

اليوم العالمي لإحياء ذكرى ضحايا حوادث الطرق

ليبيا.. "نزيف الطرق" ينافس "
"الفوضى الأمنية في حصد الأرواح"



اليوم العالمي لإحياء ذكرى ضحايا حوادث الطرق¹ ليبيا.. "نزيف الطرق" ينافس " "الفوضى الأمنية في حصد الأرواح

في بلد لا يتجاوز عدد سكانه 7 مليون نسمة، وتغوق مساحته 1.7 مليون كم مربع، وعلى الرغم من ذلك فإنه يحتل المراكز الأولى عالمياً في عدد وفيات حوادث الطرق نسبة إلى عدد السكان، وأصبح "نزيف الطرق" ينافس الأزمات السياسية والأمنية في حصد الأرواح يومياً. بحسب وزارة الداخلية بحكومة الوفاق فإن ليبيا تتربع المراكز الأولى عالمياً على مستوى ضحايا حوادث السير؛ مقارنة بعدد سكانها. إذ أظهرت أحدث الأرقام حول حوادث الطرق في ليبيا، بحسب احصائية رسمية نشرتها وزارة الداخلية بحكومة الوفاق الوطني، أن الحوادث المرورية حصدت أرواح أكثر من 1761 مواطناً ليبيا من مختلف الاعمار خلال الفترة من يناير إلى نوفمبر من عام 2020. وتشمل الاحصائية الرسمية لحوادث المرور المسجلة بمديريات الأمن في مختلف المناطق.

ووفقاً للإحصائية، فقد وقع خلال الفترة المشار إليها 4131 حادث، أسفر عنه 3275 إصابة، منها 1743 إصابة بليغة، في حين بلغ عدد المركبات المتضررة 6641 مركبة. وقدّرت الوزارة بأن الأضرار المادية للحوادث المرورية لعام 2020 بلغت نحو 280 مليون دينار ليبيا. يصف المسؤول في إدارة شؤون المرور والتراخيص في وزارة الداخلية في العاصمة طرابلس، عبد القادر مصطفى، الإحصائية بأنها "صادمة

وقد سُجّلت 2500 حالة وفاة، في عام 2018 وأكثر من 4 آلاف حادث سير، فيما بلغت الخسائر المادية جراء هذه الحوادث 29 مليون دينار. وفقا لتقرير منظمة الصحة العالمية^{vi} نسبة حالات الوفاة من حوادث الطرق لكل 100 ألف نسمة في ليبيا في عام 2013 بلغت 60.1، وفي عام 2014 بلغت 73.4 وكان ذلك الأعلى عالمياً^{vii}.

حسب احصائيات الحكومة الليبية^{viii} في عام 2014 فإن حوادث الطرق في ليبيا تسببت في وفاة ما يزيد عن خمسين ألف (50'000) ضحية خلال الأربعين (40) عاما الماضية. وبالرغم من أن الاحصائيات تشير إلى تراجع عدد الوفيات نتيجة حوادث المرور خلال^{ix} الأعوام الخمسة الماضية (2016 إلى 2020)، إلا أن المعدلات لا تزال تعتبر مرتفعة جدا مقارنة مع المتوسط العالمي^x.

يشير تقرير منظمة الصحة العالمية للعام 2018^{xi}، إلى عدم وجود أموالاً مخصصة في ميزانية ليبيا لوضع استراتيجيات لأمان الطرق^{xii}. وعلى مقياس 10 درجات تحصلت ليبيا على درجتين فقط في مقياس تطبيق القانون في مجال الحد من السرعة الزائدة، ودرجة واحدة فقط في مقياس إلزام سائقي الدراجات الهوائية والنارية باستخدام الخوذات، كما يشير التقرير إلى عدم وجود معايير قياسية للمركبات.

إن الجهات الحكومية ذات العلاقة تبقى المسؤول الأول عن سلامة الطرق ونفوذ القانون، كما يقع على عاتق المؤسسات الإعلامية والتعليمية دور أساسي في التوعية بمخاطر سوء استعمال الطرق وعدم التقيد بمعايير السلامة. ولا يزال تفاعل الجهات الحكومية ذات العلاقة والمؤسسات الإعلامية والعلمية ضعيفا ولا يتناسب مع حجم المشكلة.

منظمة التضامن تدعو الحكومة ومؤسسات إنفاذ القانون في ليبيا إلى ضرورة الاهتمام بتنفيذ النقاط التالية:

• إنفاذ القانون فيما يخص السرعة القانونية على الطرق، واحترام إشارات المرور.
• الإلزام باستخدام حزام الأمان، واستعمال كراسي وأحزمة الأمان للأطفال داخل المركبات^{xiii}، وإلزام استخدام خوذة الرأس لمستخدمي الدراجات، الهوائية والنارية^{xiv}.
• منع القيادة تحت تأثير الكحول والمؤثرات العقلية الأخرى^{xv}، ومنع استخدام الهواتف أثناء القيادة.

• المتابعة والتقييم المستمرين لحالة سلامة الطرق والاهتمام بصيانتها وتطبيق معايير السلامة المعتمدة.

• عدم السماح بتوريد أو استعمال مركبات متهاكة وغير آمنة الاستخدام، والاهتمام بمعايير صلاحية المركبات على الطرق من خلال الكشف الفني الدوري على المركبات.

• التأكيد على وزارة الداخلية أن تضع برامج توعية وتثقيف حول أهمية تدابير السلامة، واحترام قواعد وإشارات المرور، والتعاون مع رجال المرور في أداء مهامهم، وبث وتنفيذ هذه البرامج من خلال القنوات الإعلامية والمؤسسات التعليمية وبشكل مستمر.

• التأكيد على وزارة الداخلية أن تهتم أكثر بتوثيق ونشر الاحصائيات المتعلقة بمؤشرات السلامة على الطرقات.

• التأكيد على وزارة الداخلية أن تنشر بانتظام الاحصائيات الرسمية لحوادث الطرق والوفيات والإصابات والأضرار الناجمة عنها.

- مراجعة وتطوير القوانين المتعلقة بحركة المرور بشكل يتلاءم مع تطورات العصر.
- ضرورة وضع استراتيجيات وطنية للحد من ضحايا حوادث الطرق ورصد الميزانيات المالية المناسبة لذلك.
- عدم السماح بقيادة القاصرين للمركبات الالية وتشديد العقوبة على من يقوم بتزوير رخص القيادة وتطوير طرق وأساليب التدريب على قيادة المركبات.
- عدم انتظام نشر الاحصائيات من طرف وزارة الداخلية في ليبيا يجعل من الصعب تتبع وتحليل الاحصائيات الرسمية لحوادث الطرق والإصابات الناتجة عنها.

منظمة التضامن لحقوق الإنسان

طرابلس - ليبيا

21 نوفمبر 2021



احصائيات الحوادث في ليبيا ومقارنة مع الاحصائيات الدولية

احصائيات^{xvii} عدد القتلى في حوادث السير في ليبيا منذ 2005

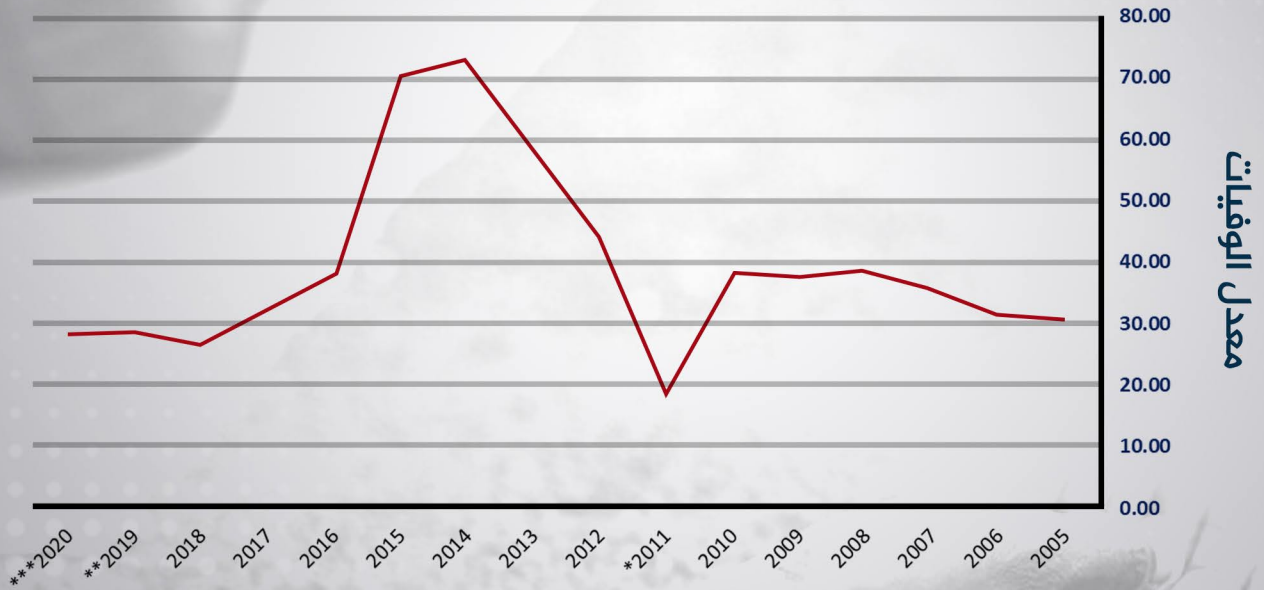
السنة	تعداد السكان	الوفيات	المعدل (لـ 100 ألف)
2005	5,792,688	1,800	31.07
2006	5,866,255	1,866	31.81
2007	5,939,822	2,138	35.99
2008	6,013,389	2,332	38.78
2009	6,086,957	2,301	37.80
2010	6,169,140	2,375	38.50
*2011	6,182,095	1,175	19.01
2012	6,195,050	2,728	44.04
2013	6,208,006	3,606	58.09
2014	6,220,961	4,554	73.20
2015	6,234,955	4,398	70.54
2016	6,304,163	2,414	38.29
2017	6,374,616	2,059	32.30
2018	6,754,507	1,830	27.09
**2019	6,754,507	1,943	28.77
***2020	6,754,507	1,921	28.44

(* عدد قتلى الحوادث لعام 2011 تم حسابها من نسبة معدل الوفيات لكل 100 ألف نسمة

(**) عدد قتلى الحوادث لعام 2019 تم تقديرها من احصائيات التسعة أشهر الأولى لعام 2019

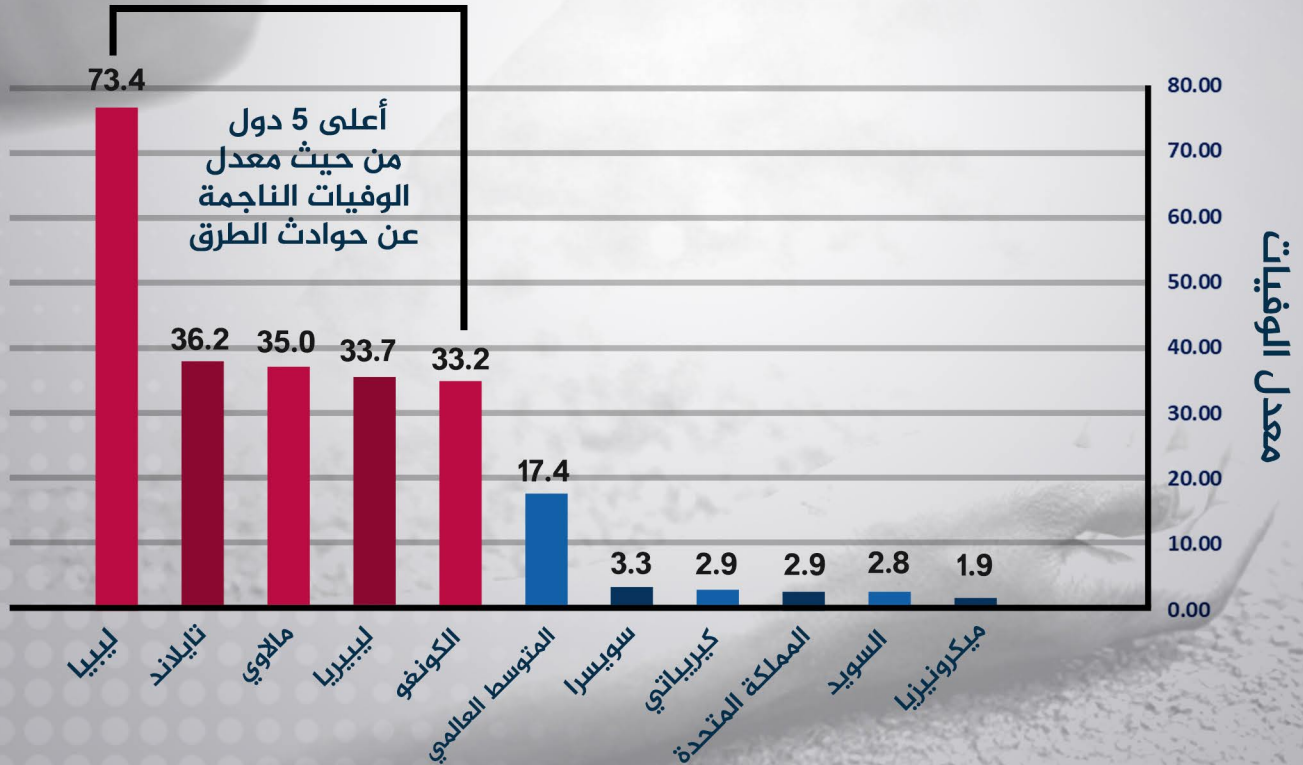
(***) عدد قتلى الحوادث لعام 2020 تم تقديرها من احصائيات الأحد عشرة شهراً الأولى لعام 2020

معدل الوفيات نتيجة حوادث السير في ليبيا للأعوام من 2005 إلى 2020

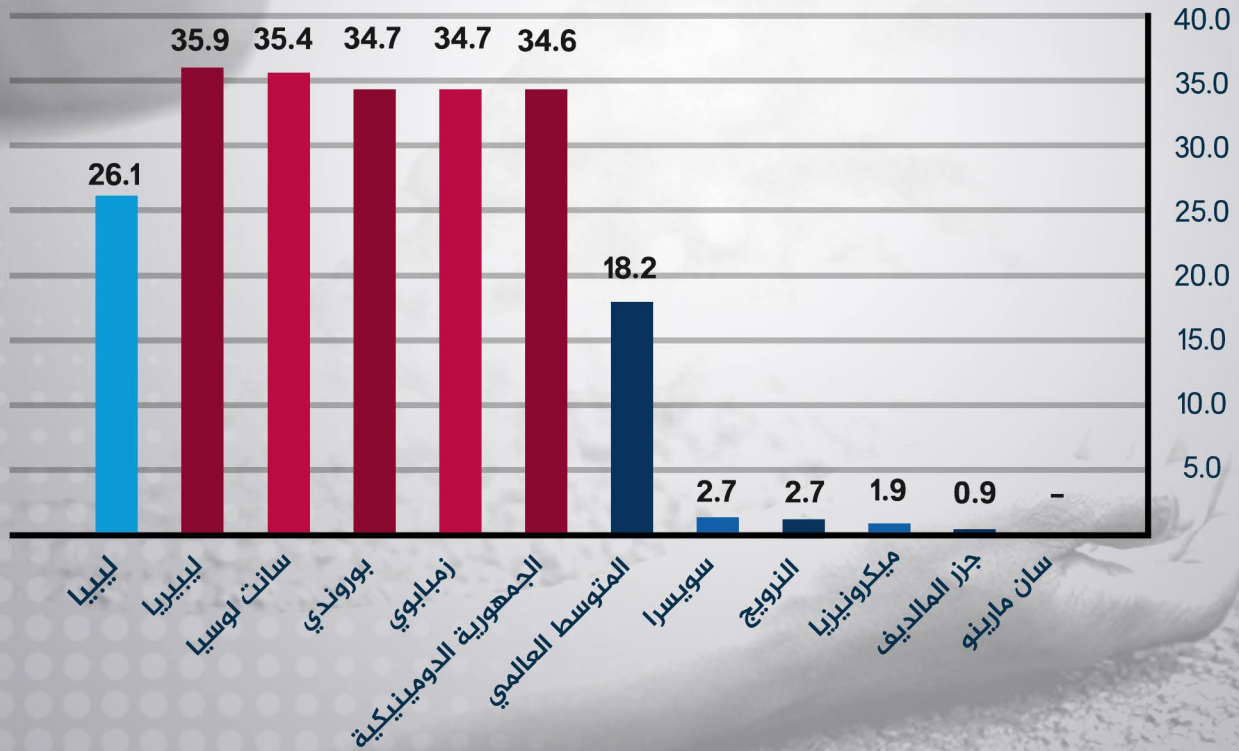


(* عدد قتلى الحوادث لعام 2011 تم حسابها من نسبة معدل الوفيات لكل 100 ألف نسمة)
(**) عدد قتلى الحوادث لعام 2019 تم تقديرها من احصائيات التسعة أشهر الأولى لعام 2019
(***) عدد قتلى الحوادث لعام 2020 تم تقديرها من احصائيات الأحد عشرة شهراً الأولى لعام 2020

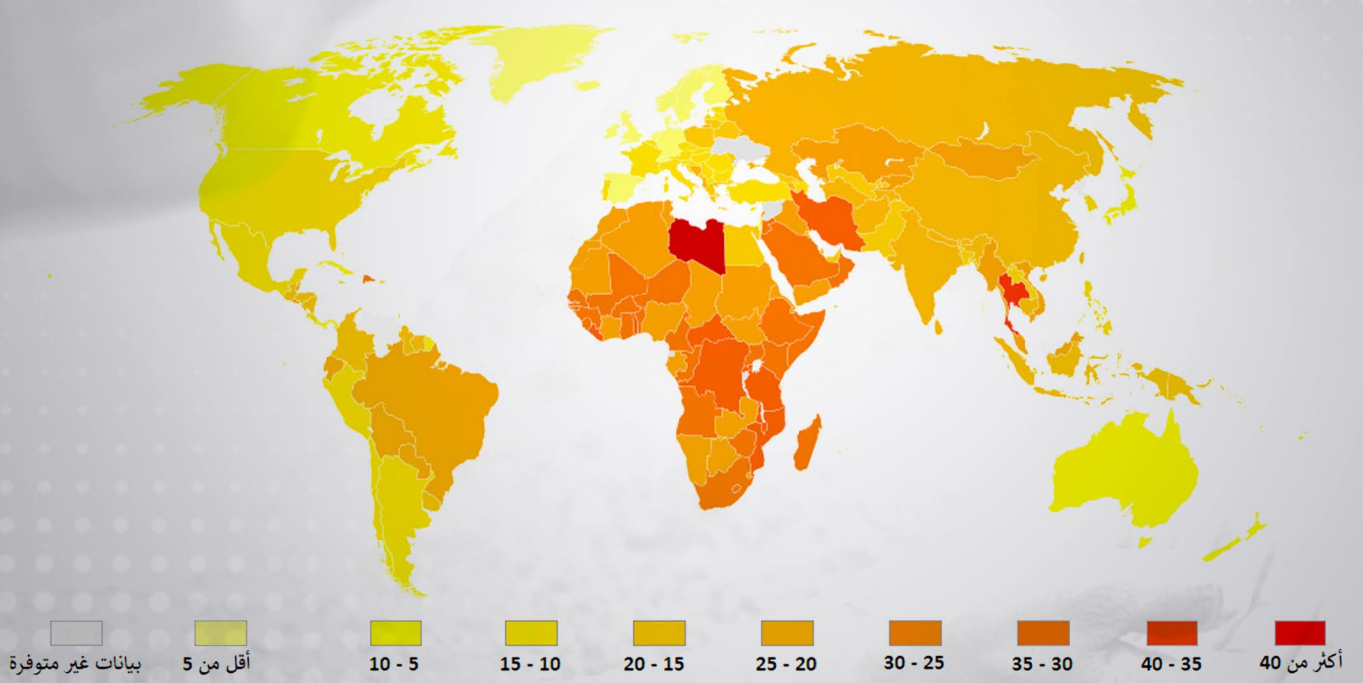
معدل الوفيات الناجمة عن حوادث المرور (لكل 100 ألف) ، عام 2013



معدل الوفيات الناجمة عن حوادث المرور
(لكل 100 ألف) ، عام 2016

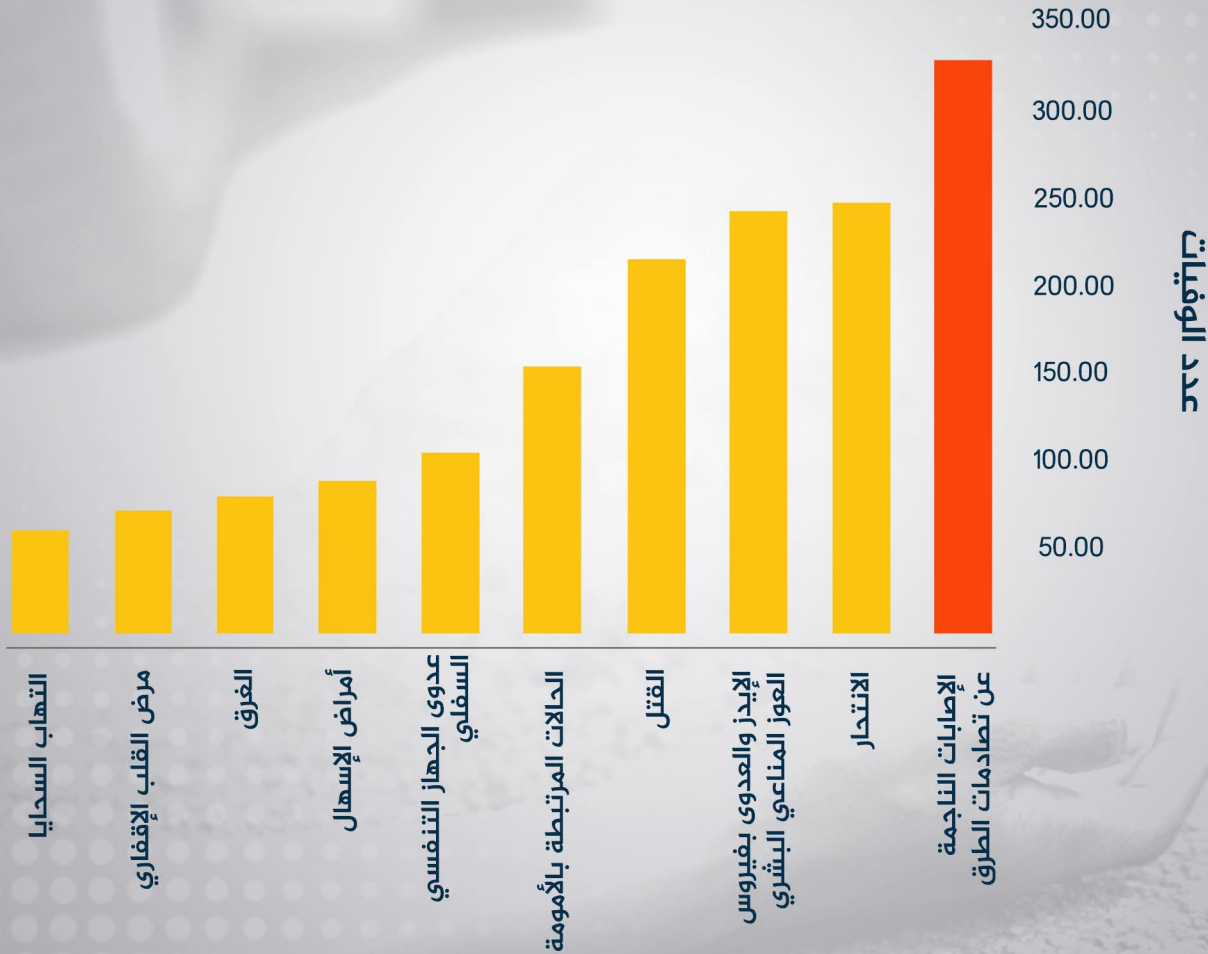


خريطة العالم توضح معدل الوفيات (لكل 100 ألف نسمة) الناجمة عن حوادث الطرق لعام 2013



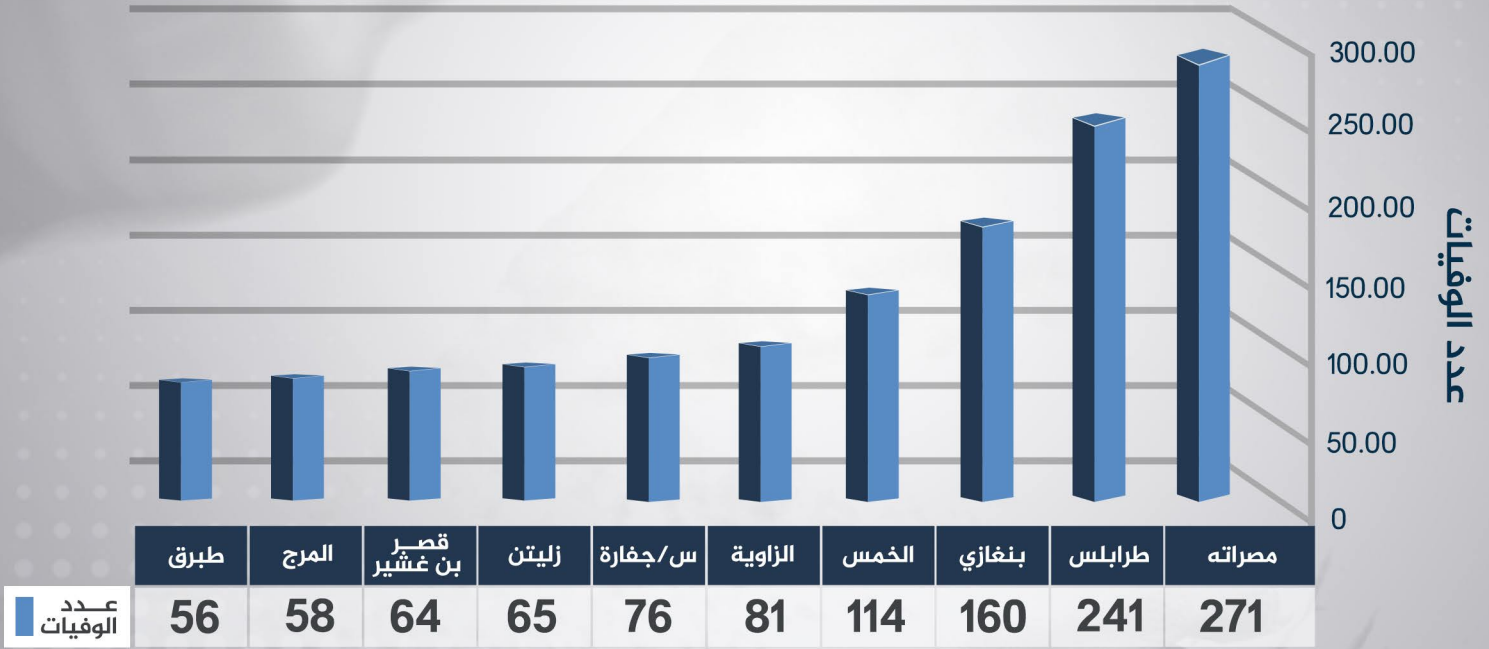
التقرير العالمي عن حالة السلامة على الطرق 2015،
منظمة الصحة العالمية

الأسباب العشرة الرئيسية للوفاة بين الأشخاص الذين تتراوح أعمارهم من 15 - 29 عاماً , 2012



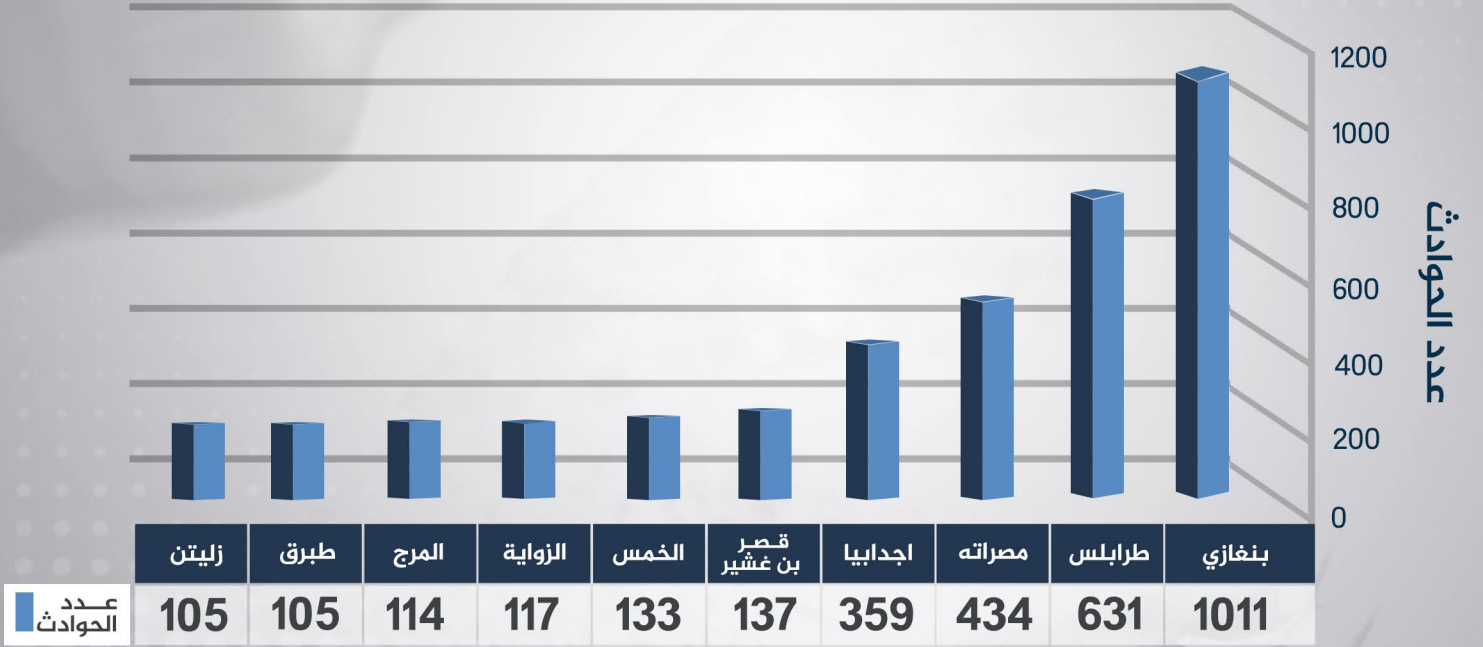
التقرير العالمي عن حالة السلامة على الطرق 2015،
منظمة الصحة العالمية

عدد الوفيات نتيجة حوادث السير لأعلى 10 مدن في ليبيا خلال عام 2017



لم تقم وزارة الداخلية بنشر احصائيات عدد الوفيات حسب المدن
والناجمة عن حوادث الطرق منذ عام 2018

عدد حوادث السير لأعلى 10 مدن في ليبيا خلال عام 2017



لم تقم وزارة الداخلية بنشر احصائيات عدد حوادث السير حسب المدن منذ عام 2018

Libya

Population: 6 293 253 | Income group: Middle | Gross national income per capita: US\$ 4 730^a



INSTITUTIONAL FRAMEWORK

Lead agency	Department of Traffic and Licenses, Ministry of Interior
Funded in national budget	No
National road safety strategy	Yes
Funding to implement strategy	Not funded
Fatality reduction target	3-5 % (2008 -2010, renewable every 3 years)

SAFER ROADS AND MOBILITY

Audits or star rating required for new road infrastructure	Yes
Design standards for the safety of pedestrians / cyclists	Partial
Inspections / star rating of existing roads	No
Investments to upgrade high risk locations	Yes
Policies & investment in urban public transport	Yes

SAFER VEHICLES

Total registered vehicles for 2013	3 553 497
Cars and 4-wheeled light vehicles	2 821 285
Motorized 2- and 3-wheelers	1 828
Heavy trucks	624 243
Buses	8 248
Other	97 893

Vehicle standards applied (UNECE WP.29)

Frontal impact standard	No
Electronic stability control	No
Pedestrian protection	No
Motorcycle anti-lock braking system	No

POST-CRASH CARE

National emergency care access number	National, single number
Trauma registry	National
Formal certification for prehospital providers	Yes
National assessment of emergency care systems	Yes

DATA

Reported road traffic fatalities (2016)	2 414 ^b (86% M, 14% F)
WHO estimated road traffic fatalities (2016)	1 645 (95% CI 1 234 - 2 171)
WHO estimated rate per 100 000 population (2016)	26.1

^a Data available only for 2011

^b Department of Traffic and Licenses, Statistical report for road traffic crashes 2016

SAFER ROAD USERS

National speed limit law	Yes
Max urban speed limit	50 km/h
Max rural speed limit	85 km/h
Max motorway speed limit	100 km/h
Local authorities can modify limits	No
Enforcement	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
Predominant type of enforcement	Manual and automated

National drink-driving law

BAC limit – general population	–
BAC limit – young or novice drivers	–
Random breath testing carried out	No
Testing carried out in case of fatal crash	Some drivers tested
Enforcement	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
% road traffic deaths involving alcohol	1% ^c

National motorcycle helmet law

Applies to drivers and passengers	No
Helmet fastening required	No
Helmet standard referred to and/or specified	No
Children passengers on motorcycles	Not restricted
Enforcement	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
Helmet wearing rate	–

National seat-belt law

Applies to front and rear seat occupants	Yes
Enforcement	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
Seat-belt wearing rate	–

National child restraint law

Children seated in front seat	Not restricted
Child restraint required	–
Child restraint standard referred to and/or specified	–
Enforcement	–
% children using child restraints	–

National law on mobile phone use while driving

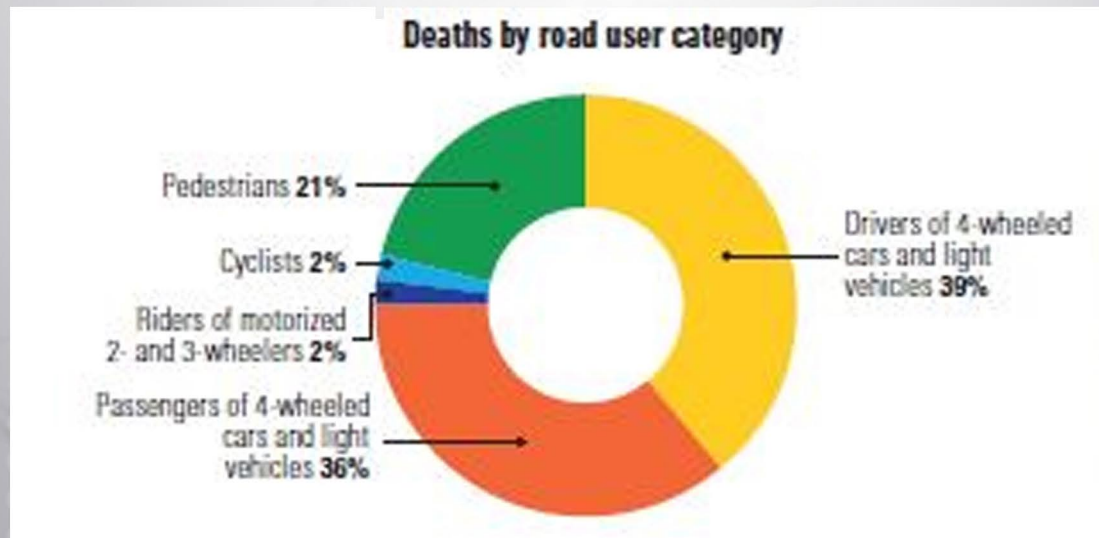
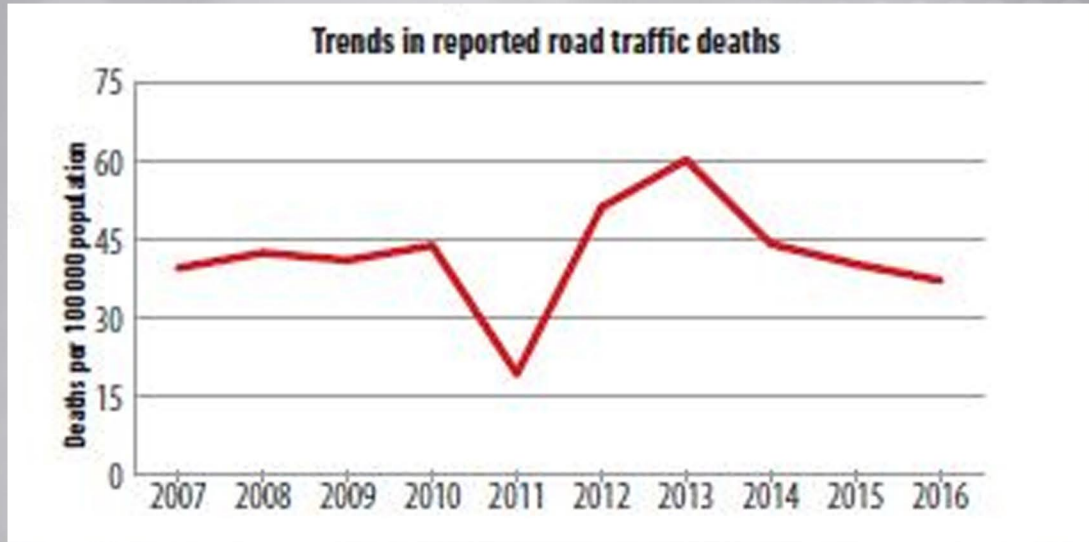
Ban on hand-held/mobile phone use	No
Ban on hands-free mobile phone use	No

National drug-driving law

	Yes
--	-----

^c Not based on BAC. Alcohol consumption legally prohibited

^d 2014, Department of Traffic and Licenses, Statistical report for road traffic crashes 2016



i الجمعية العامة للأمم المتحدة: "قرار الجمعية العامة للأمم المتحدة رقم (5/60) بشأن تحسين السلامة على الطرق في العالم"، 26 أكتوبر 2005، دعت فيه الجمعية العامة الدول الأعضاء إلى الاعتراف بثالث يوم أحد من شهر نوفمبر من كل عام كيوم عالمي لإحياء ذكرى ضحايا حركة المرور على الطرق، باعتبار ذلك وسيلة مناسبة لتكريم ضحايا المرور وأسراهم.

ii العربي الجديد: "تزايد ضحايا حوادث المرور في ليبيا"، 11 سبتمبر 2019.

iii بوابة أفريقيا الاخبارية: "حوادث السير تقتل 5 ليبيين يومياً"، 12 نوفمبر 2019.

iv وكالة الأنباء الليبية: "1761 مواطناً ليبيا يسقطون قتلى في حوادث المرور العام المنصرم"، 25 يناير 2021.

v العربي الجديد: "ليبيا: ارتفاع عدد قتلى الحوادث المرورية"، 17 فبراير 2021.

vi يؤكد المسؤول الأمني عبد القادر مصطفى أن مديريات الأمن في البلاد تمتلك قدرة على تحديد أسباب الحوادث ويمكنها إجراء الدراسات حولها، يتساءل عن "تخلي هذه الجهات عن مسؤوليتها تجاه هذا الخطر"، مؤكداً أن الأرقام تفوق وفيات الحروب خلال عام واحد. العربي الجديد: "ليبيا: ارتفاع عدد قتلى الحوادث المرورية"، 17 فبراير 2021.

vii منظمة الصحة العالمية: "التقرير العالمي عن حالة السلامة على الطرق 2015"، تاريخ نشر التقرير أكتوبر .

viii موقع عين ليبيا الإخباري: "ليبيا تسجل أعلى معدل لحوادث الطرق بالعالم"، 29 فبراير 2016.

ix موقع بوابة أفريقيا الإخبارية: "ضحايا حوادث المرور في ليبيا أكثر من ضحايا الحرب والسلاح"، 2 سبتمبر 2014.

x وزارة الداخلية - إحصائية الحوادث المرورية عن: (النصف الأول) و(النصف الثاني) لعام 2016، و(الربع الأول) و(الربع الثاني) و(الإحصائيات النهائية) لعام 2017 و(النصف الأول) لعام 2018، إحصائيات (النصف الأول) و(الربع الثالث) لعام 2019، وإحصائيات (الفترة يناير - نوفمبر) لعام 2020. عدم انتظام نشر الإحصائيات من طرف وزارة الداخلية في ليبيا يجعل من الصعب تتبع وتحليل الإحصائيات الرسمية لحوادث الطرق والإصابات الناتجة عنها.

xi منظمة الصحة العالمية: "التقرير العالمي عن حالة السلامة على الطرق 2015"، أكتوبر 2015. وفقاً لتقرير المنظمة، معدل الوفيات نتيجة حوادث الطرق في ليبيا في عام 2013 بلغ 73.4 لكل 100 ألف، وهو أعلى معدل بين دول العالم في ذلك العام، جاءت تايلاند في الترتيب الثاني بمعدل 36.2 فيما كان المتوسط العالمي 17.4.

xii منظمة الصحة العالمية: "التقرير العالمي عن حالة سلامة الطرق 2018"، القسم الثاني - البيانات الوطنية - صفحة 182،

xiii بحسب توضيح المهندس حسين سويدان، رئيس مصلحة الطرق والجسور في وزارة المواصلات، التي تتبع مجلس الوزراء لـ"العربي الجديد": "أن ميزانية مصلحة الطرق والجسور في السنوات من 2014 إلى 2016 كانت صفراً، وعام 2017 كانت 4

ملايين دينار (897,518 دولاراً أميركياً)، ولم نتمكن حتى من إصلاح أبسط الأضرار، وعام 2018 كانت 40 مليون دينار (8,975,188 دولاراً) أنفقت على صيانة الطرق والجسور التي تضررت وانهارت من الأمطار العنيفة. "بهذه الميزانيات الضعيفة أصبحنا نعمل في الحالات الطارئة فقط، وليس لتطوير الشبكة العامة وتنفيذ المتطلبات الدولية التي وضعتها الأمم المتحدة ومنظمة الصحة العالمية وما تنص عليه معاهدة ستوكهولم (معاهدة دولية تهدف إلى القضاء على الملوثات العضوية، ومنها الغازات المنبعثة من السيارات والمصانع)". رضا فحيل اليوم وربيعه حباس، العربي الجديد: "فوضى الطرق الليبية... ضحايا الحوادث المرورية يفوقون الحرب"، 20 مايو 2021.

xiv بالرغم من وجود تشريع يلزم استخدام حزام الأمان لكل ركاب المركبة، السائق والمسافرين، إلا أن إنفاذ القانون، بإلزام استخدام الحزام، ضعيف. كما أنه لا يوجد تشريع بخصوص الأطفال، استعمال كراسي وأحزمة الأمان للأطفال وحظر جلوس الأطفال في المقعد الأمامي بجوار السائق.

xv حسب تقرير منظمة الصحة العالمية، 3% من الوفيات في حوادث الطرق في ليبيا في عام 2013 كانت من فئة الدرجات الهوائية والنارية.

xvi حسب تقرير منظمة الصحة العالمية، الخمر كانت سبب في 2% من الوفيات في حوادث الطرق في ليبيا في عام 2013.

xvii Australian Journal of Basic and Applied Science: "An Analysis of Traffic Accidents in Libya, and Some Mitigation Strategies", Academic Paper, UKM Bangi, Selangor D.E. Malaysia, 2013

HUMAN RIGHTS SOLIDARITY

منظمة التضامن لحقوق الانسان

i n s t i t u t i o n a l

Libya Tripoli Office, P.O. Box : 3139, General Post Office, Algiers Square
Switzerland Geneva Office, c/o, Rue des Savoises 15, 1205 Genève

+41 22 550 81 23 +41 76 234 57 78 +41 22 593 14 77
www.hrsly.org hrsolidarity@twitter Info@hrsly.org

منظمة التضامن لحقوق الإنسان مسجلة كمنظمة محلية غير حكومية في ليبيا تحت رقم قيد 589 - 01 - 20160327

