

نحو استراتيجية وطنية شاملة للسلامة على الطرق في فلسطين

سلسلة التقارير الخاصة رقم (99)



الهيئة المستقلة
لحقوق الإنسان
ديوان المظالم

سلسلة التقارير
الخاصة

99

نحو استراتيجية وطنية شاملة للسلامة على الطرق في فلسطين

2019

**عناوين مكاتب
الهيئة المستقلة لحقوق الإنسان
«ديوان المظالم»
فلسطين**

نحو استراتيجية وطنية شاملة للسلامة على الطرق

في فلسطين

سلسلة التقارير الخاصة رقم (99)

إعداد المحامي: معن شحدة دعيس

إشراف ومتابعة: خديجة زهران،

د. عمار دويك

التدقيق اللغوي: أ. عبد الرحمن أبو شمالة

التصميم والطباعة:

شركة ثيرد دايمنشن للتصميم والطباعة

© جميع الحقوق محفوظة لـ:

الهيئة المستقلة لحقوق الإنسان «ديوان المظالم»،
فلسطين.

رام الله - 2019

لا يجوز نشر أي جزء من هذا الكتاب، أو نقله
على أي وجه، أو بأي حال، أو بأي طريقة إلا
بموافقة مسبقة من الهيئة المستقلة لحقوق
الإنسان «ديوان المظالم».

المقر الرئيسي

رام الله - خلف المجلس التشريعي

مقابل مركز الثلاثين «أبو قراط»

هاتف: 2986958 / 2960241 2 970+

فاكس: 2987211 2 970+ ص.ب. 2264

البريد الإلكتروني: ichr@ichr.ps

الصفحة الإلكترونية: www.ichr.ps

مكتب الوسط

رام الله - رام الله التحتا - مقابل السفارة الألمانية

عمارة راحة - ط6

هاتف: 2989838 2 970+ فاكس: 2989839 2 970+

مكتب الشمال

نابلس

شارع سفيان - عمارة اللحام - ط1

هاتف: 2335668 9 970+ فاكس: 2366408 9 970+

طولكرم

قرب مستشفى ثابت ثابت - عمارة دعباس - ط3

تلفاكس: 2687535 9 970+

مكتب الجنوب

الخليل

رأس الجورة - بجانب دائرة السير - عمارة حريزات - ط1

هاتف: 2295443 2 970+ فاكس: 2211120 2 970+

بيت لحم

عمارة نزال - ط2 - فوق البنك العربي

هاتف: 2750549 2 970+ فاكس: 2746885 2 970+

مكتب غزة والشمال

الرمال - مقابل المجلس التشريعي - بجانب بنك القدس

هاتف: 2824438 8 970+ فاكس: 2845019 8 970+

مكتب الوسط وجنوب قطاع غزة

خانيونس - شارع جمال عبد الناصر - عمارة الحسن،

ط3، بجوار عصيرات رمانة 2

هاتف: 2060443 8 970+ فاكس: 2062103 8 970+

”إنني أهيب بجميع الدول الأعضاء، والوكالات الدولية، ومنظمات المجتمع المدني، ودوائر الأعمال التجارية، وقيادات المجتمعات المحلية، العمل على ضمان تمخُّص هذا العقد عن تحسّسات حقيقية ملموسة. وكخطوة في هذا الاتجاه، يتعيّن على الحكومات إصدار خطتها الوطنية للعقد، عند إطلاقه عالمياً في 11 أيار/مايو 2011“.

السيد بان كي مون، الأمين العام للأمم المتحدة، 2011

المحتويات

مقدمة.....	9
------------	---

المبحث الأول

السلامة على الطرق على المستوى الدولي.....	13
أولاً. العقد الدولي للسلامة على الطرق 2011-2020.....	13
ثانياً. تقارير منظمة الصحة العالمية عن حالة السلامة على الطرق.....	23
ثالثاً. السلامة على الطرق في أهداف التنمية المستدامة 2030.....	31

المبحث الثاني

السلامة على الطرق على المستوى الوطني.....	33
أولاً. الإطار الإداري والتشريعي للسلامة على الطرق.....	33
ثالثاً. الخطط والاستراتيجيات القطاعية المتعلقة بالسلامة على الطرق.....	39
ثالثاً. السلامة على الطرق في الاستعراض الوطني لأهداف التنمية المستدامة.....	49
رابعاً. إنجازات وزارة النقل منذ تأسيسها وحتى نهاية العام 2016.....	50

المبحث الثالث

بيانات وإحصاءات وطنية ودولية حول السلامة على الطرق 53

الاستنتاجات والتوصيات

الاستنتاجات 57

التوصيات 59

المراجع 63

منشورات الهيئة 67

مقدّمة

على ضوء انضمام فلسطين إلى العديد من الاتفاقيات الدولية لحقوق الإنسان، واكتسابها عضوية العشرات من المؤسسات الدولية ذات العلاقة، بعد اعتمادها عضواً مراقباً في الجمعية العامة للأمم المتحدة العام 2014، ومع تفهمها للمعوقات الكثيرة التي يخلقها الاحتلال الإسرائيلي لتطوير قطاع المواصلات الفلسطينية، فقد سعت الهيئة، من خلال أدواتها المختلفة، إلى مراجعة التشريعات والسياسات الوطنية والبحث في مدى انسجامها مع ما تضمنته تلك الاتفاقيات والمواثيق، أو غيرها من الاتفاقيات والمواثيق التي تسعى فلسطين إلى الانضمام إليها، ومن ثم الدفع باتجاه مواءمة هذه التشريعات والسياسات الوطنية مع الالتزامات العديدة التي أصبحت ملزمة بأدائها.

في هذا التقرير، اختارت الهيئة للمراجعة، موضوع السلامة على الطرق، وما ينجم عن عدم الالتزام بها من حوادث مرورية نتج عنها العديد من الوفيات والإصابات والإعاقات الدائمة أو المؤقتة، إضافة إلى ارتباط موضوع السلامة على الطرق بعدد من حقوق الإنسان؛ كحقه في الحياة، وحقه في السلامة الجسدية، وحقه في الصحة، وتحمله الموازنة الرسمية أو الأهلية مبالغ مالية عالية؛ سواء الناتجة عن الخسائر البشرية، أو عن الخسائر المادية.

فقد ارتفع عدد حوادث السير المسجلة لدى جهاز الشرطة الفلسطينية في العام 2018، إلى 12892 حادثاً في الضفة الغربية وقطاع غزة، نجم عنها 180 حالة وفاة، و9300 إصابة مختلفة، مقارنة بالعام الذي سبقه الذي سجل فيه 11541 حادثاً، نجم عنها 187 حالة وفاة، و9208 إصابات. وعلى الرغم من أن عدد الوفيات المسجلة في العام 2018 كان أقل بقدر بسيط عن الوفيات المسجلة عن حوادث السير في العام 2017، فإن عدد حوادث السير المسجلة في العام 2018 ارتفع بنسبة 11% عن العام الذي سبقه، على الرغم من أن الزيادة السكانية السنوية الطبيعية في

فلسطين لا تتجاوز 2.8% من عدد السكان، إضافة إلى التزايد المطرد في عدد الحوادث والإصابات والوفيات الناجمة عنها خلال الأعوام الخمسة الأخيرة.

ولدى البحث في الأرقام الوطنية المتعلقة بالوفيات أو الإصابات الناجمة عن حوادث السير، تبين أننا لا نملك نظاماً دقيقاً للتوثيق في هذا المجال، فضلاً عن وجود أكثر من مصدر رسمي للمعلومة، الأمر الذي نجم عنه وجود معلومتين رسميتين عن عدد وفيات حوادث السير. هذا التضارب الذي شكك الهيئة في الأرقام الرسمية المسجلة، ولاسيما عندما قورنت بالأرقام والمعدلات العالمية التي ظهرت في تقارير منظمة الصحة العالمية، والتي أشارت إلى أن معدل الوفيات السنوية العالمية الناجمة عن حوادث السير لكل مائة ألف نسمة تبلغ 17.4 شخص حسب تقرير منظمة الصحة العالمية للسلامة على الطرق للعام 2015، فيما اقترب عدد الوفيات في أوروبا من 9 أفراد لكل 100 ألف شخص،¹ في حين أنها في فلسطين لم تتجاوز 3.7 شخص لكل 100 ألف؛ أي إن عدد وفيات حوادث السير لدينا كان أقل بكثير مما هو مسجل في أوروبا!

كما أشارت التقديرات العالمية إلى وصول العواقب الاقتصادية الناجمة عن تصادمات المركبات الآلية إلى ما يقرب من 500 مليار دولار.² وأشارت بعض التقارير، إلى أن قيمة خسارة المملكة العربية السعودية بسبب حوادث المرور تصل إلى 13.4 مليار دولار.³

هذا الأمر الذي دفع الهيئة إلى تبني موضوع السلامة على الطرق في العام 2019، وإخضاعه للمراجعة والتقييم، بُغية الوقوف على المشكلات الأساسية فيه، ودفع الأطراف المختلفة ذات العلاقة للعمل معاً من أجل الحفاظ على حقوق الإنسان المختلفة المرتبطة بذلك.

تبرز أهمية هذا التقرير في ظل ندرة الأدبيات التي تعالج موضوع السلامة المرورية من جانب حقوقي، ولاسيما أن التصادمات وما ينجم عنها من خسائر بشرية ومادية، تؤثر، بشكل أو بآخر، على العديد من حقوق الإنسان. فالوفيات الناجمة عن الحوادث المرورية تمس بالحق في الحياة،

1 بحسب تصريح منظمة الصحة العالمية في إعلانها المعنون «أهم الأسباب العشرة المؤدية إلى الوفاة» بتاريخ 24 أيار 2018، والمنشور على الموقع الإلكتروني للمنظمة: www.who.int بتاريخ 25 أيار 2019.

2 منظمة الصحة العالمية. «خطة عقد العمل من أجل لسلامة على الطرق 2011-2020»، ص 3، منشورة على موقع المنظمة الإلكتروني: www.who.int.

3 بحسب ما أفادت به الدكتورة نجاح القرعاوي، عميدة عمادة خدمة المجتمع والتنمية المستدامة بجامعة الدمام في المملكة، منشور على الموقع الإلكتروني: <https://www.aremnews.com> بتاريخ 2019/8/5

والإصابات التي تقع بسبب هذه الحوادث تمس بحق الإنسان في سلامته الجسدية، وقد تزيد من الأشخاص ذوي الإعاقة الدائمة أو المؤقتة. وحوادث السير، بالمجمل، قد تؤثر من ناحية مالية على موازنة الدولة وموازنة الأفراد، نتيجة الخسائر المالية العديدة المترتبة عليها، التي قد تضعف من قدرات الدولة وقدرات المواطن على أداء حقوقه الاجتماعية الأخرى؛ كحقه في الصحة، وحقه في التعليم، وحقه في العمل.

في إطار مراجعتها موضوع السلامة المرورية، اعتمدت الهيئة على منهجية البحث الكيفي، من خلال عقد العديد من المقابلات المعمّقة، وعقد ورشات عمل مع المختصين في مجال السلامة المرورية لنقاش وتدارس العديد من القضايا المرتبطة به، ولاسيما المجلس الأعلى للمرور، والإدارة العامة لشرطة المرور، والمؤسسة الطبية التي تعنى بالسلامة المرورية وحوادث السير في وزارة الصحة.

كما تم إغناء التقرير بملاحظات الجهات ذات الاختصاص بالسلامة المرورية، بعد انتهاء المسودة الأولى للتقرير.⁴

وخلص التقرير إلى بروز الاهتمام الدولي بموضوع السلامة المرورية، واعتبار خفض الوفيات الناجمة عن حوادث السير إحدى غايات الهدف الثالث لأهداف التنمية المستدامة 2030. وعلى المستوى الوطني، برز غياب الاهتمام بوضع استراتيجية وطنية شاملة للسلامة على الطرق، تنطلق منها أي خطط قطاعية تضعها الجهات الرسمية ذات العلاقة، في ظل وجود العديد من الخطط القطاعية للجهات العاملة في موضوع السلامة على الطرق. من جهة أخرى، وعلى الرغم من إشارة

4 تم تزويد الجهات ذات العلاقة بموضوع السلامة المرورية بمسودة هذا التقرير بتاريخ 2019/9/4، ولاسيما منظمة الصحة العالمية، العقيد أبو زيد أبو زنيد/ مدير عام شرطة المرور، ووزارة الصحة، والمجلس الأعلى للمرور. كما تم دعوة الهيئة لاجتماع المجلس الأعلى للمرور المنعقد بتاريخ 2019/9/11 وتعميم مسودة تقريرها على أعضاء المجلس الأعلى للمرور (يتألف التمثيل الحكومي من: وزارة النقل والمواصلات، وزارة الداخلية والأمن الوطني، وزارة الأشغال العامة والإسكان، وزارة الحكم المحلي، وزارة المالية، وزارة الاعلام، وزارة التربية والتعليم، سلطة جودة البيئة، وزارة الصحة. كما يتألف التمثيل غير الحكومي من: المجلس الأعلى لمنع حوادث الطرق، اتحاد شركات التأمين، الصندوق الفلسطيني لتعويضات حوادث الطرق، اتحاد نقابة السائقين، اتحاد شركات الباصات، نقابة مدارس تعليم القيادة) لمراجعته وإبداء أية ملاحظات بالخصوص، على ان يتم نقاش ذلك في اجتماعات لاحقة للمجلس. وقد تم التعامل مع الملاحظات التي وصلت الهيئة قبل تاريخ طباعة هذا التقرير وادماجها في التقرير.

وقد افاد العقيد أبو زيد أبو زنيد/ مدير عام الإدارة العامة لشرطة المرور في معرض تعليقه على مسودة هذا التقرير بتاريخ 2019/9/9 بان «جميع المعلومات التي تقدم من ادارتنا ذات جودة عالية من حيث الدقة والتفصيل، ووفقا للمعايير العالمية بالخصوص». وثني على ما ور «في مسودة التقرير باعتباره محاولة جادة لتبسيط الضوء ولفت الانتباه لقضية السلامة المرورية»، وبان يكون «هناك هيئة رئاسية عليا تتولى شأن السلامة المرورية في الوطن».

تقرير دولة فلسطين الاستعراضي الوطني الطوعي الأول في العام 2018 إلى تسجيل ارتفاع حاد في حوادث السير، وفي عدد الوفيات الناجمة عنها، فإنه لم يُشر في تطلعات الحكومة المستقبلية إلى أي إجراءات ستتخذ في هذا الصدد.

ومن أهم التوصيات التي خرج بها التقرير، ضرورة أن يضع مجلس الوزراء استراتيجية وطنية شاملة للسلامة على الطرق، تتفرع عنها وتنطلق منها الخطط القطاعية للجهات المختلفة ذات العلاقة، وهذا الأمر يستدعي اتخاذ العديد من التدابير التي يتمثل أبرزها في ضرورة مراجعة المنظومة التشريعية الوطنية بشأن المرور من قبل المختصين، لتؤسس لوضع استراتيجية وطنية للسلامة على الطرق، وتفرض على الجهات الرسمية الالتزام بالمعايير الدولية في صياغة هذه الاستراتيجية؛ وضرورة قيام مجلس الوزراء بتشكيل لجنة فنية عليا من كافة الأطراف ذات العلاقة بالنقل على الطرق، لتعمل على وضع هذه الاستراتيجية الوطنية الشاملة للسلامة على الطرق؛ وضرورة أن تبحث اللجنة الفنية العليا مدى إمكانية أن تُبنى أي استراتيجية وطنية للسلامة على الطرق على القواعد الخمس الأساسية التي بنيت عليها الخطة العالمية لعقد العمل من أجل السلامة على الطرق 2011-2020، الصادرة عن منظمة الصحة العالمية، والمتمثلة في: إدارة شؤون السلامة على الطرق، طرق وتنقل أكثر أمناً، مركبات أكثر أمناً، مستخدمو طرق أكثر أمناً، الاستجابة بعد التصادم؛ وضرورة إقرار الجهات الفلسطينية المختصة مؤشرات وطنية قادرة على رصد التحسن في وضع السلامة المرورية، وإنفاذ العقد الدولي للسلامة على الطرق 2011-2020، مستفيدين من المؤشرات التي طرحتها خطة عقد العمل التنفيذية الصادرة عن منظمة الصحة العالمية.

المبحث الأول

السلامة على الطرق على المستوى الدولي

اهتم المجتمع الدولي ممثلاً بالجمعية العامة للأمم المتحدة بموضوع السلامة على الطرق، وعمل من خلال أجهزته ومنظماته المختلفة على الحد من الآثار السلبية الناجمة عن حوادث المرور. ومن أهم الأعمال التي أجريت خلال العقدین الأخيرین، إعلان الجمعية العامة المذكورة عن الأعوام 2011-2020 كعقد دولي للسلامة على الطرق. ودرجت منظمة الصحة العالمية على وضع تقرير عالمي عن السلامة المرورية في العالم منذ العام 2004. كما ائتلف المجتمع الدولي فيما وضعه من أهداف تنموية في العام 2015، وفيما سَمَّاه بأهداف التنمية المستدامة 2030 على اعتماد أهداف وغايات ومؤشرات ذات علاقة بالسلامة على الطرق. وفيما يلي نبذة عن هذه الجهود:

أولاً. العقد الدولي للسلامة على الطرق 2011-2020

في إطار الجهود الدولية الجماعية من أجل تحقيق سلامة مرورية أعلى للإنسان، والحد من ارتفاع أعداد حوادث السير في العالم، والنتائج الناجمة عنها التي مست بحق الإنسان في الحياة، وحقه في سلامته الجسدية، وحقه في مستوى مناسب من الصحة، عملت الأمم المتحدة بمؤسساتها المختلفة في الخمس عشرة سنة الماضية، على رصد وتوثيق هذه الحوادث على المستوى العالمي، ووضعت العديد من المؤشرات التي بني عليها كثير من السياسات العالمية للحد من الحوادث المرورية، وما ينجم عنها من وفيات أو إصابات قد تصل في بعض الأحيان إلى إعاقات دائمة.

فقد وضعت منظمة الصحة العالمية في العام 2004، بالتعاون مع البنك الدولي، أول تقرير عالمي

عن حوادث المرور بعنوان «التقرير العالمي عن الإصابات الناجمة عن حوادث المرور». ومن التوصيات الأساسية التي خلص إليها هذا التقرير:⁵

- تحديد هيئة حكومية رائدة توجه المجهود الوطني لتحقيق السلامة على الطرق.
- تقييم المشكلة والسياسات ومواقع المؤسسات الخاصة بإصابات الطرق، وقدرة كل بلد على تجنبها.
- إعداد استراتيجية وطنية للسلامة على الطرق، وخطة عمل وطنية لتنفيذها.
- تخصيص الموارد المالية والبشرية لمواجهة المشكلة.
- تنفيذ إجراءات نوعية للوقاية من الاصطدامات المرورية، والحد من الإصابات وعواقبها، وتقييم أثر هذه الإجراءات.
- مساندة التنمية للقدرات الوطنية والتعاون الدولي.

كما أوصى التقرير العالمي عن حالة السلامة على الطرق للعام 2008 بما يلي:⁶

- النظر في احتياجات مستخدمي الطرق عند اتخاذ السياسات العامة التي تؤثر على السلامة على الطرق.
- سن قوانين شاملة لحماية جميع مستخدمي الطرق.
- تحسين ودعم إنفاذ القوانين المتعلقة بالسلامة على الطرق.
- تعزيز التعاون الدولي بين الوكالات، وضمان امتلاكها الموارد البشرية والمالية اللازمة كي تعمل بفاعلية.
- تشجيع تنسيق البيانات المتعلقة بالإصابات الناجمة عن تصادمات الطرق.

وفي أعقاب هذا كله، خطت الأمم المتحدة خطوات متقدمة في سبيل الحد من الآثار المترتبة على الحوادث المرورية والسلامة على الطرق بوجه عام، وتمثلت هذه الخطوات فيما يلي:

5 للمزيد حول هذا التقرير، راجع الموقع الإلكتروني لمنظمة الصحة العالمية: www.who.int.

6 المرجع السابق.

- إعلان موسكو بنتائج مؤتمر الأمم المتحدة الوزاري العالمي الأول للسلامة على الطرق 2009: بتاريخ 19-20 تشرين الثاني 2009، عقدت دول العالم الأعضاء في الأمم المتحدة، في موسكو، مؤمراً وزارياً حول السلامة على الطرق، بحضور عدد من ممثلي المنظمات الحكومية وغير الحكومية الدولية والإقليمية ودون الإقليمية، وممثلي القطاع الخاص. وقد صدر عن هذا المؤتمر الوزاري إعلان فيه الكثير من القرارات ذات العلاقة بالسلامة على الطرق. ومن أهم القرارات التي جاء بها هذا الإعلان، توصية المؤتمرين للجمعية العامة للأمم المتحدة بأن تعلن الفترة من 2011 إلى 2020 «عقداً للعمل على تحقيق سلامة المرور على الطرق»، وذلك بهدف تثبيت عدد حالات الوفيات الناجمة عن حوادث المرور على الطرق على صعيد العالم عند الحد المتنبئ به، وتقليص ذلك العدد بحلول العام 2020، ومن ثم إجراء تقييم للنتائج التي تتحقق خلال خمس سنوات بعد المؤتمر الوزاري العالمي الأول للسلامة على الطرق في العام 2009.

واقترح المجتمعون أن تتيح جماعة المنظمات الدولية المانحة تمويلاً إضافياً لدعم تحقيق سلامة المرور على الطرق على الصعد العالمية والإقليمية والقطرية، وبخاصة في البلدان ذات مستوى الدخل المنخفض والمتوسط.

- قرار الجمعية العامة للأمم المتحدة في العام 2010 بالإعلان عن الفترة 2011-2020 عقداً دولياً للسلامة على الطرق: بتاريخ 29 كانون الثاني 2010، أصدرت الجمعية العامة للأمم المتحدة قرارها⁸ الذي رحبت فيه بالإعلان المعتمد في المؤتمر الوزاري العالمي الأول للسلامة على الطرق: حان وقت العمل، المعقود في موسكو، يومي 19 و20 تشرين الثاني/نوفمبر 2009، سالف الذكر، وأعلنت الفترة 2011-2020 عقداً للعمل على تحقيق السلامة على الطرق، على أن يكون هدف هذا العقد هو استقرار عدد الوفيات الناجمة عن حوادث المرور على الطرق، ثم خفضها عن طريق زيادة الأنشطة التي تجرى وطنياً وإقليمياً وعالمياً.

وطلبت الجمعية العامة من منظمة الصحة العالمية أن تقوم بالتشاور مع فريق الأمم المتحدة المعني بالتعاون في مجال السلامة على الطرق، وغيره من الجهات المعنية، لبلورة

7 <https://undocs.org/ar>

8 قرار الجمعية العامة للأمم المتحدة رقم (44.L/64/A) منشور على الموقع الإلكتروني: <https://undocs.org/ar>

خطة عمل العقد كوثيقة توجيهية لدعم تنفيذ أهدافه. وأكدت على ضرورة تعزيز التعاون الدولي، مع الأخذ في الاعتبار احتياجات البلدان المنخفضة الدخل والبلدان المتوسطة الدخل، عن طريق بناء القدرات في مجال السلامة على الطرق، وتوفير الدعم المالي والتقني لجهودها. ودعت الجمعية، كذلك، منظمة الصحة العالمية ولجان الأمم المتحدة الإقليمية، إلى أن تقوم، بالتعاون مع الشركاء الآخرين في فريق الأمم المتحدة المعني بالتعاون في مجال السلامة على الطرق، بتنظيم أسبوع الأمم المتحدة الثاني للسلامة على الطرق في العالم من أجل بدء العقد. ومن المسائل المهمة التي تضمنها هذا القرار، دعوة الجمعية العامة للدول الأعضاء والمجتمع الدولي إلى إدراج مسألة السلامة على الطرق في الخطط الدولية المهمة، وذات الصلة الأخرى، مثل خطط التنمية والبيئة والتحضر، ودعوتها الدول الأعضاء إلى وضع خططهم الوطنية بشأن السلامة على الطرق وأهدافهم التي سيبلغونها مع نهاية العقد (العام 2020).

- **الخطة العالمية الخاصة بعقد العمل الدولي للسلامة على الطرق 2011-2020:** إنفاذاً لقرار الجمعية العامة للأمم المتحدة سالف الذكر، وبناء على تكليفها منظمة الصحة العالمية لوضع خطة عالمية تنفيذية خاصة بعقد العمل الدولي للسلامة على الطرق، أعدت منظمة الصحة العالمية خطة تنفيذية لتكون بمثابة وثيقة توجيهية تعمل على الوصول إلى مرامي العقد الدولي سالف الذكر.

وتعمل هذه الخطة كذلك كأداة لدعم إعداد خطط العمل الوطنية والمحلية للسلامة على الطرق، وفي الوقت ذاته، تقدم إطاراً يسمح بالتنسيق بين الأنشطة على الصعيد العالمي. وهي خطة موجهة إلى كافة الأطراف ذات العلاقة (ممثلي الحكومات الوطنية والمحلية، والمجتمع المدني، والشركات الخاصة)، التي ترغب في ترتيب أنشطتها في العقد القادم وفقاً للإطار العالمي.

ومن أهم المحاور التي تركزت عليها هذه الخطة:

- **حجم المشكلة والاتجاهات المتزايدة:** وفي هذه الجزئية، تم الحديث عن النسب العالمية العامة لوفيات الطرق، البالغة 1.3 مليون شخص لكل عام، نصفهم من غير متخذي المركبات.

- **المبادرات المجدية:** تشير الخطة إلى أن الإصابات الناجمة عن حوادث المرور على الطرق يمكن توقيها؛ إذ تشير التجربة إلى أن وجود وكالة رائدة ذات تمويل كاف، وخطة أو استراتيجية وطنيتين لهما أهداف يمكن قياسها، من العناصر الحاسمة في الاستجابة المضمونة لاستمرار السلامة على الطرق.
- **اكتساب زخم:** هنالك وعي متنامٍ بأن الوضع الراهن للسلامة على الطرق يمثل أزمة حقيقية، لها تداعيات صحية واقتصادية واجتماعية مدمرة، تهدد ما أحرز، مؤخراً من مكاسب تنموية وصحية. وعلى الرغم من أن قضية السلامة على الطرق ليست بالجديدة، فإن الأنشطة المرتبطة بها اكتسبت زخماً على الصعيد الدولي في العقد الأخير.
- **إطار عقد العمل:** إن المبادئ التوجيهية الكامنة وراء خطة عقد العمل هي المبادئ المتضمنة في أسلوب "النظام الآمن". ويهدف هذا الأسلوب إلى إعداد نظام للنقل على الطرق يمكنه أن يستوعب أخطاء البشر على نحو أفضل، وأن يأخذ بعين الاعتبار سرعة تأثير جسم الإنسان. ويبدأ هذا النظام بقبول الخطأ البشري، ومن ثم، إدراك أن تصادمات المرور لا يمكن تفاديها تماماً.
- **المرمى والأهداف المحددة:** يتمثل المرمى العام للعقد في تثبيت المستوى المتوقع لحالات الإماتة الناجمة عن حوادث المرور على الطرق على مستوى العالم، ثم تقليصه بحلول العام 2020. ويمكن تحقيق ذلك من خلال مجموعة من الأعمال منها:
 - إعداد وتنفيذ استراتيجيات وبرامج مضمونة الاستمرار لتعزيز السلامة على الطرق.
 - وضع هدف طموح، ولكنه قابل للتحقيق، بغية تقليص حالات الإماتة على الطرق بحلول العام 2020.
 - الارتقاء بجودة تجميع البيانات على الصعيد الوطني والإقليمي والعالمي.
 - رصد التقدم المحرز والأداء بالنسبة لعدد من المؤشرات.
 - تشجيع زيادة التمويل المخصص للسلامة على الطرق.

– **الأنشطة:** على الرغم من أن الأنشطة، على مدى العقد، ستكون على الصعيد المحلي والإقليمي والعالمي، فإنها ستتركز بالأساس على التدابير على المستويين المحلي والوطني. وفي سياق التركيبة القانونية للحكومات الوطنية والمحلية، يحدد تنفيذ البلدان خططها وفقاً للقواعد الخمس المذكورة في خطة العقد لاحقاً.

– **تمويل الأنشطة:** تشير التقديرات الأولية إلى إنفاق السلطات المعنية بالطرق في العالم زهاء 500 مليار دولار أمريكي، سنوياً، على البنية الأساسية للطرق. ومن ثم يتعين على الدول المختلفة إعطاء أولوية لتخصيص قسط يسير من هذه الأموال لتحقيق أهداف العقد.

وتؤثر الخطة إلى القواعد الخمس التي ينبغي أن تستند إليها أي استراتيجية وطنية للسلامة على الطرق، والتي اعتمدها منظمة الصحة العالمية، وهي:

القاعدة الأولى: إدارة شؤون السلامة على الطرق.

القاعدة الثانية: طرق وتنقل أكثر أمناً.

القاعدة الثالثة: مركبات أكثر أمناً.

القاعدة الرابعة: مستخدمو طرق أكثر أمناً.

القاعدة الخامسة: الاستجابة بعد التصادم.

وقد تضمنت الخطة عدداً من المؤشرات التي تقيس حجم التنفيذ، بحسب القواعد الخمس الأساسية المقترحة لبناء أي خطة/استراتيجية وطنية للسلامة على الطرق. وفيما يلي جدول بالمؤشرات التي اقترحتها الخطة:

المؤشرات

مؤشرات القاعدة 1	
أساسية	<ul style="list-style-type: none"> ● عدد البلدان التي لديها وكالة، تم تمكينها بوضوح لقيادة السلامة على الطرق. ● عدد البلدان التي لديها استراتيجية وطنية. ● عدد البلدان التي لديها أهداف خاصة بالسلامة على الطرق محددة المدة. ● عدد البلدان التي لديها نُظُم معطيات لرصد التقدم المحرز صوب بلوغ أهداف السلامة على الطرق. ● عدد البلدان التي تقوم بجمع معطيات سنوية حول حوادث المرور على الطرق تتسق مع التعريفات المقبولة دولياً.
اختيارية	<ul style="list-style-type: none"> ● عدد البلدان التي قامت بتخصيص أموال لتنفيذ استراتيجية السلامة على الطرق. ● عدد البلدان التي أحرزت تقدماً صوب بلوغ أهدافها المحددة.

مؤشرات القاعدة 2
<p>أساسية</p> <ul style="list-style-type: none"> ● عدد البلدان التي تتمتع فيها السلطات المعنية بالطرق، بمسؤولية قانونية لتحسين السلامة على الطرق في شبكاتها. ● عدد البلدان التي لديها نفقات مخصصة ومحددة لبرامج مخصصة لسلامة البنية الأساسية للطرق. ● عدد البلدان التي لديها هدف التخلص من الطرق المحفوفة بالأخطار العالية بحلول العام 2000. ● عدد البلدان التي تبنت سياسات حراك الحضر مضمونة الاستمرار. ● عدد البلدان التي لديها وحدات متخصصة في البنية الأساسية للسلامة على الطرق، تقوم برصد جوانب السلامة على شبكة الطرق. ● عدد البلدان التي تجري تدقيقاً منهجياً للسلامة، وممارسات وسياسات لتقييم الطرق أو تأثير السلامة.
<p>اختيارية</p> <ul style="list-style-type: none"> ● عدد البلدان التي تدرج احتياجات السلامة ضمن وظائف التخطيط للنقل واستخدام الأراضي. ● عدد البلدان التي لديها نظام فعال للوصول إلى الممتلكات، وإجراءات للسيطرة على التنمية. ● عدد البلدان التي تجري مسوحات دورية بصورة مستمرة لتقييم سلامة الشبكات. ● عدد البلدان التي يكون فيها تقييم السلامة بالتقديرات الأكبر مقداراً لنحو 10% من الطرق، أعلى من حد معين (ومن هذه التقديرات على سبيل المثال: معدلات التصادم لكل كيلومتر، الحد الأدنى لتقديرات سلامة البنية الأساسية، النسبة المئوية للطرق السريعة ذات ممرين جانبيين وذات الحاجز المتوسط، وتوفير طرق مأمونة للمشاة). ● عدد البلدان التي تتمتع بحد أدنى لمعايير تقييم السلامة لمشروعات الطرق الجديدة. ● عدد البلدان التي تقدم تقريراً عما تقطع المركبات من أميال.

مؤشرات القاعدة 3	
أساسية	<ul style="list-style-type: none">● عدد البلدان التي تشارك في المنتدى العالمي للأمم المتحدة لتنسيق التشريعات المتعلقة بالمركبات، وتطبق معايير تتفق مع هذا التوجُّه.● عدد البلدان التي تشارك في برامج تقييم السيارات الجديدة.● عدد البلدان التي تنفذ قوانين تمنع استخدام مركبات دون أحزمة أمان (أمامية وخلفية).
اختيارية	<ul style="list-style-type: none">● عدد البلدان التي تنفذ قوانين لمنع تصنيع المركبات دون وجود خواص محددة لأمان المركبات، مثل نظام التحكم الإلكتروني في الثبات، ونظام منع انغلاق المكابح.

مؤشرات القاعدة 4

أساسية

- عدد البلدان التي لديها حدود للسرعة تتناسب مع نوع الطريق (حضر، ريفي، طريق سريع).
- عدد البلدان التي تكون فيها حدود تركيز المُسكرات في الدم تساوي أو أقل من 0.05 غرام/لكل ديسي لتر.
- عدد البلدان التي يكون فيها تركيز المُسكرات في الدم أقل من 0.05 غرام/لكل ديسي لتر بالنسبة لصغار السائقين، والسائقين المبتدئين، وسائقي المركبات التجارية.
- عدد البلدان التي لديها معطيات وطنية حول نسبة التصادمات القاتلة المرتبطة بالمُسكرات.
- عدد البلدان التي لديها قوانين شاملة تتعلق باستخدام الخوذات (بما فيها المعايير).
- عدد البلدان التي لديها معطيات وطنية حول معدلات ارتداء الخوذات.
- عدد البلدان التي لديها قوانين شاملة حول أحزمة المقاعد.
- عدد البلدان التي لديها معطيات وطنية حول معدلات ارتداء أحزمة المقاعد (الأمامية، والخلفية).
- عدد البلدان التي لديها قوانين خاصة بأحزمة سلامة الأطفال.
- عدد البلدان التي لديها سياسات رسمية لتنظيم الإجهاد بين قائدي المركبات التجارية.

اختيارية

- عدد البلدان التي لديها معطيات وطنية حول السرعات على شبكة الطرق وفقاً لنوع الطريق.
- عدد البلدان التي لديها معطيات وطنية حول معدلات ارتداء أحزمة سلامة الأطفال.
- عدد البلدان التي تبنت المعايير الجديدة للأيزو ISO 39001.
- عدد البلدان التي تقدم تقارير عن التصادمات على الطرق كفئة من البيانات المسجلة عن الإصابات المهنية.
- عدد البلدان التي تستضيف أسابيع دورية للسلامة على الطرق.

مؤشرات القاعدة 5
<p>أساسية</p> <ul style="list-style-type: none"> • عدد البلدان التي تتطلب نُظُم تأمين لجميع السائقين من قِبَل طرف ثالث. • عدد البلدان التي تخصص رقماً هاتفياً وطنياً واحداً لخدمات الطوارئ. • عدد البلدان التي لديها مراكز محددة لرعاية الرضوح.
<p>اختيارية</p> <ul style="list-style-type: none"> • عدد البلدان التي تلزم العاملين في رعاية الطوارئ بالحصول على تدريب خاص في رعاية الرضوح.

المؤشرات: الأنشطة الدولية
<p>أساسية</p> <ul style="list-style-type: none"> • عدد الوفيات الناجمة عن حوادث المرور على الطرق كمؤشر أساسي مجمع لكل الأنشطة. • حجم التمويل المخصص للسلامة على الطرق الذي يقدمه مجتمع المانحين الدولي (هما فيه الوكالات الإنمائية، والوكالات المانحة، والمؤسسات، والقطاع الخاص، والمانحون الآخرون).

ثانياً. تقارير منظمة الصحة العالمية عن حالة السلامة على الطرق (2011، 2013، 2015، 2018)⁹

استمراراً لما دأبت على وضعه عن حالة الطرق ووفيات المرور وإصابات حوادث الطرق، فقد وضعت منظمة الصحة العالمية خلال الفترة اللاحقة على إعلان الأمم المتحدة عن العقد الدولي للسلامة على الطرق في العام 2010، ثلاثة تقارير عالمية عن السلامة على الطرق، مشيرةً فيها إلى التحديات القائمة والإجراءات المنجزة ومدى التقدم المحرز على صعيد تنفيذ خطة العقد الدولي

9 تقارير منظمة الصحة العالمية المنشورة على الموقع الإلكتروني للمنظمة بتاريخ 19 حزيران 2019: www.who.int.

التي وضعتها منظمة الصحة العالمية سالفه الذكر، إضافة إلى تقرير إقليمي (إقليم شرق المتوسط) في الشأن ذاته. ومن أهم التوصيات التي جاءت بها تلك التقارير:

● **التقرير الإقليمي عن حالة السلامة على الطرق 2011 (إقليم شرق المتوسط)**

سجل التقرير المرحلي حول الوضع الإقليمي لشرق المتوسط فيما يتعلق بحوادث السير،¹⁰ أن التحدي الأساسي الذي لا يزال بادياً في ذلك الحين، ولا يزال قائماً حتى الآن، في العديد من الدول، هو ندرة المعلومات الموثوقة وذات المصدقية، وافتقار البلدان الأعضاء في الإقليم إلى خطة عمل وطنية موحدة متعددة القطاعات، تشتمل على أدوار ومسؤوليات وأهداف محددة من أجل التعاطي مع قضية الإصابات على الطرق، باعتبارها واحدة من قضايا الصحة العمومية، إضافة إلى أن نظم الرعاية اللاحقة وخدمات إعادة التأهيل لا تزال دون المعايير الدولية المقبولة. كما إن معظم بلدان الإقليم ليس لديها سوى قدرات محدودة للوقاية من الإصابات الناجمة عن الحوادث المرورية على الطرق.

جاء هذا التقرير بعد قرار الجمعية العامة للأمم المتحدة في العام 2010 باعتماد الفترة 2011-2020 عقداً دولياً للسلامة على الطرق، ووضع منظمة الصحة العالمية الخطة التنفيذية لهذا العقد، ومن بين التوجهات المستقبلية التي أشار إليها هذا التقرير كواجب على وزارات الصحة:

- تسمية مسؤول وطني عن عقد العمل من أجل السلامة على الطرق.
- إعداد ومراجعة خططها الوطنية لتنفيذ أنشطة عقد العمل من أجل السلامة على الطرق، وذلك من خلال عملية تشاورية متعددة القطاعات ومتعددة التخصصات، مع وضع أهداف ملائمة ومؤشرات واضحة للرصد والتقييم وربطها ببنود الميزانية.
- القيام بدور المحتسب في الهيئة القيادية المتعددة القطاعات المعنية بالسلامة على الطرق، التي يتعين أن تكون لها سلطة تشريعية، وأن تخصص لها الموارد الكافية.

10 منظمة الصحة العالمية-المكتب الإقليمي لشرق المتوسط، التقرير المرحلي حول الوضع الإقليمي للإصابات الناجمة عن حوادث المرور على الطرق، الصادر في تموز 2011، منشور على الموقع الإلكتروني لمنظمة الصحة العالمية: www.who.int.

- المساهمة الفعالة في الأنشطة العالمية والإقليمية حول السلامة على الطرق، والاستفادة القصوى من الفرص والموارد والخبرات.

وقد تضمن هذا التقرير جدولاً حدد الوضع الحالي والإجراءات الموصى بها لعدد من المجالات الخاصة بالسلامة على الطرق في مختلف بلدان الإقليم، معتمداً على البيانات التي تضمنها تقرير الوضع العالمي للسلامة على الطرق، ومن استبيان شارك في إعداده منسقي البيانات العالمية الذين شاركوا في إعداد النسخة الثانية من تقرير الوضع العالمي للسلامة على الطرق في أيار 2011.

● التقرير العالمي عن حالة السلامة على الطرق 2013

رصد التقرير العالمي عن حالة السلامة على الطرق للعام 2013 وضع السلامة على الطرق في العالم ذلك العام، ومن أهم ما جاء به هذا التقرير:

- إن الإصابات الناجمة عن التصادمات على الطرق هي السبب الرئيسي الثامن للوفيات في العالم، والسبب الرئيسي لوفيات الشباب الذين تتراوح أعمارهم بين 15 و 29 سنة. وتشير الاتجاهات الحالية إلى أن الوفيات الناجمة عن التصادمات على الطرق، ستصبح بحلول العام 2030 السبب الخامس للوفيات، إن لم تتخذ إجراءات عاجلة بصدها.
- لم تطرأ خلال السنوات الثلاث المنصرمة زيادة على عدد الوفيات الناجمة عن تصادمات الطرق سنوياً، لكن عددها لا يزال مرتفعاً بشكل غير مقبول، بمعدل 1.24 مليون وفاة في العالم.
- سنت 35 بلداً قوانين جديدة بشأن السلامة على الطرق، غير أن هذه البلدان لا تحوي أكثر من 7% من نسبة سكان العالم.
- يقتصر عدد البلدان التي تطبق حدود السرعة القصوى في المناطق الحضرية بمعدل 50 كيلومتراً في الساعة، على 59 بلداً فقط (39% من سكان العالم، وتضم 2.67 مليار نسمة).

- يوجد 89 بلداً يقطنها 66% من سكان العالم (4.6 مليار نسمة) تطبق قانوناً شاملاً بشأن القيادة تحت تأثير الكحول، الذي يعين حد تركيز الكحول في الدم بمقدار 0.05 غم/دل أو أقل.
 - يوجد 90 بلداً يقطنها 77% من سكان العالم، تطبق قانوناً شاملاً بشأن الخوذات، يشمل جميع راكبي الدراجات، وكل أنواع الطرق، وشتى أنواع المحركات، وتطبق معياراً بشأن ارتداء الخوذات.
 - يطبق أكثر من نصف إجمالي بلدان العالم قوانين تنظم تقييد حركة الأطفال.
 - ضعف الإجراءات الحكومية الموجهة للمشاة وراكبي الدراجات الهوائية، علماً بأن 27% من ضحايا التصادمات على الطرق من هذه الفئة.
- وفي ختامه، أشار التقرير إلى أن هناك تقدماً محرزاً في تحسين السلامة على الطرق وإنقاذ الأرواح في عدد من بلدان العالم، غير أن الحاجة لا تزال قائمة لاتخاذ إجراءات أسرع وأكثر تنسيقاً، منعاً لفقدان العديد من الأرواح على الطرق دون داعٍ. ومن أجل بلوغ أهداف العقد وأغراضه، أوصى التقرير بما يلي:
- حاجة الحكومات إلى إصدار تشريع شامل يستوفي أفضل الممارسات بشأن جميع عوامل الخطر الرئيسية لمعالجة أسباب الوفاة والإصابات والإعاقة التي يمكن اتقاؤها.
 - ضرورة استثمار الحكومات ما يكفي من الموارد المالية والبشرية في مجال إنفاذ هذه القوانين باعتبارها عنصراً أساسياً من عناصر تكليفلها بالنجاح. ويمكن أن يمثل رفع مستوى الوعي العام استراتيجية مهمة لزيادة فهم وتعزيز هذه التدابير التشريعية وتدابير الإنفاذ.
 - يلزم بذل جهود منسقة لتعزيز البنية التحتية للطرق بما يؤمن سلامة المشاة وراكبي الدراجات. ويجب أن تراعى احتياجات مستخدمي الطرق هؤلاء قبل اتخاذ القرارات المتعلقة برسم سياسات السلامة على الطرق وتخطيط وسائل الأراضي واستخدامها. ويلزم أن تنظر الحكومات تحديداً في السبل الكفيلة بدمج وسائل النقل غير المجهزة بمحركات في شبكات نقل أكثر استدامة وأماناً.

كما قدم التقرير عدداً من التوصيات الأخرى التي ينبغي أن تطبقها الحكومات لتحسين السلامة على الطرق فيها، وهي تشمل تحسين أمان البنية التحتية للطرق، وتكثيف الأعمال الرامية إلى تحسين معايير أمن المركبات، وتحسين خدمات الرعاية اللاحقة للتصادمات، وتنسيق الإبلاغ عن البيانات المتعلقة بالإصابات الناجمة عن التصادمات على الطرق.

● التقرير العالمي عن حالة السلامة على الطرق 2015

بيّن هذا التقرير حالة السلامة على الطرق عالمياً للعام 2015. وأشار إلى أن هناك 1.25 مليون شخص يلقون حتفهم سنوياً على الطرق في العالم، وأنّ ذلك الرقم بقي مستقراً منذ العام 2007. وفي ظل الزيادة السريعة في استعمال المركبات المزودة بمحركات، يعتبر هذا الاستقرار في الوفيات التي كان متوقعاً لها أن تزداد بهذا الشكل أو ذاك، مؤشراً على ما أُحرز من تقدم. ولكن من الواضح أن تلك الجهود الرامية إلى الحد من الوفيات الناجمة عن حوادث الطرق ما زالت غير كافية إذا ما أُريد تحقيق الغايات الدولية للسلامة على الطرق التي حددتها خطة التنمية المستدامة سالفه الذكر.

ومن بين أهم الخطوات الدالة على التقدم المحرز في إنفاذ خطة العقد الدولي للسلامة على الطرق هو اعتماد المجتمع الدولي غاية من غايات الهدف 3 من أهداف التنمية المستدامة لخفض وفيات الحوادث المرورية إلى النصف بحلول العام 2020.

وكذلك أشار التقرير إلى استقرار معدل الوفيات الناجمة عن حوادث الطرق على الرغم من زيادة السكان في العالم بنسبة 4%، والزيادة في عدد المركبات الآلية بنسبة 16%. فالجهود المبذولة في مجال السلامة على الطرق خلال السنوات الثلاث الماضية أدت إلى إنقاذ الأرواح.

كما يشير التقرير في استنتاجاته إلى تمكن عدد من البلدان من إدخال تحسينات فعالة وطويلة الأمد في مجال السلامة على الطرق، من خلال اعتمادها نهجاً واسع النطاق، يتناول أبعاداً عديدة من موضوع السلامة على الطرق. كما أشار إلى أن التحدي الماثل هو تكرار التوجهات المختلفة في تخفيض الوفيات الناجمة عن حوادث الطرق في بلدان أخرى، ولكن ضمن أطر زمنية أقصر، إضافة إلى أن الإرادة السياسية تؤدي دوراً حاسماً في توجيه تلك التغييرات.

ومع ذلك، يلزم العمل فيما يخص عدداً من المسائل المعيّنة على النحو التالي:

- يمكن أن تكون القوانين الجيدة فيما يتعلق بعوامل الخطر الأساسية فعالة في الحد من الإصابات والوفيات الناجمة عن حوادث الطرق. وقد أُحرِز بعض التقدم كما يلي: فخلال السنوات الثلاث الماضية، قام 17 بلداً (تمثل نسبة 5.7% من سكان العالم) بتعديل قوانينها لتتماشى مع أفضل الممارسات الخاصة بعوامل الخطر الأساسية. ولكن على الرغم من ذلك، يبقى العديد من البلدان بعيداً كل البُعد عن ضمان توافق قوانينها مع المعايير الدولية.
- غالباً ما يقوِّض انعدام الإنفاذ قدرة القوانين الخاصة بالسلامة على الطرق على الحد من الإصابات والوفيات. فلا بدّ من بذل جهد إضافي صوب زيادة أنشطة الإنفاذ قدر الإمكان.
- لا يُولى اهتمام كافٍ لاحتياجات المشاة وراكبي الدراجات الهوائية وتلك النارية، الذين يشكلون معاً نسبة 49% من مجمل الوفيات الناجمة عن حوادث الطرق. ولن تتسنى زيادة السلامة على الطرق في العالم إلا في حال بُحِثت احتياجات مستخدمي الطرق هؤلاء في جميع النُهج الخاصة بالسلامة على الطرق. أما زيادة سلامة ممارسة المشي وركوب الدراجات الهوائية فستأتي كذلك بمنافع إيجابية مشتركة إن أصبحت وسائل النقل غير المزوّدة بمحركات أكثر رواجاً، بما فيها زيادة ممارسة النشاط البدني، وتقليل الانبعاثات وجني الفوائد الصحية المرتبطة بهذه التغييرات.
- تشكل زيادة سلامة السيارات عنصراً حيوياً من عناصر إنقاذ الأرواح على الطرق. ولكن ما زالت هناك نسبة 80% من بلدان العالم، وبخاصة البلدان المنخفضة الدخل، وتلك المتوسطة الدخل، عاجزة عن الالتزام حتى بالمعايير الدولية الأساسية المتعلقة بسلامة المركبات. فانعدام هذه المعايير في البلدان متوسطة الدخل، ينطوي على خطورة تقويض الجهود العالمية الهادفة إلى زيادة سلامة الطرق.
- يجب على الحكومات أن تسرّع في الامتثال للحد الأدنى من المعايير الدولية لسلامة المركبات الخاصة بالجهات التي تصنّع المركبات، وتلك التي تجمّع أجزاءها، وأن تحد من استيراد مركبات لا تفي بالمعايير.

- يلزم أن تعالج البلدان عدداً من المجالات الأخرى من أجل تحسين السلامة على الطرق، ومن بينها تحسين نوعية بياناتها المتعلقة بالإصابات الناجمة عن حوادث الطرق، وتنسيق البيانات لتتماشى مع المعايير الدولية، وتوكيل هيئة رائدة تتمتع بما يلزم من سلطات وموارد من أجل وضع استراتيجية وطنية للسلامة على الطرق تشرف على تطبيقها، إضافة إلى تحسين نوعية الرعاية المقدمة لمن يعاني من إصابات ناجمة عن حوادث الطرق.

وتمثل هذه البيانات حالة السلامة على الطرق بعد مرور ثلاث سنوات على إعلان عقد العمل من أجل السلامة على الطرق، وتشير إلى أنه على الرغم من وجود قاعدة بيانات قوية تثبت الناجح من الأعمال، فإن موضوع السلامة على الطرق لا يحظى بالاهتمام الكافي، وإن ثمةً باهظاً يُدفع من حيث ما يُحصد من أرواح ويقع من إصابات يطول أمددها، وما يُسلط من ضغط على خدمات الرعاية الصحية. أما الاهتمام الدولي بمسألة السلامة على الطرق الذي وعدت به الغاية الجديدة لأهداف التنمية المستدامة، والقاضية بخفض عدد الوفيات والإصابات الناجمة عن حوادث الطرق إلى النصف بحلول العام 2020، فهو يتيح فرصة ذهبية أمام إنجاز المزيد من العمل الذي تمس الحاجة إليه، وهي فرصة يجب على جميع البلدان أن تغتنيها. وهكذا، يمكن تسريع وتيرة التقدم المحرز وتحقيق تخفيض فعلي في الوفيات الناجمة عن حوادث الطرق.

● التقرير العالمي عن حالة السلامة على الطرق¹¹ 2018

أشار التقرير العالمي عن حالة السلامة على الطرق 2018 إلى التزايد المستمر للوفيات الناجمة عن حوادث المرور، حيث تتسبب في 1.35 مليون حالة وفاة سنوياً على المستوى العالمي، التي باتت السبب الرئيسي لإزهاق أرواح الأطفال والشباب الذين تتراوح أعمارهم بين 5 سنوات و29 سنة. كما يشير التقرير إلى الزيادة في عدد الوفيات الناجمة عن حوادث الطرق، على الرغم من الاستقرار الذي شهده العالم في السنوات الأخيرة في هذا الشأن.

وأشار التقرير إلى أنه في البيانات التي أُحرز فيها تقدم، فإنه يُعزى، إلى حد بعيد، إلى تحسين التشريعات التي تتناول المخاطر الرئيسية مثل تجاوز السرعة المقررة، والقيادة تحت تأثير

11 الموقع الإلكتروني لمنظمة الصحة العالمية بتاريخ 2019/6/18: www.who.int

الكحول، وعدم استخدام أحزمة الأمان وخوذات الدراجات النارية، ومُقيّدات حركة الأطفال؛ وتحسين البنية التحتية، مثل أرصفة المشاة، والممرات المخصصة لراكبي الدراجات الهوائية والنارية؛ وتحسين معايير المركبات مثل تلك التي تفرض التحكم الإلكتروني في الثبات ونظم الكبح المتقدمة؛ وتحسين مستويات الرعاية التالية للتصادمات.

ويوثق التقرير إسهام تلك التدابير في خفض الوفيات الناجمة عن المرور على الطرق في 48 بلداً من البلدان المتوسطة الدخل، والأخرى المرتفعة الدخل. ومع ذلك، لم يحقق أي بلد من البلدان المنخفضة الدخل انخفاضاً في عدد الوفيات بوجه عام، وهو ما يرجع إلى أسباب على رأسها غياب تلك التدابير.

وفي الواقع، لا يزال خطر الوفاة من جراء حوادث المرور على الطرق أعلى بمقدار ثلاث مرات في البلدان المنخفضة الدخل عنه في الأخرى المرتفعة الدخل. وتستحوذ أفريقيا على أعلى المعدلات (26.6 لكل 100000 نسمة)، بينما تستحوذ أوروبا على أدناها (9.3 لكل 100000 نسمة). ومن ناحية أخرى، منذ صدور العدد السابق من التقرير (العام 2015)، أبلغت ثلاثة أقاليم في العالم عن حدوث انخفاض في معدلات الوفيات الناجمة عن حوادث الطرق، وهي أقاليم الأمريكيتين، وأوروبا، وغرب المحيط الهادئ.

ويعكس نوع مستخدمي الطريق كذلك التفاوتات في الوفيات الناجمة عن حوادث المرور. فعلى الصعيد العالمي، تشكل نسبة المشاة وراكبي الدراجات 26% من مجموع من تُزَهَق أرواحهم من جراء حوادث الطرق، بينما يصل ذلك العدد إلى 44% في أفريقيا، وإلى 36% في شرق المتوسط. وتشكل نسبة قائدي الدراجات النارية وركابها 28% من مجموع من تُزَهَق أرواحهم من جراء حوادث الطرق. لكن بعض الأقاليم تشهد نسبة أعلى، إذ تبلغ 43% في جنوب شرق آسيا، بينما تبلغ 36% في غرب المحيط الهادئ.

ومقارنته بالتقرير السابق من هذه السلسلة، يضيف التقرير العالمي عن حالة السلامة على الطرق 2018 ما يلي:

- عدّل 22 بلداً قوانينه المتعلقة بواحد أو أكثر من عوامل الخطر؛ بغية مواءمتها مع أفضل الممارسات، بحيث أصبحت تشمل مليار شخص آخر.

- لدى 46 بلداً تضم 3 مليارات نسمة، قوانين تعين الحدود القصوى للسرعة، وتتواءم مع أفضل الممارسات.
- لدى 45 بلداً تضم 2.3 مليار نسمة حالياً قوانين تتعلق بالقيادة تحت تأثير الكحول، وتتواءم مع أفضل الممارسات.
- لدى 49 بلداً تضم 2.7 مليار نسمة حالياً، قوانين تتعلق باستخدام خوذة الدراجات النارية، وتتواءم مع أفضل الممارسات.
- لدى 105 بلدان تضم 5.3 مليارات نسمة حالياً، قوانين تتعلق باستخدام أحزمة الأمان، وتتواءم مع أفضل الممارسات.
- لدى 33 بلداً تضم 652 مليون نسمة حالياً، قوانين تتعلق باستخدام نُظم تقييد حركة الأطفال، وتتواءم مع أفضل الممارسات.
- تُجري 114 بلداً حالياً تقييماً منهجياً ما للطرق القائمة أو تصنفها بالنجوم.
- لم ينفذ سوى 40 بلداً، تضم مليار نسمة، ما لا يقل عن 7 من معايير مأمونية المركبات ذات الأولوية التي حددتها الأمم المتحدة.
- لدى أكثر من نصف البلدان (62%) رقم هاتفي يغطي البلد بأكمله لتفعيل نظام الرعاية الطارئة.
- لدى 55% من البلدان عملية رسمية لتدريب مقدمي رعاية ما قبل المستشفى واعتمادهم.

ثالثاً. السلامة على الطرق في أهداف التنمية المستدامة 2030¹²

في أيلول 2015، اعتمد رؤساء الدول الذين حضروا الجمعية العامة للأمم المتحدة خطة التنمية المستدامة 2030. وقد اهتمت هذه الأهداف، في أكثر من هدف منها، بالسلامة على الطرق، نظراً لأهمية هذا الموضوع على صحة الإنسان وسلامته وحياته، وانعكاساتها على مناحي حياته الأخرى كافة.

12 قرار الجمعية العامة للأمم المتحدة رقم 70/1/RES/A بعنوان «تحويل عالمنا: خطة التنمية المستدامة للعام 2030»، الصادر بتاريخ 25 أيلول 2015، منشور على الموقع الإلكتروني: <https://undocs.org/ar>.

فقد هدفت الغاية 6 من الهدف 3 من أهداف التنمية المستدامة 2030، المتعلق بالحق في الصحة، إلى «خفض عدد الوفيات والإصابات الناجمة عن حوادث المرور إلى النصف بحلول العام 2020». وهدفت، كذلك، الغاية 2 من هدف التنمية رقم 11 المتعلق بـ «جعل المدن والمستوطنات البشرية شاملة للجميع، وآمنة وقادرة على الصمود ومستدامة»، إلى «توفير إمكانية وصول الجميع إلى نظم نقل مأمونة وميسورة التكلفة ويسهل الوصول إليها ومستدامة، وتحسن السلامة على الطرق، ولاسيما من خلال توسيع نطاق النقل العام، مع إيلاء اهتمام خاص لاحتياجات الأشخاص الذين يعيشون في ظل ظروف هشة، والنساء والأطفال والأشخاص ذوي الإعاقة وكبار السن، بحلول العام 2030».

واعتبرت منظمة الصحة العالمية في تقريرها العالمي عن حالة السلامة على الطرق الصادر في العام 2015 سالف الذكر، أن إدراج غاية طموحة إلى هذا الحد، تعنى بوفيات حوادث الطرق، (خفض وفيات الحوادث المرورية إلى ما دون النصف بحلول العام 2020) ضمن أهداف التنمية المستدامة، يعتبر تقدماً كبيراً بالنسبة إلى السلامة على الطرق، بل يعكس اعترافاً متزايداً بالخسائر الفادحة التي تسببها الإصابات الناجمة عن حوادث الطرق، إذ تشكل تصادمات الطرق السبب الرئيسي لوفاة من تتراوح أعمارهم بين 15-29 سنة، واعترافاً بالعبء الثقيل الذي تلقىه على الاقتصاديات الوطنية والأسر، وكذلك اعتراف بقاعدة البيانات العلمية القوية وأثرها في خفض عدد الإصابات الناجمة عن حوادث الطرق.¹³

13 منظمة الصحة العالمية. التقرير العالمي الثالث عن حالة السلامة على الطرق العام 2015، منشور على الموقع الإلكتروني للمنظمة: www.who.int.

المبحث الثاني

السلامة على الطرق على المستوى الوطني

على ضوء مراجعاتها للجهود الدولية المختلفة في مجال السلامة المرورية وتأثيراتها على حقوق الإنسان المختلفة، وفي إطار مراجعتها للجهود الوطنية في هذا الشأن، تعرض الهيئة في هذا المبحث لإدارة السلامة المرورية على المستوى الوطني، والتشريعات التي تحكم العمل، والخطط القطاعية في هذا المجال، إضافة إلى عرضها لبعض البيانات الوطنية والدولية المتوفرة في هذا الشأن، وصولاً إلى الخروج بالاستنتاجات الضرورية الواجب فعلها في إطار مواءمة المنظومة السياسية والتشريعية الوطنية مع المعايير العالمية.

أولاً. الإطار الإداري والتشريعي للسلامة على الطرق

وفي هذا المحور نتطرق لبندين، الأول ويتحدث عن الإطار الإداري للسلامة على الطرق ولاسيما المؤسسات العاملة في هذا المجال، في حين يتطرق البند الثاني للإطار التشريعي للسلامة على الطرق.

البند الأول. الإطار الإداري للسلامة على الطرق

ترتبط السلامة على الطرق بعمل مجموعة من الجهات والمؤسسات الرسمية، وفيما يلي موجز عن هذه المؤسسات:

1. المجلس الأعلى للمرور: على الرغم من أن توجهات المشرع لدى وضعه قانون المرور في العام 2000

سالف الذكر، وتعديله بالقانون الأساسي لعام 2003،¹⁴ بإلحاق هذا المجلس بأعلى جهة تنفيذية في الدولة، وهو مجلس الوزراء الا ان التطبيق الفعلي لقصد المشرع في هذا الصدد انخفض إلى حد كبير، بحيث تم إلحاقه بوزارة النقل والمواصلات، رغم انه يتشكل من العديد من الوزارات والجهات الحكومية. فقد شكّل المجلس الأعلى للمرور بموجب قرار مجلس الوزراء رقم (271) لسنة 2005، وإنفاذاً للمادة (118) من قانون المرور رقم (5) لسنة 2000 بعد تعديلها بالقانون الاساسي. كما إن المجلس ليس له جسم واضح الاستقلالية، وإنما يتبع وزارة النقل والمواصلات،¹⁵ ويرأسه وزير النقل والمواصلات، وأمين سره هو وكيل الوزارة ذاتها، ويضم في عضويته جهات حكومية وأهلية أخرى عديدة.

يتكون التمثيل الحكومي في المجلس من وزارات النقل والمواصلات، والداخلية (من خلال الإدارة العامة للمرور)، والأشغال العامة، والحكم المحلي، والمالية، والإعلام، والتربية والتعليم، والصحة، وسلطة جودة البيئة. كما يضم المجلس من القطاع الأهلي والخاص كلاً من المجلس الأعلى لمنع حوادث الطرق، واتحاد شركات التأمين، والصندوق الفلسطيني لتعويض مصابي حوادث الطرق، واتحاد نقابة السائقين، واتحاد شركات الباصات، ونقابة مدارس تعليم القيادة.

وقد أناط القانون بالمجلس المهّمات التالية:¹⁶

- (1) رسم السياسة العامة لمرق المرور ووضع خطط ووسائل وأساليب النهوض به.
- (2) يقوم بتحديد مهام ومسؤوليات الوزارات والهيئات والجهات القائمة على تنفيذ خطط مرقق المرور.
- (3) تشكيل لجان المرور المحلية.

14 منحت المادة 69 من القانون الأساسي المعدل لعام 2003 مجلس الوزراء صلاحية انشاء او الغاء الهيئات والمؤسسات المختلفة التي تدخل في تشكيل الجهاز الإداري، فنصت على انه: «يختص مجلس الوزراء بما يلي : 1- وضع السياسة العامة في حدود اختصاصه، وفي ضوء البرنامج الوزاري المصادق عليه من المجلس التشريعي... 4- إعداد الجهاز الإداري، ووضع هيكله، وتزويده بكافة الوسائل اللازمة، والإشراف عليه ومتابعته... 9- إنشاء أو إلغاء الهيئات والمؤسسات والسلطات أو ما في حكمها من وحدات الجهاز الإداري التي يشملها الجهاز التنفيذي التابع للحكومة، على ان ينظم كل منها بقانون».

15 نصت المادة 118 من قانون المرور رقم (5) لسنة 2000 على ان يختص المجلس الأعلى للمرور بـ: 1. رسم السياسة العامة لمرقق المرور ووضع خطط ووسائل وأساليب النهوض به. 2. يقوم بتحديد مهام ومسؤوليات الوزارات والهيئات والجهات القائمة على تنفيذ خطط مرقق المرور. 3. تشكيل لجان المرور المحلية».

16 المرجع السابق.

- ونص قرار تشكيل المجلس الأعلى للمرور على منحه المهمات التالية:¹⁷
- تطوير اللوائح والتشريعات المرورية وهندسة الطرق بما يتواءم مع المعايير المحلية والدولية.
 - اقتراح الحلول الناجحة لكل ما يطرأ من مستجدات في مجال سلامة المرور.
 - وضع استراتيجية شاملة للسلامة المرورية.
 - إدخال التقنيات الحديثة في مجال الهندسة والأنظمة المرورية لرفع كفاءة أداء شبكات الطرق.
 - إنشاء قواعد بيانات خاصة بالمرور.
 - تضمين المنهاج التعليمي في المناهج الفلسطينية.
 - العمل بالمعايير البيئية في مجال الطرق والسلامة المرورية بما يتفق وقانون البيئة.
2. وزارة النقل والمواصلات.

3. أجسام أخرى (وزارة الأشغال العامة والإسكان، وزارة الحكم المحلي، وزارة الصحة، وزارة الداخلية، وزارة الإعلام، وزارة التربية والتعليم، سلطة جودة البيئة).

البند الثاني. الإطار التشريعي للسلامة على الطرق

إلى جانب الأحكام القانونية المتناثرة في العديد من التشريعات بشأن السلامة المرورية كقانون الهيئات المحلية، وقانون الصحة، ومنظومة تأمين المركبات، والتشريعات المتعلقة بالتنظيم والبناء، يشكل قانون المرور رقم (5) لسنة 2000 وتعديلاته، واللائحة التنفيذية له الصادرة في العام 2005 وتعديلاتها، الجزء الأبرز في إطار التشريعات التي تحكم المرور، وتنظم جانب السلامة على الطرق. وفيما يلي مراجعة موجزة لهذا التشريع واللائحة التنفيذية المنظمة له.

17 بحسب المادة (8) من قرار مجلس الوزراء رقم (271) لسنة 2005 بإنشاء المجلس الأعلى للمرور وتنظيمه، منشور في العدد (65) من الوقائع الفلسطينية الصادرة في العام 2006.

● قانون المرور لسنة 2000

بغرض وضع الإطار القانوني المنظم لقضايا المرور والسلامة المرورية، وضعت دولة فلسطين قانون المرور رقم (5) لسنة 2000،¹⁸ وأجرت عليه تعديلات طفيفة في الأعوام 2008 و2014، و2019. وقد عالج هذا القانون بتعديلاته المذكورة محاور عدة ذات علاقة بالقضايا المرورية الأهم، ولاسيما القضايا المتعلقة بالأمر التالى:

- تسجيل المركبات وترخيصها.
- المتانة والأمن في المركبات، والشروط الواجب توفرها في المركبة حتى تكون متينة وآمنة.
- منح رخص قيادة للمركبة وشروط ذلك.
- قواعد المرور وآدابه كالسلوك في الطريق، وتصرفات عابر الطريق، والطريق ومسالكها، والتحول والاستدارة والسير إلى الخلف، والالتقاء والتجاوز والمسافة بين المركبات، والسرعة، وحق الأولوية في المرور، ووقوف المركبات وإعطاء الإشارة والإنارة، ونقل الركاب والحمولة وجر المركبات، ومركبات الأمن وشروط التزامها بقواعد المرور، وقضايا المشاة والدراجات والحيوانات، وحوادث الطرق، وإشارات المرور، والقضايا المتعلقة بالحافلات والمركبات العمومية.
- تشكيل المجلس الأعلى للمرور.
- الرسوم والعقوبات.

فيما اقتصرت الفكرة في مشروع القرار بقانون لسنة 2019 المعدل لقانون المرور، على منح من تفوضهم وزارة النقل والمواصلات من مفتشي الوزارة ودوريات السلامة على الطرق صفة الضبطية القضائية فيما يتعلق بإنجاز أعمال وظيفتهم، علماً أن أغلب الصلاحيات المنوطة بهذه الضابطة منوطة بالأساس بشرطة المرور بحسب نصوص قانون المرور العام لسنة 2000 سالف الذكر.¹⁹

18 نشرت الهيئة في العام 2019 مطوية ضمت هذا القانون بتعديلاته المختلفة 2000، و2008، و2014، إضافة إلى اللائحة المنفذة لهذا القانون والصادرة في العام 2005 وتعديلاتها المختلفة في الأعوام 2008-2011، و2017.

19 للمزيد، راجع مواد قانون المرور رقم (5) لسنة 2000 سالف الذكر، ولاسيما المواد التالية: 4/12، 26، 28، 37، 42-43، 54، 61، 74، 76-78، 81، 98/11، 100، 116، 121، 172، 174، 188، 215، 219، 227، 230، 234، 263، 265، 267، 273، 294، 307-308، 348.

غير أن هذا القانون لم يُبنَ بالأساس بناء شاملاً ومتكاملاً على أساس الالتزام بالمعايير الدولية المتعلقة بالسلامة على الطرق، بحيث يتضمن كافة القضايا التي تتطرق إليها هذه المعايير. وعلى الرغم من أنه تضمن عدداً من القضايا المهمة المنظمة لقيادة المركبات والشروط الواجب توفرها في المركبة، أو فيمن يقودها، أو من يستخدم الطريق الذي تستخدمها هذه المركبة بحسب ما أسلفنا، فإن مراجعات الجهات الرسمية نفسها أشارت إلى أن هذا القانون لا يرقى إلى أن يكون قانون طرق متخصصاً وعصرياً ويلبي الاحتياجات التطويرية كافة،²⁰ ويحتاج، إضافة إلى المنظومة القانونية التي تحكم السلامة على الطرق، إلى المراجعة، بما يكفل حقوق الإنسان كافة، ولاسيما حقه في الحياة، وحقه في سلامته الجسدية، وحقه في صحته.

وانطلاقاً من القواعد الخمس التي ذكرها العقد الدولي سالف الذكر، فإن الهيئة ترى أنه قد يكون من المناسب مراجعة هذا القانون والمنظومة القانونية ذات العلاقة من المختصين في مجال السلامة على الطرق والمرور، والبحث في مدى الحاجة إلى أن ينطلق في صياغته وهيكلته العامة والموضوعات التي ينبغي معالجتها والبنية العامة له من القواعد الخمس التي أشارت إليها خطة العقد الدولي للسلامة على الطرق (2011-2020) سالف الذكر، ولاسيما التالية:

القاعدة الأولى: إدارة شؤون السلامة على الطرق.

القاعدة الثانية: القضايا المتعلقة بتجهيز وتأهيل الطرق لكي يكون التنقل أكثر أمناً.

القاعدة الثالثة: القضايا المتعلقة بأن تكون المركبات أكثر أمناً.

القاعدة الرابعة: القضايا المتعلقة بجعل مستخدمي الطرق أكثر أمناً.

القاعدة الخامسة: القضايا المتعلقة بالإجراءات الواجبة اتخاذها ما بعد وقوع حادث سير وتضرر الإنسان في جسده وحياته، وحاجته التأهيلية المختلفة في هذا الصدد.

مع الأخذ في الاعتبار أن الأمر في هذا الصدد يحتاج إلى مراجعة المنظومة القانونية بشأن السلامة على الطرق، وليس فقط قانون المرور المذكور، نظراً لإمكانية معالجة موضوعات السلامة على الطرق في قوانين أخرى أشير إليها سابقاً، إلى جانب قانون المرور.

20 في الجزئية المتعلقة بقطاع المواصلات العامة والنقل في الوثيقة التقنية التي وضعتها وزارة العدل حول إدماج حقوق الإنسان في خطة التنمية الوطنية الفلسطينية 2014-2016، أشارت إلى أن قانون المرور لسنة 2000 لم يتناول قضايا السلامة على الطرق والتلوث، وأنه لا يرقى لأن يكون قانون طرق متخصصاً وعصرياً ويلبي الاحتياجات التنموية كافة.

● اللائحة التنفيذية لقانون المرور²¹

بعد خمس سنوات من وضع قانون المرور المذكور أعلاه، وضع مجلس الوزراء اللائحة التنفيذية للقانون المذكور، التي تضمنت العديد من الموضوعات التنفيذية، ومن أهمها:

- الأحكام المتعلقة بتسجيل المركبة وإجراءات التسجيل.
- الأحكام المتعلقة بترخيص المركبة وإجراءات فحص سلامتها لغايات الترخيص وشروط ذلك، وإجراءات تجديد الترخيص وشطب المركبة غير الصالحة.
- الأحكام المتعلقة بملكية المركبة، وانتقال ملكيتها ولوحات تسجيلها.
- الأجزاء من المركبة التي تخضع للفحص عند ترخيصها، ولاسيما قياسات المركبة وأوزانها، والكوابل، والفرامل.
- ترخيص السائقين، وأنواع رخص القيادة، وإجراءات الترخيص والفحوصات الطبية.
- التعليم على قيادة المركبات والفحوصات اللازمة لذلك، وإجراءات الحصول على رخصة قيادة المركبة، والشروط الواجب توفرها فيمن يدرب على الحصول على رخصة قيادة المركبة.
- قواعد آداب المرور، بما في ذلك من إجراءات السلوك على الطريق، والطريق ومسالكها، والتحول والاستدارة والسفر إلى الخلف، وقضايا السرعة، والتجاوز، وإعطاء حق الأولوية، وإجراءات نقل الركاب والحمولة، وجر المركبات، وإجراءات عمل مركبات الأمان، والإنارة، وسير المشاة والدراجات العادية والنارية والحيوانات، والقضايا المتعلقة بحوادث الطرق، وإشارات المرور.
- الحافلات، بما في ذلك ترخيصها، وواجبات صاحب المركبة ومستخدميها، وقضايا نقل الركاب وواجباتهم.
- المركبات العمومية، بما في ذلك نقل الركاب في مركبات الأجرة، وإصدار رخص السفر العمومية والخصوصية، وواجبات صاحب الرخصة وقائد المركبة والراكب، وعدادات الدفع.

21 قرار مجلس الوزراء الفلسطيني رقم (393) لسنة 2005 باللائحة التنفيذية لقانون المرور رقم (5) لسنة 2000، والمنشورة في العدد 66 من الوقائع الفلسطينية الصادر في العام 2006.

- حركة السير الدولية.
- مخالفات المرور، وبرنامج النقاط والمخالفات، وتسليم رخص القيادة بعد السحب.

وفي الختام، فإن أي مراجعة للقانون الذي صدرت له هذه اللائحة التنفيذية على ضوء ما طرح في هذه المراجعة، سوف يعكس أثره على هذه اللائحة، ويلزم بمراجعتها على ضوء ما طرأ من تعديلات على القانون الذي صدرت تنفيذاً له.

ثالثاً. الخطط والاستراتيجيات القطاعية المتعلقة بالسلامة على الطرق

لم تضع المؤسسات الرسمية الوطنية التي تعمل في قطاع السلامة على الطرق استراتيجية وطنية شاملة للسلامة على الطرق، على الرغم من أن أجندة السياسات الوطنية 2017-2022 التي وضعتها دولة فلسطين في كانون الأول 2016، كانت قد أشارت، في أكثر من مكان فيها، إلى أنها ستعمل على بناء مقومات الاقتصاد الفلسطيني، ومنها تصميم وتنفيذ مشاريع البنية التحتية الحيوية اللازمة للاقتصاد؛ مثل شبكات المواصلات. وأضافت أنها، ضمن السياسة الوطنية والتدخلات السياساتية في ضوء الأولوية الوطنية العاشرة، ستعمل على توفير الاحتياجات الأساسية للتجمعات السكانية، ومنها تطوير أمطاط النقل المتعدد، وتحسين جودة خدمات النقل المقدمة للمواطنين.

من جهة أخرى، وعلى الرغم من إشارة تقرير دولة فلسطين الاستعراضي الوطني الطوعي الأول في العام 2018 إلى تسجيل ارتفاع حاد في حوادث السير، وفي عدد الوفيات الناجمة عنها، فإنه لم يشر في تطلعات الحكومة المستقبلية إلى أي إجراءات ستتخذ في هذا الصدد.

وفي إطار ردها على مخاطبة الهيئة المستفسرة فيها عن خطط الوزارات المختلفة المتعلقة بالسلامة على الطرق، وما جاء في ورشة العمل التي عقدتها الهيئة بعنوان «نحو استراتيجية وطنية للسلامة على الطرق» بتاريخ 2019/5/7، أفاد عدد من الوزارات/الجهات الحكومية بما يلي:

1. خطة/استراتيجية المجلس الأعلى للمرور:²² على الرغم من أن من اختصاصات المجلس، بحسب القانون، رسم السياسات العامة لمرفق المرور، ووضع خطط ووسائل وأساليب النهوض به، فإن الاستراتيجية الوطنية الشاملة للسلامة على الطرق التي وضعها المجلس

22 رسالة الهيئة للرئيس التنفيذي للمجلس الأعلى للمرور السيد محمود خالد رقم ت.س/20/2019 بتاريخ 2019/6/25.

لا ترقى²³ لأن تكون استراتيجية وطنية شاملة. فقد أشارت الخطة الاستراتيجية للمجلس الأعلى للمرور للفترة من 2019-2021 الصادرة في أيلول 2018، إلى أن الهدف الاستراتيجي العام للمجلس هو رفع مستوى السلامة المرورية على الطرق، والحد من الخسائر البشرية والانعكاسات الاجتماعية والاقتصادية الناتجة عن الحوادث المرورية. وقد تفرع عن هذا الهدف العام عدد من الأهداف الفرعية، تمثلت في مرفق مروري آمن، وترسيخ الثقافة المرورية لضمان سلامة الإنسان وممتلكاته؛ حفاظاً على أمن البلاد ومقوماتها البشرية والاقتصادية، وتعميق التعاون وتوثيقه مع المؤسسات الأهلية والإقليمية والدولية، والوصول إلى بيانات موحدة وشاملة لمنظومة قطاع المرور، من أجل رفع مستوى السلامة المرورية على الطرق.

كما أظهرت هذه الخطة الاحتياجات التدريبية التي تمثلت في: (1) عمل برامج تدريبية في برامج التحليل المروري الحديثة ودراسة الأثر المروري. (2) عمل برامج في مجال التصميم والإعلام وإنتاج الومضات الإذاعية والمرئية.

2. **خطة/استراتيجية وزارة النقل والمواصلات:** في ردها على رسالة الهيئة، أفادت وزارة النقل والمواصلات أن خطتها الخاصة بالسلامة على الطرق تشير إلى التالي:

- **أهداف الوزارة وسياساتها:** تهدف الوزارة إلى أن يكون قطاع النقل محوكماً ومتكاملاً وفق المعايير الدولية، وأن يتم توفير نقل آمن لمستخدمي الطريق، وأن يتم توفير شبكات طرق وفق المعايير الدولية.
- **سياسات القطاع:** من سياسات الوزارة توفير خدمات نقل ومواصلات في زمن وتكلفة مقبولة، وتعزيز السلامة المرورية، والارتقاء بمستوى ترخيص السائقين والمركبات ليتواءم مع المواصفات العالمية، ولاسيما مواصفات الاتحاد الأوروبي، والتخطيط الوطني الشامل لقطاعات النقل والمواصلات، بحيث يحقق ربطاً داخلياً ودولياً بكفاءة عالية، وبيئة تشريعية وتنظيمية تتوافق مع متطلبات دخول فلسطين في الاتفاقيات والمعاهدات الدولية والمتعلقة بقطاع النقل، ومبادئ النقل، ومبادئ حقوق الإنسان.

23 أشار الأستاذ وليد الاسطل المسؤول الإعلامي في المجلس الأعلى للمرور في نقاشه مع باحث الهيئة إلى أن الاستراتيجية التي وضعت بالفعل للمجلس وضعت في إطار الإمكانيات المتوفرة للمجلس.

- **الأولويات السياسية:** تتلخص هذه الأولويات في تقليل الحوادث المرورية وما ينتج عنها من وفيات وإصابات، والنهوض بصناعة النقل والمواصلات بما يحقق المصلحة العامة.
- **النشاطات:** انطلقت إجمالي النشاطات المنفذة من تبني الوزارة للتوجهات العالمية للسلامة المرورية؛ سواء في التوعية أو في وضع الدراسات أو تفعيل الرقابة على وسائل النقل.
- **الخطط المستقبلية:** أشارت الوزارة إلى خططها المستقبلية في مجال السلامة على الطرق في إطار أهدافها الاستراتيجية العامة سالف الذكر، ومنها: إعداد الدراسات الخاصة بالمخطط الشمولي للنقل وتنفيذه، استكمال دراسات تطوير قطاع النقل العام والقوانين، استكمال التواصل مع كافة الجهات ذات العلاقة، لمواءمة وسائل النقل العام مع احتياجات الأشخاص ذوي الإعاقة، استكمال إصدار الأدلة المرورية التي تساهم في عمليات تصميم الطرق التي تتوافق والسلامة المرورية، اتخاذ إجراءات عاجلة للتصدي لتغيير المناخ وآثاره لمعالجة الآثار البيئية المترتبة عن انبعاثات المركبات ومعالجتها.

وبالنظر إلى خطة وزارة النقل والمواصلات، ومقارنتها مع خطة المجلس الأعلى للمرور، يلاحظ أنها أكثر عمقاً وتركيزاً وقرباً من أن تكون نواة لخطة وطنية شاملة للسلامة على الطرق من خطة المجلس الأعلى للمرور.

3. **خطة/استراتيجية شرطة المرور بشأن السلامة على الطرق:**²⁴ أشارت الخطة التنفيذية لإدارة شرطة المرور للعام 2019 إلى أن الحد من حوادث المرور هو إحدى السياسات الخاصة بالخطة الاستراتيجية للشرطة الفلسطينية للأعوام 2017-2023، التي تقع ضمن الهدف الاستراتيجي الرابع، وهو ضمان الحكم الرشيد وخدمات ذات جودة عالية.

ولتحقيق هذا الهدف الاستراتيجي العام، وضعت الإدارة العامة لشرطة المرور مجموعة من

24 اجتماع مدير عام الهيئة والباحث مع مدير عام شرطة المرور العقيد الحقوقي أبو زيد أبو زيد بتاريخ 2019/3/3، واجتماع الباحث مع إدارة شرطة المرور بتاريخ 2019/7/3، والخطة التنفيذية لشرطة المرور للعام 2019 التي زودت بها الهيئة في اجتماعها الأخير المذكور.

الأهداف الفرعية التالية:

- رفع الوعي المروري.
 - مكافحة ظاهرة المركبات والدراجات غير القانونية.
 - رفع توصيات للجهات ذات العلاقة لتأهيل الطرق.
 - رفع توصيات للجهات ذات العلاقة لتنفيذ نظام النقاط المرورية.
4. **خطة/استراتيجية وزارة الأشغال العامة والإسكان بشأن السلامة على الطرق:** في ردها²⁵ على رسالة الهيئة،²⁶ أفادت وزارة الأشغال العامة والإسكان بأن السلامة المرورية تقع ضمن الهدف الاستراتيجي للوزارة المتعلق بـ«توفير شبكة طرق آمنة وفعالة تلبي احتياجات المواطن»، حيث قامت، في السنوات الأخيرة، بمنهجية خطط السلامة على الطرق في الوزارة، وتطوير الخطط والاستراتيجيات، وإنشاء قاعدة بيانات لجميع المعلومات اللازمة لإدارة قطاع الطرق. وقد تمحورت هذه الخطط والاستراتيجيات حول القضايا التالية:
- **تدقيق السلامة المرورية في مشاريع الطرق:** ويتم هذا التدقيق من خلال تقييم مشاريع الطرق أثناء مرحلة التصميم والإنشاء، من أجل تحديد المخاطر الممكنة على السلامة التي قد تؤثر على أيٍّ من مستخدمي الطريق، واقتراح إجراءات للتخلص من هذه المشاكل، أو الحد منها.
 - **وضع برنامج النقاط السوداء:** بالتعاون مع شرطة المرور، تم إنشاء برنامج للنقاط السوداء (مناطق تكرار الحوادث)، وإعداد قاعدة بيانات لهذه المواقع، وصولاً إلى اتخاذ إجراءات ترفع مستوى السلامة والأمان فيها.
 - **إنشاء قاعدة بيانات للمقاطع الخطرة:** إنشاء قاعدة بيانات للمقاطع الخطرة، وتغذيتها بالبيانات اللازمة، وصولاً إلى إعطائها الأولوية في عمليات صيانة الطرق.
 - **دراسة الازدحامات المرورية:** تتم دراسة مواقع الازدحامات المرورية مع الشركاء في

25 رد وزارة الأشغال العامة والإسكان رقم 768/2019/1/44/1، بتاريخ 2019/3/5.

26 رسالة الهيئة لمجلس الوزراء رقم ت.س/01/2019، بتاريخ 2019/2/12.

وزارة النقل والمواصلات ووزارة الحكم المحلي، ووضع الحلول الكفيلة بحل أو الحد من الازدحامات المرورية.

- إنشاء قاعدة بيانات للعبارات، حيث إن تحديد مواقعها يساعد ويسرع في عملية تنظيفها السنوية.
- إنشاء وحدات للصيانة في فروع الوزارة: حيث تم إنشاء فروع للصيانة وتنظيف العبارات في الوزارة.
- دراسة نظام تعويض أضرار الطرق بسبب الحوادث: تعمل الوزارة على توقيع مذكرات تفاهم مع شركات التأمين من أجل إصلاح الطرق التي تتضرر في أعقاب كل حادث سير.
- إنشاء فرق طوارئ في المنخفضات الجوية: تقوم الوزارة بإنشاء فرق طوارئ خلال المنخفضات الجوية أو في الثلوج.
- تنظيم العمل في قطاع البنية التحتية: تعمل الوزارة على توقيع مذكرات عمل مع شركات الاتصالات والكهرباء والمياه لتنظيم العمل في البنية التحتية للطرق.
- تعزيز القدرات في تدقيق السلامة المرورية: تدريب مهندسي الطرق على الأساليب العلمية لإجراء تدقيق السلامة المرورية بجميع مراحلها.

5. خطة/استراتيجية وزارة الصحة بشأن السلامة على الطرق: أفاد مدير دائرة المؤسسة الطبية لمنع حوادث الطرق²⁷ بأن هذه الدائرة هي دائرة مركزية من دوائر الإدارة العامة للرعاية الصحية الأولية في وزارة الصحة، وأن من أبرز مهام هذه الدائرة الفحص الطبي للمتقدمين للحصول على رخصة قيادة مركبة، وبناء قاعدة بيانات لحوادث الطرق، ونشر الثقافة المرورية في مختلف فئات المجتمع، والمشاركة في عضوية لجنة منح الإعفاءات الجمركية للأشخاص ذوي الاحتياجات الخاصة.

وبحسب ما يظهر في الاستراتيجية الصحية الوطنية 2017-2022، فإن السلامة على الطرق

27 بحسب ما أشار له الدكتور سمير شماسنة/ مدير دائرة المؤسسة الطبية في وزارة الصحة في ورشة العمل التي عقدتها الهيئة بتاريخ 2019/5/7، وفي اجتماع باحث الهيئة المحامي معن شحدة دعبس مع الدكتور شماسنة المذكور بتاريخ 8 تموز 2019.

تأخذ حيزاً جيداً في هذه الخطة، ولاسيما التالية:

- ضمن التدخلات السياسية المتعلقة بالغاية الرابعة (تطوير البرامج الصحية والوعي الصحي)، ضمن البرنامج الأول المتعلق بخدمات رعاية صحية أولية وصحة عامة، من المفترض أن تقوم الوزارة بدعم وتحسين برامج التوعية الصحية المتعلقة بالحوادث، وبالأخص حوادث الطرق.
 - ضمن تدخلات الهدف الأول من الغاية الخامسة المتعلقة بتطوير أنظمة الرصد الصحي في المجالات المختلفة، سوف تعمل الوزارة على بناء نظام محوسب لرصد حوادث الطرق والإصابات الناتجة عنها
 - ضمن تدخلات الوزارة المقترحة بشأن الهدف الثالث من أهداف التنمية المستدامة 2030، ولاسيما الغاية التنموية المتعلقة بخفض عدد الوفيات والإصابات الناجمة عن حوادث المرور إلى النصف مع حلول العام 2020، من المفترض أن تعمل الوزارة على رفع مستوى الوعي المجتمعي، وتعزيز نظام رصد الإصابات الناتجة عن حوادث الطرق، بالتعاون مع المعهد الوطني للصحة العامة، وتطوير وتعزيز الجهود التكاملية بين القطاعات ذات العلاقة للحد من حوادث المرور، وحوادث السير.²⁸
- كما أفاد مدير المؤسسة الطبية في وزارة الصحة أن الأرقام المسجلة لدى الوزارة حول وفيات حوادث المرور غير مكتملة، وغير دقيقة، وبحاجة إلى التطوير. ولذلك، فإن المؤسسة الطبية المذكورة عملت على تدريب²⁹ موظفي تسجيل حوادث المرور في المؤسسات الصحية العامة والخاصة والأهلية على تسجيل حوادث المرور والمتضررين منها في شهر تموز 2019، بحسب برنامج الرصد الإلكتروني الذي أعدته، الوزارة بالتعاون مع منظمة الصحة العالمية في سنوات سابقة، وإنه من المفترض أن تتحسن طريقة التوثيق وقاعدة بيانات حوادث المرور مع التطبيق الدقيق لهذا البرنامج، ومن المفترض الحصول على معلومات أكثر دقة في هذا الشأن.³⁰

28 وزارة الصحة. الاستراتيجية الصحية الوطنية 2017-2022، (فلسطين: وزارة الصحة، 2017)، ص 88، 91، 107.

29 اجتماع باحث الهيئة المحامي معن شحدة دعبس مع الدكتور شماسنة المذكور بتاريخ 8 تموز 2019.

30 أفاد د. عزت ريان/منظمة الصحة العالمية في معرض تعليقه على مسودة هذا التقرير بتاريخ 4 أيلول 2019 قبل طباعته ان هناك (حاجة للتنسيق بين أنظمة الرصد القائمة حيث يعمل كل منها بدون التنسيق مع الآخر، ولذلك جاءت المبادرة الوطنية التي أطلقها المعهد الوطني للصحة العامة بضرورة بناء المرصد الوطني لرصد حوادث الطرق. وقد انجزنا قائمة المؤشرات الوطنية في هذا المجال باتفاق الأطراف ذوي العلاقة سواء وزارة الصحة أو شرطة المرور)

6. **خطة/استراتيجية وزارة الإعلام بشأن السلامة على الطرق:** أفادت وزارة الإعلام في ردها³¹ على رسالة³² الهيئة بأنها عضو في المجلس الأعلى للمرور، وتعمل على إيصال رسالة المجلس والترويج لها لدى الجهات المستهدفة. كما إنها تعمل على الترويج ومساعدة الجهات الشريكة في إيصال الرسالة الإعلامية الحكومية المتعلقة بالسلامة على الطرق إلى الجمهور.
7. **خطة/استراتيجية وزارة الحكم المحلي بشأن السلامة على الطرق:** لم تكشف وزارة الحكم المحلي للهيئة عن أي خطط بشأن السلامة على الطرق تعمل وفقها، على الرغم من مطالباتها المتكررة بذلك.³³
8. **خطة/استراتيجية وزارة الاتصالات وتكنولوجيا المعلومات بشأن السلامة على الطرق:** أشارت وزارة الاتصالات وتكنولوجيا المعلومات في ردها³⁴ على كتاب الهيئة³⁵ الموجه إلى مجلس الوزراء بأنها «حرصت على ضمان توفير التغطية لخدمات الهاتف المحمول والإنترنت من قبل الشركة المرخصة على الطرق الرئيسية والفرعية في مختلف محافظات الوطن، لتمكين المواطن من التواصل مع خدمات الطوارئ للحصول على المساعدات اللازمة. كما قامت الوزارة بعمل توعية وإرشادات بشأن حظر استخدام الهاتف المحمول أثناء قيادة المركبات، وتحديد طريقة إتلاف أجهزة الاتصالات للحد من النفايات الإلكترونية.
- كما تضمنت الخطة الاستراتيجية للوزارة للأعوام 2017-2022 «سياسة تلامس حقوق الإنسان وسلامته الجسدية بشكل عام، وهي مساندة التوعية البيئية فيما يخص الاتصالات وتكنولوجيا المعلومات من خلال: (1) حث شركات الاتصالات وتكنولوجيا المعلومات على اعتماد المعايير الفضلى للحفاظ على البيئة. (2) دعم توجه المؤسسات والهيئات المحلية والدولية لاعتماد مواصفات موحدة للأجهزة الإلكترونية.

31 رد وزارة الإعلام رقم م.و/226 بتاريخ 24 تموز 2019.

32 رسالة الهيئة رقم ت.س/28/2019 بتاريخ 15 تموز 2019.

33 إضافة إلى كتابها الموجه لمجلس الوزراء الذي عمم على الوزارات ومراكز المسؤولية المختلفة سالف الذكر، أرسلت الهيئة إلى وزير الحكم المحلي، على وجه التحديد، الرسالة رقم ت.س/27/2019 بتاريخ 15/7/2019، وطلبت فيها تزويدها بخطط واستراتيجيات الوزارة المتعلقة بالسلامة على الطرق، غير أنه لم تتم الاستجابة لطلبها هذا.

34 رد الوزارة رقم ك/49/414 بتاريخ أيار 2019 على رسالة الهيئة إلى مجلس الوزراء سالف الذكر.

35 رسالة الهيئة لمجلس الوزراء رقم ت.س/01/2019 بتاريخ 12/2/2019.

9. خطة/استراتيجية وزارة العمل بشأن السلامة على الطرق: أفادت الدائرة القانونية في وزارة العمل أنه لا يوجد لديها أي خطط خاصة بالسلامة على الطرق.³⁶

10. خطة/استراتيجية سلطة جودة البيئة بشأن السلامة على الطرق: في ردها³⁷ على رسالة الهيئة³⁸ الموجهة إلى مجلس الوزراء، أفادت سلطة جودة البيئة بأهم المحاور التي تتضمنها خطتها فيما يتعلق بالسلامة على الطرق، وهي:

- بحسب استراتيجية البيئة عبر القطاعية 2017-2022 وما فيها من سياسات وأهداف، فإن أهم السياسات ذات العلاقة المباشرة أو غير المباشرة بموضوع السلامة على الطرق هي:

- تطوير وتبني التشريعات والمبادرات التي تشجع الطاقة النظيفة والمتجددة في وسائل النقل.

- تعزيز الضبط والرقابة على انبعاثات عوادم المركبات.

- تشجيع استخدام وسائل نقل صديقة للبيئة.

- مراعاة المعايير والشروط البيئية في إنشاء وإدارة البنية التحتية للنقل والمواصلات.

- بحسب القضايا المتعلقة بموضوع السلامة على الطرق في خطط تغير المناخ، فتلخص في التالي:

- تضمنت الخطة الوطنية، وكذلك البلاغ الوطني الأول حول تغيير المناخ، معلومات عن قطاع النقل والمواصلات والانبعاثات الصادرة عنها.

- ورد في تقرير البلاغ الوطني أن إجمالي الانبعاثات الناتجة عن قطاع الطاقة، وهو المصدر الرئيسي للانبعاثات في فلسطين، يبلغ حوالي 1997.7 جيغا غرام مكافئ ثاني أكسيد الكربون، معظمها ثاني أكسيد الكربون، وجميعها ناتجة عن حرق الوقود.

36 مكاملة باحث الهيئة الهاتفية مع الدائرة القانونية في وزارة العمل في شهر أيار 2019.

37 رد سلطة جودة البيئة رقم 2019/438 بتاريخ 2019/3/24.

38 رسالة الهيئة إلى مجلس الوزراء رقم ت.س/2019/01 بتاريخ 2019/2/12.

– أما حول إجراءات التكيّف المقترحة، فهي:

- إعادة تأهيل البنية التحتية للطرق، بما يرفع من قدرتها على مقاومة آثار التغير المناخي عليها، حيث قدرت التكلفة المتوقعة بـ 33 مليون دولار.
- التخفيف من الانبعاثات في قطاع المواصلات.
- تشجيع ودعم المواصلات العامة من خلال تطوير معايير عامة تتوافق مع المعايير العالمية، كوضع آليات للكشف عنها، وإيجاد طرق سهلة لجمع الأجرة وتوفير المعلومات وأوقات ومواعيد السفر، وتوفير ناقلات ركاب كبيرة لتحسين كفاءة الطاقة، وزيادة الأمن على الطرقات. وتبلغ تكلفة هذا المشروع حوالي مليوني دولار، ويمكن أن تُغطّى هذه التكلفة من أجرة الركاب.

11. **خطة/استراتيجية المجلس الأعلى للشباب والرياضة بشأن السلامة على الطرق:** في رده³⁹ على رسالة الهيئة،⁴⁰ أفاد المجلس الأعلى للشباب والرياضة بأنه يقوم بعدد من الأنشطة فيما يتعلق بالسلامة على الطرق، ولاسيما التالية:

– برنامج الشرطي الصغير في إطار برنامج المخيمات الصيفية للطلّاع والأطفال، التي يقوم المجلس بها سنوياً، حيث يتم عقد حوالي 511 مخيماً صيفياً في الضفة الغربية وقطاع غزة.

– حملة أكبر سلسلة بشرية من الشباب والطلّاع بهدف توعيتهم في قضايا المرور وقوانين السلامة على الطرق.

12. **خطة/استراتيجية وزارة التربية والتعليم:** في ردها⁴¹ على رسالة الهيئة⁴²، أفادت وزارة التربية

39 رد المجلس الأعلى للرياضة والشباب رقم 00647 بتاريخ 2019/3/5.

40 رسالة الهيئة لمجلس الوزراء رقم ت.س/ 2019/01 بتاريخ 2019/2/12.

41 رسالة الهيئة لمجلس الوزراء رقم ت.س/ 2019/01 بتاريخ 2019/2/12. وكذلك رسالة الهيئة الى وزارة التربية والتعليم ت.س/ 2019/25 بتاريخ 15 تموز 2019.

42 رد وزارة التربية رقم وت/ 26987/4/24 بتاريخ 2019/9/9.

والتعليم بانها تقوم سنويا باتخاذ العديد من الإجراءات وبناء العديد من البرامج لتعزيز الوعي حول مفاهيم السلامة المرورية وتأهيل البيئة المدرسية المناسبة لحماية الطلبة من الإصابات الناجمة عن حوادث الطرق.

ومما جاء في خطة الوزارة للحد من الإصابات الناجمة عن حوادث الطرق بين الطلبة والتوعية حول السلامة المرورية ما يلي:

- **المنهاج الفلسطيني الجديد:** عمدت الوزارة على ادخال مفاهيم ومهارات السلامة المرورية بشكل افقي وعمودي في المنهاج الفلسطيني، حيث غطى جميع المراحل الأساسية (1-4)، ضمن مبحثي اللغة العربية والعلوم الحياتية والوطنية. كما تم إدخاله على شكل رسائل مباشرة وضمنية ضمن المراحل الدراسية العليا.
 - **سياسات الوزارة وخططها:** يفرد موضوع حماية الطلبة من الإصابات بعامة، بما فيها الإصابات الناجمة عن الحوادث المرورية، ضمن الخطة الاستراتيجية السنوية للوزارة، وسياسات البيئة المدرسية التي اقترتها الوزارة العام 2016.
 - **تشكيل وتفعيل فرق السلامة المرورية:** يتم سنويا تشكيل وتأهيل فرق السلامة المرورية لمساعدة الطلبة لى العبور الآمن للطريق أمام المدرسة.
 - **محور التثقيف والتعزيز الصحي:** وضمن هذا المحور تعمل الوزارة على انتاج دليل تدريبي للسلامة على الطرق، وإنتاج لعبة الكترونية بخصوص السلامة المرورية، وافراد محور كامل حول التوعية المرورية في دليل التثقيف الصحي.
- كما أشار رد الوزارة الى إنجازات الإدارة العامة للصحة المدرسية فيما يتعلق بالسلامة المرورية والنشاطات التي ستنفذها في الأعوام 2020-2023.

13. **خطط/استراتيجية وزارات أخرى، لم تتمكن الهيئة من الحصول على خطط/استراتيجيات وزارات المالية، على الرغم من المطالبة بها أكثر من مرة.⁴³**

43 إضافة الى كتابها الموجه إلى مجلس الوزراء للحصول على خطط واستراتيجيات الوزارات المختلفة بشأن السلامة على الطرق سالف الذكر بتاريخ 2019/2/12، خاطبت الهيئة هذه الجهات برسائل منفردة بتاريخ 15 تموز 2019 والرسائل هي ذات الأرقام ت.س/2019/27، وت.س/2019/26.

ثالثاً. السلامة على الطرق في الاستعراض الوطني لأهداف التنمية المستدامة

أشار التقرير الوطني الطوعي الأول حول متابعة وتنفيذ خطة التنمية المستدامة 2030، الصادر عن مجلس الوزراء في حزيران 2018، وفي تعليقه على مدى إنفاذ فلسطين للهدف الثالث المتعلق بالرعاية الصحية، إلى أن هناك ارتفاعاً حاداً في حوادث الطرق، وارتفاعاً في عدد الوفيات الناجمة عن هذه الحوادث بين العامين 2011 و2016، حيث ارتفعت من 3.8 إلى 5.3 شخص لكل 100 ألف نسمة. ومع ذلك، فإن الحكومة لم تشر في تطلعاتها المستقبلية في هذا الصدد، إلى أنها ستفعل أي إجراء بهذا الخصوص من أجل الحد من هذه الحوادث، والحد من الوفيات الناجمة عنها.

وفي استعراضها للجهود المبذولة لتنفيذ الهدف الحادي عشر من أهداف التنمية 2030، المتعلق ببناء مدن ومستوطنات بشرية تحظى بنظام نقل مأمون، أشارت دولة فلسطين إلى أن المدن الفلسطينية تعاني من عدم كفاية تغطية وسائل النقل العام الخارجي والداخلي، وضعف البنية التحتية، وعدم كفايتها لاستيعاب توزيع المحطات المركزية والمواقف التي يسهل على الجميع الوصول إليها، مع بقاء وضع وإنفاذ مخططات الطرق الإقليمية والدولية رهن الوضع السياسي.

كما تعاني التجمعات السكانية الفلسطينية من ضعف قدرتها على التنقل والوصول، ويفاقم جدار الضم والتوسع من عزلتها، إضافة إلى حصر المستوطنات الإسرائيلية استخدام البنية التحتية للطرق على المستوطنين، الأمر الذي خلق عراقيل كبيرة أمام قدرة الفلسطينيين على الحركة في المناطق (ج)، وبين مدن الضفة الغربية، حيث يضطر سكان التجمعات السكانية الفلسطينية إلى استخدام طرق بديلة أطول ممرتين إلى خمس مرات من الطرق المباشرة.

وأشار التقرير إلى أن الحكومة تعمل، وبالتعاون مع شركائها، على تحسين جودة خدمات النقل للمواطنين.

رابعاً. إنجازات وزارة النقل منذ تأسيسها وحتى نهاية العام 2016

على الرغم من أن الجهات العاملة في مجال السلامة على الطرق هم كثر، ولاسيما أعضاء المجلس الأعلى للمرور، فإننا حرصنا الحديث هنا عن أهم الجهات العاملة في هذا الصدد، وهي وزارة النقل والمواصلات، التي يشكل المجلس الأعلى للمرور إحدى دوائرها على المستوى العملي. فقد أنجزت الوزارة منذ نشأتها في العام 1995 وحتى نهاية العام 2016 النشاطات التالية:⁴⁴

(1) **التطوير المؤسسي وبناء القدرات:** في إطار التطوير المؤسسي وبناء القدرات، عملت وزارة النقل بعد تأسيسها على بناء قطاع النقل والمواصلات الفلسطيني، من خلال الكثير من النشاطات كإنشاء الخطوط الجوية الفلسطينية، وتأسيس المركز الجغرافي الفلسطيني، وإنشاء الإدارة العامة للأرصاد الجوية، وتحديث نظام الحاسوب وأنظمة المعلومات في الوزارة ودوائر السير، وإنشاء المركز الهندسي (الدينامومترات)، وربط وزارة الداخلية بوزارة النقل من خلال منظومة المعلومات، ووضع خطة استراتيجية للوزارة، وإنشاء المجلس الأعلى للمرور، وتأهيل البنية التحتية لمديريات النقل، وتأهيل وتدريب موظفي الوزارة، والتعاون والعمل مع المؤسسات الأكاديمية والتقنية في مجالات كثيرة كحوسبة الأوامر الفنية، والتدريب، وتجهيز مختبرات الامتحان النظري الإلكتروني لمواكبة التطور.

(2) **تنظيم قطاع النقل والمواصلات:** عملت وزارة النقل على تنظيم قطاع النقل والمواصلات من خلال القيام بمجموعة من الأعمال كتأسيس نظام الأرقام العمومي، وتلوين السيارات العمومي، وإعداد قانون المرور لسنة 2000، وإصدار دليل خدمات الجمهور لوزارة النقل والمواصلات، وإصدار الأوامر الفنية للمواصفات الفلسطينية للمركبات ومنتجات المرور بشتى أنواعها، وإعداد أدلة إجراءات العمل، وإقرار عدد من الأنظمة المتعلقة بالمرور كنظام المخالفات المرورية، ونظام النقاط على المخالفات، وبناء مركز معلومات متطور وشبكة حاسوب مركزية، وبوابة إلكترونية خاصة بالوزارة، وحوسبة إجراءات العمل، وحوسبة إجراءات النقل على الطرق، ونظام إلكتروني للمخالفات المرورية، وحوسبة نظام المهن والمنشآت، وإطلاق تطبيق الهاتف المحمول، ونظام الأرشفة الإلكترونية، وموقع إلكتروني خاص بالمجلس الأعلى للمرور، واتخاذ العديد من الإجراءات الفنية كاعتماد مستوردين،

44 للمزيد، راجع تقرير وزارة النقل والمواصلات عن إنجازاتها منذ تأسيسها حتى العام 2016 المنشور على موقعها الإلكتروني: <http://www.mot.gov.ps>

وتثبيت حق شركات صناعة المجرورات (تم اعتماد 10 شركات) بصناعة مجرورات بمواصفات ومقاييس فلسطينية وتسجيلها وترخيصها.

(3) **السلامة على الطرق:** وفي إطار السلامة على الطرق، عملت الوزارة على تطوير آليات السلامة على الطرق، من خلال تأسيس دوريات السلامة على الطرق، وتوعية السائقين والمواطنين، وإنجاز مشاريع «اعرف وطنك»، ومشاريع توعية أخرى من قبل المجلس الأعلى للمرور كمشروع التوعية المنفذ من قبل المركز الفلسطيني للديمقراطية وحل النزاعات، ومشروع تعزيز السلامة المرورية المنفذ من قبل جمعية الحارس للديمقراطية والإعلام، وإعداد النسخة النهائية من دليل تطوير المعايير والمواصفات الفنية للسلامة المرورية، والاستمرار في القيام بحملات رقابية من خلال دوريات السلامة على الطرق.

(4) **العلاقة مع القطاع الخاص:** عملت الوزارة خلال عشرين عاماً على بناء وتطوير علاقتها مع القطاع الخاص، من خلال إشراكه في عملية الأتمتة، وتبني فكرة نظام الخصخصة، وفتح وكالات فلسطينية، واعتماد مستوردين فلسطينيين للسيارات المستعملة. كما طورت الوزارة علاقاتها مع المؤسسات التعليمية، واتحاد مستوردي السيارات وقطع غيارها، واتحاد أصحاب شركات الباصات، واتحاد التوكسيات، ومجلس الشاحنين، ومعهد أبحاث السياسات الاقتصادية الفلسطيني «ماس».

(5) **الانضمام إلى المنظمات والهيئات الدولية:** منذ العام 1999، أصبحت فلسطين عضواً «مراقباً» في المنظمة العالمية للأرصاد (WMO) وفي اللجنة العربية للأرصاد الجوية في إطار جامعة الدول العربية، وشاركت في الاجتماعات والمؤتمرات الإقليمية والدولية، وتثبيت عضوية الخطوط الجوية الفلسطينية في الهيئة العربية للطيران المدني (ACAC)، وفي الاتحاد الدولي للنقل الجوي (IATA)، وفي الاتحاد العربي للنقل الجوي (AACO)، وغيرها من الأنشطة.

(6) **العلاقة مع المانحين:** عملت الوزارة خلال السنوات الماضية مع كثير من الدول المانحة كالاتحاد الأوروبي، والوكالة الأمريكية للتنمية الدولية، واليابان، والبنك الدولي. فقد عمل الاتحاد الأوروبي على دعم مشاريع وتنفيذ دراسات، منها الدراسة الأولية لإنشاء مطار فلسطين الدولي، والمخطط الشامل للطرق والمواصلات، وتوفير الدعم الفني في إنجاز دليل السلامة المرورية. وعملت الوزارة، كذلك، من خلال مشاريعها مع الوكالة الأمريكية للتنمية

الدولية على تأهيل البنية التحتية للطرق، وتطوير خطة استراتيجية للنوع الاجتماعي، وتنمية الكادر البشري وتطويره.

(7) تطوير مرفق الوزارة والنقل والبنية التحتية: عملت الوزارة خلال الفترة التي يغطيها التقرير على إنشاء مطار ياسر عرفات، وإنشاء ميناء الصيادين، واستكمال فتح دوائر الترخيص في محافظات الوطن كافة.

المبحث الثالث

بيانات وإحصاءات وطنية ودولية حول السلامة على الطرق

تفيد البيانات التي استقتها الهيئة من: (1) تقرير جهاز الشرطة الفلسطينية السنوي.⁴⁵ (2) تقرير وزارة الصحة السنوي.⁴⁶ (3) التقرير العالمي عن حالة السلامة على الطرق/منظمة الصحة العالمية.⁴⁷ (4) تقارير الجهاز المركزي للإحصاء الفلسطيني،⁴⁸ بما يلي:

1. بلغ عدد سكان فلسطين (الضفة الغربية وقطاع غزة) في الأعوام 2014-2018 وعلى التوالي: 4429084، 4682467، 48116503، 4733357، 4854013، نسمة.

2. هناك ارتفاع في عدد الحوادث المرورية في السنوات الخمس الأخيرة في الضفة الغربية بشكل فاق معدل الزيادة السكانية الطبيعية البالغة 2.8% من العدد الإجمالي للسكان، حيث سجلت في العام 2014 ما يقرب من 7694 حادثاً، ارتفعت في العام 2015 إلى 8985 حادثاً، وفي العام 2016 إلى 10630 حادثاً، وفي العام 2017 ارتفع هذا العدد إلى 11541 حادثاً، وإلى 12829 حادثاً في العام 2018.

3. تضاربت التوثيقات الرسمية حول عدد الوفيات الناجمة عن الحوادث المرورية بين الأرقام الواردة في تقرير جهاز الشرطة السنوي، والتقرير السنوي لوزارة الصحة، حيث سجلت

45 للمزيد، راجع الموقع الإلكتروني لجهاز الشرطة الفلسطينية: www.palpolice.ps

46 للمزيد، راجع الموقع الإلكتروني لوزارة الصحة: www.moh.ps

47 للمزيد، راجع الموقع الإلكتروني لمنظمة الصحة العالمية: www.who.int

48 للمزيد، راجع الموقع الإلكتروني للجهاز المركزي للإحصاء الفلسطيني: <http://www.pcbs.gov.ps>

التقارير السنوية لجهاز الشرطة في الأعوام 2014-2018 على التوالي وفاة 101، و110، و159، و187، و180، في حين سجل تقرير الصحة السنوي عن الأعوام ذاتها، وعلى التوالي: 100، 87، 152، 194، 170.

كما تفاوت عدد وفيات الحوادث المرورية في الأعوام 2014-2018، ولم تلتزم نهجاً واحداً في الارتفاع والانخفاض، حيث سجلت نسبة الوفيات لكل 100 ألف نسمة في الأعوام المذكورة، حسب توثيقات جهاز الشرطة، وعلى التوالي: 2.9، 2.4، 3.3، 4، 3.7.

4. ارتفع عدد إصابات الحوادث المرورية في السنوات الخمس الأخيرة بشكل فاق معدل الزيادة السكانية الطبيعية البالغة 2.8% من العدد الإجمالي للسكان (في أغلب السنوات)، حيث سجلت 7257 إصابة في العام 2014، وارتفعت في العام 2015 إلى 8563 إصابة، وفي العام 2016 إلى 9288 إصابة، غير أنها انخفضت في العام 2017 ووصلت إلى 9208 إصابات، ثم عاود عدد إصابات حوادث السير الوطنية بالارتفاع في العام 2018، حيث بلغ 9300 إصابة.

5. سُجل في العام 2014 ما يقرب من 108002 مخالفة مرورية، ارتفعت في العام 2015 إلى 128670 مخالفة، ثم تراجعت إلى 127522 مخالفة في العام 2016. ثم ما لبث وأن ارتفع عدد المخالفات المحررة في العام 2017 إلى 140100 مخالفة مرورية، وإلى (221284) مخالفة مرورية في العام 2018.

6. أما على المستوى الدولي، فقد سجل التقرير العالمي حول السلامة على الطرق على المستوى العالمي الصادر عن منظمة الصحة العالمية في الأعوام 2011 و2013 و2015 و2018 على التوالي، نسبة وفيات ناجمة عن حوادث السير لكل 100 ألف على النحو التالي: (32 أفريقيا، أوروبا)، (24.1 أفريقيا، 10.3 أوروبا)، (26.6 أفريقيا، 9.3 أوروبا)، (26.5 أفريقيا، 9.3 أوروبا).

7. تفيد تقديرات منظمة الصحة العالمية بأن معدلات وفيات حوادث المرور في فلسطين (الضفة الغربية وقطاع غزة) في العامين 2015 و2018 وعلى التوالي: 241 شخص (بما نسبته 5.6 شخص لكل 100 ألف)، و252 شخص (5.3 شخص لكل 100 ألف).

وفيما يلي الجدول التفصيلي الموجز للموضوعات أعلاه حسب ما أعدته الهيئة:

بيانات حول حوادث المرور في فلسطين مقارنة بالبيانات العالمية

55 54 53 49505152

السنوات	عدد الحوادث حسب تقرير الشرطة في الضفة الغربية	عدد الوفيات في فلسطين حسب تقرير الشرطة (غزة + الضفة)	عدد سكان فلسطين منتصف العام حسب الجهاز المركزي للإحصاء	نسبة وفيات حوادث السير لكل 100000 نسمة ⁵⁰	عدد الوفيات حسب تقديرات منظمة الصحة العالمية	عدد وفيات السير العالمية حسب عدد وفيات السلامة على الطرق التقرير العالمي عن حالة السلامة على الطرق الصادر عن منظمة الصحة العالمية لكل 100000 نسمة ⁴⁹	عدد الوفيات حسب تقرير الصحة السنوي	عدد الإصابات حسب تقرير الشرطة	عدد المخالفات حسب تقرير الشرطة في الضفة الغربية
2018	12829	180 ⁵¹	4854013	3.7	252 100000 / 5.3	26.5 أعلى عدد / أفريقيا 9.3 أدنى عدد / أوروبا	170	9300	221284
2017	11541	187 ⁵⁴	4733357	4	-	18 عالمياً ⁵³	194 ⁵²	9208	140100
2016	10630	159	4816503	3.3	-	-	152	9288	127522
2015	8985	110	4682467	2.4	241 100000 / 5.6	26.6 أفريقيا 9.3 أوروبا	87	8563	128670
2014	7694	101	4429084	2.9			100	7257	108002
2013						24.1 أفريقيا ، 10.3 أوروبا			
2012									
2011						32 أفريقيا			
1997 ⁵⁵	7532	147						8344	

49 تصدر منظمة الصحة العالمية تقاريرها عن حالة السلامة على الطرق كل سنتين أو ثلاث سنوات، وتكون بمثابة أداة رصد رئيسية لعقد العمل من أجل السلامة على الطرق (2011-2020).

50 هذه حسب مؤشرات الهدف الثالث من أهداف التنمية المستدامة 2030.

51 سجل التقرير العالمي عن حالة السلامة على الطرق للعام 2018 في الصفحة 265 منه، وقوع 159 حالة وفاة نتيجة حوادث السير.

52 يشير تقرير وزارة الصحة السنوي للعام 2017 إلى أن 79 حالة وفاة من المذكورة أعلاه سجلت في قطاع غزة، وأن إجمالي عدد الوفيات الناتجة عن حوادث السير لكل 100000 ألف نسمة بلغت 4.4، علماً بأن عدد السكان المسجلين في التقرير بلغ 4445135 نسمة، ص 186.

53 حسب تقرير «إنقاذ الأرواح-مجموعة تقنية للسلامة على الطرق» الصادر عن منظمة الصحة العالمية العام 2017 والمنشور على الرابط: <https://apps.who.int/iris/bitstream/handle> حيث أشار التقرير إلى وقوع ما يقرب من مليون وربع المليون من الوفيات بسبب حوادث الطرق، علماً بأن هذه النسبة احتسبت على أساس أن سكان العالم يبلغون 7 مليارات نسمة.

54 يشار إلى أن تقرير الصحة السنوي للعام 2017 قد أشار في ص 48 منه، إلى أن عدد وفيات الحوادث المرورية في فلسطين بلغ 194 حالة وفاة، 115 منها في الضفة الغربية، علماً أن تقرير الشرطة لا يذكر سوى وفيات حوادث السير التي وقعت في الضفة الغربية البالغة 108 حالات، في حين يذكر تقرير الشرطة في قطاع غزة عن العام 2017 وفيات كلا شقي الوطن.

55 هذه المعلومات عن العام 1997 بحسب ما جاء في التقرير الذي أعدته الهيئة في العام 2001 بعنوان «السلامة على الطرق».

الاستنتاجات والتوصيات

الاستنتاجات

على المستوى الدولي، برزت الجهود الدولية للسلامة على الطرق بشكلها الأعمق عندما أعلنت الجمعية العامة للأمم المتحدة في العام 2010 عن اعتبار الفترة الزمنية الواقعة بين 2011-2020 عقداً دولياً للسلامة على الطرق، وكلفت منظمة الصحة العالمية بوضع الخطة التنفيذية لهذا العقد. وقد وضعت منظمة الصحة العالمية هذه الخطة معتمدة في بنائها على قواعد خمس هي: إدارة شؤون السلامة على الطرق، طرق وتنقل أكثر أمناً، مركبات أكثر أمناً، مستخدمو طرق أكثر أمناً، الاستجابة بعد التصادم. ودعت المنظمة الدول المختلفة إلى وضع استراتيجية وطنية للسلامة على الطرق، تجمع جهود المؤسسات الرسمية المختلفة في كل دولة.

وكانت منظمة الصحة العالمية قد درجت، منذ العام 2004، على وضع تقرير عن حالة السلامة على الطرق في العالم كل سنتين إلى ثلاث سنوات، تظهر فيه حالة حوادث السير في العالم، وما ينجم عنها من وفيات وإصابات، وبعض التحديات الماثلة في هذا الصدد. فأصدرت بعد ذلك التاريخ تقارير عدة في الأعوام 2008، و2011، و2013، و2015، و2018.

وقد وصل الاهتمام الدولي بمسألة حوادث السير والنتائج التي قد تترتب عليها من وفيات، إلى وضع غاية من غايات الهدف الثالث من أهداف التنمية المستدامة 2030 ذي العلاقة بالحقوق في الصحة، وتمثلت في خفض الوفيات والإصابات الناجمة عن حوادث السير إلى النصف بحلول العام 2020، إضافة إلى أن الهدف الحادي عشر من أهداف التنمية المذكورة، هدف إلى توفير وسائل نقل مأمونة للإنسان.

أما الاستنتاج الأساسي على المستوى الوطني الذي يمكن الخلوص به من هذا التقرير، فهو عدم وجود استراتيجية وطنية شاملة للسلامة على الطرق، تنطلق منها أي خطط قطاعية تضعها الجهات الرسمية ذات العلاقة. وعلى الرغم من أن من اختصاصات المجلس الأعلى للمرور بحسب القانون رسم السياسات العامة لمرفق المرور، ووضع خطط ووسائل وأساليب النهوض به، فإن الاستراتيجية الوطنية الشاملة للسلامة على الطرق التي وضعها المجلس، لا ترقى لأن تكون استراتيجية وطنية شاملة، تعالج موضوع السلامة على الطرق بشمولية، وتصلح لأن تنطلق منها الخطط/الاستراتيجيات القطاعية المختلفة، وإنما وجود بعض الخطط القطاعية غير المنسجمة لعدد من الجهات الرسمية، الأمر الذي نجم عنه تعدد الجهود التي تقوم بها أكثر من جهة رسمية واحدة في مجال السلامة المرورية كموضوعات التوعية والإعلام بقضايا السلامة المرورية، والرقابة على المركبات على الشارع ومتابعتها (شرطة المرور ودورية السلامة على الطرق)، في مقابل عدم وجود استراتيجية وطنية شاملة للسلامة على الطرق تنطلق منها الخطط القطاعية المختلفة. وقد ظهر من قرار تشكيل المجلس الأعلى للمرور أنه خالف قانون المرور ونزل بالمجلس، من حيث تبعيته، من أن يكون تابعاً لرئيس الدولة إلى تبعيته إلى وزارة النقل، على الرغم من أن تشكيلة المجلس تشمل العديد من الوزارات وعدد من المؤسسات الأهلية ذات العلاقة. ويبدو أن هذا الأمر هو الذي أدى إلى عدم فاعلية المجلس الأعلى للمرور، وعدم تمكنه من وضع استراتيجية وطنية للسلامة على الطرق.

ومن مراجعة الخطة الاستراتيجية للمجلس الأعلى للمرور، الذي يجمع بين كافة الجهات العاملة على السلامة على الطرق، بحسب قرار تشكيله، يظهر أنها لا ترقى لأن تكون استراتيجية وطنية شاملة، ولا تعمل على ترجمة الهدف العام الذي وضعته الاستراتيجية في البداية؛ وهو رفع مستوى السلامة المرورية على الطرق، والحد من الخسائر البشرية والانعكاسات الاجتماعية والاقتصادية الناتجة عن الحوادث المرورية، ولا يمكن أن تكون منطلقاً للخطط القطاعية المختلفة للأجسام المختلفة العاملة في مجال السلامة المرورية.

من جهة أخرى، وعلى الرغم من إشارة تقرير دولة فلسطين الاستعراضي الوطني الطوعي الأول في العام 2018 إلى تسجيل ارتفاع حاد في حوادث السير، وفي عدد الوفيات الناجمة عنها، فإنه لم يشر في تطلعات الحكومة المستقبلية إلى أي إجراءات ستتخذ في هذا الصدد.

وكذلك أشارت وزارة العدل في الوثيقة التقنية التي وضعتها حول إدماج حقوق الإنسان في خطة

التنمية الوطنية الفلسطينية 2014-2016، وتحديدًا في الجزئية المتعلقة بقطاع المواصلات العامة والنقل، إلى أن قانون المرور لسنة 2000، لم يتناول قضايا السلامة على الطرق والتلوث بشكل كافٍ، وأنه لا يرقى لأن يكون قانون طرق متخصصاً وعصرياً ويلبي الاحتياجات التنموية كافة.

وبحسب ما ظهر في أكثر من مؤشر، وما أثير في ورشة العمل التي عقدتها الهيئة لكافة العاملين في مجال السلامة على الطرق في شهر أيار 2019 وتفاعلاتها فيما بعد، أنه لا يوجد جسم تنظيمي جامع وفاعل للجهات العاملة كافة، بشكل أساسي أو ثانوي، في مجال السلامة على الطرق، الأمر الذي يشكل معيقاً أمام صياغة استراتيجية وطنية للسلامة على الطرق، تنعكس على هذه الخطط القطاعية وعلى التشريعات أو الأحكام التشريعية ذات العلاقة.⁵⁶

التوصيات

وانطلاقاً من التوجهات الدولية التي تدعو الدول إلى وضع استراتيجيات وطنية للسلامة على الطرق، كجزء من الجهود التي ينبغي أن تبذل في إطار الحفاظ على السلامة على الطرق، ومن الأعداد المتزايدة لحوادث المرور على المستوى الوطني، وما ينجم عنها من زيادة في عدد الإصابات والإعاقات وزيادة في عدد الوفيات، ومن اعتراف الوثيقة المعدة من وزارة العدل عن إدماج حقوق الإنسان في خطط التنمية الحكومية 2014-2016، التي أشارت فيها إلى قصور قانون المرور وعدم تلبيته متطلبات العصر والمستجدات في هذا الشأن، وبالنظر إلى أجندة السياسات الوطنية 2017-2022، فإنه ينبغي على مجلس الوزراء أن يضع استراتيجية وطنية شاملة للسلامة على الطرق، تنفرع عنها وتنطلق منها الخطط القطاعية للجهات المختلفة ذات العلاقة، وهذا الأمر يستدعي التالي:

1. ضرورة تعديل المنظومة التشريعية الوطنية بشأن المرور، بما يؤسس لوضع استراتيجية وطنية للسلامة على الطرق، ويفرض على الجهات الرسمية الالتزام بالمعايير الدولية في صياغة هذه الاستراتيجية.

56 في إطار دفع الجهات الرسمية للعمل على تحقيق أهداف هذا التقرير ووضع خطة وطنية شاملة للسلامة على الطرق التقت، الهيئة معالي السيد عاصم سالم/ وزير النقل والمواصلات ورئيس المجلس الأعلى للمرور بتاريخ 2019/9/15 وناقشت أهمية وضع استراتيجية وطنية شاملة للسلامة على الطرق، تشارك في إعدادها كافة الجهات ذات العلاقة. وكشف الوزير أن المجلس الأعلى للمرور سيعمل خلال الفترة القادمة على إنجاز استراتيجية وطنية شاملة للسلامة على الطرق. للمزيد حول هذا اللقاء راجع الخبر المتعلق بذلك على موقع الهيئة الإلكتروني: www.ichr.ps.

2. مع تأكيد الهيئة على ان ما يهمها هو انفاذ حقوق الانسان المختلفة، أي كان شكل الجهة الرسمية التي تكون مكلفة بإعمال هذه الحقوق سواء في شكل وزارة او مجلس اعلى للمرور او خلافه، الا انها ترى ولعدم حدوث تنازع اختصاص سلبى او إيجابى يؤثر بالنتيجة على اعمال حقوق الانسان المختلفة، ونظرا لوجود العديد من الوزارات والاجسام الحكومية التي تتبع مجلس الوزراء ضرورة قيام هذا المجلس بتشكيل لجنة فنية عليا من كافة الأطراف ذات العلاقة بالنقل على الطرق، لتعمل على وضع استراتيجية وطنية شاملة للسلامة على الطرق، تتبع مجلس الوزراء، وتكون ملزمة بتنفيذ قراراته، وفي الوقت نفسه يصادق المجلس ذاته على قراراتها، بحيث تُمنح قراراتها قوة تنفيذية أكثر إلزاماً وفاعلية.

3. ضرورة أن تُبنى أي استراتيجية وطنية للسلامة على الطرق على القواعد الخمس الأساسية التي بنيت عليها الخطة العالمية لعقد العمل من أجل السلامة على الطرق 2011-2020، الصادرة عن منظمة الصحة العالمية، والمتمثلة في: إدارة شؤون السلامة على الطرق، طرق وتنقل أكثر أمناً، مركبات أكثر أمناً، مستخدمو طرق أكثر أمناً، الاستجابة بعد التصادم. هذا الأمر الذي من شأنه أن يوضح الجهات وطبيعة الاختصاص المنوط بها في مجال السلامة على الطرق.

4. ضرورة أن تبني كافة الأطراف ذات العلاقة بالنقل على الطرق خططهم القطاعية المختلفة على هذه الاستراتيجية الشاملة للسلامة على الطرق.

5. ضرورة أن يتم نشر هذه الاستراتيجية الشاملة على أوسع نطاق ممكن، وبالوسائل الممكنة كافة.

6. ضرورة أن توجه الكليات المختصة في جامعاتنا الفلسطينية طلبتها للبحث في الموضوعات المتعلقة بالسلامة على الطرق التي أشارت إليها تلك الاستراتيجية.

7. ضرورة تطوير الجهات الفلسطينية المختصة (وزارة الصحة، وشرطة المرور، والجهاز المركزي للإحصاء) مؤشرات وطنية قادرة على رصد التحسن في وضع السلامة المرورية، وإنفاذ العقد الدولي للسلامة على الطرق 2011-2020، مستفيدين من المؤشرات التي طرحتها خطة عقد العمل التنفيذية الصادرة عن منظمة الصحة العالمية العام 2011، ومن الاستراتيجية الوطنية

الشاملة التي يتم وضعها، لما في ذلك من أهمية في بناء قاعدة معلومات ناضجة عن حوادث المرور، تبني عليها السياسات والقرارات ذات العلاقة.⁵⁷

8. ضرورة الاستفادة من الجهود الدولية والتجارب العالمية والإقليمية في معالجة قضايا حوادث الطرق، والانضمام للمنظمات والأجسام العالمية والإقليمية التي تعنى بالطرق.

9. ضرورة أن تعمل الجهات المختصة المختلفة على وضع تقرير وطني شامل عن حوادث السير الوطنية، ونتائجها من حيث الإصابات والوفيات والإعاقات والخسائر المادية، وتكلفتها والتغييرات في البنية القانونية واللوائح والتعليمات ذات العلاقة التي جرت كل عام.

10. ضرورة قيام الجهات ذات العلاقة بجهد دؤوب للرقابة على تنفيذ هذه الاستراتيجية، وتقديم تقاريرها عن مدى إنفاذها إلى مجلس الوزراء.

57 افاد د. عزت ريان في معرض تعليقه على مسودة هذا التقرير بتاريخ 4 أيلول 2019 الى انه (تم الاتفاق على ما يقارب من 60 مؤشرا وطنيا ستكون أساس انطلاق عمل المرصد الوطني، حيث تم تعريفها وتحديد مصادر جمعها وتعريف البسط والمقام لاحتساب كل مؤشر).

المراجع

أولاً. التقارير

- (1) تقارير عمل جهاز الشرطة الفلسطينية السنوية للأعوام 2014-2018، منشورة على الموقع الإلكتروني للجهاز.
- (2) تقارير وزارة الصحة السنوية للأعوام 2014-2017، منشورة على الموقع الإلكتروني للوزارة.
- (3) التقارير الإحصائية وتقارير حوادث المرور الصادرة عن وزارة النقل والمواصلات عن الأعوام 2010-2017، منشورة على الموقع الإلكتروني للوزارة.
- (4) تقارير منظمة الصحة العالمية، عن حالة السلامة على الطرق للأعوام 2004، و2008، و2011، و2013، و2015، و2018، منشورة على الموقع الإلكتروني للمنظمة.

ثانياً. التشريعات

• على المستوى الدولي:

- (1) الأمم المتحدة-الجمعية العامة، القرار رقم 540/64/A حول إعلان موسكو بشأن نتائج مؤتمر الأمم المتحدة الوزاري العالمي الأول للسلامة على الطرق 2009، منشور على الموقع الإلكتروني للجمعية العامة.
- (2) الأمم المتحدة-الجمعية العامة، القرار رقم L44/64/A الصادر بتاريخ 2010/1/29 والقاضي باعتماد العقد 2011-2020 عقداً دولياً للسلامة على الطرق، منشور على الموقع الإلكتروني للجمعية العامة.
- (3) الأمم المتحدة-الجمعية العامة، القرار رقم 1/70/RES/A الصادر بتاريخ 25 أيلول 2015، بعنوان تحويل عالمنا: خطة التنمية المستدامة للعام 2030.

• على المستوى الوطني:

- (1) قانون المرور الفلسطيني رقم (5) لسنة 2000 وتعديلاته في الأعوام 2008 و2014 والمنشور في الأعداد (36، 77، 105) من الوقائع الفلسطينية الصادرة في الأعوام (2001، 2008، 2014).

- (2) قرار مجلس الوزراء الفلسطيني رقم (271) لسنة 2005 بإنشاء المجلس الأعلى للمرور وتنظيمه، والمنشور في العدد (65) من الوقائع الفلسطينية الصادرة في شهر حزيران 2006.
- (3) قرار مجلس الوزراء رقم (393) لسنة 2005 باللائحة التنفيذية لقانون المرور المذكور وتعديلاتها في الأعوام 2008، و2009، و2010، و2017، والمنشورة في الأعداد (66، 79، 83، 88، 137) من الوقائع الفلسطينية الصادرة في الأعوام (2006، 2008، 2009، 2010، 2017).

ثالثاً. الخطط والاستراتيجيات بشأن السلامة على الطرق

• على المستوى العالمي:

- (1) منظمة الصحة العالمية، الخطة العالمية الخاصة بعقد العمل الدولي للسلامة على الطرق، 2011، منشورة على الموقع الإلكتروني للمنظمة.

• على المستوى الوطني:

زُوِّدَت الهيئة بالخطط والاستراتيجيات أدناه بموجب مراسلاتها للجهات ذات العلاقة، أو في اجتماعاتها معها. وتشمل هذه الخطط والاستراتيجيات ما يلي:

- (1) الخطة التنفيذية لشرطة المرور في العام 2019.
- (2) خطة واستراتيجية المجلس الأعلى للمرور 2019 - 2021.
- (3) خطة/استراتيجية وزارة النقل 2019.
- (4) خطة وزارة الأشغال العامة والإسكان المتعلقة بالسلامة على الطرق 2019.
- (5) استراتيجية وزارة الصحة المتعلقة بالسلامة على الطرق 2017-2022.
- (6) خطة وزارة الاتصالات وتكنولوجيا المعلومات المتعلقة بالسلامة على الطرق 2017-2022.
- (7) خطة سلطة جودة البيئة المتعلقة بالسلامة على الطرق 2017-2022.
- (8) خطة المجلس الأعلى للشباب والرياضة المتعلقة بالسلامة على الطرق 2018.
- (9) دولة فلسطين، مجلس الوزراء، التقرير الوطني الطوعي الأول حول متابعة وتنفيذ خطة التنمية المستدامة 2030 المقدم بتاريخ حزيران 2018.
- (10) دولة فلسطين، مجلس الوزراء، أجندة السياسات الوطنية 2017-2022.
- (11) خطة وزارة التربية والتعليم 2018-2019.

رابعاً. الرسائل والردود

- (1) رسالة الهيئة إلى مجلس الوزراء حول الحصول على الخطط القطاعية المتعلقة بالسلامة المرورية رقم ت.س/22019/01 بتاريخ 2019/2/12.
- (2) رسالة الهيئة إلى الرئيس التنفيذي للمجلس الأعلى للمرور للحصول على خطط واستراتيجيات المجلس للسلامة على الطرق رقم ت.س/2019/20 بتاريخ 2019/6/25.
- (3) رسالة الهيئة إلى وزير الحكم المحلي رقم ت.س/2019/27 بتاريخ 2019/7/15 لتزويدها بخطط واستراتيجيات الوزارة المتعلقة بالسلامة على الطرق.
- (4) رسالة الهيئة إلى وزير الإعلام رقم ت.س/2019/28 بتاريخ 2019/7/15، لتزويدها بخطط واستراتيجيات الوزارة المتعلقة بالسلامة على الطرق.
- (5) رسالة الهيئة إلى وزير المالية والتخطيط رقم ت.س/2019/26 بتاريخ 2019/7/15، لتزويدها بخطط واستراتيجيات الوزارة المتعلقة بالسلامة على الطرق.
- (6) رسالة الهيئة إلى وزير التربية والتعليم رقم ت.س/2019/25 بتاريخ 2019/7/15، لتزويدها بخطط واستراتيجيات الوزارة المتعلقة بالسلامة على الطرق.
- (7) رسالة الهيئة إلى وزير النقل والمواصلات رقم ت.س/2019/26 بتاريخ 2019/7/12، تطلب فيه إشراكها في اجتماعات المجلس الأعلى للمرور 2019.
- (8) رد وزارة الأشغال العامة والإسكان رقم 768/2019/1/44/1 بتاريخ 2019/3/5، بشأن خطة الوزارة المتعلقة بالسلامة على الطرق.
- (9) رد وزارة الاتصالات وتكنولوجيا المعلومات رقم 49/414/ بتاريخ أيار 2019، بشأن خطة الوزارة المتعلقة بالسلامة على الطرق.
- (10) رد سلطة جودة البيئة رقم 2019/438 بتاريخ 24 آذار 2019، بشأن خطة السلطة المتعلقة بالسلامة على الطرق.
- (11) رد المجلس الأعلى للرياضة والشباب رقم 00647 بتاريخ 5 آذار 2019، بشأن خطة المجلس المتعلقة بالسلامة على الطرق.
- (12) رد وزارة الإعلام رقم م.و/226/7 بتاريخ 24 تموز 2019، بشأن خطة الوزارة المتعلقة بالسلامة على الطرق.
- (13) رد المجلس الأعلى للمرور برسالة إلكترونية بتاريخ 2 تموز 2019، بشأن خطة المجلس المتعلقة بالسلامة على الطرق.

14) رد وزارة العمل بمكالمة هاتفية مع باحث الهيئة بتاريخ أيار 2019، بشأن خطة الوزارة المتعلقة بالسلامة على الطرق.

خامساً. ورشات العمل

1) ورشة العمل التي نظمتها الهيئة بتاريخ 7 أيار 2019 بعنوان «نحو استراتيجية وطنية للسلامة على الطرق» والمداخلات الرئيسية التي قدمت فيها من مدير عام شرطة المرور، ومنظمة الصحة العالمية، والمجلس الأعلى للمرور، والمداخلات الفرعية الأخرى للأطراف المشاركة.

سادساً. مقابلات

1) اجتماع مدير عام الهيئة والباحث مع العقيد حقوقي أبو زنيد أبو زنيد مدير عام شرطة المرور في شباط 2019.

2) اجتماع باحث الهيئة مع إدارة شرطة المرور بتاريخ 3 تموز 2019.

3) اجتماع باحث الهيئة مع الدكتور سمير شماسنة وطاقم إدارة المؤسسة الطبية المعنية بحوادث السير في وزارة الصحة بتاريخ 8 تموز 2019.

سابعاً. المواقع الإلكترونية

- 1) www.palpolice.ps.
- 2) www.moh.ps .
- 3) <http://www.mot.gov.ps/reports2/>
- 4) www.who.int .
- 5) <https://www.erdemnews.com>
- 6) <https://undocs.org/ar/>
- 7) <http://www.pcbs.gov.ps/>
- 8) <http://www.mot.gov.ps/>
- 9) <http://www.mot.gov.ps/>
- 10) www.ichr.ps.

منشورات الهيئة

سلسلة التقارير السنوية

1. التقرير السنوي الأول، شباط 1994 - حزيران 1995، 1995.
2. التقرير السنوي الثاني، 1 تموز 1995 - 31 كانون الأول 1996، 1997.
3. التقرير السنوي الثالث، 1 كانون الثاني 1997 - 31 كانون الأول 1997، 1998.
4. التقرير السنوي الرابع، 1 كانون الثاني 1998 - 31 كانون الأول 1998، 1999.
5. التقرير السنوي الخامس، 1 كانون الثاني 1999 - 31 كانون الأول 1999، 2000.
6. التقرير السنوي السادس، 1 كانون الثاني 2000 - 31 كانون الأول 2000، 2001.
7. التقرير السنوي السابع، 1 كانون الثاني 2001 - 31 كانون الأول 2001، 2002.
8. التقرير السنوي الثامن، 1 كانون الثاني 2002 - 31 كانون الأول 2002، 2003.
9. التقرير السنوي التاسع، 1 كانون الثاني 2003 - 31 كانون الأول 2003، 2004.
10. التقرير السنوي العاشر، 1 كانون الثاني 2004 - 31 كانون الأول 2004، 2005.
11. التقرير السنوي الحادي عشر، 1 كانون الثاني 2005 - 31 كانون الأول 2005، 2006.
12. التقرير السنوي الثاني عشر، 1 كانون الثاني 2006 - 31 كانون الأول 2006، 2007.
13. التقرير السنوي الثالث عشر، 1 كانون الثاني 2007 - 31 كانون الأول 2007، 2008.
14. التقرير السنوي الرابع عشر، 1 كانون الثاني 2008 - 31 كانون الأول 2008، 2009.
15. التقرير السنوي الخامس عشر، 1 كانون الثاني 2009 - 31 كانون الأول 2009، 2010.
16. التقرير السنوي السادس عشر، 1 كانون الثاني 2010 - 31 كانون الأول 2010، 2011.
17. التقرير السنوي السابع عشر، 1 كانون الثاني 2011 - 31 كانون الأول 2011، 2012.
18. التقرير السنوي الثامن عشر، 1 كانون الثاني 2012 - 31 كانون الأول 2012، 2013.
19. التقرير السنوي التاسع عشر، 1 كانون الثاني 2013 - 31 كانون الأول 2013، 2014.
20. التقرير السنوي العشرون، 1 كانون الثاني 2014 - 31 كانون الأول 2014، 2015.
21. التقرير السنوي الواحد والعشرون، 1 كانون الثاني 2015 - 31 كانون الأول 2015، 2016.
22. التقرير السنوي الثاني والعشرون، 1 كانون الثاني 2016 - 31 كانون الأول 2016، 2017.
23. التقرير السنوي الثالث والعشرون، 1 كانون الثاني 2017 - 31 كانون الأول 2017، 2018.
24. التقرير السنوي الرابع والعشرون، 1 كانون الثاني 2018 - 31 كانون الأول 2018، 2019.

سلسلة التقارير القانونية

1. محمود شاهين. تقرير حول لجان التحقيق الفلسطينية، 1998.
2. أريان الفاصد. تقرير حول آليات المساءلة وسيادة القانون في فلسطين، 1998.
3. حسين أبو هنود. تقرير حول التشريعات وآلية سنّها في السلطة الوطنية الفلسطينية «دراسة تحليلية»، 1998.
4. جريل محمد. دراسة حول فاقد الهوية، 1998.
5. عمار الدويك. الحركة عبر الحواجز، تقرير حول تقييد حرية حركة الفلسطينيين في الضفة الغربية وقطاع غزة، 1998.
6. قيس جبارين. تقرير حول جنوح الأحداث في التشريعات الفلسطينية، 1998.
7. عيسى أبو شرار (وآخرون). مشروع قانون السلطة القضائية: دراسات وملاحظات نقدية، 1998.
8. زياد عريف (وآخرون). قوانين الشرطة في فلسطين: دراسات وملاحظات نقدية، 1998.
9. عزمي الشعبي (وآخرون). قانون المطبوعات والنشر: «دراسات وملاحظات نقدية»، 1999.
10. محمود شاهين. تقرير حول النيابة العامة الفلسطينية، 1999.
11. Gil Friedman, The Palestinian Draft Basic Law: Prospects and Potentials, 1999.
12. أريان الفاصد. أصوات الصمت: تقرير حول حرية التعبير في ظل السلطة الوطنية الفلسطينية، 1999.
13. عزيز كايد. تقرير حول تداخل الصلاحيات في مؤسسات السلطة الوطنية الفلسطينية، 1999.
- بيير شلستروم. تقرير حول مشروع قانون الأحزاب السياسية الفلسطيني، 1999.
14. مصطفى مرعي. الحق في جمع شمل وإقامة الأطفال الفلسطينيين، الممارسة الإسرائيلية في ضوء معايير حقوق الإنسان الدولية، 1999.
15. حسين أبو هنود. محاكم العدل العليا الفلسطينية، التطورات والإشكاليات، والأداء في مجال حماية الحقوق والحريات، 1999.
16. أ. د. محمد علوان ود. معتصم مشعشع. حقوق الإنسان في قانون العقوبات الفلسطيني والأردني، 1999.
17. فراس ملحم (وآخرون). الإطار القانوني للضمان الاجتماعي في فلسطين، 1999.
18. أ. د. محمد علوان (وآخرون). حقوق الإنسان في قوانين العقوبات السارية في فلسطين «دراسات وملاحظات نقدية»، 1999.
19. عمار الدويك. عقوبة الإعدام في فلسطين بين التشريعات السارية والمعايير الدولية، 1999.
20. أمينة سلطان. تقرير حول ممارسة التعذيب في التحقيق، 2000.
21. معتز قفيشة. تقرير حول الجنسية الفلسطينية، 2000.
22. مصطفى مرعي. تقرير حول عملية التشريع في فلسطين، الآليات والأهداف والأولويات، 2000.
23. مصطفى مرعي. الهيئة الفلسطينية المستقلة لحقوق المواطن، في ضوء المعايير الدولية بشأن الهيئات الوطنية لحقوق الإنسان، 2000.
24. موسى أبو دهيم. تقرير حول تفتيش المساكن، 2000.
25. حسين أبو هنود. تقرير حول نقابة المحامين الفلسطينيين، 2000.
26. عزيز كايد. تقرير حول إشكالية العلاقة بين السلطتين التشريعية والتنفيذية في السلطة الوطنية الفلسطينية، 2000.
27. جهاد حرب. تأثير النظام الانتخابي على الأداء الرقابي للمجلس التشريعي، 2000.
28. أ. د. نضال صبري. الجوانب المالية والقانونية للموازنة الفلسطينية، 2000.
29. عزيز كايد. قراءة في مشروع الدستور الفلسطيني المؤقت، 2000.

30. فاتن بوليفة. تشغيل الأطفال بين القانون والواقع، 2000.
31. عبد الرحيم طه. تعويض المتضررين مادياً جراء الأعمال العدائية خلال انتفاضة الأقصى، 2001.
32. طارق طوقان. اللامركزية والحكم المحلي في فلسطين، 2001.
33. أ. د. عدنان عمرو. إبطال القرارات الإدارية الضارة بالأفراد والموظفين، 2001.
34. باسم بشناق. الرقابة المالية على الأجهزة الحكومية في ظل السلطة الوطنية الفلسطينية (هيئة الرقابة العامة)، 2001.
35. داود درعاوي. جرائم الحرب والجرائم ضد الإنسانية: مسؤولية إسرائيل الدولية عن الجرائم خلال انتفاضة الأقصى، 2001.
36. زياد عمرو، حقوق ذوي الاحتياجات الخاصة في التشريعات السارية في فلسطين، 2001.
37. عزيز كايد. السلطة التشريعية بين نظام المجلس الواحد ونظام المجلسين، 2001.
38. حسين أبو هنود. مراكز الإصلاح والتأهيل الفلسطينية، 2001.
39. موسى أبو دهيم. التأمينات الاجتماعية، 2001.
40. عزيز كايد، الرقابة البرلمانية على المعاهدات التي تبرمها السلطة التنفيذية، 2002.
41. لؤي عمر. الأوقاف الإسلامية في الضفة الغربية، 2002.
42. باسم بشناق. الوظيفة العامة في فلسطين بين القانون والممارسة، 2002.
43. عيسى أبو شرار، محمود شاهين، داود درعاوي. مشروع قانون العقوبات الفلسطيني، -أوراق وملاحظات نقدية - 2001.
44. مازن سيسام، أمين بشناق، سعد شحير. دليل المحاكم النظامية في فلسطين - على ضوء صدور قانون تشكيل المحاكم النظامية وقانون الإجراءات الجزائية، 2001.
45. معن ادعيس، فاتن بوليفة، ربحي قطامش، رشا عمارنة. حول قانون العمل الفلسطيني الجديد - أوراق عمل - 2002.
46. خالد محمد السباتين. الحماية القانونية للمستهلك، 2002.
47. معن ادعيس. اللوائح التنفيذية للقوانين، 2002.
48. نزار أيوب. القانون الدولي الإنساني والقانون الدولي لحقوق الإنسان، 2003.
49. معن ادعيس. المؤسسات العامة والسلطة التنفيذية الفلسطينية - الإشكاليات والحلول، 2003.
50. باسم بشناق. التنظيم الإداري للمحافظات في فلسطين، 2003.
51. ناصر الرئيس، محمود حماد، عمار الدويك، محمود شاهين. مشروع قانون العقوبات الفلسطيني - أوراق عمل، 2003.
52. محمود شاهين. حول الحق في التنظيم النقابي، 2004.
53. مصطفى عبد الباقي. العدالة الجنائية في مجال الأحداث، الواقع والطموح، 2004.
54. بلال البرغوثي. الحق في الاطلاع، أو (حرية الحصول على المعلومات)، 2004.
55. معين البرغوثي. عقود الامتياز (حالة شركة الاتصالات الفلسطينية)، 2004.
56. معتز قفيشة. تحديد علاقة المؤسسات الوطنية لحقوق الإنسان بنظام الأمم المتحدة لحقوق الإنسان، 2004، باللغتين (العربية والإنجليزية).
57. معن ادعيس. حول صلاحيات جهاز الشرطة، 2004.
58. كلودي بارات. تحليل قانوني للرأي الاستشاري لمحكمة العدل الدولية حول بناء الجدار الفاصل في الأراضي الفلسطينية المحتلة. 2004، (باللغتين العربية والإنجليزية).

59. معين البرغوثي. حول المفهوم القانوني للرسم (تحليل للمبادئ الدستورية والسياسات التشريعية)، 2005.
60. د. فتحي الوحيد. حول المحكمة الدستورية العليا الفلسطينية في مشروع القانون الخاص بها، 2005.
61. ثائر أبو بكر. ضمانات المتهم في مرحلة التحقيق الابتدائي، 2005.
62. بهاء الدين السعدي، الرقابة البرلمانية على أداء الأجهزة الأمنية، 2005.
63. إبراهيم شعبان، أحمد قنديل، معن ادعيس، سامي جبارين، ماجد العاروري. أوراق قانونية، (الانسحاب من قطاع غزة، مراجعة القوانين، والحريات الأكاديمية)، 2006.
64. معين البرغوثي. حول حالة السلطة القضائية ومنظومة العدالة في العام 2005، 2006.
65. أحمد الغول. حرية الرأي والتعبير في المواثيق الدولية والتشريعات المحلية، 2006.
66. معن ادعيس، معين البرغوثي، باسم بشناق، سامي جبارين، أحمد الغول. صلاحيات رئيس السلطة الوطنية الفلسطينية بالمقارنة مع صلاحيات مجلس الوزراء والمجلس التشريعي في القانون الأساسي (أوراق عمل)، 2006.
67. سامي جبارين. حول استغلال النفوذ الوظيفي، 2006.
68. خديجة حسين نصر. نظم التأمين الصحي في مناطق السلطة الوطنية الفلسطينية، 2007.
69. معن شحدة ادعيس. مراجعة قانونية لأحكام التعذيب في النظام القانوني الفلسطيني، 2009.
70. صلاح موسى، ياسر علاونة، مراجعة قانونية لمشروع القانون الصحي الوطني، 2009.
71. آية عمران. النيابة العامة الفلسطينية وفقاً لقانون الإجراءات الجزائية رقم 3 لسنة 2001، وقانون السلطة القضائية رقم 1 لسنة 2002، 2009.
72. معن شحدة ادعيس. مراجعة قانونية لعقوبة الإعدام في النظام القانوني الفلسطيني، 2010.
73. ياسر غازي علاونة. المدافعون عن حقوق الإنسان- الضمانات القانونية الدولية والوطنية، 2010.
74. معن شحدة ادعيس. التوازن بين حقوق الملكية الفكرية والحق في الصحة، 2010.
75. غاندي الربيعي. جهاز المخابرات الفلسطينية وفقاً لأحكام القانون، 2010.
76. ياسر غازي علاونة. فلسطين وعضويتها في الأمم المتحدة، 2011.
77. معن شحدة ادعيس. الأخطاء الطبية: نحو حماية قانونية متوازنة لأطراف الأخطاء الطبية، 2012.
78. خديجة حسين نصر. السفاح «قتل الروح»، 2012.
79. ياسر غازي علاونة. الاستحقاقات القانونية المترتبة على حصول فلسطين على دولة مراقب في الأمم المتحدة، 2013.
80. أحمد الأشقر. الحماية القضائية للحقوق والحريات العامة في فلسطين، 2013.
81. غاندي الربيعي. سياسة التجريم والعقاب في فلسطين، 2013.
82. خديجة حسين نصر. تبعات مصادقة دولة فلسطين على اتفاقية القضاء على جميع أشكال التمييز ضد المرأة (سيداو) 1979، 2013.
83. إسلام التميمي. مراجعة حقوقية لحق الأشخاص ذوي الإعاقة في العمل اللائق في فلسطين، 2013.
84. معن شحدة ادعيس. نحو نظام قانوني شامل للتحقيق الإداري في قضايا الأخطاء الطبية، 2014.
85. معن شحدة ادعيس. العلاقة بين حقوق الإنسان والفساد، 2016.
86. معن شحدة ادعيس. حقوق الأشخاص المنتفعين بخدمات الصحة النفسية في فلسطين، 2017.

سلسلة تقارير خاصة

1. لا لعدالة الشارع، تقرير خاص حول قضايا محالة إلى محاكم أمن الدولة والمحاكم العسكرية بسبب ضغط الرأي العام، 2000.
2. السكن المشترك، مشاكل وحلول مقترحة، 2000.
3. الاعتقال السياسي من قبل السلطة الوطنية الفلسطينية خلال العام 2000، 2000.
4. الجاهزية الطبية الفلسطينية لحالات الطوارئ، 2000.
5. الدفاع المدني الفلسطيني في ظل الانتفاضة، المضمون والتشكيل والأداء، 2001.
6. الجاهزية المجتمعية لتأهيل معوقي الانتفاضة، 2001.
7. أداء المحاكم النظامية الفلسطينية خلال انتفاضة الأقصى، 2001.
8. التأثيرات الصحية والبيئية الناتجة عن التلوث بالنفايات الصلبة والمياه العادمة في الأراضي الفلسطينية، 2001.
9. السلامة العامة على الطرق الفلسطينية، 2001.
10. حول التحقيق والتشريح - حالات الوفاة في السجون ومراكز التوقيف الفلسطينية، 2001.
11. تدمير المنازل والمنشآت الخاصة من قبل قوات الاحتلال الإسرائيلي خلال انتفاضة الأقصى، الفترة من 2000/9/28 - 2001/8/31، 2001.
12. الأخطاء الطبية في مناطق السلطة الوطنية الفلسطينية، 2002.
13. سوء استخدام السلاح من قبل العاملين في الأجهزة الأمنية الفلسطينية خلال العام 2001، 2002.
14. ظاهرة أخذ القانون باليد - أحداث رام الله بتاريخ 2002/1/31، 2002.
15. تشكيل الجمعيات في مناطق السلطة الوطنية الفلسطينية - بين القانون والممارسة، 2002.
16. تبعات الاعتداءات الإسرائيلية على السجون ومراكز التوقيف الفلسطينية، 2002.
17. لجان إدارة والإشراف على الانتخابات العامة، 2002.
18. معاناة الفلسطينيين على معبري الكرامة ورفع، 2002.
19. التصرف بأراضي الدولة وإدارتها بين القانون والممارسة، 2003.
20. حول تباين أسعار المياه في مناطق السلطة الوطنية الفلسطينية، 2003.
21. حول توزيع المساعدات على المتضررين جراء الاعتداءات الإسرائيلية (حالة محافظتي جنين ورفع)، 2003.
22. تلفزيون فلسطين وقناة فلسطين الفضائية - الإدارة، التمويل، والسياسات البرنامجية، 2003.
23. Creeping Annexation - The Israeli Separation Wall and its Impact on the West Bank, June 2003
24. حول إشغال المناصب العليا في السلطة الوطنية الفلسطينية، 2003.
25. حول تعيين الموظفين في الهيئات المحلية (الأسس، الإجراءات، جهات الاختصاص)، 2003.
26. حول ضريبة الأملاك في مناطق السلطة الوطنية الفلسطينية - قطاع غزة، إشكاليات وحلول، 2003.
27. حول معاناة مرضى الفشل الكلوي في مناطق السلطة الوطنية الفلسطينية، 2003.
28. حول بؤس الرقابة على المستحضرات الصيدلانية في مناطق السلطة الوطنية الفلسطينية، 2004.
29. حول أزمة مياه الشرب في مناطق السلطة الوطنية الفلسطينية، 2004.
30. حول الاختفاء القسري في أعقاب الاعتقال أو الاختطاف في مناطق السلطة الوطنية الفلسطينية، 2004، باللغتين (العربية والإنجليزية).
31. حول تباين أسعار الكهرباء في مناطق السلطة الوطنية الفلسطينية، 2004.
32. حول إساءة معاملة الموقوفين في نظارات المباحث الجنائية في محافظات شمال الضفة الغربية، 2004.

33. حول دور الجهات الأمنية في مجال الوظيفة العامة، 2004.
34. حول تحويلات العلاج إلى خارج المؤسسات الطبية الحكومية، 2004.
35. حول انتخابات الهيئات المحلية بالضفة الغربية بتاريخ 2004/12/23، 2004، باللغتين (العربية والإنجليزية).
36. حول عملية انتخابات رئاسة السلطة الوطنية الفلسطينية التي جرت بتاريخ 2005/1/9، 2005.
37. حول جاهزية مراكز الإصلاح والتأهيل الفلسطينية، 2005.
38. حول أداء اللجنة العليا للانتخابات المحلية المرحلة الثانية من انتخابات الهيئات المحلية الفلسطينية بتاريخ 2005/5/5، 2005.
39. قطاع الزراعة الفلسطيني خلال انتفاضة الأقصى (الأضرار، والمساعدات ومعايير تقديمها)، 2005.
40. البيئة في أراضي السلطة الوطنية الفلسطينية (حالة دراسية: محافظة بيت لحم)، 2005.
41. إدارة انتخاب الهيئات المحلية في المرحلة الثالثة بتاريخ 2005/9/29، 2005.
42. تقرير حول الانتخابات الفلسطينية في العام 2005 (الانتخابات الرئاسية، الانتخابات المحلية، انتخابات مجلس نقابة المحامين)، 2005.
43. حول حالة الانفلات الأمني وضعف سيادة القانون في أراضي السلطة الوطنية الفلسطينية، 2005.
44. حول عملية الانتخابات التشريعية الثانية التي جرت في تاريخ 2006/1/25، 2006.
45. بعد مرور عام على الإخلاء الإسرائيلي لقطاع غزة، الآثار القانونية للإخلاء، إدارة الأراضي المخلاة، المناطق المهمشة، 2006.
46. معن دعيس، غاندي ربعي، نجاح صبح، إسلام التميمي، وليد الشيخ، صلاح عبد العاطي، ياسر علاونة، حسن حلاسة، خلود نجم. حقوق الطفل- الحق في الحماية، 2006.
47. بهاء السعدي. حقوق المعوقين في المجتمع الفلسطيني، 2006.
48. ياسر علاونة. المسؤولية القانونية عن اقتحام سلطات الاحتلال الإسرائيلي لسجن أريحا المركزي واختطاف المعتقلين السياسيين بتاريخ 2006/3/14، 2006.
49. معين البرغوثي، نجاح صبح، إسلام التميمي، مأمون عتيلى، علاء نزال. أثر إضراب الموظفين العموميين على القطاعات الحيوية في فلسطين، 2006.
50. عائشة أحمد. الانتهاكات الإسرائيلية لحقوق الإنسان الفلسطيني خلال العام 2006، وأثرها على أداء السلطة الوطنية الفلسطينية، 2007.
51. معن دعيس، أحمد الغول، مأمون عتيلى، إسلام التميمي. أداء هيئة الحج والعمرة في موسم الحج للعام 1427 هـ/ 2006م، 2007.
52. انتهاكات حقوق الإنسان في مناطق السلطة الوطنية على ضوء عمليات الاقتتال التي اندلعت في قطاع غزة منذ تاريخ 2007/6/7، 2007.
53. قطاع غزة بعد الاقتتال: الحريات والحقوق في غياب سلطة القانون، 2007.
54. الاعتقالات في الضفة الغربية في أعقاب الإعلان عن حالة الطوارئ بتاريخ 2007/6/14، 2007، (باللغتين العربية والإنجليزية).
55. الاعتداء على الجمعيات الخيرية خلال حالة الطوارئ (14/6 - 2007/7/13)، 2007.
56. حول بدء موسم الحج للعام 1428 هـ في قطاع غزة، 2007.
57. الأوضاع الصحية في قطاع غزة في شهر آب 2007، 2007.
58. الاعتقالات خارج نطاق القانون في قطاع غزة، 2007.
59. حول الحريات الإعلامية في مناطق السلطة الوطنية الفلسطينية خلال الفترة من 2007/11/30 - 6/15، 2007.

60. الحق في العمل وتولي الوظيفة العامة (قضية إنهاء عقود التشغيل المؤقت)، (قضية وقف عقود توظيف وتعيينات في الوظيفة العمومية)، 2007.
61. يوسف وراسنة. حول أداء هيئة الحج والعمرة في موسم الحج للعام 1428هـ/2007م، 2008.
62. عائشة أحمد. حول أثر الانتهاكات الإسرائيلية في العام 2007 على قدرة السلطة الوطنية الفلسطينية في حماية حقوق الإنسان، 2008.
63. معن دعيس، أحمد الغول، عائشة أحمد، وليد الشيخ. حول واقع الحق في الصحة في أراضي السلطة الوطنية الفلسطينية، 2008.
64. غاندي ربيعي. حول احتجاز المدنيين لدى الأجهزة الأمنية الفلسطينية بقرار من هيئة القضاء العسكري، 2008.
65. صلاح موسى، ياسر علاونة. حول واقع الحريات الإعلامية في مناطق السلطة الوطنية الفلسطينية خلال العام 2008، 2008.
66. صلاح موسى، ياسر علاونة. حول واقع الجمعيات الخيرية في مناطق السلطة الوطنية الفلسطينية خلال العام 2008، 2008.
67. عائشة أحمد. أثر الانتهاكات الإسرائيلية في العام 2008 على قدرة السلطة الوطنية الفلسطينية على حماية حقوق الإنسان، 2009.
68. العدوان الإسرائيلي على قطاع غزة - جرائم حرب وعقوبات جماعية غير مسبوقة في ظل صمت عربي ودولي فاضح، 2009.
69. صلاح موسى، آية عمران، وديانا بشير. حول واقع الجمعيات الخيرية في مناطق السلطة الوطنية الفلسطينية خلال العام 2009، 2009.
70. حازم هنية. الحق في السكن وإعادة الإعمار في قطاع غزة، 2010.
71. ياسر غازي علاونة. حول واقع المستشفيات الحكومية في مناطق السلطة الوطنية الفلسطينية، 2009.
72. خديجة حسين. دور مفتشي العمل في حماية الحقوق العمالية، 2009.
73. ياسر غازي علاونة. إعدام خارج نطاق القانون، 2010.
74. عائشة أحمد. أثر الانتهاكات الإسرائيلية على قدرة السلطة الوطنية الفلسطينية على حماية حقوق الإنسان، 2010.
75. غاندي ربيعي. فلسطينيون بلا عدالة، 2011.
76. ياسر غازي علاونة. الحق في التجمع السلمي في مناطق السلطة الوطنية الفلسطينية، 2012.
77. غاندي ربيعي. ضمانات النساء في خلافهن مع القانون في فلسطين، 2011.
78. حازم هنية. وفيات الإنفاق- حقوق ضائعة، 2012.
79. معن شحدة دعيس. الانتخابات المحلية في العام 2012، 2013.
80. حازم هنية. جاهزية الدفاع المدني في قطاع غزة، الدور والأداء، 2012.
81. إسلام التميمي، وحازم هنية. حق الأشخاص ذوي الإعاقة في العمل اللائق في فلسطين (دراسة ميدانية)، 2013.
82. حازم هنية. الأطفال العاملون، أيادٍ صغيرة، وحقوق مهدورة، 2014.
83. عائشة أحمد. السياسات والقيود الإسرائيلية في المناطق المصنفة «ج» والحقوق الأساسية للمواطن الفلسطيني «الحياة على الهامش»، 2014.
84. روان فرحات. الحماية الاجتماعية، برنامج المساعدات النقدية في وزارة الشؤون الاجتماعية، 2015.
85. عائشة أحمد. السياسات الإسرائيلية في المناطق المصنفة «ج» ... معوقات التنمية فيها وتدخلات الحكومة الفلسطينية في مواجهتها «خطط وتحديات»، 2016.
86. عمار جاموس. تنظيم دور الحضانة والرقابة عليها، 2016.

87. حازم هنية، أوضاع النزيمات في مراكز الإصلاح والتأهيل في فلسطين، 2017.
88. عائشة أحمد. المؤسسات العاملة في مجال رصد وتوثيق الانتهاكات الإسرائيلية واستخدام الآليات الدولية لحقوق الإنسان، 2017.
89. طاهر المصري. الحق في التعليم والأزمة المالية في الجامعات الفلسطينية العامة، 2017.
90. حازم هنية. تدخل الشرطة العسكرية في حل النزاعات المالية في قطاع غزة، 2017.
91. معن ادعيس. الرقابة على الانتخابات المحلية، 2017.
92. أ. حازم هنية. أ. عمار جاموس. أ. طاهر المصري. أ. معن ادعيس. تحليل الموازنة العامة للعام من منظور حقوق الإنسان 2017.
93. معن ادعيس، قائمة أحكام الإعدام في فلسطين (1995-2018)
94. حازم هنية. تقرير تحليلي حول أحكام عقوبة الإعدام الصادرة في قطاع غزة (2014-2017).
95. أ. حازم هنية. أ. عمار جاموس. أ. طاهر المصري. أ. معن ادعيس. تحليل الموازنة العامة للعام من منظور حقوق الإنسان 2018.
96. أ. معن ادعيس، كبار السن بين مظلة الحقوق ومطرقة الإهمال 2018.
97. أ. عائشة أحمد، التلوث البيئي بفعل المناطق الصناعية ومكببات النفايات الإسرائيلية في الأرض الفلسطينية المحتلة «منطقة سلفيت نموذجاً»، 2019
98. د. علياء العسالي، تحليل محتوى الكتب المدرسية (اللغة العربية، الرياضيات، التربية الإسلامية، التنشئة الوطنية والاجتماعية، العلوم والحياة) للصفوف من الأول حتى التاسع الأساسية 2018/2019 في ضوء مدى حساسيتها للنوع الاجتماعي، 2019

سلسلة تقارير تقصي الحقائق

1. نتائج تقصي حقائق حادث مقتل الشاب حسام أبو عطية في مدينة رام الله بتاريخ 2006/6/13، 2006.
2. التحقيق في وفاة المواطنة منال صيدم بتاريخ 2006/9/21 بعد إجراء عملية تنظيفات لها في أحد المستشفيات، 2007.
3. تقصي حقائق حول حادثة انفجار محطة النبالي للوقود بتاريخ 2007/2/8، 2007.
4. تقصي حقائق حول حادثة اختطاف ومقتل المواطن عزت رشيد حسن، 2007.
5. تقصي حقائق حول أحداث جامعة النجاح الوطنية بتاريخ 2007/7/24، 2007.
6. تقصي حقائق حول وفاة المواطن مجد عبد العزيز البرغوثي في مقر تحقيق المخابرات العامة/رام الله بتاريخ 2008/2/22، 2008.
7. تقصي حقائق حول وفاة المواطن عز مصطفى الشافعي بتاريخ 2008/1/15، 2008.
8. تقصي حقائق حول الأحداث التي وقعت في قلقيلية بتاريخ 2009/5/30 و2009/6/4، 2009.
9. تقصي حقائق حول حادثة غرق الطفلين دراغمة ومكاوي في برك سليمان بمدينة بيت لحم خلال شهر نيسان من العام 2009، 2009.
10. تقصي حقائق حول وفاة المواطن نهاد الدباكة أثناء احتجازه لدى جهاز الأمن الداخلي، 2010.
11. تقصي حقائق حول وفاة المواطن أسامة منصور في مقر الاستخبارات العسكرية، 2013.
12. تقصي حقائق حول الأحداث التي وقعت في مدينة نابلس خلال شهر آب من العام 2016، 2017.
13. تقصي حقائق بشأن الأحداث التي وقعت في حي الأمريكية شمال غزة بتاريخ 4 نيسان 2017.
14. تقرير تقصي حقائق حول حادثة وفاة المواطن وليد الدهيني في مركز شرطة رفح بقطاع غزة 2018.
15. تقرير تقصي حقائق حول وفاة المواطن محمود الحملاوي في مركز إصلاح وتأهيل رام الله 2019.

سلسلة أدلة تدريبية

1. غاندي الربيعي. دليل الإجراءات الجزائية، 2010.
2. غاندي الربيعي. دليل العدالة الجنائية للأحداث وفق القواعد الدولية والقوانين الوطنية، 2010.
3. صلاح عبد العاطي وليلى مرعي. دليل المدرب لدورات تدريبية متخصصة في مناهضة عقوبة الإعدام، 2011.
4. غاندي ربيع. دليل رصد ضمانات المحاكمة العادلة وفق القواعد الدولية والقوانين الوطنية في فلسطين، 2012.

سلسلة أوراق سياسات عامة

1. خديجة حسين. ورقة سياسات حول القرار بقانون رقم (6) بشأن الضمان الاجتماعي للعام 2016، 2016.

سلسلة تقارير الظل

1. دائرة الرقابة على السياسات والتشريعات الوطنية. تقرير الظل المقدم للجنة الأمم المتحدة للقضاء على كافة أشكال التمييز ضد المرأة بخصوص التقرير الأولي لدولة فلسطين. يوليو. 8102 .