

Distr.: General
22 September 2015
Arabic
Original: English



الدورة السبعون

البند ١٣ من جدول الأعمال

تحسين السلامة على الطرق في العالم

تحسين السلامة على الطرق في العالم

مذكرة من الأمين العام

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

تحسين السلامة على الطرق في العالم

موجز

يقدم هذا التقرير الذي أعدته منظمة الصحة العالمية بالتعاون مع لجان الأمم المتحدة الإقليمية والشركاء الآخرين في فريق الأمم المتحدة المعني بالتعاون في مجال السلامة على الطرق، ما استجد من معلومات عن تنفيذ التوصيات الواردة في قرارات الجمعية العامة ٢٨٩/٥٨ و ٥/٦٠ و ٢٤٤/٦٢ و ٢٥٥/٦٤ و ٢٦٠/٦٦ و ٢٦٩/٦٨. ويقدم وصفا لما اضطلعت به الأوساط المعنية بالسلامة على الطرق في العالم من أنشطة وما حققته من إنجازات لبلوغ أهداف عقد العمل من أجل السلامة على الطرق (٢٠١١-٢٠٢٠)، منذ التقرير السابق (A/68/368). ونظرا إلى أن عام ٢٠١٥ يصادف منتصف العقد، فهناك حاجة إلى إجراء جرد للأنشطة والمناسبات التي نظمتها الحكومات وغيرها من أصحاب المصلحة لتنفيذ التوصيات الواردة في القرارات ولتحقيق هدف العقد. ولا تزال الحكومات والجهات



الرجاء إعادة استعمال الورق

081015 071015 15-16136 (A)



المعنية الأخرى توجه الانتباه إلى المشكلة في جميع أنحاء العالم، وتُحضّر لتنظيم مناسبات رفيعة المستوى من شأنها دفع عجلة العمل خلال نصف العقد المقبل للحد من حوادث المرور على الطرق، وما يترتب عليها من آثار على الصحة العامة والتنمية. ويتضمن التقرير توصيات إلى الجمعية العامة من أجل تحقيق أهداف العقد.

أولا - مقدمة

١ - يلقي نحو ١,٢٤ مليون شخص حتفهم على الطرق في العالم، سنويا، ويتعرض ما يصل إلى ٥٠ مليون شخص لإصابات بالغة. وتشهد المنطقة الأفريقية أعلى معدل للوفيات والمنطقة الأوروبية أدناها. ونصف العدد الإجمالي للوفيات الناجمة عن حوادث المرور هم من مستخدمي الطرق المعرضين للخطر، بمن فيهم المارّة وسائقو الدراجات النارية والدراجات الهوائية. وفي حين أن البلدان قد سعت لمعالجة المخاطر الرئيسية والعوامل الوقائية من قبيل السرعة المفرطة، والقيادة تحت تأثير الكحول، وعدم استخدام سائقي الدراجات النارية للتحذير الوقائية، واستخدام أحزمة الأمان، ومقاعد السلامة الخاصة بالأطفال، وكذلك سلامة الهياكل الأساسية والمركبات من خلال اتخاذ تشريعات وتدابير أخرى، فإن إنفاذ القوانين في كثير من الحالات لا يزال ضعيفا.

٢ - ولا تزال منظمة الصحة العالمية تتعاون، وفقا لولاية تنسيق أنشطة السلامة على الطرق التي أسندتها إليها الجمعية العامة في قرارها ٢٨٩/٥٨، تعاوننا وثيقا مع اللجان الإقليمية للأمم المتحدة والمنظمات الأعضاء في فريق الأمم المتحدة المعني بالتعاون في مجال السلامة على الطرق البالغ عددها ٨٠ منظمة. وتعد منظمة الصحة العالمية اجتماعات لفريق التعاون مرتين سنويا لتحديث الأنشطة والتخطيط لها مع المنظمات ذات المصالح المشتركة.

٣ - ومنذ عام ٢٠٠٤، وجهت الجمعية العامة، في عدة قرارات، الانتباه إلى أزمة السلامة على الطرق في العالم وإلى ضرورة التحسين في هذا الصدد. وكررت الجمعية العامة، في قرارها ٢٦٩/٦٨، تأكيد دعوتها إلى الحكومات أن تضطلع بدور قيادي في تنفيذ أنشطة عقد العمل (٢٠١١-٢٠٢٠)، مع تشجيع تضافر الجهود بين قطاعات متعددة؛ ودعت الدول الأعضاء، والمنظمات الدولية، ومصارف التنمية، وشركات القطاع الخاص، ضمن جهات أخرى، إلى النظر في تقديم تمويل إضافي كاف للأنشطة المتصلة بعقد العمل؛ وشجعت الدول الأعضاء والمجتمع الدولي على إيلاء الاعتبار الواجب لموضوع السلامة على الطرق في صياغة خطة التنمية لما بعد عام ٢٠١٥؛ ورحبت بعرض حكومة البرازيل استضافة المؤتمر العالمي الثاني الرفيع المستوى بشأن السلامة على الطرق الذي يُعقد في عام ٢٠١٥.

٤ - وهذا هو التقرير الثالث الذي يُقدّم استجابة لقرار الجمعية العامة ٢٥٥/٦٤ (٢٠١٠) الذي أعلنت فيه الجمعية الفترة ٢٠١١-٢٠٢٠ عقد العمل من أجل السلامة على الطرق، وهدفه تثبيت عدد الوفيات الناجمة عن حوادث المرور على الطرق وخفض المستوى المتوقع منها على الصعيد العالمي. ويقدم التقرير وصفا لأنشطة مؤسسات الأمم المتحدة، والوكالات العالمية للسلامة على الطرق، والقطاع الخاص، والمجتمع المدني منذ التقرير السابق (A/68/368)، وهو يغطي الفترة من أيلول/سبتمبر ٢٠١٣ إلى آب/أغسطس ٢٠١٥.

ثانياً - التقدم المحرز في عقد العمل من أجل السلامة على الطرق

٥ - دعت الجمعية العامة، في قرارها ٢٦٩/٦٨، الأمين العام إلى مواصلة تعزيز التعاون الدولي الفعال بشأن مسائل السلامة على الطرق، بما في ذلك في السياق العام للنقل المستدام، وشجعت على بذل مزيد من الجهود لتعزيز التنسيق بين أعمال منظومة الأمم المتحدة. وعيّن الأمين العام مبعوثاً خاصاً معنياً بالسلامة على الطرق للمساعدة في تعبئة التزام سياسي مستمر من خلال الدعوة إلى الانضمام إلى صكوك الأمم المتحدة القانونية بشأن السلامة على الطرق وزيادة الوعي بها، وتبادل الممارسات الجيدة من خلال المشاركة في المؤتمرات العالمية والإقليمية، وتوفير أموال لجهود الدعوة. وتوفر اللجنة الاقتصادية لأوروبا الدعم بأعمال الأمانة للمبعوث الخاص. وقام المبعوث الخاص، منذ تعيينه، بعقد اجتماعات ثنائية رفيعة المستوى مع الحكومات الوطنية ووكالات منظومة الأمم المتحدة والمؤسسات الدولية والمنظمات غير الحكومية في أفريقيا والأمريكتين وآسيا وأوروبا. كما شرع في إجراء مشاورات منظمة مع أصحاب المصلحة ذوي الصلة.

٦ - ورحبت الجمعية العامة، في قرارها ٢٦٩/٦٨ أيضاً، بعرض حكومة البرازيل استضافة المؤتمر العالمي الثاني الرفيع المستوى بشأن السلامة على الطرق في عام ٢٠١٥. ويعد المؤتمر، المقرر عقده في يومي ١٨ و ١٩ تشرين الثاني/نوفمبر ٢٠١٥ في برازيليا، فرصة لتقييم التقدم المحرز وتوفير قوة دفع جديدة لعقد العمل بإعادة تأكيد الالتزامات القطرية واقتراح استراتيجيات جديدة للسنوات الخمس المقبلة، على ضوء أهداف التنمية المستدامة. وقد أنشأت الحكومة لجنة تنظيمية وطنية وموقعا شبكيا لتوفير معلومات عن المؤتمر والتسجيل فيه وتقديم الطلبات للمناسبات الجانبية (www.roadsafetybrazil.com.br/en). ويتضمن البرنامج مناقشة للإنجازات الرئيسية في العقد، والخطوات التالية للتعزيز بإحراز تقدم نحو تحقيق هدف العقد، والاستراتيجيات والأنشطة الرئيسية اللازمة لتحقيق غاية الحد من الوفيات المتصلة بالسلامة على الطرق الواردة في أهداف التنمية المستدامة المقترحة، وتحديد أهداف ومؤشرات وطنية وعالمية للسلامة على

الطرق. وستكون الوثيقة الختامية المتوقعة إعلاناً بشأن السلامة على الطرق، يُشجع على الأخذ بجملة أمور، منها عملية متعددة القطاعات تتسم بالشفافية والتشارك في وضع أهداف وطنية وإقليمية وعالمية للحد من الوفيات الناجمة عن حوادث المرور على الطرق. وقد نُظِّمت إحاطة للدول الأعضاء والبعثات في أثناء انعقاد جمعية الصحة العالمية الثامنة والستين، عام ٢٠١٥. ووضع مضمون الإعلان من خلال مشاورات مفتوحة دارت على مدى شهر عبر شبكة الإنترنت، فضلاً عن مفاوضات حكومية دولية غير رسمية أُجريت في آذار/مارس وحزيران/يونيه وأيلول/سبتمبر ٢٠١٥.

٧ - وفي القرار نفسه، طلبت الجمعية العامة إلى منظمة الصحة العالمية ولجان الأمم المتحدة الإقليمية أن تقوم في عام ٢٠١٥ بتيسير تنظيم الأنشطة المتعلقة بأسبوع الأمم المتحدة العالمي الثالث للسلامة على الطرق. وقد شارك أصحاب المصلحة في مجال السلامة على الطرق من قطاعات متعددة في ما لا يقل عن ١٠٥ بلدان في مناسبات لإحياء الأسبوع وحملته المعنونة “#SaveKidsLives” (إنقاذ أرواح الأطفال)، حيث سلَّط الضوء على محنة الأطفال على الطرق في العالم بغية تحفيز العمل من أجل ضمان سلامتهم على نحو أفضل. وشملت المناسبات في جميع أنحاء العالم قيام أطفال بتقديم إعلان الأطفال بشأن السلامة على الطرق إلى مقرري السياسات؛ وإسهام أطفال في الإبلاغ عن السلامة على الطرق في وسائل إعلام وطنية أو محلية؛ وتحسين السلامة على الطرق المؤدية إلى المدارس وفي محيط المدارس؛ وتشجيع راكبي الدراجات الهوائية والدراجات النارية من الأطفال على ارتداء الخوذ؛ والدعوة إلى استخدام مقاعد السلامة الخاصة بالأطفال؛ وتعليم الأطفال كيفية عبور الطرق بأمان؛ وتقديم عروض عملية عن الإسعافات الأولية؛ وتذكّر الأطفال من ضحايا حوادث المرور على الطرق؛ واستضافة يوم الأبواب المفتوحة بالاتحاد الأوروبي، الذي خُصَّص للسلامة على الطرق؛ وتنظيم مؤتمر سلامة الأطفال على الطرق في الأمريكتين، الذي عقد في سان خوسيه؛ وتقديم إعلان الأطفال بشأن السلامة على الطرق إلى المدير التنفيذي لمنظمة الأمم المتحدة للطفولة (اليونيسيف) والمبعوث الخاص للأمين العام المعني بالسلامة على الطرق ومدير إدارة التدبير العلاجي للأمراض غير السارية والوقاية من العجز والعنف والإصابات بمنظمة الصحة العالمية وسفيري السلامة على الطرق من المشاهير، ميشيل يوه وزوليكا مانديلا، ومسؤولين بمدينة نيويورك. وأصدرت منظمة الصحة العالمية وثيقة تتضمن ١٠ استراتيجيات لضمان سلامة الأطفال على الطرق ورسوماً بيانية ومواد ذات صلة. واحتلت

تغطية الأسبوع مواقع بارزة في وسائط التواصل الاجتماعي، ونُشرت في وسائط إعلام مطبوعة وإذاعية محلية في العديد من المناطق^(١).

٨ - وفي القرار نفسه أيضاً، أعادت الجمعية العامة تأكيد أهمية الاستمرار في زيادة الوعي بشأن السلامة على الطرق في العالم من خلال اليوم العالمي لإحياء ذكرى ضحايا حركة المرور على الطرق، الذي يحل في يوم الأحد الثالث من تشرين الثاني/نوفمبر في كل سنة. وفي عام ٢٠١٣، انصب تركيز اليوم على موضوع "الطرق الآمنة للجميع". وفي عام ٢٠١٤، كان موضوع اليوم هو "السرعة قاتلة - تصميمات لخفض السرعة"، الذي ركز على تحسين سلامة المركبات والمعلومات المقدمة للمستهلكين بشأن أداء المركبات الآلية من منظور السلامة والمعايير الدنيا لاختبارات التصادم.

ثالثاً - الصكوك القانونية، والقرارات، والصكوك السياسية الدولية

٩ - شجعت الجمعية العامة، في قرارها ٢٦٩/٦٨، الدول الأعضاء التي لم تنظر بعد في سن تشريعات شاملة بشأن عوامل الخطر الرئيسية والعوامل الوقائية، على أن تفعل ذلك، وذلك من أجل زيادة نسبة البلدان التي لديها تشريعات شاملة لتبلغ ٥٠ في المائة بنهاية عقد العمل. وشجعت الجمعية العامة الدول الأعضاء كذلك على تعزيز إنفاذ تشريعات سلامة الطرق الحالية المتعلقة بعوامل الخطر.

١٠ - وتواصلت تدابير مواءمة المعايير الدولية لسلامة المرور في إطار اللجنة الاقتصادية لأوروبا. وفي وقت إعداد هذا التقرير، ظل عدد الأطراف المتعاقدة في اتفاقية السير على الطرق لعام ١٩٤٩ دون تغيير، حيث بلغ ٩٥ طرفاً. وقد انضم طرف متعاقد جديد إلى اتفاقية السير على الطرق لعام ١٩٦٨، فأصبح العدد الإجمالي ٧٣ طرفاً، وانضم طرف آخر إلى اتفاقية لافتات وإشارات الطرق لعام ١٩٦٨، وبذلك بلغ مجموع الأطراف المتعاقدة ٦٣ طرفاً. وانضم طرفان متعاقدان إلى الاتفاق الأوروبي لعام ١٩٧٠ المكمل لاتفاقية السير على الطرق لعام ١٩٦٨، حيث بلغ العدد الإجمالي ٣٥ طرفاً، وانضم طرف متعاقد واحد إلى الاتفاق الأوروبي لعام ١٩٧٠ بشأن عمل طواقم المركبات المستعملة في النقل الدولي بالطرق البرية، فبلغ العدد الإجمالي ٥١ طرفاً.

١١ - ومعظم البلدان التي لديها صناعة سيارات رئيسية هي أطراف متعاقدة في اتفاقيتين دوليتين تابعتين للأمم المتحدة، هما: اتفاق عام ١٩٥٨ المتعلق باعتماد المواصفات التقنية

(١) انظر www.who.int/roadsafety/week/2015/en/.

الموحدة للمركبات ذات العجلات ومعداتها وقطع الغيار الخاصة بها التي يمكن تركيبها فيها و/أو استعمالها في المركبات ذات العجلات وشروط الاعتراف المتبادل بالموافقات الممنوحة استناداً إلى هذه المواصفات واتفاق عام ١٩٩٤ المتعلق بوضع أنظمة تقنية عالمية للمركبات ذات العجلات والمعدات وقطع الغيار الخاصة بها، والتي يمكن تركيبها فيها و/أو استعمالها في المركبات ذات العجلات. وقد وضع حل توفيق بين الاتفاقين لضمان الاتساق بينها.

١٢ - ونظمت اللجنة الاقتصادية لأوروبا أربع مناسبات على الصعيدين العالمي والإقليمي للتوعية باتفاقيات الأمم المتحدة واتفاقاتها وتقديم المساعدة التقنية إلى البلدان من أجل الانضمام إليها. وتمثلت هذه المناسبات في المنتدى الأوروبي الآسيوي للسلامة على الطرق، الذي عقد في نيودلهي في كانون الأول/ديسمبر ٢٠١٣، ونظم بالشراكة مع وزارة النقل الطرقي والطرق السريعة في الهند، ومعهد التثقيف في مجال السير على الطرق، والاتحاد الدولي للنقل على الطرق، وبالتعاون مع اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لآسيا والمحيط الهادئ؛ ويوم الأمم المتحدة لمعاهدة السلامة على الطرق، الذي نظم في مقر الأمم المتحدة في حزيران/يونيه ٢٠١٤، بالتعاون مع مكتب الشؤون القانونية، ومكتب اللجان الإقليمية في نيويورك، والاتحاد الدولي للنقل على الطرق؛ وحلقتي العمل اللتين عقدتا في أديس أبابا، بالشراكة مع اللجنة الاقتصادية لأفريقيا، بشأن تحسين السلامة على الطرق في أفريقيا، وخصصت أولاهما للبلدان الناطقة بالإنكليزية في تشرين الثاني/نوفمبر ٢٠١٤ وكرست الأخرى للبلدان الناطقة بالفرنسية في تموز/يوليه ٢٠١٥. كما اضطلعت اللجنة الاقتصادية لأوروبا بأنشطة توعية وحلقات دراسية للترويج لصكوك الأمم المتحدة القانونية بشأن السلامة على الطرق، بالاشتراك مع مشروع النقل الأوروبي المتوسطي الذي يرعاه الاتحاد الأوروبي.

١٣ - واجتمعت الفرقة العاملة المعنية بسلامة المرور على الطرق التابعة للجنة خمس مرات، في جنيف ونيودلهي، في الفترة ما بين أيلول/سبتمبر ٢٠١٣ وآب/أغسطس ٢٠١٥. وقامت الفرقة العاملة، مع المنتدى العالمي لتنسيق الأنظمة المتعلقة بالمركبات، باستعراض وبحث مقترحات تعديلات على اتفاقية السير على الطرق لعام ١٩٦٨ من أجل الحفاظ على الاتساق بين الاتفاقية وأحكام الأنظمة المتعلقة بالمركبات التي اعتمدت في إطار اتفاقات عامي ١٩٥٨ و ١٩٩٨، من قبيل النظم المتطورة لمساعدة السائق.

١٤ - وخلال فترة السنتين، اعتمدت الفرقة العاملة المعنية بنقل البضائع الخطرة عدة تعديلات على الاتفاق الأوروبي المتعلق بالنقل الدولي للبضائع الخطرة بالطرق البرية، الذي دخل حيز النفاذ في كانون الثاني/يناير ٢٠١٥. وتشير إلى الجزأين ٨ و ٩ من الاتفاق وتنص على مقتضيات تتعلق بالأطقم، والمعدات، وتشغيل المركبات، والوثائق، وأخرى تتعلق

بالبناء، والموافقة على أنواع المركبات، والحصول على الموافقة في إطار الاتفاق الأوروبي المتعلق بالنقل الدولي للبضائع الخطرة بالطرق البرية، وإجراء التفتيش التقني السنوي. وقد صدرت طبعة جديدة لهذا الاتفاق في عام ٢٠١٥.

١٥ - وأقرت المبادئ التوجيهية للمنظمة البحرية الدولية/منظمة العمل الدولية/اللجنة الاقتصادية لأوروبا لتوضيب البضائع داخل وحدات النقل (مدونة الممارسات الجيدة السارية على توضيب البضائع داخل وحدات النقل) في عام ٢٠١٤ وأصبحت نافذة في عام ٢٠١٥. والقصد من هذه المبادئ التوجيهية غير الإلزامية هو تعزيز السلامة في مناولة الحاويات والحد من عدد الحوادث في مختلف وسائط النقل، التي تعزى إلى الممارسات الرديئة في توضيب البضائع في وحدات النقل وتقديم البيانات غير الصحيحة بشأن المحتويات، ما له تأثير على الجمهور وعلى العاملين في قطاع النقل وفي سلسلة الإمداد. ويمكن أيضا أن تتخذ مدونة الممارسات الجيدة قاعدة مرجعية تستند إليها الأنظمة الوطنية.

١٦ - وتجدر الإشارة إلى أن إمكانية الحصول على خدمات الطوارئ والخدمات الأساسية محدودة للغاية في أنحاء كثيرة من العالم، ما يجعل أن إصابات يمكن علاجها من إصابات حوادث السير تؤدي إلى الوفاة أو العجز. وكانت الجمعية العامة، في قرارها ٢٦٩/٦٨، دعت الدول الأعضاء إلى وضع وتنفيذ سياسات شاملة بشأن الرعاية في أعقاب حوادث المرور، وفي أيار/مايو ٢٠١٥، اتخذت جمعية الصحة العالمية في دورتها الثامنة والسنتين القرار ج ص ع ٦٨-١٥ بشأن تعزيز الرعاية الجراحية الطارئة والأساسية والتخدير كعنصر من عناصر التغطية الصحية الشاملة. وفي هذا القرار، أبرزت جمعية الصحة العالمية أهمية توسيع نطاق الحصول على الخدمات وتحسين نوعية الخدمات وسلامتها؛ وتعزيز القوى العاملة الجراحية؛ وتحسين جمع البيانات ورصدها وتقييمها؛ وكفالة الحصول على المخدر الآمن؛ وتعزيز التعاون والشراكة على الصعيد العالمي. وهذا القرار سيساعد البلدان على اعتماد وتنفيذ سياسات تدمج الرعاية الجراحية الآمنة والعالية الجودة والفعالة من حيث التكلفة في نظمها الصحية.

رابعاً - الدعم التقني والتعاون في المجال التقني

١٧ - يرد أدناه وصف للأنشطة استناداً إلى الركائز الخمس للخطة العالمية لعقد العمل من أجل السلامة على الطرق.

ألف - الركيزة ١: إدارة السلامة على الطرق

١٨ - واصل الاجتماع المشترك للجنة خبراء أنظمة النقل الدولي للبضائع الخطرة بالسكك الحديدية والفرقة العاملة المعنية بنقل البضائع الخطرة أعماله بشأن كيفية استخدام نظم النقل الذكية لتحسين السلامة والأمان في نقل البضائع الخطرة في إطار اجتماعين للفريق العامل غير الرسمي المعني بتقنيات الاتصالات والمعلومات (التليماتية) عقدا عامي ٢٠١٣ و ٢٠١٤، والاختبارات التي تجرى في ظروف حقيقية بهدف تنفيذ نظام قابل للتشغيل المشترك لتطبيق تقنيات الاتصالات والمعلومات في مجال النقل من أجل ضمان نقل آمن ومأمون للبضائع الخطرة بالطرق البرية. وهناك قاعدة بيانات نموذجية يجري اختبارها وقد وضعتها اللجنة الاقتصادية لأوروبا لتيسير إبلاغ وتوزيع المعلومات بشأن البضائع الخطرة. وسعيا إلى الحد من الخطر الذي يشكله نقل النفط ومشتقاته عبر الطرق على السلامة على الطرق، نشرت اللجنة الاقتصادية لأوروبا في عام ٢٠١٣ خريطة الطريق لتنفيذ الاتفاق الأوروبي المتعلق بالنقل الدولي للبضائع الخطرة بالطرق البرية وقامت بتوزيعها على نطاق واسع من أجل تشجيع تنفيذ الاتفاق وتيسيره^(٢).

١٩ - وفي إطار مواصلة تعزيز الاعتراف بحالة السلامة على الطرق في أفريقيا، نظمت اللجنة الاقتصادية لأفريقيا، بالتعاون مع اللجنة الاقتصادية لأوروبا، حلقة عمل بشأن اتفاقيات الأمم المتحدة للسلامة على الطرق ونهجها لمنع القيادة في حالة سكر، عقدت في أديس أبابا في تشرين الثاني/نوفمبر ٢٠١٤. وخلال حلقة العمل هذه، استعرض المشاركون من البلدان الأفريقية الناطقة بالإنكليزية التقدم المحرز في تنفيذ الركيزة ١، إدارة السلامة على الطرق، والركيزة ٤، تعزيز سلامة مستعملي الطريق، في أفريقيا. وقدمت عدة توصيات بشأن منع القيادة في حالة سكر وأجريت دراسات استقصائية لهذه المسألة في الكاميرون وجمهورية تنزانيا المتحدة في إطار حلقة العمل. وعقدت حلقة عمل أخرى للبلدان الأفريقية الناطقة بالفرنسية في أديس أبابا في تموز/يوليه ٢٠١٥، أجريت في إطارها دراسة استقصائية للقيادة في حالة سكر في بوركينافاسو.

٢٠ - ونظمت اللجنة الاقتصادية لأوروبا حلقة عمل إقليمية متعددة القطاعات بشأن السلامة على الطرق في بلغراد في تشرين الأول/أكتوبر ٢٠١٤، بشراكة مع حكومة صربيا ومجلس التعاون الإقليمي في بلغراد، وبدعم من البنك الدولي وحكومة إيطاليا، وذلك لمناقشة مسائل من قبيل إنشاء وكالة رائدة أو هيئات تنسيق أخرى، ووضع استراتيجية وطنية،

(٢) متاحة على العنوان الإلكتروني التالي: www.unece.org/trans/danger/publi/adr/adr_roadmap.html.

وتحديد أهداف واقعية وطويلة أجل، وتوفير التمويل ونظم دعم البيانات لأغراض الرصد والتقييم. وبالإضافة إلى ذلك، تضطلع اللجنة الاقتصادية لأوروبا، بالتعاون مع اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لآسيا والمحيط الهادئ واللجنة الاقتصادية لأمريكا اللاتينية ومنطقة البحر الكاريبي، ضمن إطار حساب الأمم المتحدة للتنمية، بمشروع يهدف إلى تعزيز القدرة على إدارة السلامة على الطرق في بلدان مختارة. ويعتمد المشروع على نتائج مشروع سابق مُوّل في إطار حساب التنمية، عنوانه ”تحسين السلامة على الطرق في العالم: تحديد أهداف إقليمية ووطنية للحد من الإصابات الناجمة عن حوادث السير“، نجح في دعم الحكومات في البلدان المنخفضة الدخل والبلدان المتوسطة الدخل في وضع أهداف إقليمية ووطنية للسلامة على الطرق وتبادل الخبرات بشأن الممارسات الجيدة لتحقيق تلك الأهداف بحلول عام ٢٠١٥.

٢١ - وواصلت اللجنة الاقتصادية لأمريكا اللاتينية ومنطقة البحر الكاريبي إبراز أهمية مسائل السلامة على الطرق على الصعيدين الوطني والإقليمي، وساعدت في تحسين الإصلاحات المتعلقة بالسلامة على الطرق من خلال تحسين استخدام البيانات. ورسخت اللجنة السلامة على الطرق بوصفها عنصراً رئيسياً في السياسة العامة المتعلقة باللوجستيات والتنقل لبلدان أمريكا الوسطى وانضمت إلى الجهود التي تبذل في المنطقة لتعزيز نظامها لجمع البيانات، بالتنسيق الوثيق مع منظمة الصحة للبلدان الأمريكية ومع مؤسسات دون إقليمية مثل أمانة التكامل الاقتصادي لأمريكا الوسطى ومشروع أمريكا الوسطى للتكامل والتنمية. وقدمت اللجنة المساعدة للوكالات الوطنية للسلامة على الطرق، مثل اللجنة الوطنية للسلامة على الطرق في شيلي، وللأنشطة ذات الصلة التي تضطلع بها مصارف متعددة الأطراف ومنظمات غير حكومية وجامعات بهدف تحسين السياسات ونظم البيانات في المنطقة.

٢٢ - وفي شباط/فبراير ٢٠١٥، استضافت منظمة الصحة للبلدان الأمريكية، في بوغوتا، اجتماعاً مع ممثلي بليز، وبنما، والجمهورية الدومينيكية، والسلفادور، وغواتيمالا، وكوستاريكا، وكولومبيا، والمكسيك، ونيكاراغوا، وهندوراس لتحديد العناصر الرئيسية لصياغة خطة عمل مقترحة بشأن السلامة على الطرق لأمريكا الوسطى ولتبادل أفكار خطط أولية في المدن.

٢٣ - وفي آب/أغسطس ٢٠١٤، استضاف معهد بحوث الإصابات التابع للجامعة موناخ - وهو مركز متعاون مع منظمة الصحة العالمية في ملبورن، أستراليا - دورة تدريبية إقليمية بشأن النظم الآمنة لفائدة مجموعة من كبار المسؤولين الذين أتوا من قطاعات متعددة من جمهورية لاو الديمقراطية الشعبية، وساموا، والصين، والفلبين، وفيت نام، وكمبوديا،

وماليزيا، ومنغوليا. وتمحور تصميم البرنامج التفاعلي حول تجربة فيكتوريا، تلك الولاية الأسترالية التي طبق فيها بنجاح لأول مرة نهج النظام الآمن في مجال السلامة على الطرق، وحول الكيفية التي يمكن بها تكييف الخبرات المكتسبة والدروس المستفادة لغرض تنفيذها في البلدان النامية.

٢٤ - وقدمت اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لآسيا والمحيط الهادئ المساعدة التقنية إلى البلدان الأعضاء في تعزيز تنسيق قواعد المرور على الطرق، ولافتات وإشارات الطرق، وتنفيذ اتفاقية السير على الطرق لعام ١٩٦٨ واتفاقية لافتات وإشارات الطرق لعام ١٩٦٨ من خلال حلقات عمل وطنية، نظمتها في بلدان منها سري لانكا وفيت نام، وبرنامج تدريبي مدته أربعة أسابيع بشأن السلامة على الطرق وإدارة حركة المرور، نظمته بالتعاون مع المعهد الآسيوي للإرشاد التكنولوجي في بانكوك، في كانون الثاني/يناير و شباط/فبراير ٢٠١٤، لفائدة مسؤولين من جمهورية كوريا الشعبية الديمقراطية.

٢٥ - وفي كانون الأول/ديسمبر ٢٠١٣، في نيودلهي بالهند، نظمت اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لآسيا والمحيط الهادئ واللجنة الاقتصادية لأوروبا، بالتعاون مع وزارة النقل الطرقي والطرق السريعة في الهند، ومعهد التثقيف في مجال السير على الطرق، المنتدى الأوروبي الآسيوي الأول للسلامة على الطرق. وقد أتاح هذا المنتدى للجهات صاحبة المصلحة في آسيا وأوروبا فرصا لتبادل المعارف والخبرات ومناقشة المنافع الرئيسية والتحديات الكبرى التي تواجهها البلدان الأعضاء في اللجنة في الانضمام إلى اتفاقيات الأمم المتحدة المتعلقة بالسلامة على الطرق وفي تنفيذها.

٢٦ - وطرح المصرف الأوروبي للاستثمار، سعيا إلى تحسين إدارة السلامة على الطرق في عملياته، خطة عمل من أجل السلامة على الطرق في منتصف عام ٢٠١٤، أعقبها بمبادئ توجيهية لعملياته فيما يتعلق بالسلامة على الطرق في عام ٢٠١٥. ويطالب المصرف أيضا بأن تعتمد هيئات الطرق أفضل الممارسات في مجال السلامة على الطرق في تخطيط وتصميم وتشغيل الطرق التي يمولها المصرف، مستعينة بالمساعدة التقنية المقدمة للسلطات الوطنية بتمويل من الصناديق الإقليمية، حسب الاقتضاء.

٢٧ - وساعد مصرف التنمية للبلدان الأمريكية بلدانا عديدة، منها الأرجنتين وجامايكا وكولومبيا، في تنفيذ خططها الوطنية للسلامة على الطرق من خلال تعزيز المؤسسات. وأفضت العملية في جامايكا إلى بلورة مشروع تجريبي لإنشاء مرصد للسلامة على الطرق. وتندرج هذه المبادرة ضمن مجهود أوسع نطاقا لإدماج البلدان الكاريبية في مرصد البلدان

الأمريكية للسلامة على الطرق، الذي يعد مصرف التنمية للبلدان الأمريكية ومؤسسة تنمية الأنديز ومنظمة التعاون والتنمية في الميدان الاقتصادي والبنك الدولي شركاء هامين له.

٢٨ - وواصلت مصارف التنمية المشاركة في مبادرة السلامة على الطرق التي يريها المصرف الإنمائي المتعدد الأطراف^(٣) تنسيق ممارساتها. وفي أيار/مايو ٢٠١٤، نشرت مؤسسة تنمية الأنديز المبادئ التوجيهية لمشاريع السلامة على الطرق للمصرف ضمن إطار المبادرة. وفي آذار/مارس ٢٠١٥، تحولت المبادرة إلى فريق عامل رسمي تابع للفريق العامل المعني بالنقل المستدام في البنك.

٢٩ - وصدرت عدة وثائق في مجال إدارة السلامة على الطرق، مثل: مشروع الهيكل القانوني للإدارة الوطنية المعنية بسلامة المرور على الطرق السريعة في الولايات المتحدة ومعهد التحقيق في مجال السير على الطرق الخاص بسلامة مرور المركبات ذات العجلتين التي تعتمد المعايير الدولية (آذار/مارس ٢٠١٥)؛ والكتاب الأبيض الذي أُعد بتكليف من الإدارة الوطنية المعنية بسلامة المرور على الطرق السريعة بشأن سلامة المركبات ذات العجلتين في جنوب شرق آسيا؛ والمنشور المعنون "كسر الجمود: الحد من تكاليف الصدمات على الطرق وإطلاق رأس المال من أجل السلامة على الطرق من منظور الاستثمار ذي الأثر الاجتماعي"^(٤) الذي أعده مستشارون لدى الفرقة العاملة المعنية بالأثر الاجتماعي التابعة لمجموعة الثمانية بتكليف من مؤسسة السيارة والمجتمع التابعة لاتحاد السيارات الدولي، والذي يعرض الإمكانيات التي تتيحها الاستثمارات ذات الأثر الاجتماعي لتوفير جسر بين التكلفة السنوية للصدمات على الطرق بالنسبة لخدمات الطوارئ، والصحة، والرعاية الاجتماعية، والتأمين، والنمو الاقتصادي التي تمثل ١ إلى ٥ في المائة من الناتج المحلي الإجمالي والحلول المقدمة، من قبيل تعزيز سلامة الطرق وتعزيز أمان المركبات وتعزيز سلامة مستعملي الطريق.

٣٠ - واستضاف مركز بحوث الحوادث التابع لجامعة موناخ، بالتعاون مع مركز البحوث في أمان السيارات التابع لجامعة أديليد، على مدى خمسة أيام، دورة تدريبية تنفيذية للقيادات بشأن السلامة على الطرق في ملبورن في تشرين الثاني/نوفمبر ٢٠١٤، بحضور مسؤولين حكوميين كبار من أستراليا والهند وجنوب أفريقيا وترينيداد وتوباغو. والتزمت جنوب أفريقيا بمواصلة التدريب التنفيذي أثناء عقد العمل.

(٣) انظر http://siteresources.worldbank.org/INTTOPGLOROASAF/Resources/WB_GRSF_MDB_web.pdf.

(٤) متاح على العنوان الإلكتروني التالي: www.fiafoundation.org/connect/publications/breaking-the-deadlock.

باء - الركيزة ٢: تحسين السلامة والتنقل على الطرق

٣١ - تعكف الحكومات ومصارف التنمية والشركاء من نوادي السيارات على العمل بدأب مع البرنامج الدولي لتقييم الطرق (iRAP)^(٥) في جميع أنحاء العالم من أجل تحديد أهداف سياسة التصنيف بالنجوم لإدخال تحسينات منهجية على سلامة البنية التحتية للطرق. ويشمل ذلك وضع أهداف لإزالة جميع الطرق ذات النجمة الواحدة أو النجمتين بحلول عام ٢٠٢٠ في هولندا، والارتقاء بتصنيف الطرق ذات الأهمية الوطنية في نيوزيلندا إلى أربع نجوم، وبلوغ نسبة ٩٠ في المائة من مجموع السفر على طرق من فئة ثلاثة نجوم وما فوق في المملكة المتحدة لبريطانيا العظمى وأيرلندا الشمالية وقيام مصرف التنمية الآسيوي بوضع توصيات لإنشاء طرق ذات أربع نجوم للمشاة عن طريق إنشاء المستوطنات الخطية. وقد أيد البنك الدولي التصنيف الذي وُضع بقيادة الدول لمعايير تصميم طرق من فئة ثلاث نجوم كحد أدنى لمشاريع ممرات في ولاية كارناتاكا في الهند، وأنشأ صندوق الصحة العالمية ائتلاف الطرق ذات النجوم الثلاثة من أجل الدعوة إلى إنشاء الطرق في البلدان النامية وفقا لمعيار السلامة الأدنى المحدد في فئة ثلاثة نجوم لجميع مستخدمي الطرق. وقد وضع برنامج iRAP صحيفة وقائع تتعلق بسياسة التصنيف حسب النجوم لدعم وضع صكوك سياسة البنية التحتية للطرق في جميع أنحاء العالم. وأُجريت تقييمات لتصنيفات النجوم شملت أكثر من ٢٠٠ ٠٠٠ كلم من الطرق في مجموعة من البلدان على مدى العامين الماضيين، بما في ذلك البرازيل والصين ومصر والهند، وذلك بدعم من مرفق السلامة على الطرق في العالم ومؤسسة بلومبرغ الخيرية. ويخضع العديد من الطرق لأعمال تشييد ترمي إلى تحسين تصنيفها. وبالإضافة إلى ذلك، يقوم فريق ChinaRAP التابع لمعهد بحوث الطرق السريعة بتوفير التوجيه لمشروع "السلامة على الطرق حفاظا على الحياة"، وهو مشروع يدعمه مجلس الدولة ويرمي إلى إدخال تحسينات تتعلق بالسلامة على الطرق التي يسافر عليها الملايين من الناس كل يوم. وأجرت حكومة المكسيك عمليات إعادة تقييم لما يزيد على ٤٠ ٠٠٠ كلم من الطرق لقياس مدى التحسن الذي تحقق في تصنيفات النجوم على نطاق البلد في أعقاب الاستثمار الذي استهدف تحسين السلامة. وركزت مشاريع SENSOR التي يدعمها الاتحاد الأوروبي على تقييم الطرق عالية المخاطر في ١٤ بلدا من بلدان جنوب شرق أوروبا، حيث قامت بلدان من قبيل سلوفاكيا وسلوفينيا بتنفيذ الأهداف المتعلقة بتصنيف النجوم وتحسين حالة الطرق في ضوء التوصيات الصادرة عن برنامج iRAP. وفي الولايات المتحدة الأمريكية، شرعت ولايتا يوتا وألاباما في إجراء تقييمات لما يزيد على ٢٠٠ ٠٠٠

(٥) انظر www.irap.org/en/.

كلم من الطرق. ووضعت أستراليا هدفا محددًا يتمثل في تقييم أكثر من ٥٠ في المائة من جميع الطرق الرئيسية بحلول نهاية عام ٢٠١٧. وقد أُجريت تقييمات برنامج iRAP أيضا في كل من إسبانيا، وإندونيسيا، وأوروغواي، وأوكرانيا، وبابوا غينيا الجديدة، وبروني دار السلام، وجمهورية كوريا، وجنوب أفريقيا، وشيلي، وقطر، وكمبوديا، وهولندا، واليابان، وكذلك في جزر كايمان. ووُضعت برامج لبناء القدرات وخصّصت الموارد لتعزيز السلامة والتنقل على الطرق.

٣٢ - وقد نفذ مصرف الاستثمار الأوروبي توجيهات الاتحاد الأوروبي بشأن السلامة على الطرق من خلال فرض إجراءات إلزامية على المشاريع المتعلقة بشبكة الطرق العابرة لأوروبا وجميع مشاريع الطرق المهمة خارج الاتحاد الأوروبي منذ عام ٢٠١١. وجرى تعميم تطبيق الإجراءات الإلزامية خلال عامي ٢٠١٤ و ٢٠١٥، بما في ذلك تقييمات أثر السلامة على الطرق وعمليات التدقيق والتفتيش، وذلك وفقا لنوع المشروع ونطاقه.

٣٣ - ويدعم مصرف التنمية للبلدان الأمريكية تنفيذ عنصر للسلامة على الطرق فيما يتعلق بمشروع تسريع إنشاء ممر المحيط الهادئ الذي ينضوي تحت مشروع أمريكا الوسطى للتكامل والتنمية بغية تحديد النقاط التي يرتفع فيها احتمال وقوع حوادث تصادم وذلك باستخدام المنهجية التي وضعها برنامج iRAP، كما يدعم تنظيم حملة لتوعية الجمهور تحت شعار "قافلة السلامة على الطرق: طرق آمنة للجميع".

٣٤ - وتم تعميم التركيز على تحسين سلامة الطفل على الطرق باستخدام نظام برنامج IRAP لتصنيف المدارس بحسب النجوم بغية استهداف الطرق المحيطة بالمدارس وتنفيذ وقياس هدف السلامة فيها. وبالتعاون مع شركاء متعددين، بما في ذلك شركات يانسن للمستحضرات الصيدلانية جونسون آند جونسون (Janssen Pharmaceutical Companies Johnson and Johnson)، ومؤسسة اتحاد السيارات الدولي، وصندوق السلامة على الطرق، وشركة فيديكس (FedEx)، ومؤسسة السلامة للأطفال في جميع أنحاء العالم (Safe Kids Worldwide)، ومؤسسة تاكالاني سيسامي (Takalani Sesame)، ومؤسسة وورلي بارستر وإيفيكو (WorleyParsons and Iveco)، تم إنجاز مشاريع تجريبية وتحديث الطرق في مكسيكو سيتي وكيب تاون بجنوب أفريقيا، وذلك بشراكة مع وكالات الطرق المحلية.

٣٥ - وفي آذار/مارس ٢٠١٥، أعلن مركز برنامج الاتحاد الدولي للطرق في جنيف عن مبادرة جديدة تتعلق بالسلامة على الطرق. ونظم الاتحاد اجتماعا ضم وزراء من أفريقيا تحت رعاية الاتحاد الأفريقي والبنك الدولي واللجنة الاقتصادية لأفريقيا بهدف التشجيع على اتخاذ

إجراءات محددة وقابلة للقياس وبدء مناقشة بشأن جمع البيانات. وأنشئ فرع لأفريقيا في الاتحاد الدولي للطرق. وخلال المؤتمر الأفريقي الثالث للسلامة على الطرق، الذي عقد في أديس أبابا في تموز/يوليه ٢٠١٥، قام مشاركون من بلدان أفريقية ناطقة باللغة الإنكليزية وأخرى ناطقة باللغة الفرنسية باستعراض منتصف المدة لخطة العمل الأفريقية للسلامة على الطرق، مع النظر في التقدم المحرز في تنفيذ جميع ركائز العقد. وقد تولت اللجنة الاقتصادية لأفريقيا تنظيم المؤتمر بالتعاون مع مفوضية الاتحاد الأفريقي والاتحاد الدولي للطرق وبرنامج سياسات النقل في بلدان أفريقيا ومرفق السلامة على الطرق في العالم، ومصرف التنمية الأفريقي، حيث ركز المؤتمر على البيانات، وبناء القدرات المؤسسية، ومسائل التمويل، والبنية التحتية الآمنة و جهود الدعوة.

٣٦ - وفي نيسان/أبريل ٢٠١٥، وقّعت وزارة النقل في الولايات المتحدة مذكرة تعاون مع وزير النقل الطرقي والطرق السريعة والنقل البحري في الهند، كما وقعت في حزيران/يونيه ٢٠١٥ مذكرة تعاون مع وزير النقل في جنوب أفريقيا لتقديم المساعدة التقنية وتبادل أفضل الممارسات فيما يتعلق بشؤون النقل، بما في ذلك السلامة على الطرق وتخطيط النقل الحضري. وفي حزيران/يونيه ٢٠١٥، استضافت الوزارة المذكورة حلقة عمل نُظمت بالتعاون مع وزارة النقل في جنوب أفريقيا بشأن أفضل الممارسات في مجال التخطيط للنقل الحضري.

٣٧ - وما فتئ يتزايد عدد البلدان التي تنفذ عمليات تدقيق السلامة الطرقيّة في مشاريع الطرق الجديدة وتضطلع بعمليات تفتيش للتحقق من السلامة على الطرق القائمة، وذلك وفقا للمبادئ التوجيهية التي أعدتها الرابطة العالمية للطرق والتي تأخذ في الحسبان العوامل البشرية لفهم وتقييم الأخطار التي تهدد السلامة على الطرق. وتشكل المبادئ التوجيهية لعمليات التدقيق والتفتيش المتعلقة بالسلامة على الطرق الأسس التي يستند إليها تنفيذ إدارة السلامة على الطرق في مشروع للبنك الدولي في كازاخستان (٢٠١٣-٢٠١٤) وفي مشروع المصرف الأوروبي للاستثمار بشأن ممر للنقل بين أوروبا والقوقاز وآسيا في كل من أذربيجان وأرمينيا وأوزبكستان وأوكرانيا وتركمانستان وجمهورية مولدوفا وجورجيا وطاجيكستان وقيرغيزستان وكازاخستان (٢٠١٤-٢٠١٥).

جيم - الركيزة ٣: تحسين أمان المركبات

٣٨ - واصل المنتدى العالمي لتنسيق الأنظمة المتعلقة بالمركبات تحديد شروط قائمة على الأداء لنظم المركبات الذكية ودمجها في لوائح الأمم المتحدة المرفقة باتفاق عام ١٩٥٨ وفي اللائحة الفنية العالمية التي أعدت في إطار اتفاق عام ١٩٩٨. وتعلق اللوائح الجديدة التي

وضعتها الأمم المتحدة بالأداء المرتبط بالسلامة للمركبات التي تعمل بالهيدروجين في حالة وقوع تصادم وأحكام تتعلق بالأداء في حالة التصادم الجانبي ونظم الفرامل في المركبات الثقيلة.

٣٩ - وفيما يتعلق بنظم النقل الذكية، نظمت اللجنة الاقتصادية لأوروبا والاتحاد الدولي للاتصالات ندوتين عن موضوع "سيارة الربط الشبكي الحاسوبي في المستقبل" في عامي ٢٠١٤ و ٢٠١٥. وفي تشرين الثاني/نوفمبر ٢٠١٤، نظمت اللجنة الاقتصادية لأوروبا والدائرة العامة الاتحادية للتنقل والنقل في بلجيكا حلقة عمل في أعقاب خريطة الطريق التي وضعتها اللجنة الاقتصادية لأوروبا من أجل النهوض بنظم النقل الذكية، والتي تتضمن الإجراءات التي ينبغي اتخاذها على الصعيد العالمي بشأن مواءمة السياسات لضمان أمن البيانات.

٤٠ - وفي تشرين الأول/أكتوبر، استضاف البرنامج الصيني الجديد لتقييم السيارات، بمساعدة من مؤسسة بلومبرغ الخيرية ومؤسسة الاتحاد الدولي للسيارات، الاجتماع السنوي للبرنامج العالمي الجديد لتقييم السيارات لعام ٢٠١٤ في تيانجين بالصين، وهو منبر للتعاون فيما بين برامج التقييم في جميع أنحاء العالم. وتضمن الاجتماع تقديم تقارير مرحلية من برامج التقييم الجديدة في أمريكا اللاتينية ومنطقة رابطة أمم جنوب شرق آسيا؛ وقد شهدت المنطقتان زيادة ملحوظة في عدد تصنيفات "الخمس نجوم" في نتائج اختبار التصادم، وهو ما يؤكد فعالية هذه البرامج في تعزيز أمان المركبات. وقد أعلن البرنامج العالمي الجديد لتقييم السيارات أيضا بدء تنفيذ مشروع تعزيز أمان المركبات في الهند، الذي اختبر بعض النماذج الأكثر مبيعا في السوق الهندية، مما ساهم في حفز الحكومة على الالتزام بإدخال معايير التصادم الأمامي والجانبي في تشرين الأول/أكتوبر ٢٠١٧، وشجع أيضا بعض الشركات الكبرى لصناعة السيارات على إدخال تحسينات تتعلق بالسلامة من خلال تحسين متانة هيكل السيارات وتزويدها بالأكياس الهوائية المناسبة. وقام البرنامج بنشر تقرير بعنوان "دمقرطة أمان السيارات - خريطة طريق من أجل تعزيز أمان السيارات لعام ٢٠٢٠"^(٦)، يشدد على أن هناك الملايين من السيارات الجديدة التي يجري بيعها حاليا دون أن تستوفي معايير الأمم المتحدة الدنيا للسلامة، وبالتالي تفتقر إلى تقنيات تساعد على إنقاذ الحياة من قبيل الأكياس الهوائية ومناطق التحطم الحامية والتثبيت الإلكتروني للسيارة. وتتضمن خريطة الطريق ١٠ توصيات تشجع، في جملة أمور أخرى، الحكومات وشركات التصنيع على تطبيق معايير لوائح الأمم المتحدة لاختبار التصادم وتوفير الحوافز للمستهلكين لشراء سيارات

(٦) متاحة على الموقع التالي: www.globalncap.org/resources/.

أكثر أمانا كي يتحقق بحلول عام ٢٠٢٠ امتثال جميع السيارات الجديدة للوائح الأمم المتحدة بشأن القدرة على تحمل الصدمات الأمامية والجانبية، وحماية المشاة، والتثبيت الإلكتروني للسيارة. وأصدر البرنامج أيضا منشورا عنوانه دليل لسلامة الأسطول وسياسة لشراء سيارات أكثر أمانا للفترة ٢٠١٤-٢٠١٥ يقدم المشورة ويشجع مديري أساطيل المركبات في القطاعين العام والخاص على شراء نماذج من فئة الخمس نجوم باستخدام نتائج مصنفة من برامج جديدة معترف بها لتقييم السيارات، حيثما كان ذلك ممكنا.

٤١ - ويقوم مصرف التنمية للبلدان الأمريكية برعاية برنامج جديد لتقييم السيارات في أمريكا اللاتينية، وهو أول برنامج لتقييم أمان المركبات في أمريكا اللاتينية ومنطقة البحر الكاريبي باستخدام اختبارات التصادم، وذلك بالتعاون مع شركاء من قبيل الاتحاد الدولي للسيارات ومؤسسة غونزالو رودريغيز (Gonzalo Rodriguez Foundation). وقد تم في إطار هذا البرنامج اختبار وتصنيف أكثر من ٥٠ مركبة من ١٨ شركة للسيارات في بلدان المنطقة.

دال - الركيزة ٤: تعزيز سلامة مستعملي الطرق

٤٢ - في إطار برنامج السلامة على الطرق في العالم الذي ترعاه مؤسسة بلومبرغ الخيرية (٢٠١٠-٢٠١٤)، قامت منظمة الصحة العالمية بتنظيم أنشطة لبناء القدرات من خلال عقد حلقات عمل تتناول تحسين التشريعات المتعلقة بالسلامة على الطرق، في عامي ٢٠١٣ و ٢٠١٤ في جنيف، بحضور ممثلين عن الحكومات والمجتمع المدني من البلدان التسعة المشمولة بالمشروع (الاتحاد الروسي والبرازيل وتركيا والصين وفيت نام وكمبوديا وكينيا والمكسيك والهند). وعُقدت حلقات عمل تكميلية في عام ٢٠١٤ في برازيليا وكوريتيبا، بالبرازيل، وفي بيجين، وفي بلدين في كينيا. وفي ضوء الخبرات والدروس المستفادة من حلقات العمل تلك، نشرت منظمة الصحة العالمية في كانون الأول/ديسمبر ٢٠١٤ الدليل المعنون: تعزيز تشريعات السلامة على الطرق: مجموعة أدوات لحلقات العمل المعنية بموضوع تشريعات السلامة على الطرق^(٧) بهدف مساعدة الممارسين والأخصائيين القانونيين في مجال السلامة على الطرق على تنظيم حلقات عمل فنية تتناول التشريعات المتعلقة بالسلامة على الطرق. وبالإضافة إلى ذلك، صدرت وثيقة موجزة عن الموضوع نفسه تتوجه إلى صانعي القرار على المستوى الحكومي بشأن ضرورة تعزيز تشريعات السلامة على الطرق.

(٧) متاح على الموقع التالي: www.who.int/violence_injury_prevention/publications/road_traffic/en/.

٤٣ - وقام مصرف التنمية للبلدان الأمريكية، والاتحاد الدولي للسيارات وشبكة MTV بدعم مشروع "الضوء الأصفر" (Luz Amarilla) في عامي ٢٠١٤ و ٢٠١٥، وهو عبارة عن مسابقة لإنتاج شريط فيديو موجهة للشباب وضحايا حوادث المرور، لصوغ رسائل تتعلق بالسلامة على الطرق وتعزيز الوعي والتغييرات السلوكية. ويستند هذا المشروع إلى مشروع الضوء الأصفر، الذي وضعه والدَي مراهق قُتل في حادث مركبة في الولايات المتحدة. وبالإضافة إلى ذلك، قام المصرف بتمويل مشروع تحريبي بعنوان "طرق آمنة" (Calles seguras) في ثلاثة من المدارس ابتدائية ودور الحضانة في كوستاريكا في الفترة ٢٠١٤-٢٠١٥، بمشاركة مجلس السلامة على الطرق ومنظمة Sesame Workshop، يتضمن توجيه رسائل أساسية بشأن سلامة المرور على الطرق تستهدف الأطفال والآباء والمدرسين.

٤٤ - وبناء على تجربة برنامج ارتداء الخوذات في فييت نام، تواصل المبادرة العالمية للتحصين بارتداء الخوذات، التي أطلقتها مؤسسة الوقاية من الإصابات في آسيا وشركاؤها في آسيا وأفريقيا وأمريكا اللاتينية، التشجيع على إجراء تغييرات في السياسة العامة وقرارات الاستثمار من أجل تحسين كيفية استخدام سائقي الدراجات النارية للخوذات ومدادومتهم على ذلك. ومن الأمثلة على ذلك حملة "الحفاظ على سلامة الرأس بارتداء الخوذة" (Head safe. Helmet on) في كمبوديا في الفترة ٢٠١٤-٢٠١٥، برعاية وكالة التنمية الدولية التابعة للولايات المتحدة وبمساعدة تقنية من مراكز الولايات المتحدة لمراقبة الأمراض والوقاية منها؛ و "المشروع الرامي إلى تحقيق نسبة ٧ في المائة" (7 per cent project) في تايلند، الذي شُرع في تنفيذه في تشرين الثاني/نوفمبر ٢٠١٤، وهو عبارة عن مبادرة مدتها ثلاث سنوات يشترك في تنفيذها كل من مؤسسة الوقاية من الإصابات في آسيا ومنظمة إنقاذ الطفولة، وهي تركز على البرامج المدرسية ووسائل التواصل الرامية إلى تغيير السلوك، والإنفاذ بهدف زيادة استخدام الخوذات والتوعية. بمسألة ارتداء الخوذات لدى الأطفال؛ والمرحلة الثالثة من حملة "حياتك ثروتك - ارتد خوذة" (Your life is your wealth-wear a helmet!) التابعة لمبادرة التحصين بارتداء الخوذات في أوغندا، والتي تحظى بدعم مالي من مؤسسة CrossRoads - وزارة التنمية الدولية بالملكة المتحدة والاتحاد الأوروبي، وهي المرحلة التي أُطلقت في شباط/فبراير ٢٠١٥؛ ومشروع تحريبي للسلامة على الطرق من أجل الحد من عدد حوادث الطرق ومعدل الوفيات والإصابات في أوساط المجتمعات المحلية المقيمة في المنطقة المحيطة بموقع لتشييد منشأة لتكرير النفط ولصناعة البتروكيماويات في فييت نام، بدأ العمل به في عام ٢٠١٤؛ والالتزامات الجارية بحملة "خوذ للأطفال" التي قطعتها شركة جونسون آند جونسون، ومؤسسة UPS، وجهات داعمة أخرى من بين الشركات.

٤٥ - وفي إطار مذكرة للتعاون وقعها في عام ٢٠١٢ كل من الإدارة الوطنية المعنية بسلامة المرور على الطرق الرئيسية في الولايات المتحدة ومعهد التثقيف في مجال السير على الطرق، قامت الإدارة المعنية بسلامة المرور بتوفير المساعدة التقنية في آذار/مارس ٢٠١٥ من أجل تطوير وافتتاح أول مختبر في الهند لمنح رخص استخدام أجهزة اختبار نسبة المشروبات الكحولية في غازات التنفس.

٤٦ - وفي حزيران/يونيه ٢٠١٤، قامت مؤسسة غونزالو رودريغيس ومؤسسة MAPFRE للتأمين بنشر تقرير بحثي عن نظم الأمان للأطفال في أمريكا اللاتينية ومنطقة البحر الكاريبي، يتضمن تحليلاً لجدوى تفعيل استخدامها باعتبارها إلزامية^(٨) ويتناول جدوى الاستخدام الإلزامي لنظم الأمان للأطفال في الأرجنتين، وأوروغواي، وباراغواي، وبيرو، وشيلي.

هاء - الركيزة ٥: التدابير المتخذة في أعقاب الحوادث

٤٧ - استضافت منظمة الصحة العالمية الاجتماع الذي يعقده التحالف العالمي لرعاية الجرحى التابع لمنظمة الصحة العالمية^(٩) مرة كل سنتين بمشاركة ممثلين من ١٦ دولة عضواً و ١١ منظمة دولية لمناقشة الاستراتيجية العامة للتحالف، وتنسيق وتوحيد الجهود التي تبذلها منظمة الصحة العالمية في جمع البيانات المتعلقة بالصددمات، ووضع المقاييس والمؤشرات. والتحالف هو عبارة عن شبكة تعاونية دولية تضم منظمات حكومية ومنظمات حكومية دولية ومنظمات غير حكومية، بما في ذلك الجمعيات المهنية، وتعمل على تحسين رعاية المصابين في الفترة السابقة لدخول المستشفى وفي المستشفيات وفي فترة إعادة التأهيل. وقد أجرى التحالف استعراضاً لأداة تقييم نظم معالجة الصدمات التي وضعتها منظمة الصحة العالمية لمجموعة البيانات الدنيا الخاصة بالإصابات، وهو الاستعراض الذي من المقرر صدوره في وقت لاحق من عام ٢٠١٥.

٤٨ - وفي آذار/مارس ٢٠١٥، قام اتحاد الرابطة الأمريكية لضحايا حوادث الطرق ومؤسسة MAPFRE بنشر تقرير بحثي عن التدابير المتخذة في أعقاب الحوادث في البلدان الأيبيرية الأمريكية^(١٠)، يحدد إطاراً للتدابير المتخذة في أعقاب الحوادث ويبحث حالة ضحايا حوادث الطرق في ١٣ بلداً من بلدان أمريكا اللاتينية وإسبانيا والبرتغال.

(٨) يمكن الاطلاع عليه في الموقع: <http://bit.ly/1paoT8k>.

(٩) انظر الموقع: www.who.int/violence_injury_prevention/services/gaci/en/.

(١٠) يمكن الاطلاع عليه في الموقع: www.fundacionmapfre.org/fundacion/es_es/seguridad- vial/investigacion/respuesta-siniestros-transito-iberoamerica.jsp.

٤٩ - واتسع نطاق التحالف العالمي للمنظمات غير الحكومية المعنية بالسلامة على الطرق ليشمل أكثر من ١٤٠ عضواً من ٩٠ بلداً. وفي مراكش، بالمغرب، في آذار/مارس ٢٠١٥، عقد التحالف اجتماعه العالمي الرابع، إلى جانب دورات تدريبية لتنمية القدرات في مجال تحليل البيانات وجمع الأموال. وجررت مناقشة أيضاً بشأن رعاية المشروبات الكحولية، تضمنت عرض أدلة على حجم الأضرار المتصلة بالمشروبات الكحولية. وأنشأ التحالف فريقاً عاملاً بقيادة الناجين من حوادث الطرق، وقد أعد الاتحاد الأوروبي لضحايا حوادث السير لهذا الفريق مذكرة مفاهيمية بشأن العدالة والتدابير المتخذة في أعقاب الحوادث^(١١).

خامساً - أنشطة الدعوة

٥٠ - عُقدت عدة اجتماعات لأصدقاء العقد، وهي مجموعة غير رسمية تتألف من الحكومات والوكالات الدولية التي تضطلع بدور حاسم في تشكيل جدول أعمال عقد العمل من أجل السلامة على الطرق، وذلك منذ صدور التقرير السابق. ومن هذه الاجتماعات اجتماعات عقدت في البرازيل والسويد وسويسرا. وفي ١٤ تشرين الثاني/نوفمبر ٢٠١٤، استضافت حكومة البرازيل ومنظمة الصحة العالمية اجتماعاً لأصدقاء العقد بشأن الأعمال التحضيرية للمؤتمر العالمي الثاني الرفيع المستوى بشأن السلامة على الطرق، المقرر عقده في تشرين الثاني/نوفمبر ٢٠١٥. وضم هذا الاجتماع ممثلين من تسع دول أعضاء وست وكالات دولية. واتخذ المشاركون قرارات تتعلق بموضوع المؤتمر والنتائج المرجوة، وبعملية وضع البرنامج وتوجيه الدعوة، من جملة أمور أخرى. وعُقد اجتماعان إضافيان من أجل مواصلة تقديم إسهامات وتوجيهات للمؤتمر.

٥١ - وفي أيار/مايو ٢٠١٤، اجتمع نحو ١٠٠ من مقرري السياسات والمأنحين وممثلي القطاع الخاص في إطار المنتدى السنوي للسياسات والمأنحين الذي نظمه عقد العمل من أجل زيادة الوعي بشأن العقد وحشد اهتمام المشاركين بغرض دعمه بطرق محددة. وتولى افتتاح المنتدى ممثل لمكتب رئيس وزراء أستراليا. ووجهت الممثلة ميشيل يوه نداءات لإدراج السلامة على الطرق في خطة التنمية لما بعد عام ٢٠١٥ وللمشاركة الفعلية في استقصاء الأمم المتحدة العالمي لعام ٢٠١٥ الذي يحمل عنوان "عالمي" (My World). وقد جاء المنتدى في سياق أسبوع عالمي للعمل من أجل تشجيع المشاركة في استقصاء عام ٢٠١٥

(١١) يمكن الاطلاع عليها في الموقع: <http://fevr.org/wp-content/uploads/2015/08/Final-FEVR-post-crash-response-concept-note-1.pdf>

بعنوان ”عالمي“^(١٢)، وهو الاستقصاء الذي أدلى فيه مليونان من البشر بأصواتهم حتى الآن^(١٣).

٥٢ - وفي أيار/مايو ٢٠١٥، قامت حكومتا البرازيل والاتحاد الروسي باستضافة نشاط مواز خلال الدورة الثامنة والستين لجمعية الصحة العالمية، تحت عنوان ”الحفاظ على الحياة: التقدم المحرز في عقد العمل من أجل السلامة على الطرق للفترة ٢٠١١-٢٠٢٠، والمؤتمر العالمي الرفيع المستوى الثاني المعني بالسلامة على الطرق“. وقد افتتح هذا النشاط وزير الصحة في البرازيل، حيث شجع جميع وزراء الصحة على حضور المؤتمر العالمي الرفيع المستوى المعني بالسلامة على الطرق، المقرر عقده في برازيليا في تشرين الثاني/نوفمبر ٢٠١٥. وأدلى ببيان كل من نائب وزير الشؤون الداخلية بالاتحاد الروسي، ووزير الصحة في تايلند، ونائب وزير الصحة في جنوب أفريقيا، ونائب الأمين المساعد لدائرة الصحة العامة بالولايات المتحدة، والمبعوث الخاص للأمين العام المعني بسلامة الطرق، ومدير اتحاد الرابطات الأيبيرية الأمريكية لضحايا حوادث الطرق.

٥٣ - وأصدرت اللجنة الاقتصادية لأوروبا كتابين إلكترونيين. أولهما يتعلق بالندوة الدولية التي عقدت في آذار/مارس ٢٠١٣ بشأن الحوادث ذات الصلة بالكحول التي يذهب ضحيتها مستخدمو الطرق المعرضون للخطر. بينما اشتمل الكتاب الثاني على عروض ومقابلات وأفلام قصيرة مستمدة من حلقة العمل الإقليمية بشأن السلامة على الطرق التي عقدت في أديس أبابا في تشرين الثاني/نوفمبر ٢٠١٤، في شراكة مع اللجنة الاقتصادية لأفريقيا. وفي اليوم الدولي للتوعية بكيفية المرور الآمن في معابر السكة لعام ٢٠١٤ (٣ حزيران/يونيه)، أصدرت اللجنة الاقتصادية لأوروبا فيلما تحت عنوان ”إنقاذ الأرواح في معابر السكك الحديدية“، أنتج بالشراكة مع الاتحاد الدولي للسكك الحديدية، والمكتب الاتحادي السويسري للنقل. وعُقد اجتماع مائدة مستديرة خاص لمدة يوم واحد بشأن استكشاف سبل الاستفادة من الصكوك القانونية بشأن السلامة على الطرق لمعالجة السياسات المتعلقة بالسلامة في البلدان المنخفضة الدخل والبلدان المتوسطة الدخل فيما يخص المركبات الآلية ذات العجلتين في آذار/مارس ٢٠١٥، وقد نُظِّم بالشراكة مع حكومات إيطاليا وفرنسا والولايات المتحدة.

(١٢) انظر الموقع: <http://www.fiafoundation.org/blog/2014/May/decade-of-action-forum>.

(١٣) انظر الموقع: <http://vote.myworld2015.org/>.

٥٤ - وبمناسبة الأسبوع العالمي للسلامة على الطرق الذي نظّمته الأمم المتحدة، قامت اليونيسيف ومؤسسة اتحاد السيارات الدولي بنشر تقرير مشترك تحت عنوان "التعلم في أمان: جعل الطريق إلى المدرسة آمنة حق من حقوق الطفل"^(١٤)، يدعو إلى اتباع نهج شامل "يقوم على نظام آمن" إزاء تحسين السلامة على الطرق، يكون مرتبطاً بجدول أعمال حقوق الطفل، وبأهداف التنمية المستدامة. وتضمن التقرير دعوة إلى جعل الخبرة المكتسبة في جعل الطرق المؤدية إلى المدارس آمنة في البلدان المرتفعة الدخل تعم فائدتها لتشمل البلدان المنخفضة الدخل والبلدان المتوسطة الدخل. وقاد المدير التنفيذي لليونيسيف حملة نداءات لاتخاذ إجراءات في هذا الصدد، وذلك بمناسبة إطلاق وسمة حملة إنقاذ حياة الأطفال (#SaveKidsLives) في مدينة نيويورك خلال الأسبوع العالمي للسلامة على الطرق لعام ٢٠١٥.

٥٥ - وظلت الشراكة العالمية للسلامة على الطرق تعمل على تعزيز تنفيذ وإنفاذ سياسات قوية تتعلق بالسلامة على الطرق، ودعم أنشطة محددة المهدف بالتعاون مع الفئات المعرضة للخطر من السكان، وبناء القدرات في مجال السلامة على الطرق في البلدان. وعززت الشراكة قدرات نحو ٣٠ ٠٠٠ من أفراد شرطة الطرق في جميع أنحاء العالم من خلال طائفة من الاستراتيجيات، بما في ذلك تعزيز وثائق وخطط السياسات الرئيسية، وتقديم برامج تدريب المدربين، وتوجيه وإرشاد كبار مسؤولي الشرطة والمسؤولين عن عمليات الشرطة، في ظل إقامة شراكة مع منظمات رفيعة المستوى وإجراء زيارات متبادلة. وبتمويل من مؤسسة بلومبرغ الخيرية، تواصل الشراكة إدارة منح السلامة على الطرق المقدمة إلى منظمات المجتمع المدني لتمكينها من التأثير على صانعي القرار من أجل إيلاء الأولوية لسياسات السلامة على الطرق التي تساهم في الحد من الوفيات والإصابات الخطيرة على الطرق وتنفيذ تلك السياسات. وخلال الفترة المشمولة بالتقرير، قُدمت ٤٠ منحة إلى منظمات المجتمع المدني^(١٥).

٥٦ - ويدعو ائتلاف الثلاثة النجوم (٣-Star Coalition)، الذي أنشأه صندوق الصحة العالمية، إلى بناء الطرق التي تم تحديثها حديثاً في البلدان النامية وفقاً لمعيار السلامة الأدنى ذي الثلاثة نجوم (على النحو المعرف في البرنامج الدولي لتقييم الطرق) فيما يخص جميع مستخدمي الطرق.

(١٤) يمكن الاطلاع عليه في الموقع: www.unicef.org/education/files/Safe_to_Learn_report.pdf.

(١٥) انظر الموقع: www.grsroadsafety.org/grants-programme.

٥٧ - وبتنظيم من مؤسسة بلومبرغ الخيرية، دعمت منظمة الصحة العالمية البلدان من أجل زيادة عدد التقارير المقدمة عن مسائل السلامة على الطرق على الصعيد العالمي وتحسين نوعية تلك التقارير. فعلى سبيل المثال، أطلقت منظمة الصحة العالمية في أيار/مايو ٢٠١٤ برنامجاً للزمالة بشأن السلامة على الطرق مدته ثمانية أشهر لفائدة الصحفيين في كمبوديا. واستفاد من البرنامج مراسلون في مجال الصحافة المكتوبة والتلفزيون والإذاعة وفي وسائط الإعلام على الإنترنت، بهدف زيادة وتحسين نوعية الإبلاغ عن مسائل السلامة على الطرق في كمبوديا. وبالإضافة إلى ذلك، نشرت منظمة الصحة العالمية في عام ٢٠١٥ تقريراً إعلامياً موجزاً عن السلامة على الطرق^(١٦) لدعم الصحفيين في إعداد مقالاتهم بشأن السلامة على الطرق. ويتضمن الموجز جميعاً المعلومات عن مواضيع مختلفة بشأن السلامة على الطرق، وذلك بهدف جعل المعلومات أيسر منالاً لوسائل الإعلام في جميع أنحاء العالم.

٥٨ - وتولى عقد المنتدى الدولي الأول بشأن السلامة على الطرق^(١٧) مؤسسة غونزالو رودريغيس في أوروغواي في أيار/مايو ٢٠١٤، بدعم من مؤسسة اتحاد السيارات الدولي، ومؤسسة MAPFRE، وذلك من أجل تعزيز سلامة الأطفال على الطرق ونشر الممارسات الآمنة في أوروغواي وبلدان أخرى في أمريكا اللاتينية ومنطقة البحر الكاريبي. وأسفر هذا المنتدى، الذي ضم أكثر من ٢٠٠ مشارك، عن إعلان مونتيفيديو^(١٨) الذي طُلب فيه اتخاذ إجراءات فورية لضمان سلامة الأطفال على الطرق.

٥٩ - وفي كانون الأول/ديسمبر ٢٠١٤، عقدت الشبكة العالمية للمنظمات المعنية بأمان الأطفال مؤتمر القمة العالمي المعني بالسلامة على الطرق تحت عنوان الحفاظ على سلامة الأطفال بالحفاظ على سلامة الطرق في واشنطن العاصمة. وركز أكثر من ٢٤٠ مشاركاً من ٣٠ دولة على المخاطر التي يواجهها الأطفال على الطرق وعلى الخطوات العملية اللازمة.

٦٠ - وعقدت شركة جونسون آند جونسون عدة مؤتمرات إقليمية بشأن سلامة أسطول النقل، تُوجت بتنظيم أسبوع الأمم المتحدة العالمي الثالث للسلامة على الطرق بهدف التوعية بعقد العمل من أجل السلامة على الطرق ومستخدمي الطرق المعرضين للخطر، والعمل على

(١٦) يمكن الاطلاع عليه في الموقع:

www.who.int/violence_injury_prevention/publications/road_traffic/media_brief/en/

(١٧) نظر الموقع: <http://www.gonzalorodriguez.org/index.php/es/seguridad-vial-es/fisevi>

(١٨) يمكن الاطلاع عليه في الموقع:

www.foroisevi.org/media/noticias/FISEVI_2014_DECLARACION_DE_MONTEVIDEO.pdf

الحصول على شهادة المنظمة الدولية لتوحيد المقاييس ٣٩٠٠١ فيما يخص نظم إدارة حركة المرور على الطرق.

٦١ - وفي عام ٢٠١٤، أتاحت شبكة أرباب العمل من أجل سلامة المرور، وهي منظمة غير حكومية تعنى بالسلامة على الطرق على الصعيد العالمي، دليلها الشامل للسلامة على الطرق بـ ٢١ لغة وبدون مقابل. ويعتمد هذا الدليل على المعلومات التي جمعها المشاركون في استطلاع معايير السلامة على الطرق تحت شعار "Strength in Numbers" الذي أجرته الشبكة، على أن هؤلاء المشاركين يمثلون أكثر من ١٠٠ شركة لديها أسطول نقل في ١٨٠ بلداً. وصدر الدليل بهدف مساعدة أرباب العمل في القطاعين الخاص والعام، مهما كان حجم أسطول النقل لديهم، في النهوض بالسلامة على الطرق في العالم.

٦٢ - وفي آذار/مارس ٢٠١٤، أصدر المرفق العالمي للسلامة على الطرق، بالتعاون مع معهد القياسات الصحية والتقييم الصحي، تقرير "النقل من أجل الصحة: العبء العالمي للمرض نتيجة النقل الآلي بالطرق البرية"^(١٩) في معهد التنمية الخارجية في لندن. وبناء على الدراسات السابقة للعبء العالمي للمرض، يتضمن التقرير قياساً كمياً للآثار الصحية الناجمة عن الإصابات بسبب حوادث المرور على الطرق على مدى العقدين الماضيين، وتلوث الهواء الناشئ عن المركبات. وتوضح النتائج أن الإصابات، إلى جانب التلوث الناجم عن المركبات، تسهم في ٦ أسباب من أصل أسباب الوفيات العشرة الأولى على الصعيد العالمي. وتتجاوز الخسائر في الأرواح نتيجة النقل البري، إذا ما أضيفت إليها الخسائر الصحية نتيجة التلوث الناجم عن المركبات، ما يخلّفه فيروس نقص المناعة البشرية/الإيدز أو السل أو الملاريا أو السكري من وفيات.

٦٣ - ويواصل الاتحاد الدولي للسيارات، من خلال برنامجه للمنح الخاص بالسلامة على الطرق، دعم أنشطة السلامة على الطرق عن طريق نوادي السيارات التابعة له. وبدعم من المؤسسة التابعة للاتحاد الدولي للسيارات، قدم البرنامج قدراً كبيراً من التمويل لأكثر من ١٠٠ من مبادرات السلامة في أكثر من ٥٠ بلداً من أجل حملات التوعية والأنشطة التثقيفية والتدريبية؛ والبنية التحتية للطرق وبرامج فحص المركبات؛ والمؤتمرات والمناسبات وحلقات العمل. وفي عام ٢٠١٥، أنشأ الاتحاد الدولي للسيارات مبادرة جديدة رفيعة المستوى لإشراك القطاع الخاص، بهدف زيادة الوعي على الصعيد الدولي وتعزيز الجهود الدولية المبذولة لجمع الأموال مع التركيز بشكل خاص على خيارات التمويل الابتكاري.

(١٩) متاح على العنوان الشبكي-<http://documents.worldbank.org/curated/en/2014/01/19308007/transport-health-global-burden-disease-motorized-road-transport>

أولا - جمع البيانات وإجراء البحوث/رصد العقد

٦٤ - دعت الجمعية العامة في قرارها ٢٥٥/٦٤ منظمة الصحة العالمية واللجان الإقليمية للأمم المتحدة إلى القيام بتنسيق الرصد المنتظم للتقدم المحرز على الصعيد العالمي وإعداد تقارير عن حالة السلامة على الطرق في العالم. وتم الانتهاء من جمع وتحليل البيانات الواردة من ١٨٠ بلدا شارك في الدراسة الاستقصائية لوضع تقرير الحالة العالمي الثالث عن السلامة على الطرق، الذي سُيُنشر قبل انعقاد المؤتمر العالمي الثاني الرفيع المستوى بشأن السلامة على الطرق. ومنظمة الصحة العالمية بصدد إنشاء منصة إلكترونية مصاحبة للتقرير لعرض بياناته بصريا.

٦٥ - وأصدر الفريق الدولي المعني بجمع وتحليل بيانات السلامة على الطرق تقريره السنوي لعام ٢٠١٤. ويتكون هذا الفريق الدولي، بوصفه فريقا عاملا دائما تابعا للمركز المشترك لبحوث النقل التابع لمنظمة التعاون والتنمية في الميدان الاقتصادي ومنتدى النقل الدولي، من خبراء في شؤون السلامة على الطرق ومعاهد بحوث، وإدارات وطنية للطرق والنقل، ومنظمات دولية، وجامعات وشركات لصناعة السيارات، ورابطات أخرى من بلدان أعضاء في منظمة التعاون والتنمية في الميدان الاقتصادي وبلدان غير أعضاء فيها، وتمثل أهدافه الرئيسية في الإسهام في التعاون الدولي في مجال جمع البيانات المتعلقة بالسلامة على الطرق وتحليلها. ويقدم التقرير السنوي لعام ٢٠١٤^(٢٠) لمحة عامة عن مؤشرات السلامة على الطرق في عام ٢٠١٢ في ٣٧ بلدا، وبيانات أولية لعام ٢٠١٣ وتقارير مفصلة بحسب البلدان. وفي عام ٢٠١٣، أطلق الفريق الدولي المعني بجمع وتحليل بيانات السلامة على الطرق قاعدة بيانات لأمريكا اللاتينية ومنطقة البحر الكاريبي، من أجل دعم أعمال المرصد الأييري - الأمريكي المعني بالسلامة على الطرق.

٦٦ - وأجرت اللجنة الاقتصادية لأفريقيا استعراض منتصف المدة الشامل لخطة العمل الأفريقية للسلامة على الطرق (٢٠١١-٢٠٢٠) التي اعتمدها رؤساء الدول والحكومات الأفريقية. وقدمت النتائج في المؤتمر الأفريقي الثالث للسلامة على الطرق، في إطار التحضير للمؤتمر العالمي الثاني الرفيع المستوى بشأن السلامة على الطرق.

٦٧ - وتتعاون البلدان الأعضاء في المرصد الأييري - الأمريكي المعني بالسلامة على الطرق في مجال جمع البيانات والإحصاءات. وعقد خبراء من منظمة الصحة للبلدان الأمريكية/منظمة الصحة العالمية حلقة دراسية عن جمع البيانات لمنسقي البيانات المتعلقة

(٢٠) متاح على العنوان الشبكي: www.internationaltransportforum.org/pub/pdf/14IrtadReport.pdf.

بالسلامة على الطرق. وفي أيلول/سبتمبر ٢٠١٣، عقدت في سان باولو، البرازيل، مناسبة خاصة عن السلامة على الطرق لراكبي الدراجات النارية بالتعاون مع المرصد وحضرها خبراء من أمريكا اللاتينية وآسيا وأوقيانوسيا وأوروبا، إلى أصحاب المصلحة المحليين، من قبيل ممثلي اتحادات/نقابات سائقي الدراجات النارية. وعقد المؤتمر الدولي للفريق الدولي المعني بجمع وتحليل بيانات السلامة على الطرق ومنظمة التعاون والتنمية في الميدان الاقتصادي بشأن موضوع "تحسين بيانات السلامة من أجل تحسين نتائج السلامة على الطرق"، الذي يتشارك في تنظيمه الفريق والمرصد، في الأرجنتين في تشرين الثاني/نوفمبر ٢٠١٣، وحضره أكثر من ٣٠٠ شخص من أكثر من ٤٠ بلدا.

٦٨ - وفي ٢٧ و ٢٨ آب/أغسطس ٢٠١٤، استضافت منظمة الصحة العالمية، بالتعاون مع رابطة طب الطوارئ في تترانيا، حلقة عمل عُقدت على مدى يومين شاركت فيها بلدان متعددة لاستعراض تنفيذ مراقبة الإصابات المميتة في المشرحات والمستشفيات. وبدعم من منظمة الصحة العالمية، أنشئت نظم من هذا القبيل في مشرحات مختارة في جمهورية تترانيا المتحدة وزامبيا وكينيا وموزامبيق.

٦٩ - وأصدر البرنامج الدولي لتقييم الطرق آخر تقرير ضمن سلسلة "لقاحات من أجل الطرق" وهو تقرير يتضمن موجزا عن معايير السلامة على الطرق في العالم. وتم الآن تقييم أكثر من ٥٠٠ ٠٠٠ كيلومتر من الطرق في أكثر من ٧٠ بلدا وحصل ما يزيد على نصف الطرق على نجمة واحدة أو نجمتين من جانب جميع مستخدمي الطرق (الطرق التي تحصل على خمس نجوم هي التي تستوفي أعلى معايير السلامة). وتشمل مجموعات بيانات البرنامج الدولي لتقييم الطرق أيضا بيانات تقدير الوفيات على الصعيد المحلي التي يمكن أن تساعد الوكالات في توجيه العمل عبر جميع جوانب الاستجابة في إطار نظم السلامة، ولا سيما عندما لا تتوفر بيانات التحطم عن الفترات الماضية.

ثانيا - الدعم المالي

٧٠ - على مدى السنوات الماضية، زاد البنك الدولي على نحو مطرد ما يقدمه من أموال في إطار إقراضه في مجال السلامة على الطرق وما يفرضه من معايير ينبغي التقيد بها لاستيفاء شروط الحصول على القروض وهو يسعى إلى كفالة الاستدامة في التدخلات التي تتجاوز التمويل المقدم عن طريق برامج بناء القدرات. وتم الحصول على تمويل جديد للمرفق العالمي للسلامة على الطرق من إدارة التنمية الدولية بالمملكة المتحدة ومؤسسة بلومبرغ الخيرية لبناء القدرات العلمية والإدارية في البلدان المنخفضة الدخل والبلدان المتوسطة الدخل.

٧١ - وفي شباط/فبراير ٢٠١٥، منحت مؤسسة بلومبرغ الخيرية مبلغ ١٢٥ مليون دولار على مدى خمس سنوات لمجموعة من الشركاء، بما في ذلك شركة Embark والبرنامج العالمي الجديد لتقييم السيارات وبرنامج السلامة على الطرق في العالم، وكلية الصحة العامة في جامعة جونز هوبكنز، والرابطة الوطنية لموظفي النقل في المدن، واتحاد مدن أمريكا الشمالية، والمرفق العالمي للسلامة على الطرق التابع للبنك الدولي، ومنظمة الصحة العالمية، للحد من الوفيات والإصابات الناجمة عن حوادث المرور على الطرق في البلدان المنخفضة الدخل والبلدان المتوسطة الدخل والمدن^(٢١). والبلدان الخمسة هي تايلند وجمهورية تنزانيا المتحدة والفلبين والصين والهند. والمدن العشر هي أديس أبابا وأكرا وباندونغ (إندونيسيا) وبانكوك وبوغوتا وسان باولو (البرازيل) وشنغهاي (الصين) وفورتاليزا البرازيل ومومباي (الهند) ومدينة هو شي مين. وسيعمل البرنامج على الصعيد الوطني من أجل تعزيز تشريعات السلامة على الطرق. وبالإضافة إلى ذلك، يوفر البرنامج التمويل لدعم سلسلة من التقارير عن حالة السلامة على الطرق في العالم.

٧٢ - ويستثمر المصرف الأوروبي للاستثمار في مجال السلامة على الطرق من خلال سياسة الإقراض في مجال النقل داخل الاتحاد الأوروبي، من خلال تمويل عناصر السلامة المدججة ضمن مشاريع التشييد والإصلاح. ويسعى المصرف أيضا إلى نقل الاحتياجات والدروس المستفادة في الاتحاد الأوروبي إلى جميع البلدان الأعضاء المشمولة بعمليات البنك ويستخدم السلامة على الطرق بوصفها معيارا أساسيا للأهلية يُشترط توافره للحصول على تمويل لأنواع معينة من المشاريع. ولا يزال المصرف يوفر التمويل للبحث والتطوير الذي يشمل تكنولوجيات جديدة من قبيل نظم السلامة الإيجابية والسلبية المستخدمة في السيارات والمركبات التجارية والدراجات النارية. وخارج الاتحاد الأوروبي، ييسر المصرف تقديم منح لتمويل حملات التوعية بالسلامة على الطرق في إطار المشاريع التي يتم تمويلها بشكل مشترك مع الشركاء الإنمائيين الآخرين. ويتم اختيار توقيت إطلاق الحملات بحيث تتزامن مع الانتهاء من مشاريع الطرق وعادة ما تهدف إلى الحفاظ على السلامة بالنسبة لمستخدمي الطرق المعرضين للخطر. وخلال عامي ٢٠١٤ و ٢٠١٥، أضيفت ثلاثة مخططات محتملة جديدة تتضمن أنشطة للتوعية في بابوا غينيا الجديدة وتيمور - ليشتي وكينيا.

(٢١) انظر www.bloomberg.org/press/releases/bloomberg-philanthropies-global-road-safety-program-inviting-select-cities-countries-compete-funding-support/

٧٣ - وقدم عدة شركاء التمويل لدعم سفر ممثلي البلدان المنخفضة الدخل إلى المؤتمر العالمي الثاني الرفيع المستوى بشأن السلامة على الطرق بما في ذلك البنك الدولي والمؤسسة التابعة للاتحاد الدولي للسيارات ووزارة النقل في الولايات المتحدة.

٧٤ - وتم توفير تمويل لدعم عدد من مشاريع السلامة على الطرق في البلدان المنخفضة الدخل والبلدان المتوسطة الدخل ولدعم المناسبات التي يعقدها المجتمع المدني من جانب منظمات القطاع الخاص، مثل شركات Johnson & Johnson و Jansen و Michelin و Shell و Toyota و Total ومبادرة السلامة على الطرق في العالم.

ثالثاً - الاستنتاجات والتوصيات

٧٥ - منذ التقرير السابق، تم الاضطلاع بالعديد من الأنشطة على الصعد الوطني والإقليمي والعالمي من جانب الأوساط المعنية بالسلامة على الطرق.

٧٦ - ويجب الاضطلاع بالمزيد من الإجراءات لتحقيق الغاية المتمثلة في عقد العمل من أجل السلامة على الطرق (٢٠١١-٢٠٢٠) وأهداف التنمية المستدامة للحد من الوفيات، ولا سيما فيما يتعلق بحماية مستخدمي الطرق المعرضين للخطر، وسن وإنفاذ قوانين جيدة للسلامة على الطرق ومعالجة مسألة سلامة المركبات والبنية التحتية.

٧٧ - ولا يزال الدعم المالي يشكل تحدياً وثمة حاجة إلى المزيد من التمويل لدعم أنشطة السلامة على الطرق.

٧٨ - ولضمان أن يحقق عقد العمل من أجل السلامة على الطرق الهدف المتمثل بإنقاذ أرواح ٥ ملايين شخص، يوصى بأن تدعو الجمعية العامة الدول الأعضاء إلى القيام بما يلي:

(أ) معالجة السلامة على الطرق بصورة كلية، بدءاً بتنفيذ نظام جيد لإدارة السلامة على الطرق أو الاستمرار في تنفيذه، بما يشمل وجود وكالة رائدة؛ والتعاون المشترك بين إدارات الطرق/النقل والشرطة/العدل والصحة والتعليم؛ ووضع خطط وطنية للسلامة على الطرق تتشبا مع الخطة العالمية للعقد؛ وتحديد أهداف كمية للحد من الإصابات والوفيات؛

(ب) الانضمام إلى الصكوك القانونية الدولية للأمم المتحدة بشأن السلامة على الطرق، مثل اتفاقيتي عام ١٩٦٨ بشأن حركة المرور على الطرق ولافتات وإشارات الطرق، وتعزيز وتنفيذ تلك الأدوات؛

(ج) وضع تشريعات شاملة بشأن عوامل الخطر والوقاية، وحماية المارة والمستجيبين الأوائل، وتعزيز الإنفاذ من أجل تحقيق الهدف الذي حددته الجمعية العامة والمتمثل في زيادة نسبة البلدان التي لديها تشريعات شاملة إلى ٥٠ في المائة بحلول عام ٢٠٢٠؛

(د) تعزيز إنفاذ التشريعات القائمة والجهود المبذولة في مجال الدعوة من أجل تخفيض عدد الإصابات والوفيات؛

(هـ) تحسين نوعية البيانات المتعلقة بالسلامة على الطرق، بما في ذلك تعزيز الجهود الرامية إلى جمع بيانات ملائمة من أجل إدارة السلامة على الطرق، من قبيل الآثار الصحية والاجتماعية والاقتصادية وفعالية التدخلات من حيث التكلفة، ورصد التقدم المحرز في مجال السلامة على الطرق؛

(و) تعزيز وتحسين الرعاية قبل الدخول إلى المستشفى وخدمات معالجة الصدمات وإعادة التأهيل؛

(ز) تحسين البنية التحتية، بما في ذلك من خلال استهداف العشرة في المائة الأكثر كثافة مروية من بين الطرق الموجودة وتحديد أهداف مناسبة لتقييم البنية التحتية للطرق عن طريق إعطائها عددا من النجوم من جانب جميع مستخدمي الطرق واعتماد معيار ثلاثة نجوم كحد أدنى وإجراء عمليات مراجعة لسلامة الطرق لجميع مشاريع إنشاء الطرق الجديدة.

(ح) زيادة التمويل لمشاريع تعزيز السلامة على الطرق واستحداث آليات مستدامة ومبتكرة للتمويل؛

(ط) كفالة الدعم السياسي لأهداف التنمية المستدامة والالتزام المالي بها من أجل تحقيق الهدف الطموح المتمثل في خفض عدد الوفيات الناجمة عن حركة المرور على الطرق إلى النصف بحلول عام ٢٠٢٠؛

(ي) الاعتراف باليوم العالمي لإحياء ذكرى ضحايا حركة المرور على الطرق؛

(ك) المشاركة بهمة في المؤتمر العالمي الثاني الرفيع المستوى بشأن السلامة على الطرق، المقرر عقده في البرازيل في تشرين الثاني/نوفمبر ٢٠١٥.

٧٩ - وقد ترغب الجمعية العامة في تشجيع الدول الأعضاء على:

(أ) دعم عملية لوضع مؤشرات وأهداف عالمية وإقليمية ووطنية للسلامة على الطرق؛

- (ب) الاستفادة من النتائج والاستنتاجات والتوصيات الواردة في تقارير منظمة الصحة العالمية عن حالة السلامة على الطرق في العالم؛
- (ج) وضع وتنفيذ استراتيجيات تولي اهتماما خاصا لاحتياجات مستخدمي الطرق المعرضين للخطر؛
- (د) المشاركة في برامج تقييم السيارات الجديدة؛
- (هـ) طلب تقديم تقرير عن هذه المسائل إلى الجمعية العامة في دورتها الحادية والسبعين.
-