

E

الأمم المتحدة

Distr.
LIMITED

E/ESCWA/S-7/13
29 November 2022
ORIGINAL: ARABIC

المجلس
الاقتصادي والاجتماعي



اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لغربي آسيا (الإسكوا)

الدورة الاستثنائية السابعة
عمّان، 20-21 كانون الأول/ديسمبر 2022

البند 13 من جدول الأعمال المؤقت

مقترح إنشاء المرصد العربي المتكامل للسلامة المرورية

موجز

تقدّم هذه الوثيقة مقترح إنشاء مرصد عربي متكامل للسلامة المرورية، وتبيّن الهدف منه والمهام التي سيضطلع بها، كما تحدّد موقع المرصد ضمن المشاريع الدولية في هذا الخصوص.

واللجنة مدعوة إلى النظر في المقترح.

-2-

المحتويات

<u>الصفحة</u>	<u>الفقرات</u>	
3	2-1مقدمة
		<u>الفصل</u>
3	5-3أولاً- أهمية إنشاء مرصد إقليمي للسلامة المرورية
4	9-6ثانياً- المبادرات الإقليمية المماثلة
5	10ثالثاً- مهام المرصد
5	11رابعاً- الخلاصة

مقدمة

1- تمثل الوفيات والإصابات الخطرة الناجمة عن صدمات المرور تهديداً عالمياً للصحة العامة، لا سيما في المنطقة العربية، حيث تشير التقديرات إلى أن معدل الوفيات بسبب صدمات المرور بلغ 19.2 حالة وفاة لكل 100 ألف نسمة في عام 2016. وهذا المعدل أعلى من المتوسط العالمي البالغ 18.2 حالة وفاة لكل 100 ألف نسمة، وأكثر بـ 3 أضعاف مما سُجِّل في الاتحاد الأوروبي (5.9 حالة وفاة لكل 100 ألف نسمة)⁽¹⁾.

2- إزاء هذا الوضع المقلق، تستخدم الدول العربية آليات مختلفة للتصدي لأعباء صدمات المرور. وتبيّن في المسح الذي أجرته لجنة الأمم المتحدة الاقتصادية والاجتماعية لغربي آسيا (الإسكوا) لحالة إدارة السلامة المرورية وآلية جمع بياناتها في الدول الأعضاء، وأصدرت نتائجها في عام 2018، عدداً من الثغرات التي تحدّد من دقة البيانات ومن قابلية المقارنة بين بلدان المنطقة. ويوضح هذا الأمر سبب التفاوت الكبير بين تقديرات منظمة الصحة العالمية لعدد الوفيات الناجمة عن صدمات المرور والتقديرات الواردة في التقارير الرسمية للبلدان، إذ تزيد الأعداد في تقديرات منظمة الصحة العالمية بنسبة 80 في المائة. وأشار المسح أيضاً إلى أن بلدين عربيين فقط يعتمدان، في جمع بيانات صدمات المرور، على الاستثمارات الرقمية المستخدمة أثناء التحقيق في موقع الصدام، في حين أنّ البلدان الأخرى تقتصر في جمع البيانات على الاستثمارات الورقية أو لا تعتمد أيّ استثمار موحّدة أصلاً. وتعيق هذه الثغرات إجراء تشخيص سليم لواقع السلامة المرورية في البلد، ممّا يعسر تحديد التدخلات الفعّالة وتطبيقها لتعزيز السلامة المرورية، ويحول دون الرصد الدقيق والسليم للتقدّم في الحدّ من صدمات المرور وتبعاتها، ولا سيما مدى تنفيذ مقصد أهداف التنمية المستدامة 3-6 الذي ينصّ على تخفيف العدد الإجمالي لوفيات المرور بمقدار النصف بحلول عام 2020⁽²⁾.

أولاً- أهمية إنشاء مرصد إقليمي للسلامة المرورية

3- يرمي المرصد الإقليمي للسلامة المرورية إلى دعم البلدان في وضع وتطبيق سياسات واستراتيجيات وخطط عمل قائمة على الأدلة لتحسين السلامة المرورية، تبدأ بتشخيص معمّق يركّز على البيانات الموثوقة والدقيقة لتحديد المشاكل وعوامل الخطر، ومجالات الأولوية، والأهداف، ورصد الأداء. ولا يتوفر هذا التشخيص من الآلية التقليدية المتبعة لجمع ومعالجة المحاضر الورقية لصدمات المرور التي يُعدّها عناصر شرطة المرور، والتي تركز بطبيعتها على تحديد توزيع المسؤوليات القانونية بين المتورّطين في صدام المرور. ولا بد من الإشارة إلى أنّ إنشاء مرصد إقليمي للسلامة المرورية لا يُغني عن المراسد الوطنية، ولكنه يدعم الاتساق بين المراسد الوطنية بمساعدتها على اعتماد معايير موحّدة، مستمّدة من الدروس والتجارب المثلى، تخدم الغايات الوطنية والإقليمية والعالمية.

(1) جرى حساب هذه المعدلات للبلدان العربية الواردة في تقرير منظمة الصحة العالمية لسنة 2018، وهي: الأردن، والإمارات العربية المتحدة، والبحرين، وتونس، والجزائر، وجزر القمر، والجمهورية العربية السورية، وجيبوتي، والسودان، والصومال، والعراق، وعمّان، ودولة فلسطين، وقطر، والكويت، ولبنان، وليبيا، ومصر، والمغرب، والمملكة العربية السعودية، وموريتانيا، واليمن.

(2) تم تمديد فترة الوصول إلى هذا الهدف بموجب قرار الجمعية العامة للأمم المتحدة رقم 74/299 بتاريخ 31 آب/أغسطس 2020، والقاضي بتمديد عقد عمل الأمم المتحدة للسلامة المرورية حتى عام 2030.

-4-

4- ويكتسب مشروع إنشاء مرصد إقليمي للسلامة المرورية أهمية كبرى في الظروف الراهنة التي فرضها تفشي جائحة كوفيد-19، حيث سيؤدي تحسين موثوقية بيانات صدمات المرور إلى تمكين الحكومات من وضع هذه المشكلة في مكانها المناسب على سلم الأولويات الصحية، فتأخذها في الاعتبار عند تخصيص الموارد. وقد أدى انتشار جائحة كوفيد-19 إلى هيمنة بعض أنماط التنقل، مثل المشي وركوب الدراجات الهوائية والدراجات النارية الخفيفة (السكوتر)، مما ساهم في ظهور أنواع جديدة من صدمات المرور التي يجب رصدها ودمجها في تحليل السلامة المرورية باستخدام البيانات المناسبة.

5- وفي ظلّ محدودية الموارد المالية المخصّصة لتحسين السلامة المرورية في العالم، سيكون المرصد الإقليمي بمثابة بوصلة لتوجيه الجهات المانحة (مصارف التنمية، وصناديق التمويل، والمؤسسات غير الربحية وغير ذلك) نحو أولويات التدخل في المنطقة، مثل البلدان الأكثر احتياجاً للتمويل، وحجم ونوعية التدخل الذي يحتاجه وغير ذلك من التدخلات. كما سيمثل المرصد منصةً للبلدان لتبادل مبادرات السلامة المرورية في المنطقة حتى يُستفاد من الخبرات على النحو الأمثل تفادياً للتكرار وهدر الموارد.

ثانياً- المبادرات الإقليمية المماثلة

6- توجد مبادرات عدّة لإنشاء مرصد إقليمية في العالم، وقد بلغت درجات متفاوتة من حيث التنفيذ والتشغيل، وهي تشمل: المجموعة الدولية لتحليل بيانات السلامة المرورية (IRTAD)، والمرصد الأوروبي للسلامة المرورية (ERSO)، والمرصد الأفريقي للسلامة المرورية (ARSO)، ومرصد أمريكا اللاتينية ومنطقة البحر الكاريبي للسلامة المرورية (OISEVI)، ومرصد آسيا والمحيط الهادئ للسلامة المرورية (APRSO). وقد انطلقت مبادرات إنشاء هذه المرصد من الإقرار بأهمية إيجاد فضاء للتعاون بين البلدان المتجاورة التي تنتمي إلى بيئة متشابهة، وبأن المرصد الإقليمية للسلامة المرورية تقدّم مساهمات جمّة في صياغة بيانات ومؤشرات إقليمية موحّدة، تمثل مفتاحاً أساسياً لصياغة التوجّهات الإقليمية للسلامة المرورية بما ينسجم مع الغايات والأهداف العالمية التي تعتمدها الأمم المتحدة ومؤسساتها.

7- وعلى صعيد المنطقة العربية، اندرجت بعض البلدان العربية في المرصد الأفريقي للسلامة المرورية. وكذلك، استفادت بعض البلدان العربية التي تقع على حوض البحر الأبيض المتوسط من الدعم الفني الذي قدّمه مشروع النقل الأوروبي المتوسطي لمواءمة وتوحيد معايير جمع بيانات السلامة المرورية. ولكنّ هذه المبادرات لم تسفر عن دعم واضح وفَعّال لإعداد وتطبيق سياسات واستراتيجيات وخطط عمل مبنية على الأدلة لتحسين واقع السلامة المرورية في المنطقة.

8- وفي هذا الصدد، يستفيد المرصد العربي المتكامل للسلامة المرورية من خبرة التجارب السابقة، ويغطي جميع الدول العربية دون استثناء، ويعمل على إيجاد آليات للتنسيق مع هذه المبادرات القائمة.

9- وتجدر الإشارة إلى أنّ شمول بلد ما في أكثر من مرصد إقليمي بنفس الوقت لا يشكل أي تضارب، إذ تُشمل بعض الدول في مرصدين في الوقت ذاته نتيجة عوامل تاريخية أو جغرافية مشتركة (مثل إسبانيا التي تنتمي إلى المرصد الأوروبي وإلى مرصد أمريكا اللاتينية في نفس الوقت)، وتعزز هذه العضوية التعاون الدولي والتعلّم المتبادل.

ثالثاً- مهام المرصد

10- تتمثل المهام الرئيسية للمرصد فيما يلي:

- (أ) تسليط الضوء على التحديات والمجالات التي تتطلب المزيد من الجهود من خلال رؤية إقليمية لتحسين السلامة المرورية؛
- (ب) إتاحة منصة إقليمية لمساعدة الدول الأعضاء على تطوير سياسات واستراتيجيات وطنية فعالة وقائمة على الأدلة لتحسين السلامة المرورية انطلاقاً من الخطة العالمية لتنفيذ عقد عمل الأمم المتحدة للسلامة المرورية 2021-2030؛
- (ج) تطوير وتكييف أدوات وطرائق لإدارة وتحليل بيانات صدمات المرور في المنطقة العربية بناءً على أدلة ومعايير متنسقة، وبما يتماشى مع أفضل الممارسات العالمية؛ بالإضافة إلى التعاون مع منظمة الصحة العالمية لإنتاج تقاريرها؛
- (د) دعم شركاء السلامة المرورية في المنطقة في اعتماد عناصر إدارة البيانات الموحدة على المستوى الوطني؛
- (هـ) إنشاء واستضافة وإدارة قاعدة البيانات الإقليمية لسياسات وبيانات السلامة المرورية؛
- (و) المساهمة في تدريب المدربين لبناء القدرات الوطنية والمحلية في مجال إعداد وتطبيق السياسات القائمة على الأدلة لتحسين السلامة المرورية؛
- (ز) تسهيل تقاسم وتبادل الدروس المستفادة بين صانعي القرار والمحليين في مختلف الدول الأعضاء؛
- (ح) المساهمة في تنظيم ورش عمل إقليمية حول قضايا السلامة المرورية المشتركة بين الدول العربية؛
- (ط) تقديم الدعم الفني واللوجستي للمشاريع ذات الأهمية المشتركة على الصعيد الإقليمي وتقييم فعالية تلك المشاريع؛
- (ي) مساعدة البلدان الأعضاء على الاستفادة من تطبيقات الثورة الرقمية والأدوات المتاحة المكتملة والتي تساعد على زيادة كفاءة نُظم جمع البيانات وتحليلها، وتبسيط وزيادة سرعة ودقة الإجراءات (بار كود لبطاقة المركبة وإجازة السوق).

رابعاً- الخلاصة

11- جرى عرض وثيقة (E/ESCWA/C.5/2021/7) حول مشروع إنشاء المرصد خلال الدورة الثانية والعشرين للجنة النقل واللوجستيات، التي عُقدت في القاهرة يومي 6 و7 كانون الأول/ديسمبر 2021، حيث رحّبت اللجنة برغبة المغرب باستضافة المرصد.