



Asamblea General

Septuagésimo segundo período de sesiones

82^a sesión plenaria

Jueves 12 de abril de 2018, a las 10.00 horas

Nueva York

Documentos oficiales

Presidente: Sr. Lajčák (Eslovaquia)

En ausencia del Presidente, el Sr. Perera (Sri Lanka), Vicepresidente, ocupa la Presidencia.

Se abre la sesión a las 10.10 horas.

Tema 12 del programa

Mejoramiento de la seguridad vial en el mundo

Nota del Secretario General (A/72/359)

Proyecto de resolución (A/72/L.48)

El Presidente Interino (*habla en inglés*): Tiene ahora la palabra la Vicesecretaria General, Sra. Amina Mohammed.

La Vicesecretaria General (*habla en inglés*): Me complace sumarme hoy a los Estados Miembros para hacer uso de la palabra sobre una cuestión sumamente importante: el debate sobre seguridad vial.

Las lesiones y muertes por accidentes de tráfico se han convertido en un grave problema mundial que urge resolver. Todos los años, mueren 1,3 millones de conductores, pasajeros y peatones, y hasta 50 millones de personas resultan heridas en las carreteras del mundo. Los accidentes de tráfico son la principal causa de muerte entre los jóvenes y los causantes de la pobreza que sufren millones de personas cada año.

La semana pasada se nos recordaron las situaciones personales sumamente preocupantes que hay detrás de esas historias. Los trágicos accidentes de tráfico ocurridos en el Canadá y la India, por mencionar solo dos, han dejado a las familias y comunidades profundamente

consternadas. Quisiera expresar mi sincero pésame a todos los afectados por esos sucesos.

En el proyecto de resolución A/72/L.48, relativo a este tema del programa, se reconoce que el número de accidentes en todo el mundo sigue siendo inaceptablemente elevado y que, al ritmo actual al que avanzamos, no se cumplirá la meta 3.6 de los Objetivos de Desarrollo Sostenible: reducir a la mitad el número de muertes y lesiones causadas por accidentes de tráfico en el mundo antes de 2020. Doy las gracias a la Federación de Rusia, en su calidad de patrocinador principal del proyecto de resolución, y a todos los Estados Miembros por poner de relieve esta situación tan trágica y evitable y por establecer una serie de medidas para hacer frente al problema.

De cara al futuro, es importante reconocer el aumento previsto de la urbanización, la motorización, el desarrollo de la infraestructura y la propiedad de vehículos en todo el mundo. Debemos poner en práctica medidas para prevenir las muertes y lesiones por accidentes de tráfico, que van cada vez más en aumento. La tercera Conferencia Ministerial Mundial sobre Seguridad Vial, que se celebrará en Suecia en 2020, puede ser una contribución importante al respecto.

Además, a raíz de la solicitud formulada por la Asamblea General al Secretario General, me complace informar de que se ha creado el Fondo Fiduciario de las Naciones Unidas para la Seguridad Vial para apoyar la aplicación del Plan Mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011-2020 y los Objetivos de Desarrollo Sostenible relacionados con la seguridad vial.

La presente acta contiene la versión literal de los discursos pronunciados en español y la traducción de los demás discursos. Las correcciones deben referirse solamente a los discursos originales y deben enviarse con la firma de un miembro de la delegación interesada, incorporadas en un ejemplar del acta, al Jefe del Servicio de Actas Literales, oficina U-0506 (verbatimrecords@un.org). Las actas corregidas volverán a publicarse electrónicamente en el Sistema de Archivo de Documentos de las Naciones Unidas (<http://documents.un.org>).



Llegar a este punto ha supuesto un largo camino para muchos. Doy las gracias a la Comisión Económica para Europa y la Oficina del Enviado Especial del Secretario General para la Seguridad Vial, Sr. Jean Todt, por su dedicación y liderazgo. También quisiera dar las gracias por su apoyo a otros asociados del sistema de las Naciones Unidas, los Estados Miembros, la sociedad civil y otros interesados, y quisiera expresar nuestra gratitud a las entidades del sector privado que han prometido hacer contribuciones iniciales al Fondo Fiduciario para la Seguridad Vial de las Naciones Unidas por el tiempo que han dedicado a ayudarnos a definir esos objetivos.

Ahora debemos comenzar a aunar nuestros recursos y conocimientos técnicos para lograr un verdadero avance en nuestras metas mundiales durante los tres años que quedan del Decenio de Acción para la Seguridad Vial y durante el período de vigencia restante de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible.

Con la presentación del proyecto de resolución relativo a este tema y el establecimiento del Fondo Fiduciario de las Naciones Unidas para la Seguridad Vial, tenemos una nueva oportunidad de aprovechar las sinergias, mejorar la eficiencia y coordinar las medidas para lograr resultados sobre el terreno. Gracias a ello, tenemos una verdadera oportunidad de salvar millones de vidas en todo el mundo y evitar las lesiones, las pérdidas de oportunidades y los sufrimientos relacionados con los accidentes de carretera. Exhorto a todos los interesados en la seguridad vial, en particular a los Estados Miembros, a contribuir al Fondo y a redoblar los esfuerzos para lograr nuestros objetivos de seguridad vial en el mundo.

El Presidente Interino (*habla en inglés*): Doy las gracias a la Vicesecretaria General por su declaración.

Tiene ahora la palabra el representante de la Federación de Rusia, quien presentará el proyecto de resolución A/72/L.48.

Sr. Gorovoy (Federación de Rusia) (*habla en ruso*): La seguridad vial ha sido y sigue siendo uno de los problemas más acuciantes de la sociedad moderna. Las muertes y lesiones causadas por accidentes de tráfico tienen consecuencias negativas en el progreso socioeconómico y el desarrollo sostenible de los Estados.

Es importante que el tema de la seguridad vial no solo haya conseguido hacerse un hueco en el programa de la Asamblea General, sino que también se haya convertido en una parte integral de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible. La incorporación de las metas

correspondientes de los Objetivos de Desarrollo Sostenible demuestra el reconocimiento de la comunidad internacional de la necesidad de actuar de manera coordinada en esta esfera.

En Rusia hemos aplicado sistemáticamente una serie de medidas para mejorar la seguridad vial. Esa labor se lleva a cabo de conformidad con las decisiones del Presidente y del Gobierno de la Federación de Rusia sobre la base del programa de objetivos federales para 2020 sobre la mejora de la seguridad vial hasta 2020 y la estrategia de seguridad vial de la Federación de Rusia, aprobadas por el Gobierno hace seis semanas. Nos centramos en seis ámbitos fundamentales, como son el fomento de una ética en la conducción y los conocimientos jurídicos adecuados, el aumento de la seguridad de los niños y los peatones a fin de protegerlos de los accidentes y las consecuencias conexas, y la elaboración de un sistema de asistencia a las víctimas. En el marco de la ejecución de proyectos innovadores, están surgiendo nuevas oportunidades para hacer la conducción por carretera más segura, por ejemplo, reduciendo al mínimo la influencia del factor humano en el funcionamiento de los distintos sistemas.

Gracias a las medidas adoptadas, el número de muertes por accidentes de tráfico se ha reducido en un tercio en los últimos seis años. Al mismo tiempo, hemos logrado reducir la tasa de mortalidad de los usuarios de las carreteras más vulnerables, en concreto, a una cuarta parte entre los menores, a un tercio entre los peatones y a la mitad entre los motociclistas. Estos avances se han logrado en el contexto de un marcado incremento del número de vehículos, que aumentaron en un 20% durante el mismo período. Actualmente hay 55 millones de vehículos en carretera.

La cooperación internacional en el ámbito de la seguridad vial se ha intensificado considerablemente desde que en 2003 se incluyera el tema de la seguridad vial en el programa de la Asamblea General a iniciativa de Omán. Dando seguimiento a las decisiones de la primera Conferencia Ministerial Mundial sobre Seguridad Vial, celebrada en Moscú en 2009, la Asamblea General declaró el período 2011-2020 el Decenio de Acción para la Seguridad Vial.

El proceso de la aplicación práctica de las medidas para integrar el Decenio de Acción en el marco de los Objetivos de Desarrollo Sostenible se inició después de la segunda Conferencia, celebrada en Brasilia en 2015. Propició la puesta en marcha de medidas a gran escala para estabilizar y posteriormente reducir el estimado de las

tasas de mortalidad por accidente de tránsito. Quisiéramos destacar también el papel especial desempeñado por el Enviado Especial de las Naciones Unidas para la Seguridad Vial, Sr. Jean Todt, en la aplicación de esas iniciativas.

Celebramos también la decisión del Secretario General de crear el Fondo Fiduciario para la Seguridad Vial. La comunidad internacional ya ha adoptado medidas decisivas que han arrojados resultados positivos. Por lo tanto, en los últimos años, en muchos Estados, hemos constatado una disminución de las tasas de mortalidad y de lesiones por accidentes de tránsito. Sin embargo, aún queda mucho por hacer. Es por ello que Rusia tiene el honor de presentar el proyecto de resolución titulado “Mejoramiento de la seguridad vial en el mundo”.

El proyecto de resolución se basa en las resoluciones pertinentes de la Asamblea General y refleja los logros alcanzados por la comunidad internacional en materia de seguridad vial. Se centra en el fortalecimiento de la cooperación multilateral con el fin de reducir el número de lesiones causadas por accidentes de tránsito. En el proyecto se pone de relieve que solo será factible responder de manera eficaz a los problemas de seguridad vial en el mundo si participan todos los interesados, incluidos el sector privado y la sociedad civil. Se encomian los esfuerzos realizados por las organizaciones internacionales del sistema de las Naciones Unidas. En el proyecto de resolución se acogen con agrado las medidas adoptadas por los Estados Miembros para adherirse a los instrumentos jurídicos internacionales pertinentes y crear un amplio marco legislativo nacional en materia de seguridad vial, teniendo en cuenta los principales factores de riesgo. Se acoge también con agrado la atención que se presta a la relación entre la seguridad vial y la movilidad sostenible en la Nueva Agenda Urbana (Hábitat III). Asimismo, se hace referencia en particular a las actividades realizadas durante la cuarta Semana Mundial de las Naciones Unidas sobre la Seguridad Vial, en la que se puso énfasis en que el exceso de velocidad es el principal factor de riesgo.

En el texto, se insta a todos los Estados Miembros de las Naciones Unidas a que utilicen las 12 metas mundiales de desempeño para los factores de riesgo de la seguridad vial, que fueron elaboradas por la Organización Mundial de la Salud para supervisar los logros alcanzados a los niveles nacional, regional y mundial. En el proyecto de resolución se acoge con satisfacción el ofrecimiento del Gobierno de Suecia de celebrar la tercera Conferencia Ministerial Mundial sobre Seguridad Vial en 2020 para examinar los progresos realizados en la consecución de los objetivos del Decenio de Acción. En ese evento,

esperamos que se examine el conjunto de medidas adoptadas en el marco del Decenio de Acción y se evalúen los logros alcanzados en la consecución de la meta 3.6. Quisiéramos informar a nuestros colegas suecos de que nuestro país está dispuesto a proporcionar todo tipo de asistencia adicional necesaria para la organización y celebración de la conferencia, y les deseamos mucho éxito.

Expresamos nuestro sincero agradecimiento a todas las delegaciones que contribuyeron a las consultas que permitieron llegar a un acuerdo sobre el proyecto de resolución, así como a todas las partes interesadas. Quisiéramos dar las gracias a nuestros colegas de la Organización Mundial de la Salud y de la Comisión Económica de las Naciones Unidas para Europa por sus contribuciones considerables a nuestra causa común. Instamos a todos los Estados Miembros a que apoyen el proyecto de resolución y los invito a sumarse a la lista de patrocinadores.

El Presidente Interino (*habla en inglés*): Tiene ahora la palabra el observador de la Unión Europea.

Sr. Van Den Akker (Unión Europea) (*habla en inglés*): Tengo el honor de hablar en nombre de la Unión Europea.

La Unión Europea acoge con agrado la aprobación por consenso del proyecto de resolución titulado “Mejoramiento de la seguridad vial en el mundo” (A/72/L.48). Quisiéramos dar las gracias en particular a la Federación de Rusia y encomiarla por su liderazgo y sus esfuerzos por facilitar ese resultado.

Cada año, 50 millones de personas sufren lesiones por accidentes de tránsito, que son la principal causa de muerte en todo el mundo y la principal causa de muerte entre las personas de edades comprendidas entre los 15 y 29 años. Esa situación es inaceptable, y demuestra que nuestros sistemas de transporte por carretera en todo el mundo son intrínsecamente inseguros y que un error humano puede tener consecuencias desastrosas para las personas, las familias y las sociedades.

Europa ha adoptado una postura clara sobre este importante problema de salud. Según el libro blanco sobre el transporte, para el año 2050, Europa se acercará al objetivo de cero muertes en la carretera; una visión clara que no se logrará de la noche a la mañana. Un sistema de metas intermedias y voluntarias, e indicadores de seguridad es un instrumento útil que contribuirá a orientar nuestros esfuerzos en ese camino. Con ese fin, acordamos los Objetivos de Desarrollo Sostenible en septiembre de 2015, incluida la meta 3.6, cuyo fin es

reducir a la mitad, de aquí a 2020, el número de muertes y lesiones causadas por accidentes de tráfico en el mundo. En ese sentido, la tercera Conferencia Ministerial Mundial sobre Seguridad Vial, que se celebrará en Suecia en 2020, coincidiendo con el final del Decenio de Acción para la Seguridad Vial y el período de aquí a 2030, la creación del Fondo Fiduciario de las Naciones Unidas para la Seguridad Vial, que se dará a conocer hoy, y el proyecto de resolución sobre el mejoramiento de la seguridad vial en el mundo son ejemplos claros y recientes de los esfuerzos internacionales que se realizan para lograr nuestros difíciles objetivos.

A fin de evitar las lesiones causadas por accidentes de tránsito y desarrollar un sistema de transporte por carretera seguro, es necesario que se adopte un enfoque amplio e integral en el que participen todos los interesados. El marco de políticas en materia de seguridad vial de Europa para el período 2011-2020, que orienta nuestros esfuerzos para contribuir a una mayor seguridad en las carreteras, es un buen ejemplo de ello. Se centra en las nuevas prioridades fundamentales, como la reducción del número de accidentes en las carreteras rurales y los accidentes que sufren los usuarios vulnerables de las vías de tránsito, como los peatones, los ciclistas, los motociclistas, los niños y los ancianos. Además, aprovechamos los compromisos anteriores para fortalecer los controles y las sanciones, apoyar las iniciativas nacionales de lucha contra la conducción bajo los efectos del alcohol o las drogas, invertir en infraestructura vial y mejorar las condiciones del tránsito, la legislación sobre las licencias de conducción y las normas de aptitud para la conducción. Esas medidas han permitido reducir en un 20% el número de muertes por accidentes de tránsito entre 2010 y 2017.

Aunque la tasa de mortalidad por accidentes a nivel regional en la Unión Europea es la más baja del mundo, sigue siendo inaceptable. Estamos decididos a redoblar nuestros esfuerzos, como demostraron claramente los Ministros de Transporte de la Unión Europea en marzo de 2017, en la Declaración de La Valetta sobre el Mejoramiento de la Seguridad Vial. Ese impulso político está orientando nuestra labor hacia un nuevo y ambicioso marco de políticas para el período 2020-2030. A nivel mundial, debemos seguir compartiendo las mejores prácticas e intercambiando información a los niveles nacional, regional y mundial, con la participación de la sociedad civil y el sector privado.

Debemos también redoblar nuestros esfuerzos por integrar la seguridad en un programa más amplio de ciudades y transporte sostenibles. Conocemos las

principales causas de muerte en las carreteras, a saber, la velocidad inadecuada, la conducción en estado de embriaguez, las distracciones o no hacer uso del cinturón de seguridad. Para que las carreteras sean más seguras, necesitamos trabajar por una infraestructura vial más segura, unos vehículos más seguros y unos usuarios de vías de tránsito más seguros. Eso supone la aplicación y el cumplimiento de leyes adecuadas, pero también la adopción de medidas no represivas, como las actividades de educación y sensibilización.

A pesar de que las lesiones causadas por accidentes de tráfico constituyen un grave problema de salud pública y de que a veces las dificultades parecen sobrepasarnos, consideramos que hay esperanza. Muchos países de todo el mundo ya han demostrado que es posible, mediante un enfoque integral y multisectorial, evitar las muertes y las lesiones graves causadas por accidentes de tráfico. Debemos aprovechar esas experiencias. No podemos darnos por satisfechos en lo tocante a la seguridad vial. Hay millones de vidas humanas en juego.

Sra. Picco (Mónaco) (*habla en francés*): Muchas personas mueren en las carreteras. Se trata de una epidemia violenta y silenciosa que acaba con la vida de niños que van de camino a la escuela y de personas inocentes, que se llevan por delante los que conducen bajo la influencia del alcohol o los conductores de vehículos que no deberían circular. Más de 1 millón de vidas se pierden cada año. A esas vidas se suman decenas de millones de heridos, muchos de los cuales quedarán con discapacidad. Los accidentes de tráfico son la principal causa de muerte entre los jóvenes de 15 a 29 años de edad, y casi la mitad de los muertos en las carreteras son usuarios vulnerables.

Otro dato alarmante es la brecha existente entre los países de ingresos altos y los países de ingresos bajos o medianos, donde ocurren el 90% de las muertes por accidentes de tráfico a pesar de que solo tienen el 54% de los vehículos en circulación del mundo. Por lo tanto, subrayamos la importancia del proyecto de resolución (A/72/L.48) que aprobaremos más tarde, del que Mónaco es copatrocinador, y en el que se insta a mejorar la infraestructura vial, fortalecer la seguridad de los vehículos, cambiar el comportamiento peligroso de los usuarios de las carreteras, aumentar la capacidad de responder a los accidentes y, en el caso de los países que aún no lo hayan hecho, a cumplir y aplicar plenamente los instrumentos jurídicos pertinentes de las Naciones Unidas.

Encomiamos el compromiso ejemplar del Envío Especial para la Seguridad Vial, cuyos esfuerzos

condujeron a la creación del Fondo Fiduciario de las Naciones Unidas para la Seguridad Vial. Se trata de un instrumento nuevo que nos permitirá apoyar la aplicación de los Objetivos de Desarrollo Sostenible relacionados con la seguridad vial y alentará a todos los agentes a que participen en ese esfuerzo.

En el informe sobre la situación mundial de la seguridad vial (véase A/72/359), presentado por la Organización Mundial de la Salud (OMS), se hace un balance de los resultados obtenidos por diversos agentes en los esfuerzos por lograr los objetivos del Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011-2020, antes de nuestra reunión en Suecia en 2020. Mónaco pone de relieve, sobre todo, la pertinencia de las recomendaciones formuladas por la OMS, que alientan a los Estados Miembros a hacer más, incluso mediante el fortalecimiento de la legislación, la inversión en soluciones tecnológicas innovadoras, tanto en lo que respecta a la infraestructura como a los sistemas de transporte, y la mejora de la calidad de los datos sobre seguridad vial mediante la aplicación de estrategias que se centran específicamente en los usuarios vulnerables de las vías de tránsito.

El Principado comparte la conclusión del informe, en la que se insta a los Estados a que encaren de manera integral la seguridad vial. Mónaco concede prioridad a la prevención y, por lo tanto, a la educación de los usuarios. Por ese motivo, las autoridades de Mónaco prestan especial atención a la enseñanza de los riesgos y las normas aplicables a todos los tipos de usuarios de las carreteras. Esa enseñanza es obligatoria y parte del plan de estudios desde la enseñanza secundaria en adelante. Es también un medio para recordar la gran vulnerabilidad de determinadas categorías de usuarios, en particular los peatones, los ciclistas o los conductores de vehículos de dos ruedas, que son los primeros que utilizan los jóvenes. Con estas medidas, el Gobierno de Mónaco desea fomentar la comprensión de la relación entre las normas, los riesgos y los accidentes. Por otra parte, el Gobierno concede gran importancia al cumplimiento de las normas de tráfico y lucha activamente contra todo tipo de comportamiento indebido en la carretera. Por ese motivo, las autoridades cuentan con un arsenal jurídico represivo y sólido, que se ha fortalecido hace poco. Mónaco también sanciona severamente a los usuarios que se comportan de manera peligrosa, por ejemplo, ser conducir bajo los efectos del alcohol o de sustancias psicoactivas.

La reglamentación del tráfico es un gran desafío para la seguridad vial, tanto en el plano nacional como internacional. El aumento de la población mundial y los

desplazamientos diarios ejercen una presión cada vez mayor sobre nuestros países, ciudades y su infraestructura. Esa es una preocupación cotidiana para mi país, donde la afluencia de personas se duplica diariamente debido al número de personas que van a trabajar. En ese sentido, mi país está aplicando importantes medidas para elaborar soluciones innovadoras y flexibles a fin de aumentar la seguridad de nuestras carreteras. Como nuestro territorio es pequeño, se asigna prioridad a la movilidad blanda. En 2017, el Gobierno puso en marcha un programa para encontrar soluciones de las llamadas ciudades inteligentes. El Gobierno ha nombrado una delegación interministerial encargada de la transición digital. La tecnología debe facilitar el control de los flujos de carreteras, ofrecer alternativas a los usuarios y gestionar los casos de emergencia y los accidentes, haciendo que nuestra infraestructura sea más segura y receptiva.

Además, Mónaco apoya numerosas iniciativas y proyectos destinados a probar, mejorar y promover medios de transporte para el futuro. En este mismo momento, y como ocurre desde 2006, el Principado acoge la exposición de Energías Renovables y Vehículos Ecológicos, que agrupa a numerosos agentes del sector de la movilidad blanda para intercambiar conocimientos y reflexionar sobre soluciones para el futuro.

Toda persona que haya sido víctima de un accidente de tránsito sabe que las palabras deben ir seguidas de medidas en materia de seguridad vial. En la mayoría de los países, los accidentes de tráfico suponen un costo del 3% del producto nacional bruto. Por lo tanto, las políticas de seguridad vial no son solo una necesidad de la seguridad pública, sino una inversión indispensable. Nuestro compromiso no puede centrarse en un solo aspecto, sino en todos sus componentes, a saber, la infraestructura, los vehículos, los usuarios y la asistencia posterior al accidente. La puesta en marcha del Plan Mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial, que entró en vigor en 2010, es una necesidad apremiante para todos nosotros.

Sr. Bausch (Luxemburgo) (*habla en inglés*): Según las estadísticas de la Organización Mundial de la Salud de 2015, 3.400 personas no llegarán a casa esta noche. ¿Por qué? Simplemente porque han tenido la mala suerte de morir en un accidente de tráfico. Son 3.400 almas que no volverán a dar las buenas noches a sus hijos, esposas, esposos, padres o amigos. En menos de 200 días, la población de mi país, Luxemburgo, se extinguiría por completo.

La seguridad vial es un problema de la salud pública mundial, una responsabilidad universal y, por lo tanto,

un desafío para todos nosotros. La seguridad vial es una cuestión que nos afecta a todos y cada uno de nosotros, con independencia de qué idioma hablemos, de dónde seamos o a qué clase social pertenezcamos. Ya seamos peatones, ciclistas, conductores o pasajeros, la seguridad vial es un desafío común. Por ese motivo, es para mí un gran honor intervenir ante un público en representación de las Naciones Unidas. Para ser franco, la seguridad vial es demasiado importante para que seamos modestos o actuemos con humildad. A lo largo de la historia, Nueva York nunca ha sido un lugar para las acciones pequeñas. Permítaseme decir esto muy claramente: Tengo un objetivo que no se puede negociar ni poner en duda, un objetivo que significa nada más que llegar a cero muertos y heridos graves a causa de accidentes de tráfico.

En el decenio de 1970, Luxemburgo registró más de 100 muertes por accidente de tráfico por año. Mediante una serie de firmes medidas represivas, como la introducción de la licencia de conducir de puntos negativos, la lucha contra el consumo de alcohol y drogas mientras se conduce, la mejora de la capacitación de los conductores, en particular mediante la aplicación de medidas para los conductores noveles después de obtener su licencia, la mejora de la red de carreteras, la introducción de una eficaz inspección técnica y periódica de vehículos y la puesta en marcha de campañas de sensibilización periódicas, logramos reducir el número de muertes a 32 en 2010, lo que supone un descenso del 68%. Las primeras cifras que tuve que presentar como nuevo Ministro de Transporte en 2013 revelaron un aumento en el número de muertes a 45, es decir, un aumento del 41% en comparación con 2010. Las causas principales seguían siendo superar los límites de velocidad o conducir a una velocidad inadecuada. No dudé un solo momento. Apunté alto y adopté medidas audaces como introducir cámaras de velocidad en Luxemburgo. Los errores humanos, ya sean la velocidad, el cansancio, la conducción en estado de embriaguez o el uso de teléfonos móviles y otros dispositivos son los principales factores de las colisiones de tránsito en Luxemburgo, así como en la mayoría de los demás países. Son desafíos comunes, pero no hay necesidad de reinventar la rueda.

El actual Gobierno de Luxemburgo puso en marcha un plan de acción de seguridad vial en 2014, que incluía 29 medidas —una combinación de prevención y represión— dirigidas a abordar los motivos de los accidentes de tránsito, uno por uno. Las principales medidas consistían en un fortalecimiento del sistema de puntos negativos y de las multas y medidas de seguridad relacionadas con la infraestructura vial, las zonas

residenciales, las zonas con un límite de 30 kilómetros por hora, los espacios compartidos, cruces de peatones más seguros, carriles para bicicletas y auditorías de seguridad vial, en términos generales, el diseño de las calles. En menos de cuatro años, el número de muertes por accidentes de tránsito disminuyó a 25 personas, es decir, de 45 personas en 2013 a 25 en 2017, lo que demuestra que la valentía política salva vidas.

Sin embargo, a pesar de esa tendencia alentadora en cuanto a las muertes en la carretera, los esfuerzos deben continuar, porque una sola muerte y una sola lesión grave en la carretera ya son demasiadas. Tengo un objetivo en el que sigo creyendo. Sé que solo de creer no se vive, pero podemos alcanzar y alcanzaremos esa cifra. Las Naciones Unidas tienen un objetivo claro: reducir a la mitad el número de muertes y lesiones graves causadas por accidentes de tráfico para 2020, aunque el logro de ese objetivo se ha vuelto muy difícil. Mi visión sigue siendo la de llegar a cero muertes y heridos en accidentes de tránsito, no solo en mi país, sino en todo el mundo. Hay que poner fin al dolor, el sufrimiento humano y las desgracias. Hagámoslo juntos. Apuntemos alto, trabajemos duro y soñemos a lo grande.

Sra. Rawet (Suecia) (*habla en inglés*): Suecia se adhiere plenamente a la declaración formulada por el observador de la Unión Europea y quisiera formular algunas observaciones adicionales a título nacional.

En primer lugar, permítaseme felicitar a la Asamblea General antes de la aprobación del proyecto de resolución sobre el mejoramiento de la seguridad vial en el mundo (A/72/L.48). Deseo también dar las gracias a la Federación de Rusia por su liderazgo y sus esfuerzos por facilitar el proyecto de resolución.

Más de 1,3 millones de personas mueren cada año en accidentes de tránsito y 50 millones resultan heridos. El 90% de esas muertes tienen lugar en países en desarrollo, lo que ha causado que muchas personas que ya eran pobres lo sean aún más. Los incidentes de tránsito son la principal causa de muerte entre los jóvenes de entre 15 y 29 años, y por lo tanto constituyen hoy un gran desafío para nuestra sociedad.

No obstante, la seguridad vial es una de las esferas en las que trabajar juntos en las Naciones Unidas puede arrojar resultados tangibles. Hoy hemos hecho esa contribución. La aprobación de este proyecto será un paso importante no solo para promover la labor en materia de seguridad vial, sino también para alcanzar una sociedad sostenible y lograr los objetivos de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible.

En primer lugar, quisiera expresar el firme apoyo de Suecia a las directrices establecidas en el proyecto de resolución. Esperamos que aliente a los Estados Miembros y a otras partes interesadas en su labor de seguridad vial. Espero también que allane el camino que conduce a una labor más centrada y concreta en materia de seguridad vial, que cuente así con un mejor conjunto de instrumentos.

En segundo lugar, permítaseme también expresar nuestra gratitud a todos los países por haber aceptado con agrado el ofrecimiento de Suecia de ser sede de la tercera Conferencia Ministerial Mundial sobre Seguridad Vial en 2020, como se menciona en el proyecto de resolución. Antes de elaborar el programa de la conferencia, nos aseguraremos de que se consulte con todas las partes interesadas sobre la manera de lograr avances, comenzando por el Grupo de Colaboración de las Naciones Unidas para la Seguridad Vial esta tarde. Suecia procura continuar la importante labor de la primera Semana Mundial de las Naciones Unidas sobre la Seguridad Vial, celebrada en Mascate en 2007, y de las exitosas dos primeras conferencias de alto nivel sobre seguridad vial, la primera celebrada en Moscú en 2009 y la segunda, en Brasilia en 2015.

La tercera conferencia de alto nivel reunirá a las delegaciones de ministros y representantes encargados del transporte, la salud, la educación, la seguridad y las cuestiones conexas de cumplimiento de las regulaciones del tránsito, así como a los dirigentes empresariales, las organizaciones no gubernamentales, los miembros del mundo académico y las organizaciones internacionales, es decir, todas las partes interesadas en la reducción o eliminación de las muertes y lesiones graves causadas por accidentes de tránsito.

El objetivo de la conferencia será examinar los progresos alcanzados en la consecución de los objetivos del Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011-2020 y las metas pertinentes de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, así como brindar a los Estados Miembros la oportunidad de examinar las maneras de lograr los objetivos de la Agenda. Una tarea importante de la conferencia será preparar una declaración con visión de futuro sobre el período de aquí a 2030.

Para concluir, desde 1997, Suecia siempre ha trabajado con arreglo a nuestra Visión Cero, cuyo objetivo es evitar los fallecimientos y las lesiones graves por accidentes de tránsito. Hemos aprendido muchas cosas a lo largo del camino. Quizá la lección más importante sea la necesidad de colaborar de manera integral y

sistemática, en un enfoque multisectorial y con todas las partes interesadas a todos los niveles de la sociedad.

Hay mucho que decir sobre seguridad vial, hay experiencias interesantes que compartir y, sobre todo, hay una importante labor por realizar. Debemos ponernos a trabajar tan pronto como sea posible. Por lo tanto, quisiera concluir dando las gracias a todos, una vez más, y quisiera desearles a todos una cálida bienvenida a Suecia y a la tercera Conferencia Ministerial Mundial sobre Seguridad Vial, que se celebrará en 2020.

Sr. Al-Mughairi (Omán) (habla en árabe): Quisiera dar las gracias a la Federación de Rusia por sus esfuerzos, que llevaron a la aprobación, que tendrá lugar hoy, del proyecto de resolución A/72/L.48. Quisiera también dar las gracias a todas las delegaciones que participaron en las consultas y las reuniones pertinentes. Por último, quisiera rendir homenaje a la comunidad internacional por sus constructivos esfuerzos en esta esfera.

Cada año, 1,25 millones de personas mueren en accidentes de tránsito, que son la principal causa de muerte entre los jóvenes de 15 a 29 años. Otros también pierden la vida en esos accidentes. En 2011, las Naciones Unidas declararon el período 2011-2020 Decenio de Acción para la Seguridad Vial. En septiembre de 2015, ese objetivo se complementó con el marco de los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS), sobre todo en lo que respecta a la seguridad, ya que en ellos se pedía una reducción del 50% de los accidentes. Nuestra delegación votó a favor de la resolución a fin de complementar el papel de la Sultanía de Omán en la esfera de la seguridad vial. La Sultanía de Omán tomó la iniciativa de proponer este tema en las Naciones Unidas en 2003 y desempeñó un papel importante en la organización de la primera Semana Mundial de las Naciones Unidas sobre la Seguridad Vial en 2007.

Los esfuerzos realizados por el Gobierno de mi país, el sector privado y la sociedad civil de la Sultanía de Omán, junto con el aumento de la conciencia entre todos los sectores de nuestra sociedad, tuvieron resultados positivos en el ámbito de la seguridad vial. Las estadísticas muestran que, a pesar del creciente número de vehículos que circulan por las carreteras de Omán, los accidentes de tráfico continuaron reduciéndose, de la disminución del 5% registrada en 2013 a una reducción del 25% en 2016. Esa reducción dio lugar a un descenso del 45% en las muertes por accidentes de tráfico entre 2012 y 2016, por lo que damos las gracias a Dios.

Nuestro Ministerio de Transporte y Comunicaciones ha ejecutado proyectos de vías de tránsito que

responden a las exigencias modernas, respetan el medio ambiente y se ajustan a los requisitos de seguridad de los usuarios de las vías. El Ministerio también ha aprobado leyes para organizar el proceso de transporte por carretera. Durante este período, el Ministerio ha puesto en marcha un plan maestro para el transporte público en la Sultanía de Omán, a fin de establecer un sistema completo que puedan utilizar todos los segmentos de la sociedad, de conformidad con las normas de calidad. El objetivo es reducir la congestión del tráfico, el consumo de gas y los efectos para el medio ambiente.

Por último, quisiera dar las gracias una vez más al Secretario General. Esperamos mejorar la seguridad vial mediante el fortalecimiento de las iniciativas internacionales, con el objetivo de trabajar unidos para alcanzar nuestro objetivo común de proteger vidas humanas.

El Príncipe Michael de Kent (Reino Unido) (*habla en inglés*): Me complace representar al Reino Unido en este importante y oportuno debate. Estoy muy agradecido al Gobierno británico por la oportunidad de dirigirme a la Asamblea General para hablar sobre seguridad vial, una cuestión que me preocupa profundamente desde hace muchos años. En lo que llevamos de siglo XXI ya han perdido la vida más de 20 millones de personas y muchos millones más han resultado gravemente heridas en accidentes de tráfico en todo el mundo. Según la Organización Mundial de la Salud, cada día pierden la vida 3.500 personas en accidentes de tráfico que son previsibles y evitables. Es un precio demasiado elevado por nuestra movilidad básica.

En la actualidad, en el Reino Unido tenemos la suerte de contar con una de las redes de carreteras más seguras del mundo, y no es solo una cuestión de suerte, sino el resultado de una experiencia difícil y en ocasiones amarga. En 1931, cuando se publicó por primera vez nuestro código de circulación, solo circulaban por nuestras carreteras 2,3 millones de vehículos de motor, pero murieron más de 7.000 personas en accidentes de tráfico. En la actualidad, hay 38 millones de vehículos de motor en Gran Bretaña y cada año fallecen poco más de 1.700 personas. A pesar de todo, siguen siendo demasiadas, y compartimos la determinación de todos los Estados Miembros que participan en este debate para seguir reduciendo esas cifras.

Nuestra experiencia a lo largo de muchos decenios demuestra que el aumento de los niveles de las víctimas de accidentes podría evitarse, pero para mejorar la seguridad vial es necesario adoptar medidas en todos los ámbitos. Necesitamos aumentar la seguridad en las vías

de tránsito y los vehículos, y para los usuarios de esas vías. Nos hemos dado cuenta con una lentitud desesperante de las ventajas combinadas de los tres ámbitos. Nuestros primeros intentos de educar a los conductores en materia de seguridad no surtieron efecto hasta que los complementamos con requisitos estrictos de cumplimiento. Del mismo modo, el diseño de nuestras vías de tránsito es ahora mucho más seguro gracias a los avances de la ingeniería, y la seguridad de los vehículos ha mejorado en gran medida gracias al empleo de tecnologías que salvan vidas, como los cinturones de seguridad, los airbags y los dispositivos de control electrónico de la estabilidad. Todos los países pueden beneficiarse de la adopción de un enfoque integrado de ese tipo, pero adaptado a sus condiciones de tráfico y al tipo de lesiones.

Un ejemplo elocuente ha sido la exitosa experiencia de Gran Bretaña con los cinturones de seguridad. Su montaje en los automóviles empezó a ser obligatorio en 1967, pero las tasas de uso siguieron siendo bajas. En la década de 1970, se pusieron en marcha campañas educativas para alentar al uso del cinturón de seguridad y las tasas de uso subieron hasta alrededor del 40%. Posteriormente, a principios de la década de 1980, gracias a las iniciativas multipartidistas de los parlamentarios, se hizo obligatorio el uso del cinturón de seguridad. Me complace que hoy se haya sumado a la delegación británica en este Salón uno de los parlamentarios que abanderó esa campaña para salvar vidas, el Sr. Barry Sheerman. En la actualidad, la tasa de uso del cinturón de seguridad en Gran Bretaña supera el 94%, lo que ha contribuido a salvar decenas de miles de vidas.

El Reino Unido sigue afrontando el problema de cómo reducir aún más el número de víctimas. En 2015, el Departamento de Transporte del Reino Unido presentó una nueva estrategia de seguridad vial, titulada “Trabajar juntos para construir un sistema de vías de tránsito más seguro”. En ella se describen la visión, los valores y las prioridades del Gobierno para mejorar la seguridad en las vías de tránsito de Gran Bretaña. Las iniciativas recientes que se derivan de esa estrategia incluyen políticas para alentar el uso de la bicicleta y los trayectos a pie para reducir la dependencia de los coches, y la inversión en el despliegue de vehículos autónomos en el futuro.

Un aspecto importante de la política de seguridad vial de Gran Bretaña es nuestro compromiso internacional, especialmente por conducto de las Naciones Unidas. Apoyamos activamente la labor del Foro Mundial para la Armonización de la Reglamentación sobre Vehículos y del Grupo de Trabajo sobre Seguridad Vial, auspiciados

por la Comisión Económica para Europa en Ginebra. Es imprescindible que más países se adhieran a las normas y requisitos de seguridad vial de las Naciones Unidas, y encomiamos los esfuerzos realizados por el Enviado Especial del Secretario General para la Seguridad Vial, Sr. Jean Todt, para alentar a más Gobiernos a que se conviertan en partes contratantes.

El Departamento de Desarrollo Internacional de nuestro Gobierno también participa activamente en las iniciativas de seguridad vial, en calidad de donante del Servicio Mundial para la Seguridad Vial del Banco Mundial, que en la actualidad está presidido por un funcionario superior de ese Departamento. El establecimiento de una cooperación estrecha entre el Servicio y el recién propuesto fondo de las Naciones Unidas para la seguridad vial sería ventajoso para todos.

El Reino Unido también ha contribuido de forma dinámica a la seguridad vial a nivel mundial por conducto de su sector benéfico independiente. En 2001, la International Automobile Foundation se inscribió como obra de beneficencia del Reino Unido con una dotación permanente de 300 millones de dólares. Desde entonces, la International Automobile Foundation ha apoyado iniciativas muy dinámicas, como la Comisión para la Seguridad Vial Mundial, de la que fui patrocinador en su momento, y que promovió la solicitud para declarar un decenio de acción de las Naciones Unidas e incluir la seguridad vial en los Objetivos de Desarrollo Sostenible. Esa iniciativa incluye el Servicio Mundial para la Seguridad Vial del Banco Mundial, que sirve de mecanismo de coordinación de los donantes para las actividades de seguridad vial de los bancos multilaterales de desarrollo; el Global New Car Assessment Programme, que proporciona una plataforma para la cooperación entre los sistemas para consumidores de pruebas de colisión y clasificación en todo el mundo; y la Iniciativa Mundial para la Salud y la Movilidad del Niño, una coalición innovadora cuyo objetivo es que todos los niños puedan viajar a la escuela de forma segura en 2030.

La FIA Foundation ha apoyado todas esas iniciativas. Estoy muy familiarizado con ellas porque la FIA Foundation, el Servicio del Banco Mundial y el Global New Car Assessment Programme han sido galardonados con mis premios internacionales de seguridad vial, que establecí hace 30 años para reconocer los logros destacados en la prevención de lesiones causadas por accidentes de tráfico.

Siempre es necesario destacar públicamente nuestros éxitos en materia de seguridad vial para que sirvan

de incentivo a los demás. La necesidad de prevenir las lesiones causadas por accidentes de tráfico de manera eficaz nunca ha sido tan apremiante. También quisiera destacar la labor de otra organización benéfica británica, Towards Zero Foundation, de la que soy patrocinador. Towards Zero Foundation acoge la Global Network for Road Safety Legislators, que fue presentada en Londres en 2016. La Global Network for Road Safety Legislators alienta el intercambio entre parlamentarios de las mejores prácticas de las políticas y legislación en materia de seguridad vial, y me complace que el parlamentario Barry Sheerman, que ya he mencionado antes, vaya a dirigir una delegación de alto nivel compuesta por 14 parlamentarios de distintos países que participan en este debate de la Asamblea General y una reunión del Grupo de Colaboración de las Naciones Unidas para la Seguridad Vial.

Por último, deseo acoger con beneplácito el ofrecimiento del Gobierno de Suecia para ser anfitrión de la tercera reunión ministerial mundial de alto nivel sobre seguridad vial. Este importante evento no solo marcará la conclusión del Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011-2020, sino que también tendrá como resultado un nuevo nivel de compromiso mundial con la prevención de lesiones causadas por accidentes de tráfico. El Decenio de Acción se puso en marcha con el objetivo de estabilizar y, a continuación, reducir el nivel de muertes en carretera. Sin embargo, en el mejor de los casos, podemos hablar de cierta estabilización, pero no de una reducción significativa. Sabemos que la meta del Objetivo de Desarrollo Sostenible de reducir a la mitad el número de muertes y lesiones en vías de tránsito para 2020 no se cumplirá, así que ha llegado el momento de redoblar nuestros esfuerzos y aprovechar los dos últimos años del Decenio de las Naciones Unidas para idear una nueva estrategia que nos permita avanzar en materia de seguridad vial para 2030.

Sr. O'Brien (Australia) (*habla en inglés*): Los accidentes de tráfico suponen una pesada carga para las comunidades y las economías de todo el mundo. Habida cuenta de que Australia copatrocinó la resolución de la Asamblea General por la que se establecía el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011-2020 (resolución 64/255), nos sentimos orgullosos de apoyar los esfuerzos mundiales en materia de seguridad vial. Hoy nos complace patrocinar el proyecto de resolución titulado "Mejoramiento de la seguridad vial en el mundo" (A/72/L.48).

Australia acogió con satisfacción la aprobación de los Objetivos de Desarrollo Sostenible en el marco de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, en particular la inclusión de las metas relacionadas con la seguridad

vial. Reconocemos la importancia de establecer metas ambiciosas para reducir las muertes y lesiones causadas por accidentes de tráfico. En el proyecto de resolución de este año sobre el mejoramiento de la seguridad vial en el mundo se expresa preocupación por el hecho de que, al ritmo actual, no se cumplirá el objetivo de reducir a la mitad el número de muertes y lesiones para 2020. Debemos aumentar el ritmo para mejorar la seguridad vial.

Australia acoge con beneplácito la formulación de metas mundiales de desempeño de carácter voluntario y de los indicadores correspondientes sobre seguridad vial, y participa en ese proceso. Hemos adoptado un enfoque de sistemas seguros para la seguridad vial en el marco de nuestra estrategia de seguridad vial y siempre estamos dispuestos a compartir nuestra experiencia y aprender de los demás. Reconocemos la necesidad de colaborar con los países de nuestra región y los beneficios mutuos que provienen de intercambio de conocimientos.

Para demostrar nuestro liderazgo en esta cuestión en nuestra región, en 2017 organizamos un acto de presentación en la Ópera de Sídney con motivo de la Semana Mundial de las Naciones Unidas sobre la Seguridad Vial, en nombre de la Organización Mundial de la Salud en la región del Pacífico Occidental.

Australia apoya firmemente el llamamiento hecho por la Asamblea General para que los Estados Miembros intensifiquen las medidas en todos los ámbitos de la seguridad vial, en particular, aplicando una legislación sólida, prestando atención a factores clave, mejorando la infraestructura, en particular en las vías de tránsito con mayores volúmenes y tasas de accidentes, y mejorando la calidad de los datos a fin de supervisar los progresos.

Sr. Candu (República de Moldova) (*habla en inglés*): Tengo el honor de dirigirme a la Asamblea y encomiar los esfuerzos de los países pioneros en la esfera de la seguridad vial mundial, que se esfuerzan por mantener el interés de la comunidad internacional y de las Naciones Unidas en esa cuestión. También deseo acoger con satisfacción el informe del Secretario General (véase A/72/359), que pone de relieve los importantes esfuerzos realizados por diversos órganos y organizaciones del sistema de las Naciones Unidas, en colaboración con otros interesados, para hacer frente a los principales desafíos en la esfera de la seguridad vial, que afectan a todos los países, en particular a los países en desarrollo.

Para mí es un honor intervenir desde esta tribuna como Embajador de Seguridad Vial de Moldova designado por la Eastern Alliance for Safe and Sustainable Transport. Si bien celebro esta distinción, también

considero que es una gran responsabilidad que implica la defensa de las alianzas y una mayor movilización financiera a nivel internacional, así como la promoción de medidas legislativas amplias y de concienciación en mi país, la República de Moldova.

A medida que nos acercamos al fin del Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011-2020 y su Plan Mundial, observamos que se han logrado muchos avances positivos, gracias a varias iniciativas regionales y mundiales en materia de seguridad vial. Sin embargo, no hay mucho margen para la complacencia y debemos seguir siendo diligentes y demostrando nuestro compromiso para salvar vidas en la esfera del tráfico por carretera, un objetivo que está a nuestro alcance.

Todos conocemos las cifras, que son inquietantes. Cada año pierden la vida en accidentes de tráfico casi 1,3 millones de personas. Se trata de una de las principales causas de muerte, especialmente entre los jóvenes. Sin medidas contundentes, las perspectivas de futuro son aún más sombrías, puesto que aumentará el número de afectados. Esto significa que las metas de los Objetivos de Desarrollo Sostenible relacionadas con la seguridad vial, cuyo objetivo es reducir a la mitad, para 2020, el número de muertes y lesiones causadas por accidentes de tráfico en carretera, no solo no se alcanzarán, sino que también se verán comprometidas en su totalidad.

Sin embargo, esa tendencia puede prevenirse con la adopción de medidas legislativas, la observancia de normas básicas de seguridad en el sector del automóvil y una buena gestión del diseño de carreteras y del tráfico, así como mediante campañas de concienciación pública y actividades educativas. La creación de asociaciones internacionales y asegurar una financiación adecuada para apoyar esas medidas y luchar contra el flagelo de las muertes por accidente de tráfico también será fundamental. Por consiguiente, nuestra reunión de hoy es una oportunidad no solo para destacar la importancia de esta preocupación por la salud y el desarrollo mundiales, sino también para determinar las medidas concretas que puedan llevarse a cabo de manera conjunta a fin de que ese aspecto fundamental de nuestra vida cotidiana sea más seguro y más sostenible.

La República de Moldova se compromete a promover y garantizar la seguridad vial. Reconocemos que es un problema alarmante por su complejidad y por sus consecuencias para el desarrollo de nuestro país. Si bien las muertes por accidente de tráfico en la República de Moldova disminuyeron más del 30% en el período comprendido entre 2010 y 2016, en los últimos años se ha

registrado un nuevo repunte. Esto obliga a nuestro principal órgano legislativo, las autoridades gubernamentales, los asociados y la sociedad en general a ejercer una vigilancia mayor y constante para garantizar que nuestras vías de tránsito, infraestructura y usuarios sigan siendo seguros. El año pasado, en nombre del Parlamento de Moldova, firmé conjuntamente el manifiesto internacional #4RoadSafety, elaborado por la Global Network for Road Safety Legislators, en el que se establecen metas y compromisos ambiciosos, como la reducción a la mitad del número de víctimas por accidente de tráfico en el próximo decenio, la mejora y ampliación de la red y la accesibilidad de las vías de tránsito, la mejora de la recopilación de datos y la movilización de fondos para mejorar la seguridad vial.

La aplicación de las mejores normas y prácticas internacionales en la gestión de la seguridad vial es especialmente indispensable, habida cuenta de que en Moldova pusimos en marcha un nuevo programa de mejora de las vías de tránsito en enero. El programa está diseñado para construir y restaurar las vías de tránsito locales y nacionales en todo el país. Se estima que será el mayor proyecto de infraestructura de la historia de Moldova financiado con cargo al presupuesto nacional, y es una inversión sostenible en la seguridad de nuestra población, y en los ámbitos de la movilidad, la accesibilidad, los intercambios comerciales y el desarrollo. Este ambicioso programa de infraestructura tiene un sólido componente de seguridad vial y se ajusta a las campañas nacionales de sensibilización sobre seguridad vial dirigidas a nuestra población mediante vallas publicitarias, folletos, distribución de accesorios reflectantes y publicidad en canales de televisión nacionales.

Participé personalmente en una de esas campañas con el lema “tus hijos seguros en el coche”, y me complace servir de guía y alentar a los padres a que utilicen en todo momento asientos de seguridad para niños, como muestra de lo que significa asumir la responsabilidad y cuidar realmente de nuestros seres queridos. También puedo decir con orgullo que Moldova es uno de los 53 países que cumplen los criterios de mejores prácticas en materia de normativa de sistemas de sujeción infantil, según la Organización Mundial de la Salud.

En el plano institucional, al tiempo que tratamos de mejorar la coordinación interinstitucional y la aplicación de las mejores prácticas internacionales, en particular mediante la aprobación de la legislación de la Unión Europea sobre normas de seguridad vial, hemos establecido una plataforma de control parlamentario de la seguridad vial en nuestro país. Solo en este último

mes, la plataforma parlamentaria sentó las bases para introducir un módulo educativo sobre seguridad, que comienza a impartirse en el ciclo preescolar, y establecer una entidad jurídica nacional encargada de la gestión de la seguridad vial. Nos complace que nuestros asociados internacionales, entre otros, el Banco Mundial, el Banco Europeo de Reconstrucción y Desarrollo y la Organización Mundial de la Salud, nos hayan ayudado a lograr esos objetivos, y esperamos con interés su cooperación y contribución.

Sin embargo, aún queda mucho por hacer, y muchas mejoras y proyectos por llevar a cabo que requieren mucho más que nuestra voluntad política o una buena legislación. No puedo dejar de hacerme eco de la conclusión del Secretario General en el sentido de que la comunidad internacional debe implicarse más para aumentar la financiación de las actividades de seguridad vial, en particular mediante mecanismos de financiación innovadores.

Por último, quisiera recordar a todos que la seguridad vial no es solo un privilegio de la modernidad, sino que su objetivo consiste en salvar vidas a diario. Espero que los mensajes expresados hoy en la Asamblea fomenten la creación de nuevas actividades y asociaciones.

Sra. Simonyan (Armenia) (*habla en inglés*): Armenia acoge con beneplácito la convocación de la sesión de hoy y la presentación del proyecto de resolución A/72/L.48, titulado “Mejoramiento de la seguridad vial en el mundo”. Damos las gracias al patrocinador principal del proyecto de resolución, la Federación de Rusia, por su liderazgo, su compromiso y su apoyo a esta importante iniciativa.

Armenia siempre ha copatrocinado este proyecto de resolución histórico, que consideramos un modelo para la adopción de medidas que contribuyan a prevenir los accidentes de tráfico que causan lesiones y muertes. Con la puesta en marcha nuestro nuevo programa nacional de seguridad vial, pretendemos traducir los compromisos de este proyecto de resolución en medidas tangibles y que salven vidas en Armenia. Nos complace señalar que la resolución 70/260, así como los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) relativos a la seguridad vial, han sido integrados en nuestro programa nacional para los próximos cinco años como marco normativo general con el objetivo de mejorar la legislación, aplicación y cumplimiento de las normas de seguridad vial. El Decenio de Acción para la Seguridad Vial ha sido un período de notables mejoras en Armenia. Se han adoptado numerosas medidas para aumentar la seguridad vial, en particular mediante la aplicación y el cumplimiento

de leyes adecuadas, además de medidas flexibles, como las actividades educativas y de sensibilización, haciendo especial hincapié en las poblaciones rurales, los niños y los jóvenes. Las asociaciones con las autoridades locales han contribuido a aumentar la seguridad y la resiliencia de las comunidades.

A pesar de las numerosas mejoras, los accidentes de tráfico siguen siendo motivo de gran preocupación por sus consecuencias para la salud pública y el desarrollo. Los países en desarrollo se enfrentan a determinados desafíos relacionados con la seguridad vial. Las malas condiciones de las vías de tránsito y la infraestructura inadecuada afectan negativamente al comercio de las zonas rurales, mientras que el acceso de las poblaciones locales a los mercados sigue siendo un desafío fundamental para la erradicación de la pobreza. Se necesitan más esfuerzos coordinados para garantizar que la infraestructura de vías de tránsito, los vehículos y los usuarios de las carreteras sean más seguros, y apoyamos el llamamiento a intensificar la colaboración nacional, regional e internacional a tal efecto. Armenia acoge con satisfacción el establecimiento del fondo de las Naciones Unidas para la seguridad vial con objeto de respaldar los progresos en la consecución de los ODS relacionados con la seguridad vial y las metas mundiales correspondientes.

Quisiéramos expresar nuestro agradecimiento al Enviado Especial para la Seguridad Vial por su liderazgo y su apoyo a la movilización del compromiso político y la adopción de medidas a nivel mundial. También damos las gracias a las comisiones regionales de las Naciones Unidas y encomiamos el papel de la Comisión Económica para Europa, en particular, por su compromiso de larga data con los instrumentos de seguridad vial.

Sr. Sarmiento (Filipinas) (*habla en inglés*): Sr. Presidente: Le agradezco que me haya concedido la palabra para formular esta declaración en nombre de Filipinas para respaldar el proyecto de resolución A/72/L.48, titulado “Mejoramiento de la seguridad vial en el mundo”.

Filipinas expresa su solidaridad con los Estados Miembros para reducir el número de muertes y lesiones causadas por los accidentes de tráfico y facilitar el acceso a sistemas de transporte seguros, eficaces y sostenibles. Las muertes y lesiones causadas por accidentes de tráfico no solo afectan negativamente a la economía, sino que además devalúan la vida humana y transmiten un mensaje de desesperación e impotencia a la población en general.

Filipinas se está haciendo cargo de este problema. Todos somos conscientes de la magnitud del desafío.

Filipinas ha promulgado las siete leyes siguientes, que abordan los principales factores de riesgo identificados por la Organización Mundial de la Salud para promover la promulgación de leyes sobre seguridad vial con base empírica a nivel mundial: en primer lugar, la Ley sobre el uso del cinturón de seguridad, de 1999, en la que se dispone su uso obligatorio; en segundo lugar, la Ley sobre el casco de motocicleta, de 2009, en la que se dispone el uso obligatorio del casco; en tercer lugar, la Ley para combatir la conducción bajo los efectos del alcohol o las drogas, de 2013, por la que se prohíbe la conducción bajo los efectos del alcohol, las drogas y otras sustancias estupefacientes; en cuarto lugar, la Ley sobre la seguridad de los niños en las motocicletas, de 2015, por la que se prohíbe de manera general a cualquier persona conducir una motocicleta con un niño a bordo; en quinto lugar, la Ley contra la distracción al volante, que penaliza las distracciones al volante o el uso de dispositivos electrónicos y móviles mientras se conduce; en sexto lugar, la Ley de limitación de la velocidad en carretera, de 2016, sobre el exceso de velocidad, en la que se dispone la instalación obligatoria de limitadores de la velocidad; y, en séptimo lugar, la Ley por la que se prorroga el período de validez del permiso de conducir, en la que también se dispone un examen estricto de conducción de vehículos para descartar a los solicitantes no cualificados. Además, la ley adicional por la que se establece el uso obligatorio de sistemas de sujeción infantil fue aprobada por la Cámara de Representantes, y el Senado debatirá sobre ella en breve.

Tomamos nota de la mejora de la cooperación en la comunidad internacional y del apoyo y la asistencia de diversas organizaciones internacionales, como la Organización Mundial de la Salud y los defensores de la seguridad vial, como Towards Zero Foundation y la Global Network for Road Safety Legislators sobre esta cuestión. Nuestros esfuerzos en sinergia han permitido que Filipinas impulse esas leyes de seguridad vial y cumpla los Objetivos de Desarrollo Sostenible relacionados con la seguridad.

A pesar de esos esfuerzos, el número de colisiones viales en todo el mundo sigue siendo inaceptablemente alto. Nos preocupa sobremanera que, al ritmo actual de los progresos logrados, no pueda cumplirse para 2020 el objetivo de reducir a la mitad el número de muertes y lesiones por colisiones viales. En Filipinas también estamos teniendo dificultades para cumplir ese objetivo. A finales de 2016, las colisiones viales causaron la muerte a 31 personas al día como promedio, lo que los convirtió en una causa importante de muerte para nuestros jóvenes.

Esa cifra muestra un aumento del 40% en el número de muertes en comparación con 2006.

Lo que está ocurriendo en Filipinas y en todo el mundo es desmoralizante, pero no debemos perder la esperanza. La mayoría de los accidentes de carretera pueden prevenirse. Debemos reforzar nuestra determinación de abordar ese problema para que podamos evitar la pérdida de vidas y las lesiones. Muchas familias han perdido a un miembro en un accidente trágico de carretera, que podría haberse evitado si las leyes se hubieran respetado o aplicado estrictamente. Podemos hacer algo y nos esforzaremos todo lo que podamos por hacer frente a ese problema.

Apoyamos el proyecto de resolución que figura en el documento A/72/L.48, en el que, entre otras cosas, se reconoce que el fondo de las Naciones Unidas para la seguridad vial sustenta los progresos para lograr los objetivos de seguridad vial, se invita a la colaboración a nivel nacional e internacional con miras a cumplir los objetivos fijados, y se explora la necesidad de definir un nuevo calendario para reducir las muertes y las lesiones causadas por colisiones viales. También tomamos nota especialmente de las medidas citadas en el proyecto de resolución que, a nuestro juicio, abordarán la cuestión de la seguridad vial a nivel cultural. Esto es lo que se necesita en Filipinas: crear una cultura de seguridad vial en nuestra población.

La invitación a intensificar la colaboración nacional, en particular en la esfera del cumplimiento de la ley, ayudaría a inculcar disciplina y desalentar el comportamiento inseguro de los conductores. Promover la sensibilización mediante la comercialización social aumentará el deseo de dar prioridad a la seguridad vial a diario. Además, la colaboración entre múltiples interesados con el mundo académico y las organizaciones juveniles podrían poner de relieve la educación y dar pie a una nueva generación de personas que se desplacen todos los días al trabajo y tengan debidamente en cuenta la seguridad vial. Lo que es más importante, recordar a las víctimas y trabajar con ellas y sus familias haría recordar a las personas los nombres y las historias detrás de las estadísticas de las muertes y las lesiones y motivarlos a que adopten medidas apropiadas para impedir que esos accidentes y actos desfavorables ocurran en el futuro.

Deseo subrayar que una vida es preciosa y una sola muerte es demasiado. Gracias a esfuerzos concertados, seguimos fortaleciendo nuestra determinación en esta batalla. Nos hemos puesto a la vanguardia, junto con otros, para lograr avances en la realización de ese

objetivo en todas esas facetas, política, económica, social e incluso cultural, en aras de la seguridad vial. Reiteramos nuestro apoyo a ese proyecto de resolución y la continuidad de la aplicación del programa mundial para mejorar la seguridad vial.

Sr. Duque Estrada Meyer (Brasil) (*habla en inglés*): Es un placer y un honor estar hoy en el Salón para hablar de la seguridad vial, una cuestión de interés para todos nosotros, sobre todo en el contexto de la implementación de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible.

En primer lugar, quiero destacar la importancia de las resoluciones bienales de la Asamblea General sobre la mejora de la seguridad vial en el mundo, que promueven la sensibilización sobre esa cuestión a nivel mundial. En ese sentido, quisiera encomiar los esfuerzos desplegados por la delegación de la Federación de Rusia en su papel de facilitador del proceso de negociación del proyecto de resolución que se aprobará hoy (A/72/L.48).

Según el último informe de la Organización Mundial de la Salud sobre la seguridad vial, 1,3 millones de personas mueren anualmente a consecuencia de accidentes de tráfico, el 90% de las cuales ocurre en los países en desarrollo. Invertir esa tendencia y lograr la reducción del número de muertes por accidentes de tráfico exigirá medidas más firmes y coordinadas de todas las partes interesadas. El establecimiento del Decenio de Acción para la Seguridad Vial (2011-2020) de las Naciones Unidas nos proporcionó un marco significativo para la cooperación y la acción internacionales. Quisiera tomar nota de la importante labor realizada por el Enviado Especial del Secretario General para la Seguridad Vial, que siempre ha defendido, junto con los Estados Miembros y todas las partes interesadas pertinentes, la promoción de la causa de todo el mundo.

El Brasil es un firme defensor de la seguridad vial en el contexto de los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS). Por consiguiente, nos complace ver que se aborda la cuestión tanto en el ODS 3, sobre la salud, como en el ODS 11, sobre las ciudades, en el contexto del transporte sostenible. Una mayor sensibilización, una voluntad política más firme y una mayor inversión serán fundamentales para que podamos lograr la meta 3.6 de reducir a la mitad las muertes y lesiones causadas por accidentes de tráfico para 2020. También deseo subrayar la importancia de la meta 11.2, que hace especial hincapié en las necesidades de las personas en situaciones vulnerables, en particular los niños, las mujeres, las personas con discapacidad y las personas de edad, que, en su totalidad, suelen verse afectadas de manera

desproporcionada por las muertes y las lesiones causadas por accidentes de tráfico.

El año pasado, los Estados Miembros se pusieron de acuerdo sobre 12 objetivos voluntarios en relación con el desempeño mundial respecto de la seguridad vial, los factores de riesgo y los mecanismos de prestación de servicios para reducir las lesiones y muertes por accidentes de tráfico. Alentamos a todos los países a que colaboren con la Organización Mundial de la Salud en el cumplimiento de las metas y la elaboración de indicadores para evaluar sus progresos y logros a fin de mantener el impulso y la acción con respecto a los esfuerzos de seguridad vial nacional.

A lo largo de los años, el Brasil ha elaborado una legislación amplia para abordar la cuestión de la seguridad vial, en particular en lo que respecta a la ley federal de tolerancia cero frente a la conducción en estado de ebriedad, lo que ha reducido el número de accidentes atribuidos al consumo excesivo de alcohol. Nuestro Congreso Nacional ha examinado exhaustivamente esa cuestión, en consulta con los gobiernos locales y la sociedad civil. A ese respecto, quisiera anunciar que, en enero, el Congreso del Brasil aprobó una ley por la que se crea un plan nacional para reducir las lesiones y las muertes causadas por accidentes de tránsito. El principal objetivo del plan consiste en reducir a la mitad, en diez años, el número de muertes por accidentes de tránsito.

En un espíritu de asociación y colaboración entre los Gobiernos, las organizaciones internacionales, las organizaciones no gubernamentales, las instituciones académicas y el sector privado, debemos intensificar las iniciativas nacionales y la cooperación internacional con el fin de mejorar la seguridad vial. En ese sentido, felicito a la Organización Mundial de la Salud y a sus asociados por haber organizado esta semana la vigésimo quinta reunión del Grupo de Colaboración de las Naciones Unidas para la Seguridad Vial. Como país anfitrión de la segunda Conferencia Ministerial Mundial sobre Seguridad Vial, celebrada en 2015, el Brasil saluda la propuesta del Gobierno de Suecia de celebrar la próxima reunión en 2020 en su país. También acojo con beneplácito la iniciativa adoptada por el Secretario General y el sistema de las Naciones Unidas de formular una estrategia de seguridad vial para reducir el número de accidentes, muertes y heridos entre el personal de las Naciones Unidas y la población civil del país anfitrión.

Por último, quisiera señalar que el Brasil apoya la iniciativa de crear un nuevo decenio de Acción en 2020, y celebrar una reunión de alto nivel de la Asamblea

General de las Naciones Unidas sobre la seguridad vial en los próximos años.

Permítaseme añadir una nota personal a mi intervención. Soy consciente de la importancia de esta cuestión, pues ya perdí a un hermano porque no llevaba puesto el cinturón de seguridad. Por ello, apoyo firmemente esa iniciativa.

Sra. Sehnalová (República Checa) (*habla en inglés*): Deseo sumar mi declaración, en nombre de la República Checa, a la declaración que el observador de la Unión Europea formuló esta mañana.

La seguridad vial es un problema importante de la sociedad en todo el mundo que debe abordarse con seriedad. Desde el punto de vista de la Unión Europea, el número de fallecidos por accidentes de tránsito se redujo de 31.500 en 2010 a 25.300 el año pasado, en parte gracias a las medidas legislativas adoptadas a nivel europeo.

No obstante, el número de personas que perdieron la vida en accidentes de tránsito sigue siendo demasiado elevado. Una de las medidas legislativas que posiblemente salve alrededor de 2.500 vidas cada año en las carreteras europeas es el despliegue del sistema de llamadas de emergencia denominado "eCall". En el caso de que se produzca un accidente de tránsito grave, el sistema llama automáticamente al número de emergencia de la Unión Europea, el número 112, y a los servicios de rescate. Ello reducirá considerablemente el tiempo de llegada de los servicios de salvamento, a la mitad en las zonas rurales y en un 40% en las ciudades.

En ese sentido, permítaseme mencionar que, como diputada de la República Checa al Parlamento Europeo, he trabajado como relatora principal de esa legislación en el Parlamento Europeo. Junto a los Estados miembros de la Unión Europea, el Parlamento Europeo aprobó ese importante reglamento en 2015, que entró finalmente en vigor a principios de este mes. El sistema se instalará ahora en todos los nuevos modelos de automóviles y vehículos comerciales ligeros que cumplan con las condiciones para circular en la Unión Europea.

El sistema de navegación Galileo, gestionado por el Sistema Mundial de Navegación por Satélite de la Unión Europea, con sede en Praga, desempeña una importante función en el sistema eCall. La República Checa también participó activamente en la elaboración y el ensayo de eCall y fue uno de los principales partidarios de su aplicación. Si bien el despliegue del sistema eCall fue un logro importante, debemos proseguir nuestros esfuerzos en diferentes ámbitos para reducir no solo el

número de muertes en la carretera, sino también el número de heridos y de heridos graves por accidentes de tránsito. La Comisión Europea también se comprometió a publicar otro instrumento legislativo para mejorar la protección de los peatones, la seguridad de los vehículos y la infraestructura vial. Es probable que esto ocurra en las próximas semanas.

A pesar de todas las medidas legislativas y de todos los avances en materia de seguridad vial, el saldo diario de muertes o heridos en las carreteras en todo el mundo es demasiado elevado. Debemos redoblar nuestros esfuerzos. Por ello, consideramos que es sumamente importante fijar, para el próximo decenio, un objetivo estratégico similar al que hemos fijado para este, a saber, reducir a la mitad el número de muertes y lesiones graves causadas por los accidentes de tránsito para 2030 frente a los niveles de 2020. Ya se ha realizado un llamamiento para fijar ese objetivo en una iniciativa mundial denominada Manifiesto #4RoadSafety, presentada por la Global Network for Road Safety Legislators. Personalmente, me siento muy honrada de intervenir en este Salón como miembro de esa Red. En el Manifiesto #4RoadSafety se exhorta a los diputados de los parlamentos de todo el mundo a que adopten medidas para reducir considerablemente el número de muertes por accidentes de tránsito, y quisiera señalar esta cuestión a la atención de los miembros de la Asamblea y alentarlos a que adopten las medidas propuestas.

También nos congratulamos enormemente de la propuesta de creación del Fondo Fiduciario de las Naciones Unidas para la Seguridad Vial. Creemos que podría contribuir a la consecución del objetivo estratégico de reducir el número de accidentes de tránsito y servir como una medida eficaz para financiar proyectos importantes que contribuyan a mejorar la seguridad vial en todo el mundo.

Quisiéramos instar a todos a que intensifiquen sus esfuerzos a fin de reducir el número de víctimas de accidentes de tránsito en todo el mundo. Esas medidas deben ser más intensas y específicas e ir encaminadas a hacer que se cumplan eficazmente las normas vigentes en la lucha contra los comportamientos más peligrosos en las carreteras. Nuestras carreteras efectivamente pueden ser más seguras.

Sr. Poudel Chhetri (Nepal) (*habla en inglés*): Es alarmante que los accidentes de tránsito ocasionen la muerte de más de 1,3 millones de personas cada año y sean la décima causa de muerte en todo el mundo, sobre todo entre los jóvenes. Esas cifras hablan por sí solas y

por eso debemos adoptar medidas urgentes para reducir los accidentes. Por esa razón, debemos trabajar de consuno para reducir los accidentes a través de diversas iniciativas que garanticen la seguridad vial para avanzar, de esa manera, en pro de la consecución del Objetivo de Desarrollo Sostenible 3 de reducir a la mitad el número de accidentes para 2020.

Nepal asigna gran importancia a todas las iniciativas de seguridad vial. Damos las gracias a la Federación de Rusia por su liderazgo y apoyo al proyecto de resolución A/72/L.48, titulado “Mejoramiento de la seguridad vial en el mundo”, que se someterá hoy a votación. También deseo aprovechar esta oportunidad para dar las gracias al Vicesecretario General por haber presentado el informe de la Organización Mundial de la Salud (véase A/72/359) en relación con este tema del programa y encomiar la función desempeñada por la Organización Mundial de la Salud, que incorporó toda la información pertinente al elaborar el informe.

Todos queremos que nuestras carreteras sean seguras. Son muchos los factores que contribuyen a la seguridad vial. Por tanto, un aspecto que debemos tener claro es que debemos aplicar de manera eficaz la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible con miras a lograr un desarrollo integral. También debemos hacer que la visión del Decenio de Acción para la Seguridad Vial (2011-2020) sea una realidad, especialmente a través de la aplicación de todas las recomendaciones de la Conferencia Ministerial Mundial sobre Seguridad Vial, incluida la celebrada por el Brasil el año pasado, así como de la plena aplicación del Marco de Sendái para la Reducción del Riesgo de Desastres y de la Nueva Agenda Urbana de Hábitat III, aprobada en Quito.

También es importante destacar que en las recomendaciones del Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial 2015 se debería destacar nuestra acción colectiva en pro de la consecución de todos los objetivos y todas las metas relacionados con la seguridad vial. Para ello será precisa una mayor colaboración y asociación de todos los interesados. Es necesario también que nuestras actividades se rijan por los compromisos comunes convenidos en las resoluciones que hemos aprobado en la Asamblea General.

Nepal es un país montañoso, más del 85% está cubierto por montañas o colinas. La construcción y el mantenimiento de las carreteras en ese terreno escabroso son sumamente difíciles. Ello ha hecho que nuestro transporte no solo sea peligroso, sino también difícil y costoso. El elevado riesgo que se corre de desastres naturales en el

país ha exacerbado aún más los problemas. Por ello, los accidentes en Nepal ocurren con frecuencia y el número de víctimas fatales también aumenta. En el período de solo un año, de julio de 2016 a junio de 2017, hubo 5.530 accidentes, de los cuales 201 fueron graves. Hace 20 años, el número total de accidentes era solo de 2.390. En esas cifras no se incluyen los nacionales nepaleses que murieron en accidentes de tránsito en el exterior.

Las actividades del Gobierno se centran en reducir al mínimo o eliminar todos los factores clave de riesgo de accidentes, como controlar el problema de la velocidad mediante distintas disposiciones jurídicas, mejorar las condiciones de tránsito de la carretera, hacer que los chóferes sean más responsables en cuanto al consumo del alcohol y otras sustancias, hacer cumplir todas las regulaciones de seguridad y adoptar otras medidas, según correspondan. Elevar la sensibilización sobre la seguridad vial mediante la educación, las orientaciones y la capacitación es también una actividad constante.

Por último, deseo destacar que siguen existiendo desafíos. Es necesario que trabajemos de manera colectiva para resolverlos. Por lo tanto, Nepal se centra en eliminar de manera eficaz las diferencias y los desafíos clave que se señalan en el informe del Secretario General, en particular en cuanto a informar mejor nuestras decisiones mediante los datos, la necesidad de hacer mayor hincapié en los objetivos del Decenio de Acción para la Seguridad Vial, la movilización de más fondos, recursos y alianzas, atender de manera holística la seguridad vial e intensificar las actividades en todos los ámbitos de la seguridad vial.

Con el objetivo de garantizar la seguridad vial, Nepal está dispuesto a trabajar de manera colectiva para obtener los resultados deseados. En ese sentido, buscamos incluso una mayor colaboración con todos los interesados en la seguridad vial.

Sra. Giron (España): Agradecemos en nombre de España este momento memorable para la aprobación de la nueva resolución de las Naciones Unidas para la mejora de la seguridad vial en el mundo, y en el marco del desarrollo de los Objetivos del Milenio, y de la Agenda 2030, con la inclusión específica de la reducción a la mitad de la siniestralidad vial en el horizonte 2020, meta 3.6, y para lograr una mayor movilidad vial más segura, inclusiva, sostenible, y que alcance a todos para el año 2030 que permita un mayor desarrollo económico de las naciones, y un bienestar social creciente para sus ciudadanos.

Desde el lanzamiento del Decenio de Acción Mundial de Seguridad Vial en el año 2010 (resolución

64/255), cabría preguntarnos ¿qué hemos aprendido, que nos permita seguir avanzando para lograr mayor seguridad en la movilidad vial? Por favor, permítanos hacer una breve alusión al estado de la situación experimentado en seguridad vial en España cuya mejora significativa ha tenido mucho que ver con nuestra participación y colaboración, marcadamente con las Naciones Unidas y con la Organización Mundial de la Salud, así como con otras organizaciones y organismos internacionales, multilaterales y regionales dedicados a promover la mejora de la seguridad vial con alcance global.

En España, tenemos una población de 46 millones de habitantes y una población flotante turista que en el año 2017 superó los 82 millones de personas, un censo de conductores de 28 millones de personas y 33 millones de vehículos matriculados. En el año 1960, el número de muertos viales era de 1.300 con 1 millón de vehículos matriculados. El mayor número de muertos viales que hemos registrado en España data de 1989, entonces teníamos 5.940 personas que fallecían en accidentes de circulación vial. En el período entre 2004 y 2014 hubo una reducción acumulada de la siniestralidad vial en España del 62,5%. En el año 2016, con una movilidad mucho más compleja y nutrida, tanto de conductores residentes como de turistas, y del aumento exponencial de la movilidad, la reducción ha sido hasta 1.810 personas fallecidas y 9.755 personas, que resultaron heridas y precisaron de hospitalización. Con todo, los esfuerzos continúan para evitar el estancamiento en la reducción, o la tendencia al alza. En la actualidad, España trabaja en la modificación de la ley de seguridad vial, en la revisión de la estrategia nacional, así como en un nuevo plan estratégico estatal de la bicicleta, y para la implementación de la plataforma de vehículo conectado.

Hoy, en este momento tan significativo para la seguridad vial global con esta resolución, queremos compartir con ustedes las lecciones aprendidas en España para mejorar la seguridad vial.

En primer término, expresamos que es posible y que los resultados propuestos se pueden alcanzar. La vía más eficaz es la de la concertación de acciones comunes y con el mayor alcance posible, tanto a nivel nacional, como especialmente en el ámbito internacional. El compromiso político de inclusión de la promoción de la seguridad vial en las agendas políticas es un factor fundamental.

Necesariamente los países han de tener una organización específica de alcance nacional dedicada a la implementación de la política pública de seguridad vial y de su estrategia. En el caso de España, la Dirección General de Tráfico concentra buena parte de las competencias

precisas para acometer esta misión en condiciones de garantía y eficacia, y siempre contando con la colaboración y el apoyo interinstitucional de otras administraciones públicas estatales, regionales y municipales.

Los ciudadanos han de ser parte integrante del proceso de mejora de la seguridad vial en su país. A estos efectos, se ha de poder articular un cuerpo consultivo y participativo para el conjunto de los ciudadanos, y especialmente para las víctimas y sus familiares. A ello se suma, la necesaria obtención de datos viales fiables para la toma de decisiones, la actualización continua de la normativa de seguridad vial, concentrando los esfuerzos en los usuarios vulnerables. Asimismo, incluyendo la formación y la educación vial en todos los estamentos gubernamentales y de agentes activos en la seguridad vial, la consideración legal también de la tecnología que tenga un impacto positivo para facilitar la reducción de la siniestralidad vial, promocionando la investigación, y alcanzado acuerdos y protocolos entre los Gobiernos y las entidades públicas y privadas, que colaboran en el impulso de medidas para la mejora de la seguridad vial.

Para concluir, quisiéramos señalar que consideramos un elemento crucial compartir experiencias y buenas prácticas entre los países, con el fin último de tener cada vez mejor seguridad vial. Precisamente, como ejemplo de buenas prácticas compartidas, nos complace comunicarles que la semana que viene, se celebra la VII Asamblea General del Observatorio Iberoamericano de Seguridad Vial, como ejemplo de compromiso regional con la seguridad y la movilidad vial. En el marco de este magno objetivo, la nueva resolución sobre la seguridad vial es, sin duda, una ayuda fundamental.

Sr. Bolaji (Nigeria) (*habla en inglés*): Deseo dar las gracias al Presidente de la Asamblea General por haber convocado la octogésima segunda sesión plenaria para examinar el proyecto de resolución relativo al mejoramiento de la seguridad vial en el mundo (A/72/L.48).

Nigeria acoge con beneplácito la inminente aprobación del proyecto de resolución por consenso y reconocemos el compromiso y el papel rector que la Misión de la Federación de Rusia ha desempeñado en este proceso. Celebramos la labor realizada por la Organización Mundial de la Salud, las comisiones regionales de las Naciones Unidas, la Colaboración de las Naciones Unidas para la Seguridad Vial, las comisiones económicas regionales y las comisiones nacionales de seguridad vial para establecer, aplicar y supervisar los distintos aspectos del plan mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011-2020.

Mi delegación acoge con sumo agrado y apoya la creación del Fondo Fiduciario de las Naciones Unidas para la Seguridad Vial, que se pone en marcha hoy. También quisiéramos felicitar al Secretario General por su informe (véase A/72/369) sobre el tema del proyecto de resolución.

Según datos recientes, cada año mueren alrededor de 1.000.350 personas y unos 50 millones resultan heridas en accidentes de tráfico, siendo así una de las emergencias y problemas de desarrollo más apremiantes de nuestro tiempo. Cada día, 500 niños pierden la vida a causa de coaliciones viales, y los accidentes de tráfico siguen siendo la principal causa de muerte entre los jóvenes a nivel mundial. En este momento, si queremos alcanzar la meta 3.6 de los Objetivos de Desarrollo Sostenible para 2020, hay que reducir el número de muertes y lesiones causadas por accidentes de tráfico a escala mundial.

Se reconoce que el tráfico vial y la seguridad vial son un objetivo clave del desarrollo sostenible, pero la financiación insuficiente, las redes viales en mal estado, la falta de concienciación y la falta de servicios de atención sanitaria de emergencia siguen siendo grandes desafíos que impiden cumplir nuestro compromiso de reducir el número de muertes causadas por accidentes de tráfico para 2020. Nigeria ha intensificado sus esfuerzos para encarar estos retos incorporando la labor de la Comisión Nacional de Seguridad Vial en las políticas estatales, haciendo especial hincapié en la seguridad del transporte rural, para garantizar que nadie se quede atrás. En octubre de 2017, Nigeria también aprobó un fondo fiduciario para carreteras, con el que se espera acelerar el cumplimiento de la construcción de carreteras e infraestructura vial seguras, sobre todo en las zonas rurales y los centros industriales afectados por las malas condiciones de las carreteras. En 2018, se destinó un estimado de 37 millones de dólares a la construcción de estas carreteras. Al contar con alrededor de 70 millones de dólares en calidad de subvenciones anuales durante el próximo decenio, el fondo permitirá salvar 5 millones de vidas y evitar alrededor de 50 millones de lesiones graves en países de ingresos bajos y medianos. Nigeria no solo apoya el fondo fiduciario, sino que aguarda con interés la ocasión de ser beneficiario del apoyo financiero previsto, que es necesario para que nuestros esfuerzos de intervención en curso nos permitan alcanzar el Objetivo de Desarrollo Sostenible de reducir el número de muertes en un 50%.

Una vez más, Nigeria celebra la puesta en marcha del fondo fiduciario y se compromete a apoyarlo, como vía para conseguir más fondos, lo cual consideramos

que reforzará el Cuerpo Federal de Seguridad Vial en Nigeria y aportará beneficios en todo el mundo.

Sr. Mero (República Unida de Tanzania) (*habla en inglés*): Mi delegación agradece la inclusión de la seguridad vial en el programa mundial de la Asamblea General, sobre todo la meta concreta de la seguridad vial entre los Objetivos de Desarrollo Sostenible. Damos las gracias a la Federación de Rusia por habernos facilitado el proyecto de resolución que tenemos ante nosotros (A/72/L.48).

Las lesiones son una causa importante de morbilidad y mortalidad en todo el mundo. Las colisiones viales representan una proporción importante de estas lesiones. Tanzania figura entre los países con altas tasas de colisiones viales. Las lesiones causadas por los accidentes de tráfico en Tanzania son un importante problema de salud pública, principalmente entre la población masculina adulta, debido sobre todo a los accidentes de motocicleta. Por tanto, es importante reforzar las medidas preventivas en los servicios de emergencia previos a la hospitalización.

Tanzania es consciente de los factores clave de los accidentes de tráfico, que son, entre otros, conducir a alta velocidad, conducir en estado de ebriedad y no utilizar cascos de motocicleta, cinturones de seguridad y dispositivos protectores para niños. Esos factores deben abordarse en todo el mundo mejorando las reglamentaciones y haciendo cumplir su aplicación. Sin embargo, en los países en desarrollo, la calidad de algunas carreteras y de los vehículos también puede contribuir al problema.

Cabe recordar que los Objetivos de Desarrollo Sostenible y sus metas son de carácter integrado e indivisible y equilibran las tres dimensiones del desarrollo sostenible, lo cual destaca la importancia de alcanzar los objetivos de seguridad vial, como la meta 3.6, que tiene por objeto reducir a la mitad para 2020 el número de muertes y lesiones causadas por accidentes de tráfico a escala mundial, y también la meta 11.2, que tiene por objeto proporcionar para 2030 el acceso a sistemas de transporte seguros, asequibles, accesibles y sostenibles para todos, así como mejorar la seguridad vial. Nunca se insistirá lo suficiente en la importancia de las 12 metas para alcanzar los Objetivos de Desarrollo Sostenible.

Tenemos que establecer un plan de acción integral de seguridad vial nacional con plazos concretos para 2020; adherirse a uno o más de los principales instrumentos jurídicos de las Naciones Unidas en materia de seguridad vial para 2030; promulgar reglamentaciones para el período de conducción y de descanso de los conductores profesionales; y cumplir las reglamentaciones

internacionales. Es más importante aún que los legisladores apoyen e impulsen estos esfuerzos. Se necesitan los esfuerzos concertados de todos los interesados y la población en general. En nuestra región, los legisladores han formado varias redes de parlamentarios con el propósito de crear buenas condiciones estratégicas y reducir las colisiones. Ahora, nos satisface estar viendo una luz al final del túnel, ya que se está reduciendo el número de accidentes.

Teniendo en cuenta que los accidentes de tráfico reducen la fuerza de trabajo, el Gobierno emprendió una serie de iniciativas e intervenciones para reforzar la gestión de la seguridad vial en Tanzania. Los objetivos incluyen fortalecer el marco institucional y la organización de la seguridad vial; mejorar la legislación, la estrategia y las políticas en materia de seguridad vial; mejorar los datos de accidentes y la recopilación de datos, y aumentar el acceso a los datos, incluida la investigación en profundidad de accidentes; mejorar la reglamentación del transporte por carretera y de pasajeros; obtener financiación de distintas fuentes; la promoción de la supervisión y la evaluación; mejorar la investigación sobre la seguridad vial; introducir campañas de sensibilización pública sobre las normas de seguridad vial; y establecer la enseñanza de la seguridad vial en las escuelas primarias. Nuestros esfuerzos están dando resultados. Según las estadísticas sobre el tráfico en Tanzania en 2017, los informes indican una reducción del 6,1 % de las muertes y una disminución del 5,1 % de los heridos, en relación con 2016.

La atención de emergencia y previa a la hospitalización es fundamental a fin de que los pacientes gravemente heridos lleguen a los hospitales a la brevedad posible. El Gobierno la considera prioritaria, aunque la escasez de equipo para la atención de emergencia debido a la falta de fondos sigue siendo un desafío.

Mi delegación también reconoce y valora la labor de la Organización Mundial de la Salud (OMS), coordinadora de la seguridad vial para el sistema de las Naciones Unidas. Damos las gracias a la OMS por su preparación sistemática del *Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial*, que proporciona a nuestros países. Los informes han sido reveladores para los encargados de formular políticas y nos han ayudado a mejorar la seguridad vial. Tomamos nota de que las colisiones viales constituyen la décima causa principal de muerte y son responsables de más de 1,3 millones de muertes de personas de 15 a 29 años y entre 20 y 50 millones de accidentes mortales en todo el mundo. Este riesgo es motivo de preocupación.

Para concluir, mi delegación apoya plenamente el proyecto de resolución sobre el mejoramiento de la seguridad vial en el mundo (A/72/L.48), y lo patrocinaremos.

El Presidente Interino (*habla en inglés*): Doy ahora la palabra a la observadora de la Federación Internacional de Sociedades de la Cruz Roja y de la Media Luna Roja.

Sra. Ghukasyan (*habla en inglés*): Sr. Presidente: Le doy las gracias por la oportunidad de formular esta breve declaración en nombre de la Federación Internacional de Sociedades de la Cruz Roja y de la Media Luna Roja (FICR) y sus 190 sociedades nacionales de la Cruz Roja y de la Media Luna Roja.

La FICR es la mayor red humanitaria del mundo, cuyo mandato es prevenir y aliviar el sufrimiento humano en todas sus formas. En ese contexto, fue una de las primeras organizaciones internacionales en llamar la atención sobre el dolor y el sufrimiento indecibles causados por las colisiones viales tránsito en su *Informe Mundial sobre Desastres 1998*. Desde entonces, nuestras sociedades nacionales de la Cruz Roja y de la Media Luna Roja han trabajado incansablemente para hacer frente a este desastre humanitario mediante servicios y cursos de primeros auxilios, y trabajan con las autoridades para elaborar leyes y políticas de seguridad vial sólidas, basadas en pruebas.

En esta labor cuentan con el apoyo de nuestro programa organizado, la Asociación para la Seguridad Vial Mundial, que trabaja para establecer alianzas con el Gobierno, el sector privado y las organizaciones de la sociedad civil para aumentar la seguridad vial, en particular en los países de ingresos bajos y medianos, donde las necesidades son mayores. Mediante la utilización de un enfoque multisectorial para mejorar la seguridad vial mundial, la Asociación para la Seguridad Vial Mundial opera actualmente en más de 40 países, trabaja en la promoción de leyes y políticas de seguridad vial más firmes, mejora la capacidad para hacer cumplir la ley y apoya las intervenciones encaminadas a mejorar la seguridad vial de los niños.

La seguridad vial es una cuestión que es fácil pasar por alto. Hace dos decenios, en nuestro *Informe Mundial sobre Desastres* se le denominó “una crisis humanitaria silenciosa” porque, aunque ha conmovido a casi todos nosotros en este Salón, pocas personas comprenden la magnitud del problema, o que ocupa el décimo lugar entre las principales causas de muerte en todo el mundo, ya que cada año mueren 1,34 millones de personas en las carreteras del mundo. En ese sentido, la aprobación hace ocho años de la resolución 64/255, en la que se

proclama el Decenio de Acción de las Naciones Unidas para la Seguridad Vial 2011-2020, y la posterior creación del Grupo de Colaboración de las Naciones Unidas para la Seguridad Vial son medidas valientes y audaces adoptadas por la Asamblea.

Sin embargo, nos estamos acercando al final del Decenio y debemos hacernos algunas preguntas difíciles sobre dónde nos encontramos hoy y si hemos hecho lo suficiente para reducir los efectos catastróficos de los traumatismos causados por los accidentes de tráfico en las personas, las familias, las comunidades y las naciones. Si bien es cierto que las muertes ocasionadas por accidentes de tráfico se han estabilizado en relación con el aumento de la población desde el comienzo del Decenio, también es cierto que han seguido aumentando en términos absolutos, de 1,28 millones en 2010 a 1,34 millones en 2015, según estimaciones de la salud mundial de la Organización Mundial de la Salud (OMS).

No obstante, más allá de las cifras globales, hay otra historia acerca de quién va quedando atrás. Como se reconoce en el proyecto de resolución de este año sobre el mejoramiento de la seguridad vial en el mundo (A/72/L.48), las muertes y lesiones causadas por accidentes de tráfico siguen siendo una cuestión de igualdad social, en el sentido de que la carga traumatológica causada por el tráfico afecta de manera desproporcionada a la disparidad entre edades y géneros y entre los más vulnerables. En ese sentido, queremos señalar a la atención de la Asamblea el hecho de que los accidentes viales siguen siendo la principal causa de muerte entre las personas de 15 a 29 años y, por tanto, puede considerarse una enfermedad de los jóvenes. Entre los jóvenes, los niños tienen aproximadamente el doble de riesgo de daño que las niñas, y los niños que viven con desventajas financieras también corren un riesgo dramáticamente mayor. La carga asociada que esto acarrea para las comunidades significa que aún no se ha avanzado lo suficiente.

Aún queda mucho por hacer. En ese sentido, acogemos con beneplácito la decisión de los Estados Miembros de celebrar la Tercera Conferencia Mundial de Alto Nivel sobre Seguridad Vial en Suecia en 2020 a fin de reunir nuevamente a los dirigentes para proseguir la labor en los niveles más altos en la promoción de la seguridad vial para todos los ciudadanos. De hecho, la voluntad política sigue siendo una necesidad vital e indispensable, y debemos tener mucho cuidado de no dejar que nuestra atención decaiga.

Sin embargo, la adopción de medidas significativas no tiene que esperar hasta el final del Decenio. Hay

medidas que los Gobiernos pueden y deben adoptar de inmediato para mejorar la seguridad vial. Alentamos a los Estados Miembros a que apliquen la amplia gama de intervenciones basadas en datos empíricos contenidas en el conjunto de medidas técnicas Salve VIDAS de la OMS, y a que las incorporen en sus estrategias nacionales de seguridad vial. En particular, alentamos la aplicación efectiva de leyes sólidas, amplias e instamos a todos los Gobiernos a trabajar activamente para fortalecer la legislación y aplicar los recursos sostenidos del sólido programa de ejecución. Esa actividad puede ofrecer beneficios inmediatos y asequibles si se priorizan y centran correctamente los recursos.

Por su parte, la FICR, junto con sus sociedades nacionales de la Cruz Roja y de la Media Luna Roja y la Asociación para la Seguridad Vial Mundial, seguirá trabajando con todos los Estados Miembros y las organizaciones pertinentes para lograr los objetivos de este proyecto de resolución, y esperamos con interés hacer una contribución significativa a la Conferencia Ministerial Mundial sobre Seguridad Vial de 2020 en Suecia.

El Presidente Interino (*habla en inglés*): Hemos escuchado al último orador en el debate sobre este tema.

La Asamblea adoptará ahora una decisión sobre el proyecto de resolución A/72/L.48, titulado “Mejoramiento de la seguridad vial en el mundo”. Doy ahora la palabra al representante de la Secretaría.

Sr. Nakano (Departamento de la Asamblea General y de Gestión de Conferencias (*habla en inglés*): Deseo anunciar que, desde que se presentó el proyecto de resolución, además de las delegaciones que figuran en el documento, los siguientes países se han sumado a la lista de patrocinadores del proyecto de resolución A/72/L.48: Andorra, Angola, Argentina, Australia, Austria, Bangladesh, Bélgica, Brasil, Bulgaria, Burkina Faso, Cabo Verde, Canadá, Chad, Croacia, Chipre, República Checa, Dinamarca, Ecuador, Egipto, Eritrea, Estonia, Finlandia, Grecia, Hungría, Islandia, Irlanda, Japón, Kazajistán, Líbano, Liberia, Libia, Luxemburgo, Malawi, Malta, Mónaco, Mongolia, Montenegro, Marruecos, Myanmar, Palau, Filipinas, Qatar, República de Moldova, Rumania, San Marino, Senegal, Serbia, Singapur, Eslovaquia, Eslovenia, España, Suecia, Sudán, República Árabe Siria, ex República Yugoslava de Macedonia, Turquía, Uganda, República Unida de Tanzania, Uzbekistán y Viet Nam.

El Presidente Interino (*habla en inglés*): ¿Puedo considerar que la Asamblea decide aprobar el proyecto de resolución A/72/L.48?

Queda aprobado el proyecto de resolución A/72/L.48 (resolución 72/271).

El Presidente Interino (*habla en inglés*): Antes de dar la palabra a los oradores para que intervengan en explicación de voto antes de la votación, quisiera recordar a las delegaciones que las explicaciones de voto deberán tener una duración de 10 minutos como máximo y que deberán hacerlas desde su asiento.

Tiene ahora la palabra el representante de los Estados Unidos de América.

Sr. Bagwell (Estados Unidos de América) (*habla en inglés*): Los Estados Unidos se unen hoy a otros Estados Miembros para aprobar la resolución 72/271, relativa a la seguridad vial en el mundo. Sin embargo, los Estados Unidos consideran necesario desvincularse del acuerdo respecto de los párrafos 5, 6, 9, 17, 21, 22 y 24. También sostenemos firmemente que, aun cuando el objetivo de la resolución 72/271 pueda ser bien intencionado, seguimos dudando de que esta resolución sea necesaria, habida cuenta del alto grado de peculiaridad de los problemas locales y nacionales relacionados con la seguridad vial.

Aprovechamos esta oportunidad, como hemos hecho en otras ocasiones, para hacer importantes aclaraciones sobre la parte del texto que se refiere a la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible. Hacemos hincapié en que la Agenda 2030 no es vinculante, no crea ni afecta los derechos ni las obligaciones existentes en virtud del derecho internacional y no establece ningún nuevo compromiso financiero.

Los Estados Unidos reconocen que la Agenda 2030 es un marco mundial para el desarrollo sostenible que puede ayudar a los países en sus esfuerzos en pos de la paz y la prosperidad mundiales. Celebramos el llamamiento que se hace en la Agenda 2030 a favor de la responsabilidad compartida, incluida la responsabilidad nacional, y hacemos hincapié en que todos los países tienen un papel que desempeñar en el logro de su visión. En la Agenda 2030 se reconoce que cada país debe trabajar en pro de su ejecución partiendo de sus propias políticas y prioridades nacionales. Los Estados Unidos entienden que en el párrafo 18 de la Agenda 2030 se exige a los países que apliquen el programa de una manera que sea coherente con los derechos y obligaciones de los Estados en virtud del derecho internacional.

También destacamos nuestro reconocimiento colectivo, en el párrafo 58 de la Agenda 2030, de que en la aplicación se deben respetar y no prejuzgar los mandatos independientes de otros procesos e instituciones,

incluidas las negociaciones. Ello no prejuzga ni sirve de precedente a las decisiones y acciones que están en curso en otros foros. Por ejemplo, la Agenda no representa una promesa de dar acceso a nuevos mercados de bienes o servicios. Además, no interpreta ni altera ningún acuerdo o decisión de la Organización Mundial del Comercio (OMC), incluido el Acuerdo sobre los Aspectos de la Propiedad Intelectual Relacionados con el Comercio.

En lo que respecta al párrafo 20 del preámbulo, a los Estados Unidos les preocupa la inclusión de la frase “normas técnicas” en este tipo de documentos. Las normas y los reglamentos técnicos tienen significados específicos en el contexto de la OMC, y existen compromisos de la OMC relacionados con esos términos. Los Estados Unidos consideran que el uso del término “normas técnicas” en el texto, sin más explicaciones, podría generar confusión en cuanto a cuáles son las normas a las que se hace referencia y en cuanto a si esas normas se ajustan a las definiciones y compromisos que los miembros han adoptado en el marco de la OMC.

Por otra parte, en lo que respecta al párrafo 3, deseamos señalar que nos preocupa el texto empleado para referirse a la aprobación por consenso, así como para alentar la adopción y el uso de indicadores. No quisiéramos que ese texto diera la impresión de que los objetivos e indicadores de la Organización Mundial de la Salud (OMS) fueron aprobados por todos los Estados miembros de esa organización, o que alentamos la aprobación tanto de los objetivos como de los indicadores. En la reunión de este año para debatir los indicadores no se llegó a un consenso final, y no existen planes firmes para continuar el debate en un foro abierto.

Los Estados Unidos se desvinculan del consenso sobre los párrafos 5 y 6. Los Estados Unidos no están de acuerdo ni con la referencia concreta ni con los elogios que se hacen a unos acuerdos que, en muchos de los casos de referencia, fueron concertados en el marco de una suborganización regional de las Naciones Unidas, de la que, en algunos casos, solo un pequeño número de Estados Miembros de la Organización son partes contratantes que buscan alcanzar objetivos de política comercial no siempre coherentes con las obligaciones establecidas por la OMC. En particular, a los Estados Unidos les preocupa en extremo el uso de la declaración para alentar a los miembros a sumarse a esos acuerdos.

Los Estados Unidos se desvinculan del consenso sobre los párrafos 9, 17, 21, 22 y 24. Los Estados Unidos están en desacuerdo con la referencia específica que se hace a las Naciones Unidas, ya que ello proyecta la impresión

de que de alguna manera se prefiere el tipo de norma que aprueban las Naciones Unidas, cuando en realidad las normas se elaboran en un organismo regional y de una manera que no es coherente con la definición de normas internacionales de la OMC. La mención específica de un tipo particular de norma tampoco es necesaria para el objetivo de esos párrafos, o incluso de esta resolución, que es abogar por la seguridad vial. Una formulación neutral que abogue por la adopción de normas sobre la seguridad de los vehículos para todos los nuevos vehículos debe ajustarse al propósito y la intención de esta declaración.

Por último, los Estados Unidos consideran que los Gobiernos nacionales están en mejores condiciones de lograr un equilibrio entre la seguridad y demás factores que influyen en la adopción de normas y reglamentaciones, y no apoyamos ninguna referencia o intento de establecer una norma de las Naciones Unidas.

El Presidente Interino (*habla en inglés*): Hemos escuchado al único orador que hizo uso de la palabra en explicación de posición.

¿Puedo considerar que la Asamblea General desea dar por concluido el examen del tema 12 del programa?

Así queda acordado.

Tema 7 del programa (*continuación*)

Organización de los trabajos, aprobación del programa y asignación de temas

El Presidente Interino (*habla en inglés*): Con miras a que la Asamblea adopte una decisión sobre el proyecto de resolución A/72/L.43, será necesario volver a examinar el tema.

¿Puedo considerar que la Asamblea General decide volver a examinar el tema 11 del programa?

Así queda acordado.

Tema 11 del programa (*continuación*)

El deporte para el desarrollo y la paz: construcción de un mundo pacífico y mejor mediante el deporte y el ideal olímpico

Proyecto de resolución (A/72/L.43)

El Presidente Interino (*habla en inglés*): Tiene ahora la palabra la representante de Turkmenistán para presentar el proyecto de resolución A/72/L.43.

Sra. Ataeva (Turkmenistán) (*habla en inglés*): En nombre de la delegación de Turkmenistán, permítaseme agradecer a todas las delegaciones sus constructivas y fructíferas negociaciones que culminaron con

la redacción del importante proyecto de resolución A/72/L.43, sobre el Día Mundial de la Bicicleta.

Los objetivos mundiales establecidos en los Objetivos de Desarrollo Sostenible pretenden hacer realidad los derechos humanos de todos. El ciclismo ya está cumpliendo esos objetivos en todo el mundo, lo cual es una buena razón para invertir más en él. Lograr un transporte más sostenible es de una importancia vital para la humanidad y el planeta.

La bicicleta desempeña un papel importante en la movilidad en todo el mundo. Las bicicletas, por su conveniencia, sus beneficios para la salud y su asequibilidad podrían ser un método de transporte urbano más utilizado, ya que ayudarían reducir el consumo de energía y las emisiones de dióxido de carbono en todo el mundo. Se estima que 1.000 millones de personas montan en bicicleta todos los días, para desplazarse, para uso recreativo o para hacer deporte.

Como todos sabemos, la bicicleta es una modalidad de transporte al servicio de la humanidad desde hace dos siglos que se utiliza también en el deporte. En este sentido, quisiera señalar que el transporte y el deporte son uno de los principales ejes de la política de Turkmenistán. Señalamos la importancia del deporte como factor importante para lograr el desarrollo sostenible, por lo que nuestro país reitera su firme compromiso de intensificar la cooperación internacional en esta esfera para aplicar los principios de desarrollo y paz, empoderar a las personas y abordar las cuestiones de salud, educación, integración social y otras cuestiones.

En este sentido, Turkmenistán, como miembro del Grupo de Amigos del Deporte para el Desarrollo y la Paz, y uno de los primeros países en promover el transporte, decidió combinar transporte y deporte en la bicicleta en este proyecto de resolución.

Un ejemplo reciente de las actividades de promoción de la bicicleta que se realizan en Turkmenistán fue el encuentro ciclista celebrado el 7 de abril en Asjabad. Ese día, Turkmenistán celebró, junto con la comunidad internacional, el Día Mundial de la Salud. Para ese día se organizó una carrera ciclista masiva, así como muchas otras actividades deportivas en las que participó todo el país y que unieron a miles de personas en torno al concepto del estilo de vida saludable.

El objetivo principal del Día Mundial de la Bicicleta es celebrar anualmente la bicicleta, que se viene utilizando desde hace dos siglos. Uno de los objetivos secundarios es aunar los esfuerzos de los entusiastas de la

bicicleta por presentar el ciclismo como solución a los problemas mundiales en ámbitos tales como el transporte, la contaminación, el cambio climático, la pobreza, la salud y la educación, con un objetivo común y bajo el liderazgo de las Naciones Unidas. Con la declaración de un Día Mundial de la Bicicleta respaldado por las Naciones Unidas se contribuiría a unir las diversas iniciativas civiles dirigidas por ciudadanos en un solo proyecto mundial.

Las Naciones Unidas celebran muchos días relevantes, que destacan iniciativas y logros significativos. La bicicleta, como instrumento leal de la humanidad, también merece un día de reconocimiento.

Expresamos nuestro agradecimiento a las delegaciones que han copatrocinado el proyecto de resolución y esperamos lograr un consenso en la aprobación del proyecto objeto de examen.

El Presidente Interino (*habla en inglés*): La Asamblea procederá ahora a adoptar una decisión sobre el proyecto de resolución A/72/L.43, titulado “Día Mundial de la Bicicleta”. Se ha cerrado el plazo para inscribirse como patrocinador del proyecto de resolución en la plataforma e-Sponsorship.

Tiene la palabra el representante de la Secretaría.

Sr. Nakano (Departamento de la Asamblea General y de Gestión de Conferencias) (*habla en inglés*): Quisiera anunciar que, desde la presentación del proyecto de resolución, y además de las delegaciones que figuran en la lista, los siguientes países se han sumado a la lista de patrocinadores del proyecto de resolución A/72/L.43: Afganistán, Angola, Argentina, Australia, Azerbaiyán, Bahrein, Bangladesh, Bhután, Burkina Faso, Canadá, Chad, Colombia, Costa Rica, Cuba, Egipto, Estonia, Honduras, Islandia, India, Indonesia, República Islámica del Irán, Irlanda, Jordania, Kazajistán, Kirguistán, Líbano, Liberia, Libia, Liechtenstein, Maldivas, Mónaco, Marruecos, Myanmar, Países Bajos, Pakistán, Palau, Perú, Qatar, República de Moldova, Rumania, Serbia, Singapur, Sri Lanka, Sudán, Tailandia, ex República Yugoslava de Macedonia, Túnez, Uzbekistán y República Bolivariana de Venezuela.

El Presidente Interino (*habla en inglés*): ¿Puedo considerar que la Asamblea decide aprobar el proyecto de resolución A/72/L.43?

Queda aprobado el proyecto de resolución A/72/L.43 (resolución 72/272).

El Presidente Interino (*habla en inglés*): ¿Puedo considerar que la Asamblea General desea dar por concluido el examen del tema 11 del programa?

Así queda acordado.

Tema 14 del programa (continuación)

Aplicación y seguimiento integrados y coordinados de los resultados de las grandes conferencias y cumbres de las Naciones Unidas en las esferas económica y social y esferas conexas

Proyecto de decisión (A/72/L.47)

El Presidente Interino (*habla en inglés*): La Asamblea procederá ahora a adoptar una decisión sobre el proyecto de decisión A/72/L.47, titulado “Temas y subtemas de la segunda Conferencia de Alto Nivel de las Naciones Unidas sobre la Cooperación Sur-Sur”.

¿Puedo considerar que la Asamblea decide aprobar el proyecto de decisión A/72/L.47?

Queda aprobado el proyecto de decisión A/72/L.47 (decisión 72/554).

El Presidente Interino (*habla en inglés*): Antes de dar la palabra a los oradores que deseen intervenir para explicar su posición, deseo recordar a las delegaciones que las explicaciones de posición se limitarán a diez minutos y que las delegaciones deberán formularlas desde sus asientos.

Sr. El Ashmawy (Egipto) (*habla en inglés*): Tengo el honor de formular esta declaración en nombre del Grupo de los 77 y China.

En primer lugar, Sr. Presidente, permítame expresarle mi agradecimiento en nombre del Grupo por haber convocado la presente sesión y felicitarnos a todos por haber decidido el tema y los subtemas de la segunda Conferencia de Alto Nivel de las Naciones Unidas sobre la Cooperación Sur-Sur, que se celebrará en la Argentina del 20 al 22 de marzo de 2019.

En este sentido, acogemos con beneplácito el tema general elegido de “La función de la cooperación Sur-Sur y la implementación de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible: retos y oportunidades”, por recomendación del Secretario General. La cooperación Sur-Sur es una expresión de solidaridad entre los pueblos y los países del Sur que contribuye a su bienestar nacional, su autosuficiencia nacional y colectiva y la consecución de los objetivos de desarrollo convenidos internacionalmente.

Además, como se establece en el documento final de la Conferencia de Alto Nivel de las Naciones Unidas sobre la Cooperación Sur-Sur, la cooperación Sur-Sur y su programa deben ser definidos por los países del Sur y seguir orientándose por los principios del respeto de

la soberanía nacional, la titularidad y la independencia nacionales, la igualdad, la no condicionalidad, la no injerencia en los asuntos internos y el beneficio mutuo. La cooperación Sur-Sur ofrece oportunidades para fortalecer la cooperación internacional a fin de lograr los Objetivos de Desarrollo Sostenible. No obstante, permítaseme ser claro al reiterar que la cooperación Sur-Sur no sustituye a la cooperación Norte-Sur, sino que la complementa,

El Grupo de los 77 y China también quisiera aprovechar esta oportunidad para reiterar la solicitud de los Estados Miembros, a través de la resolución 72/237, de que la Dependencia Común de Inspección, al final de su septuagésimo segundo período de sesiones, presente un informe relativo a sus recomendaciones al sistema de las Naciones Unidas para el desarrollo sobre la aplicación de medidas orientadas a seguir fortaleciendo la Oficina de las Naciones Unidas para la Cooperación Sur-Sur.

Por último, quisiera expresar nuestro agradecimiento al Representante Permanente de Uganda por su liderazgo como Presidente del Comité de Alto Nivel sobre la Cooperación Sur-Sur, así como a los demás miembros de la Mesa. Permítaseme también encomiar el empeño constante de la Argentina en fortalecer la cooperación Sur-Sur. Hace 40 años, la Argentina fue sede de la Primera Conferencia de las Naciones Unidas sobre Cooperación Técnica entre los Países en Desarrollo. El próximo año la Argentina organizará la segunda Conferencia de Alto Nivel de las Naciones Unidas sobre la Cooperación Sur-Sur. Tenemos grandes expectativas de que la próxima Conferencia intensifique la cooperación Sur-Sur sobre la base del Plan de Acción de Buenos Aires y el documento final de Nairobi de la primera Conferencia de Alto Nivel sobre la Cooperación Sur-Sur.

Sr. Bagwell (Estados Unidos de América) (*habla en inglés*): Los Estados Unidos apoyan firmemente la cooperación Sur-Sur y triangular. Aunque nos sumamos al consenso sobre el tema y los subtemas de la Conferencia de Alto Nivel sobre la Cooperación Sur-Sur, que se celebrará en Buenos Aires en 2019, aprovechamos esta oportunidad para reiterar nuestro llamamiento a favor de la transparencia y los procesos consultivos en adelante. Esperamos con interés una negociación abierta y transparente sobre el proyecto de documento final, en lugar de un proyecto de resolución simultáneo de la Segunda Comisión. A ese fin, esperamos un calendario detallado de todas las negociaciones y consultas preparatorias de la Conferencia, que entendemos sigue preparándose.

Por último, si bien observamos el documento de antecedentes del Secretario General, nos oponemos

firmemente a utilizar plataformas multilaterales para elevar iniciativas bilaterales o programas que promuevan las políticas o los intereses económicos y políticos de un país. Una cosa es que los Estados Miembros hagan todo lo posible por armonizar sus partidos o políticas nacionales con instrumentos multilaterales; otra cosa, totalmente inapropiada, es que un Estado Miembro intente utilizar los foros de las Naciones Unidas para glorificar el pensamiento político de su actual líder y dar una apariencia de legitimidad a las iniciativas económicas mercantilistas. El propósito de la cooperación Sur-Sur debe ser una alianza auténtica que lleve al desarrollo sostenible, y no la exportación asimétrica del excedente de capacidad de un país a otro, forma de explotación neocolonial.

El Presidente Interino (*habla en inglés*): Hemos escuchado al último orador en explicación de posición.

Escucharemos ahora las declaraciones posteriores a la aprobación de la decisión 72/554.

Tiene ahora la palabra el observador de la Unión Europea.

Sra. Pape (Unión Europea) (*habla en inglés*): Tengo el honor de intervenir en nombre de la Unión Europea y sus Estados miembros.

Acogemos con beneplácito la nota de antecedentes del Secretario General sobre el proceso preparatorio de la Segunda Conferencia de Alto Nivel sobre la Cooperación Sur-Sur, que se celebrará en Buenos Aires en marzo de 2019, así como la decisión 72/554, aprobada hoy. Esperamos con interés un proceso de negociaciones que sea oportuno, abierto, inclusivo y transparente sobre el proyecto de documento final de la Conferencia de Alto Nivel, que comenzará a más tardar en noviembre. En ese contexto, sugerimos también sustituir el proyecto de resolución anual de la Segunda Comisión sobre la cooperación Sur-Sur en 2018 por un proyecto de decisión relativo al proyecto de documento final de la Conferencia y los preparativos.

El Presidente Interino (*habla en inglés*): La Asamblea ha concluido así la presente etapa del examen del tema 14 del programa.

Tema 7 del programa (*continuación*)

Organización de los trabajos, aprobación del programa y asignación de temas

El Presidente Interino (*habla en inglés*): Como recordarán los miembros, en su 72ª sesión plenaria, celebrada el 15 de septiembre de 2017, la Asamblea General decidió asignar el tema 19 del programa a la Segunda Comisión. A fin de que la Asamblea pueda adoptar una

decisión sobre el documento que tiene ante sí en forma expedita, ¿puedo considerar que la Asamblea desea examinar el tema 19 del programa directamente en sesión plenaria y proceder de inmediato a su examen?

Así queda acordado.

Tema 19 del programa (*continuación*)

Desarrollo sostenible

Proyecto de resolución (A/72/L.42)

El Presidente Interino (*habla en inglés*): Tiene ahora la palabra la representante de Turkmenistán para que presente el proyecto de resolución A/72/L.42.

Sra. Ataeva (Turkmenistán) (*habla en inglés*): Tengo el honor de presentar el proyecto de resolución A/72/L.42, titulado “Cooperación entre las Naciones Unidas y el Fondo Internacional para la Rehabilitación del Mar de Aral”. Nos complace destacar el amplio apoyo interregional a este proyecto de resolución. Durante el proceso de negociaciones sobre el texto del proyecto de resolución hicimos todo lo posible por mantener una atmósfera constructiva y lograr el consenso.

El nombre “mar de Aral” se asocia hoy a un desastre ecológico en la región de Asia Central. El mar de Aral era el cuarto mayor lago en el mundo antes de que su caudal comenzara a disminuir. Había puertos y plantas de procesamiento de pescado y las flotas pesqueras navegaban sus costas. Sin embargo, desde la década de 1960, el nivel del mar y el volumen del agua disminuyeron rápidamente debido a la falta de agua de los afluentes principales. En los últimos 50 a 55 años, el volumen de agua en el mar se ha reducido más de 15 veces. Su nivel ha disminuido 29 metros y en su superficie se han formado 5,5 millones de hectáreas de sal marina. Esto ha tenido un efecto negativo en la ecología, la flora y la fauna, así como en la vida de los pueblos de la región.

Las repercusiones amenazadoras de la catástrofe del mar de Aral se han observado hoy en todo el mundo. Según expertos internacionales, sales tóxicas procedentes de la región del mar de Aral están presentes en diversas zonas, por ejemplo, frente a las costas de la Antártida, en los glaciares de Groenlandia, en los bosques de Noruega y en muchas otras partes del mundo. Ahora, lamentablemente, es evidente que la recuperación del mar de Aral ya es imposible. La tarea más importante de nuestro tiempo es reducir la repercusión destructiva de la crisis del mar de Aral sobre el medio ambiente y la supervivencia de millones de personas que viven en la cuenca del mar de Aral.

En 1993, los Jefes de Estado de Asia Central crearon el Fondo Internacional para la Rehabilitación del Mar de Aral, con el objetivo de superar la crisis ecológica y de mejorar la situación social y económica en la cuenca del mar de Aral, la cual, como ha reconocido la comunidad internacional, es una de las mayores catástrofes del siglo XX. A través del proyecto de resolución A/72/L.42, los países patrocinadores desean señalar a la atención de los Estados Miembros de las Naciones Unidas que no será posible resolver este problema sin el apoyo y la asistencia de las instituciones financieras internacionales y de los países desarrollados; tampoco será posible sin el liderazgo de las Naciones Unidas. En el proyecto de resolución se tiene en cuenta que las consecuencias negativas en los planos humanitario, ambiental y socioeconómico de la tragedia de la cuenca del mar de Aral trascienden esa región y constituyen una preocupación mundial. A ese respecto, en el proyecto de resolución se reafirma que uno de los propósitos de las Naciones Unidas en su lucha por resolver los problemas internacionales de carácter económico, social o humanitario es lograr la cooperación internacional. Estamos convencidos de que a través de este proyecto de resolución se brindarán mayores oportunidades para fortalecer la cooperación entre las Naciones Unidas y el Fondo Internacional para la Rehabilitación del Mar de Aral.

Para concluir, esperamos que este importante proyecto de resolución se apruebe por consenso. Instamos a todos los países a sumarse a los patrocinadores y a apoyar el proyecto de resolución A/72/L.42, que imprimirá un impulso adicional a nuestros esfuerzos comunes. También quisiera aprovechar esta oportunidad para dar las gracias a los países que ya han copatrocinado el proyecto de solución.

El Presidente Interino (*habla en inglés*): La Asamblea procederá ahora a adoptar una decisión sobre el proyecto de resolución A/72/L.42, titulado “Cooperación entre las Naciones Unidas y el Fondo Internacional para la Rehabilitación del Mar de Aral”. Ha vencido el plazo para inscribirse en la lista de patrocinadores del proyecto de resolución en la plataforma e-Sponsorship.

Tiene la palabra el representante de la Secretaría.

Sr. Nakano (Departamento de la Asamblea General y de Gestión de Conferencias) (*habla en inglés*): Quisiera anunciar que, desde la presentación del proyecto de resolución, además de las delegaciones mencionadas en el documento A/72/L.42, se han sumado a la lista de patrocinadores del proyecto de resolución los siguientes países: Austria, Azerbaiyán, China, el Ecuador, el

Gabón, Georgia, Letonia, la República de Moldova, la Federación de Rusia, Sudáfrica y Turquía.

El Presidente Interino (*habla en inglés*): ¿Puedo considerar que la Asamblea desea aprobar el proyecto de resolución A/72/L.42?

Queda aprobado el proyecto de resolución A/72/L.42 (resolución 72/273).

El Presidente Interino (*habla en inglés*): Antes de dar la palabra a los oradores para que intervengan en explicación de posición, me permito recordar a las delegaciones que las explicaciones se limitarán a diez minutos y que las delegaciones deberán formularlas desde su asiento.

Sra. Moldoisaeva (Kirguistán) (*habla en ruso*): En 2016, la República Kirguisa adoptó la decisión de congelar su contribución al Fondo Internacional para la Rehabilitación del Mar de Aral y sus órganos conexos en atención a su ineficacia y a que se pensaba que pronto se modificaría y reformaría. Sin embargo, las negociaciones celebradas entre los expertos de la región no arrojaron ningún resultado y, por ello, se decidió que la reforma del Fondo Internacional debería llevarse a cabo a través de negociaciones entre todos sus miembros e incluir a expertos de todos los países miembros, incluidos aquellos que han gestionado el Fondo. Todos los Estados de Asia Central, incluida la República Kirguisa, participaron en las negociaciones. Abrigamos la esperanza de que los países de Asia Central pronto lleguen a un acuerdo sobre la manera de reformar el Fondo con el fin de mejorar su eficacia, teniendo en cuenta los distintos intereses y graves preocupaciones de todos los Estados de Asia Central.

Sr. Salarzai (Afganistán) (*habla en inglés*): Ante todo, quisiera dar las gracias a la Misión Permanente de Turkmenistán por haber liderado la presentación del proyecto de resolución 72/273 y por haber trabajado en pro de su aprobación por consenso. Al expresar nuestro apoyo a la resolución sobre el fortalecimiento de la cooperación entre las Naciones Unidas y el Fondo Internacional para la Rehabilitación del Mar de Aral, quisiéramos destacar algunos aspectos.

En primer lugar, el Afganistán asigna una gran importancia a la promoción y el fortalecimiento de la cooperación regional en todas sus formas. En ese sentido, consideramos que los recursos hídricos son elementos para facilitar plataformas en favor de la colaboración constructiva y de la cooperación. El Afganistán cree que, al utilizarse recursos hídricos comunes, deben respetarse los principios de la gestión integral y sostenible. Por último, en calidad de Estado observador en el Fondo

Internacional para la Rehabilitación del Mar de Aral, el Afganistán reitera a la Asamblea su compromiso constante y función positiva en pro del fomento de la cooperación internacional para hacer frente a los retos a los que se enfrenta el mar de Aral.

El Presidente Interino (*habla en inglés*): Hemos escuchado al último orador en explicación de posición.

La Asamblea ha concluido así la presente etapa del examen del tema 19 del programa.

Tema 117 del programa (*continuación*)

Seguimiento de los resultados de la Cumbre del Milenio

Proyecto de resolución (A/72/L.46)

El Presidente Interino (*habla en inglés*): La Asamblea adoptará ahora una decisión sobre el proyecto de resolución A/72/L.46, titulado “Alcance, modalidades, formato y organización de la tercera reunión de alto nivel de la Asamblea General sobre la prevención y el control de las enfermedades no transmisibles”.

¿Puedo considerar que la Asamblea General desea aprobar el proyecto de resolución A/72/L.46?

Queda aprobado el proyecto de resolución A/72/L.46 (resolución 72/274).

El Presidente Interino (*habla en inglés*): Antes de dar la palabra a los oradores que deseen intervenir en explicación de posición, quisiera recordar a las delegaciones que las explicaciones deberán tener una duración máxima de diez minutos y que las delegaciones deberán formularlas desde su asiento.

Sr. Bagwell (Estados Unidos de América) (*habla en inglés*): Los Estados Unidos apoyan la aprobación de la resolución sobre las modalidades para la prevención y el control de las enfermedades no transmisibles (resolución 72/274). Agradecemos toda la labor realizada por los facilitadores de la resolución, Italia y el Uruguay. También damos las gracias al Uruguay por haber convocado y dirigido la Conferencia Mundial de la Organización Mundial de la Salud sobre las Enfermedades No Transmisibles, presidida por Finlandia y Rusia, y por los esfuerzos dedicados a elaborar su documento final que, en nuestra opinión, es una sinopsis de los debates celebrados en ese momento sobre las enfermedades no transmisibles.

Sigue existiendo la necesidad de abordar urgentemente a nivel mundial las enfermedades no transmisibles, pues son la principal causa de muerte prematura en todo el mundo y suponen el 60% de la carga mundial

de morbilidad. Se está realizando una importante labor para respaldar las medidas nacionales e internacionales en pro de la reducción de la mortalidad general derivada de las enfermedades no transmisibles y en favor de diversas iniciativas para la reducción de riesgos y de la adopción de medidas de control.

Esperamos con interés compartir la experiencia de los Estados Unidos para atender el programa de las enfermedades no transmisibles y contribuir a impulsar ese programa al más alto nivel, lo cual presenta una importante oportunidad para hacer un balance de los logros y desafíos, fomentar la colaboración en todos los sectores e interesados y acelerar los esfuerzos por prevenir y atender las enfermedades no transmisibles.

En el tema de la reunión de alto nivel: “Ampliar las respuestas de múltiples interesados y multisectoriales para la prevención y el control de las enfermedades no transmisibles en el contexto de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible”, se hace hincapié acertadamente en la necesidad imperiosa de trabajar de consuno en todas las disciplinas y con los interesados para avanzar de manera considerable y sostenida hacia el objetivo de reducir en un tercio la mortalidad prematura por enfermedades no transmisibles para 2030 mediante la prevención y el tratamiento, así como promover la salud mental y el bienestar.

Se está realizando una labor sumamente positiva en todos los sectores para atender las enfermedades no transmisibles y la reunión de alto nivel brinda la plataforma para ampliar esas iniciativas que son más eficaces para ayudar a los Estados Miembros a que alcancen nuestra Agenda 2030. Los Estados Unidos celebran la oportunidad de compartir sus experiencias para atender las enfermedades no transmisibles y espera con interés el momento en que podamos movilizar los recursos del mundo académico, la sociedad civil y el sector privado para trabajar por lograr soluciones reales y prácticas que salven la vida de los que padecen de enfermedades no transmisibles.

Esperamos con interés la contribución de la audiencia interactiva que permitirá a todos los interesados la oportunidad de ofrecer enfoques innovadores para avanzar en la prevención y el control de las enfermedades no transmisibles. Los Estados Unidos quisieran compartir las observaciones y preocupaciones siguientes en cuanto al informe del Secretario General (A/72/662) sobre los avances en la prevención y el control de las enfermedades no transmisibles, y también sobre el informe del Director General de la Organización Mundial de la Salud (OMS), que se señalan en la resolución.

Tenemos entendido que hay una revisión del informe de la OMS, y esperamos con interés que se vuelva a publicar en su forma revisada. Esperamos también con interés que se vuelva a publicar el informe del Secretario General. Agradeceríamos recibir confirmación tanto de la OMS como de la Secretaría si estarán disponibles pronto los informes actualizados y si esos informes revisados y actualizados serán la base para seguir trabajando en relación con los preparativos de la reunión de alto nivel.

Los Estados Unidos compartieron su posición en cuanto a la hoja de ruta de Montevideo, que sigue siendo pertinente a medida que continuemos planificando la reunión de alto nivel. Quisiéramos hacer hincapié en que, en vista de los riesgos, factores y causas complejos de las enfermedades no transmisibles, no podremos basar las estrategias de las enfermedades no transmisibles principalmente en la experiencia con el tabaco —producto adictivo que no se compara con los alimentos y las bebidas procesados. Las estrategias relativas a las enfermedades no transmisibles deben ser amplias, eficaces en función de los costos, con base empírica y de carácter multisectorial. Las recomendaciones y las medidas adoptadas deben estar basadas en la ciencia y respaldadas por pruebas de su eficacia para mejorar los resultados de la salud pública y no sencillamente cambiar los patrones de compra, sin las mejoras correspondientes de la salud pública.

Por último, esperamos también con interés un enfoque consensuado a la labor futura de los cofacilitadores y la aprobación de un documento final conciso en el que se reitere el compromiso político en la lucha contra las enfermedades no transmisibles y trace el rumbo para adoptar enfoques más integrales a fin de resolver los problemas de esas enfermedades.

El Presidente Interino (*habla en inglés*): Hemos escuchado al último orador en explicación de posición.

Escucharemos ahora una declaración después de la aprobación de la resolución 72/274.

Doy la palabra al representante del Uruguay.

Sr. Rosselli Frieri (Uruguay) (*habla en inglés*): En nombre del Representante Permanente de Italia, Embajador Cardi, y en el mío propio, quisiera dar las gracias al Presidente de la Asamblea General por habernos confiado la copresidencia, y a todas las delegaciones por su participación constructiva en las negociaciones sobre la resolución 72/274 titulada “Alcance, modalidades, formato y organización de la tercera reunión de alto nivel de la Asamblea General sobre la prevención y el control

de las enfermedades no transmisibles”, y por su compromiso con ella.

Celebramos el consenso alcanzado sobre la aprobación de la resolución hoy, y esperamos con interés trabajar de consuno en los próximos meses en la preparación del amplio examen de 2018 de los progresos alcanzados en la prevención y el control de las enfermedades no transmisibles, que en su mayoría es una cuestión sustantiva para el mundo entero.

Aseguremos a los miembros nuestro compromiso de garantizar que el proceso de consultas sobre el proyecto de documento final que aprobará la Asamblea General sea inclusivo, transparente e impulsado por los Estados Miembros. Junto con el Embajador Cardi, sigo a disposición de los Estados Miembros para trabajar hacia la consecución de los objetivos ambiciosos de nuestra agenda.

El Presidente Interino (*habla en inglés*): Quisiera expresar mi sincero agradecimiento al Embajador Sebastiano Cardi de Italia y al Embajador Elbio Rosselli Frieri del Uruguay, cofacilitadores de las consultas oficiosas, quienes demostraron gran capacidad y paciencia en la celebración de los debates y las complejas negociaciones sobre la resolución 72/274. Agradezco también a los miembros sus valiosas contribuciones para llegar a un acuerdo sobre la resolución.

La Asamblea ha concluido así la presente etapa de su examen del tema 117 del programa.

Tema 123 del programa (*continuación*)

Fortalecimiento del sistema de las Naciones Unidas.

Proyecto de resolución (A/72/L.45)

El Presidente Interino (*habla en inglés*): Doy ahora la palabra a la representante de Honduras para que presente el proyecto de resolución (A/72/L.45).

Sra. Flores (Honduras) (*habla en inglés*): Tengo el honor, en relación con el tema 123 del programa de la Asamblea General en este septuagésimo segundo periodo de sesiones, de presentar el proyecto de resolución A/72/L.45, titulado “Asociación Internacional de Representantes Permanentes ante las Naciones Unidas”. Hacemos extensivo nuestro agradecimiento a la delegación de Belarús por su liderazgo en el proceso de redacción y consultas, y a todos los copatrocinadores y Estados Miembros por su valioso apoyo.

En mayo de 1948, la Asamblea General aprobó la resolución 257 (III), relativa al establecimiento de las misiones permanentes, considerando que su presencia

servía para ayudar a la consecución de los propósitos y principios de la Carta de las Naciones Unidas y las necesarias coordinaciones entre los Estados Miembros y la Secretaría en períodos entre sesiones de los distintos órganos de la Organización, y referenciaba la generalización de las instituciones de las misiones permanentes y la acreditación de los Representantes Permanentes.

La Asociación Internacional se fundó el 2 de febrero de 1988 en la Sede por un grupo de Representantes Permanentes de ideas afines, a título personal, con el objetivo de que sirviera de foro institucional de las constantes comunicaciones entre los Representantes Permanentes ante las Naciones Unidas actuales, anteriores y futuros. El establecimiento de la Asociación impulsó el papel de la comunidad diplomática que prestó servicios con distinción a fin de armonizar las actividades de todas las naciones para la consecución de objetivos comunes.

Según el Presidente de la Asociación Internacional Samir S. Shihabi,

“Los que comparten la responsabilidad de representar a sus países tienen la obligación de respetar a la sociedad en general. Las cualidades, la experiencia, la perspectiva de los miembros distinguidos de la Asociación Internacional constituyen un activo singular para las Naciones Unidas y la comunidad en general”.

El Secretario General Pérez de Cuéllar, miembro y primer patrocinador de la Asociación, dijo que

“Como ex Representante Permanente ante las Naciones Unidas propiamente, estoy convencido de que están decididos a ayudar a las Naciones Unidas en su misión de garantizar la paz, promover y proteger los derechos humanos y alcanzar el desarrollo sostenible. Espero sinceramente que la Asociación disfrute de gran éxito como premio a la imaginación y laboriosidad excepcionales con las que se ha iniciado”.

La Asociación Internacional de Representantes Permanentes, en las tres décadas, por mediación de los Presidentes de la Asociación, las Juntas Ejecutivas y los miembros en general, gracias a los esfuerzos abnegados y a la cooperación conjunta, ha promovido el diálogo entre culturas y ha fortalecido la labor y el prestigio de la Organización y de la comunidad internacional.

Por último, quisiera expresar mi sincera esperanza de que se apruebe por consenso este proyecto de resolución.

El Presidente Interino (*habla en inglés*): La Asamblea procederá ahora a adoptar una decisión sobre el proyecto de resolución A/72/L.45, titulado “Asociación Internacional de Representantes Permanentes ante las Naciones Unidas”.

Doy la palabra al representante de la Secretaría.

Sr. Nakano (Departamento de la Asamblea General y de Gestión de Conferencias): Quisiera anunciar que desde que se presentó el proyecto de resolución A/72/L.45, además de las delegaciones enumeradas en el documento, los siguientes países se han sumado a la lista de patrocinadores: Bangladesh, Cabo Verde, Cuba, Islandia, India, Kazajstán, Malasia, Países Bajos, Pakistán y Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte.

El Presidente Interino (*habla en inglés*): ¿Puedo considerar que la Asamblea General desea aprobar el proyecto de resolución A/72/L.45?

Queda aprobado el proyecto de resolución A/72/L.45 (resolución 72/275).

El Presidente Interino (*habla en inglés*): Doy ahora la palabra al representante de Belarús, quien desea hacer uso de la palabra para explicar su posición con respecto a la resolución que acaba de aprobarse.

Sr. Dapkiunas (Belarús) (*habla en inglés*): Hace dos meses, la Asociación Internacional de Representantes Permanentes ante las Naciones Unidas cumplió 30 años. Hoy, mediante la resolución 72/275, por fin recibe debido reconocimiento, se han prometido mejores instalaciones y el apoyo tan necesario de los expertos en tecnología de la información de las Naciones Unidas.

Nunca es demasiado tarde para hacer lo correcto, y el hecho de haber creado la Asociación Internacional de Representantes Permanentes ante las Naciones Unidas fue algo bueno y correcto. La Asociación no es un club de ocio. Ni siquiera es un sindicato de embajadores, en el sentido convencional de la palabra. A mi juicio, la Asociación es el instrumento más infravalorado para derribar los muros de la formalidad de las Naciones Unidas. A menudo, esos muros, de forma involuntaria o en contra de nuestra voluntad, se construyen con los ladrillos de la ambigüedad y la indiferencia. Son ladrillos cementados con el doble rasero y palabrería.

A lo largo de su continua existencia, la Asociación Internacional de Representantes Permanentes ante las Naciones Unidas ha transmitido una idea simple, pero muy poderosa. A pesar del poder de la institución, las personas siguen siendo lo más importante. Hacer realidad

plenamente la esperanza y las promesas de la Carta de las Naciones Unidas, no se logrará a través de la conjunción mágica de las instrucciones políticas enviadas a las Naciones Unidas desde un sinnúmero de capitales mundiales. Sin embargo, podría ocurrir si los Embajadores de las Naciones Unidas, con el aliento y el apoyo de la actividad de la Asociación, utilizan sus facultades extraordinarias y plenipotenciarias para mantenerse el contacto personal, tener la valentía de conectar, ser abiertos y buscar formas de fomentar una mayor confianza y una empatía más sincera.

La Asociación Internacional de Representantes Permanentes ante las Naciones Unidas no es una máquina. En determinado momento, puede definirse por las características personales de su líder e inspirador. Por ese motivo, hoy quisiera rendir homenaje a todos los Presidentes de la Asociación, cuyo servicio altruista permitió que la Asociación siguiera su curso.

En un plano más personal, quisiera hacer mención específica de los Presidentes de la Asociación de

Representantes Permanentes ante las Naciones Unidas, a quienes he conocido y recuerdo, y cuya labor sincera sirvió de inspiración para el apoyo de Belarús a la causa de la Asociación: el Embajador Mihnea Motoc, de Rumania; el Embajador Hjálmar Hannesson, de Islandia; el Embajador Byrganym Aitimova, de Kazajstán; el Embajador Daniele Bodini, de San Marino, Presidente honorario de la Asociación, quien nos honra con su presencia aquí en el Salón; y la actual Presidenta de la Asociación y quien fue la autora intelectual de la labor que llevó a cabo con dedicación para imprimir una mayor prominencia y visibilidad a la Asociación, la Embajadora Mary Elizabeth Flores, de Honduras. Como coautor del texto inicial de la resolución, quisiera dedicarle con toda humildad este documento de la Asamblea General.

El Presidente Interino (*habla en inglés*): La Asamblea ha concluido así la presente etapa de su examen del tema 123 del programa.

Se levanta la sesión a las 13.05 horas.