

المحاضر الرسمية

الجمعية العامة



الدورة الثامنة والستون

الجلسة العامة ٨٢

الخميس، ١٠ نيسان/أبريل ٢٠١٤، الساعة ١٠/٠٠

نيويورك

الرئيس: السيد آش (أنتيغوا وبربودا)

نظرا لغياب الرئيس، تولى الرئاسة نائب الرئيس، السيد
الخيارى (تونس).

افتتحت الجلسة الساعة ١٠/١٥.

البند ١٢ من جدول الأعمال

الأزمة العالمية للسلامة على الطرق

مذكرة من الأمين العام (A/68/368)

مشروع القرار (A/68/L.40)

الرئيس بالنيابة: أعطي الكلمة الآن إلى ممثل الاتحاد
الروسي، لكي يعرض مشروع القرار A/68/L.40.

السيد كيريانوف (الاتحاد الروسي) (تكلم بالروسية):

كانت السلامة على الطرق ولا تزال إحدى القضايا الأكثر
إلحاحا اليوم. وتشكل الوفيات والإصابات الناجمة عن حوادث
المرور على الطرق، خطرا جسيما يهدد الصحة العالمية، ويؤثر
بشكل سلبي للغاية على التقدم الاجتماعي والاقتصادي
والتنمية المستدامة.

وأطلق القراران ٢٥٥/٦٤ و ٢٦٠/٦٦، اللذان اعتمدا
في عامي ٢٠١٠ و ٢٠١٢، على التوالي، بمبادرة من الاتحاد
الروسي، في إطار عقد الأمم المتحدة للحملة الواسعة النطاق
لتحقيق الاستقرار وخفض معدل الوفيات العالمية بسبب
حوادث المرور على الطرق. وقد حققت بالفعل الخطوات
المحددة الأهداف التي اتخذها المجتمع الدولي بغية الحد من

يتضمن هذا المحضر نص الخطب الملقاة بالعربية والترجمة الشفوية للخطب الملقاة باللغات الأخرى. وينبغي
ألا تقدم التصويبات إلا للنص باللغات الأصلية. وينبغي إدخالها على نسخة من المحضر وإرسالها بتوقيع
أحد أعضاء الوفد المعني إلى: Chief of the Verbatim Reporting Service, Room U-506. وستصدر
التصويبات بعد انتهاء الدورة في وثيقة تصويب واحدة.



وثيقة ميسرة

الرجاء إعادة التدوير



1429537 (A)



وسيعقد المؤتمر الدولي الخامس بشأن موضوع "السلامة على الطرق تعني سلامة الحياة" الذي ينظمه مجلس الجمعية الاتحادية للاتحاد الروسي، في سانت بترسبورغ خلال هذا الخريف. وندعو وفود جميع البلدان إلى المشاركة.

ومن دواعي الشرف العظيم لنا بأن نعرض على أنظار الجمعية العامة مشروع القرار المعنون "تحسين السلامة على الطرق في العالم" (A/68/L.40). ويستند مشروع القرار إلى قرارات الجمعية العامة ذات الصلة، المعتمدة خلال السنوات الماضية. ويعكس التقدم الذي أحرزه المجتمع الدولي بشأن السلامة على الطرق، ويهدف إلى تعزيز التعاون المتعدد الأطراف، فيما يخص جميع الجوانب الرئيسية للحد من الإصابات الناجمة عن حوادث المرور، التي تعتبر الآن تحديا خطيرا للصحة العامة والتنمية الاجتماعية - الاقتصادية بشكل عام. ومن الأهمية بمكان أن يشدد مشروع القرار على إمكانية القيام باستجابة قوية للتحديات العالمية في مجال السلامة على الطرق، من خلال التعاون المتعدد الأطراف، الذي يشمل القطاع الخاص والمنظمات غير الحكومية.

ويقدر مشروع القرار كثيرا الجهود التي تبذلها كيانات الأمم المتحدة، أولا وقبل كل شيء منظمة الصحة العالمية، ولكن أيضا اللجان الإقليمية، ومصارف التنمية المتعددة الأطراف وباقي المنظمات الدولية. كما يرحب مشروع القرار بالتدابير التي اتخذتها الدول الأعضاء، من أجل الانضمام إلى الصكوك القانونية الدولية ذات الصلة وإدخال تشريع وطني شامل بشأن السلامة على الطرق، يأخذ في الاعتبار عوامل الخطر الرئيسية.

ومن الأهمية بمكان دعوة مشروع القرار الدول الأعضاء إلى معالجة مشاكل السلامة على الطرق من خلال اتباع نهج شاملة، مما ينطوي على وضع نظم إدارة سلامة على الطرق تتسم بالفعالية، وتعزيز التعاون بين الوكالات، ووضع

الإصابات الناجمة عن حوادث المرور على الطرق نتائج إيجابية. وبناء على ذلك، شهدنا خلال السنوات القليلة الماضية اتجاها نزوليا ميدانيا في عدد من البلدان. واستمرار التعاون في هذا المجال لن يمنع فحسب وقوع مئات آلاف الوفيات على الطرق على الصعيد العالمي، بل سيسهم أيضا في تحقيق تقدم اجتماعي واقتصادي عالمي مستدام.

إن كفالة السلامة على الطرق جانب هام في التنفيذ الفعال للأهداف الإنمائية الدولية، بما في ذلك في ميدان النقل المستدام. ويحدونا الأمل في أن يجري اعتبار الحصول الشامل على النقل الميسور والسليم بيئيا، إحدى أولويات خطة التنمية العالمية لما بعد عام ٢٠١٥. وقد ينطوي هذا الهدف على تطوير نظم نقل مستدام، الأمر الذي يؤدي، على وجه الخصوص، إلى تحسين فرص الحصول على خدمات النقل، وبث الاستقرار والمزيد من الخفض لمعدل الوفيات المتوقع، بسبب حوادث المرور على الطرق في جميع أنحاء العالم، فضلا عن التقليل بشكل كبير من انبعاثات غازات الدفيئة.

كما أننا نؤيد مساعي الأمين العام الرامية إلى تعزيز تنسيق أنشطة منظومة الأمم المتحدة بشأن النقل المستدام. ونفترض أن تأخذ تلك الجهود في الحسبان السلامة على الطرق وتعطيها الأولوية.

ويؤكد الاتحاد الروسي، من جانبه، من جديد التزامه بالجهود الدولية المشتركة لمكافحة الوفيات والإصابات على الطرق. ويضطلع بلدي اليوم بسلسلة من الأنشطة المنفذة في إطار البرنامج الاتحادي من أجل السلامة على الطرق حتى عام ٢٠٢٠، بما في ذلك التدابير المتعلقة بمنع السلوك الخطر لمستخدمي الطرق، وكفالة سلامة الطرق للأطفال، ورفع مستوى الشروط التقنية للمركبات، وتطوير نظم إدارة حركة المركبات والمشاة على الطرق، وتقديم المساعدة للضحايا. ونتيجة لذلك، تضاعف الانخفاض المسجل في خطر النقل على الطرق.

ونلاحظ مع الارتياح البالغ، إجراء المفاوضات في جو بناء من الانفتاح والشفافية، الأمر الذي أتاح لنا التوصل إلى توافق في الآراء. إننا نعرب عن امتناننا الخالص لجميع الوفود التي شاركت في التفاوض بشأن مشروع القرار. ونود أن نتقدم بالشكر بشكل خاص إلى زملائنا من منظمة الصحة العالمية واللجنة الاقتصادية لأوروبا التابعة للأمم المتحدة، على ما قدموه من إسهامات هامة في أعمالنا.

نُحِبُّ بالوفود لتأييد مشروع القرار وندعو الدول الأعضاء إلى أن تصبح مشتركة في تقديمه.

السيدة يوه (ماليزيا) (تكلمت بالإنكليزية): يشرفني أن أقف أمام الجمعية لتمثيل ماليزيا. أود أن أغتنم هذه الفرصة لأهنئ الاتحاد الروسي على قيادته للمناقشات التي أدت إلى مشروع قرار محدد بشأن تحسين السلامة على الطرق في العالم (A/68/L.40).

إننا نقرب بسرعة من منتصف طريق عقد العمل من أجل السلامة على الطرق. وهذا هو الوقت المناسب لإجراء تقييم دقيق. ومن دون شك أحرز الكثير من النجاح والتقدم. والعديد من الدول تتقاسم ممارساتها بشأن الجهود الرامية إلى تخفيض الإصابات على الطرق. إن عقد العمل عزز من مكانة السلامة على الطرق، وحفز المزيد من البلدان على وضع خطط استراتيجية أو إنشاء هيئات أو التشجيع على اتخاذ مبادرات هامة جديدة.

تود ماليزيا أن تؤكد من جديد التزامها المتواصل بعقد العمل من أجل السلامة على الطرق وبذل الجهود لتقليل الإصابات الناجمة عن حركة المرور. وما برحنا نعمل على زيادة مبادرات تحسين السلامة على طرقنا وتكثيفها ووضع برامج لتحقيق تلك الغاية، مما أدى إلى تخفيض مؤشر الوفيات لكل ١٠ ٠٠٠ سيارة مسجلة من ٣,٥٥ إلى ٢,٩ وفاة في الفترة من ٢٠٠٩ إلى ٢٠١٣.

استراتيجيات مشتركة بشأن السلامة على الطرق، بما يتماشى مع الخطة العالمية لعقد العمل من أجل السلامة على الطرق (٢٠١١-٢٠٢٠).

ويكلف مشروع القرار منظمة الصحة العالمية واللجان الإقليمية للأمم المتحدة بزيادة دعم الجهود الرامية إلى تحقيق أهداف العقد، بما في ذلك تيسير الترتيبات لعقد الأسبوع الثالث للسلامة على الطرق في العالم، مع التركيز على تحسين سلامة الأطفال في وسائل النقل.

إن منظمة الصحة العالمية مدعوة إلى مواصلة رصد التقدم المحرز في تنفيذ عقد الأمم المتحدة للاستقرار والحد من حوادث المرور على الطرق. وفي هذا السياق، يحيط مشروع القرار علماً بأهمية المعايير والمؤشرات من أجل القيام على نحو منهجي بتقييم التقدم المحرز.

كما أن الأمين العام مدعو إلى مواصلة بذل الجهود من أجل تعزيز التعاون الدولي الفعال بشأن مسائل السلامة على الطرق، بما في ذلك في السياق الأوسع للنقل المستدام. وفي هذا الصدد، يشجع على بذل مزيد من الجهود لتعزيز تنسيق الأعمال التي تضطلع بها منظومة الأمم المتحدة بشأن النقل المستدام. وتشجع الدول الأعضاء في الأمم المتحدة والمجتمع الدولي ككل على أخذ السلامة على الطرق بعين الاعتبار كما يجب، عند إعداد خطة التنمية العالمية لما بعد عام ٢٠١٥.

ويرحب مشروع القرار بالعرض الذي قدمته حكومة البرازيل لاستضافة المؤتمر العالمي الثاني الرفيع المستوى في عام ٢٠١٥ من أجل رصد التقدم المحرز فيما يخص عقد العمل من أجل السلامة على الطرق. ونتمنى لزملائنا البرازيليين النجاح في تنظيم ذلك المنتدى الهام.

وقد نوقش مشروع القرار بالتفصيل، خلال المشاورات الحكومية الدولية، بمشاركة كاملة من مجمل الأطراف المعنية.

إن السلامة على الطرق مسؤولية كل فرد، وتعاون الحكومة بنشاط مع القطاع الخاص والمنظمات غير الحكومية والجماهير بشكل عام للمشاركة في مبادرات السلامة على الطرق والمساهمة فيها. إن ماليزيا إذ تسلم بأهمية المشاركة الجماهيرية، تصغي باستمرار إلى تلك المجموعات قبل رسم أي سياسة جديدة تتعلق بالسلامة على الطرق وتطلب منهم التغذية المرتدة.

يجب علينا، وبوسعنا أن نفعل المزيد. إن التحرك الآمن أمر ينبغي أن نتوقعه جميعاً، سواء كنا أغنياء أو فقراء أو من الشمال أو من الجنوب. وينبغي أن يتاح لنا جميعاً الوصول الآمن للشوارع كحصولنا على الماء النظيف أو التعليم. وهذا ينسحب على الجميع، ولكن ينطبق على أطفالنا بشكل خاص. إن اتفاقية الأمم المتحدة لحقوق الطفل تنص بوضوح وبالتحديد على أنه من حق الأطفال الحصول على بيئة نظيفة وآمنة. والاتفاقية دخلت حيز النفاذ منذ أكثر من ٢١ عاماً، وهذا وقت كاف لأي طفل لكي يولد ويبلغ سن الرشد في ظل حماية الاتفاقية.

غير أننا في العديد من البلدان فإن نطاق حقوق الأطفال لا يمتد ليشمل الرحلة إلى المدرسة والعودة منها أو إلى الشوارع خارج منازل لأطفالهم حيثما يلعبون ويلهون. من خلال مشروع القرار هذا، سوف تقرر الجمعية أسبوع الأمم المتحدة العالمي للسلامة على الطرق لعام ٢٠١٥، للتركيز على احتياجات وحقوق الأطفال في شوارعنا وطرقنا. في العام المقبل، ستقوم مئات المنظمات ومئات الآلاف من الناس بحملة بهدف جعل الطرق أكثر أماناً لأطفالنا.

وعلينا إعطاء الأولوية لتحديد السرعة الآمنة في شوارعنا لحماية جميع مستخدمي الطرق، وخاصة الأطفال، والتشجيع على أسلوب حياة سليم وتمكين الناس من السير على الطرقات واستخدام الدراجات الهوائية بشكل آمن ومريح. وعلينا أن

في أيار/مايو ٢٠١٣، احتفلت ماليزيا بأسبوع الأمم المتحدة العالمي للسلامة على الطرق، حيث تم في ذلك الأسبوع وضع برامج عديدة تتعلق بالسلامة على الطرق بالنسبة للمشاة في جميع أرجاء البلد. وتضمن ذلك قيام إدارة السلامة على الطرق بتخصيص مرافق للمشاة، وإجراء منافسات في المدارس في الرسم على الجدران فيما يتعلق بالموضوع، وإعادة طلاء خطوط المشاة الباهتة عند التقاطعات وبرامج الدفاع والحماية العامة.

ابتداء من عام ٢٠٠٧، أدخلت ماليزيا بنجاح مساق التعليم في مجال سلامة الطرق المؤدية إلى جميع المدارس الابتدائية، وقامت بحملة توعية بشأن السلامة في برنامج التدريب على الخدمات الوطنية لديها في جهد منها لتثقيف جيل الشباب وإشاعة الوعي لديه عن أهمية السلامة على الطرق. وشرعت أيضاً ماليزيا في برامج أسبوعية للحماية موجهة لمستخدمي الطرق ذات الخطورة العالية، ولا سيما الدراجات النارية والمشاة لزيادة المعرفة والوعي لدى مستخدمي الطرق الحالية. وهذا الجهد تكمله برامج الحماية من خلال شتى وسائط الإعلام، وبالتحديد التلفزيون والإذاعة، والمواد الإعلامية المطبوعة ووسائط الإعلام الاجتماعية.

إن ماليزيا إدراكاً منها لقيمة مشاركة المجتمع، قامت أيضاً بإطلاق برامج بشأن السلامة على الطرق موجهة نحو المجتمع. في إطار الموضوع المعنون "من فعل المجتمع، ومن أجل المجتمع" ستعمل كل ولاية في ماليزيا مع مقاطعة بعينها لتزويدها بالإرشاد والدعم لمبادرات السلامة على الطرق في المجتمعات المحلية.

من خلال التعاون بين معهد البحوث الماليزي للسلامة على الطرق، والبرنامج العالمي للتقييم السيارات الجديدة، أكمل برنامج تقييم المركبات الجديد التابع لرابطة أمم جنوب شرق آسيا مرحلتين من الاختبارات شملت ٢٥ نموذجاً في أسواق المناطق في عام ٢٠١٣.

جارية حالياً في روسيا؛ وفي بلدي، توضع حلول لتصميم الطرق وبرامج لاختبار تصادم السيارات مما يثبت التزام ماليزيا بالسلامة على الطرق.

من المدهش إن البرازيل عرضت استضافة المؤتمر الوزاري العالمي المقبل بشأن السلامة على الطرق الذي سيمكن البرازيل من إمعان النظر في السبل الكفيلة بشق طرق أكثر أماناً. وفي الأشهر التي تسبق المؤتمر الوزاري يجب أن نكون طموحين في توقعاتنا.

إن السلامة على الطرق تتطلب صوتاً أقوى في الأمم المتحدة. ونحتاج إلى مصادر تمويل جديدة لدعم حملة السلامة على الطرق، ونحتاج إلى زخم جديد في دعم هدفنا المشترك من أجل عقد العمل، ابتداء بتضمين السلامة على الطرق في أهداف ما بعد عام ٢٠١٥. فلنجدد جميعاً التزامنا بذلك التحدي والعمل معاً لجعل طرقنا أكثر أماناً.

السيد روبرتسون (المملكة المتحدة) (تكلم بالإنكليزية):
من دواعي شرفي الكبير أن أمثل المملكة المتحدة في جلسة اليوم، وأود أن أشكر حكومة المملكة المتحدة على إعطائي هذه الفرصة.

إنني رئيس اللجنة المعنية بالسلامة على الطرق في العالم. وبوصفي وزير الدفاع الأسبق في المملكة المتحدة والأمين العام الأسبق لمنظمة حلف شمال الأطلسي، أشعر أنني أتكلم بشيء من السلطة عندما أصف المذابح على الطرق العالمية التي تشبه ساحات الوغى.

منذ أن تكلمت في الجمعية العامة قبل ست سنوات (انظر A/62/PV.87)، تحقق قدر كبير من التقدم في توحيد صفوف العالم لمكافحة الوفيات والإصابات بجراح الناجمة عن حوادث الطرق. وبناء على القيادة السابقة لسلطنة عُمان، استضاف الاتحاد الروسي المؤتمر العالمي الوزاري الأول للسلامة على

نفعل المزيد لدعم مفهوم المدرسة الآمنة وجعل مجتمعات المدارس مركز تمكين للأعمال المحلية المتعلقة بالسلامة والنقل المستدام. وعلينا أن نولي هذا البرنامج الأولوية التي يستحقها وأن نربطه بالبرامج الوطنية. وفي ذلك الصدد، يجب أن يكون هدف السلامة على الطرق متضمناً في أهداف التنمية المستدامة الجديدة بعد عام ٢٠١٥.

من خلال الدور الذي أقوم به بوصفي السفيرة العالمية لحملة توفير طرق آمنة، التقيت بالعديد من الأسر التي عانت من فقدان طفل أو أحد الأبوين في حادث مرور. عندما يزور المرء المنازل والمستشفيات ويرى بصورة مباشرة أثر تلك المآسي وإغراقها الناس في الحسرة والقنوط، لا يمكن للمرء أن يتراجع وأن يظل غير مبالي. فلا يوجد صوت لضحايا حوادث السير على الطرق.

إن ذلك في طريقه إلى التغيير. وتأييداً لعقد العمل، فإن الحملة العالمية من أجل طرق آمنة تحت قيادة السيد روبرتسون، وبتنسيق من فريق الأمم المتحدة العالمي المعني بالتعاون في ميدان السلامة على الطرق، والعمل الرائع الذي تقوم به نوادي السيارات التابعة للاتحاد الدولي للسيارات في جميع أرجاء العالم، وهو عمل يتولى دفة القيادة فيه رئيسه، جان تود، وقرارات الأمم المتحدة ذات الصلة كلها تعبر عن المطالبة بالقيام بعمل حيال المسألة.

خلال الزيارات التي قمت بها إلى العديد من البلدان، وهي زيارات اقترنت بالشعور بالحزن والفقدان، حيث شاهدت العديد من الطرق التي يجري فيها تنفيذ الحلول وحماية الأرواح: إنفاذ قانون ارتداء الخوذ الواقية في فييت نام؛ وتخصيص مسارات جديدة للدراجات الهوائية في كوستاريكا؛ ووضع استراتيجية جديدة للسلامة على الطرق في كمبوديا؛ والقيام بمشاريع رائدة لشرق طرق أكثر أماناً للمدارس في جنوب أفريقيا؛ وتخفيضات كبيرة في أعداد الوفيات والإصابات بجراح

ويشير آخر تقرير عن حالة السلامة على الطرق في العالم لمنظمة الصحة العالمية إلى وجود فجوة كبيرة بين البلدان المرتفعة الدخل - التي تشهد فيها أعداد الإصابات المرورية تناقصا - وبقية أنحاء العالم. وعليه، ينبغي أن تعطى الأولوية للتعاون بين الدول التي تتوفر فيها الخبرة والسلامة على الطرق، وتلك التي ما تزال بحاجة إلى المساعدة. وقد أثار رئيس البرازيل، روسيف، الموضوع المتعلق بضرورة إيجاد سبل للتعاون أثناء زيارة رئيس وزراء المملكة المتحدة، ديفيد كاميرون، للبلد في السنة قبل الماضية. وهو أمر هام للغاية أيضا بالنسبة للعديد من الدول في مجموعة العشرين التي تشهد ارتفاعا سريعا في عدد السيارات.

وقد يبدو تحسين السلامة على الطرق مهمة هائلة، ولكن من خلال التركيز على العناصر الرئيسية - المتمثلة في إدارة البيانات، وكيفية تصميم الطرق واستخدامها، والمعايير المتعلقة بالمركبات والتكنولوجيات الجديدة، وإنفاذ الالتزام بارتداء الخوذ وأحزمة المقاعد، فضلا عن إدارة السرعة في المقام الأول - سيكون بوسع البلدان تخفيض أعداد الوفيات والإصابات. وقد كانت تلك هي تجربة المملكة المتحدة على مدى عدة عقود. ومن حسن طالع المملكة المتحدة أيضا أن تمكنت من وضع سياسات من خلال التركيز المستمر على السلامة على الطرق، الأمر الذي مكنا من أن نكون بين البلدان الرائدة في مجال السلامة على الطرق على نطاق العالم، إذ تعتبر معدلات الإصابة في بلدنا من أدنى المعدلات.

ونحتفل هذا العام في المملكة المتحدة بذكرى مرور ٣٠ عاما على بدء أنشطة حملة مكافحة القيادة تحت تأثير الكحول. وتشير التقديرات إلى إسهام تلك الحملة في إنقاذ حياة ما يقرب من ٢٠٠٠ شخص. وقد بين ذلك الأثر الإيجابي الذي يمكن أن تؤدي إليه الاتصالات حين تُنفذ بطريقة فعالة - على سبيل المثال، عن طريق تناول المواقف إزاء القيادة في حالة سكر المخدرات، ومسألتي القبول والرفض الاجتماعيين لها.

الطرق في موسكو. وأعلن عن عقد العمل للسلامة على الطرق وتم الاتفاق على الخطة العالمية للعقد. أود أن أشيد بجميع المشاركين في الدفع قُدماً بالعملية.

لقد كان إطلاق عقد العمل من أجل السلامة على الطرق في أيار/مايو ٢٠١١، حدثا ملهما للعديد من البلدان التي سعت إلى مضاعفة جهودها الرامية إلى منع الإصابات الناجمة عن حوادث الطرق. فقد شرعت العديد من البلدان في تنفيذ استراتيجيات وطنية جديدة، في حين تشير تقديرات مؤسسة بلومبرغ الخيرية إلى تمتع ما يربو على ١,٥ بليون شخص الآن بالحماية بموجب قوانين سلامة حركة المرور في البلدان التي تنفذ فيها تلك القوانين. وقد أنشئت - بدعم من مؤسسة السيارات والمجتمع التابعة لاتحاد السيارات الدولي - برامج مستقلة لاختبار قدرة المركبات على تحمل الصدمات في أمريكا اللاتينية وفي جنوب شرق آسيا، لتشجيع المستهلكين على طلب السيارات الآمنة. وتتم الاستفادة الآن من تقييم السلامة بهدف التأثير على تصميم بعض مشاريع بناء الطرق المدعومة من قبل البنك الدولي.

ولكن لا بد أن أقول إننا لم نبلغ بُعد المدى الذي كان يأمل فيه البعض أو كان يتوقعه في حقيقة الأمر. وعندما أنشأت الجمعية العامة عقد العمل في عام ٢٠١٠ كان هناك أكثر من ١٠٠ بلد مؤيد للهدف المتمثل في تثبيت عدد الوفيات على الطرق ثم تقليصها بحلول عام ٢٠٢٠. غير أننا لم نر بعد مستويات التعاون الدولي أو القيادة السياسية أو توفير الموارد اللازمة لتحقيق ذلك الهدف إن كنا نبتغيه بالفعل. وعليه، أود أن أهني البرازيل لعرضها استضافة المؤتمر الاستعراضي الوزاري لمنتصف العقد. وسيكون ذلك المؤتمر فرصة هامة لتجديد الالتزام بعقد العمل، وإقامة شراكات جديدة بين البلدان وفي داخل المناطق، ومع الشركات والجهات المانحة الخيرية، ولتوليد الزخم اللازم لإحراز تقدم حقيقي في النصف الثاني من عقد العمل.

المعني بالوصول إلى المجتمعات المحلية - على إجراء البحوث التطبيقية الرامية إلى تحسين السلامة على الطرق. وفي تراتيا، على سبيل المثال، فقد عملت برامج الإدارة على تقييم فعالية مختلف تدابير السلامة على الطرق بغية تعزيز السلامة للأطفال والبالغين على حد سواء.

وفي الأسبوع الماضي، نشر البنك الدولي ومعهد قياسات الصحة وتقييماتها، تحليلاً جديداً هاماً للغاية للعبء العالمي للأمراض الناجمة عن النقل الآلي. ويشير ذلك التقرير الهام إلى أن مجموع الوفيات الناجمة عن الإصابات على الطرق والتلوث الهوائي المرتبط بالمركبات الآلية يصل إلى ١,٥ مليون شخص سنوياً، وهو معدل وفيات يفوق معدلات الوفيات الناجمة عن الإصابة بالإيدز أو الملاريا. وخلافاً لهذين المرضين الفتاكين، فإن المسار العالمي للوفيات ذات الصلة بالمركبات يشهد تصاعداً مستمراً. وتعزز تلك البيانات وجهة نظر اللجنة المعنية بالسلامة على الطرق في العالم القائلة بأن من شأن التركيز على السلامة على الطرق أن يؤدي دوراً هاماً أيضاً في تحسين البيئة الحضرية ومعالجة بعض الظروف، من قبيل سوء نوعية الهواء وعدم ممارسة الرياضة، وكلاهما مسؤول عن الزيادة السريعة في الأمراض غير المعدية.

وأود أن أعرب عن امتناني إلى إحاطة الجمعية العامة علماً في مشروع القرار هذا (A/68/L.40) بآخر تقرير أصدرته اللجنة المعنية بالسلامة على الطرق في العالم، المعنون "طرق مأمونة للجميع، خطة من أجل النهوض بالصحة والتنمية بعد عام ٢٠١٥". وهو تقرير يتضمن حجة بسيطة ولكنها مقنعة للغاية في جوهرها: إن الوفيات والإصابات الناجمة عن حوادث المرور على الطرق بمثابة وباء على الشباب في كوكبنا، وأن في الإمكان الوقاية من المعاناة البشرية، ولدينا نموذج فعال وقدرة اقتصادية على العمل.

وبحلول نهاية هذا العام - أي منتصف الطريق لعقد العمل - فإن من الضروري أن نشهد تجديد الالتزام السياسي والمالي

وإلى جانب ذلك، فقد اضطلعنا بدور رائد في وضع البرنامج الأوروبي لتقييم السيارات الجديدة، فضلاً عن استحداث نظامنا الوطني المعني بتصنيف خوذ الأمان، الأمر الذي ساعد على تثقيف راكبي الدراجات النارية فيما يتعلق بمدى جودة الحماية التي توفرها لهم الخوذ من إصابات الرأس. وذلك نظام فريد بالنسبة للمملكة المتحدة. وقد مُنح في الآونة الأخيرة إحدى جوائز الأمير مايكل الدولية للسلامة على الطرق.

ولا تزال المملكة المتحدة تواصل اتخاذ نهج صارم لإنفاذ قانون السلامة على الطرق. ومع ذلك، ونظراً لأنه ما تزال لدينا بعض المخالفات البسيطة، فقد وفرنا في الآونة الأخيرة دورات تدريبية تداركية تهدف إلى تغيير سلوك السائقين.

وتدعم المملكة المتحدة توفير السلامة على الطرق على الصعيد الدولي أيضاً. وتقدم إدارة التنمية الدولية مبلغ ١,٥ مليون جنيه استرليني للمرفق العالمي للسلامة على الطرق، ومقره في البنك الدولي. وبصفتها عضواً في المرفق العالمي للسلامة على الطرق، فقد سعت المملكة المتحدة إلى تعميم السلامة على الطرق عبر البنك الدولي، وزيادة المشاركة مع المصارف الإنمائية المتعددة الأطراف الأخرى. وقد أقر مجلس إدارة قطاع النقل التابع للبنك الدولي مؤخراً عدم الموافقة على أي مشروع للطرق دون الأخذ بسياق السلامة على الطرق في البلد المقترض بصورة شاملة.

وبالإضافة إلى ذلك، تعمل إدارة التنمية الدولية على نحو مباشر على تحسين السلامة على الطرق في البلدان الشريكة. وعلى سبيل المثال، تعمل الإدارة في نيبال - حيث عانى ما يقرب من نصف مليون شخص من الإصابات على الطرق في عام ٢٠١٠ - على تحسين ظروف السلامة على الطرق الجبلية الشديدة الخطر، فضلاً عن كفالة استدامتها من خلال العمل مع الحكومة بهدف تعزيز القدرة على تنفيذ تدابير السلامة على الطرق. وتعمل إدارة التنمية الدولية - عبر البرنامج الأفريقي

ومن دواعي فخرنا أن تكون بلادي الدولة الرائدة في إطلاق حملة السلامة على الطرق على مستوى العالم في الجمعية العامة وإدراج بند السلامة على الطرق في جدول أعمال هذه المنظمة خدمة للأجيال المقبلة. ومنذ أن قررت الجمعية العامة لأول مرة إدراج موضوع السلامة على الطرق في جدول أعمال دورتها السابعة والخمسين، اعتمدت الجمعية في الجلسة العامة المعقودة في ٢٣ أيار/مايو ٢٠٠٣ (انظر A/57/PV.86) مشروع قرار (القرار ٣٠٩/٥٧) الذي قدمته سلطنة عمان إيماناً منها بأهمية تحقيق السلامة على الطرق على المستوى الدولي.

والمجتمع الدولي إذ يسلط الضوء على الحوادث المأساوية بغية زيادة الوعي العام بأهمية انتهاج الأسلوب الآمن لتوجيه حركة المرور، فقد اعتمدت الجمعية العامة عدة قرارات بشأن السلامة المرورية، وعُقدت اجتماعات عدة على المستوى الوزاري للتنويه إلى مأساة الوفيات الناجمة عن حوادث المرور والحاجة إلى بناء طرق أكثر أماناً وتقديم الدعم التقني للسلامة على الطرق على الصعيدين العالمي والإقليمي.

وبعد أن أصبح بند السلامة على الطرق من البنود الهامة في جدول أعمال الأمم المتحدة والمنظمات الدولية الأخرى، يولي المجتمع الدولي اهتماماً بالغاً وأولوية قصوى للتعاون مع كل الأطراف المعنية من أجل وضع حد للآثار السلبية لتلك الظاهرة والقضاء عليها. واستناداً إلى بيانات الأمم المتحدة، هناك قرابة ١,٢ مليون شخص يلقون حتفهم كل سنة، فضلاً عن ملايين الجرحى والمعاقين بسبب الحوادث المرورية. ويترتب على ذلك تكاليف مالية واجتماعية باهظة على المجتمع الدولي.

وحكومة سلطنة عمان تبذل جهوداً جبارة لتعزيز السلامة على الطرق، فقد صدر مرسوم سلطاني بإنشاء اللجنة الوطنية للسلامة على الطرق بهدف وضع استراتيجية موحدة وشاملة للحد من حوادث المرور ومعالجة آثارها والنظر في

بغية توفير السلامة على الطرق. وفي إطار اجتماعات الفريق العامل المفتوح باب العضوية التي عقدت في الأسبوع الماضي، أشارت المملكة المتحدة، الممثلة في لجنة ثلاثية تشارك فيها أستراليا وهولندا أيضاً، إلى أهمية تعزيز الوصول إلى خدمات النقل الآمن المستدام في إطار مجموعة المناقشات بشأن النمو الاقتصادي والهياكل الأساسية للتصنيع والطاقة.

وكما قال رئيس الوزراء، كامرون، ففي كل ست ثوان يقتل شخص أو يتعرض لإصابة خطيرة على الطرق في العالم. ويجب أن يكون التصدي لذلك الخطر أولوية بالنسبة للمجتمع الدولي. وأود أن أشيد بميشيل يوه، سفيرة السلامة على الطرق في العالم، التي تكلمت قبلي في هذه المناقشة. فقد استخدمت موهبتها ومهاراتها في الاتصال من أجل إرسال هذه الرسالة إلى الجمهور على نطاق أوسع. ولكن يجب علينا جميعاً أن نضاعف جهودنا لضمان اتخاذ إجراءات عاجلة من أجل كفالة السلامة على الطرق.

ويتمثل التحدي الذي لم نتصد له بعد، في كيفية تحويل الكلمات والنوايا الحسنة الواردة في مشروع القرار هذا وما سبقه من قرارات الأمم المتحدة، إلى تعاون حقيقي وعلمي وإجراءات في شوارعنا وطرقنا السريعة. ويجب علينا القيام بذلك كي نفي بوعده عقد العمل. وبذلك، نرسي الأسس اللازمة لضمان تنقل أكثر أماناً واستدامة للجميع.

السيد الحجري (عمان): بالنيابة عن حكومة سلطنة عمان، يطيب لي أن أتقدم بجزيل الشكر والتقدير لمعالي الأمين العام على تقريره (A/68/368) بشأن الجهود المبذولة لتحسين السلامة على الطرق في العالم، الذي استعرض فيه آخر المستجدات عن حالة تنفيذ التوصيات الواردة في قرارات الجمعية العامة المتعلقة بتحسين السلامة على الطرق في العالم. كما أود أن أشيد بالجهود البناءة التي قام بها المجتمع الدولي في مضمار السلامة المرورية.

بشأن "تحسين السلامة على الطرق في العالم" (A/68/L.40). ونؤيد اعتماد مشروع القرار ونثق بأن العالم، وخاصة البلدان النامية، سيشهد مزيداً من التحسين في طرقنا.

حقاً، إن تحسين السلامة على الطرق مسألة ضرورية في بلادنا، حيث يعاني ملايين الأشخاص من إصابات خطيرة ويلقى الكثير منهم حتفه نتيجة لحوادث الطرق في مجتمعاتنا. ونتفق مع الرأي القائل بأن الإصابات نتيجة حوادث الطرق تمثل مشكلة كبيرة في مجالي الصحة العامة والتنمية. بما تنطوي عليه من آثار اجتماعية واقتصادية واسعة النطاق، الأمر الذي يفرض ضغوطاً كبيرة على أنظمتنا الوطنية.

لهذا السبب، وسعياً لتحقيق التنمية المستدامة، فإن من الأهمية بمكان أن تواصل حكوماتنا الاستثمار في بنية تحتية للطرق تتسم بالمرونة في وجه المناخ بحيث تكون قادرة على الصمود أمام أنماط المناخ غير المعتادة في أوقاتنا هذه وتلبية احتياجات السكان المتزايدين في بلادنا. كما أن دعم مشروع القرار هذا من خلال تعزيز الأطر السياسية على المستوى الوطني أمر في غاية الأهمية.

وفي عام ١٩٩٦، اعتمدت جنوب أفريقيا القانون الوطني لقواعد المرور على الطرق، الذي ينظم استخدام الطرق ويعزز السلامة عليها.

ويمكن ذلك القانون ضبط المرور أيضاً من إيقاف سائقي السيارات على الطرق، وفحص حالة سياراتهم، والتحقق من صحة رخص قيادتهم، علاوة على إصدار الغرامات لهم عند الضرورة. وتمشيا مع سياساتنا القائمة على عدم التمييز، ينبغي أن أذكر أن قوانين حركة المرور على الطرق في جنوب أفريقيا يتم إنفاذها دون تمييز، وهي تنطبق على جميع مستخدمي الطرق، استناداً إلى مبدأي المساواة وعدم التمييز.

وبالإضافة إلى ذلك أطلقت إدارة النقل الوطني في بلدنا في عام ١٩٩٧ حملة "الوصول الآمن" بوصفها مبادرة في الأجل

المشاكل المرورية. وتعمل من خلالها على وضع القواعد التي تلي المعايير الدولية ومواصفات الطرق الآمنة. وفيما يتعلق بجهود التوعية، سيجري استعراض الإحصاءات المرورية بصورة إسبوعية من خلال مختلف وسائل الإعلام، وإصدار قرابة مليون نشرة توعوية سنوياً وتوزيعها في جميع محافظات السلطنة، وتستهدف مستخدمي الطرق وطلبة المدارس وشرائح المجتمع كافة. كما يجري إعداد أفلام للتوعية بشأن هذا الموضوع، حاز بعضها جوائز دولية.

وبغية ترسيخ السلامة المرورية لدى أجيال المستقبل، أنشئت مدرسة مرورية للأطفال، كنموذج لمدينة مرورية متكاملة تهدف إلى تنشئة جيل جديد واع بقواعد وأنظمة السلامة المرورية. وفضلاً عن ذلك، تم مضاعفة دور معهد السلامة المرورية لتدريب وتأهيل رجال الشرطة ومستخدمي الطرق في مجال السلامة المرورية. كما شاركت شرطة عمان السلطانية مع الجهات الحكومية المعنية بالسلطنة في تخطيط ومتابعة تنفيذ الطرق بالإضافة إلى تحديث دليل تصميم الطرق بما يتوافق مع معايير ومواصفات واشتراطات السلامة الدولية والمحلية، إضافة إلى إنشاء موقع إلكتروني للإدارة العامة للمرور على الشبكة المعلوماتية يقدم فيه كل ما يخص مجال التوعية المرورية والإجابة على أسئلة الجمهور ورصد الحوادث المرورية بصورة يومية.

في الختام، نود أن نعرب عن امتناننا للاتحاد الروسي لطرح مشروع القرار المعنون "تحسين السلامة على الطرق في العالم". ومن منطلق تعزيز الجهود الدولية المبذولة في هذا الشأن والعمل معاً لتحقيق الهدف المشترك المتمثل في الحفاظ على الحياة البشرية، ولتعزيز التفاعل العالمي بشأن السلامة على الطرق، ندعو الجمعية العامة لاعتماد مشروع القرار بتوافق الآراء.

السيد مامابولو (جنوب أفريقيا) (تكلم بالإنكليزية):
يرحب وفدي بهذه المناقشة الهامة للنظر في مشروع القرار

نيلسون مانديلا التذكاري. وتهدف المنحة إلى توفير فرصة لشباب جنوب أفريقيا للتعلم من المهنيين الموهوبين من جميع أنحاء العالم، والعمل معهم على الهدف المشترك المتمثل في تحسين السلامة على الطرق للمجتمعات المحلية في بلدانهم الأصلية.

وتهدف منحة زيناني مانديلا الدراسية أيضا إلى تشجيع القادة الشباب في جنوب أفريقيا على الانضمام إلى الحركة العالمية التي يدعو إليها عقد الأمم المتحدة للعمل من أجل السلامة على الطرق ٢٠١١-٢٠٢٠ الرامي إلى زيادة الوعي ودعم التدابير الهادفة إلى التخفيف من آثار سوء السلامة على الطرق من خلال التركيز على خمس ركائز للسلامة المرورية. وكان قد أطلق عقد العمل بهدف تثبيت الوفيات على الطرق وتخفيضها بنسبة ٥٠ في المائة بحلول عام ٢٠١٠ وما بعده. وندعو إلى تأييده على النطاق العالمي. وفي ذلك الصدد، فقد وضعت جنوب أفريقيا استراتيجيتها الخاصة لعقد العمل، والتي تهدف إلى تحسين التشقيف وإنفاذ القوانين ذات الصلة بغية معالجة سوء سلوكيات استخدام الطرق، على نحو يتسق مع أفضل الممارسات الدولية.

وعلى الصعيد العالمي، فإن جنوب أفريقيا طرف في العديد من الاتفاقيات الدولية ذات الصلة بالنقل والسلامة على الطرق، فضلا عن أنها من مؤيدي عقد العمل، إلى جانب تنشيطها لحملة "الوصول الآمن" المعنية بالسلامة. لنواصل العمل معا من أجل دعم تنفيذ الأهداف المتوخاة في عقد العمل من أجل السلامة على الطرق.

السيد رودريغيث لاغوينيس (الأرجنتين) (تكلم بالإسبانية): أود بداية، أن أشكر الرئيس على عقد هذه المناقشة الهامة بشأن السلامة على الطرق في جميع أنحاء العالم. الأرجنتين ملتزمة بعقد العمل من أجل السلامة على الطرق للفترة ٢٠١١-٢٠٢٠، الذي أعلنته الأمم المتحدة في عام ٢٠١٠، ويهدف إلى الحيلولة تثبيت أعداد الخسائر في

القصير، وترمي إلى الحد من الوفيات على الطرق. واضطلعت تلك الحملة بدور هام في إحداث تغيير إيجابي في تصرفات مستخدمي الطرق. وتمكنت عبرها حكومة جنوب أفريقيا من الحد بشكل كبير من عدد الوفيات الناجمة عن الحوادث، فضلا عن زيادة تأهب وكالات إنفاذ القانون والخدمات الصحية واستجابتها على وجه السرعة، وخاصة أثناء فترات ذروة حركة المرور أثناء العطلات الرسمية الوطنية. وبفضل النجاح الذي حققته حملة "الوصول الآمن"، فقد أصبحت الآن حملة مستمرة طوال العام، ويجري تعزيزها أثناء فترات الضرورة خلال العطلات.

وفي عام ٢٠٠٦، وفي بادرة أخرى على التزامها بكفالة السلامة على الطرق، حددت حكومة جنوب أفريقيا تشريين الأول/أكتوبر شهرا وطنيا للنقل. ويجري الآن استخدام الشهر الوطني للنقل، الذي أصبح الآن مشروعا سنويا، لتقييم التقدم الذي أحرزه البلد نحو ضمان طرق آمنة يعتمد عليها، فضلا عن توفير وسائل النقل لجميع مستخدمي الطرق في البلد. وخلال ذلك الشهر، تقم الحكومة الهيكل الأساسي للنقل، وتحدد الوسائل التي يمكن بواسطتها تحسين نظام النقل العام والطرق. ومن المتوقع أن تستكمل إدارة النقل قريبا وضع خطة رئيسية وطنية في الأجل الطويل، ترمي إلى تحسين دور وسائل النقل في تعزيز التنمية الاجتماعية والاقتصادية عن طريق تحسين وتوسيع نطاق الهياكل الأساسية والخدمات التي تلبى احتياجات مستخدمي الطرق في جنوب أفريقيا.

وفي آب/أغسطس ٢٠١٣، أطلقت إدارة النقل أيضا المبادرة المعنية بالسلامة على الطرق والمنحة الدراسية المخصصة للحصول على شهادة جائزة زيناني مانديلا للسلامة على الطرق. وتقدم تلك المنحة بمبادرة من مؤسسة اتحاد السيارات الدولي - التي يوجد مقرها في المملكة المتحدة - وتعمل مع الأمم المتحدة بالتعاون مع إدارة النقل في جنوب أفريقيا، ومركز

بالتعاون مع منظمات المجتمع المدني التي تشكل جزءاً لا يتجزأ من الوكالة الوطنية للسلامة على الطرق في بلدنا. وذلك أمر ينطبق بشكل خاص على أسر وأصدقاء ضحايا حوادث الطرق، الذين أود أن أنوه إليهم هنا. فهم المنارة التي نتهدي بها على هذا الدرب، وهم معنا دائماً.

حظيت السياسات التي ذكرتها ونتائجها بالإشادة على الصعيد الدولي، خاصة خلال الاجتماع الأخير لآلية الأمم المتحدة للتعاون من أجل السلامة على الطرق دعماً للخطوة العالمية لعقد العمل من أجل السلامة على الطرق. وضمن شهادات تقديرية أخرى، حصل وزير الداخلية والنقل في الأرجنتين، فلورينسيو راندازو، على جائزة تقديراً لما أنشأه من علاقات وما أنجزه من عمل مع المجتمع المدني في إطار السلامة على الطرق في العالم. علاوة على ذلك، ينبغي أن نذكر أن العمل الذي قام به الوزير راندازو حظي بالتقريب من جانب اتحاد السيارات الدولي، والبنك الدولي، ومنظمات أخرى، مثل منظمة الصحة العالمية.

وتؤيد جمهورية الأرجنتين مشروع القرار قيد نظر الجمعية العامة، وقد شاركت في تقديمه (A/68/L.40). تستحق بعض العناصر الرئيسية في مشروع القرار المزيد من التركيز، على سبيل المثال، ضرورة سعي الحكومات الوطنية إلى القيام بعمل ملموس للنهوض بالسلامة على الطرق في الأجل القصير، والاقتراح الداعي إلى إنشاء منظمات رائدة في كل بلد. وقد بات اليوم ضرورة حيوية تزويد هذه المنظمات بالميزانيات المناسبة وبالعمليات المؤسسية، وإشراك جميع قطاعات المجتمع فيها.

لا يسعنا الانتظار أكثر منذ لك لإظهار تصميمنا الملموس في الميدان. يجب أن نبدأ العمل بوضع أهداف محددة ومؤشرات فعالة وقابلة للمقارنة، مثل عدد الضحايا لكل ١٠٠ ألف من السكان، وعدد الضحايا لكل ١٠ آلاف مركبة. ويجب أيضاً أن نراقب بعض المؤشرات، مثل استخدام الخوذ وأحزمة المقاعد، وإجراء

الأرواح في حوادث الطرق في جميع أنحاء العالم، وتخفيضها في نهاية المطاف، عن طريق زيادة الأنشطة على الصعيد الوطنية والإقليمية والعالمية.

في عام ٢٠٠٨، أرسلت رئيسة الأرجنتين، كريستينا فرنانديث دي كيرشنر، مشروع قانون إلى الكونغرس الوطني، حظي بتوافق الآراء السياسية والمتعددة القطاعات. واستناداً إليه، شُرّع قانون منشئ للوكالة الوطنية للسلامة على الطرق، فضلاً عن إدراج السلامة على الطرق ضمن السياسات العامة للدولة. وشُرّع ذلك القانون تحت رعاية وزارة الداخلية والنقل. وينص القانون على إنشاء الوكالة وتخصيص ميزانية تمكنها من الاضطلاع بمهامها على أساس من تداخل الاختصاصات في إطار نظامنا الاتحادي.

ومنذ إنشاء الوكالة، قمنا بتنفيذ خطة وطنية للتثقيف في مجال السلامة على الطرق تصل إلى المدارس العامة والخاصة على جميع المستويات في جميع أنحاء البلد، ووضع معايير موحدة لمنح رخص القيادة الوطنية، ووضع خطة وطنية معينة بتحديد السرعة عن طريق استخدام التكنولوجيا على جميع الطرق الرئيسية الوطنية، وخطة لتنظيم القيادة تحت تأثير الكحول، وخطة معينة بالتقييد بارتداء خوذة الدراجات النارية وأحزمة الأمان، بالإضافة إلى إنشاء مرصد للسلامة على الطرق بهدف توفير إحصاءات معتمدة من قبل منتدى النقل الدولي. وقد حققنا على مدى السنوات الخمس الماضية نتائج ملموسة، على النحو الوارد في تقرير منظمة الصحة العالمية. وتمكننا من تخفيض معدل الخسائر في الأرواح الناجمة عن حركة المرور بنسبة ١٤ في المائة بين كل ١٠٠ ٠٠٠ من السكان، وبنسبة ٥٠ في المائة لكل ١٠ ٠٠٠ مركبة خلال الفترة نفسها. وتمثل تلك النسب إنقاذ أرواح ٩٠٠ ٥ شخص، أي ما يعادل تقريباً عدد ضحايا الحوادث في بلدنا في أي سنة من السنوات.

وما دمنا نتكلم عن الضحايا، فإنه ينبغي أن نلاحظ أن جميع السياسات المطبقة على الصعيد الوطني قد وضعت

سلامة الإنسان في صلب اهتمام جدول أعمال الأمم المتحدة، وكذلك دول العالم أجمع.

شارك وفد بلدي في المشاورات غير الرسمية الخاصة بمشروع القرار، وانضم إلى قائمة مقدميه، كدأبه في الأعوام الماضية، إيماناً منه بأهمية هذا القرار لجهة إبراز أهمية اللازمة لعقد السلامة المرورية ٢٠١١-٢٠٢٠، الذي نرحب بإطلاقه، ولجهة تشجيعه على التعاون بين الدول الأعضاء ووكالات الأمم المتحدة والقطاع الخاص والمنظمات غير الحكومية في جهوده الهادفة إلى تحقيق أفضل المعدلات الممكنة للسلامة الطرقية. وهنا نود أن نشدد على أهمية مراعاة هذه المسألة الهامة في جميع جداول أعمال الأمم المتحدة القادمة الخاصة بالتنمية، مع تأكيد أن استدامة قطاع النقل وتحسين معدلات السلامة الطرقية يتطلبان التزام الدول المتقدمة بمساعدة الدول النامية، خاصة تلك التي تشهد حالات استثنائية، من خلال توفير بناء القدرات والتمويل ونقل التكنولوجيا، دونما تأخير.

تدعم حكومة بلدي بقوة كل الجهود الهادفة إلى تأمين السلامة الطرقية حول العالم، حيث انضمت إلى اتفاقيات الأمم المتحدة ذات الصلة بالنقل الطرقي والإشارات الطرقية. كما أنها تولي اهتماماً بالغاً لمسألة السلامة على الطرق العامة وأثرها على حياة الإنسان والتنمية. كما شكلت الحكومة لجنة رفيعة المستوى، برئاسة السيد رئيس مجلس الوزراء وبمشاركة عدد من الجهات الحكومية ومنظمات المجتمع المدني، لوضع إستراتيجية وطنية للسلامة المرورية. كما تستمر هذه المؤسسة العامة المعنية بالطرق في سوريا في قيادة الجهود الهادفة للمحافظة على الحالة الفنية للطرق بشكل جيد وفق المواصفات الفنية العالمية وتأمين السلامة الطرقية. كما تستمر هذه المؤسسة أيضاً في جهود تعزيز أنظمة جمع البيانات حول السلامة المرورية وأنظمة الإدارة وزيادة الوعي الخاص بأنظمة وقواعد المرور والسلامة على الطرق بالتنسيق مع الجهات المعنية والمجتمع المدني.

دراسات لمتوسط السرعة، ومدى انتشار استعمال الكحول والمخدرات، ووضع خطوط الأساس لكل بلد من البلدان. وفي سبيل تحقيق تلك الغاية، نعول على دعم منظمة الصحة العالمية.

علاوة على ذلك، من الأهمية بمكان تعزيز المبادرات الإقليمية مثل المرصد الأيبيري - الأمريكي للسلامة على الطرق، الذي يجمع بين سلطات السلامة على الطرق في البلدان الأيبيرية - الأمريكية، لا سيما أمريكا اللاتينية. بالإضافة إلى ذلك، نحن نعلم أن من الممكن، بدعم من الأمم المتحدة، تنفيذ التدابير المتخذة في إطار تلك المبادرة في مناطق أخرى. وقد أشار الأمين العام بان كي - مون إلى وظيفة المرصد في مجال التعاون التقني في تقريره الأخير المعنون "تحسين السلامة على الطرق" (A/68/368).

إن الهدف الرئيسي للمرصد هو تنسيق الإجراءات الإستراتيجية في إطار عقد العمل من أجل السلامة على الطرق (٢٠١١-٢٠٢٠). وفي هذا الصدد، نعتقد أن توعية السائقين، وجمع الإحصاءات، ووضع خطط المراقبة والتعامل مع أكبر مشكلة في منطقتنا - مشكلة الدراجات النارية - هي الأولويات التي ينبغي أن نركز عليها في إطار ما نبذله من جهود على المدى القصير.

لقد أحرزنا تقدماً حقيقياً في الأرجنتين، لكننا ندرك أنه لا يزال هناك طريق طويل يتعين علينا أن نقطعه. وكما ذكرت السفيرة العالمية لحملة "اجعلوا الطرق آمنة"، ميشيل يوه، فإننا "معاً نستطيع أن ننقذ ملايين الأرواح"، وهذا هو شعار العقد، وقد تبناه وزير الداخلية والنقل في بلدنا.

السيد جحا (الجمهورية العربية السورية): أود بداية، بالنيابة عن وفد بلدي، أن أتوجه بالشكر الجزيل لوفد الاتحاد الروسي على جهوده وقيادته الناجحة للمفاوضات غير الرسمية في ما يخص مشروع القرار المعنون "تحسين السلامة على الطرق في العالم"، الذي يُعنى بمسألة من أهم المسائل تضع

الطرق في العالم (A/68/368). فهذا التقرير يذكّرنا بالصورة القاتمة التي ارتسمت عام ٢٠١٠، عندما تسببت حوادث الطرق بوفاة أكثر من مليون إنسان. والقرار ٢٦٠/٦٦، الذي شاركت موناكو في تقديمه وتم اتخاذه بتاريخ ١٩ نيسان/أبريل ٢٠١٢، قد دعا الدول الأعضاء إلى الاضطلاع بأنشطة تعزيز السلامة على الطرق في المجالات الخمسة للخطة العالمية لعقد العمل من أجل السلامة على الطرق (٢٠١١-٢٠٢٠). وفي معظم الحوادث، يتم توجيه اللوم إلى سلوك السائق - السرعة المفرطة، وعدم التحكم في المركبة، ومستوى الكحول في الدم، وعدم الامتثال للقواعد الأساسية على الطرق.

إن الحقائق العالمية معروفة جيداً. ومن الملحّ بشكل خاص تعزيز الوقاية من الحوادث وحماية مستخدمي الطرق، لا سيما الأشد ضعفاً، مثل سائقي الدراجات النارية والمارة. ففي عام ٢٠١١، حدثت ٢٣٢ إصابة بجروح، ووفاة شخصين في إمارة موناكو وحدها. ومن الواضح أن السلامة على الطرق التي أعلنها الأمير ألبرت الثاني قبل عامين كأولوية وطنية قد شهدت تحسناً. وفي عامي ٢٠١٢ و ٢٠١٣، لم تحدث وفيات بسبب حوادث السير، وتراجع عدد هذه الحوادث. ومع ذلك، فإن ثلثي الحوادث التي وقعت في عام ٢٠١٣ سببها مركبات ذات عجلتين. لذلك، أطلقت حكومة الإمارة عدة حملات لتوعية السائقين، ولا سيما في وسائل الإعلام، من ناحية، وعن طريق وضع إشارات جديدة على الطرق، من ناحية أخرى. بالإضافة إلى ذلك، تشمل جهود تخطيط المدن أموراً من قبيل كاميرات السرعة المعدة لتذكير السائقين بمحدود السرعة المسموح بها على أشد الطرق خطورة. علاوة على ذلك، وعلى الجبهة القانونية، يفرض القانون الجنائي في موناكو على أي شخص يقود مركبة وهو في حالة السكر الواضح أو تحت تأثير الكحول أن يدفع غرامة أو يزرّج به في السجن.

أخيراً، إن تنقيف الأطفال والشباب هو أحد الجوانب الرئيسية لسياسة موناكو تجاه السلامة على الطرق. هناك

على الرغم من كل الجهود التي تبذلها الحكومة السورية في مجال تحسين السلامة الطرقية، برزت في الآونة الأخيرة عدد من المعضلات التي تحد من تلك الجهود، وأبرزها، أولاً، استمرار عدد من الدول والكيانات في فرض تدابير اقتصادية قسرية أحادية الجانب وغير شرعية ضد بلدي حكومة وشعباً. وللأسف، تركزت تلك التدابير، على القطاعات الحيوية ومن بينها الطاقة والكهرباء والتمويل والنقل والتجارة، الأمر الذي أثر سلباً على جهود القطاعين العام والخاص في جميع مجالات التنمية، خاصة تلك الخطط المتعلقة بإنشاء بني تحتية قوية ومن بينها الطرق، بالإضافة إلى تحسين مواصلات الطرق بشكل يراعي معايير السلامة. ثانياً، استهداف مجموعات إرهابية مسلحة، للأسف تدرب وتجهز وتمول من قبل دول خارجية، بشكل عشوائي، المسافرين، سواء المدنيين أو القوافل التجارية والترانزيت، بالإضافة إلى قيام تلك الجماعات بزرع مفخخات راح ضحيتها آلاف المسافرين، ومن بينهم أطفال، وخلفت إعاقات في عدد كبير منهم أيضاً. هذا ناهيك عن الذعر والخوف الذي زرعه في نفوس السوريين خلال سفرهم بعد ما كانوا يتمتعون بأمنهم وسلامتهم على الطرق العامة لعقود مضت. عدا عن ذلك، فقد أثر هذا الإرهاب الكارثي على الاقتصاد السوري، حيث أعاق الدور الاقتصادي والتجاري الكبير لشبكات الطرق كوسيلة رئيسية لحركة القوافل التجارية، سواء الداخلية منها أو العابرة لسوريا.

ختاماً، نود أن نشدد على أهمية توافر الإرادة السياسية الصادقة لدى جميع الدول الأعضاء لتقديم العون للحكومة السورية بغية التصدي لهاتين المعضلتين، وكذلك لإنجاح الخطط الحكومية التنموية، ومن بينها تلك الهادفة إلى تحسين معدلات السلامة الطرقية.

السيد بوتو (موناكو) (تكلم بالفرنسية): إن وفدي يشكر الأمين العام على تقريره عن تحسين السلامة على

وهو المستوى نفسه بالنسبة إلى سائق السيارة في حالة السكر. وفي الولايات المتحدة، عدد المراهقين الذين قُتلوا فعلا بسبب إرسال الرسائل النصية أثناء القيادة أكثر من عدد المراهقين الذي قُتلوا بسبب شرب الكحول. ومع ذلك، إن المشكلة لا تقتصر على المراهقين ولا على البلدان المتقدمة صناعيا. إنها تنتشر بسرعة انتشار التكنولوجيا.

على الصعيد العالمي، هناك ستة من أصل سبعة أشخاص لديهم إمكانية الحصول على الهواتف المحمولة، وأكثر من بليون سيارة على الطرق. وفي حالات الازدحام، وبوجود طرق ضيقة وبنية تحتية ضعيفة، فإن سائقي الدراجات الهوائية والمشاة هم عرضة للمخاطر بصفة خاصة. وثمة عديدون من السائقين لا يدركون ببساطة خطر الانحراف بنظرهم عن الطريق حتى لفترة وجيزة الطريق. وفي حين أن شرب الكحول أمر عرضي، فإن استخدام الأجهزة المحمولة باليد أمر مزمن. فينبغي ألا يموت أحد أو يقتل بسبب رسالة نصية.

هذا هو الدرس الذي بدأنا نتعلمه. ففي وقت سابق من هذا الأسبوع، سنت ولاية ماريلاند، هنا في الولايات المتحدة، قانونا يفرض عقوبات أشد صرامة على السائقين الذين يسببون حادثا وهم يبعثون رسالة نصية أو يتكلمون عبر الهاتف الخليوي. لقد أطلق على القانون الجديد اسم جايك أوين، وهو ابن السنوات الخمس الذي لم يبلغ السادسة من عمره على الإطلاق، لأن هناك سائقا مشتت النظر اصطدم بسيارة عائلته قبل ثلاث سنوات. وفي عام ٢٠١٠، منع الأمين العام موظفي الأمم المتحدة من إرسال الرسائل النصية وهم خلف عجلة القيادة. واعتمد الرئيس أوباما قاعدة ماثلة للموظفين في الولايات المتحدة. وعلى الصعيد العالمي، ثمة أكثر من ٧٠ بلدا أقرت قوانين تحد من استعمال السائقين للأجهزة المحمولة باليد. ويجب أن نبني على هذا الزخم ونكفل تنفيذ هذه القوانين.

إن المركبات الآلية هي مصدر للنقل، ولكنها يحتمل أن تكون سلاحا كذلك. ومن المحتمل للسائق الذي ينحرف

دروس نظرية وعملية لتوعية الذين هم في سن المدارس الابتدائية، بحيث يتبع الأطفال القوانين المتعلقة بالطرق الرئيسية وإشارات المرور. أما الدروس الإلزامية لأطفال المدارس الذين تبلغ أعمارهم ١٢ عاما والتدريب الاختياري لأولئك الذين تبلغ أعمارهم ١٤ عاما، فهي تؤدي إلى نيل شهادة مدرسية في السلامة على الطرق. علاوة على ذلك، إن ركوب الدراجة يتطلب من السائق أن تكون لديه رخصة خاصة، يمكن الحصول عليها ابتداء من سن ١٤ عاما، وهي صالحة أيضا في الخارج. وكانت موناكو من أوائل البلدان التي تتطلب من السائقين المؤقتين اجتياز اختبار في تلك الفئة.

السيدة باور (الولايات المتحدة الأمريكية) (تكلمت بالإنكليزية): يسرّ الولايات المتحدة أن تكون من المشاركين في تقديم مشروع القرار الشامل هذا عن السلامة على الطرق (A/68/L.40)، وأن تحت على اعتماده. لقد قدّمنا مشروع القرار لأن حوادث السيارات تقتل أكثر من ١,٢ مليون شخص سنويا، ولأن العديد من هذه الوفيات يمكن تجنبها من خلال إدخال تحسينات على تصميم الطرق، وإدارة حركة المرور، ومعدات السلامة، والاستجابة لحالات الطوارئ.

ومع ذلك، يبقى سلوك السائق هو الأكثر أهمية. فالسرعة المفرطة وعدم الانصياع لقواعد المرور هما عاملان قاتلان على حد سواء. ودور الكحول في حوادث المرور التي تؤدي إلى قتل الناس موثق جيدا، وينبغي عدم التقليل من شأنه على الإطلاق. وفي السنوات الأخيرة، مع ذلك، واجهنا تهديدا جديدا وقاتلا في شكل القيادة أثناء إرسال الرسائل النصية أو التحدث على الهاتف. وتبين البحوث أن مستخدمي الهاتف الخليوي أثناء القيادة هم خمس مرات أكثر عرضة للحوادث من السائقين الذين لا يفقدون التركيز أثناءها، وأن الرسائل النصية التي ترسل أثناء القيادة يمكنها أن تؤخر ردود فعل السائق بقدر ما يؤخره مستوى ٠,٠٨ من الكحول في الدم،

بوصفها البلد المضيف للمؤتمر المقبل الرفيع المستوى المعني بسلامة الطرق في العالم، المنوي عقده في عام ٢٠١٥. إننا نأخذ هذا الالتزام بشرف ومسؤولية. ونحن نعلم أن معالجة هذه المسألة على الصعد الدولية والوطنية والمحلية سوف تساعد على إنقاذ الأرواح، وتحسين الصحة، وتعزيز التنمية، مثلما ذكرت الرئيسة ديلما روسيف خلال إلقاء خطابها لدى افتتاح المناقشة العامة للدورة الحالية للجمعية العامة (انظر A/68/PV.5).

وأغتنم هذه الفرصة أيضا لأنوه بحضور عضو الكونغرس البرازيلي هوغو ليال، الذي يترأس الجبهة البرلمانية للدفاع عن السلامة على الطرق، والذي صاغ القانون الوطني لفرض القيود على استهلاك الكحول من جانب سائقي المركبات، عن طريق إنفاذ العقوبات الجنائية على نحو أشد صرامة، وزيادتها.

إن المستوى الحالي لحوادث المرور في عالم اليوم مرتفع بشكل غير مقبول ويشير إلى سيناريوهات مثيرة للقلق في المستقبل القريب. حيث أضحت الوفيات والإصابات الخطيرة الناجمة عن حوادث المرور على الطرق، واحدة من أهم مشاكل الصحة العامة التي يواجهها المجتمع الدولي اليوم، وذلك بالنظر إلى أن معدل الوفيات المرتبط بنظام النقل على الطرق أعلى بكثير من معدل الوفيات المرتبط بالنظم الأخرى للنقل. ووفقا للتقارير الواردة من منظمة الصحة العالمية، تحصد حوادث المرور على الطرق أرواح ١,٣ مليون ضحية وتصيب ما بين ٢٠ و ٥٠ مليون شخص بجروح سنويا. وإذا لم نعمل على تغيير مسار الأحداث، ستبلغ الوفيات الناجمة عن حوادث المرور على الطرق ٢,٣ مليون حالة وفاة، وتصبح السبب الرئيسي السادس للوفيات بحلول عام ٢٠٢٠. ويشكل خفض معدل الوفيات الناجمة عن حوادث المرور على الطرق، تحديا عالميا يؤثر على البلدان المتقدمة النمو والبلدان النامية على السواء. وإذا كان ثمة أحد الأهداف التي يمكن بسهولة تصنيفها كهدف كوني، فهو هذا الهدف، وليس من قبيل

بنظره عن الطريق أن يسبب حادثا بنسبة أربعة إضعاف على الأقل بالمقارنة مع سائقي آخرين. وعندما يكون السائق في صدد إرسال رسالة نصية، يرتفع احتمال وقوع حادث ٢٠ مرة. وهذا محض طيش ويجب أن يتوقف.

قبل عامين، كانت تايلور سوير البالغة من العمر ١٨ سنة متوجهة إلى منزلها بعدما أنزلت صديقا لها في الكلية. بدأت إرسال الرسائل النصية بشكل متواصل، وكانت سرعتها ٨٨ ميلا في الساعة عندما اصطدمت سيارتها بنصف مقطورة. قبل وفاتها مباشرة، أرسلت الرسالة التالية إلى صديق: "لا يمكنني أن أناقش هذه المسألة الآن. القيادة والتخاطب عبر الفايبروك أمر ليس آمنا. ها ها."

إن السلامة المرورية في جميع أبعادها شأن يتصف بالجدية إلى حد بعيد. هناك العديد من الدروس التي يمكن استخلاصها حول كيفية التقليل من الخطر إلى الحد الأدنى. التحدي بالنسبة إلينا جميعا، والحتمية المتجسدة في مشروع القرار الذي ننظر فيه اليوم يتمثلان في التأكد من استخلاص تلك الدروس قبل فوات الأوان وليس بعده.

السيد باتريوتا (البرازيل) (تكلم بالإنكليزية): أشكر الرئيس بالنيابة على ترؤس هذه المناقشات بشأن المسألة الهامة جدا المتعلقة بالسلامة على الطرق. إننا بحاجة إلى رفع مستوى الوعي في الأمم المتحدة تجاه حقيقة أن حوادث الطرق والمرور العابر سبب رئيسي للوفاة في كثير من البلدان المكتظة جدا بالسكان، بما في ذلك بلدي. فهناك آلاف الناس الذين يُقتلون أو يشوهون يوما بعد يوم في الشوارع والطرق في جميع أنحاء العالم.

ونحن نهنئ الاتحاد الروسي على النجاح في قيادته وتيسيره للمفاوضات بشأن مشروع القرار A/68/L.40، المعنون "تحسين السلامة على الطرق في العالم"، والمعرض على الجمعية العامة اليوم. وتشارك البرازيل في تقديم مشروع القرار، ويسرها أن تقدم دعمها الكامل لهذا البند الهام من جدول الأعمال،

عن حوادث المرور على الطرق الاتحادية والولائية والبلدية، بنحو ٨ بلايين دولار أمريكي في عام ٢٠٠٥. وأشارت التقديرات السابقة التي أجريت في عام ٢٠٠٣ إلى تكاليف تناهز ٢ بليون دولار. وفي عام ٢٠١٢، أدت حوادث المرور في البرازيل إلى ١٥٠ مليون حالة دخول للمستشفيات في المؤسسات العمومية، بتكلفة بلغت ٩٠ مليون دولار أمريكي. وبلغت حالات دخول سائقي الدراجات النارية للمستشفيات ٨٠ ٠٠٠ حالة كلفت ٤٥ مليون دولار كتكاليف رعاية صحية. وقد اعتمدت خطة وطنية جديدة في عام ٢٠١١، يمكن في إطارها إرسال الإغاثة في حالات الطوارئ الآن، بشكل أسرع إلى مواقع الحوادث، من خلال شبكة وحدات متنقلة بمستويات إنذار قصوى.

إننا نؤمن بأن تحسين السلامة على الطرق يتطلب اتخاذ إجراءات وبذل جهود متعددة التخصصات، من أجل التصدي لعوامل الخطر الرئيسية، من قبيل عدم استخدام أحزمة الأمان ومقاعد السلامة الخاصة بالأطفال، وعدم استخدام الخوذ، والقيادة تحت تأثير الكحول والمخدرات والسرعة غير الملائمة والمفرطة، وإرسال الرسائل الفورية والاستخدام غير الملائم للهواتف الجواله أثناء القيادة، كما سلط الضوء على ذلك مشروع القرار الذي ننظر فيه اليوم. إن اعتماد وإنفاذ التشريعات التي تتناول عوامل الخطر المتعارف عليها، قد شكل أولوية بالنسبة للسلطات البرازيلية. وتتمثل أفضل الأمثلة في هذا الصدد، في سياسة عدم التسامح، التي جرى انتهاجها منذ شهر حزيران/يونيه ٢٠٠٨، مع مستويات الكحول المرتفعة في دم سائقي المركبات والاستخدام الإلزامي لأنظمة المكابح المانعة للانغلاق والوسائد الهوائية في السيارات الجديدة اعتباراً من أول كانون الثاني/يناير ٢٠١٤. ويتمثل مثال آخر في التعبئة من خلال الميثاق الوطني، للحد من الحوادث، الذي وضعته وزارتا المدن والصحة خلال عام ٢٠١١، وعززته

الصدفة الاعتراف به كأحد المجالات ذات الأولوية في الوثيقة التي أعدها الميسران المشاركان للفريق العامل المفتوح باب العضوية المعني بأهداف التنمية المستدامة.

أعلنت الأمم المتحدة خلال شهر آذار/مارس ٢٠١٠، الفترة ٢٠١١-٢٠٢٠ عقداً للعمل من أجل السلامة على الطرق، ودعت الدول الأعضاء إلى تثبيت معدل الوفيات المتوقعة الناجمة عن حوادث المرور على الطرق ثم خفضه، عن طريق زيادة الأنشطة المضطلع بها وطنياً وإقليمياً وعالمياً. وقد ولدت المبادرة المزيد من الوعي بأهمية تعزيز البنية التحتية للنقل، واتخاذ التدابير الوقائية، وفرض العقوبات وغيرها من معايير السلامة على الطرق وتوفير القدر الكافي من الرعاية في حالات الطوارئ للأشخاص المصابين في حوادث المرور على الطرق، وليس فقط البالغين، ولكن الأهم من ذلك، الأطفال الذين غالباً ما يكونوا أكبر المتضررين على نحو غير متناسب، بشكل مباشر أو غير مباشر، جراء فقدان الوالدين أو من يرعاهم.

ورغم المؤشرات الملحوظة التي تشير إلى إحراز تقدم، لا تزال الحقائق اليومية تسترعي انتباهنا إلى حقيقة أن ثمة المزيد مما ينبغي القيام به. وفي الوقت الراهن، يمثل الراحلون والدراجات ما يناهز ٢٧ في المائة من الوفيات والإصابات في حوادث المرور. ولكن يصل هذا العدد إلى ما يربو عن ٧٥ في المائة في البلدان النامية. ويشكل المشاة وركاب الدراجات والدراجات النارية، فئة ضعيفة رئيسية، تستحق الاهتمام الكافي في السياسات العامة الرامية إلى منع وقوع حوادث المرور.

إن الحياة البشرية لا تقدر بثمن، وفقدانها غير قابل للتعويض. والألم الذي تتسبب فيه للأسر لا يطاق، وينبغي أن يدفعنا إلى اتخاذ إجراءات صارمة على جميع المستويات. وتشكل الإصابات الناجمة عن حوادث المرور على الطرق عبئاً على المجتمع. ووفقاً لما ذكره معهد البحوث الاقتصادية التطبيقية، الذي هو معهد اقتصادي برازيلي، قدرت التكاليف الناجمة

على الطرق في العالم، كوسيلة لتعزيز التنمية الوطنية وفي الواقع التنمية على الصعيد العالمي.

وتتفق جامايكا بأنه يلزم عمل المزيد لمعالجة مسألة السلامة على الطرق بصورة شاملة، بما في ذلك من خلال تحسين تنفيذ وإنفاذ القوانين والأنظمة المتعلقة بالاستخدام المأمون للطرق، وتحسين معايير سلامة المركبات، وزيادة وعي مستخدمي الطرق، ومعالجة عوامل الخطر الخمسة، والاستثمار في تقديم العلاجات والخدمات بعد وقوع الحوادث.

لقد علمتنا التجربة الأهمية البالغة للاستفادة من التعاون المشترك بين القطاعات في التصدي لآفة الوفيات والإصابات الناجمة عن حوادث المرور. وقد أدى ذلك إلى بذل المزيد من الجهود والتوعية بالحاجة إلى تعزيز القدرات ووضع السياسات والبرامج المنسقة التي تشرك جميع أصحاب المصلحة، بهدف تحسين السلامة على الطرق في البلد. وقد تشرفت جامايكا في عام ٢٠١٣، بتلقيها لجائزة الأمير مايكل الدولية المرموقة للسلامة على الطرق، إعترافاً بنجاحها في خفض عدد الوفيات جراء حوادث طرقات في البلد. وجرى الاعتراف بالمجلس الوطني للسلامة على الطرق، كوكالة رائدة ذات كفاءة عالية في مجال السلامة على الطرق.

وتعد الإصابات الناجمة عن حوادث المرور بالفعل، المتسبب الأول في وفيات الشباب، الذين تتراوح أعمارهم بين ١٥ و ٢٩ عاماً في العالم بأسره. وعلى الرغم من التحسن الذي حدث مؤخراً، فإننا نجازف بعكس مسار المكاسب التي تحققت في مجال الحد من الوفيات. لقد حققت جامايكا، بعد أن خفضت الوفيات السنوية من ٤٣٤ في عام ١٩٩٣ إلى ٢٦٠ في عام ٢٠١٢، هدفها المتمثل في التزول بعدد الوفيات إلى أقل من ٣٠٠ حالة وفاة خلال عام ٢٠٠٨. وجرى تخفيض الرقم المستهدف ليصبح دون ٢٤٠ حالة وفاة، ليجري تحقيقه خلال فترة الثلاث سنوات التي تنتهي في عام ٢٠١٥.

بشكل أكبر الرئيسة ديلما روسيف خلال شهر أيلول/سبتمبر ٢٠١٢ من خلال الشراكات مع المجتمع المدني.

وتنخرط البرازيل انخراطاً حقيقياً في العديد من المبادرات الدولية الرامية إلى تعزيز التعاون بشأن السلامة على الطرق، بما يتماشى مع توجيهات فريق الأمم المتحدة المعني بالتعاون في مجال السلامة على الطرق، الذي أنشأته منظمة الصحة العالمية. ونحن مقتنعون أيضاً بأن عقد العمل للسلامة على الطرق (٢٠١١-٢٠٢٠) يوفر الإطار المثالي للتعاون الدولي، والدعم الذي تشتد الحاجة إليه لوضع الخطط الوطنية، ربما، وكما هو مأمول، في الإطار الأوسع لخطة التنمية لما بعد عام ٢٠١٥. وأخيراً، فإننا نشكر جميع الأعضاء على الترحيب بالعرض الذي تقدمت به حكومة البرازيل لاستضافة المؤتمر الوزاري العالمي المقبل بشأن السلامة على الطرق في عام ٢٠١٥، على الأرجح في نهاية تشرين الثاني/نوفمبر أو أوائل كانون الأول/ديسمبر. وسيتم الإعلان عن الإجراءات المتعلقة بإنشاء اللجنة التحضيرية في الوقت المناسب، ونتوقع أن نعول على الدعم الفعال للشركاء والمنظمات في هذا المسعى، بحيث يمكن لمؤتمر العام القادم الإسهام في الهدف العام المتمثل في تحسين السلامة على الطرق، عن طريق زيادة التعاون الدولي.

السيد راتراي (جامايكا) (تكلم بالإنكليزية): توجه جامايكا شكرها للأمين العام على إحالته التقرير الصادر عن منظمة الصحة العالمية (A/68/368) بشأن تحسين السلامة على الطرق في العالم. ونلاحظ السرد الشامل للغاية لمجموعة الأنشطة والبرامج التي تم الاضطلاع بها في جميع أنحاء العالم، من أجل تعزيز أهداف عقد العمل من أجل السلامة على الطرق.

والواقع أنه من دواعي سرور جامايكا، تجسيد أنشطتها وبرامجها للتوجهات العالمية، ويسعدنا أن تشارك في تقديم مشروع القرار (A/68/L.40). ومن الجدير بالذكر وجود اعتراف واسع النطاق بضرورة إيلاء مزيد من الاهتمام للسلامة

جامايكا تؤيد الجهود الرامية لمعالجة ذلك الغرض بهدف بسيط في سياق الأهداف الإنمائية الجديدة. ونؤكد على دعوة رئيس وزرائنا تأييداً لحملة "السير على الأقدام لمسافة طويلة قصيرة" التي أطلقت في أيلول/سبتمبر ٢٠١٣ بغية إدراج مكافحة الإصابات الناجمة عن حوادث الطرق ضمن أهداف التنمية المستدامة لما بعد عام ٢٠١٥ في سياق نقل آمن ومستدام.

السيدة غونارسدوتير (أيسلندا) (تكلمت بالإنكليزية): إن السلامة على الطرق مهمة لكل الدول على حد سواء. ويسر أيسلندا أنها شاركت مرة أخرى في تقديم مشروع قرار هذا العام A/68/L.40 المعروض علينا. ونحن الآن في السنة الرابعة من عقد العمل من أجل السلامة على الطرق. وقد وضعنا أهدافاً طموحة لتحسين السلامة على الطرق، وبالتالي منع الإصابات الخطيرة التي تغير الحياة والحد من الخسائر في الأرواح، فضلاً عن التكاليف الاقتصادية التي تنطوي عليها حوادث الطرق.

ويسرنى التنويه إلى أن جهود الوقاية والسلامة في أيسلندا أسفرت عن انخفاض كبير في عدد الوفيات والإصابات نتيجة لحوادث الطرق. والخطة الوطنية للسلامة على الطرق التي بدأنا تطبيقها منذ عام ٢٠٠٥ تحرز تقدماً واضحاً. وتشمل التدابير الأكثر فعالية حتى الآن تشريعات تستهدف سائقي السيارات من الشباب، مع التركيز بشكل خاص على تطبيق حدود السرعة القصوى، ومسح مناطق الخطر على الطرق وتنظيم حملات الوقاية المحددة الأهداف، بما في ذلك مكافحة استخدام الهواتف النقالة أثناء القيادة. وانطلاقاً من عقد العمل، حددت مجالات أخرى للتحسين لاحتمال إدراجها في الخطة الوطنية.

وفي حين استطاعت أيسلندا تخفيض العدد الفعلي للوفيات، فإن التقدم المحرز على المستوى الدولي كان نسبياً. فقد ظلت الوفيات بنفس المعدل حتى مع الزيادة في عدد

ومع ذلك، ارتفعت تلك الأرقام في عام ٢٠١٣ لتصل إلى ٣٠٨ حالات. وبالإضافة إلى ذلك، شهدنا خلال الربع الأول من عام ٢٠١٤، زيادة في الوفيات نسبتها ٢٥ في المائة مقارنة بالربع الأول من عام ٢٠١٣.

لا يمكننا أن نسمح بتفاقم هذه الآفة. وينبغي اتخاذ إجراءات والاهتمام بشكل مستدام وطنياً وإقليمياً وعالمياً، للتعجيل بالتقدم في اتجاه تحقيق الهدف المتمثل في الحد من المستوى المتوقع للوفيات الناجمة عن حوادث الطرق، بنسبة ٥٠ في المائة بحلول عام ٢٠٢٠، وتفاذي أن تصبح الوفيات الناجمة عن حوادث المرور أول سبب للوفيات التي يمكن تلافيها.

وما زال يتعين أن تصبح السلامة على الطرق أكثر من مجرد أولوية دولية. ومستوى التمويل والدعم العالمي ما زال غير كاف لتحقيق أهداف عقد العمل من أجل إنقاذ حياة ٥ ملايين شخص ومنع ٥٠ مليون إصابة خطيرة بحلول عام ٢٠٢٠، وفي هذا الصدد، نرحب بالعرض المقدم من حكومة البرازيل لاستضافة المؤتمر العالمي الرفيع المستوى الثاني بشأن السلامة على الطرق في عام ٢٠١٥ لاستعراض التقدم المحرز في تنفيذ الخطة العالمية لعقد العمل من أجل السلامة على الطرق.

إن العدد المتزايد من الوفيات بسبب حوادث الطرق يشكل عبئاً ثقيلاً على البلدان النامية مثل جامايكا. وتكاليف الرعاية الصحية وتأثير الإنتاجية بذلك هما أكثر الأمثلة وضوحاً ليس إلّا. وعلينا أن نأخذ في الاعتبار أيضاً التكاليف والمعاناة التي لا توصف التي يتحملها الضحايا وأسرهم، والإعاقات الناتجة، والأثر السلبي على التمتع بحقوق التنمية. وذلك يؤكد على ضرورة أن يعكس هدف الاهتمام بتحسين السلامة على الطرق في العالم في جدول أعمال التنمية لما بعد عام ٢٠١٥ بشكل مناسب.

وإذ نتطلع إلى جدول الأعمال العالمي الجديد للتنمية، علينا أن نتأكد من أن النقل آمن ومستدام على السواء. وعليه، فإن

السيد روت (إسرائيل) (تكلم بالإنكليزية): التلمود المقدس يخبرنا أن من ينقذ حياة كمن أنقذ العالم كله. وفي ضوء ذلك، فإن الخطة العالمية لعقد العمل من أجل السلامة على الطرق يمكن أن تنقذ العالم.

أود أن أشكر الرئيس على عقد هذه الجلسة بشأن موضوع مهم يستدعي مزيداً من الاهتمام بإنقاذ الأرواح. كما أود أن أشكر منظمة الصحة العالمية على أنشطتها ودعمها المستمرين في مجال السلامة على الطرق في العالم. وإسرائيل تعزز بدعم مشروع القرار الحالي A/68/L.40، كما فعلت بالنسبة لجميع القرارات السابقة بشأن السلامة على الطرق.

لا تزال الوفيات نتيجة لحوادث حركة المرور مرتفعة بشكل مخيف في جميع أنحاء العالم. وعدد المعرضين للقتل في حوادث الطرق يبلغ ضعف عدد الوفيات من الملاريا. وعلى مستوى العالم، تمثل حوادث حركة المرور السبب الرئيسي للوفاة بين من تتراوح أعمارهم من ١٥ إلى ٢٩ سنة. والفئات المعرضة للخطر من مستخدمي الطرق، ومنهم المشاة وراكبو الدراجات الهوائية والدراجات البخارية، تمثل أكثر من نصف جميع الوفيات في حوادث الطرق، ناهيك عن عشرات الملايين ممن يعانون من إصابات خطيرة كل عام، يفضي العديد منها إلى إعاقات طويلة الأجل أو دائمة. وهذا يتجاوز حد الوباء. ولذلك، من المستغرب ألا يثير هذا الوباء سخطاً عاماً. فمعظم تلك الوفيات والإصابات يمكن التنبؤ بها والوقاية منها. ومع ذلك، فإن ٢٨ بلداً، أي ما يمثل ٧ في المائة فقط من سكان العالم، هي وحدها المحمية بقوانين شاملة للسلامة على الطرق.

ولحسن الطالع، فقد بدأ المجتمع الدولي يتحرك. والركائز الخمس للخطة العالمية لعقد العمل من أجل السلامة على الطرق توفر الوضوح وبمجالات التركيز للسلطات الوطنية المنوطة بالعمل على تحسين السلامة على الطرق المحلية. ومن الواضح أن هناك بعض التقدم. فالتقرير الأخير لمنظمة الصحة العالمية، المعنون "تحسين السلامة على الطرق في العالم"، يسلط الضوء

المركبات بنسبة ١٥ في المائة خلال الفترة من ٢٠٠٧ إلى ٢٠١٠. ومع ذلك، لا بد من بذل مزيد من الجهد إن شئنا أن نحقق هدفنا.

نحتاج أيضاً إلى التركيز على الناجين من حوادث الطرق، الذين كثيراً ما يُتركون بإصابات خطيرة تستمر لفترة طويلة. وتلتزم حكومة بلدي، بصورة خاصة، بالتوعية بشأن إصابات العمود الفقري، التي تضمن مشروع القرار المعروض علينا تنويعاً خاصاً بشأنها. فحوادث الطرق تتسبب في قرابة نصف جميع إصابات العمود الفقري. ويقدر أن ما بين ٤ و ٥ ملايين شخص في شتى أنحاء العالم يعيشون الآن بإصابات في العمود الفقري، ومعظمهم ممن تتراوح أعمارهم بين ٢٠ و ٤٠ عاماً.

وحكومة أيسلندا تدعم معهد إصابات العمود الفقري في أيسلندا في عمله من أجل تخفيف معاناة من يعيشون بإصابة في العمود الفقري. والمعهد يهدف للتوعية وجمع المعلومات بشأن أي علاجات مبتكرة لمثل تلك الإصابات. وتحظى هذه المبادرة بدعم مجلس بلدان الشمال، الذي وافق على تنظيم مشروع مشترك للبحث عن علاجات ناجعة لإصابات العمود الفقري.

ونشجع الدول الأعضاء على أن تتخذ خطوات مماثلة، في إطار جهودها الوطنية، لزيادة المعرفة بشأن الإصابات الخطيرة الناجمة عن حوادث حركة المرور ومحاولة إيجاد طرق أكثر فعالية للعلاج أو الشفاء. وفضلاً عن ذلك، نحن مستعدون لتبادل معرفتنا مع كل المهتمين من خلال مديرتنا الوطنية للسلامة على الطرق ومعهد إصابات العمود الفقري في أيسلندا.

أخيراً، نود أن نتوجه بالشكر إلى عمان لأنها كانت الرائدة في وضع مسألة السلامة على الطرق على جدول أعمال الأمم المتحدة، كما نشكر الاتحاد الروسي على مواصلة تعزيز جهودنا الجماعية لضمان سلامة واحتياجات كل مستخدمي الطرق. ونحن نعرف معرفة مباشرة أنه يمكن إحراز نتائج حقيقية في إنقاذ الأرواح وتخفيف معاناة من كانت إصاباتهم خطيرة.

ممارسات القيادة الآمنة. وأور ياروك مثال رئيسي على التعاون الفعال بين الحكومة والمنظمات غير الحكومية.

وتعمل الهيئة الوطنية للسلامة على الطرق في إسرائيل مع شركائها لزيادة السلامة على الطرق من خلال اتباع نهج كلي يتضمن اعتماد معايير تقنية عالية للحفاظ على البنية التحتية السليمة، وتعزيز برامج التعليم القوية، والحفاظ على سياسة الإنفاذ القوية، وغيرها من الاستجابات التي تتماشى مع الركائز الخمس للخطة العالمية للعقد. بطبيعة الحال، يتمثل الهدف النهائي للجهود التي تبذلها إسرائيل في إنقاذ الأرواح. ويتجلى نجاحنا في الأرقام. فبفضل الجهود التي تبذلها الحكومة، انخفض عدد الوفيات الناجمة عن الحوادث في صفوف السائقين الشباب بنسبة ٦٠ في المائة بين عامي ٢٠٠٦ و ٢٠١٢. ونتيجة لذلك، فإن سجل السلامة لحركة المرور في إسرائيل يفوق الآن سجل البلدان الأخرى ذات الدخل المرتفع التي تمتلك قوانين قوية للمرور وتنفيذها، وذات أدنى المعدلات في العالم للوفيات الناجمة عن المرور على طرقها. هذا ليس كافياً، بطبيعة الحال، وينبغي لنا أن نفعل المزيد، وسوف نقوم بذلك.

وباستطاعة الدول الأعضاء، بل ينبغي لها، أن تتصدى على نحو عاجل لهذه المشكلة العالمية من خلال التعليم، ووضع قوانين فعالة للسلامة على الطرق وإنفاذها. ومن الأهمية بمكان أن نتذكر أن المصابين بجروح والمتوفين جراء حركة المرور على الطرق يمكن خفض أعدادهم ومنع حدوث ذلك إذا نفذت الحكومات التطبيقات المناسبة. ولا تزال هناك سبع سنوات تقريباً من عمر عقد العمل. ولدينا القدرة على جعل إنجازاتنا في هذا المجال نموذجاً للتصميم الجماعي والعمل الوطني. ولدينا القدرة على أن نحدث فرقاً. ولدينا القدرة والالتزام حيال إنقاذ العالم، ولو شخص واحد في كل مرة.

الرئيس بالنياابة: وفقاً للقرار ٢/٤٩، المؤرخ ١٩ تشرين الأول/أكتوبر ١٩٩٤، أعطي الكلمة الآن للمراقب عن الاتحاد الدولي لجمعيات الصليب الأحمر والهلال الأحمر.

على الأنشطة المتزايدة للمنظمات الإقليمية الرامية إلى تعزيز السلامة على الطرق بين أعضائها. ويشير عدد البرامج الإقليمية وتنوعها، بما في ذلك حلقات العمل التدريبية، إلى أن المنظمات الإقليمية يمكنها أن تسهم إسهاماً كبيراً في تنفيذ الركائز الخمس للخطة العالمية لعقد العمل من أجل السلامة على الطرق.

وأود أن أغتنم هذه الفرصة لكي أذكر بإيجاز الفوائد الثانوية لزيادة السلامة على الطرق. من الواضح أنه، فضلاً عن إنقاذ الأرواح، فإن تنفيذ ركائز الخطّة العالمية من شأنه أن يحقق نتائج إيجابية أخرى منها الحد من الاختناقات المرورية وزيادة الإنتاجية وحفض الوقت اللازم لنقل البضائع والأشخاص والحد من التلوث، على سبيل المثال لا الحصر.

وفيما تبدو تلك الآثار ضعيفة بطبيعة الحال مقارنة بالأهمية التي يتصف بها إنقاذ الأرواح وتجنب الإصابات الكارثية، فهي تؤدي إلى دحض القول إن الحكومات لا تستطيع بكل بساطة تنفيذ التدابير اللازمة.

وأود أن أتشاطر وإياكم بعضاً من الإجراءات العديدة التي اتخذتها إسرائيل لتحسين السلامة على الطرق في البلد. ففي عام ٢٠٠٦، أي أربع سنوات قبل أن تعلن الجمعية العامة عقد العمل الحالي من أجل السلامة على الطرق (٢٠١١-٢٠٢٠)، أنشأت إسرائيل هيئة وطنية للسلامة على الطرق بهدف وضع خطة وطنية، والأهم من ذلك، تنفيذها. وتعمل هذه الهيئة على تعزيز الأنظمة والسياسات العامة، وإعداد برامج تعليم السائقين، ونشر الرسائل المتعلقة بسلامة الجمهور. وهي تقيم علاقة عمل وثيقة مع الفروع الأخرى للحكومة، بما في ذلك الشرطة، فضلاً عن المنظمات غير الحكومية المعنية بالسلامة على الطرق. ومن أكبر هذه المنظمات أور ياروك - تعني الضوء الأخضر بالعبرية - التي ترعى البحوث المتعلقة بطائفة واسعة من العوامل التي تؤثر في السلامة على الطرق وترجم خبرتها إلى ممارسة عملية لإنقاذ الأرواح، على سبيل المثال، التوجه مباشرة إلى منازل السائقين الجدد وتزويدهم ببرامج التوعية بغية تعزيز

وبالعمل مع الحكومات والقطاع الخاص والمجتمع المدني، بغية تنفيذ برامج السلامة على الطرق لعقد العمل من أجل السلامة على الطرق (٢٠١١-٢٠٢٠)، وهو في عامه الثالث الآن.

ونرحب بتقرير الأمين العام (A/68/368)، الذي يحدد العديد من الأحداث البارزة التي تشهد على الاعتراف بالمشكلة حول العالم، والحلول التي يجب أن تنفذها الحكومات وغيرها من أصحاب المصلحة بغية الحد من حوادث حركة المرور على الطرق، وآثارها على الصحة العامة والتنمية. ونود أيضا أن نكرر ما أورده التقرير عن حالة السلامة على الطرق على الصعيد العالمي لعام ٢٠١٣، الذي أصدرته منظمة الصحة العالمية، والذي يفيد بأنه تم إحراز تقدم حقيقي في تحسين السلامة على الطرق وإنقاذ الأرواح. فعلى سبيل المثال، لم يزد عدد السنوي للوفيات الناجمة عن المرور على الطرق في السنوات الثلاث الماضية. ولقد صدرت قوانين جديدة تتعلق بالسلامة على الطرق في ٣٥ بلدا. وهناك تسعة وثمانون بلدا، تمثل ٦٦ في المائة من سكان العالم، أصبح لديها قوانين شاملة تتعلق بالقيادة وشرب الكحول. وثمة تسعون بلدا، تمثل ٧٧ في المائة من سكان العالم، لديها قوانين شاملة تتعلق بوضع الخوذ على رؤوس جميع الدراجين في الطرق كافة وأثناء قيادة جميع أنواع الدراجات، وبتطبيق معيار استعمال هذه الخوذ. وتم كذلك إحراز تقدم في توسيع نطاق قوانين استعمال أحزمة الأمان ليشمل ركاب المقاعد الخلفية.

ولكن لا يزال يجب القيام بعمل كبير لتحقيق أهداف عقد العمل ومقاصده. فعلى سبيل المثال، يؤكد التقرير عن الحالة العالمية أنه ليس هناك سوى ٥٩ بلدا، تمثل مجرد ٣٩ في المائة من سكان العالم، تطبق قانون الحد الأقصى للقيادة في المناطق الحضرية بسرعة ٥٠ كيلومترا أو أقل في الساعة، والسماح للسلطات المحلية بخفض هذه السرعة. وهو أورد أيضا أن سياسات النقل لا تأتي على ذكر المشاة والدراجين. علاوة

السيد بولانجير (الاتحاد الدولي لجمعيات الصليب الأحمر والهلال الأحمر) (تكلم بالإنكليزية): من ناحية التنمية الاقتصادية والتنمية المستدامة، حوادث الطرق تقتل كل يوم ٣ ٣٠٠ شخص - وهذا يوازي تقريبا عدد الأشخاص الذين تقلّهم ١٠ طائرات - أو ١,٣ مليون شخص كل عام. وقرابة نصف الذين يموتون على الطرق في العالم هم من المارة وسائقي الدراجات الهوائية والنارية. وتؤدي حوادث الطرق أيضا كل عام إلى إصابة ما بين ٢٠ مليون و ٥٠ مليون شخص بجروح بالغة، وتسبب تلك الإصابات في الغالب عطلا دائما. والتكلفة المالية على الصعيد العالمي للإصابات الناجمة عن حركة المرور على الطرق تبلغ ٥١٨ بليون دولار سنويا، أي ما يعادل اقتصادا بحجم اقتصاد سويسرا كل عام. ويقدر أن حوالي ٨٥ في المائة من الوفيات السنوية تنجم عن حوادث الطرق في البلدان المنخفضة والمتوسطة الدخل، وهي تكلف هذه البلدان بين ٢ و ٣ في المائة من ناتجها القومي الإجمالي سنويا، أو ٦٥ بليون دولار - أي أكثر من جميع المساعدات الإنمائية التي تتلقاها. وبحلول عام ٢٠٢٠، وما لم يتم اتخاذ الإجراءات المناسبة، من المتوقع أن ترتفع الإصابات الناجمة عن حركة المرور على الطرق عموما بنسبة حوالي ٦٥ في المائة. وهذه التكاليف الاقتصادية والاجتماعية، والأهم من ذلك، التكاليف البشرية التي يتكبدها الآباء، والشباب، والمعيّلون، والأسر، والمجتمعات بشكل عام، غير مقبولة، لا سيما وأن هذه المآسي يمكن تفاديها.

منذ عام ١٩٩٨، عندما عمد لأول مرة تقرير عن الكوارث في العالم من إعداد الاتحاد الدولي لجمعيات الصليب الأحمر والهلال الأحمر إلى وصف حوادث الطرق بأنها أحداث إنسانية طارئة على الصعيد العالمي، أثبت الاتحاد الدولي التزامه بالسلامة على الطرق، بما في ذلك عن طريق الجهود التي لا حصر لها من جانب الشراكة العالمية للسلامة على الطرق،

الأولية والسلامة على الطرق". وحتى الآن، فإن أكثر من ١٧ مليون شخص قد تعلموا الإسعافات الأولية من خلال دورات، وتلقى ٤٦ مليون شخص رسائل الإسعافات الأولية والوقاية. وفي داخل الجمعيات الوطنية للصليب الأحمر والهلال الأحمر، هناك اليوم أكثر من ٣٦ ٠٠٠ من مدربي الإسعافات الأولية و ٧٧٠ ٠٠٠ متطوع نشط. ويبلغ إجمالي عدد الساعات التطوعية في مجال الإسعافات الأولية على مستوى العالم ٤٠ مليون ساعة على أقل تقدير كل سنة.

والاتحاد الدولي لجمعيات الصليب الأحمر والهلال الأحمر يؤمن بقوة أن حركة الصليب الأحمر والهلال الأحمر الدولية، بجمعياتها الوطنية الـ ١٨٩ وقرابة ١٥ مليون متطوع نشط، لها دور هام في تحقيق أهداف عقد العمل من أجل السلامة على الطرق (٢٠١١-٢٠٢٠). وقبل بضعة أشهر تحديداً، وفي مؤتمرنا العام في سيدني، عقدت الشراكة العالمية للسلامة على الطرق حلقتي عمل سلط الضوء خلالهما على الدور الذي يمكن للجمعيات الوطنية أن تقوم به، أو تقوم به بالفعل، في إطار عقد العمل. والجمعيات الوطنية، كالصليب الأحمر في فييت نام والهلال الأحمر التونسي، تعمل كوسائل مساعدة لحكوماتها وتدعو بنجاح إلى تحسين التشريعات فيما يتعلق بالسلامة على الطرق. وهي تقوم بدور التدريب العملي وتعمل مع المجتمعات المحلية على تثقيف الأطفال بشأن السلامة على الطرق، كما تعمل مع البالغين والمراهقين على تحسين الرعاية في أعقاب الحوادث. وركزت حلقتنا العمل الاهتمام على تعهد الاتحاد الدولي بالعمل على تحسين نتائج السلامة على الطرق استناداً إلى الركائز الخمس لعقد العمل. وقد شارك مندوبون من نحو ١٠٠ جمعية وطنية في حلقتي العمل، وكانت النتيجة إيجابية للغاية.

ومن المؤكد أن حالة السلامة على الطرق تحظى بمستوى عال من التقدير داخل الحركة. وهناك أمثلة لا تحصى لمبادرات

على ذلك، ولئن كان صحيحاً أن العدد السنوي للوفيات الناجمة عن المرور على الطرق لم يزدد عموماً في السنوات الثلاث الماضية، غير أن عدد هذه الوفيات في ٨٧ بلداً زاد في الفترة نفسها، وبينما سُنت قوانين جديدة تتعلق بالسلامة على الطرق في ٣٥ بلداً، هناك مجرد ٧ في المائة من سكان العالم تغطيهم تشريعات شاملة. وبالنسبة إلى أكثر من ١,٢ مليون إنسان تزهق أرواحهم كل سنة، فإن هذا العدد من الوفيات لا يزال مرتفعاً جداً على الصعيد العالمي.

ويدعم الاتحاد الدولي لجمعيات الصليب الأحمر والهلال الأحمر التوصية العاجلة من الأمين العام ومنظمة الصحة العالمية التي تدعو الحكومات إلى سن تشريعات شاملة تلي معايير أفضل الممارسات لجميع عوامل الخطر الرئيسية، بغية التصدي للتسبب بالموت والإصابة والإعاقة، وهو أمر يمكن الوقاية منه. ونود أيضاً أن نشجع الدول الأعضاء على وضع سياسات وقوانين قابلة للتنفيذ، تحمي المارة وأول المستجيبين الذين يقدمون المساعدة للجرحى. وقوانين السامرائي الصالح هامة جداً لإنقاذ الأرواح، وكذلك قيام المستجيبين المدربين تدريباً صحيحاً بتوفير الدعم لضحايا حوادث المرور. وتحقيقاً لتلك الغاية، تعكف حركة الصليب الأحمر والهلال الأحمر على بناء شراكات مع أندية السيارات والسياحة التابعة لاتحاد السيارات الدولي.

ويهدف المركز المرجعي العالمي للإسعافات الأولية التابع للاتحاد الدولي لجمعيات الصليب الأحمر والهلال الأحمر (الاتحاد الدولي) للقيام بدور هام في تعزيز ذلك الارتباط الأساسي بل والمباشر جداً بين الإسعافات الأولية والسلامة على الطرق.

وللتأكيد على الأهمية الحيوية للإسعافات الأولية في مجال السلامة على الطرق، فإن اليوم العالمي للإسعافات الأولية لهذا العام، وهو الحدث الذي قرره حركة الصليب الأحمر والهلال الأحمر الدولية في عام ٢٠٠٠، كان موضوعه "الإسعافات

الرئيس بالنيابة: استمعنا إلى المتكلم الأخير بشأن هذا البند. ستشرع الجمعية العامة الآن في النظر في مشروع القرار A/68/L.40، المعنون "تحسين السلامة على الطرق في العالم". أعطى الكلمة لممثل الأمانة العامة.

السيد تسانغ سايجين (إدارة شؤون الجمعية العامة والمؤتمرات) (تكلم بالإنكليزية): أود أن أعلن أنه منذ تقديم مشروع القرار، وإلى جانب الوفود المذكورة في الوثيقة، أصبحت البلدان التالية من مقدمي مشروع القرار A/68/L.40: أذربيجان، أستراليا، إسرائيل، أندورا، أوزبكستان، إيران، إيطاليا، البوسنة والهرسك، تونس، جامايكا، الجبل الأسود، الجزائر، الجمهورية التشيكية، جمهورية مولدوفا، سان مارينو، العراق، قطر، قيرغيزستان، لبنان، ماليزيا، المملكة العربية السعودية، منغوليا، موزامبيق، النرويج، الهند، الولايات المتحدة الأمريكية، اليمن.

الرئيس بالنيابة: هل لي أن أعتبر أن الجمعية العامة ترغب في اعتماد مشروع القرار A/68/L.40؟

اعتمد مشروع القرار A/68/L.40 (القرار ٦٨/٢٦٩).

الرئيس بالنيابة: هل لي أن أعتبر أن الجمعية العامة ترغب في اختتام نظرها في البند ١٢ من جدول الأعمال؟ تقرر ذلك.

رفعت الجلسة الساعة ١١/٥٥.

الممارسات الجيدة التي يجري تنفيذها وتشاؤها في جميع أنحاء العالم، وثمة التزام قيادي رفيع المستوى ببناء قدرات الجمعيات الوطنية لتوسيع نطاق عملها في الميدان وتعزيزه من خلال شراكات مع الشراكة العالمية للسلامة على الطرق.

ولكن، فيما يتجاوز نهج حركة الصليب الأحمر والهلال الأحمر الدولية على المستوى الوطني، فإننا نسلم أيضاً بالحاجة إلى مبادرات عالمية الأثر. وهذا هو السبب في قيام الاتحاد الدولي لجمعيات الصليب الأحمر والهلال الأحمر والاتحاد الدولي للسيارات بالنظر في سبل التعاون وتحديد الفرص المتاحة لعمل العشرات من الجمعيات الوطنية وملايين المتطوعين معاً بالتعاون مع ٢٣٥ من أندية السيارات التي تضم في عضويتها ٦٠ مليون عضو ينتسبون إلى الاتحاد الدولي للسيارات. وهذا النوع من الشراكة يمكن أن يؤدي إلى مبادرات ذات أثر عالمي.

وهناك عمل كثير ينبغي إنجازه لتحقيق أهداف عقد العمل من أجل السلامة على الطرق (٢٠١١-٢٠٢٠)، كما يتضح من التقرير المتعلق بحالة السلامة على الطرق في العالم لعام ٢٠١٣: تقديم الدعم لعقد العمل، لا سيما فيما يتعلق بحماية الفئات المعرضة للخطر من مستعملي الطرق، واعتماد وإنفاذ قوانين جيدة للسلامة على الطرق وخفض عدد الإصابات والوفيات الناجمة عن حوادث الطرق. وكما قال الأمين العام:

"يتعين الأخذ بنهج أكثر تنظيماً لمعالجة قضايا السلامة على الطرق عبر الركائز الخمس المبينة في الخطة العالمية للعقد." (66 ترقفاً A/68/368).

ولكن الاتحاد الدولي يرى أن الأزمة الإنسانية، بمجملها الهائل وآثارها الخطيرة جداً على اقتصادنا ومجتمعاتنا وحياتنا عائلاتنا، تتطلب تعاوناً دولياً يتجاوز مجرد تشاطر الممارسات الجيدة. ويعتقد الاتحاد الدولي أنه يمكن لهذه الشراكات وهذا التعاون على الصعيد العالمي أن يحقق الأثر اللازم لإحداث فرق في النصف الثاني من عقد العمل من أجل السلامة على الطرق.