



الجمعية العامة

الدورة السبعون

الجلسة العامة ٩١

الجمعة، ١٥ نيسان/أبريل ٢٠١٦، الساعة ١٠/٠٠

نيويورك

المحاضر الرسمية

الرئيس: السيد ماغز ليكتوفت (الدائمك)

افتتحت الجلسة الساعة ١٠/١٠.

البند ١١٣ من جدول الأعمال (تابع)

انتخابات لملء الشواغر في الأجهزة الفرعية وانتخابات أخرى

(ب) انتخاب ثلاثين عضوا في لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي

الرئيس (تكلم بالإنكليزية): يذكر الأعضاء أنه في الجلسة العامة الخمسين، المعقودة في ٩ تشرين الثاني/نوفمبر ٢٠١٥، انتخبت الجمعية العامة الدول الـ ٢٣ التالية أعضاء في لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي لفترة عضوية مدتها ست سنوات تبدأ في ٢٧ حزيران/يونيه ٢٠١٦: الأرجنتين، إسبانيا، أستراليا، إسرائيل، جمهورية إيران الإسلامية، إيطاليا، باكستان، البرازيل، بولندا، بيلاروس، تايلند، تركيا، الجمهورية التشيكية، رومانيا، شيلي، الفلبين، جمهورية فنزويلا البوليفارية، كولومبيا، لبنان، موريشيوس، النمسا، الهند، الولايات المتحدة الأمريكية. ولذلك، فإن تلك الدول الـ ٢٣ غير مؤهلة للانتخاب.

ويذكر الأعضاء أيضا أنه ما زالت هناك ستة مقاعد يتعين شغلها من بين مجموعة الدول الأفريقية، ومقعد واحد من دول آسيا والمحيط الهادئ.

وأود أن أذكر الأعضاء بأنه، اعتبارا من ٢٧ حزيران/يونيه ٢٠١٦، ستظل الدول التالية ممثلة في اللجنة: الاتحاد الروسي، أرمينيا، إكوادور، ألمانيا، إندونيسيا، بلغاريا، بنما، جمهورية كوريا، الدائمك، زامبيا، السلفادور، سنغافورة، سويسرا، سيراليون، الصين، فرنسا، الكاميرون، كندا، كوت ديفوار، الكويت، ليبيا، ماليزيا، المكسيك، المملكة المتحدة لبريطانيا العظمى وأيرلندا الشمالية، موريتانيا، ناميبيا، هندوراس، هنغاريا، اليابان، اليونان.

وبالتالي، فإن تلك الدول الـ ٣٠ غير مؤهلة للانتخاب.

تشرع الجمعية العامة الآن في انتخاب خمسة أعضاء ليحلوا محل الأعضاء الذين ستنتهي مدة عضويتهم في ٢٦ حزيران/يونيه ٢٠١٦.

تضمن هذا المحاضر نص الخطب والبيانات الملقاة بالعربية وترجمة الخطب والبيانات الملقاة باللغات الأخرى. وينبغي ألا تقدم التصويبات إلا للنص باللغات الأصلية. وينبغي إدخالها على نسخة من المحاضر وإرسالها بتوقيع أحد أعضاء الوفد المعني إلى: Chief of the Verbatim Reporting Service, Room U-0506, (verbatimrecords@un.org). وسيعاد إصدار المحاضر المصوّبة إلكترونيا في نظام الوثائق الرسمية للأمم المتحدة (<http://documents.un.org>)



وثيقة مبنية

الرجاء إعادة التدوير



1610627 (A)



بذلك تختتم الجمعية العامة هذه المرحلة من نظرها في البند الفرعي (ب) من البند ١١٣ من جدول الأعمال.

البند ١٣ من جدول الأعمال (تابع)

تحسين السلامة على الطرق في العالم

مذكرة من الأمين العام (A/70/386)

مشروع القرار (A/70/L.44)

الرئيس (تكلم بالإنكليزية): أود الآن أن أتشاور مع الدول الأعضاء بهدف إعطاء الكلمة للسيد جان تودت، المبعوث الخاص للأمين العام المعني بسلامة الطرق. وإذا لم يكن هناك اعتراض، فهل لي أن أعتبر أن الجمعية العامة ترغب، دون أن يشكل ذلك سابقة، بدعوة السيد تودت للإدلاء ببيان في هذه الجلسة؟

تقرر ذلك.

الرئيس (تكلم بالإنكليزية): وفقاً للقرار المتخذ للتو، أعطي الكلمة الآن للسيد تودت.

السيد تودت (تكلم بالفرنسية): أود أن أنوه بالشرف الرفيع الذي مُنحت به بأن أحاطت الجمعية العامة في دورتها السبعين بصفتي المبعوث الخاص للأمين العام المعني بسلامة الطرق. ولذلك فإن من واجبي ومسؤوليتي أن أثير عدداً معيناً من المسائل الباعثة على القلق والانزعاج هنا في القاعة، لأنها تدفعنا جميعاً لنسأل أنفسنا. وهذه الأسئلة تتعلق بالقضية التي ما فتئت أشن معركة شرسة عليها منذ سنوات عديدة وحتى الآن، إلى جانب قضايا أخرى. إنني أتكلم عن الكفاح ضد مخاطر الطريق، أو بتعبير دبلوماسي الكفاح من أجل السلامة على الطرق.

أولاً، لماذا وكيف يمكننا أن نتكلم عن هذا القاتل الصامت؟ إنها آفة رهيبية عموماً إلى درجة أننا نفضل الإقلال من الحديث عنها قدر الإمكان. ولعلي أذكر بالإحصاءات

ووفقاً للمادة ٩٢ من النظام الداخلي، تجرى جميع الانتخابات بالاقتراع السري ولا يجوز تقديم مرشحين. ومع ذلك، أود أن أذكر بالفقرة ١٦ من المقرر ٤٠١/٣٤، التي بموجبها تصبح ممارسة الاستغناء عن إجراء اقتراع سري لانتخابات أعضاء الهيئات الفرعية حين يتفق عدد المرشحين مع عدد المقاعد الواجب ملؤها قاعدة، ما لم يطلب أحد الوفود صراحة إجراء التصويت في انتخاب بعينه.

ونظراً لعدم تقديم طلب من هذا القبيل، هل لي أن أعتبر أن الجمعية تقرر الشروع في الانتخاب على أساس الاستغناء عن إجراء اقتراع سري؟ تقرر ذلك.

الرئيس (تكلم بالإنكليزية): فيما يتعلق بالترشيحات، أود أن أبلغ الأعضاء بأنه بالنسبة للمقاعد الستة ضمن مجموعة الدول الأفريقية، أيدت المجموعة أوغندا وكينيا وليبيا وليسوتو ونيجيريا.

ولما كان عدد المرشحين من المجموعة يساوي أو يقل عن عدد المقاعد الواجب ملؤها من قبلها، فهل لي أن أعتبر أن الجمعية العامة ترغب في أن تعلن أن أوغندا وكينيا وليبيا وليسوتو ونيجيريا قد انتُخبت لفترة مدتها ست سنوات تبدأ في ٢٧ حزيران/يونيه ٢٠١٦؟ تقرر ذلك.

الرئيس (تكلم بالإنكليزية): أهنيئ أوغندا وكينيا وليبيا وليسوتو ونيجيريا، التي انتُخبت أعضاء في لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي.

وبالنسبة للشاغر المتبقي من مجموعة الدول الأفريقية والشاغر المتبقي من مجموعة دول آسيا والمحيط الهادئ، ستعقد الجمعية العامة انتخابات بناء على إخطار الدول الأعضاء المهتمة من هاتين المنطقتين.

تحتوي ١٨ في المائة من السكان و ٤٦ في المائة من المركبات مسؤولة عن ١٠ في المائة من الوفيات. وأعطى إحصاء واحداً أخيراً: إن تكلفة حوادث الطرق ونتائجها تقدر بحوالي ٥٠٠ بليون دولار سنوياً. ولا يحتاج المرء خيلاً واسعاً ليرى في ماذا يمكن استخدام هذا المبلغ من المال.

إذاً كيف يمكننا القبول بأن المبالغ المخصصة لمكافحة هذه الآفة العالمية والقاتل الحقيقي شحيحة جداً وصغيرة جداً إلى حد السخف؟ وفي الواقع، إنني أتكلم عن بضع عشرات الملايين من الدولارات فقط. هذا صحيح؛ فالجميع سمعوا بشكل صحيح: مجرد بضع عشرات الملايين من الدولارات. وهذا في وقت تملك فيه حملات مكافحة الآفات العالمية الأخرى - وإنني سعيد حقاً لها - عشرات البلايين من الدولارات الموجودة تحت تصرفها لمكافحة هذه الآفات. مرة أخرى، لا بد للمرء أن يتساءل عن سبب وجود هذا الفارق والسبب في وجود هذه الفجوة؟

يمكن مشروع القرار الذي سيتم عرضه قريباً - كما أمل - من حدوث تطورات ملموسة، لأنه ما من شيء حاسم أو فعال يمكن اتخاذه دون وجود موارد مالية كبيرة. وبناء على ذلك، أود أن أشدد على أهمية الفقرة ٢٠ من مشروع القرار والتقدم الذي يمكن أن ينجم عنها. ومن ثم ستكون إحدى أولوياتي خلال السنة الثانية من فترة ولايتي كمبعوث خاص هي محاولة إنشاء وتمويل صندوق الأمم المتحدة العالمي للسلامة على الطرق الذي طالب به مشروع القرار.

وثمة سؤال آخر أود أن أطرحه. في حين تحشد الأمم المتحدة ووكالاتها المتخصصة الجهود وهناك ٥٨ اتفاقية وضعت بالفعل في إطار الأمم المتحدة، لماذا يتواصل، في عدد معين من البلدان، صنع المركبات التي لا تتقيد بمعايير السلامة الأساسية؟ والأمر الأكثر إثارة للقلق هو أن تلك المركبات تُصنع في نفس المصانع، وفي كثير من الأحيان على خط تجميع مجاور تحت

المرعبة - التي هي وللأسف معروفة جيداً وقد وردت في مشروع القرار A/70/L.44، وسيعرضها قريباً ممثل الاتحاد الروسي الذي يستحق الثناء. بيد أنه نظراً لضيق الوقت المتاح فسأقتصر، خلال الدقائق الخمس المخصصة لي، على القول إن ١٢ شخصاً يلقون حتفهم على الطرق و ٤٨٠ يعانون من إصابات متفاوتة الشدة ويموت طفلان كل خمس دقائق. ومن هذا المنطلق فإننا نسأل عن سبب الصمت إزاء ذلك. وفي الحقيقة لا إجابة لدي.

وليس هناك بالطبع أي ترتيب هرمي أو تصنيف للكوارث وضحاياها، ولا أحد يستطيع أو ينبغي له أن يُقَي على هذه الحصيلة الرهيبة. ولذلك لن أحاول القيام بذلك. ولكن كيف يمكننا أن نتجنب أن نسأل أنفسنا لماذا توجد هذه المعايير المزدوجة؟ لماذا توجد تلك الاستكانة؟ لماذا توجد هذه الفلسفة القدرية، التي نحن جميعاً مسؤولون عنها؟ فهل يكون وعينا أكبر إذا تحدثت بالعقود بدلاً من التحدث بالسنوات؟ وهكذا سنحتاج إلى القول بأنه في كل ١٠ سنوات يحدث ١٣ مليوناً من الوفيات على الطرق ونصف بليون من الإصابات ويُقتل ما يقرب من مليوني طفل. وعلاوة على ذلك، فإن هذه الإحصاءات لا تأخذ في الاعتبار النمو وزيادة تنقل السكان.

فأي منتدى أفضل من الجمعية العامة لرفع صوتنا وتذكّر أن السلامة على الطرق هي أيضاً مشكلة تتعلق بالتضامن والتنمية، وهي مشكلة ستتفاقم وتساءل مع التوسع الحضري واستخدام المركبات - الأمر الذي سيعالج في مؤتمر الأمم المتحدة المعني بالإسكان والتنمية الحضرية المستدامة في كيتو - إذا لم نتصرف حيالها. كما أن التفاوتات بين البلدان ملفتة للنظر. إذ إن البلدان الأقل تقدماً والبلدان المتوسطة الدخل، التي تحتوي نسبة ٨٢ في المائة من سكان العالم و ٥٤ في المائة من المركبات المرخصة، مسؤولة عن ٩٠ في المائة من الوفيات على الطرق، في حين أن البلدان الأخرى المرتفعة الدخل التي

المستدامة لعام ٢٠٣٠ (القرار ١/٧٠) يتيح لنا إمكانية النظر في هذه المسألة ليس من حيث الخسائر في الأرواح البشرية، ولكن أيضا بوصفها عنصرا من عناصر التنمية المستدامة بجميع أبعادها الثلاثة، الاقتصادية والاجتماعية والبيئية.

ومن دواعي شرفنا عرض مشروع القرار A/70/L.44، المعنون "تحسين السلامة على الطرق في العالم". وبناء على أهمية أحكام قرارات السنوات السابقة، يعبر مشروع القرار A/70/L.44 عناصر جديدة لاستراتيجية طويلة الأجل في مجال السلامة على الطرق، بما في ذلك تعيين مبعوث خاص للأمين العام معني بسلامة الطرق واعتماد إعلان برازيليا بشأن السلامة على الطرق خلال المؤتمر العالمي الثاني الرفيع المستوى بشأن السلامة على الطرق، وهو يشير أيضا إلى معالم رئيسية لبذل مزيد من الجهود للتخفيف من الآثار السلبية لحوادث الطرق. وسأشير إلى أهمها فحسب.

أولا، يدعو مشروع القرار إلى بناء وتعزيز الشراكات بمشاركة الدول والمنظمات الدولية، بما في ذلك وكالات منظومة الأمم المتحدة والمجتمع المدني والقطاع الخاص بغية تحسين حالة الطرق. ويحيط مشروع القرار A/70/L.44 علما بالآلية الاستشارية المتمثلة في فريق الأمم المتحدة المعني بالتعاون في مجال السلامة على الطرق بوصفها إحدى الآليات التي من شأنها تيسير حشد الجهود وتنسيقها.

ثانيا، يهدف مشروع القرار إلى إنشاء صندوق استئماني للسلامة على الطرق، من شأنه أن يشكل أداة إضافية للدعم المالي وحافزا لجذب الاستثمارات لتنفيذ برامج السلامة على الطرق.

ثالثا، يدعو مشروع القرار المنظمات ذات الصلة، بما في ذلك منظمة الصحة العالمية واللجان الاقتصادية الإقليمية وفي مقدمتها اللجنة الاقتصادية لأوروبا، إلى تقديم المزيد من المساعدة للدول المعنية لتحسين الإطار القانوني المعياري

سقف واحد، كما هو حال تلك التي تلتزم التزاماً صارماً بمعايير السلامة لأن تلك السيارات تصنع لأغراض التصدير. فما هو مبرر التفاوتات المتعمدة هذه؟ تطول قائمة الأسباب.

وتنطبق نفس المسائل على تشييد الطرق، أي الالتزام بالقوانين والمعايير الأمنية ووضع علامات على الطرق، وهلم جرا.

وأود أن أختتم بياني بتأكيد أهمية التثقيف في مجال السلامة على الطرق. إننا في الألفية الثالثة لسنا بحاجة إلى أن يتعلم كل طفل كيفية الكتابة والقراءة والعد فحسب، بل أيضا أن يتعلم كيف يتنقل كراجل أو راكب دراجة نارية أو دراجة عادية وكسائق في المستقبل. وهذا هدف أساسي، لكنه سهل التحقيق. تخيل لو خصصنا ساعة واحدة فقط في الأسبوع للتثقيف في مجال التنقل. سيشكل ذلك تقدما كبيرا. وكم سننقذ من الضحايا إذا قمنا بذلك؟ ويجب أن نذكر في الجمعية العامة بأن الجمعية اعتمدت في عام ١٩٤٨ الإعلان العالمي لحقوق الإنسان، الذي تنص المادة ٣ منه على ما يلي "لكل فرد الحق في الحياة والحرية وسلامة شخصه".

إن الحق في الحياة هو ما يشار إليه قبل كل شيء، وبالتالي، فإن هذا هو ما نناضل في سبيله. دعونا لا ننسى ذلك على الأقل من أجل أولئك الملايين الذين يقعون ضحايا لحوادث الطرق.

الرئيس (تكلم بالإنكليزية): أعطي الكلمة الآن لممثل الاتحاد الروسي لعرض مشروع القرار A/70/L.44.

السيد كونونشنكو (الاتحاد الروسي) (تكلم بالروسية): يشكل تحسين السلامة على الطرق أولوية بالنسبة لمعظم بلدان العالم. وخلال سنوات عقد العمل من أجل السلامة على الطرق ٢٠١١-٢٠٢٠، تم تحقيق نتائج هامة فيما يخص تخفيض عدد الحوادث المرورية. وإدراج هذا الموضوع في خطة التنمية

في عام ٢٠١٥، قُتل في أوروبا ٢٦ ٠٠٠ شخص على الطرقات، أي ما يعادل عدد سكان بلدة متوسطة الحجم. وقد أودت حوادث الطرق في جميع أنحاء العالم، بحياة أكثر من ١,٢ مليون شخص، وهو ما يماثل تعداد أكبر تاسع مدينة أمريكية من حيث عدد السكان. ويصاب ٥٠ مليون شخص سنويا بجروح جراء حوادث المرور. وحوادث المرور هي من بين الأسباب الرئيسية للوفاة على مستوى العالم، وتمثل السبب الرئيسي لوفاة الأشخاص الذين تتراوح أعمارهم بين ١٥ و ٢٩ عاما. وهذا أمر غير مقبول ويدل على أن أنظمة النقل البري في جميع أنحاء العالم هي بطبيعتها غير آمنة، وأن خطأ بشريا واحدا يمكن أن يؤدي في نهاية المطاف إلى كارثة بالنسبة للأفراد والأسر والمجتمعات.

وقد اتخذت أوروبا موقفا واضحا من هذه المشكلة الصحية الرئيسية. ووفقا لكتابنا الأبيض بشأن وسائل النقل، سيقترب معدل الوفيات في حوادث النقل البري في أوروبا من الصفر بحلول عام ٢٠٥٠، وتلك رؤية واضحة لن تتحقق بين عشية وضحاها. وثمة حاجة إلى نظام من الأهداف الوسيطة ومؤشرات السلامة، لتوجيه جهودنا على طول الطريق. وقد اتفقنا، بناء على ذلك، على أهداف التنمية المستدامة في أيلول/سبتمبر ٢٠١٥، وتمثل غايتها ٣-٦ في خفض العدد العالمي للوفيات والإصابات الناجمة عن حوادث الطرق بواقع النصف بحلول عام ٢٠٢٠. وفي هذا السياق، يمثل إعلان برازيليا بشأن السلامة على الطرق، الذي اعتمد في المؤتمر العالمي الثاني الرفيع المستوى بشأن السلامة على الطرق المعقود في تشرين الثاني/نوفمبر ٢٠١٥، ومشروع القرار A/70/L.44، المعنون "تحسين السلامة على الطرق في العالم"، أدلة واضحة وحديثة على الجهود الدولية المستمرة لتحقيق أهدافنا الصعبة.

ومن أجل منع الإصابات الناجمة عن حوادث الطرق وبناء منظومة آمنة للنقل البري، فإننا بحاجة إلى اتباع نهج

والمعايير التقنية للسلامة على الطرق، فضلا عن وضع المزيد من المؤشرات المحددة الأهداف لعوامل الخطر الرئيسية في هذا المجال.

ومن الأمور الهام أيضا تضمين مشروع القرار الإشارات التالية: مؤتمر الأمم المتحدة الثالث القادم المعني بالإسكان والتنمية الحضرية المستدامة والمؤتمر العالمي بشأن تعزيز الصحة الذي تنظمه منظمة الصحة العالمية، كجزء من أسبوع الأمم المتحدة العالمي الرابع للسلامة على الطرق.

وبالنظر إلى أن خطة التنمية المستدامة لعام ٢٠٣٠ مكرسة بالكامل لموضوع عدم السماح بتخلف أحد عن الركب، فإنه من المهم التركيز على الفئات الأكثر ضعفا في مجال ضمان السلامة على الطرق، وهم الأطفال والأشخاص ذوو الإعاقة.

ونشير إلى أن المفاوضات جرت بطريقة بناءة وبمشاركة جميع أصحاب المصلحة. وسمحوا لنا الإعراب عن امتناننا للوفود على مشاركتها الفعالة في الاتفاق. وبصفة خاصة، أود أن أخص بالذكر زملاءنا في البعثة الدائمة للبرازيل لدى الأمم المتحدة على إسهاماتهم القيمة. وندعو جميع الدول الأعضاء إلى تأييد مشروع القرار A/70/L.44 وندعوها إلى المشاركة في تقديم مشروع القرار.

الرئيس (تكلم بالإنكليزية): أعطي الكلمة الآن للمراقب عن الاتحاد الأوروبي.

السيد بارينتي (الاتحاد الأوروبي) (تكلم بالإنكليزية): يشرفني أن أتكلم بالنيابة عن الاتحاد الأوروبي والدول الأعضاء فيه.

يرحب الاتحاد الأوروبي ودوله الأعضاء بمشروع القرار A/70/L.44، المعنون "تحسين السلامة على الطرق في العالم" ونود على وجه الخصوص شكر الاتحاد الروسي على قيادته، وجهوده التي بذلها لتسهيل بلوغ هذه النتيجة.

وعلى الرغم من أن الإصابات الناجمة عن حركة المرور على الطرق تمثل مشكلة رئيسية للصحة العامة وأحيانا ما نشعر أن التحديات هائلة، لكن هناك أمل. فالعديد من البلدان في جميع أنحاء العالم قد أظهرت بالفعل أنه من الممكن منع وقوع حالات القتل أو الإصابات الخطيرة في حركة المرور على الطرق، من خلال اتباع نهج شامل ومتعدد القطاعات. فلنستفيد من تلك الخبرات. ولا يسعنا أن نتعاس عن تحقيق السلامة على الطرق؛ فأرواح الملايين معرضة للخطر.

السيد با عمر (عمان): نيابة عن حكومة سلطنة عمان، أتقدم بالشكر والتقدير لمعالي الأمين العام للأمم المتحدة على تقريره (A/70/386) عن الجهود المبذولة لتحسين السلامة على الطرق في العالم، والذي استعرض فيه آخر المستجدات عن 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 مجال السلامة على الطرق.

وإنه من دواعي فخرنا أن يكون بلدي هو الدولة الرائدة في إطلاق حملة السلامة على الطرق إلى المستوى العالمي في الجمعية العامة، وإدراج بند السلامة على الطرق في جدول أعمال هذه المنظمة خدمة للأجيال القادمة. ومنذ أن قررت الجمعية العامة لأول مرة إدراج موضوع السلامة على الطرق في جدول أعمال دورتها السابعة والخمسين، وفي الجلسة العامة للجمعية العامة بتاريخ ٢٣ آيار/مايو ٢٠٠٣، اعتمدت الجمعية العامة مشروع قرار ٣٠٩/٥٧ قدمته سلطنة عمان في تلك الدورة إيماناً منها بأهمية السلامة على الطرق على المستوى الدولي. إن المجتمع الدولي إذ يسלט الضوء على الأحداث المأساوية لرفع الوعي العام حول انتهاج الأسلوب الآمن لتوجيه حركة المرور، فقد اعتمدت الجمعية العامة عدة قرارات حول السلامة المرورية على الطرق، وتم عقد عدة

شامل وكلي بمشاركة جميع أصحاب المصلحة. ويشكل إطار سياسات الاتحاد الأوروبي للسلامة على الطرق للفترة ٢٠١١-٢٠٢٠، الذي يوجه جهودنا نحو المساهمة في زيادة الأمان على الطرق، خير مثال على ذلك. ويركز الإطار على الأولويات الرئيسية الجديدة مثل الحد من الحوادث على الطرق الريفية، وعلى مستخدمي الطرق المعرضين للخطر مثل المشاة وراكبي الدراجات والدراجات النارية، والأطفال وكبار السن. وبالإضافة إلى ذلك، فقد استندنا إلى الالتزامات السابقة بما في ذلك، من بين أمور أخرى، تعزيز الضوابط والعقوبات؛ ودعم المبادرات على الصعيد الوطني لمكافحة القيادة تحت تأثير المخدرات والكحول؛ والاستثمار في البنية التحتية للطرق وتحسين ظروف حركة المرور؛ وتحسين التشريعات المتعلقة بإصدار رخص القيادة ومعايير اللياقة البدنية للقيادة. وأدت هذه التدابير إلى خفض الوفيات في حوادث الطرق بنسبة ١٧ في المائة بين عامي ٢٠١١ و ٢٠١٥.

ولكن حتى وإن كان المعدل الإقليمي للوفيات على الطرق في الاتحاد الأوروبي هو الأدنى مقارنة بجميع أنحاء العالم، فإنه يظل غير مقبول.

كما أننا بحاجة إلى مواصلة تبادل أفضل الممارسات والمعلومات على الصعيد الوطني والإقليمي والعالمي، مع المشاركة النشطة من المجتمع المدني والقطاع الخاص. ونحتاج أيضا إلى تعزيز جهودنا الرامية إلى إدماج السلامة في جدول الأعمال الأوسع نطاقا للمدن ونظم النقل المستدامين. إننا نعلم عوامل القتل الرئيسية على الطرق، وهي: السرعة، والقيادة في حالة سكر، وعدم ارتداء حزام الأمان. ولجعل الطرق أكثر أمانا، هناك حاجة إلى العمل على توفير هياكل أساسية للطرق أكثر أمانا، وتحسين أمان المركبات، وتعزيز سلامة مستعملي الطرق. ويشمل ذلك تنفيذ القوانين المناسبة وإنفاذها، وكذلك التدابير المرنة من قبيل زيادة الوعي والجهود التثقيفية.

لتدريب رجال الشرطة ومستخدمي الطرق وتأهيلهم في مجال السلامة المرورية. وفي بداية هذا الشهر، مولت الشركة العمانية للغاز الطبيعي المسال مشروعاً أطلق عليه "هدية إلى الأمة"، والذي يهدف إلى الحد من حوادث الطرق من خلال إنشاء معهد للسلامة المرورية في ولاية صور.

إن الجهود التي تبذلها حكومة بلدي والقطاع الخاص في السلطنة، والوعي الذي نشأ بين كافة شرائح المجتمع في مجال السلامة المرورية حقق نتائج إيجابية في الحد من حوادث الطرق، حيث تشير الإحصائيات إلى تواصل انخفاض عدد الحوادث المرورية للسنة الثالثة على التوالي. فقد انخفضت وفيات الطرق بمقدار ٥٠ في المائة، والإصابات بمقدار ٣٠ في المائة عما كانت عليه نهاية عام ٢٠١٢، رغم الازدياد في أعداد المركبات ورخص القيادة بنسبة ٢٥ في المائة.

وفي الختام، أكرر شكري لكم، سيدي الرئيس، ولعالي الأمين العام، متمنين أن تعزز الجهود الدولية المبذولة لتحقيق السلامة على الطرق، والعمل معاً لتحقيق الهدف المشترك المتمثل في الحفاظ على الحياة البشرية، ولتعزيز التفاعل العالمي بشأن السلامة على الطرق.

السيد دي أغيار باتريوتا (البرازيل) (تكلم بالإنكليزية):
أود أن أشيد بالاتحاد الروسي على تقديمه مشروع القرار الخاص بالسلامة على الطرق وتيسير المفاوضات خلال الأسابيع القليلة الماضية. كما أود أن أشكر سلطنة عمان والمبعوث الخاص للأمين العام، السيد يان تودت، على قيادتهما. وأرحب بتقرير الأمين العام.

لقد كان للبرازيل، في تشرين الثاني/نوفمبر، شرف استضافة المؤتمر العالمي الثاني الرفيع المستوى بشأن السلامة على الطرق. وقد رحب المؤتمر الذي عقد في برازيليا بمشاركة ٢٠٠ ٢ شخص من أصحاب المصلحة المتعددين حقاً، وذلك برعاية مشتركة من منظمة الصحة العالمية، وبدعم من العديد

اجتماعات على المستوى الوزاري للفت الانتباه إلى مأساة الوفيات الناجمة عن حوادث المرور، ولبناء طرق أكثر أماناً، ولتقديم الدعم التقني للسلامة على الطرق على الصعيدين العالمي والإقليمي.

وبما أن بند السلامة على الطرق أصبح من البنود المهمة في جدول أعمال الأمم المتحدة والمنظمات الأخرى، فإن المجتمع الدولي يولي اهتماماً بالغاً وذا أولوية قصوى في التعاون مع كافة الأطراف للحد من آثارها السلبية والقضاء عليها. واستناداً إلى بيانات الأمم المتحدة، هناك أكثر من مليون شخص يقفون حتفهم كل عام، فضلاً عن ما يقارب ٥٠ مليون يتعرضون لإصابات بالغة بسبب الحوادث المرورية، والتي تنتج عنها تكاليف مالية واجتماعية باهظة على المجتمع الدولي.

وتبذل حكومة سلطنة عمان جهوداً لتعزيز السلامة على الطرق. فقد تم إصدار مرسوم سلطاني بإنشاء اللجنة الوطنية للسلامة على الطرق، تهدف إلى وضع استراتيجية موحدة وشاملة للحد من حوادث المرور، ومعالجة آثارها، والنظر في المشاكل المرورية، وتعمل من خلالها على وضع القواعد التي تلي المقاييس الدولية لمواصفات الطرق الآمنة. أما بالنسبة للجهود التوعوية، فإنه يتم استعراض الإحصائيات المرورية بصفة أسبوعية من خلال مختلف وسائل الإعلام، ويتم أيضاً إصدار ما يقارب مليون نشرة توعوية سنوياً وتوزيعها على كافة محافظات السلطنة، والتي تستهدف مستخدمي الطرق، وطلبة المدارس، وكافة شرائح المجتمع. كما يتم إعداد بعض الأفلام التوعوية تتناول موضوع الحوادث المرورية، وقد حازت بعض هذه الأفلام على جوائز دولية. ومن أجل ترسيخ السلامة المرورية على الأجيال الحديثة، فقد تم إنشاء مدرسة مرورية للأطفال، عبارة عن نموذج لمدينة مرورية متكاملة، تهدف إلى خلق جيل مروري واع بقواعد السلامة المرورية وأنظمتها. وكذلك مضاعفة دور معهد السلامة المرورية

يكتسي أهمية حاسمة لتحقيق أهداف التنمية المستدامة الطموحة المتعلقة بالسلامة على الطرق. وللتعاون الدولي، بما في ذلك بناء القدرات ونقل التكنولوجيا، أهمية حاسمة في مسعانا. وستتابع البرازيل باهتمام المناقشات التي ينسقها الأمين العام بشأن إنشاء صندوق للسلامة على الطرق.

ومشروع القرار A/70/L.44 سيوجه رسالة سياسية قوية نأمل أن تتكرر في جمعية الصحة العالمية في أيار/مايو المقبل في جنيف، وفي مؤتمر الأمم المتحدة الثالث المعني بالإسكان والتنمية الحضرية المستدامة، المقرر عقده في تشرين الأول/أكتوبر في كيتو. وتلك العمليات في مجموعها توفر ما يلزم من ولايات وشعور بالإلحاح لتحقيق الغايات الطموحة لعقد العمل من أجل السلامة على الطرق وخطوة التنمية المستدامة لعام ٢٠٣٠.

السيدة باور (الولايات المتحدة الأمريكية) (تكلمت بالإنكليزية): أود أيضا أن أشكر السفير تشوركين على قيادته الشخصية بشأن هذه المسألة وعلى الالتزام المطرد للاتحاد الروسي بتسليط الضوء على هذه المشكلة الخطيرة، وحث جميع الدول على الإسهام في حلها. وتفتخر الولايات المتحدة بالمشاركة في تقديم مشروع القرار A/70/L.44 الذي يكتسي أهمية حاسمة. ونحن لا نحث كل دولة عضو على اعتماده فحسب، بل على ترجمة التزاماتها إلى ممارسة عملية من خلال جهود ملموسة في مجال السياسات العامة.

حوادث الطرق تقتل حوالي ١,٢ مليون شخص كل سنة. فلنتوقف لنفكر في ذلك - حوالي ٢٠٠ ٠٠٠ فرد يلقون حتفهم كل سنة. وذلك العدد يفوق عدد مواطني ٤٠ دولة من الدول الأعضاء في الأمم المتحدة، عاما بعد عام، لأسباب يمكن التنبؤ بها ويمكن منعها على حد سواء.

وهذه الخسائر ليست موزعة بالتساوي في جميع أنحاء العالم. فالبلدان المنخفضة والمتوسطة الدخل هي الأشد تضنرا

من الجهات الفاعلة الأخرى، بما في ذلك اللجنة الاقتصادية لأوروبا وغيرها من اللجان الإقليمية للأمم المتحدة. وصيغت الوثيقة الختامية للمؤتمر - إعلان برازيليا بشأن السلامة على الطرق - من خلال عملية تفاوضية شاملة ويتوقع أن تقرها الجمعية العامة اليوم. وبذلك، ستوائم الأمم المتحدة مبادئها التوجيهية وإجراءاتها المتعلقة بالسلامة على الطرق مع النموذج التحويلي لخطوة التنمية المستدامة لعام ٢٠٣٠ (القرار ١/٧٠).

تمثل السلامة على الطرق - في جملة أمور أخرى - مسألة تتعلق بالتنمية والمساواة والاستدامة وكيفية تفاعلنا في الحياة العامة مع ما لدينا من مساحة عامة ومشتركة. ويتصل ذلك بشكل مباشر بالهدف الثالث من أهداف التنمية المستدامة - وهو ضمان تمتع الجميع بأنماط عيش صحية وبالرفاهية في جميع الأعمار - وكذلك مع الهدف ١١، الذي يذكرنا بجعل المدن شاملة للجميع وآمنة وقادرة على الصمود ومستدامة. وينبغي أن تكون سياسات النقل العام المستدامة في صميم الشواغل المتعلقة بالسلامة على الطرق.

ومعظم الضحايا في البلدان النامية؛ وأكثر من نصفهم لا يستعملون السيارات. فهم من المارة، وركاب الدراجات الهوائية، والدراجات النارية، وبشكل أعم، من بين العدد الذي ما زال غير مؤكد من الأشخاص الذين يستخدمون شبكات النقل غير المأمونة. والفئات الضعيفة من السكان، مثل النساء والأطفال والأشخاص ذوي الإعاقة، ينبغي أن تحظى باهتمام خاص في هذا الصدد.

وأود أن أسلط الضوء على أهمية الولاية التي ستسندها الجمعية العامة لمنظمة الصحة العالمية بغية العمل مع الدول الأعضاء على تحقيق أهداف طوعية عالمية بشأن عوامل الخطر الرئيسية مثل القيادة في حالة سكر، والسرعة، وعدم استخدام خوذة الدراجات النارية، وأحزمة المقاعد، ومقاعد السلامة للأطفال، فضلا عن آليات تقديم الخدمات. وهذا العمل

السلامة، والاستجابة في حالات الطوارئ، والسلوك الإنساني. فمجرد استخدام أحزمة المقاعد يقلل من الإصابات الخطيرة والمميتة بنسبة ٤٠ إلى ٦٥ في المائة. والسائقون، لا سيما أولئك الذين يقودون المركبات في حالة سكر أو تخدير أو نعاس أو سهو، جزء أساسيا من هذه المشكلة. وخطر السهو أمر ملح على نحو خاص، لأنه في ل بلد من بين أربعة بلدان تقريبا ليس هناك بكل بساطة ما يكفي من الإقرار بمخاطر القيادة وفي نفس الآن تبادل الرسائل النصية أو المكالمات الهاتفية أو غير ذلك مما يحول دون الانتباه الكامل على الطريق.

ولننظر في هذا الأمر: يبلغ متوسط المدة الزمنية التي لا ينتبه فيها السائق أو السائقة إلى الطريق خمس ثوان. وإذا كان السائق يسير بسرعة ٥٥ ميلا في الساعة لمدة ٥ ثوان - أو حوالي ٨٩ كيلومترا في الساعة - وهو ينظر إلى هاتفه، فإنه سيقطع ما يعادل تقريبا طول ملعب لكرة القدم في ظرف تلك الثواني الخمس وهو مكفوف فعلا. وإذا فكرنا في مدى تهورنا عندما نغلق أعيننا لمدة ٥ ثوان في كل مرة أثناء القيادة، سندرك مدى خطورة تبادل الرسائل النصية أثناء القيادة.

وخلصت إحدى الدراسات في عام ٢٠١٤ إلى أنه في أي لحظة أثناء النهار في الولايات المتحدة، أكثر من ٥٨٧ ٠٠٠ مركبة كان يقودها شخص وهو يستخدم الهاتف الخليوي في نفس الوقت. وكما هو متوقع، فإن النتائج قاتلة. وفي تلك السنة ذاتها، قتل ٣١٧٩ شخصا في هذا البلد، وأصيب ٤٣١ ٠٠٠ بجراح، في حوادث اصطدام تتعلق بسائقين في حالة سهو. وما لا يقل عن ١ من كل ١٠ حوادث قاتلة في هذا البلد - وما يقرب من ١ من كل ٥ حوادث تنطوي على إصابات - تتعلق بسائق في حالة سهو.

وباعتبارنا حكومات ومجتمعات، بدأنا نعي خطورة هذا التهديد. فوفقا لمنظمة الصحة العالمية، أقر ١٣٩ بلدا قوانين تحظر استخدام الهواتف المحمولة أثناء القيادة. وهنا

على وجه الخصوص. وعلى الرغم من أن تلك الدول ليس لديها سوى ما يزيد قليلا على نصف المركبات في العالم، فإنها تشهد ٩٠ في المائة من جميع الوفيات الناجمة عن حوادث المرور. ومن المبرر تماما أن تشمل أهداف التنمية المستدامة غاية محددة فيما يتعلق بالسلامة على الطرق، في إطار الأهداف الصحية.

وربما من المثير للصدمة على نحو أكبر كيفية تضرر الناس بصورة متفاوتة. فالوفيات على الطرق تعتبر إلى حد بعيد السبب الرئيسي لوفاة الشباب الذين تتراوح أعمارهم بين ١٥ إلى ٢٩ في جميع أنحاء العالم. والجمعية العامة تناقش بانتظام التهديدات الخطيرة التي تتعرض لها الحياة البشرية؛ ومن الواضح أن هذه المسألة يجب أن تعامل باعتبارها تهديدا من تلك التهديدات. والتكلفة لا تحتسب بالحسائر في الأرواح فحسب، ولكن بما ينجم عن ذلك من عواقب على التنمية. وتقدر منظمة الصحة العالمية أن ما يقدر بنحو ٣ في المائة من الناتج المحلي الإجمالي العالمي يضيع بفعل الوفيات والإصابات الناجمة عن حوادث الطرق.

وبينما نجتاز نقطة منتصف مدة عقد العمل من أجل السلامة على الطرق ٢٠١١-٢٠٢٠، يمكننا أن نشير إلى إحراز بعض التقدم. فعدد الوفيات السنوية ظل ثابتا منذ عام ٢٠٠٧ تقريبا، ولو أن عدد سكان العالم يستمر في الازدياد بحوالي ١,١ في المائة سنويا، مما يصل حاليا إلى زيادة قدرها حوالي ٨٠ مليون نسمة سنويا. ومنذ عام ٢٠١٠، شهد ٧٩ بلدا انخفاضا في عدد الوفيات الناجمة عن حوادث المرور. ولكن في الوقت نفسه، شهدت ٦٨ دولة أخرى ارتفاعا في الوفيات الناجمة عن حوادث المرور. وينبغي ألا يشعر أي أحد بالارتياح إزاء التقدم المحرز. وعلينا أن نقوم بأفضل من ذلك.

فماذا يمكننا أن نفعل علاوة على ذلك؟ والعديد من الوفيات يمكن منعها من خلال القيام بتحسينات في مجالات القوانين، وتصميم الطرق، وإدارة حركة المرور، ومعدات

إن تبادل الرسائل النصية أثناء القيادة يتسبب في القتل على الصعيد العالمي، ويؤثر بصورة غير متناسبة على شبابنا. ويجب أن تقوم بعمل أفضل في معاملتها على ذلك النحو. وإذا فعلنا ذلك، وإذا حشدنا ما نراه من طاقة وابتكار والتزام في شركاء مثل جيسي غود، يمكننا أن نقذ ملايين الأرواح.

لورد روبرتسون (المملكة المتحدة) (تكلم بالإنكليزية):
إنه لشرف عظيم لي مرة أخرى أن أمثل المملكة المتحدة في الجمعية العامة في هذه الجلسة بشأن السلامة على الطرق في العالم. وأود أن أتوجه بالشكر إلى حكومة المملكة المتحدة على منحي، وأنا معارض سياسي، الفرصة لكي أتكلم اليوم بالنيابة عن الحكومة.

في أيلول/سبتمبر الماضي، في هذه القاعة، اعتمدت حكومات العالم أهداف التنمية المستدامة. وللمرة الأولى على الإطلاق، شملت أهداف عالمية كهذه الأهداف غاية تتعلق بالسلامة على الطرق، وهي غاية واضحة لا لبس فيها لخفض الوفيات الناجمة عن حوادث الطرق إلى النصف بحلول عام ٢٠٢٠. وفي البرازيل، في تشرين الثاني/نوفمبر الماضي، اجتمع الكثيرون منا في المؤتمر الرفيع المستوى بشأن السلامة على الطرق بغية وضع جدول الأعمال المعني بهذه الغاية العالمية واعتماد إعلان برازيليا.

وقد شارك في المؤتمر ما يزيد على ٧٠ وزيرا و ٢٠٠٠ ممثل. وأثناء مخاطبتي للحفل الختامي كنت قد وصفت الإعلان بأنه بيان للتغيير، وأنه يسعدني كثيرا إدراج الكثير من التغييرات المقترحة في مدينة البرازيل في مشروع القرار الذي سنعتمده رسميا هنا اليوم.

ويحث مشروع القرار جميع الحكومات على إبداء القيادة والتعاون، ويدعو المانحين إلى دعم الصندوق العالمي الجديد. وهو بمثابة تحد أخلاقي واضح لجميع صانعي السيارات على نطاق العالم فيما يتعلق بالفناء بالحد الأدنى الضروري لمعايير

في الولايات المتحدة، عقدنا مؤتمري قمة وطنيين بشأن القيادة في حالة سهو، وحظرنا استخدام الرسائل النصية والهواتف الخلوية على السائقين التجاريين، وشجعنا الولايات على اعتماد قوانين صارمة، وأطلقنا حملات متعددة لتوعية الجمهور بمخاطر القيادة في حالة سهو وتكاليفها البشرية. وأعلننا هذا الشهر، نيسان/أبريل، الشهر الوطني للتوعية الوطنية بشأن القيادة في حالة سهو، وأطلقنا حملة جديدة لتوعية الجمهور وحملة لإنفاذ القانون. ومع ذلك، وبالنظر إلى أعداد الضحايا والمآسي، يمكننا، بل يجب علينا، أن نفعل المزيد.

وهذا هو الدرس الذي تعلمناه: أقوى الحجج لإقناع الناس بأخطار القيادة في حالة سهو هي الضحايا في غالب الأحيان. وفي الختام، أود أن أحكي للجمعية قصة سريعة عن فرد من أولئك الأفراد.

في عام ٢٠٠٨، كانت جيسي غود تقود مركبتها عائدة إلى منزلها في لانكستر، بنسلفانيا مع والديها بعد حضورهم احتفال تخرجها من الكلية عندما ارتطمت سيارتهم ارتطاما مباشرا بجرار. قُتِل والدا جيسي، وتعرضت لإصابات خطيرة. ومنحها الأطباء فرصة بنسبة ١٠ في المائة للبقاء على قيد الحياة بعد الليلة الأولى. والحادثة تسبب فيه سائق كان يتكلم عن طريق هاتفه الخليوي.

غير أن جيسي كذبت التكهنات وبقيت على قيد الحياة، ولكن كان الحدث قد تركها في حالة شلل جزئي ومشاكل عالقة بسيطة فيما يتعلق بقدراتها الإدراكية، فإنه قد جعلها أيضا داعية قوية إلى تثقيف الناس بشأن أخطار القيادة في حالة سهو والحاجة إلى اعتماد إصلاحات من أجل معالجة هذه المشكلة القاتلة. ومنذ عام ٢٠١١، عندما قامت جيسي مع زوجها ستيف بتأسيس منظمة مكرسة لهذه المسألة - منظمة تسمى HangUpAndDrive.com - تكلمت في ٦٠٠ حدث في ٣٢ دولة.

والقيادة في حالة السكر، والتشجيع على تسريع استخدام المركبات الأكثر أماناً. ولأجل تحسين سلامة الهياكل الأساسية، ترمي منظمة الطرق الرئيسية في إنكلترا الآن إلى تحقيق هدف الانعدام، وذلك بضمان أن تكون نسبة ٩٠ في المائة من السفر على شبكة طرقها الاستراتيجية بحلول عام ٢٠٢٠ على طرق ذات ثلاث نجوم أو أكثر في تقييم الأمان. وتضامنا مع الجهود العالمية، تموّل إدارة التنمية الدولية في المملكة المتحدة المرفق العالمي للسلامة على الطرق التابع للبنك الدولي، ما يساعد على تحفيز الاستجابة المحلية في البلدان المنخفضة الدخل وذات المستويات العالية من وفيات المرور على الطرق.

وأنا فخور جدا بأن الاتحاد الدولي للسيارات - وهو المؤسسة الخيرية المستقلة للمملكة المتحدة التي أتولى رئاستها - يتصدر الحملات وينشط في جهود التمويل التعاوني بغية التصدي للوباء العالمي المتمثل في الوفيات والإصابات على الطرق. وساعدت مؤسستنا على إنشاء وتمويل مؤسستين خيريتين أخريين في المملكة المتحدة، وهما البرنامج الدولي لتقييم الطرق، والبرنامج العالمي لتقييم السيارات الجديدة، وهما تعملان الآن مع العشرات من البلدان في جميع أنحاء العالم على تحسين الهياكل الأساسية وسلامة المركبات. ونؤيد بقوة المبعوث الخاص للأمم المتحدة المعني بسلامة الطرق، السيد جان تودت، الذي تكلم في وقت سابق اليوم، وجهوده الرفيعة المستوى لتأمين تمويل غير مسبوق للسلامة على الطرق. ونحن متحمسون للعمل مع مؤسسة الأمم المتحدة لرعاية الطفولة (اليونيسيف) وغيرها من الشركاء العالميين والوطنيين على مبادرة جديدة تعنى بصحة الطفل تحقيقاً لرؤية تمكين جميع الأطفال من التمتع برحلة آمنة وصحية على طريق المدرسة.

ونحن نفعل هذا لأنه يجب علينا أن نتحلى بالطموح، ويتعين علينا إحراز الفوز إن أردنا تحقيق أهداف التنمية المستدامة. ويجب علينا أن ننجح تخليداً لذكرى لافنا - وهي

السلامة التي لا جدال فيها والتي حددها الأمم المتحدة بحلول عام ٢٠٢٠. ويسلط مشروع القرار الضوء على الخسائر البشرية المروعة بين الأطفال والمراهقين، ويدعو البلدان إلى الوفاء بالتزاماتها بموجب اتفاقية حقوق الطفل، المنشأة لحماية صغارنا. ويسلم بضرورة تصميم وإدارة الطرق والشوارع في المدن بحيث تكون آمنة للجميع، وينشئ الصلة الضرورية بين التنقل الآمن وحماية البيئة، ويبيّن السبب الداعي لأن تكون سلامة الطرق في صميم الخطة الحضرية الجديدة التي سيُتفق عليها في وقت لاحق من هذا العام في مؤتمر الأمم المتحدة الثالث المعني بالإسكان والتنمية الحضرية المستدامة.

ومن شأن مشروع القرار هذا أن يساعدنا على إحداث التغيير، غير أنه لن يتسنى لنا النجاح إلا إذا عقدنا العزم معا على تحويل العبارات الواردة فيه إلى أفعال ملموسة في شوارعنا. ويجب علينا أن نشرع في العمل الآن، كما قال رئيس الوزراء البريطاني ديفيد كامرون:

”ففي كل ست ثوان يقتل شخص أو يتعرض لإصابة خطيرة على الطرق في عالمنا. وينبغي أن يكون التصدي لهذا أولوية بالنسبة للمجتمع الدولي.“

وتواصل المملكة المتحدة من جانبها تحقيق أهداف التنمية المستدامة. ففي كانون الأول/ديسمبر، نشرت الحكومة بيان سياسة جديدة معنية بالسلامة على الطرق، واعتمدت نهجاً للنظام الآمن، وهي ماضية في تحديد الكيفية التي يقدم بها المرشحون في المستقبل بيان انتخابات يعلنون فيه التزامهم بخفض الوفيات الناجمة عن حوادث الطرق كل عام. ويشير بيان سياسة المملكة المتحدة إلى خطة الأمم المتحدة العالمية من أجل السلامة على الطرق ٢٠١١-٢٠٢٠ بوصفها إطاراً تنظيمياً. فهي تضع خطة واضحة للحد من الخسائر البشرية عن طريق اتخاذ تدابير تشمل حماية مستخدمي الطرق المعرضين للخطر، والإنفاذ الصارم للقوانين التي تعاقب على الإسراع

وترحب السويد باعتماد الجمعية العامة المتوقع - بتوافق الآراء - لمشروع القرار A/70/L.44 المعنون "تحسين السلامة على الطرق في العالم". ونود أن نشكر الاتحاد الروسي على قيادته وجهوده في تيسير مشروع القرار.

وتعدُّ الإصابات الناجمة عن حوادث المرور على الطرق مشكلة صحية عامة ذات طابع عالمي وتقتضي إيلاءها اهتماما عالميا على النحو الذي يعبر عنه مشروع قرار اليوم. وقبل خمسين عاما بلغت إصابات المرور في السويد ذروتها إلى حوالي ١٧ حالة وفاة بين كل ١٠٠ ٠٠٠ نسمة. لكن ومنذ ذلك الحين انخفض ذلك العدد إلى أقل من ثلاثة أشخاص بين كل ١٠٠ ٠٠٠ نسمة. وكان ذلك الاتجاه أحد الأسباب التي جعلت بلدا مثل السويد يعتمد رؤية الانعدام، وأصبح قادرا على النظر بجدية في إمكانية وضع نظام آمن لجميع مستخدمي الطرق.

وقد اقتضى وصولنا إلى حيث نحن الآن أن نمضي في رحلة طويلة وحافلة بالتعقيدات، غير أن معارفنا وكفاءتنا قد نمت خلالها. ومن أهم ما تعلمناه من خبرتنا هذه أنه يجب أن يكون العمل المتعلق بالسلامة على الطرق بصورة منتظمة وفعالة شاملا للجميع. وعلينا أن نعمل على جميع جوانب النظام، مثل الهياكل الأساسية للطرق والبيئة الحضرية وتصميم المركبات والسرعات القصوى، فضلا عن الجوانب المتعلقة باستخدام النظام، مثل الإسراع، والقيادة في حالة السكر، وارتداء الخوذ وأحزمة المقاعد. وقد تعلمنا أيضا أن السلامة على الطرق أمر معقد ومتعدد القطاعات. ومن الضروري أن نشرك فيه مختلف أصحاب المصلحة على الصعيد الدولي والإقليمية والوطنية والمحلية، مثل الحكومات والقطاع الخاص والبلديات والمنظمات غير الحكومية، لأنها تؤثر جميعا على مختلف جوانب نظام النقل البري.

وفي سبيل تطوير جميع أجزاء النظام وإشراك جميع أصحاب المصلحة في العمل على تحقيق الأهداف نفسها،

فتاة صغيرة تبلغ من العمر ١٤ عاما قتلت إثر دهسها بشاحنة أثناء سيرها إلى المدرسة في لندن في نفس اليوم الذي اجتمعنا فيه في مدينة البرازيل. ويجب أن ننجح لأجل سامي، الذي صدمته سيارة وقُتل في سن ١٣ عاما أثناء سيره إلى المدرسة هنا في مدينة نيويورك. ويجب علينا أن ننجح لأجل ماري، وهي فتاة عمرها ١١ عاما من البرازيل وقد كتبت مقالا حاز على الجائزة في مسابقة عن السلامة على الطريق إلى المدرسة. قالت ماري في مقالها:

"ينبغي لك أن تحب الحياة، حياتك أنت وحياة الآخرين أيضا، وأنا أؤمن بأنه إذا ما فكر جميع السائقين بهذه الطريقة، فسوف يتمتع الكثير من الأطفال بحياة آباءهم معهم، وسيتمتع الكثير من الآباء أيضا بحياة أطفالهم."

وبعد ١٠ شهور فحسب من كتابة ماري لهذه العبارات قتلت هي ووالدها عندما صدمت سيارة الدراجة النارية التي كانا يستقلانها.

وعليه، فإن بوسعنا أن نعقد العزم هنا اليوم على أن فقدان أرواح هؤلاء الشباب يعني شيئا بالنسبة لنا. وبإمكاننا أن نعقد العزم هنا اليوم على ألا تكون هناك أعذار أو تأخير في تقديم الحلول التي نعلم أن بوسعها أن تحقق النجاح وتساعد على تفادي المزيد من الوفيات التي لا مبرر لها. ولدنا الآن أهداف جديدة للتنمية المستدامة، وهي تشمل الهدف الطموح للغاية الرامي إلى تخفيض الخسائر البشرية على الطرق في غضون السنوات الخمس المقبلة. فلا تزال هناك الكثير جدا من الأرواح معرضة للخطر. وليس لنا أن نفشل أبدا. فلنعتد إذن مشروع قرار اليوم، ومن ثم نعمل معا لأجل إحداث التغيير الذي تمس حاجة العالم إليه.

السيد بيلين (السويد) (تكلم بالإنكليزية): تؤيد السويد البيان الذي أدلى به في وقت سابق باسم الاتحاد الأوروبي.

خطة التنمية المستدامة لعام ٢٠٣٠ (القرار ١/٧٠) وبرنامج عمل أديس أبابا. واليوم، في عام ٢٠١٦، سنشرع في تنفيذ الالتزامات التي قطعناها على أنفسنا للأجيال القادمة. وفيما يتعلق بالسلامة على الطرق، حددت خطة عام ٢٠٣٠ أهدافاً طموحة لخفض عدد الوفيات والإصابات الناجمة عن حوادث الطرق عالمياً إلى النصف بحلول عام ٢٠٢٠ وتوفير سبل الوصول إلى نظم النقل الآمنة والمستدامة وبأسعار في متناول الجميع بحلول عام ٢٠٣٠.

إننا نواجه تحديات هائلة. فالنقل البري في قلب مجتمعاتنا وهو شريان حياة لاقتصاداتنا. ومع ذلك، ففي كل عام يقتل ١,٢٥ مليون شخص ويصاب ٥٠ مليون في حوادث متصلة بالطرق، ويعاني كثيرون من إعاقات طويلة الأجل أو مستديمة. وتشكل تلك الحوادث كوارث للضحايا وأسرهم، ولكن هناك أيضاً عواقب اجتماعية واقتصادية وخيمة. ويصدق ذلك خاصة على البلدان ذات الدخل المنخفض، حيث يقع فيها ٩٠ في المائة من الوفيات بسبب حوادث الطرق على مستوى العالم، بالرغم من أنه لا يوجد في شوارعها سوى ٥٠ في المائة فقط من عدد السيارات في العالم.

وحوادث الطرق تحرم أسراً من عائلها الرئيسي أو تضطرها إلى اللجوء للرعاية الطبية الباهظة التكاليف. وعندما يحدث ذلك، تقع الأسر في دائرة خانقة من الفقر. ووفقاً للبنك الدولي، فإن حوادث الطرق تكلف حكومات البلدان النامية من ١ إلى ٥ في المائة من الناتج المحلي الإجمالي. لذلك، فإننا بإنقاذ الأرواح على الطرق نسهم في مكافحة الفقر وتعزيز الرخاء أيضاً.

والخطة العالمية لعقد العمل من أجل السلامة على الطرق توفر الوضوح ومجالات التركيز للسلطات الوطنية التي تسعى إلى تحسين السلامة على الطرق المحلية. وسيساعد ذلك على تحقيق الاستقرار وخفض المستوى المتوقع للوفيات على الطرق

فإننا بحاجة إلى رؤية طويلة الأمد لنظام المرور الآمن، وغايات ومؤشرات قصيرة الأجل لإدارة التقدم الذي نضبو لإحرازه. واستناداً إلى خبرتها في هذا المجال، تؤيد السويد تماماً الهدف ٣,٦ من أهداف التنمية المستدامة، ولكننا نود أيضاً أن نبرز الهدف ١١,٢ وأثره على السلامة على الطرق.

والإصابات الناجمة عن حوادث الطرق هي أحد الجوانب المهمة للاستدامة. فالناس في حاجة إلى السير على الأقدام وركوب الدراجات وقيادة السيارات والتنقل باستخدام وسائل النقل العام. وينبغي ألا يترادف ذلك أبداً مع خطر تعرضهم للقتل أو الإصابات الخطيرة.

إن التقدم الذي أحرزته السويد في مجال سلامة الطرق لم يكن ممكناً بدون مساعدة المجتمع الدولي. ولذلك، نرحب بالاعتماد الوشيك لمشروع القرار A/70/L.44 والمزيد من التعاون الدولي في هذا المجال.

السيد رويت (إسرائيل) (تكلم بالإنكليزية): كدت أن أتخلف عن الحضور هنا اليوم، فقد كنت أقود سيارتي في زحام حركة المرور الرهيبة في نيويورك، وقد انتابني حالة من الغضب العارم، إلا أن ذلك ذكرني بما أنا آت إلى هنا من أجله وبجائتنا إلى الهدوء على الطريق.

في البداية، أود أن أتوجه بالشكر إلى منظمة الصحة العالمية التي تضطلع بدور رائد في هذه المسألة المنقذة للحياة، وأشكر الاتحاد الروسي على إدارة المفاوضات بشأن مشروع القرار A/70/L.44.

ما فتئت إسرائيل تلتزم بالنهوض بسلامة الطرق. وهذا ما يدعوننا إلى أخذ الكلمة في هذا الاجتماع كل عام. فتلك القضية كانت، ولا تزال، من أولوياتنا الوطنية.

وعام ٢٠١٥ كان حدثاً بارزاً في مجال التنمية. فقد توصلت الدول الأعضاء إلى اتفاقات تاريخية، بما في ذلك

السلامة على الطرق، إلا أننا سنستمر في انتهاج السياسات وتشجيع الابتكار لمواصلة جعل طرقنا أكثر أماناً.

وفيات حوادث الطرق وإصاباتها يمكن الوقاية منها. والجهود التي تبذلها الحكومات والمنظمات غير الحكومية والقطاع الخاص ستساعدنا على كفاءة بلوغ الأهداف المرسومة في عقد العمل والأهداف المتعلقة بالسلامة على الطرق الواردة في خطة التنمية المستدامة لعام ٢٠٣٠. معاً، يمكننا أن نجعل الطرق أكثر أماناً وشعوبنا أكثر أماناً. والتقاليد اليهودية تعلمنا أن من أنقذ حياة واحدة كأنما أنقذ العالم قاطبةً. فلنتحد لكي ننقذ للعالم حياة تلو الأخرى.

السيد لاميك (فرنسا) (تكلم بالفرنسية): باسم فرنسا، أود أن أشكر الرئيس على عقد هذه الجلسة، وأثني على الوفد الروسي الذي قام بإعداد وتيسير المفاوضات بشأن مشروع القرار A/70/L.44، الذي تعتمده الجمعية العامة اليوم. كما أود أن أثني على الجهود التي يبذلها المبعوث الخاص للأمم العام، السيد جون توت، ونشكره على تفانيه في العمل في مضممار السلامة على الطرق.

ونعرب عن تأييدنا للبيان الذي أدلى به باسم الاتحاد الأوروبي والدول الأعضاء فيه.

في ظل وقوع أكثر من حالي وفاة و ١٠٠ إصابة في كل ثانية بسبب حوادث الطرق على مستوى العالم، وكثير منها يشمل أطفالاً وشباباً، ثمة ضرورة ملحة للعمل وتنفيذ الخطوات الأساسية العشر التي أوصت بها منظمة الصحة العالمية من أجل خفض عدد الوفيات والإصابات على الطرق إلى النصف بحلول عام ٢٠٢٠، وهو ما التزمنا به جماعياً هنا في القاعة هذه في أيلول/سبتمبر ٢٠١٥ (انظر A/70/PV.4).

ومنذ إطلاق عقد العمل من أجل السلامة على الطرق، فإن الإحصاءات المستقرة نسبياً بشأن النمو السكاني العالمي

في العالم، في نهاية المطاف. وقد أحرز بعض التقدم بالفعل. وتجدر الإشارة، في هذا الصدد، إلى تزايد أنشطة المنظمات الإقليمية، كاللجنة الاقتصادية لأمريكا اللاتينية ومنطقة البحر الكاريبي، من أجل تحسين السلامة على الطرق بين أعضائها. تولى الرئاسة نائب الرئيس، السيد كاردي (إيطاليا).

وتبين لإسرائيل أنه حتى التدابير التي قد تبدو بسيطة يمكن أن تحدث فرقاً. وحكومة بلدي تعمل على تغيير ثقافة قيادة السيارات في إسرائيل من خلال تسويق الاستراتيجيات والحملات، بما في ذلك عن طريق عرض لوحات إعلانية تحمل عبارة "فكر في الحياة!". وقد ذكرنا حملة سابقة بأنه لا حاجة لنا على الطريق دائماً لإثبات أننا على حق، وعضواً عن ذلك، علينا أن نختار التصرف بحكمة. والهيئة القومية الإسرائيلية للسلامة على الطرق تروج للوائح والسياسات، وتعد البرامج لتعليم سائقي السيارات وتقيم علاقة عمل وثيقة مع الفروع الأخرى للحكومة، فضلاً عن المنظمات غير الحكومية المكرسة للسلامة على الطرق.

وتلك الإجراءات تمكننا من الوصول إلى جميع قطاعات المجتمع، بما فيها تلك القطاعات التي تشهد، تاريخياً، ارتفاعاً في معدلات حوادث الطرق مقارنة بعموم السكان. وتشجع الهيئة أيضاً على تطوير نظم النقل الذكية. فمن خلال دمج أجهزة الحاسوب وتكنولوجيا المعلومات في المركبات والبنية التحتية، فإن نظم النقل الذكية تمكن سلطات النقل ومقدمي خدمات النقل ومستخدمي الطرق من اتخاذ قرارات مستنيرة وأكثر أماناً وذكاءً. ونتيجة ذلك هي تعزيز كفاءة استخدام الموارد والوقت، مما يسهم في حماية البيئة. ومن أمثلة تلك التقنيات المنقذة للحياة ما طورته الشركة الإسرائيلية "موبيل آي". فقد أنشأت تلك الشركة الإبداعية نظاماً متقدماً قائماً على الرؤية يوفر تحذيرات لمنع الاصطدام والتخفيف من آثاره. تلك بعض الخطوات التي اتخذناها في إسرائيل من أجل تحقيق

تعمل فرنسا أيضا على تعزيز الروابط الثنائية مع بلدان مثل الجزائر والسنغال ولبنان من خلال الاتفاقات التي تعزز تبادل الممارسات الجيدة.

يبين التقرير الثالث للأمين العام (A/70/386) العديد من الإجراءات المتخذة منذ بداية عقد العمل من أجل السلامة على الطرق. لذلك أرحب بالتزام جميع الجهات الفاعلة بالمشاركة في هذا الكفاح، وأرحب أيضا بمنظمة الصحة العالمية، واللجنة الاقتصادية لأوروبا، ومنظومة الأمم المتحدة بأسرها، فكل الجهات المذكورة، بالتعاون مع الحكومات والمنظمات غير الحكومية والمجتمع المدني، تقوم بعمل كبير.

وكما تم في برازيليا، ستواصل فرنسا القيام بدورها في هذه التعبئة من أجل خدمة الجميع، وبخاصة أشد الفئات ضعفا، لضمان ألا يتخلف أحد عن الركب. إنني لعلى يقين بأن جوانب التأزر هذه ستؤدي إلى إحراز تقدم كبير، ومن ثم إنقاذ حياة الملايين من البشر في عالمنا.

السيدة خيرون توماس (إسبانيا) (تكلم بالإسبانية):
نرحب بمشروع القرار A/70/L.44 بشأن تحسين السلامة على الطرق الذي يعد مثالا للتعاون الدولي الممتاز بالمشاركة في جهود جميع الحكومات والجهات الفاعلة من القطاعين العام والخاص من أجل خفض معدل حوادث السير على الطرق.

تماشيا مع المعايير الدولية، وكجزء من المبادرات الوطنية العامة والخاصة، عملت إسبانيا بشكل ملحوظ على تحسين السلامة على الطرق. وقد لاحظنا انخفاضاً تراكمياً في الوفيات الناجمة عن حوادث السير في الفترة ما بين عامي ١٩٨٩ و ٢٠١٤ بنسبة ٨٢ في المائة. من تجربتنا، من الممكن تماماً تحسين السلامة على الطرق من خلال تعريف سياسة السلامة على الطرق بوضع استراتيجية تركز على عوامل الخطورة الخمسة المتعلقة بالسلامة على الطرق التي تم تحديدها على الصعيد الدولي. وبطبيعة الحال، تجري الاستفادة من عدد من

وعدد المركبات هي مصدر للأمل. فقد أنقذت أرواح، لا سيما مع اعتماد ١٧ بلداً آخر قوانين للتخفيف من عوامل الخطر المسببة لحوادث الطرق، بما في ذلك حظر القيادة في حالة سكر والقوانين التي تتطلب ارتداء الخوذ. وعلينا أن نواصل السير على ذلك الدرب.

وبالنسبة لفرنسا، فإن عدم ترك أحد يتخلف عن الدرب مبادرة مهمة لإنقاذ ٢٠٠٠ حياة إضافية على الطرق. ويبين لنا الماضي أن تلك النتيجة في متناول أيدينا. وعلى مدار العقد من ٢٠٠١ إلى ٢٠١٠، انخفض عدد الوفيات في حوادث الطرق في فرنسا من أكثر من ٨٠٠٠ في عام ٢٠٠١ إلى أقل من ٤٠٠٠ في عام ٢٠١٠، وفي عام ٢٠١٤، انخفض العدد إلى ٣٣٨٤. وما كنا نستطيع أن نحقق تلك النتيجة ما لم تكن الإرادة السياسية قد توفرت على أعلى مستوى في عام ٢٠٠٢. وأثمر ذلك الالتزام وظلت نتائجه ثابتة في السنوات الأخيرة.

والرصد الدقيق للإحصاءات يسمح لنا بمواءمة أفعالنا. وإزاء الزيادة الحادة في عدد الوفيات في الفترة من ٢٠١٤ إلى ٢٠١٥، نفذت الحكومة الفرنسية خطة طوارئ تتألف من ٢٦ إجراء، منها مكافحة مخاطر استخدام الهواتف أثناء القيادة؛ واحتساء الخمر والقيادة للسائقين الشباب؛ والسرعة، من خلال استخدام نوع جديد من الرادارات المستقلة يوفر نتائج أفضل.

وألا نترك أحداً يتخلف عن الركب يعني أيضاً معالجة تلك الآفة في المناطق التي تمثل حوادث الطرق فيها عبئاً غير متناسب. فالبلدان النامية تعاني قرابة ٩٠ في المائة من الوفيات في العالم، في حين تبلغ وفيات وحوادث الطرق في أفريقيا ثلاثة أضعاف مثيلاتها في أوروبا. ولذلك، تلتزم فرنسا منذ عام ٢٠٠٩ التزاماً صارماً بتنفيذ خطة العمل العالمية لعقد العمل من أجل السلامة على الطرق، كما يتبين من الاحتفال في كل عام منذ عام ٢٠١٠ بيوم فرنكوفوني للسلامة على الطرق.

العديد من الأشخاص المنخرطين بمهمة في العمل مع السلطات من أجل وضع قوانين السلامة على الطرق، قوانين تركز على الأدلة والسياسات، فضلا عن مبادرات السلامة على الطرق في الميدان. تلك الجهود تدعمها استضافة بلدنا لبرنامج الشراكة العالمية للسلامة على الطرق الذي يعمل على إقامة شراكات مع الحكومة، والقطاع الخاص ومنظمات المجتمع المدني من أجل تعزيز السلامة على الطرق، ولا سيما في البلدان المنخفضة والمتوسطة الدخل، حيث تفس الحاجة إليها بشدة.

نحن الآن في منتصف مدة عقد العمل من أجل السلامة على الطرق، وأحرز تقدم كبير في معالجة هذه الأزمة التي هي من صنع الإنسان. وفي ذلك الصدد، يود الاتحاد أن يثني على جميع الذين ساهموا بلا كلل في وضع عقد العمل لتحقيق تلك الأهداف. وفي الآونة الأخيرة، فإن إدراج أهداف طموحة حقا للسلامة على الطرق في أهداف التنمية المستدامة، وتعيين الأمين العام لمبعوث خاص للسلامة على الطرق، وتنظيم المؤتمر العالمي الثاني الرفيع المستوى بشأن السلامة على الطرق، وتوفير الزخم السياسي في البرازيل الذي تمس إليه الحاجة إليه لمواصلة العمل على الصعيد العالمي. ومع ذلك، لا يزال يتعين فعل الكثير، ويجب الآن تنفيذ السياسات.

وفي حين أن أحدث البيانات الواردة من منظمة الصحة العالمية ومؤداها أن الوفيات الناجمة عن حوادث الطرق قد استقرت عند ١,٢٥ مليون وفاة في السنة، لا تزال التكاليف البشرية والاقتصادية لحوادث الطرق مذهلة. ومن منظور إنساني، فإن خطر الوفاة أو الإصابة على الطرق لا يزال قائما في العديد من المجتمعات في جميع أنحاء العالم. فعلى سبيل المثال، هناك مدن وبلدات تسير فيها مركبات بسرعة تصل إلى ١٠٠ كيلومتر في الساعة وفي مناطق تضم مدارس لأن شرطة السير ليس لديها أي سلطة أو موارد لمنعها. وهناك أيضا مدن وبلدات لا تُقدم فيها لمصابي حوادث الطرق أية مساعدة بسبب عدم وجود حماية قانونية لفعال الخير في بلدهم، وعندما يسقط فيها

المزايا التكنولوجية، ولكن قبل كل شيء، فإن التعاون الدولي بين جميع البلدان من خلال المنظمات الدولية على الصعيدين الإقليمي والعالمي لا يزال هاما. ولدى إسبانيا خبرة جيدة في هذا المجال، وخير مثال على ذلك العمل التعاوني مع زملائنا في أمريكا اللاتينية الذين سنظل دائما ندين بالامتنان لهم لوضع ثقتهم في عملنا المشترك.

أخيرا، نود أيضا أن نشكر المبعوث الخاص للسلامة على الطرق على قيادته الممتازة وعلى كل الدعم الذي قدمه مؤخرا لمبادرات السلامة على الطرق على الصعيد العالمي. ولكن قبل كل شيء، إننا إذ نستشرف المستقبل، ينبغي لنا تحسين السلامة على الطرق على الصعيد العالمي من خلال التعاون مع جميع الجهات الفاعلة، في القطاعين العام والخاص. وفي نهاية المطاف، نحن جميعا مواطنون.

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

السيد واطسون (الاتحاد الدولي لجمعيات الصليب الأحمر والهلال الأحمر) (تكلم بالإنكليزية): أود أن أشكر الرئيس على إتاحة الفرصة لي لتقديم بيان موجز باسم الاتحاد الدولي لجمعيات الصليب الأحمر والهلال الأحمر.

إن الاتحاد الدولي لجمعيات السلامة على الطرق اعترف لأول مرة بأن السلامة على الطرق أزمة إنسانية، وكان ذلك في تقرير عام ١٩٩٨ عن الكوارث في العالم. ومنذ ذلك الحين، ما انفك الاتحاد يعمل جنبا إلى جنب مع الصليب الأحمر والهلال الأحمر على اتخاذ طائفة من الإجراءات الرامية إلى تعزيز السلامة على الطرق في العالم. فعلى سبيل المثال، تم الاعتراف على نطاق واسع بجمعياتنا الوطنية لما تقدمه من خدمات في مجالي الإسعافات الأولية والتدريب. وبالإضافة إلى ذلك، يوجد

أعطي الكلمة لممثل الأمانة العامة.

السيد بوتنارو (إدارة شؤون الجمعية العامة والمؤتمرات) (تكلم بالإنكليزية): أود أن أعلن أنه منذ تقديم مشروع القرار، وبالإضافة إلى الوفود المدرجة في الوثيقة، أصبحت البلدان التالية أيضا مشتركة في مقدمي مشروع القرار A/70/L.44 وهي: إسبانيا، وألمانيا، والإمارات العربية المتحدة، وأندورا، وأوروغواي، وأيسلندا، والبرازيل، والبرتغال، وبلجيكا، وبلغاريا، والبوسنة والهرسك، وبولندا، وتركمانستان، والجبل الأسود، والجمهورية التشيكية، وجمهورية مقدونيا اليوغوسلافية سابقا، والدانمرك، وسان مارينو، وسلوفينيا، والسويد، وصربيا، وغيانا، وفرنسا، وفنلندا، وقبرص، وقطر، والكاميرون، وكندا، ولبنان، ولكسمبرغ، والمغرب، وموناكو، ونيكاراغوا، والهند، وهنغاريا، وهولندا، والولايات المتحدة الأمريكية، واليابان، واليونان.

الرئيس بالنيابة (تكلم بالإنكليزية): هل لي أن أعتبر أن الجمعية العامة ترغب في اعتماد مشروع القرار A/70/L.44؟
اعتمد مشروع القرار A/70/L.44 (القرار ٢٦٠/٧٠)

الرئيس بالنيابة (تكلم بالإنكليزية): هل لي أن أعتبر أن الجمعية العامة ترغب في اختتام نظرها في البند ١٣ من جدول الأعمال؟

تقرر ذلك.

البند ٢٣ من جدول الأعمال (تابع)

مجموعات البلدان التي تواجه أوضاعا خاصة

(أ) **متابعة مؤتمر الأمم المتحدة الرابع المعني بأقل البلدان نمواً**
مشروع القرار (A/70/L.45)

الرئيس بالنيابة (تكلم بالإنكليزية): تبت الجمعية الآن في مشروع القرار A/70/L.45 المعنون "طرائق استعراض شامل

البالغون والأطفال من على الدراجات النارية يعانون من إصابات في الرأس تغير مجرى حياتهم أما لأنهم غير ملزمين بارتداء الخوذة أو أنهم لا يحصلون إلا على القليل من الحماية التي توفرها الخوذة التي تكون عند درجة أقل من المعايير المقررة. إن أحداث كهذه تقع كل يوم، وتقع الآن في جميع أنحاء العالم. وفي الواقع أنه إذا كنت فقيراً أو إذا كنت تعيش في بلد يتزايد فيه عدد المركبات بسرعة، فإنك عرضة بصورة مباشرة لحادث صادم على الطرق.

ينبغي أن تحدث تغييرات على الصعيد المحلي والوطني والعالمي إذا أردنا أن نحقق أهدافنا الطموحة في مجال السلامة على الطرق. ومما يكتسي أهمية خاصة الحاجة إلى بناء قدرات قوية متعددة القطاعات والشراكات بين أصحاب المصلحة المتعددين. وفي ذلك الصدد، نرحب بمشروع القرار (A/70/L.44) الذي يحدد إجراءات واضحة للدول الأعضاء ووكالات الأمم المتحدة والجهات المعنية الأخرى. وعلى وجه الخصوص، نؤيد دعوة الحكومات إلى وضع وتنفيذ سياسات قوية للسلامة على الطرق تكون ملائمة محلياً وقائمة على الأدلة. ولزيادة فعاليتها إلى أقصى حد، ينبغي أن تكون هذه السياسات متسقة وموحدة ويجري إنفاذها ومدتها بالموارد الكافية. وبصورة أعم، هناك حاجة إلى المزيد من الاهتمام والإرادة السياسية، وإلى زيادة الموارد المخصصة للسلامة على الطرق.

سيواصل الاتحاد من جانبه العمل مع جميع دولنا الأعضاء والمنظمات المعنية لتحقيق أهداف مشروع القرار. إن تحقيق أهداف طموحة للسلامة على الطرق لن يعود بالفائدة على المجتمع ككل، بل سوف يساعد بوجه خاص أشد الفئات فقراً وضعفاً فيما بيننا، وضمان ألا يتخلف أحد عن الركب.

الرئيس بالنيابة (تكلم بالإنكليزية): استمعنا إلى المتكلم الأخير في هذه المناقشة بشأن هذا البند.

تبت الجمعية العامة الآن في مشروع القرار A/70/L.23 المعنون "تحسين السلامة على الطرق في العالم".

من الخروج من فئة أقل البلدان نموا. وفي رأينا، إن اعتماد هذه الطرائق ليس سوى بداية لعملية تتمثل في ضمان أن يشمل استعراض منتصف المدة الالتزامات التي قطعناها على أنفسنا خلال عام ٢٠١٥ بتوفير عناصر تمكينية تؤدي إلى التنفيذ الناجح لهذه الالتزامات من جانب أقل البلدان نموا.

إن مجموعة السبعة والسبعين والصين تتطلع إلى الانخراط على نحو فاعل وبناء مع الميسرين، وجميع الدول الأعضاء، والدول المراقبة في المداولات، للتفاوض بشأن مشروع الوثيقة الختامية لاستعراض منتصف المدة في الفترة التي تسبق المؤتمر المقرر عقده في نهاية أيار/مايو

الرئيس بالنيابة (تكلم بالإنكليزية): بذلك تختتم الجمعية العامة هذه المرحلة من نظرها في البند الفرعي (أ) من البند ٢٣ من جدول الأعمال.

رفعت الجلسة الساعة ١١/٢٥.

رفيع المستوى لمنتصف المدة لتنفيذ برنامج عمل إسطنبول لصالح أقل البلدان نموا للعقد ٢٠١١ - ٢٠٢٠“

هل لي أن أعتبر أن الجمعية ترغب في اعتماد مشروع القرار A/70/L.45؟

اعتمد مشروع القرار A/70/L.45 (القرار ٢٦٠/٧٠)

الرئيس بالنيابة (تكلم بالإنكليزية): أعطي الكلمة للممثلة تايلند التي ترغب في الكلام توضيحا للموقف بشأن القرار الذي اتخذناه من فورنا. أود أن أذكر الوفود بأن توضيح المواقف محددة مدتها بعشر دقائق، وينبغي للوفود أن تدلي بها من مقاعدها.

السيدة شارتسون (تايلند) (تكلمت بالإنكليزية): يشرفني أن أدلي بهذا البيان بالنيابة عن مجموعة السبعة والسبعين والصين. في البداية، اسمحوا لي أن أعرب عن تقدير مجموعة السبعة والسبعين والصين للميسرين الأساسيين على توجيههم البناء، وجهودهم الدؤوبة، وتحليلهم بالصبر القاطع طيلة المفاوضات الهامة جدا بشأن القرار ٢٦٠/٧٠.

وتود المجموعة أيضا أن تشكر الوفود على مشاركتها البناء والمرنة أثناء التفاوض على القرار. بوجود ٤٧ بلدا من أصل ٤٨ مدرجة رسميا في عداد أقل البلدان نموا من بين الأعضاء في مجموعة السبعة والسبعين، فإننا في المجموعة مهما شددنا لن نكون مغالين في التشديد على أهمية استعراض منتصف المدة الشامل والرفيع المستوى لتنفيذ برنامج عمل إسطنبول لصالح أقل البلدان نموا للعقد ٢٠١١ - ٢٠٢٠. ومن الحيوي أن يكون استعراض منتصف المدة المقبل شاملا في طبيعته، ليس من حيث مشاركة الدول على نطاق كامل فحسب، ولكن أيضا من حيث المشاركة النشطة والبناءة من جانب أصحاب المصلحة المعنيين. بتلك الطريقة يمكننا تحديد المسار المستقبلي للشراكة الحقيقية التي ستمكن أقل البلدان نموا