان ومقاعد السلامة الخاصة بالأطفال وإدخال تغييرات فعالة من حيث التكلفة في البنية التحتية.

ثالثا - منتجات تعاون الأمم المتحدة للسلامة على الطرق

ألف - جمع البيانات وإجراء البحوث

١٤ - في عام ٢٠٠٥، استهلّت اللجنة المشتركة لبحوث النقل التابعة لمنظمة التعاون والتنمية في الميدان الاقتصادي/المؤتمر الأوروبي لوزراء النقل مشروعاً يقوم به فريق عامل لتحقيق أهداف طموحة فيما يتعلق بالسلامة. ويُنتقى أعضاء الفريق العامل الدولي من البلدان الأعضاء في منظمة التعاون والتنمية في الميدان الاقتصادي/المؤتمر الأوروبي لوزراء النقل ومن المنظمات الدولية. وسيركز المشروع على البحوث الهادفة إلى: تقديم المساعدة في صنع القرارات على أعلى مستوى فيما يتعلق بأولويات السلامة على الطرق؛ وتحديد التقدم اللازم لبلوغ الأهداف الوطنية؛ وتحليل مسائل تمويل تدابير السلامة على الطرق؛ وبيان المسائل المتعلقة بتخصيص الموارد. وستستخلص الدراسة بعد ذلك استنتاجات تستند إلى البحوث وتعلق بأفضل النهج المقترحة لتحقيق ما يلزم من تخفيضات إضافية في الوفيات، وتعلق أيضا بمستويات التمويل اللازمة وتوزيع الموارد بين مسائل الوقاية ومعالجة العواقب.

١٥ - ووضعت منظمة الصحة العالمية قاعدة بيانات على شبكة الإنترنت عن تشريعات السلامة العالمية على الطرق، استناداً إلى العمل الشامل الذي سبق أن قامت به الفرقة العاملة المعنية بسلامة المرور على الطرق التابعة للجنة الاقتصادية لأوروبا بخصوص المنطقة الأوروبية. وتقدم قاعدة البيانات معلومات عن التشريعات التي تستهدف عدداً من العوامل الهامة للوقاية من الإصابات الناجمة عن حركة المرور على الطرق، بما في ذلك تحديد السرعة وأحزمة الأمان والقوانين المتعلقة بمقاعد السلامة الخاصة بالأطفال والقوانين المتعلقة بالخوذ وتحديد

نسبة الكحول في الدم ومقتضيات استخدام أضواء الإنارة نهاراً والقوانين المتعلقة بالهواتف المحمولة، وغيرها. وقاعدة البيانات يمكن البحث فيها حسب المنطقة والبلد وعامل الخطر ولها صلة بوثائق إعلامية أو تشريعية أخرى يمكن الإطلاع عليها على الإنترنت. وتوجد قاعدة البيانات هذه على الموقع الشبكي لمنظمة الصحة العالمية وستستكمل بانتظام عن طريق مساهمات المنظمات الشريكة.

باء - تقديم المساعدة التقنية

١٦ - يقوم الشركاء في فريق تعاون الأمم المتحدة للسلامة على الطرق بإصدار سلسلة من الأدلة المتعلقة بكيفية التنفيذ التي ستوفر التوجيه للبلدان عن كيفية تنفيذ بعض التوصيات المحددة في التقرير العالمي عن الوقاية من الإصابات الناجمة عن حوادث المرور. وستكون هذه الأدلة عملية وسهلة الاستعمال وستوفر التوجيه خطوة بخطوة بخصوص تنفيذ تدخلات معينة. وسيجري إعداد هذه الأدلة بقيادة البنك الدولي ومنظمة الصحة العالمية والشراكة العالمية من أجل السلامة على الطرق والاتحاد الدولي للسيارة والمجتمع، لكنها ستضمن خبرة فنية مستمدة من الفريق التعاوني بأكمله. وستصدر هذه الوثائق باستخدام نموذج موحد وستضطلع كل وكالة بالريادة في إنتاج أحد هذه الأدلة. ومن المقرر إصدار ستة أدلة في هذه المرحلة: وستتناول أربعة منها عوامل الخطر الرئيسية المحددة في التقرير العالمي عن الوقاية من الإصابات الناجمة عن حوادث المرور، وهي السرعة غير الملائمة والمفرطة، والقيادة في حالة سكر، وعدم استخدام أحزمة الأمان ومقاعد السلامة الخاصة بالأطفال، والخوذة، بينما سيتناول الدليلان الآخران إنشاء وكالة رائدة معنية بالسلامة على الطرق وجمع البيانات المتعلقة بحركة المرور والإصابات. وسيجري إعداد أدلة إضافية بمرور الوقت.

١٧ - وتقوم حالياً الفرقة العاملة المعنية بسلامة المرور على الطرق التابعة للجنة الاقتصادية لأوروبا بتنقيح القرارين الموحدتين عن حركة المرور على الطرق وعن علامات الطرق وإشاراتها. ويستند هذان القراران إلى اتفاقيتي فيينا لعام ١٩٦٨ بشأن حركة المرور على الطرق وعلامات الطرق وإشاراتها والاتفاقات الأوروبية المكملة لهما. ويقدم القراران تدابير وممارسات يتعين على الدول الأعضاء تنفيذها ومن بينها تدابير لمعالجة المسائل المتعلقة بما يلي: قواعد حركة المرور؛ والكحول؛ والسرعة؛ والاتصال والتعليم؛ والتدريب؛ وتطوير البنية التحتية؛ وعمليات المعاينة التقنية للمركبات؛ وتوصيات تم مجموعات مستهدفة محددة، من قبيل الراجلين والأشخاص ذوي الحركة المحدودة وراكبي الدراجات الهوائية وراكبي الدراجات البخارية والأطفال. وتراعي التنقيحات الحالية، التي تطبقها البلدان على أساس طوعي، الحالة في أكبر عدد ممكن من البلدان لكي تجعل هذه القرارات قابلة للتطبيق في جميع

أرجاء العالم. وقد وضعت الفرقة العاملة، كجزء من التنقيحات التي أدخلتها على القرارين الموحدتين، استبيانات عن مواضيع من قبيل برامج أحزمة الأمان وبرامج السلامة لراكبي الدراجات البخارية والدراجات النارية ومراقبة القيادة تحت تأثير الكحول، وذلك من أجل توزيعها على أعضاء الفرقة العاملة. وستوزع الفرقة العاملة ومنظمة الصحة العالمية هذه الاستبيانات أيضا على اللجان الاقتصادية الإقليمية الأخرى حتى يتسنى جمع بيانات هذه المسائل وتلخيصها من أجل البلدان غير المنتمية إلى اللجنة الاقتصادية لأوروبا.

جيم - الدعوة والسياسات

١٨ - اشتركت اللجنة الاقتصادية لأفريقيا والاتحاد الأفريقي وبرنامج سياسات النقل في أفريقيا جنوب الصحراء في تنظيم اجتماع للخبراء الأفارقة في ٤ و ٥ نيسان/أبريل ٢٠٠٥، واجتماع آخر لوزراء النقل الأفارقة في ٦ نيسان/أبريل ٢٠٠٥ للنظر في دور النقل في تحقيق الغايات الإنمائية للألفية. وأبرز الاجتماعان على السواء أهمية السلامة على الطرق في إطار الغايات الإنمائية للألفية.

١٩ - ويعمل الاتحاد الأوروبي لضحايا حركة المرور على الطرق ومؤسسة السلام على الطرق على إقامة يوم عالمي لتذكر ضحايا حوادث الطرق اعترافا بضحايا حركة المرور على الطرق وبما لحق أسرهم من حسارة ومعاناة. وفي عام ١٩٩٣ أعلنت مؤسسة السلام على الطرق، وهي مؤسسة خيرية بريطانية مكرسة لدعم ضحايا حوادث الطرق، يوما للتذكر. ومنذ عام ١٩٩٤، أصبح يوم الأحد الثالث من شهر تشرين الثاني/نوفمبر يحتفل به بوصفه اليوم الأوروبي لتذكر ضحايا حوادث الطرق وذلك بتنظيم أحداث دينية ودينية في البلدان المشاركة. وفي عام ٢٠٠٤، احتفل باليوم العالمي لتذكر ضحايا حوادث الطرق في الأرجنتين وإسبانيا والبرتغال وجنوب أفريقيا وفرنسا ولكسمبرغ والمملكة المتحدة لبريطانيا العظمى وأيرلندا الشمالية واليونان.

٢٠ - وعقب المنتدى الأول لأصحاب المصلحة التابع للأمم المتحدة الذي عُقد في نيويورك في اليوم التالي لاتخاذ قرار الجمعية العامة ٢٨٩/٥٨ المتعلق بالسلامة على الطرق، خطت الفرقة العاملة المعنية ببقاء الطفل ونمائه بدعم من عدة وكالات تنتمي إلى اللجنة التوجيهية المعنية بالسلامة العالمية على الطرق حملة مستمرة للدعوة من أجل الإسهام في بناء الإرادة السياسية، وإيجاد طلب على السلامة على الطرق. وتعتبر هذه الدعوة أداة مفيدة في تعبئة الموارد التي ستحتاج إليها البلدان النامية للتصدي للأزمة العالمية للسلامة على الطرق وتنفيذ توصيات التقرير العالمي عن الوقاية من الإصابات الناجمة عن حوادث المرور.

٢١ - ومنذ عام ١٩٩٠، عقدت الفرقة العاملة المعنية بسلامة المرور على الطرق التابعة للجنة الاقتصادية لأوروبا أربعة أسابيع للسلامة على الطرق للبلدان الأعضاء فيها البالغ عددها ٥٥ بلدا. والهدف من هذه الحملات هو التأثير في سلوك مستخدمي الطرق من أجل تخفيض عدد حوادث الطرق وخطورتها وإنقاذ الأرواح. واتفقت الفرقة خلال دورتها المعقودة في آذار/مارس ٢٠٠٥ على توسيع نطاق الأسبوع الخامس للسلامة على الطرق بحيث يصبح عالميا، وأن يعقد في عام ٢٠٠٧، ويركز على مستخدمي الطرق من الشباب. وفي اجتماع فريق تعاون الأمم المتحدة للسلامة على الطرق المعقود في آذار/مارس ٢٠٠٥ ووفق على هذا المقترح. ويتوقع من هذه الحملة المعنية بالسلامة العالمية على الطرق لعام ٢٠٠٧ أن تحشد جميع الأطراف الفاعلة المعنية في القطاعين العام والخاص على السواء وكذلك على المستوى المحلي والوطني والدولي. وستشارك اللجان الإقليمية بهمة في هذه الحملة وتشجع البلدان الواقعة في مناطقها على تنظيم حملات وطنية للسلامة على الطرق تتعلق بالموضوع الذي يقع عليه الاختيار.

دال - الحصول على الدعم المالي

٢٢ - رغم القيام بتدخلات فعالة من حيث التكلفة، فإن الافتقار إلى الموارد المالية يشكل عائقا كبيرا يحول دون زيادة السلامة على الطرق زيادة كبيرة. وإضافة إلى الجهود التي بذلتها بعض المؤسسات والجهات المانحة الثنائية والمتعددة الأطراف خلال العام الماضي، يجري حاليا تنفيذ بضعة مبادرات تبشر بالخير. ولكن تجدر الإشارة إلى أنه رغم هذه الجهود الإضافية يظل عدد الجهات المانحة الثنائية والمتعددة الأطراف أو المؤسسات الخاصة التي تدعم السلامة على الطرق غير كاف على الإطلاق لتلبية الاحتياجات في الحاضر والمستقبل.

٢٣ - ويبحث البنك الدولي حاليا مسألة إقامة مرفق للسلامة العالمية على الطرق في إطار مجاهدة التحدي الذي تنطوي عليه قرارات الأمم المتحدة وجمعية الصحة العالمية بشأن مساعدة البلدان النامية في مجال السلامة على الطرق. وتهدف هذه المبادرة إلى إنشاء صندوق لدعم مجالات السلامة العالمية على الطرق التي لا يتاح لها حاليا سوى موارد محدودة. وتشمل هذه المجالات على الصعيد العالمي التنسيق وإجراء بحوث واستحداث أدوات ومنتجات؛ وتشمل على الصعيد الوطني تنمية القدرات ووضع استراتيجيات للسلامة على الطرق ومشاريع وطنية. وعلى نحو ما هو متصور في الوقت الراهن، سيصرف هذا المشروع الممتد على مدى ثلاثة أعوام ٥ ملايين دولار عن طريق قناتين منفصلتين للتمويل، واحدة للأعمال العالمية والأخرى للأعمال الوطنية. وسيدير البنك الدولي هذه المبادرة في البداية مع تقديم عدد من المنظمات الشريكة مدخلات استشارية.

٢٤ - وفي كانون الأول/ديسمبر من عام ٢٠٠٤ استُهلّت مبادرة السلامة العالمية على الطرق، وهي شراكة تتكون من سبع شركات من القطاع الخاص. وهذه المبادرة نتجت عن أعمال فريق الحركة المستدامة التابع للمجلس العالمي لقطاع الأعمال المعني بالتنمية المستدامة، وتُيسرها حاليا وتنفذها الشراكة العالمية للسلامة على الطرق. وتهدف هذه الشراكة، وهي مشروع يمتد تنفيذه خمسة أعوام وتبلغ قيمته ١٠ ملايين دولار، إلى تخفيض عدد الوفيات الناجمة عن حركة المرور على الطرق في عدة بلدان نامية باستهداف المواضيع الرئيسية للسلامة على الطرق، وتدريب المهنيين العاملين في مجال السلامة على الطرق، وتوفير الأموال البدئية لدعم البرامج الرائدة الرامية إلى تحسين السلامة على الطرق.

هاء - تحسين التعاون بين المنظمات الشريكة

٢٥ - اقترح خلال الاجتماع الثاني لفريق التعاون للسلامة على الطرق في آذار/مارس ٢٠٠٥ أن يحدد الفريق إطارا يعمل فيه. وانطوى ذلك على تصنيف الأهداف التي حددت وقياسها بالمهام التي يتعين إنجازها. وبهذه الطريقة يمكن تحديد مجالات العمل/المسائل التي من الضروري تناولها. وذكر أيضا خلال هذا الاجتماع أن التعاون ينبغي أن يركز تركيزا أكبر على تنفيذ التدابير المستهدفة. واعترافا بالإشارة في قرار الجمعية العامة ٢٨٩/٥٨ إلى التقرير العالمي عن الوقاية من الإصابات الناجمة عن حوادث المرور، اتفق على أن يركز الفريق جهوده خلال هذه المرحلة الأولى على معالجة العديد من عوامل الخطر المحددة في التقرير التي يمكن تحقيق مكاسب مهمة بشأنها. وتشمل هذه العوامل: استخدام أحزمة الأمان ومقاعد السلامة الخاصة بالأطفال؛ واستخدام حوذ راكبي الدراجات البخارية؛ واتخاذ تدابير للحد من حالات السرعة غير الملائمة والمفرطة والقيادة في حالة سكر، مع مراعاة اتخاذ تدابير لا تتطلب سوى تكاليف منخفضة فيما يتعلق بالبنية التحتية.

٢٦ - وعقب الاجتماع الأول لفريق التعاون للسلامة على الطرق، صادر دليل مرجعي بشأن أنشطة وخبرات المشتركين في هذا التعاون بعنوان "تعاون الأمم المتحدة للسلامة على الطرق: دليل بيانات الشركاء". وتجسد الوثيقة بيانات السلامة على الطرق للمنظمات الشريكة التي شاركت في الاجتماع الأول، وتتضمن عرضا عاما لأنشطة كل منظمة في مجال السلامة على الطرق، وتوفر سبل الاتصال لجهات التنسيق من أجل تيسير الاتصال. ومن المتوقع أن يساعد هذا العرض العام للأنشطة التي يجري تنفيذها في مجال السلامة على الطرق على الصعيد العالمي في تحديد الثغرات ومجالات التعاون المحتملة. وحيث أنه من المتوقع انضمام المزيد من المنظمات إلى فريق التعاون خلال اجتماعات المتابعة، ينبغي أن تعتبر الصيغة الأولى للدليل لحة سريعة عن فريق من الوكالات آخذ في التغيير. وسيستكمل بانتظام هذا

الدليل، الذي يجسد تعاوننا حيويًا، وفقا لمدى مشاركة المنظمات الشريكة وأنشطتها. ويؤمل أن تكون هذه الوثيقة مرجعا قيما لمن يعمل أو يعتزم العمل في مجال السلامة على الطرق.

٢٧ - والاجتماعات التي عقدها فريق التعاون للسلامة على الطرق أتاحت لمجموعات أصغر ذات مصالح مشتركة أن تجتمع على حدة وتناقش مسائل السلامة على الطرق. وعلى وجه الخصوص، التقى خلال اجتماع آذار/مارس المندوبون المهتمون مع ممثلي اللجان الاقتصادية لأفريقيا وأمريكا اللاتينية ومنطقة البحر الكاريبي وغرب آسيا وأوروبا لمناقشة السبل التي يمكن للشركاء بواسطتها مساعدة تلك اللجان على نحو أفضل، وذلك باعتبار أن بعضها يكافح من أجل مواصلة أنشطة السلامة على الطرق في مواجهة تمويل محدود للغاية. واغتنتم اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لغرب آسيا الفرصة لطلب المساعدة التقنية من أجل استضافة اجتماع إقليمي عن السلامة على الطرق في عام ٢٠٠٥، يشارك فيه ١٣ بلدا من البلدان الأعضاء فيها. وأتاح المنتدى أيضا فرصة ثمينة للجان الإقليمية للتماس مدخلات عن الأنشطة المقررة المتعلقة بالسلامة على الطرق. فعلى سبيل المثال، تعتزم اللجنة الاقتصادية لأفريقيا إجراء دراسة توثق أفضل الممارسات في مجال السلامة على الطرق، بمشاركة وزراء النقل الأفارقة وبالعمل مع الاتحاد الأفريقي ومصرف التنمية الأفريقي.

رابعاً - الاستنتاجات والتوصيات

٢٨ - تظل السلامة على الطرق قضية متجاهلة ومتنامية من قضايا الصحة العامة والتنمية. فهي إلى يومنا هذا، تنل اهتماما وموارد بمستويات تتناسب مع حجم المشكلة. وحيث أن عددا من البلدان على وشك توظيف استثمارات كبيرة في مجال النقل، ينبغي النظر بعناية في التكاليف والفوائد النسبية لمختلف أنواع النقل، بما في ذلك مسائل السلامة.

٢٩ - غير أن توافقا متزايدا في الآراء على صعيد العالم قد برز خلال العام الماضي بشأن ضرورة معالجة الإصابات الناجمة عن حركة المرور على الطرق بوصفها مشكلة عالمية من مشاكل الصحة العامة. وقد اقترن هذا الوعي بزخم غير مسبوق في مجال اتخاذ تدابير ملموسة لمعالجة مسألة السلامة على الطرق على المستويين الدولي والوطني على السواء. ويوم الصحة العالمي لعام ٢٠٠٤ وإصدار التقرير العالمي عن الوقاية من الإصابات الناجمة عن حوادث المرور واتخاذ قرارات بشأن السلامة على الطرق والأنشطة المتعلقة بالسلامة على الطرق التي حفزتها هذه الأحداث في جميع أرجاء العالم خلال العام الماضي هي جميعها شاهد على هذا الوعي والالتزام المتزايدين.

٣٠ - وعبأت وكالات متعددة، داخل منظومة الأمم المتحدة، أحداث العام الماضي للشروع في أنشطة جديدة أو إبراز أنشطة قائمة تتعلق بالسلامة على الطرق. وسرّعت اللجان الإقليمية وتيرة أنشطتها المتعلقة بالسلامة على الطرق أو وسعت نطاقها، بينما اعترفت وكالات أخرى، من قبيل مفوضية الأمم المتحدة لشؤون اللاجئين، بأن الإصابات الناجمة عن حركة المرور على الطرق تمثل مشكلة رئيسية في أوساط موظفيها، وبالتالي فهي مهمة بمعالجة هذه المسألة من منظور يتصل بالصحة والسلامة. وأظهر العام الماضي أيضا مستوى جديدا من الإرادة في أوساط المنظمات الدولية للتعاون المتعلق بالمبادرات المشتركة، كما يُثبت ذلك الدعم الذي لقيه تعاون الأمم المتحدة للسلامة على الطرق.

٣١ - ورغم التقدم المحرز في معالجة مسألة السلامة على الطرق جماعيا داخل منظومة الأمم المتحدة وخارجها، فإن التدابير الموصوفة أعلاه ليست سوى خطوات أولية وما زال هناك الكثير مما يتعين عمله. ومن المهم ألا يُفقد الزخم الذي تحقق في البلدان التي أُدرجت فيها السلامة على الطرق في جدول الأعمال السياسي إدراجا راسخا. أما في البلدان التي ما زالت فيها السلامة على الطرق موضع تجاهل، فمن الضروري للمجتمع الدولي إيجاد سبل لتشجيع بذل الجهود من أجل الحد من الإصابات الناجمة عن حركة المرور على الطرق وجعل الحكومات الوطنية واعية بالحاجة إلى إدماج السلامة على الطرق في سياساتها المتعلقة بالنقل والصحة.

٣٢ - وإنشاء فريق تعاون الأمم المتحدة للسلامة على الطرق هو محاولة لجمع شمل فريق متباين ولكنه متكامل من وكالات لديها التزام مشترك بالحد من الإصابات الناجمة عن حركة المرور على الطرق. ومن المتوقع أن يسهل هذا المسعى التعاون بين الشركاء، مما يقلل إلى أدنى حد تداخل الجهود ويحقق أقصى قدر من التأثير. ويعتبر تحديد الأهداف واستراتيجيات تحقيق هذه الأهداف خطوات ملموسة نحو تحقيق الهدف العام للفريق.

٣٣ - ويشارك المجموعات التي عُرفت تاريخيا بعدم نشاطها في مجال السلامة على الطرق في هذه الحوارات المتعلقة بالسلامة على الطرق، كان أحد نواتج التعاون تحديد فرص جديدة عن طريق المهارات والموارد المختلفة التي جلبتها الوكالات الشريكة إلى الفريق.

٣٤ - غير أن تعبئة الموارد تظل مصدر قلق للعديد من المنظمات المشاركة في الجهود العالمية والوطنية المتعلقة بالسلامة على الطرق، حيث أن مستوى التمويل الموجه إلى الحد من الإصابات الناجمة عن حركة المرور على الطرق لا يتناسب على الإطلاق مع حجم

المشكلة. وعلاوة على ذلك، يجعل التخطيط المالي الطويل الأجل الذي تستلزمه بعض الهياكل التنظيمية، من قبيل اللجان الإقليمية، من الصعب عليها أن تضيف إلى خطط عملها الطويلة الأجل المحددة مسبقاً برامج جديدة للسلامة على الطرق غير ممولة.

٣٥ - وقد اتسعت ولاية التنسيق المتعلقة بالسلامة على الطرق خارج منظومة الأمم المتحدة لتشمل ما مجموعه ٤٢ منظمة. ومهمة تنسيق فريق من هذا القبيل مهمة كبيرة وتستلزم استثمار موارد بشرية ومالية مناسبة. فقد كان الطلب الموجه من الجمعية العامة غير ممول وكان من الضروري لمنظمة الصحة العالمية إيجاد تمويل من مصادر أخرى لدعم دورها التنسيق. ويُقر مع الامتثال بالمساعدة والدعم المستمر المقدمين من الاتحاد الدولي للسيارة والمجتمع والإدارة الوطنية الهولندية لسلامة حركة المرور على الطرق الرئيسية وشركة ميشلان والوكالة السويدية للتعاون الإنمائي الدولي خلال العام الأول من عملية التنسيق. غير أن التخطيط لاجتماعات مقبلة وأنشطة موسعة يستلزم كفالة احتياجات التمويل للأعوام المقبلة. وتوفير الأموال للجان الإقليمية أمر حاسم الأهمية أيضاً لضمان إسهامها بجهة في تحسين السلامة على الطرق في مناطقها.

٣٦ - ويُتوخى عقد اجتماعات في المستقبل على أساس مرتين في السنة، على غرار الاجتماعين اللذين سبق أن عقدهما منظمة الصحة العالمية. وقد تقرر عقد الاجتماع المقبل في المملكة المتحدة في تشرين الثاني/نوفمبر ٢٠٠٥. وخلال فترة ما بين الاجتماعات، تهدف منظمة الصحة العالمية إلى تيسير الاتصال بواسطة النشرات الإخبارية التي تزود المشاركين بمعلومات مستكملة عن المبادرات الهامة في مجال السلامة على الطرق وبواسطة إجراء اتصالات منتظمة مع المشاركين. وستزيد الوكالات المشاركة من تنمية التعاون وتنفيذه على أساس كل مشروع على حدة.

٣٧ - ولذلك من الموصى به أن تقوم الجمعية العامة بما يلي:

(أ) تؤكد التزامها من جديد بمعالجة الأزمة العالمية للسلامة على الطرق؛

(ب) تؤكد من جديد رغبتها في أن تواصل منظمة الصحة العالمية الاضطلاع داخل منظومة الأمم المتحدة بدورها كمنسق للمسائل المتعلقة بالسلامة على الطرق، والعمل بتعاون وثيق مع اللجان الإقليمية التابعة للأمم المتحدة، وتشجيع الدول الأعضاء على دعم هذه الجهود المبذولة في مجال السلامة على الطرق، وتيسر قدرتها على الحصول على الدعم المالي والسياسي والتقني؛

(ج) تقر وتشجع المبادرات القائمة والجديدة من جانب وكالات الأمم المتحدة المعنية والشركاء الدوليين بشأن السلامة على الطرق؛

(د) تقيب بالدول الأعضاء أن تضع برامج عمل في مجال السلامة على الطرق، مع الإشارة إلى أن هذه البرامج ينبغي أن تعتبر استثمارات مربحة من جانب الحكومات؛

(هـ) تشجع الدول الأعضاء على إدراج السلامة على الطرق في مشاريعها الرامية إلى تحقيق الغايات الإنمائية للألفية؛

(و) تشجع الدول الأعضاء على إيلاء اهتمام خاص لعوامل الخطر من قبيل عدم استخدام أحزمة الأمان ومقاعد السلامة الخاصة بالأطفال وعدم استخدام الخوذ والقيادة في حالة سكر والسرعة غير الملائمة والمفرطة، فضلا عن إنشاء البنية التحتية الملائمة عن طريق سن تشريعات وإنفاذها، والقيام بالحملة الضرورية لإذكاء الوعي، وإيجاد الطرائق الملائمة لرصد التدخلات التي تنفذ وتقييمها؛

(ز) تشجع الدول الأعضاء على مواصلة استخدام التقرير العالمي عن الوقاية من الإصابات الناجمة عن حوادث المرور كإطار للجهود المبذولة في مجال السلامة على الطرق وتنفيذ توصياته، بما في ذلك إنشاء وكالة رائدة معنية بالسلامة على الطرق ووضع خطة عمل وطنية للحد من الإصابات الناجمة عن حركة المرور على الطرق؛

(ح) تشجع الدول الأعضاء على أن تصبح أطرافا في الاتفاقيتين المتعلقتين بحركة المرور على الطرق وعلامات الطرق وإشاراتها، وأن تجعل تشريعاتها الوطنية متوافقة مع هاتين الاتفاقيتين من أجل ضمان مستوى عال من السلامة على الطرق في بلدانها؛

(ط) تقيب بالدول الأعضاء والمجتمع الدولي الاعتراف باليوم العالمي لتذكّر ضحايا حوادث الطرق وبالتالي بيان مستوى ما يليق منحه لضحايا حوادث المرور وأسره، من اعتراف، مع المساعدة على زيادة اهتمام وسائل الإعلام وتشجيع الحكومات على اتخاذ التدابير الملائمة لمعالجة مسألة السلامة على الطرق،

(ي) تقيب بالدول الأعضاء والمجتمع الدولي دعم أسبوع السلامة العالمية على الطرق في عام ٢٠٠٧ والمشاركة فيه بهمة؛

(ك) تطلب إلى الأمين العام تقديم تقرير في هذا الصدد إلى الجمعية العامة في دورتها الثانية والستين.

الحواشي

(١) مصرف التنمية الآسيوي، ورابطة أمم جنوب شرق آسيا، ورابطة السفر الدولي الآمن على الطرق، ورابطات صانعي السيارات الأوروبيين، ومبادرة العقد المخصص للعظام والمفاصل، والمفوضية الأوروبية، والاتحاد

الأوربي لضحايا حوادث المرور، والاتحاد الدولي للسيارة والمجتمع، ومنتدى أساطيل النقل، والبعثة الدائمة لفرنسا لدى الأمم المتحدة، ومنظمة الأثر العالمي، والشراكة العالمية للسلامة على الطرق ومعهد اقتصاديات النقل، والاتحاد الدولي لجمعيات الصليب الأحمر والهلال الأحمر، والمنظمة الدولية لصانعي المركبات الآلية، والاتحاد الدولي للطرق، والاتحاد الدولي للنقل على الطرق، ومنظمة ليزر أوروبا (أعمال السلامة على الطرق في أوروبا)، والإدارة الوطنية الهولندية لسلامة حركة المرور على الطرق الرئيسية، ووزارة الشؤون الخارجية والبعثة الدائمة لعمان لدى الأمم المتحدة، ومنظمة التعاون والتنمية في الميدان الاقتصادي/المؤتمر الأوروبي لوزراء النقل، والرابطة الدولية لمنع الحوادث على الطرق، ومؤسسة السلام على الطرق، والوكالة السويدية للتعاون الإنمائي الدولي، والإدارة السويدية للطرق، والفرقة العاملة المعنية ببقاء الطفل ونمائه، ومختبر أبحاث النقل التابع لمديرية السلامة على الطرق وتسجيل المركبات الآلية بوزارة النقل الكندية، واليونيسيف، واللجنة الاقتصادية لأفريقيا، واللجنة الاقتصادية لأوروبا، واللجنة الاقتصادية لأمريكا اللاتينية ومنطقة البحر الكاريبي، واللجنة الاقتصادية والاجتماعية لآسيا والمحيط الهادئ، واللجنة الاقتصادية والاجتماعية لغرب آسيا، وبرنامج الأمم المتحدة للمستوطنات البشرية (موئل الأمم المتحدة)، ومفوضية الأمم المتحدة لشؤون اللاجئين، ومراكز مراقبة الأمراض والوقاية منها، التابع لوزارة الصحة والخدمات الإنسانية بالولايات المتحدة، والبنك الدولي، ومنظمة الصحة العالمية، والرابطة العالمية للطرق.