

Distr.: General  
13 August 2019  
Arabic  
Original: English



الدورة الرابعة والسبعون  
البند ١٢ من جدول الأعمال المؤقت\*  
تحسين السلامة على الطرق في العالم

## تحسين السلامة على الطرق في العالم

### مذكرة من الأمين العام

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



الرجاء إعادة استعمال الورق

\* A/74/150

100919 030919 19-13829X (A)



أعدت منظمة الصحة العالمية هذا التقرير بالتعاون مع لجان الأمم المتحدة الإقليمية وشركاء آخرين في فريق الأمم المتحدة المعني بالتعاون في مجال السلامة على الطرق. ويوفر التقرير معلومات مُستجدة عن تنفيذ التوصيات الواردة في قرار الجمعية العامة ٢٧١/٧٢ ويتضمن سرداً للأنشطة التي اضطلعت بها الأوساط المعنية بالسلامة على الطرق في العالم منذ صدور التقرير السابق (A/72/359) سعياً إلى تحقيق أهداف عقد العمل من أجل السلامة على الطرق (٢٠١١-٢٠٢٠) وأهداف التنمية المستدامة ذات الصلة. وشملت التطورات البارزة خلال الفترة المتخللة للتقريرين ما يلي: موافقة الدول الأعضاء بتوافق الآراء على مجموعة مؤلفة من ١٢ غاية طوعية في مجال السلامة على الطرق في العالم من أجل إرشاد العمل وضمان قياس التقدم على الصعيدين الوطني والعالمي؛ إنشاء صندوق الأمم المتحدة الاستئماني للسلامة على الطرق لدعم التقدم صوب تحقيق أهداف التنمية المستدامة وغاياتها المتصلة بالسلامة على الطرق؛ العرض الذي قدمته حكومة السويد لاستضافة المؤتمر الوزاري العالمي الثالث بشأن السلامة على الطرق في عام ٢٠٢٠؛ اعتماد جمعية الصحة العالمية القرار ٧٢-١٦ بشأن رعاية الطوارئ والصدمات؛ نشر التقرير المرحلي العالمي لعام ٢٠١٨ بشأن السلامة على الطرق، وهو التقرير الرابع من نوعه الذي تصدره منظمة الصحة العالمية، ويبرز حجم العبء الذي تجلبه الإصابات الناجمة عن حوادث السير على الطرق ويشرح الحلول المتبعة للتصدي له. وأُخذت مبادرات على الصعيد الإقليمي لتيسير حوار السياسات بما في ذلك من خلال إنشاء شبكات إقليمية للمشترعين المعنيين بالسلامة على الطرق، وتعزيز جمع المعلومات بما في ذلك عن طريق إنشاء مرصد إقليمية للسلامة على الطرق وتحسين البنية التحتية وسلامة المركبات وبناء القدرات. ويختتم التقرير بتقديم عدد من التوصيات إلى الجمعية العامة لتوجيه العمل فيما بين الدول الأعضاء اللازم لتحقيق أهداف عقد العمل من أجل السلامة على الطرق والغايتين ٦-٣ و ١١-٢ ضمن أهداف التنمية المستدامة.

## أولاً - مقدمة

١ - تتسبب حوادث السير على الطرق في أكثر من ١,٣٥ مليون حالة وفاة سنوياً. ويمثل المترجلون وراكبو الدراجات الهوائية والدراجات النارية ٥٤ في المائة من إجمالي الوفيات الناجمة عن حوادث السير على الطرق عالمياً. ويقع في البلدان المنخفضة إلى المتوسطة الدخل ٩٣ في المائة من إجمالي الوفيات المتصلة بالسير على الطرق، في حين أنها تمثل ٨٥ في المائة من إجمالي السكان و ٦٠ في المائة من إجمالي المركبات.

٢ - وقد أناطت الجمعية العامة في قرارها ٢٨٩/٥٨ منظمة الصحة العالمية ولاية العمل كمنسق لقضايا السلامة على الطرق ضمن منظومة الأمم المتحدة، وتواصل المنظمة في سياق اضطلاعها بهذا الدور التعاون عن كثب مع اللجان الإقليمية للأمم المتحدة.

٣ - ودأبت الجمعية العامة منذ عام ٢٠٠٤ على توجيه الانتباه إلى أزمة السلامة على الطرق في العالم، والحاجة إلى تحسين الحالة. واستقرت الجمعية العامة مؤخراً في قرارها ٢٧١/٧٢ على اتخاذ عدة خطوات من أجل تعجيل التقدم نحو تحقيق أهداف التنمية المستدامة وغاياتها المرتبطة بالسلامة على الطرق، بما فيها الغاية ٣-٦ التي ترمي إلى خفض عدد الوفيات والإصابات العالمية الناجمة عن حوادث السير على الطرق إلى النصف بحلول عام ٢٠٢٠، والغاية ١١-٢ التي ترمي إلى توفير إمكانية وصول الجميع إلى نظم النقل المأمونة والميسورة والمجهزة والمستدامة، وتحسين السلامة على الطرق لا سيما من خلال توسيع نطاق النقل العام بحلول عام ٢٠٣٠. ورحبت الجمعية العامة أيضاً بالعرض المقدم من حكومة السويد لاستضافة المؤتمر الوزاري العالمي الثالث بشأن السلامة على الطرق<sup>(١)</sup> في عام ٢٠٢٠، كما رحبت بتوافق الآراء حول غايات الأداء العالمية الاثنتي عشرة بشأن السلامة على الطرق وإنشاء صندوق الأمم المتحدة الاستئماني للسلامة على الطرق. وطلبت أيضاً في القرار إلى منظمة الصحة العالمية مواصلة رصد التقدم المحرز من خلال تقاريرها المتعلقة بالسلامة على الطرق في العالم، كما دعت منظمة الصحة العالمية واللجان الإقليمية للأمم المتحدة إلى تيسير تنظيم أسبوع الأمم المتحدة العالمي الخامس للسلامة على الطرق في عام ٢٠١٩.

٤ - وهذا هو التقرير الخامس الذي يُقدّم استجابة لقرار الجمعية العامة ٦٤/٢٥٥. ويشرح التقرير، الذي يغطي الفترة من أيلول/سبتمبر ٢٠١٧ إلى تموز/يوليه ٢٠١٩، الأنشطة التي اضطلعت بها منذ صدور التقرير السابق هيئات الأمم المتحدة والوكالات والمنظمات الحكومية ومنظمات المجتمع المدني والقطاع الخاص المعنية بالسلامة على الطرق في العالم.

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

٥ - تحدد هدف عقد العمل من أجل السلامة على الطرق المعلن للفترة ٢٠١١-٢٠٢٠، في تثبيت المستوى المتوقع للوفيات الناجمة عن السير على الطرق حول العالم ثم تخفيضه، عن طريق زيادة الأنشطة التي يُضطلع بها على الصعيد الوطني والإقليمي والعالمي. وتبرز هدف عقد العمل باعتماد غايات لتحقيق

(١) تعيّر مسمى المؤتمر من المؤتمر العالمي الرفيع المستوى الثالث بشأن السلامة على الطرق (انظر قرار الجمعية العامة ٧٢/٢٧١)

إلى المؤتمر الوزاري العالمي الثالث بشأن السلامة على الطرق.

السلامة على الطرق في العالم في إطار خطة التنمية المستدامة لعام ٢٠٣٠، بما فيها الغايتان ٣-٦ و ١١-٢.

٦ - واستكمالاً لغايات السلامة على الطرق المشمولة بأهداف التنمية المستدامة، وافقت الدول الأعضاء في تشرين الثاني/نوفمبر ٢٠١٧ على مجموعة مؤلفة من اثني عشرة غاية طوعية عالمية تتعلق بالأداء تتناول عوامل الخطر الرئيسية وآليات تقديم الخدمات وترمي إلى تخفيض الوفيات والإصابات الناجمة عن السير على الطرق<sup>(٢)</sup>. وقد أعدت هذه الغايات لمساعدة الدول المهتمة على تعديل محاور تركيزها ورفع كفاءة أنشطتها الوطنية في مجال السلامة على الطرق، حسب الاقتضاء، وتوفير وسائل لرصد ما يُحرز من تقدم.

٧ - وحسبما لوحظ في التقرير المرحلي العالمي لعام ٢٠١٨ بشأن السلامة على الطرق، الذي نشرته منظمة الصحة العالمية، أمكن في السنوات الأخيرة تبييت عدد الوفيات الناجمة عن حوادث السير على الطرق عند مقارنته بعدد السكان في العالم كما انخفض معدل الوفيات عند مقارنته بعدد المركبات.

٨ - وزاد منذ بداية عقد العمل عدد الأنشطة والجهات الفاعلة والقطاعات المنخرطة في منع الإصابة الناجمة عن حوادث السير على الطرق. وواصل فريق الأمم المتحدة المعني بالتعاون في مجال السلامة على الطرق، الذي تيسر أعماله منظمة الصحة العالمية، دوره كمنتدى غير رسمي لتبادل الآراء وتنسيق الأنشطة على الصعيد العالمي، بما في ذلك التخطيط لأسبوع الأمم المتحدة العالمي الخامس للسلامة على الطرق، والتحضير لانعقاد المؤتمر الوزاري العالمي الثالث بشأن السلامة على الطرق، وتنسيق إعداد وثائق توجيهية بشأن السلامة على الطرق. وبدوره، تنامي مستوى المشاركة السياسية الذي حظيت به مسألة السلامة على الطرق. وعلى سبيل المثال، واصل المبعوث الخاص المعني بالسلامة على الطرق الذي عينه الأمين العام في نيسان/أبريل ٢٠١٥، مساعيه من أجل حشد الدعم السياسي في أرفع المستويات.

٩ - وجرى أيضاً تناول مسألة السلامة على الطرق كعنصر أساسي في جداول أعمال أوسع نطاقاً، منها صحة الأطفال والمراهقين، والأنشطة البدنية، والتنمية والتنقل المستدام. ومثال على ذلك، اشتغال مبادرة صحة الأطفال، ومبادرة التنقل المستدام من أجل الجميع، والشراكة من أجل مدن صحية، وخطط العمل العالمية لمنظمة الصحة العالمية المتعلقة بالنشاط البدني للفترة ٢٠١٨-٢٠٣٠ عنصراً يتعلق بالسلامة على الطرق.

١٠ - وبغية استعراض التقدم المحرز في تحقيق أهداف عقد العمل والغايات ذات الصلة المشمولة بأهداف التنمية المستدامة، وإتاحة الفرصة للدول الأعضاء من أجل إجراء مزيد من المناقشات بشأن سبل تحقيق أهداف التنمية المستدامة بحلول عام ٢٠٣٠، رحبت الجمعية العامة في قرارها ٢٧١/٧٢ بالعرض الذي تقدمت به حكومة السويد لاستضافة المؤتمر الوزاري العالمي الثالث بشأن السلامة على الطرق، المقرر انعقاده في استكهولم في يومي ١٩ و ٢٠ شباط/فبراير ٢٠٢٠. وفي معرض التحضير للمؤتمر، اجتمعت هيئات للتخطيط تتألف من ممثلي الحكومات والمنظمات الدولية والمنظمات غير الحكومية والمؤسسات الأكاديمية والقطاع الخاص لإعداد برنامج المؤتمر ووضع وثيقته الختامية.

(٢) انظر الموقع الإلكتروني في العنوان التالي: [www.who.int/violence\\_injury\\_prevention/road\\_traffic/12GlobalRoadSafetyTargets.pdf?ua=1](http://www.who.int/violence_injury_prevention/road_traffic/12GlobalRoadSafetyTargets.pdf?ua=1)

### ثالثا - الصكوك القانونية الدولية، والقرارات والصكوك الدولية في مجال السياسات

١١ - واصلت اللجنة الاقتصادية لأوروبا، من خلال المنتدى العالمي المعني بسلامة السير على الطرق، العمل على استعراض اتفاقية السير على الطرق لعام ١٩٦٨ واتفاقية لافتات وإشارات الطرق لعام ١٩٦٨، اللتين ينضم إليهما ٧٩ و ٦٧ من الأطراف المتعاقدة، على التوالي. وبحث المنتدى بوجه خاص قدر الانسجام بين اتفاقية السير على الطرق، وأحكام الأنظمة التقنية للمركبات المتعلقة برخص قيادة المركبات والقيادة الآلية للمركبات. وناقش المنتدى أيضا التبعات التي ترتبها القيادة الآلية للمركبات على مفهوم وجود سائق للمركبة يتولى تشغيلها من الداخل والخارج، واتخذ قرارا في أيلول/سبتمبر ٢٠١٨ بشأن وزع مركبات على درجة عالية من الأتمتة أو كاملة الأتمتة للسير على الطرق.

١٢ - وواصل المنتدى العالمي استكمال تحديث صكوكه السياساتية، ومنها القرار الموحد بشأن السير على الطرق، بإدخال تغييرات تهدف إلى تطبيق "نهج المنظومة الآمنة" في مجال الطرق. واقترح المنتدى أيضا استكمالات إضافية تتعلق بمسائل عدم الانتباه أثناء القيادة، وأمان المركبات ذات العجلتين، ومستخدمي الطريق المعرضين للخطر.

١٣ - وأعد المنتدى العالمي نسخة مسبقة لتقرير فريق الخبراء المعني بلافتات وإشارات الطرق. وأبرز التقرير النهائي المُنتظر اعتماده في أيلول/سبتمبر ٢٠١٩ أوجه التضارب بين اتفاقية لافتات وإشارات الطرق، والاتفاق الأوروبي لعام ١٩٧١ المكمل للاتفاقية، واقترح إدخال تعديلات على المرفقات الأولى والثاني والثالث في الاتفاقية، وعلى أحكام الاتفاق الأوروبي والبروتوكول المتعلق بعلامات الطرق. وقُدمت للأطراف المتعاقدة أيضا توصيات واستنتاجات بشأن تنفيذ اتفاقية لافتات وإشارات الطرق، والاتفاق الأوروبي.

١٤ - وتواصل اللجنة الاقتصادية لأوروبا، عن طريق المنتدى العالمي لتنسيق الأنظمة المتعلقة بالمركبات، إعداد تنظيمات تقنية دولية بشأن شهادات التصديق على المركبات وأنظمتها الفرعية وأجزائها. واستعرض المنتدى العالمي أيضا الصكوك الدولية الداخلة في مجال اختصاصه التي توفر إطار العمل التقني. وقد زاد إلى ٦٤ عدد البلدان، بما فيها البلدان المالكة لصناعات كبرى للسيارات، التي تشكل أطرافا متعاقدة في الاتفاقين الدوليين الرئيسيين للأمم المتحدة<sup>(٣)</sup>. وصيغ قرار متبادل يهدف إلى ضمان الاتساق بين الاتفاقين.

١٥ - وفي أيار/مايو ٢٠١٩، اتخذت جمعية الصحة العالمية في دورتها الثانية والسبعين القرار ٧٢-١٦ بشأن رعاية الطوارئ والصدمات ويرمي إلى مساعدة البلدان على ضمان توفير الرعاية في الوقت المناسب للمرضى والمصابين بدرجات عالية من الشدة. وسعى القرار الذي قدمته حكومتا إسواتيني وإثيوبيا وشارك في تقديمه ما يربو على ٣٠ من الدول الأعضاء، إلى التغلب على بعض التحديات الرئيسية التي تواجهها البلدان في توفير رعاية الطوارئ الآنية، ومنها قلة تنسيق الرعاية السابقة على دخول المستشفيات أو التي تقدم في مرافق الرعاية، ونقص عدد الموظفين الدائمين المخصصين لوحدة الطوارئ وانعدام المعايير المتعلقة بالإدارة والتوثيق السريريين. وأبرز المدير العام لمنظمة الصحة العالمية في التقرير الذي قدمه إلى

(٣) اتفاق عام ١٩٥٨ المتعلق باعتماد شروط موحدة للموافقة، وللإعتراف المتبادل بالموافقة على معدات وقطع المركبات الآلية؛ واتفاق عام ١٩٩٨ المتعلق بوضع أنظمة تقنية عالمية للمركبات ذات العجلات والمعدات والقطع التي تلائم المركبات ذات العجلات و/أو الممكن استخدامها فيها.

جمعية الصحة العالمية بشأن نُظم رعاية الطوارئ، أنه بمستطاع جميع الدول لأعضاء، بصرف النظر عن مدى توافر الموارد، اتخاذ خطوات لتعزيز نظم رعاية الطوارئ فيها. ودعت جمعية الصحة العالمية إلى القيام في المستقبل القريب ببذل جهود إضافية على الصعيد العالمي لزيادة توفير رعاية الطوارئ في سياق التغطية الصحية الشاملة، وحثت الدول الأعضاء على العمل في سبيل ذلك باتباع عدة نُهج، منها وضع سياسات تضمن توفير سبيل شامل لتمتع الجميع بالرعاية في حالات الطوارئ، وإجراء تقييم في منظمة الصحة العالمية لنظام رعاية الطوارئ لتحديد الفجوات فيه ووضع أولويات للعمل، وإتاحة التدريب في مجال رعاية الطوارئ لجميع موفري الرعاية الصحية ذوي الصلة. ودعت جمعية الصحة العالمية أيضا أمانة منظمة الصحة العالمية إلى زيادة الدعم التقني الذي تقدمه إلى الدول الأعضاء. ومؤازرةً لهذا القرار، اجتمعت خمس دول أعضاء، بالتعاون مع منظمة الصحة العالمية، على عقد مناسبة جانبية رسمية عن نظم رعاية الطوارئ من أجل إدراجها في التغطية الصحية الشاملة.

## رابعا - الدعم والتعاون في المجال التقني

### ألف - الركيزة ١: إدارة السلامة على الطرق

١٦ - أنشأت منظمة الصحة العالمية، بالتعاون مع اللجان الإقليمية وكيانات أخرى في الأمم المتحدة، بموجب التكليف الذي أناطه بها قرار الجمعية العامة ٢٦٠/٧٠، عملية لتيسير وضع أهداف طوعية عالمية بشأن عوامل الخطر الرئيسية وآليات تقديم الخدمات. وفي تشرين الثاني/نوفمبر ٢٠١٧، استكملت الدول الأعضاء مجموعة شاملة تضم اثنتي عشرة غاية تتعلق بالسلامة على الطرق تغطي ركائز عقد العمل الخمس. ولإتمام هذا العمل، عُقدت في شباط/فبراير ٢٠١٨ مشاورات غير رسمية للدول الأعضاء بشأن مؤشرات السلامة على الطرق، جرى في ختامها تحديد مجموعة مؤشرات تغطي العمليات والنواتج لكل غاية من الغايات الاثنتي عشرة. وقد صيغت هذه المؤشرات، مشفوعة بالغايات العالمية، من أجل توجيه مسيرة العمل وقياس التقدم المحرز على الصعيدين الوطني والعالمي. وعن طريق فريق الأمم المتحدة المعني بالتعاون في مجال السلامة على الطرق، استُهل العمل على صياغة وثيقة توجيهات للدول الأعضاء تشرح كيفية التعامل مع الغايات الاثنتي عشرة.

١٧ - وفي أيار/مايو ٢٠١٨، اعتمدت المفوضية الأوروبية خطة عمل استراتيجية جديدة بشأن السلامة على الطرق، حددت فيها الخطوط العامة للإجراءات المخطط لها حتى عام ٢٠٣٠، وتضمنت غاية تتوخى خفض الوفيات والإصابات الخطيرة بنسبة ٥٠ في المائة بحلول عام ٢٠٣٠، وإعداد مؤشرات أداء رئيسية. وانطوت الخطة أيضا على مقترحين تشريعيين جديدين، أُقرا بالفعل من جانب المجلس الأوروبي والبرلمان الأوروبي، لمراجعة التنظيمات المتعلقة بالسلامة العامة للمركبات التي تخوّل إدخال ستة عشر تكنولوجيا جديدة في مجال السلامة في جميع المركبات بحلول عام ٢٠٢٤، وتنقيح التوجيه المتعلق بإدارة سلامة البنية التحتية للطرق الذي يتضمن إجراءات جديدة بشأن تقييمات الأثر المتعلقة بسلامة الطرق، ومراجعات الأداء والتفتيشات، وتطبيق التحديد الاستباقي لحدود المخاطر، وتوسيع نطاق التوجيه ليشمل جميع الطرق السريعة والطرق الرئيسية.

١٨ - وفي شباط/فبراير ٢٠١٩، دُشنت استراتيجية منظومة الأمم المتحدة للسلامة على الطرق وُزودت بالموظفين اللازمين، وتستهدف الاستراتيجية وضع نُهج منسقة لمنع حوادث السير على الطرق التي تمثل

السبب الرئيسي لوفيات موظفي الأمم المتحدة. وبغية التعجيل بتنفيذ هذه السياسة فيما بين كيانات الأمم المتحدة، استهلكت منظمة الصحة العالمية سياسة جديدة بشأن إدارة أسطول المركبات والسلامة على الطرق خلال أسبوع الأمم المتحدة العالمي الخامس للسلامة على الطرق الذي نُظِم في أيار/مايو ٢٠١٩.

١٩ - وفي أيلول/سبتمبر ٢٠١٧، نظمت اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لآسيا والمحيط الهادئ حلقة عمل دون إقليمية عُقدت في كمبوديا حول موضوع "تحديث الأهداف والغايات الإقليمية للسلامة على الطرق في منطقة آسيا والمحيط الهادئ للفترة ٢٠١٦-٢٠٢٠". وسبق ذلك اعتماد وزراء النقل لهذه الأهداف والغايات خلال المؤتمر الوزاري المعني بالنقل المعقود في موسكو في كانون الأول/ديسمبر ٢٠١٦، وجرى استخدامها كمبادئ توجيهية لصياغة السياسات وتنفيذها، وأداةً للتقييم من أجل تحديد ما يُحرز من تقدم على صعيد تحسين السلامة على الطرق إقليمياً وعالمياً.

٢٠ - وفي كانون الأول/ديسمبر ٢٠١٧، وفي سياق الدورة الثامنة عشرة للجنة النقل واللوجستيات التابعة للجنة الاقتصادية والاجتماعية لغربي آسيا (الإسكوا)، عُرضت على اللجنة وثيقة برلمانية عن السلامة على الطرق في الدول العربية والتحديات التي تواجه تنفيذ عقد العمل. وأوصت اللجنة بتنظيم حلقة عمل مكرّسة لموضوع السلامة على الطرق في المنطقة العربية، عقدتها اللجنة بالفعل في وقت لاحق في بيروت في تشرين الثاني/نوفمبر ٢٠١٨ كجزء من دورة انعقادها التاسعة عشرة، بدعم تلقته من المبعوث الخاص وبالتعاون مع اللجنة الاقتصادية لأوروبا والبنك الدولي. وحددت حلقة العمل الإقليمية بشأن إدارة السلامة على الطرق في البلدان العربية مجموعة أولويات إقليمية في مجال إدارة السلامة على الطرق للفترة ٢٠١٩-٢٠٢٠.

٢١ - وأجريت استعراضات لأداء السلامة على الطرق لمساعدة البلدان على تعزيز قدراتها الوطنية في مجال إدارة السلامة على الطرق، وتحسين أداءها الوطني في هذا المجال. وصدرت في حزيران/يونيه ٢٠١٨ نتائج الاستعراضات التي أجرتها اللجنة الاقتصادية لأوروبا واللجنة الاقتصادية لآسيا والمحيط الهادئ واللجنة الاقتصادية لأمريكا اللاتينية ومنطقة البحر الكاريبي لألبانيا والجمهورية الدومينيكية وجورجيا وفيت نام. وأجريت استعراضات للأداء أيضاً شملت الكاميرون وأوغندا بدعم من المبعوث الخاص واللجنة الاقتصادية لأوروبا واللجنة الاقتصادية لأفريقيا.

٢٢ - واستمر إعداد الأدوات التي تساعد البلدان على اختيار الاستراتيجيات الأنسب لها وتنفيذها، بما فيها أداة مكعب الأمان (الأسباب والمكاسب والكفاءة، في مجال السلامة)، والأداة الممولة من المفوضية الأوروبية في إطار برنامج أفق عام ٢٠٢٠، وأداة السلامة المستقبلية (المنظومات الآمنة لسلامة النقل الداخلي في المستقبل - سيف فيتس)؛ والأداة التي تطورها اللجنة الاقتصادية لأوروبا بدعم من الاتحاد الدولي للنقل على الطرق.

٢٣ - وتواصل الرابطة العالمية للطرق استكمالها الدوري لدليل السلامة على الطرق الذي تتيحه على الإنترنت، وتتعاون في ذلك مع شركاء دوليين. ويرمي الدليل إلى زيادة المعرفة والفهم بالمبادئ المتعلقة بمنظومات السلامة على الطرق بتوفير عملية واضحة خطوة بخطوة تيسر على البلدان تنفيذ ممارسات محسنة في مجال السلامة على الطرق.

٢٤ - وأنجزت جامعة جون هوبكنز والشراكة العالمية للسلامة على الطرق ثلاث دورات دراسية عن القيادة العالمية في مجال السلامة على الطرق، عُقدت في نيروبي، وبالتييمور (الولايات المتحدة الأمريكية)،

ويونس آيرس وأفاد منها ١٩٥ مشتركاً من ٣٠ من البلدان المنخفضة إلى المتوسطة الدخل، يمثلون أصحاب المصلحة من المجتمع المدني والوكالات الحكومية والمؤسسات الأكاديمية ووسائل الإعلام.

٢٥ - وفي أيار/مايو ٢٠١٨، نظّم برنامج سياسات النقل في أفريقيا، برنامجاً للقيادة في مجال السلامة على الطرق، وفي شباط/فبراير ٢٠١٩ نُظمت شراكة دولية استضافها البنك الدولي بالتعاون مع مصرف التنمية الأفريقي لتطوير القدرات القيادية في مجالات تخطيط وتنفيذ وإدارة السلامة على الطرق.

## باء - الركيزة ٢: تحسين السلامة والتنقل على الطرق

٢٦ - في كانون الأول/ديسمبر ٢٠١٧، فرغت اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لآسيا والمحيط الهادئ، بالتعاون مع المؤسسة الكورية للطرق السريعة والبرنامج الدولي لتقييم الطرق، من مشروع استغرق ثلاث سنوات في مجال السلامة على الطرق أسفر عن صياغة مرفق جديد لإضافته إلى الاتفاق الحكومي الدولي المتعلق بشبكة الطريق الآسيوي السريع. وفي الاجتماع السابع لفريق العمل المعني بالطريق الآسيوي السريع، المعقود في بانكوك في كانون الأول/ديسمبر ٢٠١٧، اعتمدت الدول الأعضاء في شبكة الطريق الآسيوي السريع المرفق الجديد للاتفاق، وهو المرفق الثاني مكرراً وعنوانه "معايير تصميم الطريق الآسيوي السريع لكفالة السلامة على الطرق". وفي إطار المشروع نفسه الذي مولته المؤسسة الكورية للطرق السريعة، أعدت اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لآسيا والمحيط الهادئ نموذجاً للتطبيقات الذكية لنظم النقل على الطريق الآسيوي السريع لاستخدامه في تحسين السلامة على مسارات هذا الطريق.

٢٧ - وواصلت اللجنة الاقتصادية لأوروبا إحراز تقدم في تطوير منصّة على الإنترنت غايتها تبسيط تطبيق اتفاقية عام ١٩٦٨ للفتحات وإشارات الطرق، وكفالة استخدام الأطراف المتعاقدة للفتحات الطرق على نحو سليم.

٢٨ - وفي سياق البرنامج الدولي لتقييم الطرق أُجريت تقييمات لتصنيفات السلامة، بالتعاون مع مؤسسة السيارة والمجتمع التابعة لاتحاد السيارات الدولي والبنك الدولي ومصارف التنمية الإقليمية والحكومات الوطنية، شملت أكثر من مليون كيلومتر من الطرق حول العالم. وأوضح التحليل أن ٨٨ في المائة من التنقل حاز من الراجلين نجمة واحدة أو نجمتين، وأن ٤٤ في المائة من تنقل راكبي السيارات جرى على طرق حازت نجمة واحدة أو نجمتين، قياساً إلى النجمات الخمس التي تمثل الطرق الأكثر سلامة. وأبرز التحليل أيضاً أن ٨٥ في المائة من الطرق ذات سرعات عالية، وأن الراجلين لا يجدون أرضية للسير عليها، وأن ٨١ في المائة من طرق السرعات العالية غير مقسّمة من المنتصف مما ينطوي على خطر وقوع حوادث التصادم الأمامي.

٢٩ - ووضعت برامج وطنية لتقييم الطرق اتسع نطاقها الآن لتشمل ١٠٠ بلد حول العالم. وتضمّنت هذه البرامج، برنامج تقييم الطرق في الهند، الذي استضافه المعهد الآسيوي لتطوير النقل؛ وبرنامج تقييم الطرق في الصين، الذين تولت قيادته وزارة النقل وجرى في سياقها تحسين أكثر من ١٠٠.٠٠٠ كيلومتر من الطرق كجزء من مبادرة "تأمين السلامة على الطريق السريع توفيراً للحياة"؛ ومشروع تقييم مخاطر الطرق في منطقة الدانوب الذي يدعمه الاتحاد الأوروبي، ويرمي إلى بناء قدرات وطنية ورسم حدود أماكن الخطر واستخدام التصنيف بالنجمات والتخطيط الاستثماري في ١٤ من البلدان الواقعة في منطقة الدانوب؛ والشراكة مع الهيئة الوطنية للطريق السريع في باكستان التي يدعمها مصرف التنمية الآسيوي،

لوضع برنامج لتقييم الطرق في باكستان وتمويل إدخال تحسينات على الطرق، بدعم توجيهي من فريق برنامج تقييم الطرق في الصين.

٣٠ - ونفذت منظمة تأمين السلامة على الطرق (أمند) تقييمات وتحسينات لتأمين السلامة على الطرق في مناطق المدارس في كل من بوتسوانا وناميبيا وزامبيا. وتضمن برنامج المنظمة تقييم مناطق المدارس التي يتعرض الأطفال فيها لمستوى عال من خطر الإصابة في حوادث السير على الطرق، والتعاون مع المجتمعات المحلية والحكومات، وتنفيذ تدابير تتعلق بالبنية التحتية ترمي إلى الفصل بين الأطفال وحركة السير وإبطاء سرعة المركبات.

٣١ - وواصلت مؤسسة السلامة للأطفال حول العالم، تنفيذ برنامجها المعنون "إمش في هذا الاتجاه" لتحسين سلامة الأطفال الراجلين من خلال حملة لزيادة الوعي وأنشطة الدعوة وادخال تحسينات على البنية التحتية وإجراء برامج للبحوث والتثقيف. وامتد البرنامج إلى ٥٦٦ مدينة في ١٠ بلدان هي البرازيل وكندا وشيلي والهند والفلبين وجمهورية كوريا وجنوب أفريقيا وتايلند والولايات المتحدة وفييت نام. وفي فييت نام، نتج عن البرنامج الذي نفذته مؤسسة آسيا للوقاية من الإصابات باستخدام تطبيق تصنيف المدارس بالنجمات، عن التزام الحكومة بتحسين البنية التحتية لما إجماليه ٣٧ من المناطق المدرسية على مسار عبور خط الاتوبيس السريع في مدينة هوتشي منه. وفي أيار/مايو ٢٠١٩، أدخلت الحكومة تحسينات للبنية التحتية في أربع من المدارس.

٣٢ - وأعدت مؤسسة الشباب من أجل السلامة على الطرق، بمعية البرنامج الدولي لتقييم الطرق برنامجاً يستغرق ثلاث سنوات لإعداد صغار القادة في بليز وكولومبيا وكينيا والولايات المتحدة وفييت نام من أجل إجراء تقييمات التصنيف بالنجمات، بالاستعانة بتطبيق تصنيف المدارس بالنجمات، وتنفيذ هذه التقييمات حول المدارس والجامعات.

٣٣ - وطوّرت الموارد لبناء القدرات والمعرفة في مجال البنية التحتية لتأمين السلامة على الطرق، بما في ذلك إعداد سلسلة لصحائف الوقائع نفذها الاتحاد الدولي للطرق ومؤسسة بريك (الكابح) والرابطة العالمية للطرق وإتاحتها على الموقع الإلكتروني العالمي لممارسات معارف النقل. وتضمنت الموارد الأخرى التي جرى تطويرها، تدريباً ونظماً لاعتماد المهارات أتاحة البرنامج العالمي لتقييم الطرق لدعم برامج تقييم الطرق المنجزة بقيادة وطنية حول العالم، ونماذج تدريبية لتصميم الطرق ومراجعات للأداء في مجال السلامة على الطرق تولاهها الاتحاد الدولي للنقل. وقام البرنامج الدولي لتقييم الطرق بالتعاون مع البنك الدولي بتطوير تطبيق للإنترنت لاستخدام التصنيف بالنجمات في مجال التصميمات، بغرض تقييم التصميم من منظور السلامة على الطرق وتحسينه باستخدام تصنيف النجمات قبل الشروع في تشييده.

٣٤ - وبالتعاون بين المصرف الأوروبي للإنشاء والتعمير ومؤسسة الطرق الآمنة، تولى التحالف الشرقي للنقل المأمون والمستدام تدريب مهندسي الطرق على مراجعة سلامة مستعملي الطرق من غير مستقلي المركبات، وتحديد المناطق الحرجة للراجلين وإعادة هندستها لكفالة سلامتها. وبالتعاون مع الاتحاد الدولي للطرق والرابطة التنزانية للطرق والمركز التنزاني لاستخدام تكنولوجيا النقل والوكالة الوطنية التنزانية للطرق، نُظمت في آب/أغسطس ٢٠١٨ في دار السلام بجمهورية تنزانيا المتحدة دورة دراسية دولية بشأن هندسة ومراجعة السلامة على الطرق. وبالتعاون مع مركز قطر للنقل والسلامة المرورية وجامعة قطر، نظم الاتحاد

دورة دراسية دولية عن سلامة تصميم الشوارع الحضرية لمستعملي الطريق المعرضين للخطر، عقدت في الدوحة في كانون الأول/ديسمبر ٢٠١٨.

### جيم - الركيزة ٣: تحسين أمان المركبات

٣٥ - واصل المنتدى العالمي لتنسيق أنظمة المركبات تحديد مواصفات الأداء الواجبة في أجهزة المركبات التقليدية والموصولة والآلية، وإدماج هذه المواصفات في أنظمة الأمم المتحدة المرفقة باتفاق عام ١٩٥٨ المتعلق باعتماد شروط موحدة للموافقة، وللإعتراف المتبادل للموافقة على معدات وقطع المركبات الآلية، وفي اللوائح التقنية العالمية الموسوعة في إطار اتفاق عام ١٩٩٨. وتتعلق الأنظمة الجديدة للأمم المتحدة بالأداء المتصل بسلامة المركبات الخفيفة الضجيج، وأجهزة مساعدة الكوابح، والنظم الإلكترونية لحفظ التوازن، وتركيب العجلات، وأجهزة مراقبة الضغط في العجلات، وسلامة الراجلين، وسلامة المركبات الكهربائية، وتحمل الاصطدام الجانبي في اختبار الصدم بعمود قائم، وتعزيز أنظمة مقاعد السلامة الخاصة بالأطفال، ونظام ماسكات المقاعد (إيسوفيكس)، من جملة أشياء أخرى.

٣٦ - وفي تشرين الأول/أكتوبر ٢٠١٧، وبالتعاون مع اللجنة الاقتصادية لأمريكا اللاتينية ومنطقة البحر الكاريبي واللجنة الاقتصادية لأوروبا، قدم المبعوث الخاص الدعم لحلقة عمل دون إقليمية عُقدت في مونتفيدو استجابة لطلب الحصول على مساعدة تقنية قدمته حكومة أوروغواي. وحضر حلقة العمل ٤٠ ممثلاً من الأرجنتين والبرازيل وشيلي وكولومبيا والمكسيك وباراغواي وأوروغواي، وغطت مواضيعها اتفاقي عامي ١٩٥٨ و ١٩٩٨ فيما يتصل بتنسيق أنظمة المركبات الآلية في المنطقة، وحوكمة السلامة على الطرق في أمريكا اللاتينية، مما ألهم إجراء حوار إقليمي مفعم بالقوة.

٣٧ - وفيما يتعلق بنظم النقل الذكية، نظمت اللجنة الاقتصادية لأوروبا بمعية الاتحاد الدولي للاتصالات ندوتين عن موضوع "سيارة المستقبل الموصولة شبكياً" في عامي ٢٠١٧ و ٢٠١٨، وفي آذار/مارس ٢٠١٧، اعتمد المنتدى العالمي لتنسيق أنظمة المركبات أول نظام للأمم المتحدة يتناول خصائص القيادة الآلية، كما اعتمد مبادئ توجيهية تتعلق بأمن الفضاء الإلكتروني وحماية البيانات.

٣٨ - وقامت اللجنة الاقتصادية لأمريكا اللاتينية ومنطقة البحر الكاريبي، في شراكة مع البرنامج اللاتيني لتقييم السيارات الجديدة وجامعة شيكاغو، بالتعاون مع مصرف التنمية لبلدان أمريكا اللاتينية في تقديم دعم لحكومات الأرجنتين والبرازيل وكولومبيا وإكوادور والمكسيك وأوروغواي من أجل دراسة اعتماد أنظمة الأمم المتحدة ضمن إطار المنتدى العالمي لتنسيق أنظمة المركبات. وأشرفت اللجنة الاقتصادية لأمريكا اللاتينية ومنطقة البحر الكاريبي على دراسة النتائج الاقتصادية المترتبة على اعتماد الأنظمة على الصعيد الوطني وفي التجارة الإقليمية. وتضمن المشروع أيضاً حوارين رفيعي المستوى بشأن السياسات عُقدت في مكسيكو سيتي وواشنطن العاصمة، ناقش خلالها مسؤولون عموميون من ١٥ بلداً في أمريكا اللاتينية ومنطقة البحر الكاريبي حاجة المنطقة إلى مركبات أكثر أمناً وسياسات أفضل في مجال السلامة على الطرق.

٣٩ - وعقد البرنامج العالمي لتقييم السيارات الجديدة مؤتمره العالمي الافتتاحي في دلهي بالهند، في أيلول/سبتمبر ٢٠١٨. والتأم في إطار المؤتمر ممثلون عن البرامج التسعة لتقييم السيارات الجديدة الذين يعملون حول العالم لتعزيز تصنيفات سلامة المستهلك. وأبرز المشاركون الحاضرون في المؤتمر التقدم الذي أحرزته حكومة الهند في التخويل باتباع معايير أمان للمركبات الجديدة تتطلب إجراء اختبارات للصلم

الأمامي والجانبى لجميع السيارات الجديدة التي سيجري إنتاجها اعتباراً من تشرين الأول/أكتوبر ٢٠١٩، وتوفير حماية للراجلين بالنسبة لجميع السيارات الجديدة اعتباراً من تشرين الأول/أكتوبر ٢٠٢٠. ونظمت "الشراكة من أجل منع الاصطدامات" عدة عروض في سياق المؤتمر العالمي بشأن أمان المركبات ساعية إلى تسليط الضوء على التكنولوجيات الرائدة في مجال تفادي الحوادث، وقدمت هذه العروض أيضاً في شنغهاي بالصين (تشرين الأول/أكتوبر ٢٠١٧)؛ وقمة المنتدى الدولي للنقل المعقودة في لايبزغ بألمانيا (أيار/مايو ٢٠١٨) وفي بوينس آيرس (حزيران/يونيه ٢٠١٨) وتشانيا باليونان (نيسان/أبريل ٢٠١٩) وجوهانسبرغ بجنوب أفريقيا (أيار/مايو ٢٠١٩).

٤٠ - ودشن البرنامج العالمي لتقييم السيارات الجديدة مشروع "سيارات جديدة أكثر أماناً لأفريقيا"، ونفذ أول تصنيفات مستقلة للحوادث في القارة. ومنذ تشرين الثاني/نوفمبر ٢٠١٧، أعلنت النتائج المتعلقة باثنتي عشرة سيارة جديدة بيعت في جنوب أفريقيا. وتراوح التصنيف بين أربع نجومات (جيد) ولا نجوم (رديء)، وأبرز حاجة البلدان الأفريقية لتطبيق اختبارات الأمم المتحدة الدنيا للحوادث، وضرورة تزويد جميع السيارات الجديدة والسيارات المستعملة بوسائط لتصنيف السلامة.

٤١ - وانخرط اتحاد السيارات الدولي، بالتنسيق مع اللجنة الاقتصادية لأوروبا والمبعوث الخاص، في تفاعل مع مصنعي السيارات حول العالم لاستكشاف جدوى إبرام اتفاق طوعي بشأن معايير السلامة الدنيا للمصنّعين. وتعكس المعايير المقترحة المجموعة الأساسية لمعايير الأمان التي يعرضها التقرير المرحلي العالمي لعام ٢٠١٨ بشأن السلامة على الطرق.

٤٢ - وفي غضون قمة عام ٢٠١٩ للمنتدى الدولي للنقل والرابطة الدولية لمصنّعي الدراجات النارية، قدمت مجموعة توصيات تفصيلية في مجال السياسات مشفوعة بممارسات فضلى مستمدة من المناطق بشأن الركوب الآمن للدراجات النارية.

## دال - الركيزة ٤: تعزيز سلامة مستعملي الطرق

٤٣ - حسبما لوحظ في التقرير المرحلي العالمي لعام ٢٠١٨ بشأن السلامة على الطرق، أدخلت التحسينات التشريعية الواردة أدناه على مدى الفترة بين كانون الأول/ديسمبر ٢٠١٤ وكانون الأول/ديسمبر ٢٠١٧: حسّنت ١٠ بلدان قوانينها المتعلقة بالقيادة في حالة السكر، لضمان تقيدها بأفضل الممارسات؛ وواءمت ٣ بلدان قوانينها المتعلقة بأحزمة الأمان مع أفضل الممارسات؛ وماشت ٥ بلدان قوانينها المتعلقة بمخوذات الرأس مع أفضل الممارسات؛ وكفلت ٤ بلدان تقيدها قوانينها المتعلقة بمقاعد السلامة الخاصة بالأطفال بأفضل الممارسات.

٤٤ - وواصلت منظمة الصحة العالمية تنفيذ برنامج تطوير القدرات القانونية، وهو برنامج لبناء القدرات استفاد منه المحامون ونشطاء الدعوة في الصين والهند والفلبين وتايلند وجمهورية تنزانيا المتحدة. وعقدت منظمة الصحة العالمية حلقات عمل سنوية بشأن تحسين تشريعات السلامة على الطرق، حضرها أعضاء من برنامج تطوير القدرات القانونية، وتناولت آخر هذه الحلقات موضوع نخب المنظومة الآمنة.

٤٥ - وقدمت الشراكة العالمية للسلامة على الطرق ٣٨ منحة للدعاة من منظمات المجتمع المدني والمنظمات الحكومية من أجل الدعوة للعمل بسياسات قائمة على الأدلة بشأن مستعملي الطرق، ونفذتها

في خمسة بلدان، وبشأن معايير سلامة المركبات، ونفذتها في بلدين. وعقدت أيضا حلقات عمل في مجال بناء القدرات لوكالات الإنفاذ في تسعة بلدان، أفاد منها ٢٦٧ ٣ من ضباط الشرطة في موضوعات مثل، الإنفاذ الردعي لمكافحة القيادة في حالة السكر، والقيادة بسرعات عالية، وعدم استخدام الخوذات وأحزمة الأمان، واكتساب المهارات القيادية في خفارة الطرق، والإنفاذ المدفوع بالأدلة. وقدمت أيضا ١٤ منحة لمجموعات ائتلافية في ستة بلدان (الهند والمكسيك ورومانيا وجنوب أفريقيا وتونس وفيت نام) لتنفيذ مشاريع متعددة التخصصات تركز على تحسين سلامة الأطفال على الطرق.

٤٦ - ومنذ عام ٢٠١٧، ساعدت الشراكة من أجل المدن الصحية ١٠ مدن على تحسين السلامة على الطرق. وشملت التدخلات تخفيض القيادة في حالة السكر والقيادة بسرعات عالية، وزيادة استخدام حزام الأمان والخوذات، واختارت كل مدينة هدفها الذاتي المحدد. وعلى سبيل المثال، انصبت الجهود في بانكوك على تخفيض السرعات بتركيب نظم كاميرات لمراقبة السرعة في ثلاثة مواقع بالمدينة معروفة بارتفاع معدلات الحوادث، بينما اعتمدت ليون ومكسيكو سيتي تغييرات في سياسات تنظيم الانتقال المحلي استهدفت زيادة الغرامات المفروضة على القيادة في حالة السكر.

٤٧ - وواصلت مؤسسة السلامة للأطفال حول العالم تنفيذ برنامج "ثبت حزام الأمان من أجل سلامة الأطفال" وتضمن توزيع مقاعد لسلامة الأطفال والتفتيش عليها. واستضافت المنظمة فريقا من الشخصيات البارزة لمناقشة مسألة ركوب الأطفال السيارات الآلية، وأصدرت في تشرين الأول/أكتوبر ٢٠١٨ تقريرا يتضمن خمسة نداءات عمل موجهة إلى المطورين، وثمانية توصيات موجهة إلى المطورين والمشرعين والمنظمين. وواصلت المؤسسة توفير دوراتها الدراسية الدولية لتأهيل التقنيين في مجال سلامة الأطفال المسافرين وعقدتها في المكسيك والإمارات العربية المتحدة.

٤٨ - وتعاملت مؤسسة آسيا للوقاية من الإصابات مع مسائل سلامة الصغار وركاب الدراجات النارية حديثي العهد متوسلة في ذلك حملات التوعية وبرامج التثقيف وتوزيع الخوذات في كمبوديا وميانمار وتايلند وفيت نام. وقامت أيضا بتوزيع ما يربو على ١٠ ٠٠٠ خوذة على التلاميذ والمعلمين في فيت نام كجزء من برنامج الخوذات من أجل الأطفال. ووسّعت المؤسسة نطاق برنامج "المشي بحكمة" ليشمل نانبا في مقاطعة سيشوان بالصين.

٤٩ - وواصلت مؤسسة يو. بي. إس. دعم جهود تدريب السائقين الجدد باستخدام مدونة القيادة على الطرق المطبقة في المؤسسة. وفي عام ٢٠١٨ اتخذت قرارا لتقييم منهجها الدراسي، وعهدت لمؤسسة سي. دي. سي. إجراء هذا التقييم.

٥٠ - واستمرت مؤسسة غونزالو رودريغوز في الترويج لسلامة الأطفال في أمريكا اللاتينية بالبحوث والدعوة والتدريب. وفي عام ٢٠١٨، أصدرت تقريرا بشأن انتقال الأطفال إلى المدارس والسلامة في المناطق المحيطة بها. ودعمت المؤسسة سنّ قوانين وتحسينها في الأرجنتين وشيلي وكولومبيا بشأن مقاعد السلامة الخاصة بالأطفال، ونظمت في الأرجنتين في عام ٢٠١٨ المنتدى الدولي الثالث بشأن سلامة الأطفال على الطرق.

٥١ - وفي أيار/مايو ٢٠١٨، أطلق الاتحاد الدولي للطرق ونادي السيارات بالمغرب مشروعاً بعنوان "طرق آمنة، أطفال آمنون!" من أجل تحسين السلامة في محيط المدارس في الدار البيضاء بالمغرب،

بمشاركة عدة فاعلين وعدة مبادرات بما في ذلك جمع البيانات وتحليلها، وتدقيق اعتبارات السلامة والتوعية بها من أجل الوصول بأثرها إلى حدّه الأقصى.

٥٢ - وأعد التحالف الشرقي للنقل المأمون والمستدام حزمة تعليمية مجانية عن السلامة على الطرق موجهة إلى البلدان المنخفضة إلى المتوسطة الدخل، وأتاحها في ١٠ لغات. وتناسب الحزمة مع فئات العمر وتمحور حول الأطفال ويمكن مواءمتها للاحتياجات المحلية. واستُخدمت الحزمة كأساس للمنهج التعليمي للسلامة على الطرق في جمهورية مولدوفا.

٥٣ - ونظم معهد الأمم المتحدة للتدريب والبحث حلقات عمل للتناقش حول حملات الإنفاذ لمكافحة القيادة تحت تأثير تعاطي الكحول، واستضاف برامج تعليمية وشن حملات لزيادة الوعي بين الشباب بشأن السلوك الآمن. ويسّرت الشراكة العالمية للسلامة على الطرق عقد سلسلة من حلقات العمل التفاعلية والتدريبية في ناميبيا، وعملت مع المجلس الوطني للسلامة على الطرق لبناء شراكات بين أصحاب المصلحة الرئيسيين في مجال السلامة على الطرق، وتعزيز أواصرها. ووفرت مؤسسة آسيا للوقاية من الإصابات بالتعاون مع مركز بحوث الحوادث التابع لجامعة موناخ، والصندوق الوطني للضمان الاجتماعي وحكومة كمبوديا، تدريباً للعاملين في المصانع الرئيسية للملابس والأحذية، ولاحظت في وقت لاحق زيادة معدلات ارتداء الخوذات، وانخفاض معدلات الإبلاغ الذاتي عن القيادة في حالة الشُّكر.

## هاء - الركيزة ٥: التدابير المتخذة في أعقاب الحوادث

٥٤ - في كانون الأول/ديسمبر ٢٠١٨، دشنت منظمة الصحة العالمية المبادرة العالمية لرعاية الطوارئ والصدمات، التي تستهدف تحقيق زيادة عاجلة في قدرات توفير رعاية الطوارئ الجيدة النوعية في كافة البلدان حول العالم، وتعزيز الوعي عن طريق شن حملة عالمية للدعوة بإمكانات هذه الرعاية في إنقاذ الحياة. وسوف تدعم منظمة الصحة العالمية وشركاؤها الدول المنخفضة إلى المتوسطة الدخل في تقييم نظمها الوطنية للرعاية في حالات الطوارئ والتصدي لتحديات التنفيذ الرئيسية. وستقدم المبادرة دعماً لجمع المعلومات الدورية عن الأحوال والنتائج السريرية في المستشفيات، بما في ذلك باستخدام السجل الدولي لمنظمة الصحة العالمية بشأن رعاية الصدمات والطوارئ.

٥٥ - وعقدت منظمة الصحة العالمية اجتماعاً للتتحالف العالمي لرعاية الجرحى في أيار/مايو ٢٠١٨، التأم فيه مشاركون من جميع المناطق وعدد كبير من المنظمات الدولية، لمناقشة مجموعة من المبادرات الرامية إلى زيادة رعاية الجرحى. وتتضمن مجالات التنفيذ المرتقبة توزيع إطار عمل منظمة الصحة العالمية لنظم رعاية الطوارئ وأداة التقييم المرفقة به. وأجريت عمليات تقييم في أكثر من ٣٠ بلداً معظمها في أفريقيا ومنطقة شرق البحر الأبيض المتوسط. واشتملت مبادرات أخرى على عقد دورة دراسية لمنظمة الصحة العالمية بشأن رعاية الطوارئ الأساسية، وتوفير المجموعة المتكاملة لأدوات الفرز المستخدمة قبل الدخول إلى المستشفيات ومرافق الرعاية. ووفرت المنظمة للبلدان دعماً في مجال الرعاية اللاحقة لوقوع الحوادث سواء بالمساعدة التقنية المباشرة أو بإصدار الوثائق المعيارية المختلفة ومنها، دليل للمشتركين وبطاقات شرائحية عن رعاية الطوارئ الأساسية، ودليل عن الموارد الأساسية لرعاية الطوارئ. وقدمت منظمة الصحة العالمية الدعم أيضاً لمشاريع صغيرة النطاق لتجريب هذه الأدوات في مرافق مختارة، دللت على الانخفاض الكبير الذي تحدته هذه الآليات في معدلات الوفيات الناجمة عن إصابات السير على الطرق.

٥٦ - وواصلت مؤسسة فاير آيد تدريب المنقذين في حالات الطوارئ على مهارات الإنقاذ اللاحق لوقوع الحوادث، بما في ذلك الإسعاف الأولي وإدارة موقع الحادثة والأساليب التقنية للإنقاذ والتنسيق المشترك بين الوكالات. واستمر العمل الذي تؤديه المنظمة يُحدث أثره في ٥٣ بلدا وانعكس في تدريب المدربين الذين ينقلون مهاراتهم إلى آخرين من أجل تحسين الإنقاذ اللاحق لوقوع الحوادث.

٥٧ - وفي نيسان/أبريل ٢٠١٨، نشرت مؤسسة فيزا والاتحاد الأوروبي لضحايا حوادث السير دراسة تحت عنوان حياتي بعد الحادثة: دراسة دولية عن التبعات الطبية والاجتماعية - النفسية والاقتصادية المترتبة عن إصابات السير، الهدف منها إكساب الضحايا المصابين في ٢٠ من الدول الأعضاء في الاتحاد الأوروبي فهماً أفضل لتبعات حوادث السير. وأظهر التقرير الآثار البليغة التي تتركها حوادث السير على الطرق في جميع جوانب حياة الضحايا وأقربائهم.

٥٨ - ومن خلال التعاون بين مجموعة زيورخ للتأمين وشركة نستيله ومؤسسة ثاتشام للبحوث والشراكة العالمية للسلامة على الطرق، عُقدت حلقتا عمل لشركات التأمين في إطار مبادرة "تسخير التأمين لإيجاد طرق أكثر أمناً" جرى فيهما التركيز على تعزيز وتقوية الدور الذي يؤديه قطاع التأمين في تحقيق نتائج إيجابية في مجال السلامة على الطرق.

٥٩ - وفي تشرين الثاني/نوفمبر ٢٠١٨، نظّم الاتحاد الأيرري الأمريكي لجمعيات الضحايا المناهضين للعنف على الطرق أول منتدى أيرري أمريكي لتحقيق عدالة السلامة على الطرق، بالتعاون مع الوحدة الوطنية المعنية بسلامة السير على الطرق في أوروغواي، وأسفر المنتدى عن تقديم توصيات محددة لزيادة فعالية استجابة نظام العدالة الجنائية. وعمل الاتحاد مع السلطات العامة لإنشاء وحدات لرعاية الضحايا في كوستاريكا وإكوادور وبنما. ونتيجة للمجهودات التي بذلها الاتحاد، دشّنت الأرجنتين في شباط/فبراير ٢٠١٩ أول شبكة لمساعدة ضحايا حوادث السير وعائلاتهم.

٦٠ - وعقدت الشراكة الدولية لضحايا حوادث السير أول مؤتمر عالمي لضحايا حوادث السير على الطرق في آذار/مارس ٢٠١٨ في أيرلندا، وصدر عن المؤتمر بيان مولينغار، الذي تضمن نداءات بشأن التحقيق في حوادث الاصطدام وكفالة الاستجابة العادلة والطبية. وفي وقت لاحق نشرت الشراكة تقريرين: في عام ٢٠١٨ بعنوان تقرير معاينة استقصائي لوفيات حوادث الطرق، وفي عام ٢٠١٩ بعنوان تقرير معاينة عالمي عن حقوق الضحايا.

## خامسا - أنشطة الدعوة

٦١ - جرى الاحتفال في أيار/مايو ٢٠١٩ بأسبوع الأمم المتحدة العالمي الخامس للسلامة على الطرق وحملة المصاحبة تحت شعار "انقذوا الأرواح # جاهاوا بأصواتكم". وصيغ الحدث حول موضوع مهارات القيادة، وأقر بالدور الحيوي الذي تؤديه القيادة القوية في النهوض بالسلامة على الطرق وحفز المطالبات بتدخلات محددة أكدت قدرتها على إنقاذ الحياة. ونُظمت مناسبات حول العالم تولتها مجموعات مختلفة من أصحاب المصلحة المعنيين بالسلامة على الطرق في المؤسسات الأكاديمية والقطاع الخاص والمنظمات غير الحكومية. وعلى سبيل المثال، شاركت مؤسسة "نحو تحقيق الحصيلة صفر"، والمصرف الأوروبي للإنشاء والتعمير في استضافة حلقة عمل لمناقشة دور تحديد الأهداف في تخفيض عدد الضحايا.

وتعاونت اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لغربي آسيا (الإسكوا) وتجمع الشباب اللبناني للتوعية الاجتماعية في عقد حلقة عمل دعوية عن دور المهارات القيادية في تحقيق تنقل أكثر أماناً في المدن.

٦٢ - واستمر الاحتفال السنوي باليوم العالمي لإحياء ذكرى ضحايا حركة المرور، الذي استهله الاتحاد الأوروبي لضحايا حوادث السير في عام ١٩٩٣. وفي تشرين الثاني/نوفمبر ٢٠١٧ انصب تركيز اليوم على قضايا إدارة السلامة على الطرق وتحدد له موضوع "الهدف ٢٠٢٠: تخفيض عدد الضحايا والإصابات الخطيرة بنسبة ٥٠ في المائة". وفي تشرين الثاني/نوفمبر ٢٠١٨، انصب التركيز على زيادة الأمان على الطرق وتحدد لليوم موضوع "الطرق لديها حكايات ترويها". وأعقب ذلك انعقاد مؤتمر دولي بشأن السلامة على الطرق في مالطة، استضافه مكتب نائب رئيس الوزراء، ووزارة الصحة، ومنظمة الصحة العالمية واستهدف زيادة التوعية بسلامة السير على الطرق وما يمكن أن يُتخذ من إجراءات لإنقاذ الحياة ومنع حدوث الإصابات على الطرق.

٦٣ - وواصل المبعوث الخاص بمهمة بذل جهوده على المستوى الدولي الرفيع لحشد الدعم السياسي والاستثماري في سبيل تحقيق سلامة السير على الطرق. وشملت الأنشطة التي نفذها بلوغاً لهذه الغاية: عقد اجتماعات مع ٨١ من المسؤولين الحكوميين الرفيعي المستوى يمثلون ٤٦ بلداً؛ وتيسير عقد حلقات إقليمية ووطنية لبناء القدرات في مجال اتفاقات الأمم المتحدة للسلامة على الطرق في نيجيريا، بالتعاون مع اللجنة الاقتصادية لأوروبا واللجنة الاقتصادية لأفريقيا؛ ونيبال، بالتعاون مع اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لآسيا والمحيط الهادئ واللجنة الاقتصادية لأوروبا ووزارة البنية التحتية المادية والنقل؛ والدعوة إلى سلامة السير على الطرق في سياق حقوق الإنسان بمعونة مفوض الأمم المتحدة السامي لحقوق الإنسان وعمدة باريس خلال الاحتفال بالذكرى السنوية السبعين للإعلان العالمي لحقوق الإنسان؛ وتدشين شبكة جنيف لأصدقاء السلامة على الطرق، وهي شبكة غير رسمية فيما بين السفراء والمسؤولين الدوليين والمنظمات ذات الصلة المعتمدة في جنيف تستهدف حشد التمويل لأغراض تحقيق السلامة على الطرق وتشجيع التعاون الإنمائي؛ واستضافة اجتماع تنسيقي مع ٢١ من كيانات الأمم المتحدة لمناقشة الجهود ذات الصلة بتحقيق السلامة على الطرق في إطار كل من هذه الكيانات.

٦٤ - وفي ٢٥ آذار/مارس ٢٠١٩، احتفل المنتدى العالمي المعني بسلامة السير على الطرق بالذكرى السنوية الخمسين لاتفاقية السير على الطرق لعام ١٩٦٨، واتفاقية لافنتات وإشارات الطرق لعام ١٩٦٨، ألقى فيها بيانين خاصين كل من المبعوث الخاص، وسفير السلامة على الطرق وقائد سيارة سباق فورمولا ١ التابع لاتحاد السيارات الدولي، الذي تحدث عن تجربة مباشرة تصور أهمية ارتداء الخوذات في إنقاذ الحياة ومنع الإصابات.

٦٥ - وواصلت الشبكة العالمية للمشرعين المعنيين بالسلامة على الطرق العمل كمنصة للبرلمانيين لتبادل أفضل ممارسات التشريع في مجال السلامة على الطرق وتشجيع البلدان على اعتماد سياسيات شاملة وفعالة في هذا المجال. وإقراراً من البرلمانين باختلاف السياقات الإقليمية، اتفقوا على البدء في تشكيل فروع إقليمية من أجل تسليط الضوء على التحديات المحددة في مجال سلامة الطرق في كل منطقة من مناطقهم، وتقاسم أفضل خبراتهم. وجرى نتيجة لذلك تشكيل فرعين إقليميين، الأول في منطقة منظمة الصحة العالمية في أفريقيا في حزيران/يونيه ٢٠١٢، بالتعاون مع البنك الدولي، والثاني في منطقة المنظمة في شرق البحر الأبيض المتوسط في أيلول/سبتمبر ٢٠١٨. وفي آذار/مارس ٢٠١٩، عُقد اجتماع تخطيطي بشأن إنشاء شبكة للبلدان في منطقة تغطي أجزاء من المنطقتين الإقليميتين لمنظمة الصحة

العالمية في جنوب شرق آسيا وغرب المحيط الهادئ. ومن المقرر إطلاق هذه الشبكة في آب/ أغسطس ٢٠١٩. ويجري التخطيط لإنشاء فرع للأمريكتين في أيلول/سبتمبر ٢٠١٩ في أثناء الاحتفال بالموتمر الخامس للجان الصحية التابعة لبرلمانات الأمريكتين.

٦٦ - وفي أيار/مايو ٢٠١٩، وبرعاية الأمير مايكل أمير كنت، أطلقت مؤسسة "نحو تحقيق الحصيلة صفر" مبادرة الكمنولث لسلامة السير على الطرق التي التأم فيها فريق للخبراء من أجل إعداد إطار مشترك للكمنولث بشأن منع الإصابة على الطرق. وسيُنشر تقرير للخبراء في كانون الأول/ديسمبر ٢٠١٩، وسيضمن توصيات بشأن الوصول بعدد الوفيات والإصابات الخطيرة في بلدان الكمنولث إلى النصف بحلول عام ٢٠٣٠. عرضها على نظر اجتماع رؤساء حكومات الكمنولث المقرر عقده في رواندا في حزيران/يونيه ٢٠٢٠.

٦٧ - وأقام مشروع أفريقيا الأكثر أماناً، الذي مولته المفوضية الأوروبية منصة للحوار بين أفريقيا وأوروبا، اجتماع في إطارها ١٦ شريكا من مختلف البلدان الأوروبية والأفريقية لتقديم توصيات سياسية لدعم تنفيذ خطة العمل الأفريقية للسلامة على الطرق. ويجري تشغيل المنصة من خلال عدة أفرقة عاملة تعالج مسائل المعارف والبيانات في مجال السلامة على الطرق، واستعراضات القدرات الإدارية في مجال السلامة والسير على الطرق، وبناء القدرات والتدريب وتبادل أفضل الممارسات. واستُكملت استعراضات للقدرات الإدارية في مجال السلامة على الطرق في كل من بوركينا فاسو وكينيا والكاميرون وجنوب أفريقيا وتونس أدت إلى وضع استراتيجيات في مجال السلامة على الطرق.

٦٨ - وفي تشرين الثاني/نوفمبر ٢٠١٧، نظم الاتحاد الدولي للطرق منتدى لوزراء النقل في دلهي بالهند وحضره وزراء من ثمانية بلدان. واحتُتم المنتدى بتوقيع إعلان دلهي، الذي شدد على تدابير رئيسية في مجال السلامة على الطرق منها، الأهمية التي تنطوي عليها الصكوك القانونية للأمم المتحدة، وبناء القدرات، والمعايير الدنيا لسلامة المركبات والبنية التحتية للطرق، وضرورة تعبئة التمويل.

٦٩ - وواصل اتحاد السيارات الدولي دعم أنشطة الدعوة العالمية من خلال الفريق الرفيع المستوى المعني بالسلامة على الطرق التابع للاتحاد، الذي أنشئ بهدف تحقيق التفاعل مع القطاعين العام والخاص لبناء قوة دفع للإجراءات الرامية إلى تحقيق السلامة على الطرق، لا سيما في البلدان المنخفضة إلى المتوسطة الدخل. واستهدف العمل تدعيم مشاريع وأنشطة محددة تندرج في الأساس تحت باب بناء القدرات وتمويل الشراكات وتعزيز أواصرها.

٧٠ - وتتجه مشاركة المنظمات غير الحكومية في الترويج للسلامة على الطرق إلى التنامي. ويتيح التحالف العالمي للمنظمات غير الحكومية المعنية بالسلامة على الطرق للمنظمات الأعضاء فيه الاستفادة من أنشطة لبناء القدرات. ومثّل الاجتماعان العالميان اللذان جرى تنظيمهما في كوالالمبور، في عام ٢٠١٧ بدعم من وزارة النقل؛ وفي كريت باليونان، في عام ٢٠١٩ بدعم من بلدية تشانيا، مناسبتين رئيسيتين لزيارة قدرات ما يربو على ٣٠٠ من ممثلي المنظمات غير الحكومية من ٧٦ بلداً.

٧١ - وفي تشرين الثاني/نوفمبر ٢٠١٨، استهل فرع أفريقيا التابع للتحالف العالمي للمنظمات غير الحكومية المعنية بالسلامة على الطرق نشاطه لتسخير الزخم المتنامي فيما بين المنظمات غير الحكومية والحكومات في أفريقيا للتصدي للأزمة العاجلة التي تواجهها طرق القارة، وحشد المنظمات غير الحكومية لأداء دور دعوي أكثر فعالية. وسيستخدم الفرع كمشروع تجريبي يجري تكراره في مناطق أخرى. وفي

كانون الثاني/يناير ٢٠١٩، استهل الاتحاد الدولي للطرق والتحالف العالمي مشروعاً مشتركاً بعنوان "استغلال التنقيف في النهوض بالسلامة على الطرق الآن!" غايته تعزيز المعرفة والمهارات والإجراءات لدى مجموعة مختارة من المهنيين وأصحاب المصلحة المعنيين بالسلامة على الطرق في كينيا والسنغال عن طريق تزويدهم بالتدريب العملي في مجال البيانات.

٧٢ - وأُخذت في عدة بلدان مبادرات إقليمية لزيادة إبراز التحسينات وأوجه الدعم الذي يقدم في مجال السلامة على الطرق. وقدمت شبكة مؤلفة من منظمات معنية بالسلامة على الطرق قائمة على أسس مجتمعية في ١٥ بلداً في أوروبا الشرقية وجنوب منطقة القوقاز ووسط آسيا وتلقى الدعم من التحالف الشرقي للنقل المأمون والمستدام، إسهامات في تهيئة بيئات داعمة في مجال إدارة السلامة على الطرق.

٧٣ - وواصلت منظمة الصحة العالمية تنفيذ برنامج المتابعة الإعلامية في مجال السلامة على الطرق، إضافة إلى برنامج لبناء القدرات موجه للصحفيين في الصين والهند والفلبين وتايلند وجمهورية تنزانيا المتحدة. والهدف من هذا البرنامج هو إنشاء آلية للتعامل الطويل الأجل مع مجموعة مختارة من المحررين الصحفيين المدربين على الإبلاغ عن السلامة على الطرق. وعُقدت للصحفيين أيضاً دورات تدريبية تتصل بمناسبات عالمية رئيسية منها مؤتمر السلامة لعام ٢٠١٨. ووفرت الشراكة العالمية للسلامة على الطرق التدريب في مجال شن الحملات الدعوية الداعمة لسياسات السلامة على الطرق، أفاد منها ٢٠٥ مشاركين من المجتمع المدني ووسائل الإعلام والوكالات الحكومية.

٧٤ - وفي أيار/مايو ٢٠١٩، استهل الاتحاد الدولي للطرق ومؤسسة توتال ائتلاًفاً للقطاع الخاص معنياً بالسلامة على الطرق في جمهورية تنزانيا المتحدة. واستهدف الائتلاف جمع أصحاب المصلحة في القطاع الخاص معاً في إطار للتعاون الوثيق مع المؤسسات الدولية والمنظمات غير الحكومية والسلطات المحلية، من أجل تحسين السلامة على الطرق.

٧٥ - وواصل اتحاد السيارات الدولي بالتعاون مع وكالة الإعلان العالمية جي سي ديكو ومؤسسة السيارة والمجتمع التابعة لاتحاد السيارات الدولي، دعم حملة الهاشتاغ (#3500LIVES) التي جرى الإعلان عنها في أكثر من ٨٠ بلداً.

٧٦ - ونظم الشركاء عدة مؤتمرات منها: "كل رحلة، كل طفل" الذي نظّمته مبادرة صحة الطفل ومؤسسة السيارة والمجتمع التابعة لاتحاد السيارات الدولي في لندن في تشرين الأول/أكتوبر ٢٠١٧؛ ومؤتمر السلامة لعام ٢٠١٨، المعقود في بانكوك في تشرين الثاني/نوفمبر ٢٠١٨؛ والمؤتمر الدولي المعقود تحت شعار "من الرؤية صفر إلى الهدف صفر" في إسبانيا في كانون الأول/ديسمبر ٢٠١٨ بمبادرة من مؤسسة مايفري؛ والقمة المعنية بالسفر والسياحة الآمنة على الطرق، التي نظّمتها رابطة السفر الدولي الآمن على الطرق، المعقودة في أيار/مايو ٢٠١٩؛ والاجتماع المعني بمنع إصابات الطفولة الذي نظّمته مؤسسة السلامة للأطفال حول العالم في واشنطن العاصمة في تموز/يوليه ٢٠١٩. كذلك، نظمت اللجان التقنية التابعة للرابطة العالمية للطرق عدة حلقات دراسية، منها حلقة في جمهورية إيران الإسلامية بشأن نصح المنظومة الآمنة؛ وحلقتان في الصين وماليزيا بشأن موضوع الطرق الآمنة.

## سادسا - جمع البيانات وإجراء البحوث ورصد عقد العمل من أجل السلامة على الطرق

٧٧ - نشرت منظمة الصحة العالمية التقرير المرحلي العالمي لعام ٢٠١٨ بشأن السلامة على الطرق، وسلطت فيه الضوء على أن حوادث السير على الطرق تتسبب في ١,٣٥ مليون حالة وفاة، وأن الإصابات الناجمة عن السير على الطرق هي الآن السبب الرئيسي لموت الأشخاص الذين تتراوح أعمارهم بين ٥ سنوات و ٢٩ سنة. وأظهر التقرير أيضا أن العبء الأكبر يتحمله الراجلون وراكبو الدراجات الهوائية وراكبو الدراجات النارية وبالأخص قاطنو البلدان النامية. ولوحظت الانخفاضات المتحققة في عدد الوفيات الناجمة عن حوادث السير على الطرق في ٤٨ بلدا وزيادتها في ١٠٤ بلدان. وتضمن التقرير نداءات لاتباع نهج أكثر تكاملا لمنع الإصابات الناجمة عن حوادث السير على الطرق وتعزيز تنفيذ التدخلات الفعالة من أجل تحقيق الغايتين ٣-٦ و ١١-٢ في أهداف التنمية المستدامة.

٧٨ - واستهل المنتدى العالمي المعني بسلامة السير على الطرق مناقشات لوضع تعريف للإصابة الخطيرة يعتمد على الحد الأقصى في المقياس المختصر للإصابة وعناصر أخرى في المقياس بالموالفة مع مفهوم خطر التعرض لإعاقة طبية دائمة، وهو التعريف الذي يستخدم في السويد.

٧٩ - وفي تشرين الثاني/نوفمبر ٢٠١٨، نظمت منظمة الصحة العالمية حلقة عمل في إطار أول منتدى أفريقي بشأن السلامة على الطرق، استهدفت تشجيع نظم السجل والإحصاءات الحيوية في البلدان على تحسين قيد بيانات الوفيات الناجمة عن حوادث السير على الطرق. وعبر إعلان مراكش الذي اعتمده الدول الأعضاء المشاركة في حلقة العمل عن الأهمية التي يكتسبها ذلك. واستنادا إلى النجاح الذي حققه المنتدى الأول واستمرار الاهتمام والالتزام في المنطقة الأفريقية بالتماس الدعم لتحسين نظم البيانات، تعاونت المنظمة مع شركاء دوليين منهم اتحاد السيارات الدولي والبنك الدولي ومنتدى النقل الدولي لتنظيم حلقة عمل ثانية متعددة الأقطار في تونس في نيسان/أبريل ٢٠١٩.

٨٠ - وتواصلت الجهود المبذولة لتحسين نوعية بيانات السلامة على الطرق على الصعيد الإقليمي، عن طريق إنشاء مرصد إقليمية للسلامة على الطرق وتدعيمها. وبالبناء على النجاح الذي أحرزه المرصد الأيبري الأمريكي للسلامة على الطرق في الإتيان بمسألة السلامة على الطرق إلى جدول الأعمال السياسي وتعزيز التعاون الإقليمي، عمل كل من المنتدى الدولي للنقل والبنك الدولي واتحاد السيارات الدولي لإنشاء مرصد إقليمية أخرى معنية بالسلامة على الطرق. وفي نيسان/أبريل ٢٠١٩، حظي إنشاء مرصد أفريقي للسلامة على الطرق بدعم وزراء النقل في البلدان الأفريقية، وعقد المرصد أول مؤتمر عام في حزيران/يونيه ٢٠١٩ في جنوب أفريقيا برعاية الاتحاد الأفريقي وبرنامج سياسات النقل في أفريقيا وتمويل من المرفق العالمي للسلامة على الطرق ودعم من مؤسسة المعونة في المملكة المتحدة. وفي آذار/مارس ٢٠١٩، نوقشت في سنغافورة مسألة إنشاء مرصد آسيوي للسلامة على الطرق في سياق حلقة عمل استضافها البنك الدولي واتحاد السيارات الدولي ومصرف التنمية الآسيوي والاتحاد الدولي للنقل بمشاركة من اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لآسيا والمحيط الهادئ، ومن المرتقب إنشاء هذا المرصد في عام ٢٠٢٠.

٨١ - وأنشأ الاتحاد الدولي للطرق مستودعا لبيانات الطرق العالمية كإسهام منه في المرصد الإقليمية للسلامة على الطرق. وتضمنت هذه المنصة المجموعات الشاملة للبيانات التي يجمعها الاتحاد سنويا، ومختلف أدوات تجميع البيانات وأساليب عرضها (لوحات المتابعة) لتيسير عمليات التحليل.

٨٢ - وأجرت اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لغربي آسيا (الإسكوا) دراسة استقصائية عن جمع بيانات حوادث السير وتجهيزها في البلدان العربية غطت الفترة بين تموز/يوليه إلى تشرين الأول/أكتوبر ٢٠١٨. وعززت النتائج ضرورة إنشاء مرصد إقليمي لسلامة الطرق لتحسين دقة بيانات ومعلومات السلامة على الطرق في المنطقة العربية وموثوقيتها وتجانسها.

٨٣ - وفي عام ٢٠١٩، نشر الفريق المعني بالبيانات الدولية للسلامة على الطرق وتحليلها التابع للاتحاد الدولي للطرق تقريره السنوي عن السلامة على الطرق، حلل فيه أداء السلامة على الطرق لما عدده ٣٣ من البلدان المرتفعة الدخل عموماً. وأظهر التقرير أنه رغم بعض التحسينات المتحققة، شاب البطء الشديد هذه التحسينات إلى الدرجة التي لن يمكن معها الوفاء بهدف تخفيض الوفيات بنسبة ٥٠ في المائة المقرر له أن يُنجز بحلول عام ٢٠٢٠.

٨٤ - ومن خلال برنامج الشوارع الآمنة في المدن، يواصل الاتحاد الدولي للطرق دعم رصد المدن للتقدم المحرز في تحسين السلامة على الطرق الحضرية. ويعرض التقرير المعنون تحديد المعايير العالمية للسلامة على الطرق الحضرية، المنشور في تشرين الثاني/نوفمبر ٢٠١٨، مؤشرات لسلامة السير على الطرق جمّعت من ٣١ مدينة لتيسير إجراء تقييمات لمحصلات رصد السلامة على الطرق وتحديد معاييرها.

٨٥ - وتمثل الدراسة الاستقصائية الإلكترونية لاتجاهات مستعملي الطرق، مبادرة عالمية المؤسسة فيزا تولت تنسيقها ١٢ منظمة معنية بالسلامة على الطرق حول العالم. وترمي المبادرة إلى جمع بيانات وطنية عن الأداء المتعلق بالسلامة على الطرق بشكل منهجي من أجل صياغة مؤشرات لقياس أداء السلامة على الطرق وتيسير إجراء المقارنات وتحديد المعايير على الصعيد الدولي. وانضم ما يربو على ٥٠ بلداً إلى هذه المبادرة بالفعل. وفي حزيران/يونيه ٢٠١٩، عُقدت في بروكسل ندوة عُرضت فيها النتائج الأولية للمرحلة الثانية للدراسة الاستقصائية، حضرها خبراء من ١٩ بلداً.

٨٦ - وتضمن تقرير أعدده الفريق المعني بالبيانات الدولية للسلامة على الطرق وتحليلها التابع للاتحاد الدولي للطرق دراسة الصلات بين السرعة ومخاطر ارتكاب الحوادث. ونشر البرنامج الدولي لتقييم الطرق الإصدار الرابع من منشوره لقاحات من أجل الطريق، ألقى فيه الضوء على الحالة الراهنة للطرق في العالم. وفي عام ٢٠١٨، أجرت اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لآسيا والمحيط الهادئ دراسات تناولت فيها موضوعي القيادة بسرعات عالية والقيادة في حالة الشُّكر، بتمويل مقدم من الاتحاد الروسي. ونشر المرفق العالمي للسلامة على الطرق ومعهد الموارد العالمية تقريراً بعنوان طرق مستدامة وآمنة: رؤية وتوجهات للوصول بالوفيات الناجمة عن السير على الطرق إلى الصفر، اشتمل على توجيهات لجميع أصحاب المصلحة المنخرطين في القرارات المتعلقة بالنقل. واستكمل المرفق أيضاً دراسة عن تقييم الأثر الاقتصادي المترتب عن إصابات السير على الطرق بعنوان الضريبة الباهظة لإصابات السير على الطرق، سلط فيها الضوء على الآثار الطويلة الأجل التي تنجم عن الانخفاض المطرد في إصابات السير على الطرق بالنسبة للدخل القومي والاستحقاقات الاجتماعية. وأجرت مؤسسة مايفري ومؤسسة بوش إسبانيا، دراسة تناولت عدم تمييز السائقين لراكبي الدراجات الهوائية.

## سابعاً - الدعم المالي

٨٧ - عملاً بقرار الجمعية العامة ٢٧١/٧٢، أُطلق صندوق الأمم المتحدة الاستئماني للسلامة على الطرق في نيويورك، في نيسان/أبريل ٢٠١٨ لمساعدة الدول على الحد بشكل ملموس من عدد الوفيات والإصابات الناجمة عن حوادث السير على الطرق، وتخفيض الخسائر الاقتصادية التي تتخلف عن هذه الحوادث. وتمكّن الصندوق أن يؤمّن منذ استهلاله، قرابة ٢٠ مليون دولار من التعهدات، واستهل العمل بمشاريعه التجريبية الخمسة الأولى. ونظمت أمانة الصندوق التي تستضيفها اللجنة الاقتصادية لأوروبا اجتماعين لمجلس إدارته في عام ٢٠١٨، وتخطط لعقد جولة تالية من الاجتماعات في نهاية عام ٢٠١٩، على أن يعقب ذلك توجيه أول نداء رسمي لتقديم المقترحات.

٨٨ - ويدير المرفق العالمي للسلامة على الطرق حافظة تضم ٢٢ منحة مخصصة وموجودة رهن التنفيذ الآن، بمشاركة إقراضية من البنك الدولي. وبلغت قيمة المنح ٤ ملايين دولار يتوزع متلقوها على ٣٠ بلداً، قُدمت إما بترتيبات ثنائية أو إقليمية، وتتضمن جميعها أنشطة للبحث والتطوير. وعلاوة على ذلك، وفي أعقاب نداء عام ٢٠١٨ بشأن تقديم المقترحات، سيجري تأكيد تمويل ١٢ منحة على الأقل وتنفيذها في النصف الثاني من عام ٢٠١٩.

٨٩ - ويستثمر الاتحاد الأوروبي أكثر من ١٧٠ مليون يورو في أنشطة السلامة على الطرق، بموجب البرنامجين الإطاريين السادس والسابع وبرنامج أفق ٢٠٢٠. وفي نيسان/أبريل ٢٠١٩، بدأت المفوضية الأوروبية تشغيل منصة النقل الآمن بالمشاركة مع البنك الأوروبي للاستثمار. وقدمت المفوضية أيضاً مساهمة مالية إلى صندوق الأمم المتحدة الاستئماني للسلامة على الطرق وباتت ممثلة الآن في مجلس الإدارة. ويزيد البنك الأوروبي للاستثمار تركيزه العالمي على قضية السلامة على الطرق ويوفر التمويل والمساعدة التقنية في مجالي البنية التحتية والبحث والتطوير لمشاريع القطاعين العام والخاص.

٩٠ - ويدعم من البنك الدولي ومصارف التنمية الإقليمية والحكومات الوطنية ومشغلي الطرق من القطاع الخاص، أصبحت الطرق الآن أكثر أمناً بالإدارة المحسّنة للسلامة على الطرق التي جاءت محصلة لاستثمار أكثر من ٧٠ بليون من دولارات الولايات المتحدة في هذا المجال. وتُنفذت تحسينات للبنية التحتية في مجال إدارة السلامة ومكافحة السرعات العالية على الطرق في كل من استراليا وبليز والبرازيل والصين وكولومبيا ودومينيكا وإثيوبيا وغانا والهند وماليزيا ونيبال ونيوزيلندا والفلبين والبرتغال وساموا والمملكة العربية السعودية وإسبانيا وسانت لوسيا والمملكة المتحدة لبريطانيا العظمى وأيرلندا الشمالية وجمهورية تنزانيا المتحدة وفييت نام.

٩١ - وموّلت عدة مؤسسات وكيانات من القطاع الخاص أنشطة للسلامة على الطرق ترتبط بالركائز الخمس لعقد العمل بما فيها: مؤسسة أيرتس، ومؤسسة أيه. أو. لعلاج إصابات الجهاز الحركي. ومؤسسة بلومبيرغ الخيرية، ومؤسسة فيديكس، ومؤسسة السيارة والمجتمع التابعة لاتحاد السيارات الدولي، واتحاد السيارات الدولي، ومؤسسة بوتنار، ومؤسسة مايفري، وجنرال موتورز، وجونسون آند جونسون، ومؤسسة ميشيلان، وشركة ميشيلان، وشل، ومؤسسة توتال، ومؤسسة ترافيجورا، ومؤسسة يو. بي. إس.

## ثامنا - الاستنتاجات والتوصيات

- ٩٢ - منذ تقديم التقرير السابق إلى الجمعية العامة، نفذت الدول الأعضاء ونفذ المجتمع الدولي العديد من المبادرات الوطنية والإقليمية والعالمية الرفيعة المستوى.
- ٩٣ - وأبلغ عن أنشطة تتعلق بالركائز الخمس للخطة العالمية لعقد العمل من أجل السلامة على الطرق، واحتلت مسألة سلامة الأطفال صميم الكثير من هذه المبادرات.
- ٩٤ - ولئن اتجه عدد الوفيات الناجمة عن السير على الطرق إلى الاستقرار، حسيما جرى الإبلاغ به في التقرير المرحلي العالمي بشأن السلامة على الطرق لعام ٢٠١٨ الذي نشرته منظمة الصحة العالمية، لم يُلاحظ حدوث انخفاضات ملموسة، وأصبحت الإصابات الناجمة عن السير على الطرق تمثل في الوقت الراهن السبب الرئيسي لوفيات الأطفال وصغار البالغين الذين تتراوح أعمارهم بين ٥ سنوات و ٢٩ سنة.
- ٩٥ - وهناك حاجة لمزيد من العمل من أجل القضاء على الوفيات والإصابات الناجمة عن السير على الطرق والسهر على توفير بيئات آمنة عليها.
- ٩٦ - وفي هذا الصدد، قد ترغب الجمعية العامة في التفكير في أفضل السبل للتعامل مع حقيقة أن الموعد النهائي لتحقيق الغاية ٣-٦ في أهداف التنمية المستدامة هو عام ٢٠٢٠. وحيث لن يتأتى تحقيق هذا الهدف على أساس التوقعات الراهنة، قد يستحق الأمر النظر في تمديد الموعد المستهدف إلى عام ٢٠٣٠ من خلال المنتدى الملائم. ويعكس هذا الموعد النهائي إطارا زمنيا أكثر واقعية لإمكانية خفض عدد الوفيات والإصابات الناجمة عن السير على الطرق إلى النصف. ويتواءم هذا الموعد مع الأهداف الإقليمية المعتمدة أو التي يجري نظرها حاليا، ويأخذ بعين الاعتبار المعرفة المتاحة وضرورة إجراء تغييرات على مستوى النظم.
- ٩٧ - وعلاوة على ذلك، يُوصى بأن تدعو الجمعية العامة الدول الأعضاء إلى ما يلي:
- (أ) أن توفر قيادة سياسية على أعلى المستويات الحكومية من أجل ضمان اتخاذ إجراءات مشتركة بين القطاعات ومنسقة على نطاق كثير من الوزارات، بما فيها الوزارات المسؤولة عن الصحة والنقل والبنية التحتية والتعليم والداخلية؛
- (ب) أن تضع أولويات لإدخال تغييرات في النظم تكون داعمة على الصعيدين الوطني ودون الوطني للترجل وركوب الدراجات الهوائية واستخدام النقل العام، على نحو آمن؛
- (ج) أن تعزز توفير نصح المنظومة الآمنة في جميع القرارات، بما في ذلك في استخدام الأراضي وتخطيط النقل وتحديد مواصفات السلامة في مشتريات أساطيل المركبات وخدمات النقل، ومؤشرات الأداء الرئيسية المتعلقة بالسلامة في استثمارات البنية التحتية للطرق، وفي السياسات المحفزة لتشغيل الآمن للنقل العام والمركبات التجارية؛
- (د) أن تقضي على بيع المركبات الجديدة غير المستوفية لمتطلبات الأمم المتحدة الدنيا للسلامة أو المعايير الوطنية المكافئة، وأن تدعم الاستخدام الإلزامي لوسائم التصنيف من أجل تزويد العملاء بمعلومات موثوقة عن سلامة المركبات؛

- (هـ) أن تخصص الموارد الكافية من أجل بناء القدرات في مجال تقييم سلامة الطرق، وعند الاقتضاء، تحسين البنية التحتية للطرق من أجل إدخال مبادئ المنظومة الآمنة؛
- (و) أن تنضم إلى الصكوك القانونية الدولية للأمم المتحدة المتعلقة بالسلامة على الطرق وتعزز تنفيذ هذه الاتفاقيات؛
- (ز) أن تحسّن نوعية البيانات، بما في ذلك عن طريق تعزيز جهود جمع البيانات المتعلقة بإدارة السلامة على الطرق، وفعالية التدخلات من حيث التكاليف والآثار الصحية والاجتماعية والاقتصادية الناجمة عن الحوادث؛
- (ح) إن تشارك بنشاط في إعداد التقرير المرحلي العالمي الخامس بشأن السلامة على الطرق؛
- (ط) أن تسهم مالياً في صندوق الأمم المتحدة الاستئماني للسلامة على الطرق أو في آليات التمويل الأخرى؛
- (ي) أن تشارك بنشاط في المؤتمر الوزاري العالمي الثالث بشأن السلامة على الطرق من أجل استعراض التقدم المحرز في تحقيق أهداف عقد العمل من أجل السلامة على الطرق، والغايات ذات الصلة في أهداف التنمية المستدامة، وكفالة اغتنام الدول الأعضاء فرصة إجراء مزيد من المناقشات بشأن سبل تحقيق الأهداف بحلول عام ٢٠٣٠ بما في ذلك، حسب الاقتضاء، عن طريق تعبئة الموارد من القطاعين العام والخاص، بما يشمل الجهات الخيرية، تعزيزاً للعمل في مجال السلامة على الطرق؛
- (ك) أن تطلب تقديم تقرير عن هذه المسائل إلى الجمعية العامة في دورتها السادسة والسبعين.