



# السلامة على الطرق في إقليم شرق المتوسط

إضاءات من التقرير العالمي عن حالة  
السلامة على الطرق 2013

## معلومات لوسائل الإعلام

تواصل الإصابات الناجمة عن التصادمات على الطرق حصد الآلاف من الأرواح في إقليم شرق المتوسط كل عام؛ وتظهر المعطيات والبيانات المستمدة من التقرير العالمي عن حالة السلامة على الطرق 2013: دعم عقد العمل، أن الإقليم يتحمل 10٪ من الوفيات الناجمة عن التصادم على الطرق في العالم، وأنه يحتل المرتبة الثانية من حيث معدلات الوفيات الناجمة عن التصادمات على الطرق. ويوضح التقرير، الذي أُطلق في 14 آذار/ مارس 2013، أن البلدان المرتفعة الدخل في الإقليم لديها المعدلات الأعلى للوفيات بين البلدان المرتفعة الدخل في العالم؛ وهذا ما يجعل من الإصابات الناجمة عن التصادمات على الطرق شاغلاً يقلق جميع بلدان الإقليم، ولا يقتصر على البلدان المنخفضة الدخل أو البلدان المتوسطة الدخل فيه.

## المشكلة

تواصل التصادمات على الطرق حصد أرواح 1.24 مليون شخص كل عام، منهم ما يقرب من 260 127 شخص في إقليم شرق المتوسط. وقد تم إحراز بعض التقدم في الإقليم في بعض المجالات مثل إدارة السلامة على الطرق واعتماد القوانين اللازمة لذلك. ومع ذلك فإن هناك الكثير مما ينبغي القيام به لايزال مطلوباً، فرغم وجود القوانين، فإنها لم تكن شاملة في معظم البلدان، ولا يزال تطبيق تلك القوانين بحاجة لمزيد من التعزيز. كما أن مستخدمي الطرق المعرضين للمخاطر يعانون من مشاكل جمة. وبينما توضح نظم البيانات الموجودة حجم هذه المشكلة بجلاء، إلا أن السياسات التي رسمت للتصدي لها غير كافية حتى الآن.

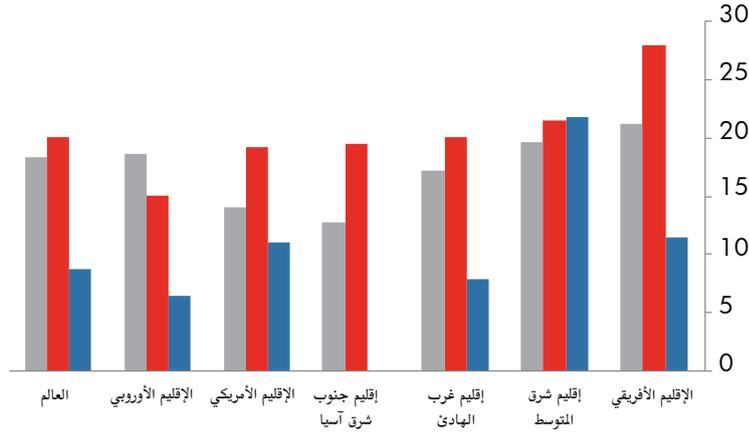
# الذكور من الشباب هم أكثر من يعانون من الإصابات الناجمة عن التصادمات على الطرق

## الحقائق العشرة الرئيسية

- في عام 2010، شكلت الوفيات الناجمة عن التصادمات على الطرق في إقليم شرق المتوسط 10٪ من العدد التقديري لتلك الوفيات في العالم.
- يحتل إقليم شرق المتوسط المرتبة الثانية بين أعلى معدلات الوفيات بسبب التصادمات على الطرق في العالم؛ التي تصل في الإقليم إلى 21.3 لكل مئة ألف نسمة، ولا يفوقه في ذلك إلا الإقليم الأفريقي.
- عادة ما تقل أعداد الوفيات والإصابات وحالات الإعاقة الناجمة عن التصادمات على الطرق في الإقليم المبلّغ عنها عن ما هي عليه في الواقع.
- الذكور من الشباب في مقتبل عمرهم الإنتاجي (15 - 44 عاماً) هم الأكثر تعرّضاً لخطر إصابات التصادمات على الطرق.
- تقع 45٪ من وفيات التصادمات على الطرق في الإقليم لمستخدمي الطرق الأكثر تعرّضاً للمخاطر وتأثراً بها. وتحدث أكثر الوفيات بين المشاة، ويتلوهم في ذلك سائقو الدراجات البخارية/النارية، والدراجات الهوائية.
- التشريعات التي تنظم عوامل الخطر الرئيسية متوافرة في معظم البلدان، إلا أن معظم تلك القوانين غير شاملة؛ ويقلل عدم شمولها والقصور في تنفيذها من فعاليتها.
- رغم أن لدى معظم البلدان نظم للرعاية التالية للتصادمات على الطرق؛ إلا أن تلك النظم بحاجة للتقوية وللتعزيز.
- 84٪ من البلدان فيها هيئة رائدة للإشراف على جهود السلامة على الطرق؛ و95٪ من البلدان لديها استراتيجية وطنية للسلامة على الطرق، بعضها يتضمن أهدافاً قابلة للقياس.
- يجري ما يقرب من نصف البلدان تفتيشاً منتظماً على سلامة جميع الطرق فيها.
- يتم تطبيق معايير السلامة الإقليمية أو الدولية على المركبات في 68٪ من بلدان الإقليم فقط.



المعدل التقديري للوفيات بسبب التصادمات على الطرق لكل مئة ألف نسمة من السكان  
موزعة حسب الأقاليم ومستوى الدخل، 2010



لا/ط: البيانات لا تنطبق

دخل مرتفع	دخل متوسط	دخل منخفض
8.71	20.09	18.25
6.34	15.02	18.55
11.02	19.21	13.97
لا/ط	19.46	12.7
7.79	20.05	17.19
21.68	21.43	19.62
11.42	27.84	21.21

## تحسين الوضع ممكن

في الفترة بين عامي 2007 و2010، نجح 88 بلداً في تخفيض عدد الوفيات على الطرق من خلال اعتمادها لتدخلات ذات فعالية مثبتة. وهذه التدخلات بسيطة، ويمكن لأي بلد أن يطبقها مهما كان مستوى الدخل لديه.



عوامل الخطر الذي يستهدفها القانون	تعريف القانون الشامل	النسبة المئوية للبلدان التي لديها القانون الشامل
السرعة	قانون وطني يفرض حدود السرعة داخل المدن بمقدار 50 كم/ساعة أو أقل، وقدرة السلطات المحلية على تخفيض حدود السرعة وفق ما يقتضي الأمر.	11%
القيادة تحت تأثير الكحول	قانون وطني حول القيادة تحت تأثير الكحول يستند على تركيز الكحول في الدم، ويكون فيه تركيز الكحول في الدم لدى عامة السكان محددًا بـ 0.05 غ/ديسي لتر أو أقل.	37%
عدم استخدام خوذة الدراجات البخارية/التارية	قانون وطني يفرض استخدام خوذة الدراجات البخارية/التارية يغطي جميع راكبي الدراجات، في جميع الطرق، وجميع أنماط المحركات، مع اعتماد معايير دولية أو وطنية للخوذة.	21%
عدم استخدام أحزمة الأمان	قانون وطني يفرض استخدام أحزمة الأمان لجميع راكبي السيارات الخصوصية (في المقاعد الأمامية والخلفية).	26%
عدم استخدام المقاعد المقيدة لحركة الأطفال	قانون وطني يفرض استخدام المقاعد المقيدة لحركة الأطفال.	11%

## الإجراءات المطلوبة

<ul style="list-style-type: none"><li>• تقوية أو إنشاء هيئة رائدة للسلامة على الطرق وضمان التمويل الكافي لها لتمكينها من أداء واجباتها ومسؤولياتها.</li><li>• تجديد الاستراتيجيات الوطنية استناداً إلى الخطة العالمية لعقد العمل من أجل السلامة على الطرق 2011 - 2020.</li><li>• تحسين جودة البيانات حول الإصابات والإعاقات والوفيات الناجمة عن التصادمات على الطرق.</li></ul>	إدارة السلامة على الطرق
<ul style="list-style-type: none"><li>• مراجعة المكون الخاص بالتنقيش على السلامة على الطرق ضمن الاستراتيجيات الوطنية.</li><li>• إعداد دلائل إرشادية وطنية للتنقيش على السلامة على الطرق.</li><li>• تعزيز قدرات المفتشين الوطنيين للسلامة على الطرق.</li><li>• رفع تقارير تقييم دورية إلى الهيئة الرائدة لتحديد نقاط القوة والفجوات وتنسيق العمل.</li></ul>	البنية التحتية للطرق
<ul style="list-style-type: none"><li>• اعتماد معايير إقليمية أو دولية وملائم لسلامة المركبات والعمل بها.</li></ul>	سلامة المركبات
<ul style="list-style-type: none"><li>• تبني تشريعات شاملة تتعلق بعوامل الخطر الرئيسية.</li><li>• رفع مستوى الوعي العام حول أهمية الامتثال للتشريعات وتطبيق تدابير الحماية الفردية من أجل السلامة الشخصية.</li><li>• القياس المنتظم لعوامل الخطر وعوامل الحماية باعتبار ذلك مؤشراً للنجاح في تطبيق القوانين وفي التدخلات الأخرى ذات الصلة.</li></ul>	التشريعات
<ul style="list-style-type: none"><li>• تقييم دوري للجوانب المختلفة للنظام الوطني لرعاية الرضوح.</li><li>• إعداد وتقوية نظم البيانات التي تعزز الاستجابة التالفة للتصادم.</li><li>• إنشاء خط هاتفي واحد للجميع للوصول إلى خدمات الطوارئ.</li><li>• تقوية القدرات لدى جميع العاملين في الطوارئ، بمن فيهم الأطباء والمرضات.</li></ul>	الاستجابة التالفة للتصادم على الطرق

وحدة الإعلام والاتصال  
منظمة الصحة العالمية المكتب الإقليمي لشرق المتوسط  
شارع منظمة الصحة العالمية  
ص ب 7608، مدينة نصر  
القاهرة 11371، مصر  
www.emro.who.int  
mac@emro.who.int



© منظمة الصحة العالمية، 2013. جميع الحقوق محفوظة.

التسميات المستخدمة في مادة هذا المنتج، وطريقة عرض المواد الواردة فيه، لا تعبر عن رأي منظمة الصحة العالمية بشأن الوضع القانوني لأي بلد، أو إقليم، أو مدينة، أو منطقة، أو لسلطات أي منها، أو بشأن تحديد حدودها أو تخومها. وتشكل الخطوط المنقوطة على الخرائط خطوطاً حدودية تقريبية قد لا يوجد بعد اتفاق كامل عليها. وقد اتخذت منظمة الصحة العالمية كل الاحتياطات المعقولة للتحقق من المعلومات التي تحتويها هذه المنشورة. غير أن هذه المنشورة يجري توزيعها دون أي ضمان من أي نوع، صراحةً أو ضمناً. ومن ثم تقع على القارئ وحده مسؤولية تفسير المادة واستخدامها. ولا تتحمل منظمة الصحة العالمية بأي حال أي مسؤولية عما يترتب على استخدامها من أضرار.

إن إعداد هذه المطبوعة لم يكن ليتم لولا المنحة المقدمة من مؤسسة بلومبيرغ