

WHO-EM/HLP/100/A

تعزيز التشريعات المتعلقة بالسلامة على الطرق: ملخص موجّه لصناع القرار الحكومي

تعزير التشريعات المتعلقة بالسلامة على الطرق: ملخص موجّه لصنّاع القرار الحكومي

بيانات الفهرسة أثناء النشر

منظمة الصحة العالمية. المكتب الإقليمي لشرق المتوسط
تعزيز التشريعات المتعلقة بالسلامة على الطرق: ملخص موجّه لصنّاع القرار الحكومي / منظمة الصحة العالمية. المكتب الإقليمي لشرق
المتوسط
ص.

صدرت الطبعة الإنجليزية في جنيف 1420 (WHO/NMH/NVI/14.8)

1. حوادث المرور - تشريعات وفقه 2. الجروح و الأذيات - وقاية ومكافحة 3. السلامة 4. إتخاذ القرار
أ. العنوان ب. المكتب الإقليمي لشرق المتوسط

(تصنيف المكتبة الطبية القومية: WA 275) (WHO-EM/HLP/100/A)

© منظمة الصحة العالمية 2017

بعض الحقوق محفوظة. هذا المصنف متاح بمقتضى ترخيص المشاع الإبداعي «نسب المصنف - غير تجاري - المشاركة بالمثل 3.0 لفائدة المنظمات
الحكومية الدولية». (3.0 IGO licence (CC BY-NC-SA 3.0 IGO;https://creativecommons.org/licenses/by-nc-sa/3.0/igo/)

والمقتضى هذا الترخيص يجوز أن تنسخوا المصنف وتعيدوا توزيعه وتحوروه للأغراض غير التجارية، وذلك شريطة أن يتم اقتباس المصنف على
النحو الملائم. ولا ينبغي في أي استخدام لهذا المصنف الإيحاء بأن المنظمة (WHO) تعتمد أي منظمة أو منتجات أو خدمات محددة. ولا يُسمح
باستخدام شعار المنظمة (WHO). وإذا قمتم بتعديل المصنف فيجب عندئذ أن تحصلوا على ترخيص لمصنّفكم بمقتضى نفس ترخيص المشاع
الإبداعي (Creative Commons licence) أو ترخيص يعادله. وإذا قمتم بترجمة المصنف فينبغي أن تدرجوا بيان إخلاء المسؤولية التالي مع
الاقتباس المقترح: «هذه الترجمة ليست من إعداد منظمة الصحة العالمية (المنظمة (WHO)). والمنظمة (WHO) غير مسؤولة عن محتوى
هذه الترجمة أو دقتها. ويجب أن يكون إصدار الأصل الإنكليزي هو الإصدار الملزم وذو الحجية.»

ويجب أن تتم أية وساطة فيما يتعلق بالمنازعات التي تنشأ في إطار هذا الترخيص وفقاً لقواعد الوساطة للمنظمة العالمية للملكية الفكرية.

الاقتباس المقترح [العنوان]. القاهرة: المكتب الإقليمي لمنظمة الصحة العالمية لشرق المتوسط؛ 2017. الترخيص CC BY-NC-SA 3.0 IGO.

المبيعات والحقوق والترخيص. لشراء مطبوعات المنظمة (WHO) انظر الرابط <http://apps.who.int/bookorders>. ولتقديم طلبات الاستخدام
التجاري والاستفسارات الخاصة بالحقوق والترخيص انظر الرابط <http://www.who.int/about/licensing>.

مواد الطرف الثالث. إذا كنتم ترغبون في إعادة استخدام مواد واردة في هذا المصنف ومنسوبة إلى طرف ثالث، مثل الجداول أو الأشكال أو
الصور فإنكم تتحملون مسؤولية تحديد ما إذا كان يلزم الحصول على إذن لإعادة الاستخدام هذه أم لا، وعن الحصول على الإذن من صاحب
حقوق المؤلف. ويتحمل المستخدم وحده أية مخاطر لحدوث مطالبات نتيجة انتهاك أي عنصر يملكه طرف ثالث في المصنف.

بيانات عامة لإخلاء المسؤولية. التسميات المستعملة في هذا المطبوع، وطريقة عرض المواد الواردة فيه، لا تعبر ضمناً عن أي رأي كا من جانب
المنظمة (WHO) بشأن الوضع القانوني لأي بلد أو أرض أو مدينة أو منطقة أو لسلطات أي منها أو بشأن تحديد حدودها أو تخومها.
وتشكلا لخطوط المنقوطة على الخرائط خطوطاً حدودية تقريبية قد لا يوجد بعد اتفاق كامل بشأنها.

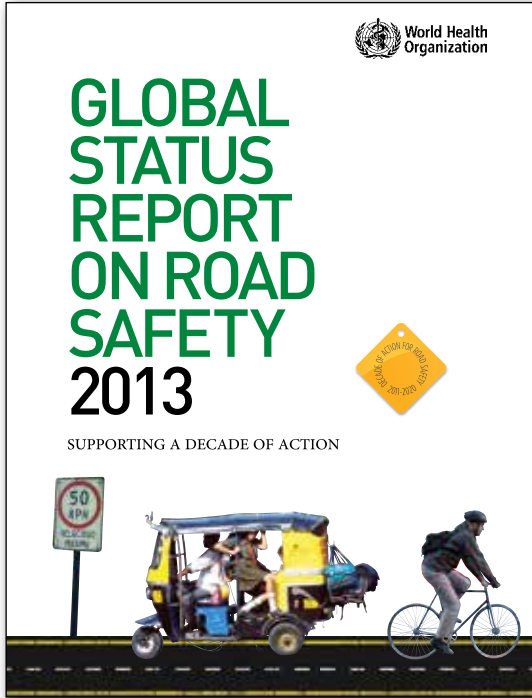
كما أن ذكر شركات محددة أو منتجات جهات صانعة معينة لا يعني أن هذه الشركات والمنتجات معتمدة أو موصى بها من جانب المنظمة
(WHO)، تفضيلاً لها على سواها مما يماثلها في الطابع ولم يرد ذكره. وفيما عدا الخطأ والسهو، تميز أسماء المنتجات المسجلة الملكية بالأحرف
الاستهلاكية (في النص الإنكليزي).

وقد اتخذت المنظمة (WHO) كل الاحتياطات المعقولة للتحقق من المعلومات الواردة في هذا المطبوع. ومع ذلك فإن المواد المنشورة تُوزع
دون أي ضمان من أي نوع، سواء أكان بشكل صريح أم بشكل ضمني. والقارئ هو المسؤول عن تفسير واستعمال المواد. والمنظمة (WHO)
ليست مسؤولة بأي حال عن الأضرار التي قد تترتب على استعمالها.

تصميم النسخة العربية: شركة يات للتواصل

المحتويات

5	إطار قانوني للقوانين واللوائح التنظيمية المتعلقة بالسلامة على الطرق
5	القوانين واللوائح التنظيمية المتعلقة بالسلامة على الطرق
5	العوامل التي تؤثر على اتخاذ إجراءاتٍ تشريعيةٍ بشأن السلامة على الطرق
7	موارد يمكن استخدامها لإحداث التغيير
10	المراجع



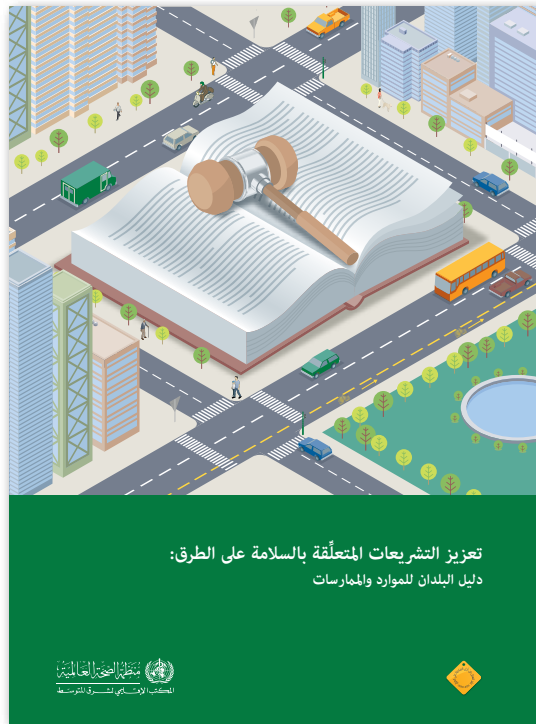
لإنزال التقرير [بالإنكليزية]، يمكنكم زيارة الرابط التالي:
http://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2013/en/

التقرير المرحلي العالمي عن السلامة على الطرق (2)، الذي كان يتألف من موجز للبيانات المأخوذة من 178 بلداً فيما يتعلّق بالجهود الرامية إلى تحسين السلامة على الطرق، فضلاً عن مجموعة من المعايير التي يمكن للبلدان أن تقارن بها ما لديها من تدابير للسلامة على الطرق، وأنشطة تنظيمية وغير تنظيمية موصى بها. ويعدّ الأخذ بتشريعاتٍ شاملةٍ أداةً قويةً لتحفيز تغيير السلوكيات والأعراف والتصورات العامة بشأن السلامة على الطرق، إذا كانت تلك التشريعات تتضمن عقوباتٍ صارمةً ومتناسبةً مع الخطأ المرتكب، مع تدعيم تلك العقوبات بأنشطة إنفاذٍ متنسقةٍ ومستدامةٍ وجهودٍ للتحقيق العام (2.3). ومع ذلك، فقد بيّن التقرير أنّ التشريعات المعنية بعوامل الخطر المعروفة التي تؤدي إلى وقوع الإصابات الناجمة عن حوادث المرور غير مكتملة في 85 في المائة من البلدان، وأنّ القوانين السارية كثيراً ما يشوب إنفاذها القصور، ولا سيما في البلدان المنخفضة الدخل والبلدان المتوسطة الدخل. وأشار التقرير المرحلي العالمي عن السلامة على الطرق في إصداره الثاني (4)، الذي نُشر في آذار/مارس 2013، إلى عدم تحقيق تقدّم يُذكر في هذا المجال.

في يوم الصحة العالمي لعام 2004، الذي كان مكرّساً لموضوع السلامة على الطرق، أصدرت منظمة الصحة العالمية والبنك الدولي التقرير العالمي عن الوقاية من الإصابات الناجمة عن حوادث المرور (1). وكان الهدف من التقرير تشجيع الحكومات والشركاء على التصدي لمسألة حوادث التصادم على الطرق والعواقب التي تترتب عليها عبر الاستعانة بنهجٍ شاملٍ للحدّ من الإصابات والوفيات الناجمة عن حوادث التصادم. وحثّ التقرير الحكومات على اتّخاذ إجراءاتٍ للوقاية من حوادث التصادم على الطرق والحدّ من الإصابات وعواقبها، بما في ذلك اتّخاذ الإجراءات التالية وإنفاذها:

- وضع حدودٍ قصوى للسرعة بما يتناسب مع وظيفة الطريق؛
- وضع قوانينٍ تُلزم جميع ركاب المركبات ذات المحركات بربط أحزمة المقاعد أو استخدام مقاعد حماية الأطفال؛
- وضع قوانينٍ تُلزم ركاب الدراجات الهوائية والمركبات ذات العجلتين المزوّدة بمحركاتٍ بارتداء خوذات الرأس؛
- وضع حدودٍ قصوى لنسبة الكحول في دم السائقين، مع إجراء اختباراتٍ تنفّسٍ عشوائيةٍ في نقاط التفتيش (1).

ونشرت منظمة الصحة العالمية في عام 2009 الإصدار الأول من



تعزيز التشريعات المتعلقة بالسلامة على الطرق:
 دليل البلدان للحوادث والممارسات

لإنزال التقرير [بالإنكليزية]، يمكنكم زيارة الرابط التالي:
http://www.who.int/violence_injury_prevention/road_traffic/countrywork/legislation_manual/en/

القوانين واللوائح التنظيمية ذات الصلة بالسلامة على الطرق

يعرّف الدليل بوضوح المصطلحات المستخدمة فيه للتمييز بين مختلف الصكوك التنظيمية. ويتوقّف نوع القانون المتعلّق بالسلامة على الطرق على ما إذا كان البلد يتبع نظاماً اتحادياً أو نظاماً وطنياً موحّداً؛ وقد تختلف درجة المرونة المتاحة للدول فيما يتعلّق بسنّ قوانين تختلف عن القوانين الاتحادية أو الوطنية، الأمر الذي يمكن أن يؤدي إلى اختلاف معايير السلامة على الطرق في نفس البلد. وفي بعض البلدان، يمكن أيضاً للحكومات المحلية والبلديات أن تسنّ قوانينها الخاصة. وتختلف القوانين ذات الصلة بالسلامة على الطرق من بلد إلى آخر، وهو ما يتوقّف في بعض الأحيان على نوع السلوك أو الفعل المقصود بها أن تتناوله:

■ تتناول القوانين المتعلّقة بالنقل أو بالمركبات ذات المحركات مواضيع مثل امتيازات القيادة، والترخيص، وتسجيل المركبات، وعلامات الطرق والإشارات، والسلوك في أثناء القيادة، ومعايير صناعة المركبات، وساعات عمل سائقي المركبات التجارية. ويمكن أن تشمل هذه القوانين البنية الأساسية للنقل.

■ تجرّم القوانين الجنائية بعض أنواع السلوك، مثل القيادة المستهترة أو المتهورّة، والقيادة في حالة سُكرٍ أو تحت تأثير المخدّرات.

■ تتناول قوانين التأمّن مسؤولية السائقين القانونية وتعويض ضحايا حوادث التصادم على الطرق.

■ تتناول القوانين الدستورية في بعض الولايات القضائية حقوق الشعب في الرعاية الصحية، بما في ذلك تلقّي العلاج في حالات الطوارئ.

■ ويمكن أن تشمل قوانين الصحة العامة مسائل مثل التدخلات في مرحلة ما بعد وقوع حوادث التصادم، بدءاً من إمكانية الوصول إلى الرعاية وتقديمها في المستشفيات، وانتهاءً بحماية المستجيبين الأوائل.

■ تحدّد قوانين الضرر، في إطار القانون المدني، المسؤولية القانونية عن طريق تحديد الطرف المخطئ استناداً إلى السلوك في أثناء القيادة. ويمكن أن تحدّد قوانين الضرر وسجلات التقاضي الطرف المخطئ والطرف المسؤول عن تعويض الضحايا، أو أن تكفل إرشاداتٍ في هذا الصدد (7).

العوامل التي تؤثر على اتّخاذ إجراءاتٍ تشريعيةٍ بشأن السلامة على الطرق

كثيراً ما يكون سنّ التشريعات مدفوعاً بالإحصاءات المرورية؛ ومن بين العوامل الأخرى توافر الإرادة السياسية والالتزام الرفيع المستوى،

وفي أيار/مايو 2010، اعتمدت الجمعية العامة للأمم المتحدة القرار 255/64 (5) الذي أعلنت فيه عقد العمل من أجل السلامة على الطرق 2010-2020، ودعت إلى اتّخاذ إجراءاتٍ متعددة القطاعات من أجل زيادة نسبة البلدان التي لديها تشريعاتٌ شاملةٌ بشأن عوامل الخطر التي تؤدي إلى وقوع الإصابات الناجمة عن حوادث المرور بنسبة 50 في المائة بنهاية العقد. وفي نيسان/أبريل 2012، اعتمدت الجمعية العامة القرار 260/66 (6)، الذي يشجّع الدول الأعضاء على اعتماد تشريعاتٍ ولوائح تنظيميةٍ وطنيةٍ شاملةٍ للسلامة على الطرق بشأن عوامل الخطر الرئيسية، وتنفيذ تلك التشريعات واللوائح التنظيمية، وتحسين مستوى التنفيذ عن طريق تنظيم حملاتٍ للتوعية الاجتماعية وكفالة اتساق أنشطة الإنفاذ واستمرارها.

ويعرض الدليل المعنوّن تعزيز التشريعات المتعلّقة بالسلامة على الطرق لأساليب وموارد يمكن الاستعانة بها عند سنّ قوانين أو لوائح تنظيميةٍ جديدة، أو عند تعديل القوانين واللوائح التنظيمية السارية، في إطار استراتيجيةٍ شاملةٍ للسلامة على الطرق. ويوصي الدليل باتّباع نهجٍ تدريجيٍّ إزاء تقييم وتحسين التشريعات المتعلّقة بعوامل الخطر التي تؤدي إلى وقوع الإصابات الناجمة عن حوادث المرور، والتشريعات المتعلّقة بتقديم الرعاية في مرحلة ما بعد وقوع حوادث التصادم. ويمكن أن تستخدم البلدان ذلك الدليل فيما يلي:

■ تحسين فهم الأطر التشريعية المنطبقة؛

■ واستعراض التشريعات واللوائح التنظيمية الوطنية السارية والوقوف على العقبات التي تعترض سبيل تنفيذها وإنفاذها؛

■ وتحديد الموارد التي يمكن الاستعانة بها، مثل الاتفاقات الدولية، والإرشادات المستندة إلى الأدلة، والتوصيات بشأن التدابير الفعّالة التي يمكن اتّخاذها لتحسين التشريعات؛

■ إعداد خطط عملٍ من أجل تعزيز التشريعات واللوائح التنظيمية الوطنية المتعلّقة بعوامل الخطر الرئيسية وتلك المتعلّقة بتقديم الرعاية في مرحلة ما بعد وقوع حوادث التصادم، بما في ذلك أعمال الدعوة.

إطار قانوني للقوانين واللوائح التنظيمية المتعلّقة بالسلامة على الطرق

تتّسم القوانين واللوائح التنظيمية الوطنية الشاملة بشأن السلامة على الطرق بالفعالية في الحد من وقوع الإصابات والوفيات (2)، ويتأثر سنّ تلك القوانين بعوامل مختلفة، ليس أقلها توفّر الإرادة السياسية والموارد اللازمة. ويعرض الدليل بإيجازٍ لأشكال القوانين واللوائح التنظيمية المتعلّقة بالسلامة على الطرق، والسياق الذي يمكن فيه إجراء تغييراتٍ تشريعيةٍ.



تصنيف البيانات بحسب الفئة التي ينتمي إليها مستخدم الطريق، وبحسب السلوك الذي ينطوي على المخاطر، وبحسب المنطقة الجغرافية، بحيث تكون تلك البيانات ذات صلة بالوضع المحلي والمسائل التشريعية قيد النظر.

ويمكن أن تُغيّر القوانين واللوائح التنظيمية المعنى الاجتماعي المنسوب إلى سلوك معيّن، ويمكن أن تُغيّر السلوك الفردي (12). فمن ناحيةٍ يمكن تغيير المعنى الاجتماعي عن طريق تصنيف السلوك وتنظيمه على أساس ما هو مقبول وما هو غير مقبول. ومن ناحيةٍ أخرى يمكن تغيير السلوك بأساليب منها على سبيل المثال اشتراط ربط حزام الأمان أو الامتناع عن أنشطة مثل القيادة في حالة سُكر. وبغية تمرير هذه القوانين أو اللوائح التنظيمية، لا بد من تحفيز المشرّعين والهيئات التنظيمية، ولا بد من وجود دعمٍ جماهيري، ولا سيما في الأحوال التي تتعدّى فيها تلك التشريعات على الحرية الشخصية والمعتقدات والأعراف الاجتماعية. ومن ثمّ فإنّ مدى استعداد المشرّعين في بلد ما لتنظيم أنشطةٍ شخصيةٍ مثل قيادة المركبات وقدرتهم على القيام بذلك قد تتوقّف على القيم الشخصية، والكيفية التي يحقّق بها المواطنون والمشرّعون أنفسهم والحكومة التوازن بين الحريات الشخصية والصالح العام (13-15).

وتلعب الموارد، المالية والبشرية على حدٍ سواء، أدواراً هامةً في عملية التشريع. وبالرغم من أنّ التشريعات كثيراً ما تكون الأساس الذي تُحدّد استناداً إليه مخصّصات الميزانية، فإنّ المخصّصات قد لا تتوافق مع التكاليف، وهو ما من شأنه أن يجعل التنفيذ أمراً يكاد يكون مستحيلاً. وفي بعض البلدان، يُشترط إجراء تقييمٍ للأثر الاقتصادي قبل سنّ التشريعات الجديدة (16). ففيمّا يتعلّق بخوذات الرأس

والضغط الجماهيري، والتغيّرات التي تطرأ على الأعراف والقيم الاجتماعية. ومما يمكن أن يُسهم في تشجيع الإصلاح الالتزام العالمي وإصدار توصياتٍ بشأن أفضل الممارسات من جانب المؤسسات الدولية المعنيّة بوضع السياسات وذات الطبيعة التقنية مثل الأمم المتحدة.

وتُعدّ اللوائح التنظيمية الدولية بمثابة معايير مرجعية، ومن الممكن أن تُوفّر إطاراً قانونياً تستند إليه المناطق والبلدان في سنّ قوانينها الخاصة. وعلى سبيل المثال، تنصّ اتفاقية الأمم المتحدة للسير على الطرق لعامي 1949 و1968 (8)، واتفاقية لافتات وإشارات الطرق لعام 1968 (9) على توصياتٍ بشأن أفضل الممارسات؛ ويوفّر القرار الموحد بشأن حركة السير على الطرق (10)، المكمل لاتفاقية السير على الطرق لعام 1968، والاتفاق الأوروبي لعام 1971 (11) إرشاداتٍ فيما يتعلّق بتحسين السلامة على الطرق وإطاراً لمواءمة اللوائح التنظيمية طوعياً على الصعيد الدولي.

وعادةً ما يُفضي وقوع خسائر فادحةٍ في الأرواح البشرية، كما يتبيّن مثلاً من تصاعد اتجاهات الوفيات والإصابات، إلى لفت الانتباه إلى مسألة السلامة على الطرق. وقد استُرعى الانتباه العالمي إلى الحاجة إلى الحدّ من الإصابات والوفيات عن طريق منشوراتٍ بشأن الأعداد السنوية من الإصابات والوفيات، وعلى وجه الخصوص، توقّعات منظمة الصحة العالمية بارتفاع تصنيف إصابات الطرق كسبب رئيسي للوفاة، إذا لم تُتخذ أي إجراءاتٍ في هذا الصدد (2). ومن ثمّ فإنّه يجب على البلدان أن تقيم نظاماً فعّالاً وشاملاً لإدارة المعلومات المتعلّقة بالإصابات والوفيات الناجمة عن حوادث المرور. ويحتاج صنّاع السياسات إلى بياناتٍ مصنّفة، ومن ذلك على سبيل المثال

من المتوقع أن يرتفع تصنيف الإصابات الناجمة عن حوادث المرور

الأسباب الرئيسية للوفاة، مقارنة بين عامي 2012 و2030

إجمالي 2030	إجمالي 2012
1 أمراض القلب الإقفارية	1 أمراض القلب الإقفارية
2 السكتة الدماغية	2 السكتة الدماغية
3 أمراض الانسداد الرئوي المزمن	3 أمراض الانسداد الرئوي المزمن
4 التهابات الجهاز التنفسي السفلي	4 التهابات الجهاز التنفسي السفلي
5 مرض البول السكري	5 سرطانات القصبه الهوائية والشعب الهوائية والرئة
6 سرطانات القصبه الهوائية، والشعب الهوائية والرئة	6 فيروس نقص المناعة البشرية/الإيدز
7 الإصابات الناجمة عن حوادث الطرق	7 أمراض الإسهال
8 فيروس نقص المناعة البشرية/الإيدز	8 مرض البول السكري
9 أمراض الإسهال	9 الإصابات الناجمة عن حوادث الطرق
10 أمراض القلب المرتبطة بارتفاع ضغط الدم	10 أمراض القلب المرتبطة بارتفاع ضغط الدم

المصدر: تقديرات منظمة الصحة العالمية، 2014. متاحة [بالإنكليزية] على الرابط: http://www.who.int/healthinfo/global_burden_disease/projections/ en

لا تُعتمد على الفور في جميع الأحوال، وهو ما يعود في جزء منه إلى أن هناك عوامل أخرى تؤثر على التشريعات الوطنية المتعلقة بالسلامة على الطرق أن تتأهب للضغط من أجل التغيير على المستوى الوطني عندما تتوفر الفرصة لذلك. ففيما يُعرف بإطار 'التيارات المتعددة'، يُوضع سيناريو يُتخذ فيه الإجراء المطلوب عندما تلتقي ثلاثة تيارات:

- تيار المشكلة: أي درجة النظر إلى مسألة ما باعتبارها مشكلة؛
- تيار وضع السياسات: فعالية التدابير المضادة؛
- التيار السياسي: المطالب المجتمعية باتخاذ إجراءات ومدى القبول المجتمعي بالتدابير المضادة (18).

ويمكن أن يؤدي فهم هذه التيارات إلى وضع استراتيجية لإحداث التغيير عندما يحين الوقت.

موارد يمكن استخدامها لإحداث التغيير

توفر العديد من المبادئ التوجيهية والتوصيات معلومات بشأن تصميم القوانين واللوائح التنظيمية الوطنية المتعلقة بالسلامة

اللازمة لقيادة الدراجات البخارية على سبيل المثال، ينبغي أن يراعي القانون الجديد أو اللائحة الجديدة تكلفة تصميم خوذات الرأس واختبارها ونطاق أسعارها فيما بعد، فكل ذلك سوف يؤثر على الامتثال للقانون أو اللائحة الجديدة، ومن ثم على فعالية هذا التدخل في نهاية المطاف (17). وهناك تدخلات أخرى تتطلب استثمارات حكومية، مثل تدريب قوات الشرطة، وأنشطة إنفاذ القوانين، وتحسين البنية الأساسية. ويجب أن تزن الحكومة تكاليف عدم تنفيذ التدخل، بما في ذلك التكاليف الطبية المتعلقة بالإصابات وخسائر الإنتاجية، مقابل تكاليف التنفيذ، مثل تكلفة زيادة قدرة الشرطة على إنفاذ القانون، أو تكلفة شراء معدّات مثل كاميرات رصد السرعة وتركيبها.

ومهما كان الأساس المنطقي الذي يُستند إليه عند المبادرة إلى سنّ التشريعات، فينبغي إشراك قطاعات متعددة في تلك العملية. إذ أنّ سنّ التشريعات ليس عمل البرلمانين أو المشرّعين فحسب؛ فتمرير القوانين يتطلب التعاون بين الوكالات الحكومية والمنظمات غير الحكومية والمجتمع المدني ووسائل الإعلام وجماعات الدعوة والمنظمات الخاصة.

وعلى الرغم من الأدلة البحثية والزيادات المتوقعة في الوفيات والإصابات الناجمة عن حوادث المرور، فإنّ التدابير القانونية المناسبة



حلقة العمل بشأن التشريعات المتعلقة بالسلامة على الطرق لعام 2013، جنيف سويسرا © منظمة الصحة العالمية.

على الطرق. وهناك عددٌ من الصكوك والاتفاقات والأدلة المعيارية الدولية التي تقدّم نماذج لتشريعاتٍ ولوائح تنظيميةٍ شاملةٍ من أجل تحسين السلامة على الطرق وتشجّع اتّخاذ إجراءاتٍ في هذا الصدد. كما أنّ هناك تقارير إقليمية وعالمية تبيّن تطوّر الممارسات، وتوفّر الأدلة على أنجع السبل للحد من الإصابات والوفيات. ويمكن للبلدان أن تستخدم هذه المعلومات لتقييم تشريعاتها المتعلقة بالسلامة على الطرق، وتحديد كيفية تعزيزها، عن طريق مقارنة قوانينها بقوانين أخرى. ويمكن أن تكفل هذه الوثائق أيضاً الزخم السياسي والمجتمعي اللازم لاتّخاذ إجراءاتٍ بشأن التشريعات المتعلقة بالسلامة على الطرق.

وقد نشرت الفرقة العاملة المعنية بسلامة المرور على الطرق التابعة للجنة الأمم المتحدة الاقتصادية لأوروبا قراراً موحداً بشأن المرور على الطرق في عام 2010 (10)، يتضمّن تدابير وممارساتٍ يمكن للدول أن تنفّذها طوعاً، فضلاً عن توصياتٍ محددةٍ بشأن وضع حدودٍ قصوى للسرعة بحسب نوع الطريق، وقيادة المركبات في حالة سُكر (بما في ذلك ما يخصّ السائقين المبتدئين)، وقيادة المركبات تحت تأثير موادٍ أخرى (غير كحولية) تؤثّر على القدرة على القيادة، واستخدام أحزمة المقاعد ومقاعد حماية الأطفال، واستخدام الهوائف النقالّة، وغير ذلك من عوامل الخطر.

ويوصي التقرير العالمي عن الوقاية من الإصابات الناجمة عن حوادث المرور (1) الصادر عن منظمة الصحة العالمية الحكومات بسنّ التشريعات وتنفيذها فيما يخصّ اشتراط استخدام أحزمة

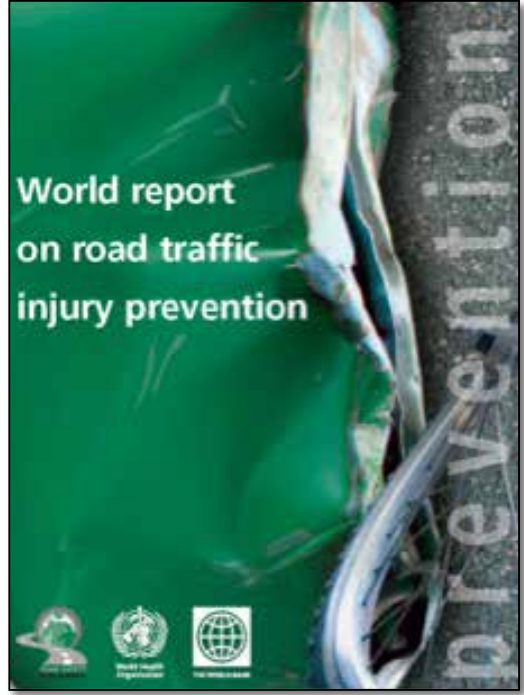
المقاعد ومقاعد حماية الأطفال، وارتداء خوذة الرأس من جانب ركاب الدراجات البخارية والهوائية، ومنع قيادة المركبات تحت تأثير الكحول. ويشمل تقريرٌ آخر أصدرته منظمة الصحة العالمية بعنوان الشباب والسلامة على الطرق (19) استراتيجياتٍ قائمةً على الأدلة بشأن الحد من عوامل الخطر التي تؤدي إلى وقوع الإصابات والوفيات ذات الصلة بحوادث المرور بين الشباب، مثل خفض الحد الأقصى لنسبة الكحول في الدم للسائقين المبتدئين، واستخدام مقاعد حماية الأطفال.

ويوصي التقرير المحلي العالمي عن السلامة على الطرق لعام 2013 (20) بأنّ تسنّ الحكومات قوانين شاملةً لحماية جميع مستخدمي الطرق، عن طريق وضع حدودٍ قصوى للسرعة بما يتناسب مع نوع كل طريقٍ ووظيفته، والنص على حدٍ أقصى لنسبة الكحول في الدم بما يساعد على الحد من حالات قيادة المركبات في حالة سُكر، واشتراط استخدام تدابير حماية ملائمة. كما يوصي التقرير باستعراض التشريعات القائمة وتعديلها لتتفق مع الممارسات الجيدة التي ثبتت فعاليتها استناداً إلى أدلةٍ سليمة. ويقدم التقرير أدلةً على فعالية وضع حدودٍ قصوى للسرعة ولنسبة الكحول في الدم، واشتراط ربط أحزمة المقاعد واستخدام مقاعد مناسبة لحماية الأطفال وخوذات الرأس.

وقد نشرت منظمة الصحة العالمية وبعض أعضاء فريق تعاون الأمم المتحدة للسلامة على الطرق، وهو آليةٌ تشاوريةٌ غير رسمية يسعى أعضاؤها إلى تحقيق السلامة على الطرق، وبوجهٍ خاص، إلى

بخلاف الكحول تحدُّ من القدرة على قيادة المركبات، إلا أنه لا توجد قائمة رسمية وكاملة بهذه المواد، ولا توجد أي توصيات مستندة إلى الأدلة بهذا الشأن. ويصنّف المجلس الدولي المعني بالكحول والمخدرات وسلامة المرور المؤثرات العقلية بحسب ما إذا كان يمكن الجمع بأمان بين استخدامها وقيادة السيارات (26). وتوصي الفرقة العاملة المعنية بسلامة المرور التابعة للجنة الأمم المتحدة الاقتصادية لأوروبا (10) بأن تشجّع الحكومات إجراء البحوث وتبادل أفضل الممارسات بغية التوصل إلى تصنيف مشترك للمواد التي تؤثر على القدرة على القيادة، وسنّ تشريعات تمنع القيادة تحت تأثير هذه المواد.

ويمكن تحقيق تراجع كبير في عدد الوفيات والإصابات الخطيرة عن طريق اعتماد نهج يقوم على 'نظام آمن' كلي فيما يتعلق بالسلامة على الطرق (4) استناداً إلى الأدلة مع تدعيمه بإدارة تنظيمية ملائمة. وبالإضافة إلى ذلك، فإن نموذج 'السعي إلى الصفر' هو نموذج طموح يتمثل هدفه على الأمد الطويل في القضاء نهائياً على الوفيات والإصابات الخطيرة الناجمة عن حوادث التصادم المروري. وتشمل مجالات التشريعات التي يجب تناولها من أجل التقدّم في سبيل 'السعي إلى الصفر': تنظيم سلوك مستخدمي الطريق، مع وضع قواعد وجزاء واضحة وإلزامية في حال عدم الامتثال؛ وتنظيم البنية التحتية، بما يشمل تصميم شبكات الطرق وإنشاءها بما يتفق مع أفضل ممارسات السلامة؛ ووضع معايير للمركبات (27).



تنفيذ توصيات التقرير العالمي عن الوقاية من الإصابات الناجمة عن حوادث المرور (1)، سلسلة من الكتيبات لفائدة صنّاع القرار وأصحاب الاختصاص توفر مشورة عملية للحد من وقوع حوادث المرور على الطرق:

- دليل خوذات الرأس: دليل حول السلامة على الطرق لصنّاع القرار وأصحاب الاختصاص (21)؛
- دليل القيادة في حالة سُكر: دليل حول السلامة على الطرق لصنّاع القرار وأصحاب الاختصاص (22)؛
- دليل إدارة السرعة: دليل حول السلامة على الطرق لصنّاع القرار وأصحاب الاختصاص (23)؛
- دليل أحزمة الأمان ومقاعد حماية الأطفال: دليل حول السلامة على الطرق لصنّاع القرار وأصحاب الاختصاص (24).

وتصف هذه الأدلة الخطوات التي يمكن أن يتبعها كل بلد بحسب ظروفه لإحداث تغيير في السياسات، وتبيّن التدابير التقنية والهيكل المؤسسية اللازمة للقيام بتدخلات ضد المخاطر المرتبطة بالسرعة، والقيادة في حالة سُكر، وعدم ربط أحزمة الأمان أو خوذات الرأس، وعدم استخدام مقاعد حماية الأطفال عند نقلهم. كما نُشرت موارد وتوجيهات بشأن مجالات أخرى معنيّة بالسياسات والتشريعات المتعلقة بالسلامة على الطرق، بما في ذلك عوامل تشتت الانتباه في أثناء القيادة، مثل الهاتف النقال على سبيل المثال (25)، والقيادة تحت تأثير المخدرات. وفي حين أنه من المعروف أنّ هناك مواد

المراجع

1. Peden M, Scurfield R, Sleet D, Mohan D, Hyder AA, Jarawan E, et al. eds. World report on road traffic injury prevention. Geneva: World Health Organization; 2004.
2. World Health Organization. Global status report on road safety: time for action. Geneva; 2009.
3. Zaal D. Traffic law enforcement: a review of the literature. Melbourne: Monash University Accident Research Centre; 1994 (Report No. 53).
4. World Health Organization. Global status report on road safety 2013: supporting a decade of action. Geneva; 2013.
5. القرار. 255/ تحسين السلامة A/RES/64 الأمم المتحدة. القرار. على الطرق في العالم. في: الدورة الرابعة والستين للجمعية العامة للأمم المتحدة، نيويورك، 10 أيار/مايو 2010 (<http://www.un.org/en/ga/64/resolutions.shtml>, accessed 6 June 2013)
6. القرار. 260/ تحسين السلامة على A/RES/66 الأمم المتحدة. القرار. على الطرق في العالم. في: الدورة السادسة والستين للجمعية العامة للأمم المتحدة، نيويورك، 23 أيار/مايو 2012 (<http://www.un.org/en/ga/66/resolutions.shtml>, accessed 6 June 2013).
- 7- Brown C. Deterrence in tort and no-fault: the New Zealand experience. Calif Law Rev. 1995;73:976-1002.
8. United Nations Economic Commission for Europe Convention on Road Traffic, of 19 September 1949 and 8 November 1968. Geneva; 1968.
9. United Nations Economic Commission for Europe. Convention on Road Signs and Signals, of 8 November 1968. Geneva; 1968.
10. United Nations Economic Commission for Europe. Consolidated Resolution on Road Traffic, of 14 August 2009 (ECE/TRANS/ WP.1123/). Geneva: Working Party on Road Traffic Safety, 2010.
11. United Nations Economic Commission for Europe. European agreement supplementing the 1968 Convention on Road Traffic, of 1 May 1971. Geneva; 1971.
12. Gielen AC, Sleet DA, Green LW. Community models and approaches for intervention. In: Gielen AC, Sleet DA, DiClemente RJ, eds. Injury and violence prevention. San Francisco, California: Jossey-Bass, 2006:65-82.
13. Ross HL. The Scandinavian myth: the effectiveness of drinking-and-driving in Sweden and Norway. J Legal Stud. 1975;4:285-310.
14. Jessop G. Victoria's unique approach to road safety: a history of government regulation. Aust J Politics History. 2009;55:190-200.
15. Zambon F. The subtle trade-off between personal freedom and social responsibility. J Epidemiol Community Health. 2008;62:90.
16. Department of Finance and Deregulation. Australian Government regulatory impact statement. Canberra: Office of Best Practice Regulation, 2010 (<http://www.finance.gov.au/obpr/ris/gov-ris.html>, accessed 9 January 2013).
17. Bauer K. The EU-Twinning expertise for enhancing road safety in Egypt: decade of action for vision zero in Egypt. Alexandria: Alexandria Association for Cultural and Tourist Development.; 2012 (Twinning project No. EG08/AA/TP13) (http://www.svpt.uni-wuppertal.de/fileadmin/bauing/svpt/Publikationen/The_Twinning_Expertise_for_Enhancing_Road_Safety_in_Egypt_01.pdf, accessed 9 January 2013).
18. Kingdon JW. Agendas, alternatives, and public policies. Update edition, with an epilogue on health care (2/E). Washington DC: Pearson Education, 2011.
19. Peden M, Toroyan T, eds. Youth and road safety. Geneva, World Health Organization, 2007.
20. World Health Organization. Global status report on road safety: supporting a decade of action. Geneva; 2013. World Health Organization.
21. Helmets: a road safety manual for decision makers and practitioners. Geneva; 2006.

22. World Health Organization. Drinking and driving: a road safety manual for decision- makers and practitioners. Geneva; 2007.
23. منظمة الصحة العالمية. دليل إدارة السرعة: دليل حول السلامة على الطرق لصنّاع القرار وأصحاب الاختصاص. جنيف؛ الشراكة العالمية للسلامة على الطرق؛ 2008.
24. منظمة الصحة العالمية. دليل أحزمة الأمان ومقاعد حماية الأطفال: دليل حول السلامة على الطرق لصنّاع القرار وأصحاب من أجل السيارات والمجتمع؛ FIA الاختصاص. لندن: مؤسسة 2009.
25. World Health Organization. Mobile phone use: a growing problem of driver distraction. Geneva; 2011.
26. Verster JC, Mets MAJ. Psychoactive medication and traffic safety. Int J Environ Res Public Health. 2009;6:1041-54.
- 27.- International Transport Forum. Towards zero: ambitious road safety targets and the safe systems approach. Paris: Organisation for Economic Co-operation and Development; 2008.

