

Distr.  
LIMITED

E/ESCWA/EDID/2015/IG.3/5(Part II)  
7 November 2015  
ORIGINAL: ARABIC

المجلس  
الاقتصادي والاجتماعي



اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لغربي آسيا (الإسكوا)

لجنة النقل  
الدورة السادسة عشرة  
القاهرة، 23-24 تشرين الثاني/نوفمبر 2015

البند 6 (ب) من جدول الأعمال المؤقت

## سلامة المرور على الطرق

دليل الإسكوا الإرشادي المقترح حول أنظمة إدارة السلامة على الطرق

### موجز

أعدت هذه الوثيقة عملاً بتوصية لجنة النقل في اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لغربي آسيا (الإسكوا) في دورتها الرابعة عشرة المنعقدة في عمان في 9 و10 تشرين الثاني/نوفمبر 2013، التي طلبت فيها من الإسكوا "استكمال إعداد الدليل الاسترشادي لإنشاء هيئات أو لجان وطنية لإدارة سلامة المرور على الطرق".

ويتضمن التقرير مقترحات لإدارة السلامة المرورية، تماشياً مع قرار الجمعية العامة للأمم المتحدة 255/64 الذي أعلنت فيه الفترة 2011-2020 عقداً للعمل لتحسين السلامة على الطرق، وانطلاقاً من المبادئ العامة للخطة الشاملة التي وضعتها منظمة الصحة العالمية لتنفيذ نشاطات عقد العمل.

وتقترح الوثيقة نظاماً متكاملماً يقوم على إحداث (أو تفعيل) هيئات حكومية متخصصة لقيادة السلامة المرورية، مع ما يرتبط بها من آليات تنسيق، كالمجالس الوطنية العليا واللجان الفنية، تكون مسؤولة عن اتخاذ القرارات، وتنفيذها، ومتابعتها، والتنسيق بين مختلف الجهات الفاعلة في مجال السلامة المرورية، من حكومات وقطاع خاص ومنظمات المجتمع المدني.

ويرجى من السادة ممثلي الدول الأعضاء الاطلاع على الدليل وإبداء الرأي فيه بهدف التوافق على صيغة نهائية لاعتماده ونشره.

-2-

## المحتويات

<u>الصفحة</u>	<u>الفقرات</u>	
3	4-1	..... مقدمة
		<u>الفصل</u>
3	7-5	أولاً- الخطة العالمية الخاصة بعقد عمل الأمم المتحدة من أجل السلامة على الطرق 2011-2020 .....
7	9-8	ثانياً- رصد أنشطة عقد العمل وتقييمها .....
8	16-10	ثالثاً- التجارب العالمية في إنشاء أنظمة وطنية لإدارة السلامة المرورية .....
10	19-17	رابعاً- الملامح المشتركة بين مختلف التجارب العالمية في إدارة السلامة المرورية ..
12	36-20	خامساً- النموذج المقترح لإنشاء أنظمة وطنية لإدارة السلامة المرورية في الدول الأعضاء في الإسكوا .....
19	39-37	سادساً- الاستنتاجات الختامية .....
20		المرفق- الأنشطة التي قامت بها الإسكوا في متابعة تنفيذ عقد عمل الأمم المتحدة من أجل السلامة على الطرق 2011-2020 .....

## مقدمة

1- أعلنت الجمعية العامة للأمم المتحدة في قرارها 255/64 المؤرخ 2 آذار/مارس 2010 الفترة 2010-2011 عقداً للعمل من أجل السلامة على الطرق<sup>(1)</sup>، وطلبت إلى منظمة الصحة العالمية ولجان الأمم المتحدة الإقليمية إعداد خطة عمل تكون بمثابة وثيقة توجيهية لدعم تنفيذ أهدافه. واستجابت منظمة الصحة العالمية بوضع خطة شاملة لتنفيذ عقد العمل، أرست الإطار العام للأنشطة الوطنية المطلوبة على خمس ركائز: إدارة السلامة المرورية، تحسين سلامة الطرق، تحسين سلامة المركبات، تحسين سلامة مستعملي الطرق، تحسين عمليات الإنقاذ والإسعاف اللاحقة للصدّامات.

2- وفي إطار مساعدة الدول الأعضاء على تنفيذ النشاطات المطلوبة لتحسين السلامة المرورية وفق الركائز الخمس المذكورة أعلاه، نظمت الإسكوا عدداً من ورش العمل ضمن أنشطة الركيزة الأولى المتعلقة بتحسين إدارة السلامة المرورية. وتأتي الوثيقة الحالية ضمن هذا السياق لتقدم للبلدان الأعضاء دليلاً إرشادياً لوضع نظم متكاملة لإدارة السلامة المرورية. وتقوم هذه النظم على إنشاء (أو تفعيل) هيئات قيادية وطنية متفرغة لإدارة السلامة المرورية، وتشكيل آليات لتنسيق نشاطات السلامة المرورية على المستوى الوطني، من خلال مجالس وطنية عليا ذات صلاحيات واسعة في اتخاذ القرارات ومتابعة تنفيذ إجراءات تحسين السلامة المرورية. وتقع هذه الجهود ضمن رؤية متكاملة تقوم على اعتماد سياسة وطنية تتنبثق عنها استراتيجية بعيدة المدى وخطط عمل وبرامج مرحلية، تتم صياغتها ومتابعتها عبر لجان فنية متخصصة ومجموعات عمل استشارية تشارك فيها جميع الفعاليات المعنية بالسلامة المرورية من الجهات الحكومية والقطاع الخاص والمجتمع المدني.

3- وقد عرضت مسودة الدليل الإرشادي في ورشة العمل الإقليمية حول السلامة المرورية التي نظمتها الإسكوا في بيروت في الفترة 27-29 أيار/مايو 2014، ضمن نشاطات أسبوع الأمم المتحدة الثالث للسلامة المرورية.

4- وتستعرض هذه الدراسة خطة منظمة الصحة العالمية لتنفيذ عقد العمل من أجل السلامة على الطرق، والجهود التي قامت بها الإسكوا منذ عام 2010 في متابعة التنفيذ، مع التركيز على جانب إدارة السلامة المرورية. وتلقي الضوء على بعض التجارب العالمية في إدارة السلامة المرورية، وتستخلص ملامحها المشتركة التي تحدّد على أساسها مكونات النظام المتكامل المقترح لإدارة السلامة المرورية في الدول الأعضاء في الإسكوا.

### أولاً- الخطة العالمية الخاصة بعقد عمل الأمم المتحدة من أجل السلامة على الطرق 2011-2020

5- استجابت منظمة الصحة العالمية إلى قرار الجمعية العامة للأمم المتحدة 255/64 من خلال إعداد الخطة العالمية الخاصة بعقد العمل من أجل السلامة على الطرق<sup>(2)</sup>. واستندت الخطة إلى المرمى العام لعقد

(1) قرار الجمعية العامة للأمم المتحدة 255/64 (A/RES/64/255) المؤرخ 2 آذار/مارس 2010  
<http://daccess-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/GEN/N09/477/11/PDF/N0947711.pdf?OpenElement>.

(2) منظمة الصحة العالمية، الخطة العالمية الخاصة بعقد العمل من أجل السلامة على الطرق 2011-2020.

-4-

العمل، أي تثبيت عدد الوفيات الناجمة عن حوادث المرور على الطرق ثم تقليصه بحلول عام 2020، مبينة إمكانية تحقيق هذا المرمى العام من خلال<sup>(3)</sup>:

- إعداد وتنفيذ استراتيجيات وبرامج مضمونة الاستمرار لتعزيز السلامة على الطرق؛
- وضع هدف طموح ولكنه قابل للتحقيق، بغية تقليص حالات الإماتة على الطرق بحلول عام 2020، من خلال استكمال الأطر الراهنة الخاصة بنسب الإصابات الإقليمية المستهدفة؛
- تعزيز إدارة البنية الأساسية والقدرة على التنفيذ التقني لأنشطة السلامة على الطرق على الصعيد الوطني والإقليمي والعالمي؛
- الارتقاء بجودة جميع البيانات على الصعيد الوطني والإقليمي والعالمي؛
- رصد التقدم المحرز والأداء بالنسبة لعدد من المؤشرات المحددة مسبقاً على الصعيد الوطني والإقليمي والعالمي؛
- تشجيع زيادة التمويل المخصص للسلامة على الطرق، والاستفادة بشكل أفضل من الموارد المتاحة، بما في ذلك العمل على ضمان إدراج عنصر السلامة على الطرق في مشاريع البنية الأساسية للطرق.

6- ووضعت الخطة العالمية الإطار العام للأنشطة الوطنية المطلوبة لتحقيق أهداف عقد العمل ضمن خمس ركائز أساسية:

- (1) إدارة شؤون السلامة على الطرق؛
- (2) طرق وتنقل أكثر أمناً؛
- (3) مركبات أكثر أمناً؛
- (4) مستخدمو طرق أكثر أمناً؛
- (5) الاستجابة بعد التصادم.

7- ويأتي إعداد هذا الدليل ضمن نشاطات الركيزة الأولى، أي إدارة شؤون السلامة على الطرق<sup>(4)</sup>. وفي ما يلي تفصيل لهذه الأنشطة<sup>(5)</sup>:

(3) المرجع نفسه، الصفحة 8.

(4) يمكن الاطلاع على مجموع الأنشطة الوطنية المقترحة ضمن ركائز الخطة العالمية المتعلقة بعقد العمل من أجل السلامة على الطرق 2011-2020 في وثائق اجتماع الدورة الثانية عشرة للجنة النقل في الإسكوا، المنعقد في بيروت خلال الفترة 17 إلى 19 أيار/مايو 2011، البند 6 (ج) من جدول الأعمال المؤقت المتعلق بالتقدم المحرز في مكونات نظام النقل المتكامل في المشرق العربي – سلامة المرور على الطرق، الصفحات 12-19: <http://www.escwa.un.org/information/meetingdetailsAR.asp?referenceNUM=1562a>.

(5) أخذ النص من النسخة الإنكليزية التي تختلف مع النسخة الفرنسية عن النسخة العربية في أن النسختين الإنكليزية والفرنسية تشتملان على 6 نشاطات ضمن الركيزة الأولى، بينما لا تتضمن النسخة العربية سوى خمس نشاطات، مغفلة النشاط الأول المتعلق بالانضمام إلى المعاهدات والاتفاقيات الدولية المتعلقة بالسلامة المرورية وتطبيقها. للنسخة العربية [http://www.who.int/roadsafety/decade\\_of\\_action/](http://www.who.int/roadsafety/decade_of_action/) للنسخة الإنكليزية [http://www.who.int/roadsafety/decade\\_of\\_action/plan/plan\\_english.pdf?ua=1](http://www.who.int/roadsafety/decade_of_action/plan/plan_english.pdf?ua=1).

## النشاط (1)

الانضمام إلى الاتفاقيات والمعاهدات الرئيسية للأمم المتحدة المتعلقة بشؤون السلامة المرورية، و/أو العمل على تطبيق جميع بنودها، وتشجيع إنشاء أدوات إقليمية جديدة على غرار الاتفاق الأوروبي المتعلق بعمل طواقم مركبات النقل الطرقي الدولي حسب الاقتضاء (اتفاق AETR)، ويشمل ذلك:

- اتفاقية المرور الطرقي الموقعة بتاريخ 8 تشرين الثاني/نوفمبر 1968، والهادفة إلى تسهيل حركة المرور وزيادة السلامة المرورية من خلال اعتماد ركائز موحدة لضبط حركة المرور الطرقي؛
- اتفاقية شاخصات الطرق وإشارات المرور الموقعة بتاريخ 8 تشرين الثاني/نوفمبر 1968، والتي حددت مجموعة متوافق عليها دولياً من شاخصات وإشارات المرور؛
- الاتفاق الأوروبي المتعلق بعمل طواقم مركبات النقل الطرقي الدولي المؤرخ 1 تموز/يوليو 1970، كنموذج يقتدى به لإنشاء أدوات قانونية إقليمية مشابهة<sup>(6)</sup>.

## النشاط (2)

- تسمية وكالة رائدة وإنشاء الأمانة الخاصة بها؛
- تشجيع إنشاء فرق للتنسيق؛
- إعداد برامج الأعمال الرئيسية.

## النشاط (3)

إعداد استراتيجية وطنية للسلامة المرورية على المستوى الوزاري أو على مستوى رئاسة الوزراء، وتقوم الوكالة الرائدة بتنسيق أعمالها من خلال:

- تأكيد أولويات الاستثمار في مجال السلامة المرورية على المدى البعيد؛
- التحديد الدقيق لمسؤوليات الهيئة القيادية وحدود مساءلتها في إعداد وتنفيذ برامج العمل الرئيسية؛
- تحديد مشاريع التنفيذ؛
- بناء شراكات مع الجهات الفاعلة في مجال السلامة المرورية؛
- تعزيز مبادرات إدارة السلامة المرورية، مثل المعايير الجديدة للإيزو في مجال إدارة السلامة المرورية (ISO 39001)؛

---

(6) الاتفاق الأوروبي بشأن عمل طواقم المركبات المستعملة في النقل الطرقي الدولي (AETR)، ويتعلق هذا الاتفاق بتخفيف مخاطر حوادث الطرق الناجمة عن التعب من خلال تحديد الوقت الأقصى اليومي لعمل سائقي المركبات الشاحنة والباصات بتسع ساعات في اليوم، موزعة على فترتين لا تزيد كل منهما عن 4.5 ساعة، تفصل بينهما استراحة لا تقل عن 45 دقيقة. ويتم ضبط المراقبة من خلال جهاز التاكوغراف (الديسك الورقي سابقاً).

-6-

- إنشاء وصيانة نظم جمع البيانات اللازمة لتوفير البيانات الأساسية للسلامة المرورية، ورصد التقدم المحرز في تقليص الإصابات والوفيات الناجمة عن صدمات الطرق، وغيرها من المؤشرات المرتبطة بذلك مثل الكلفة وغيرها.

#### (4) النشاط

وضع أهداف واقعية بعيدة المدى للنشاطات الوطنية لتحسين السلامة المرورية استناداً إلى البيانات الوطنية لصدمات الطرق، من خلال:

- تحديد المجالات الرئيسية للتحسينات الممكنة للسلامة المرورية؛
- تقدير المنافع المحتملة من التحسينات.

#### (5) النشاط

العمل على ضمان توفير التمويل الكافي لتنفيذ النشاطات اللازمة لتحسين السلامة المرورية، من خلال:

- بناء نظم للتمويل المستدام استناداً إلى كلف ومنافع الاستثمارات التي ثبت نجاحها في تحسين السلامة المرورية؛
- اعتماد أهداف تمويلية رئيسية للسلامة المرورية، سنوية ومتوسطة الأمد؛
- تشجيع وضع تدابير تضمن التوزيع الكفؤ والفعال للموارد بين مختلف برامج تحسين السلامة المرورية؛
- استخدام نسبة 10 في المائة من تمويل مشاريع البنى التحتية للطرق من أجل تحسين السلامة المرورية؛
- تحديد وتطبيق آليات مبتكرة لتمويل السلامة المرورية.

#### (6) النشاط

إنشاء نظم معلومات للرصد المستمر ودعمها وتقييم الإجراءات بناءً على عدد من المعايير، ويشمل ذلك:

- إنشاء نظم وطنية ومحلية لقياس ورصد صدمات الطرق والإصابات والوفيات الناجمة عنها، ومد هذه النظم بالدعم اللازم؛
- إنشاء نظم وطنية ومحلية لقياس ورصد النتائج الوسيطة لتحسن السلامة المرورية، مثل السرعات المتوسطة على الطرق، ومعدلات استخدام أحزمة الأمان والخوذ الواقية وغيرها؛
- إنشاء نظم وطنية ومحلية لقياس ورصد نتائج التدخلات الهادفة إلى تحسين السلامة المرورية، ومد هذه النظم بالدعم اللازم؛

- إنشاء نظم وطنية ومحلية لقياس ورصد التأثير الاقتصادي للإصابات الناجمة عن صدمات الطرق، ومد هذه النظم بالدعم اللازم؛
- إنشاء نظم وطنية ومحلية لقياس ورصد التعرض لخطر الإصابة في صدمات الطرق، ومد هذه النظم بالدعم اللازم.

### ثانياً- رصد أنشطة عقد العمل وتقييمها

- 8- حددت الخطة العالمية الخاصة بعقد العمل عدداً من المؤشرات ضمن كل ركيزة من الركائز الخمس، بهدف رصد التقدم المحرز باتجاه بلوغ مرمى عقد العمل. وفيما يتعلق بالركيزة الأولى حول إدارة شؤون السلامة على الطرق، وهي موضوع هذه الوثيقة، حددت خطة العمل المؤشرات الأساسية والاختيارية التالية:

#### المؤشرات الأساسية

- عدد البلدان التي انضمت إلى الاتفاقيات والمعاهدات الدولية ذات الصلة بالسلامة المرورية؛
- عدد الأدوات القانونية الجديدة التي تم وضعها على المستوى الإقليمي، وعدد البلدان التي انضمت إليها؛
- عدد البلدان التي لديها وكالة تم تمكينها بوضوح لقيادة جهود تحسين السلامة المرورية؛
- عدد البلدان التي لديها استراتيجية وطنية للسلامة المرورية؛
- عدد البلدان التي لديها أهداف خاصة محددة المدة لتحسين السلامة المرورية؛
- عدد البلدان التي لديها نظم معلومات لرصد التقدم المحرز في تحسين السلامة المرورية؛
- عدد البلدان التي تقوم بجمع معطيات سنوية حول صدمات الطرق تتسق مع التعاريف المقبولة دولياً في هذا المجال.

#### المؤشرات الاختيارية

- عدد البلدان التي قامت بتخصيص أموال لتنفيذ استراتيجية تحسين السلامة المرورية؛
  - عدد البلدان التي حققت نجاحات في بلوغ أهدافها المحددة لتحسين السلامة المرورية.
- 9- وقد تابعت الإسكوا تنفيذ نشاطات عقد العمل في الدول الأعضاء بناءً على الركائز المنصوص عليها في الخطة العالمية، من خلال الاجتماعات الدورية للجنة النقل، وعدد من ورشات العمل الإقليمية التخصصية التي نظمت لهذه الغاية. وفي المرفق عرض تفصيلي لأنشطة المتابعة.

## ثالثاً- التجارب العالمية في إنشاء أنظمة وطنية لإدارة السلامة المرورية

10- في إطار مبادرة للبنك الدولي، استعرضت تجارب عدد من البلدان المتقدمة في مجال إدارة السلامة المرورية، ونشرت نتائج الاستعراض عام 2009 في تقرير شامل تضمّن إرشادات حول كيفية مراجعة المقدرات الوطنية في إدارة السلامة المرورية<sup>(7)</sup>. ويبين التقرير أنه لا يوجد وصفة شاملة وموحدة لإدارة السلامة المرورية يمكن تطبيقها على جميع البلدان، وأن البنية التنظيمية لإدارة السلامة المرورية وعمل الهيئة القيادية المتخصصة بالسلامة المرورية يتأثران بالبيئة التشريعية العامة في كل بلد. وفي ما يلي عرض لأبرز التجارب في تشكيل هيئات قيادية للسلامة المرورية:

### الهيئة القيادية للسلامة المرورية كمؤسسة مستقلة ومنفصلة (Stand- Alone Lead Agency) تجربة نيوزيلاندا

11- أحدثت نيوزيلاندا في عام 1993 سلطة مستقلة للسلامة المرورية باسم سلطة سلامة النقل البري (Land Transport Safety Authority-LTSA). كُلفت هذه السلطة بتطبيق إجراءات السلامة المرورية من خلال وضع استراتيجية وتنفيذها عبر اتفاقات سنوية تعقد مع وزير النقل. يعمل في هذه السلطة 656 شخصاً، يتوزعون على ستة أقسام هي قسم الاستراتيجية، وقسم السياسات، وقسم التشغيل، وقسم الشؤون العامة، وقسم التواصل والتدريب، وقسم نظم المعلومات والتكنولوجيا. ويعمل في قسم التشغيل، وهو القسم الأكبر، حوالي 451 شخصاً، يتوزعون بين مكتب تسجيل المركبات، ووحدة مواصفات المركبات، والمكاتب الإقليمية. وتشرف اللجنة الوطنية للسلامة المرورية (National Road Safety Committee) على عمل السلطة، فتعقد اجتماعاً تخطيطياً سنوياً للمدراء التنفيذيين في السلطة والجهات الأخرى المعنية بالسلامة المرورية في نيوزيلاندا، واجتماعات فصلية للمتابعة. وتنسق الجوانب التشغيلية لمجموعة العمل الوطنية للسلامة المرورية (National Road Safety Working Group) التي تضم كبار الموظفين المعنيين بالسلامة المرورية، فتعقد اجتماعات فصلية تحضّر فيها لاجتماعات اللجنة الوطنية للسلامة المرورية. وتتوفر مجموعات عمل مخصصة لتنسيق البرامج الوطنية للسلامة المرورية ولتحسين سلامة المركبات التجارية، ومجموعة أخرى ذات طابع استشاري للسلامة المرورية. وتجدر الإشارة إلى أن السلطة الوطنية للسلامة المرورية تقوم بأعمال أمانة السر لجميع هذه اللجان الاستشارية والفرعية.

### وزارة النقل كهيئة قيادية للسلامة المرورية (Transport Ministry as Lead Department) الحالة الأكثر شيوعاً في معظم البلدان الأوروبية، ومنها بريطانيا وهولندا

12- ففي بريطانيا، تقوم بأعمال الهيئة القيادية للسلامة المرورية المديرية المعنية بسلامة الطرق والمركبات وبتحديد معاييرها (Roads and Vehicle Safety and Standards Directorate)، وهي تابعة لوزارة النقل.

Bliss, A., Breen, J. (2009). Country guidelines for the conduct of road safety capacity reviews and the specification of (7) lead agency reforms, investment strategies and safe system projects. World Bank Global Road Safety Facility, Washington, DC, 15. p. 329.



وتتبع للوزارة أيضاً دوائر أخرى ذات صلة، مسؤولة عن إجازات السوق وتراخيص المركبات وفحصها، والطرق الوطنية. وتضم المديرية المذكورة حوالي 80 شخصاً، يعملون في أربعة أقسام: استراتيجية السلامة الطرقية، سلامة السائقين، تكنولوجيا النقل والمواصلات، إدارة المرور. وخلافاً لنيوزيلاندا، لا يوجد في بريطانيا آلية للتنسيق الوطني ولاتخاذ القرارات حول السلامة المرورية خارج الإطار التقليدي لمجلس الوزراء.

13- وفي هولندا، تقوم بأعمال الهيئة القيادية للسلامة المرورية إدارة سلامة الطرق والمرور (Roads and Traffic Safety Department) ضمن المديرية العامة لنقل الركاب (Directorate-General for Passenger Transport) في وزارة النقل والأشغال العامة وإدارة المياه الهولندية (Ministry of Transport, Public Works and Water Management). وتعتبر سلامة المرور إحدى المسؤوليات الخمس الرئيسية لهذه الوزارة. ويعمل في إدارة سلامة الطرق والمرور 24 موظفاً، يتوزعون على ثلاثة أقسام: قسم سياسات سلوك المستعملين، قسم سياسات سلامة المركبات، قسم الاستراتيجيات والبرامج والتنسيق. ولدى هولندا مجلس وطني لتنسيق نشاطات السلامة المرورية، يضم ممثلين عن الجهات الحكومية ذات الصلة بالسلامة المرورية، إضافة إلى ممثلين عن القطاع الخاص وهيئات المجتمع المدني. ويؤدي هذا المجلس دوراً استشارياً عند مناقشة وإقرار سياسة السلامة المرورية لوزارة النقل الهولندية، وينسق النشاطات بينها وبين مختلف الجهات ذات الصلة بالسلامة المرورية في الوزارات الأخرى.

### سلطة الطرق العامة كهيئة قيادية للسلامة المرورية

(Road Authority as Lead Agency)

تجربتا السويد وولاية فكتوريا الأسترالية

14- الهيئة القيادية للسلامة المرورية في السويد هي منذ عام 1993 إدارة الطرق السويدية (Swedish Road Administration-SRA)، وهي تتبع لوزارة الصناعة والعمل والمواصلات السويدية، وتضم حوالي 2900 موظف، يتوزعون على عدد من المديريات المركزية وسبع مكاتب إقليمية. وضعت هذه الإدارة استراتيجية الرؤية صفر للسلامة المرورية (Vision Zero) التي اعتمدها البرلمان السويدي في عام 1997، والتي تقوم على مبدأ أخلاقي مفاده عدم قبول مقتل الأشخاص أو إصابتهم بجراح بليغة نتيجة صدمات المرور، وضرورة الوصول على المدى البعيد إلى وضع لا يموت فيه أي شخص أو يتعرض لإصابة بليغة ضمن نظام النقل الطرقي في السويد. ينسق نشاطات استراتيجية الرؤية صفر وينقذها مجلس تنسيق وطني يضم ثماني مؤسسات ويجتمع ست مرات في السنة.

15- وفي ولاية فكتوريا الأسترالية، تشرف شركة طرق الولاية (VicRoad) على نشاطات السلامة المرورية منذ تأسيسها في عام 1989، من خلال تحضير برامج السلامة المرورية وتنفيذها، إضافة إلى مهامها الأخرى المتعلقة بإدارة نظام النقل الطرقي، وضبط المرور، وتسجيل المركبات، ومنح إجازات السوق. وخصت الشركة قسم السلامة المرورية بـ 55 موظفاً متفرغاً، ووضعت استراتيجية للفترة 2013-2022 بهدف تخفيض عدد الوفيات الناجمة عن صدمات المرور بنسبة 30 في المائة، وبما لا يزيد عن 200 وفاة في نهاية الفترة<sup>(8)</sup>. وينسق نشاطات السلامة المرورية المجلس الوزاري للسلامة المرورية في حكومة ولاية فكتوريا، الذي يضم الوزراء المسؤولين عن النقل، والشرطة، وخدمات الإسعاف، إضافة إلى لجنة حوادث النقل. ويعقد المجلس

(8) <https://www.vicroads.vic.gov.au/about-vicroads/our-strategy/road-safety-strategy>

أربعة اجتماعات في السنة، يترأسها وزراءه مداورةً. وتحضر المجموعة التنفيذية للسلامة المرورية أعمال الاجتماعات، وتضم المدراء التنفيذيين في وزارات المجلس المذكور أعلاه، وتعد أربعة اجتماعات في السنة يترأسها أعضاؤها مداورةً. ويتم التنسيق على المستوى العملي من خلال مجموعة إدارة السلامة المرورية التي تضم موظفين رفيعي المستوى في الوزارات السابقة إضافة إلى وزارات التربية والتدريب والشؤون الإنسانية، والتي تعقد اجتماعات شهرية يترأسها أعضاؤها مداورةً.

**مكتب منفصل مرتبط برئيس الحكومة**  
(Stand Alone Lead Agency in Head of the State's Department)  
تجربة ولاية غرب أستراليا

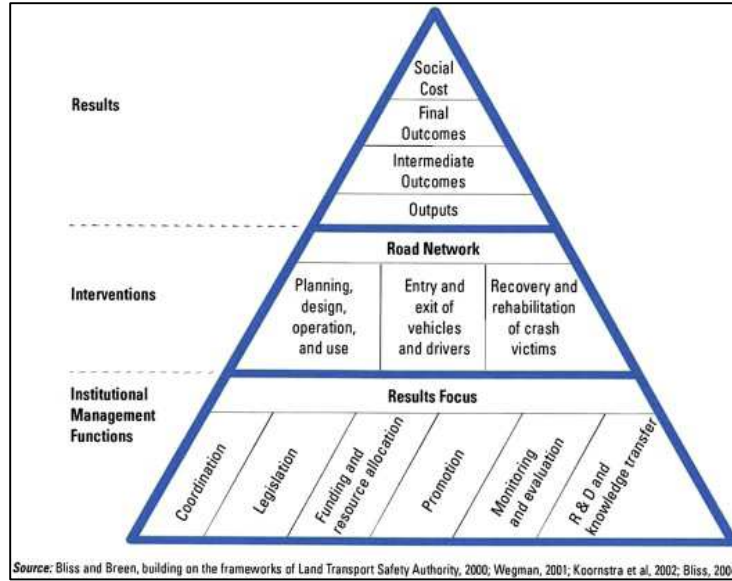
16- يؤدي مكتب السلامة المرورية التابع لرئيس وزراء ولاية غرب أستراليا دور الهيئة القيادية للسلامة المرورية في هذه الولاية، حيث يقوم بإدارة وتنسيق نشاطات السلامة المرورية في الولاية، وبمهام أمانة السر التنفيذية للمجلس الوزاري للسلامة المرورية في الولاية، الذي يرأسه رئيس الوزراء وتتألف عضويته من وزراء الداخلية، وخدمات الإسعاف، والتخطيط، والبنى التحتية، والحكم المحلي، والتعليم، والتدريب، والصحة العامة. ويؤدي المكتب أيضاً مهام أمانة سر مجلس السلامة المرورية لولاية غرب أستراليا، الذي يقدم المشورة للحكومة في اقتراح البرامج والمبادرات لتحسين السلامة المرورية. ويضم مكتب السلامة المرورية حوالي 21 موظفاً متفرغاً يتوزعون على ثلاثة أقسام رئيسية هي: قسم التنسيق، قسم السياسات والاستراتيجيات، قسم التعليم والتواصل.

**رابعاً- الملامح المشتركة بين مختلف التجارب العالمية  
في إدارة السلامة المرورية**

17- يبين العرض أعلاه عدم توفر وصفة موحدة لإدارة السلامة المرورية يمكن تطبيقها في جميع بلدان العالم. فشكل الهيئة القيادية لإدارة السلامة المرورية يختلف من بلد إلى آخر حسب ظروف البلد الاجتماعية والاقتصادية والقانونية والسياسية وغيرها. ويشير تقرير البنك الدولي المذكور سابقاً إلى هذه الاختلافات، لكنه يبين أيضاً عدداً من الملامح المشتركة بين مختلف التجارب، أبرزها وجود هيئة حكومية واضحة الصلاحيات في إدارة السلامة المرورية. ومن مهام هذه الهيئة اقتراح السياسات والاستراتيجيات وخطط العمل ومتابعة اعتمادها، عبر حزمة من آليات التنسيق على المستوى الوطني، على غرار اللجان الفنية التي تتيح طرح المقترحات ومناقشتها مع جميع الفعاليات المعنية بقضايا السلامة المرورية، والمجالس العليا التي تتخذ القرارات وتخصص الموارد اللازمة لتنفيذها.

18- ويشير تقرير البنك الدولي إلى أهمية توفر هيئة حكومية متفرغة لقيادة قضايا السلامة المرورية وآليات التنسيق المرتبطة لإتمام الوظائف الأساسية للإدارة المؤسسية (Institutional Management Functions). ويكفل إنجاز هذه الوظائف القيام بالتدخلات الأساسية (Interventions)، التي تحقق بدورها النتائج المرجوة في تحسين السلامة المرورية (Results). وفي الشكل 1 عرض لعلاقة هذه المكونات الثلاثة ببعضها البعض.

### الشكل 1- نظام إدارة السلامة المرورية حسب Bliss and Breen



19- ويقدم تقرير البنك الدولي شرحاً مفصلاً للوظائف السبع التي تقوم عليها الإدارة المؤسسية للسلامة المرورية. ويمكن تلخيص هذه الوظائف كما يلي:

#### 1- التركيز على النتائج

وهي الوظيفة الرئيسية بين وظائف الإدارة المؤسسية، فغياب التركيز على نتائج محددة على المديين القصير والبعيد، تفقد الوظائف الأخرى تماسكها واتساقها. وتحدد الأهداف بعد إجراء تشخيص دقيق ومفصل لوضع السلامة المرورية، وللموارد والإمكانيات الوطنية المتاحة، البشرية والإدارية والتمويلية، وبما يتوافق مع هذه الموارد وتطورها. ويمكن زيادة النتائج المتوقعة تدريجياً، لتحقيق مفهوم "النظام الآمن".

#### 2- التنسيق

ينبغي التنسيق بين مختلف القطاعات المعنية بالسلامة المرورية. ويكون التنسيق أفقياً، أي بين الجهات الحكومية في الوزارات، وعمودياً، أي بين المستويين المركزي واللامركزي (الأقاليم والمحافظات والمدن والبلدات)، ومع الجهات التمثيلية، مثل البرلمان الوطني ومجالس الحكم المحلي. والهدف من التنسيق هو التوصل إلى بناء شراكة متينة بين جميع الجهات المعنية بالسلامة المرورية، من حكومة، وقطاع خاص، ومجتمع مدني، لضمان التوصل إلى رؤية مشتركة في مجال السلامة المرورية.

#### 3- التشريع

تشمل هذه الوظيفة إجراء مراجعات دورية للإطار التشريعي المتعلق بالسلامة المرورية، والحرص على تحقيق التجانس بين مختلف الأدوات التشريعية ذات الصلة، وتطوير التشريعات اللازمة لتحسين السلامة المرورية وتعزيزها.

**4- التمويل وتخصيص الموارد**

تقوم هذه الوظيفة على التحقق من وجود آلية كافية ومستدامة لتمويل أنشطة السلامة المرورية، واستعراض جميع مصادر التمويل التقليدية وغير التقليدية، على غرار الإيرادات الضريبية العامة أو الصناديق الخاصة التي يمكن إنشاؤها لتمويل أنشطة السلامة.

**5- الترويج**

لا يمكن التوصل إلى التزام مستدام للحكومة بقضية السلامة المرورية بمجرد وضع برامج وتنفيذها. بل يتوجب ترويج هذه البرامج والتركيز على إيجابياتها لإشراك جميع الجهات الفاعلة فيها. ويكون الترويج من خلال اعتماد سياسة فعالة للتواصل المجتمعي على جميع المستويات، بما في ذلك حملات توعية بالسلامة المرورية تطلقها وسائل الإعلام.

**6- الرصد والتقييم**

ينبغي إجراء رصد دوري للتقدم المنجز في تحقيق نتائج تحسين السلامة المرورية، وتقييمه، وتعديل الخطط وبرامج العمل على ضوء نتائج التقييم. ويرصد التقدم بمؤشرات نهائية على غرار أعداد وفيات وجرحى المرور الطرقي، ومؤشرات التعرض للمرور، ومؤشرات وسيطة، مثل اتجاهات تطور السرعات على الطرق العامة وداخل المدن، ومعدلات استخدام أحزمة الأمان في المركبات، والخوذ الواقية لركاب الدراجات، وغير ذلك من المؤشرات التي توضح مدى الاقتراب أو الابتعاد عن تحقيق الأهداف النهائية المرجوة لتحسين السلامة المرورية.

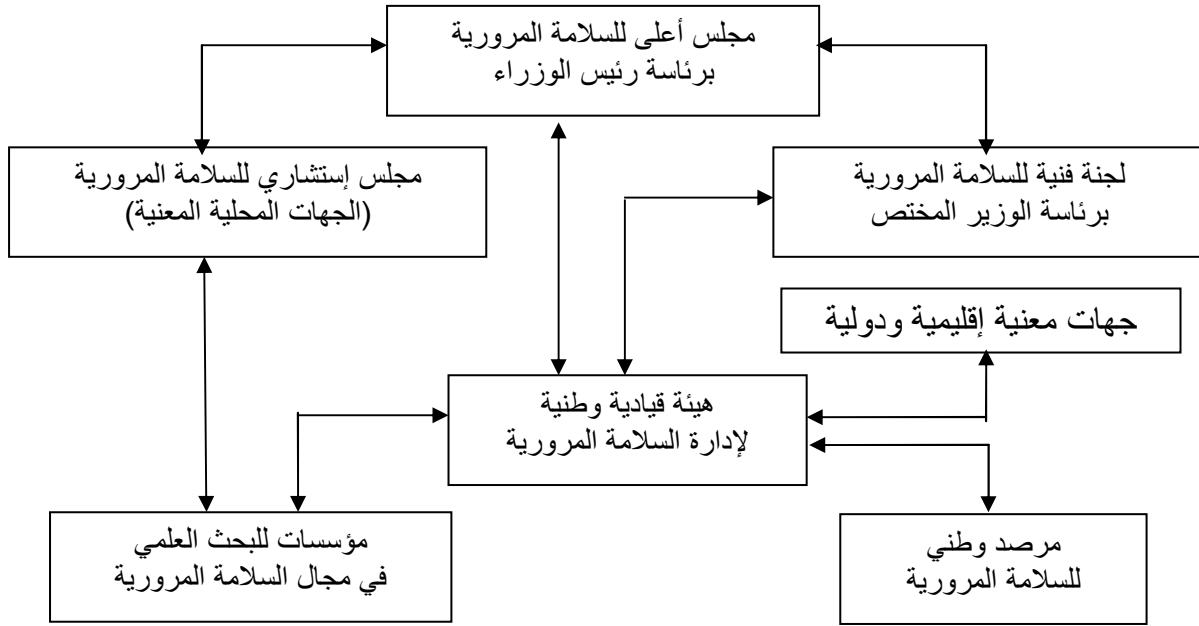
**7- البحث والتطوير ونقل المعرفة**

للبحث والتطوير دور رئيس في تصميم استراتيجيات تحسين السلامة المرورية وتطبيقها بناءً على حقائق مثبتة. وتشمل نشاطات هذه الوظيفة تنمية القدرات الوطنية في مجال البحوث متعددة الاختصاصات للسلامة المرورية، وصياغة استراتيجية بعيدة المدى في مجال السلامة المرورية، تنقذ من خلال خطط وبرامج عمل سنوية مستوحاة من تجارب الدول الأكثر تقدماً في معالجة السلامة المرورية. ويتم تزويد هذه الأنشطة بالموارد المالية والبشرية اللازمة بالاستفادة من التعاون الدولي والإقليمي.

### خامساً- النموذج المقترح لإنشاء أنظمة وطنية لإدارة السلامة المرورية في الدول الأعضاء في الإسكوا

20- بعد مراجعة الأشكال المختلفة لإدارة السلامة المرورية في عدد من بلدان العالم المتقدمة في هذا المجال، تقترح هذه الوثيقة في الشكل 2 نموذجاً للنظام الوطني لإدارة السلامة المرورية في الدول الأعضاء في الإسكوا.

## الشكل 2- مكونات النظام الوطني المقترح لإدارة السلامة المرورية



21- يبين الشكل 2 أعلاه المكونات الرئيسية للنظام الوطني المقترح لإدارة السلامة المرورية، والعلاقات المتبادلة بين هذه المكونات، والتي يتم شرحها بالتفصيل فيما يلي.

## (أ) المجلس الأعلى/أو الوطني للسلامة المرورية

22- يُنشأ هذا المجلس على مستوى الحكومة ككل، ويعقد اجتماعاته برئاسة رئيس الحكومة، ويتكون من الوزراء الأساسيين المعنيين بقضايا السلامة المرورية، وهم:

- وزير النقل؛
- وزير الأشغال العامة؛
- وزير الداخلية؛
- وزير العدل؛
- وزير الصحة؛
- وزير التربية؛
- وزير الإعلام.

23- ويعقد المجلس الأعلى للسلامة المرورية اجتماعاته الدورية بشكل سنوي، أو نصف سنوي، ويمكن أن يعقد اجتماعات خاصة عند الضرورة. وتشمل مهامه وصلاحياته ما يلي:

- المصادقة على السياسة الوطنية للسلامة المرورية؛
- اعتماد الاستراتيجية الوطنية للسلامة المرورية؛
- طرح مشاريع القوانين والتعديلات التشريعية المطلوبة؛

-14-

- اتخاذ القرارات الناظمة للمواصفات والمعايير اللازمة لتحسين السلامة المرورية؛
- إقرار خطط العمل السنوية ومتعددة السنوات؛
- إقرار ورصد التمويل اللازم لتنفيذ نشاطات الخطط؛
- الإشراف والتنسيق والرصد والتقييم والمتابعة.

#### (ب) اللجنة الفنية/أو الوزارية للسلامة المرورية

24- يتأسس هذه اللجنة الوزير المختص بجوانب السلامة المرورية في البلد، وهو الوزير المسؤول عن صياغة وتطوير قانون السير والمركبات، ويكون إما وزير الداخلية أو وزير النقل، حسب ظروف كل بلد ومسؤولية متابعة قانون السير فيه. وتضم هذه اللجنة الجهات التالية:

- ممثلو وزارات المجلس الأعلى للسلامة المرورية؛
- ممثلو الجهات الحكومية المعنية؛
- النقابات والهيئات ذات الصلة؛
- الجمعيات الأهلية الناشطة في مجال السلامة المرورية؛
- أكاديميون وخبراء.

25- تعقد اللجنة الفنية للسلامة المرورية اجتماعاتها الدورية مرة في الشهر أو كل ثلاثة أشهر، وتوكل إليها المهام التالية:

- مناقشة واقتراح السياسة الوطنية للسلامة المرورية؛
- مناقشة واقتراح الاستراتيجية الوطنية للسلامة المرورية؛
- مناقشة واقتراح التعديلات التشريعية ومشاريع القرارات التنظيمية الكبرى؛
- المصادقة على أهداف خطط العمل السنوية ومتعددة السنوات؛
- المتابعة الدورية لمؤشرات السلامة المرورية ولتنفيذ الخطط؛
- اتخاذ القرارات السريعة المطلوبة لتنفيذ إجراءات تحسين السلامة المرورية؛
- التنسيق بين الجهات المعنية المختلفة لتنفيذ خطط العمل.

#### (ج) الهيئة القيادية الوطنية للسلامة المرورية

26- الهيئة القيادية الوطنية للسلامة المرورية هي حجر الأساس في نظام إدارة السلامة المرورية في أي بلد، ولا سيما أن اللجان الفنية والمجالس العليا لا تشارك بالأنشطة العملية، إنما تعنى بالناحية الإدارية، وبالحوار والتنسيق ومن ثم المصادقة أو الموافقة على مشاريع القرارات التي تعدها الهيئة القيادية. والهيئة القيادية مؤسسة حكومية تضم موظفين مختصين متفرغين لمعالجة شؤون السلامة المرورية، تتابع مؤشرات وبيانات السلامة المرورية وتبني عليها تشخيصاً للواقع الراهن، وتقتراح السياسات والاستراتيجيات وخطط العمل لتحسين الوضع بشكل مستدام.

27- وقد بينت تجارب البلدان المعروضة أنفأ أن الهيئة القيادية الوطنية للسلامة المرورية يمكن أن تتبع لجهات إدارية مختلفة، وأن تتخذ أشكالاً عدة<sup>(9)</sup>، كأن تكون مؤسسة مستقلة، أو وزارة النقل بحد ذاتها، أو سلطة الطرق العامة، أو مؤسسة مستقلة تتبع رئيس الوزراء.

28- ويمكن في بعض الحالات أن تتولى مسؤوليات الهيئة المؤسسة القائمة لإدارة السير والمركبات وإجازات السوق في وزارة الداخلية، أو أن تكون الهيئة عبارة عن أمانة سر تنفيذية تتبع للمجلس الأعلى للسلامة المرورية المحدث برئاسة رئيس الوزراء. ومهما كان شكل الهيئة، لا بد من تحديد مهامها وصلاحياتها في صك إحداثها بأعلى درجة من الوضوح والدقة، وبما يشمل النشاطات التالية:

- الاعتماد على المرصد الوطني الوزاري لسلامة المرور لتجميع المعلومات اللازمة وتعميمها بهدف إعداد السياسة الوطنية للسلامة المرورية وتنفيذها وتقييمها؛
- صياغة وتنسيق الاستراتيجيات وخطط العمل اللازمة لتنفيذ السياسة الوطنية للسلامة المرورية؛
- قيادة وتنسيق مختلف الأعمال التشريعية والتنظيمية المتعلقة بقانون السير؛
- صياغة سياسة سلامة المنشآت الطرقية لجميع الشبكات، والإشراف على تنفيذها؛
- صياغة التعليمات التنظيمية المتعلقة بتجهيزات الطرق، والشاحنات، وإشارات المرور الطرقي؛
- صياغة التعليمات الفنية لسلامة مركبات النقل؛
- صياغة سياسة التعليم في مجال المرور؛
- قيادة أعمال البحوث والدراسات العامة أو القطاعية للسلامة المرورية؛
- تقديم المعونة لمختلف الوزارات لتنفيذ نشاطات السلامة المرورية؛
- تحديد وتنفيذ السياسة الإعلامية والتواصل مع الجمهور؛
- المساهمة في السياسة الوطنية لتطبيق قوانين وتعليمات السير، وتنسيق جهود مختلف الوزارات في هذا المجال؛
- تصميم نظم التحقيق في صدمات المرور ومخالفات السير، والإشراف على وضعها موضع التنفيذ؛
- السهر على متابعة التقدم التكنولوجي وتعميم فوائده في مجال السلامة المرورية.

(9) Bliss T., Breen J. (2009). Country Guidelines for the Conduct of Road Safety Management Capacity Reviews and the Specification of Lead Agency Reforms, Investment Strategies and Safe System Projects. World Bank, Global Road Safety Facility. 329 pages.

## (د) المرصد الوطني للسلامة المرورية

29- لا بد من أن تستند جهود إدارة السلامة المرورية إلى مصدر موثوق للبيانات والمعلومات المتعلقة بصدمات المرور ونتائجها المادية والجسدية، من جرحى ووفيات. وتؤخذ عادة البيانات المباشرة لصدمات المرور من محاضر (ضبوط) التحقيق في صدمات الطرق، والاستمارات الإحصائية الإفرادية التي يعدها، بناءً على هذه المحاضر، أفراد الجهات العدلية ذات الصلاحية مثل الشرطة والدرك بشكل عام، أو شرطة المرور في حالات أخرى.

30- ولتنسيق البيانات والمعلومات المتعلقة بصدمات المرور الصادرة عن الجهات العدلية، والتدقيق فيها بالمقارنة مع البيانات التجميعية التي تصدر عن جهات أخرى، مثل جهات الانقاذ والإسعاف الطرقي أو شركات التأمين، لا بد من إنشاء مرصد وطني للسلامة المرورية، يتبع الهيئة القيادية الوطنية للسلامة المرورية، وبشكل الأداة العملية لتجميع البيانات وتحليلها ونشر نتائجها. ويكون المرصد الوطني للسلامة المرورية مسؤولاً عن المهام والنشاطات التالية:

- تجميع البيانات الإحصائية المتعلقة بصدمات المرور ونتائجها على المستوى الوطني والمحلي، وترتيبها وتفسيرها ونشرها بشكل دوري، شهري أو ربع سنوي أو سنوي، ومقارنتها على المستوى العالمي؛
- تطوير وتحديث نظام متكامل لبيانات إدارة السلامة المرورية، يجمع بين عدد من المكونات ذات الصلة بجوانب متعددة في المرور الطرقي، مثل:
  - نظم معلومات صدمات المرور؛
  - نظم معلومات خصائص الطرق؛
  - نظام معلومات خصائص المرور؛
  - نظم معلومات إجازات السائقين؛
  - نظم معلومات سجلات المركبات.
- الإشراف على دراسات صدمات المرور ومتابعتها؛
- تقييم إجراءات السلامة المرورية التي تم تنفيذها أو تلك المخطط لتنفيذها.

31- ووفقاً للتقرير الأخير الصادر عن منظمة الصحة العالمية في عام 2015 عن وضع السلامة المرورية في العالم<sup>(10)</sup>، هناك ستة بلدان عربية تمتلك أنظمة موثوقة لتسجيل الوفيات الناتجة عن صدمات المرور، وهي: البحرين، وعمان، وفلسطين، وقطر، والكويت، ومصر. وفي المقابل، أشار التقرير إلى أن بقية البلدان العربية، وعددها 13، تفقر إلى وجود نظام موثوق لتسجيل وفيات صدمات المرور. ونتيجة لذلك، تقوم منظمة الصحة العالمية بتخمين عدد الوفيات الناجمة عن صدمات المرور في هذه البلدان باستخدام النموذج الإحصائي المعتمد لديها لهذا الغرض. وهذا يدل على حجم الجهد المطلوب بذله في معظم البلدان العربية لإنتاج

(10) World Health Organization (2015). Global Status Report on Road Safety, p. 73. [http://www.who.int/violence\\_injury\\_prevention/road\\_safety\\_status/2015/en](http://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2015/en).



بيانات موثوقة ومعترف بها لأعداد الوفيات الناجمة عن صدمات الطرق، يمكن استخدامها في تشخيص وضع السلامة المرورية، من أجل رسم السياسات ووضع الاستراتيجيات وخطط العمل اللازمة لتحسين الوضع.

#### (هـ) مؤسسات البحث العلمي في مجال السلامة المرورية

32- تتوفر في العديد من البلدان المتقدمة مؤسسات للبحث العلمي متخصصة في بحوث السلامة المرورية، أو النقل والسلامة المرورية. تجري هذه المؤسسات بحوث علمية تؤدي إلى تحسين المعرفة المتعلقة بجوانب السلامة المرورية، وتساعد في تحديد النشاطات ذات الأولوية التي تؤدي إلى خفض أعداد الصدمات المرورية ونتائجها بمزيد من الكفاءة والفعالية.

33- وفي انتظار إنشاء وتفعيل مؤسسات متخصصة للبحث العلمي في مجال السلامة المرورية في الدول الأعضاء في الإسكوا، يمكن تكليف المؤسسات الجامعية القائمة بإجراء بحوث في العديد من مجالات السلامة المرورية في إطار البرامج البحثية للدراسات العليا من ماجستير ودكتوراه. ومن أبرز المجالات التي تحتاج إلى بحوث، منها:

- النمذجة الماكروسكوبية لحوادث المرور، سواء من خلال تتبع التطور الزمني لحوادث المرور على مستوى بلد معين، ووضع نماذج رياضية تربط تطور مؤشرات السلامة المرورية بعدد من المؤشرات الإجمالية التي تصف تطور البلد، أو من خلال المقارنات العرضانية لمؤشرات السلامة المرورية في عدد من البلدان، مع محاولة ربط وضع السلامة المرورية بعوامل اقتصادية-اجتماعية رئيسية تميز البلدان عن بعضها البعض؛
- علم الحوادث الذي يتطرق إلى التحليل المعمق لآليات حصول الحوادث بحد ذاتها، ومحاولة كشف سلاسل الأحداث التي تتقاطع زمنياً ومكانياً لإنتاج الحوادث. ويتفرع عن ذلك مجالات التحليل الدقيق المستند إلى تجميع مباشر للبيانات والمعلومات المتعلقة بحصول الحوادث، أو الدراسات المشتقة في الأصل من العلوم الطبية، مثل الدراسات الوبائية والدراسات السريرية؛
- البحوث الهندسية المتعلقة بتحديد مواقع صدمات الطرق، لا سيما باستخدام نظم المعلومات الجغرافية (GIS). تهدف هذه البحوث إلى كشف أماكن تجمع الصدمات الخطرة وتحليل علاقتها بظروف الصدمات وظروف المرور والبيئة المحيطة، مما يؤدي إلى كشف عوامل الخطر وتداركها في المستقبل من خلال تصميم إجراءات تستهدف مجمل عناصر نظام المرور: السائقين والمستعملين، والطرق والبيئة والمركبات بحد ذاتها؛
- الدراسات الطبية المتعلقة بتقييم تحمل الجسم البشري للصدمات الناجمة عن حوادث المرور، وأبرز الأضرار التي تسببها مكونات المركبات لأجزاء أجسام السائقين عند الاصطدامات. وقد استفادت شركات تصنيع المركبات من هذه الدراسات في صناعة مركبات أكثر أماناً من حيث حماية الركاب عند حصول الحوادث، كما استفاد منها مهندسو الطرق في تصنيع فئة واسعة من تجهيزات الحماية الطرقية التي تخفف من وطأة الاصطدامات الناتجة عن حوادث المرور؛

- التداعيات الاقتصادية لحوادث المرور بهدف تقييم الكلفة الاقتصادية الناجمة عن حوادث المرور، ومحاولة كشف التيارات المالية التي تنتج عن الحوادث وانتقال السيولة المالية للتعويضات بين مختلف الصناديق والمؤسسات والأفراد ذوي الصلة بالحوادث وبالتعويضات الناجمة عنها؛
- دراسات سلوك السائقين التي تتنوع بين دراسة الخصائص العصبية-النفسية للسائقين، مثل طبيعة الرؤية المركزية والمحيطية ودور كل منهما في عملية قيادة المركبات، أو زمن رد الفعل ومختلف العوامل التي تؤثر عليه، ودراسة مختلف العوامل التي تؤثر على سلوك السائقين أثناء القيادة، مروراً بدراسة المعلومات التي يتلقاها السائق من البيئة المباشرة، وكيف يعالجها، ودرجة تدخل الوعي في المعالجة. وتتقاطع دراسات سلوك السائقين مع البحوث التي تتناول التأثيرات المتبادلة بين الإنسان والآلات، والدروس المستفادة من أجل تصميم النظم الصناعية التي يتعامل معها الإنسان بما يتوافق مع خصائصه الفيزيولوجية والنفسانية؛
- الدراسات الاجتماعية التي تتعلق بمعرفة مواقف مستعملي الطرق من القيود القانونية على الحريات الشخصية التي استدعتها ضرورات رفع مستوى سلامة نظم النقل الطرقيّة، مثل تحديدات السرعات القصوى على الشوارع والطرق، وإلزامية وضع أحزمة الأمان والخوذات الواقية، وغير ذلك من القيود على أبعاد وأوزان مركبات النقل. وتتناول الدراسات الاجتماعية أيضاً موقف مختلف فئات مستخدمي الطرق من التشريعات القانونية التي تسوّغ هذه القيود، ومدى الالتزام الطوعي بتطبيقها، وخصوصية السلامة المرورية للسائقين المهنيين للشاحنات وحافلات نقل الركاب، وعلاقتها بظروف عملهم.

34- وفي هذا الإطار، على الهيئة القيادية للسلامة المرورية، وآليات التنسيق المصاحبة لها تحديد المحاور ذات الأولوية للبحوث العلمية في مجال السلامة المرورية، حسب احتياجات البلدان، وتوفير التمويل اللازم للمؤسسات العلمية الجامعية لإجرائها، نظراً لما لها من أهمية في تحسين رسم السياسة الوطنية للسلامة المرورية، وتوجيه الاستراتيجيات وخطط العمل لتحقيق أهداف ملموسة.

#### (و) المجلس الاستشاري الوطني للسلامة المرورية

35- يضم المجلس الاستشاري الوطني للسلامة المرورية مجموعة واسعة من الشخصيات المعنية بقضايا السلامة المرورية على غرار:

- أعضاء في مجلس الشيوخ، في حال وجوده؛
- نواب منتخبون على المستوى الوطني؛
- ممثلون للأقاليم والمحافظات؛
- مدراء المؤسسات الحكومية ذات الصلة بالسلامة المرورية؛
- شخصيات من عالم الأعمال والقطاع الخاص؛
- ممثلو المجتمع الأهلي والجمعيات غير الحكومية؛
- إعلاميون؛
- أساتذة جامعات وباحثون متخصصون في جوانب ذات صلة بالسلامة المرورية؛
- أفراد آخرون.

36- يجتمع هذا المجلس الاستشاري بشكل دوري برئاسة شخصية عامة يسميها رئيس الوزراء أو الوزير المختص، فيشكل منبراً للحوار الحر، يتم من خلاله تقييم السياسة العامة للسلامة المرورية وتقديم اقتراحات للجهات الحكومية لتحسينها.

### سادساً- الاستنتاجات الختامية

37- تنص الخطة العالمية الخاصة بعقد للعمل من أجل السلامة على الطرق 2011-2020 على تنفيذ جملة من النشاطات التي تهدف إلى تحسين السلامة المرورية في جميع بلدان العالم. ولا يمكن لهذه النشاطات أن تحقق نتائجها المرجوة إلا من خلال قيادتها بواسطة أنظمة وطنية متكاملة لإدارة السلامة المرورية، تقوم على هيئات حكومية متخصصة تشخص الوضع وتقتراح السياسات والاستراتيجيات وخطط العمل المناسبة لتحسينه في كل بلد. ويتم إقرار المقترحات ومتابعتها من خلال مجالس وطنية عليا، بعد أن تكون قد أخضعت لنقاشات تشاورية ضمن لجان فنية ومجموعات استشارية تضم كافة الفعاليات المعنية بالسلامة المرورية.

38- ومهما اختلف شكل الهيئة القيادية للسلامة المرورية والسلطة التي تتبع لها بين بلد وآخر، عليها أن تقوم بالوظائف السبع للإدارة المؤسسية في مجال السلامة المرورية وهي: التركيز على النتائج، التنسيق، التشريع، التمويل وتخصيص الموارد، الترويج، الرصد والتقييم، البحث والتطوير ونقل المعرفة.

39- ومن أجل تحقيق الفعالية والكفاءة المطلوبتين، يجب أن تصدر صكوك إحداث الهيئة القيادية وآليات التنسيق المرتبطة بها من مجالس وطنية ولجان فنية عن أعلى المستويات التشريعية، وأن تحدد مهامها وصلاحياتها وطرق مساءلتها بدرجة عالية من الوضوح، على أن يتم ذلك عند تعديل قوانين السير القائمة حالياً، أو من خلال إصدار نصوص قانونية أو قرارات تنظيمية خاصة عند اللزوم.

المرفق

**الأنشطة التي قامت بها الإسكوا في متابعة تنفيذ عقد عمل الأمم المتحدة  
من أجل السلامة على الطرق 2020-2011**

تابعت الإسكوا تنفيذ نشاطات عقد العمل في الدول الأعضاء بناءً على الركائز المنصوص عليها في الخطة العالمية، من خلال الاجتماعات الدورية للجنة النقل، وعدد من ورشات العمل الإقليمية التخصصية التي نظمت لهذه الغاية:

1- ورشة عمل إقليمية لإطلاق عقد عمل الأمم المتحدة للسلامة المرورية 2020-2011، عقدت في بيروت في 17 أيار/مايو 2011، بالتزامن مع أعمال الدورة الثانية عشرة للجنة النقل في الإسكوا. وتناولت ورشة العمل<sup>(1)</sup>:

- إعلان المؤتمر الوزاري العالمي الأول بشأن السلامة على الطرق: حان وقت العمل، المنعقد في موسكو خلال الفترة 19-20 تشرين الثاني/نوفمبر 2009؛

- الخطة العالمية الخاصة بعقد عمل الأمم المتحدة للسلامة المرورية 2020-2011.

2- الدورة الثانية عشرة للجنة النقل في الإسكوا، المنعقدة في بيروت خلال الفترة 17-19 أيار/مايو 2011، ومن توصياتها في مجال السلامة المرورية<sup>(2)</sup>:

- دعوة الدول الأعضاء إلى إدراج موضوع سلامة المرور على الطرق ضمن قائمة أولوياتها وقضاياها الملحة؛

- دعوة الدول الأعضاء إلى العمل والتنسيق مع الأمانة التنفيذية للإسكوا لتطبيق بنود خطة تنفيذ "عقد العمل من أجل تحقيق السلامة على الطرق"، ووضع برنامج زمني لتنفيذ بنود إعلان موسكو (19-20 تشرين الثاني/نوفمبر 2009)؛

- دعوة الدول الأعضاء إلى الإسراع في تشكيل وتفعيل لجان و/أو مؤسسات و/أو مجالس وطنية تضم كافة الجهات المعنية بالعمل لتحسين سلامة المرور على الطرق؛

- دعوة الدول الأعضاء إلى مراعاة أهمية تعزيز الموارد المالية والبشرية الهادفة إلى تحسين سلامة المرور على الطرق في بلدان المنطقة؛

- دعوة الإسكوا إلى الاستمرار في تقديم الدعم الفني للبلدان الأعضاء في مجال تحسين سلامة المرور على الطرق.

3- الدورة الثالثة عشرة للجنة النقل في الإسكوا، المنعقدة في بيروت خلال الفترة 24-26 نيسان/أبريل 2012، ومن توصياتها في مجال السلامة المرورية ما يلي<sup>(3)</sup>:

- دعوة الدول الأعضاء إلى وضع سلامة المرور على الطرق ضمن قائمة أولوياتها وقضاياها الملحة؛

(1) يمكن الاطلاع على وثائق الورشة على موقع الإسكوا عبر الرابط:  
<http://www.escwa.un.org/information/meetingdetails.asp?referenceNum=1580E>

(2) يمكن الاطلاع على البنود 19-23 المتعلقة بسلامة المرور في التقرير النهائي للاجتماع عبر الرابط:  
<http://www.escwa.un.org/information/meetingdetailsAR.asp?referenceNUM=1562a>

(3) يمكن الاطلاع على البنود 20-23 المتعلقة بسلامة المرور في تقرير الاجتماع عبر الرابط:  
<http://css.escwa.org.lb/EDGD/1808/FinalReport.pdf>

- دعوة الدول الأعضاء إلى العمل والتنسيق مع الأمانة التنفيذية للإسكوا لتطبيق بنود خطة تنفيذ "عقد العمل من أجل تحقيق السلامة على الطرق"، ووضع برنامج زمني لتنفيذ بنود إعلان موسكو (19-20 تشرين الثاني/نوفمبر 2009)؛
  - دعوة الإسكوا إلى الاستمرار في تقديم الدعم الفني للبلدان الأعضاء في مجال تحسين سلامة المرور على الطرق؛
  - دعوة الإسكوا إلى إعداد دليل ارشادي لإنشاء هيئات أو لجان وطنية لسلامة المرور على الطرق.
- 4- ورشة العمل الإقليمية حول تنفيذ خطة عمل الأمم المتحدة الخاصة بعقد العمل من أجل السلامة على الطرق (2011-2020)، والتي نظمتها الإسكوا في عمان خلال الفترة 14-15 تشرين الثاني/نوفمبر 2012، بالتعاون مع الاتحاد العربي للنقل البري. وقد استعرضت الورشة المذكورة عدداً من الأوراق حول وضع سلامة المرور في الدول الأعضاء وتجارب بناء قدرات المختصين في السلامة المرورية، ولا سيما تجربة جامعة القديس يوسف في بيروت في إحداث شهادة ماجستير تخصصي في إدارة السلامة المرورية بالتعاون مع مؤسسة شركة رينو الفرنسية. وكان من أهداف ورشة العمل<sup>(4)</sup>:
- تعريف بلدان المنطقة بتفاصيل خطة العمل لعقد الأمم المتحدة من أجل سلامة المرور على الطرق وزيادة قدراتها الوطنية في مجال وضع خطط واستراتيجيات لتنفيذ بنود هذه الخطة ومنها مقترح حول تشكيل و/أو تفعيل لجان/مؤسسات/مجالس وطنية تضم كافة الجهات ذات العلاقة من أجل تحسين سلامة المرور بالإضافة إلى مناقشة سبل تمويل الأنشطة المتعلقة بتنفيذ الخطة؛
  - مناقشة التحضيرات الوطنية ومقترحات الأنشطة المشتركة للإعداد لأسبوع الأمم المتحدة الثاني للسلامة على الطرق في عام 2012؛
  - مناقشة أوضاع السلامة المرورية والتطور الحاصل في مجال إدارة السلامة على الطرق في الدول الأعضاء من أجل تحقيق هذه الأهداف.
- 5- الدورة الرابعة عشرة للجنة النقل في الإسكوا، المنعقدة في عمان خلال الفترة 9-10 تشرين الأول/أكتوبر 2013، والتي كررت بعض التوصيات المقدمة خلال الدورة الثانية عشرة للجنة النقل، على النحو الآتي<sup>(5)</sup>:
- دعوة الدول الأعضاء إلى وضع سلامة المرور على الطرق ضمن قائمة أولوياتها وقضاياها الملحة، والأخذ بالاعتبار للالتزامات الدولية في هذا المجال؛
  - دعوة الدول الأعضاء إلى العمل والتنسيق مع الأمانة التنفيذية للإسكوا للبدء الفعلي في تنفيذ بنود خطة "عقد العمل من أجل تحقيق السلامة على الطرق"، ووضع برنامج زمني لتنفيذ بنود إعلان موسكو (19-20 تشرين الثاني/نوفمبر 2009)؛
  - دعوة الإسكوا إلى الاستمرار في تقديم الدعم الفني للبلدان الأعضاء في مجال تحسين سلامة المرور على الطرق؛

(4) يمكن الاطلاع على وثائق الورشة عبر الرابط: <http://www.escwa.un.org/information/meetingdetailsAR.asp?reference=NUM=1934a>.

(5) يمكن الاطلاع على البنود 14-17 من التقرير النهائي للاجتماع عبر الرابط: [http://www.escwa.un.org/information/publications/edit/upload/E\\_ESCWA\\_EDGD\\_13\\_IG-1\\_7\\_Report\\_A.pdf](http://www.escwa.un.org/information/publications/edit/upload/E_ESCWA_EDGD_13_IG-1_7_Report_A.pdf).

- دعوة الإسكوا إلى استكمال إعداد دليل استرشادي لإنشاء هيئات أو لجان وطنية لإدارة سلامة المرور على الطرق.
- 6- ورشة عمل إقليمية حول السلامة المرورية، نظمتها الإسكوا ضمن نشاطات أسبوع الأمم المتحدة الثالث للسلامة المرورية في بيروت، خلال الفترة 27-29 أيار/مايو 2015، بالتعاون مع برنامج الشراكة العالمية للسلامة المرورية (GRSP) وجامعة القديس يوسف في بيروت. استعرض المجتمعون وضع السلامة المرورية في البلدان العربية، والتحديات التي تواجهها الدول الأعضاء في تطبيق خطة عقد عمل الأمم المتحدة من أجل السلامة المرورية 2011-2020، ودور الإسكوا في بناء القدرات في مجال إدارة السلامة المرورية. وقدمت الإسكوا تصورها لإنشاء نظم وطنية متكاملة لإدارة السلامة المرورية في البلدان العربية<sup>(6)</sup>. وقد خلصت ورشة العمل إلى التوصيات التالية:
- دعوة الدول الأعضاء لتأسيس هيئات قيادية وطنية لإدارة السلامة المرورية والإسراع في تشكيل وتفعيل لجان/مجالس وطنية للسلامة المرورية تضم كافة الجهات ذات العلاقة من أجل تحسين سلامة المرور على الطرق؛
- دعوة الدول الأعضاء إلى وضع وتطوير وتوحيد نظم جمع المعلومات والبيانات المتعلقة بحوادث المرور على الطرق وخاصة عدد الضحايا والإصابات الناجمة عنها وفق المعايير المعتمدة دولياً؛
- دعوة الدول الأعضاء إلى توحيد المؤشرات المعتمدة في قياس التطورات الحاصلة في موضوع السلامة المرورية على الطرق؛
- دعوة الدول الأعضاء إلى تخصيص موارد مالية وبشرية لموضوع تحسين السلامة المرورية؛
- دعوة الدول الأعضاء إلى الإسراع في تنفيذ بنود خطة تنفيذ "عقد العمل من أجل تحقيق السلامة على الطرق 2011-2020" والالتزام بتنفيذ بنود إعلان موسكو (20 تشرين الثاني/نوفمبر 2009)؛
- دعوة الدول الأعضاء إلى المشاركة الفعالة بوفود متعددة القطاعات في المؤتمر الثاني رفيع المستوى حول السلامة المرورية والذي سينعقد بالبرازيل في تشرين الثاني/نوفمبر 2015؛
- دعوة الدول الأعضاء إلى التعاون والتنسيق فيما بينها وبمساعدة الإسكوا والمكتب الإقليمي لشرق المتوسط لمنظمة الصحة العالمية وذلك للوصول لموقف موحد من إعلان برازيليا؛
- التأكيد على ضرورة بناء القدرات الوطنية في الدول الأعضاء من خلال مراكز البحوث والبرامج التعليمية الأكاديمية المتخصصة بهدف رفع كفاءة الكوادر الوطنية العاملة في مجالات ذات علاقة بالسلامة على الطرق؛
- دعوة الإسكوا إلى تقديم توصيات هذا الاجتماع إلى لجنة النقل في دورتها السادسة عشرة المزمع عقدها في الربع الأخير من عام 2015، ليصار إلى مناقشتها واعتمادها من قبل اللجنة تمهيداً لرفعها إلى لجنة الإسكوا الوزارية لاعتمادها وإقرارها على المستوى الوزاري؛
- دعوة الإسكوا وغيرها من المنظمات الدولية المتخصصة إلى الاستمرار في تقديم الدعم الفني للدول الأعضاء في مجال تحسين سلامة المرور على الطرق.

-----

(6) يمكن الاطلاع على برنامج الورشة ومحاضراتها عبر الرابط: [http://www.escwa.un.org/information/meetingdetails\\_AR.asp?referenceNUM=3654a](http://www.escwa.un.org/information/meetingdetails_AR.asp?referenceNUM=3654a).