

Distr.: Limited
6 April 2018
Arabic
Original: English

الجمعية العامة



الدورة الثانية والسبعون
البند ١٢ من جدول الأعمال
تحسين السلامة على الطرق في العالم

الاتحاد الروسي، وأرمينيا، وألمانيا، وأوروغواي، وبولندا، وبيلاروس، وتايلند،
وتركمانستان، وساموا، وعمان، ونيجيريا، ونيكاراغوا: مشروع قرار

تحسين السلامة على الطرق في العالم

إن الجمعية العامة،

إذ تشير إلى قراراتها ٣٠٩/٥٧ المؤرخ ٢٢ أيار/مايو ٢٠٠٣ و ٩/٥٨ المؤرخ ٥ تشرين الثاني/
نوفمبر ٢٠٠٣ و ٢٨٩/٥٨ المؤرخ ١٤ نيسان/أبريل ٢٠٠٤ و ٥/٦٠ المؤرخ ٢٦ تشرين الأول/أكتوبر
٢٠٠٥ و ٢٤٤/٦٢ المؤرخ ٣١ آذار/مارس ٢٠٠٨ و ٢٥٥/٦٤ المؤرخ ٢ آذار/مارس ٢٠١٠
و ٢٦٠/٦٦ المؤرخ ١٩ نيسان/أبريل ٢٠١٢ و ٢٦٩/٦٨ المؤرخ ١٠ نيسان/أبريل ٢٠١٤ و ٢٦٠/٧٠
المؤرخ ١٥ نيسان/أبريل ٢٠١٦، المتعلقة بتحسين السلامة على الطرق في العالم،

وقد نظرت في مذكرة الأمين العام التي يحيل بها التقرير المتعلق بتحسين السلامة على الطرق في

العالم^(١) والتوصيات الواردة فيه،

وإذ تؤكد من جديد قرارها ١/٧٠ المؤرخ ٢٥ أيلول/سبتمبر ٢٠١٥، والمعنون "تحويل علمنا:
خطة التنمية المستدامة لعام ٢٠٣٠"، الذي اعتمدت فيه مجموعة من الأهداف والغايات العالمية الشاملة
والبعيدة المدى المتعلقة بالتنمية المستدامة، التي تركز على الناس وتفرضي إلى التحول، وتعيد تأكيد التزامها
بالعمل دون كلل من أجل تنفيذ هذه الخطة تنفيذاً كاملاً بحلول عام ٢٠٣٠، وإدراكها أن القضاء على
الفقر بجميع صورته وأبعاده، بما في ذلك الفقر المدقع، هو أكبر تحد يواجهه العالم وشرط لا غنى عنه
لتحقيق التنمية المستدامة، والتزامها بتحقيق التنمية المستدامة بأبعادها الثلاثة - الاقتصادي والاجتماعي

(١) A/72/359.



والبيئي - على نحو متوازن ومتكامل، وبالاستناد إلى الإنجازات التي تحققت في إطار الأهداف الإنمائية للألفية والسعي إلى استكمال ما لم يُنفذ من تلك الأهداف،

وإذ تشير إلى أن أهداف التنمية المستدامة وغاياتها متكاملة وغير قابلة للتجزئة وأنها تحقق التوازن بين الأبعاد الثلاثة للتنمية المستدامة، وإذ تقرُّ بأهمية بلوغ الغايات المتصلة بالسلامة على الطرق، مثل الغاية ٣-٦ التي ترمي إلى خفض عدد الوفيات والإصابات الناجمة عن حوادث المرور إلى النصف بحلول عام ٢٠٢٠، والغاية ١١-٢ التي ترمي إلى توفير إمكانية وصول الجميع إلى نظم نقل مأمونة وميسورة التكلفة ويسهل الوصول إليها ومستدامة، وتحسين السلامة على الطرق، ولا سيما من خلال توسيع نطاق النقل العام، مع إيلاء اهتمام خاص لاحتياجات الأشخاص الذين يعيشون في ظل ظروف هششة والنساء والأطفال والأشخاص ذوي الإعاقة وكبار السن، بحلول عام ٢٠٣٠، وكذلك غايات السلامة على الطرق التي ترمي إلى تعزيز القدرة على الصمود والتكيف في وجه الأخطار وإنشاء بنية تحتية مستدامة وقادرة على الصمود،

وإذ تلاحظ أنه مع اقتراب نهاية عقد العمل من أجل السلامة على الطرق ٢٠١١-٢٠٢٠، يمكن تفادي الغالبية العظمى من الوفيات والإصابات الناجمة عن حوادث المرور، وأنه على الرغم من حدوث بعض التحسُّن في العديد من البلدان، بما في ذلك في البلدان النامية، فإنها ما زالت تمثل مشكلة كبرى تواجه الصحة العامة والتنمية ولها عواقب اجتماعية واقتصادية واسعة النطاق من شأنها، إن لم تعالج، أن تعيق التقدم المحرز صوب بلوغ أهداف التنمية المستدامة،

وإذ تسلّم بأن معاناة البشر، إلى جانب التكاليف التي تتكبدها بعض البلدان والتي تصل إلى نسبة ٥ في المائة من ناتجها المحلي الإجمالي في السنة، تجعل من الحد من الوفيات والإصابات الناجمة عن حوادث المرور أولوية من الأولويات الإنمائية الاجتماعية، خاصة بالنسبة لبعض البلدان، وبأن الاستثمار في السلامة على الطرق له تأثيرٌ إيجابي على الصحة العامة والاقتصاد،

وإذ تأخذ في الاعتبار أن الوفيات والإصابات الناجمة عن حوادث المرور هي أيضاً مسألة من مسائل العدالة الاجتماعية، لأن الفقراء والضعفاء هم أيضاً في أكثر الأحيان مستخدمو الطرق المعرضون للخطر، أي الراجلون وركاب الدراجات ومستخدمو المركبات الآلية ذات العجلتين والثلاث عجلات وركاب وسائل النقل العام غير الآمنة، الذين يتضررون بصورة غير متكافئة ويتعرضون للمخاطر والحوادث على الطرق، الأمر الذي يمكن أن يؤدي إلى دوامة من الفقر تزداد تفاقمًا من جراء فقدان الدخل، وإذ تشير إلى أن الهدف من سياسات السلامة على الطرق ينبغي أن يتمثل في ضمان الحماية للجميع مستخدميها،

وإذ تقر بأن السلامة على الطرق تتطلب معالجة المسائل الأوسع نطاقاً المتعلقة بإتاحة سبل التنقل على نحو منصف، وبأن تعزيز وسائل النقل المستدامة، ولا سيما النقل العام الآمن والمشبي وركوب الدراجات بأمان، يمثل عنصراً رئيسياً من عناصر السلامة على الطرق،

وإذ تأخذ في الاعتبار أهمية تعزيز القدرات المؤسسية ومواصلة التعاون الدولي، بما في ذلك التعاون فيما بين بلدان الجنوب والتعاون الثلاثي والتعاون بين البلدان التي لها طرق مشتركة عبر الحدود والتعاون بين المنظمات الإقليمية والدولية، من أجل مواصلة دعم الجهود الرامية إلى تحسين السلامة على

الطرق، ولا سيما في البلدان النامية، وتقديم الدعم، عند الاقتضاء، بغية بلوغ أهداف عقد العمل وأهداف خطة عام ٢٠٣٠،

وإذ تشدد على أنه في حين أن كل بلد مسؤول في المقام الأول عن تنميته الاقتصادية والاجتماعية وأنه ليس من قبيل المغالاة تأكيد دور السياسات الوطنية والاستراتيجيات الإنمائية في سياق بلوغ أهداف التنمية المستدامة، فإن التمويل العام الدولي يؤدي دوراً مهماً في تكملة الجهود التي تبذلها البلدان لتعبئة الموارد العامة محلياً، ولا سيما في أشد البلدان فقراً وضعفاً، التي تعاني من قلة الموارد المحلية،

وإذ تعرب عن قلقها من أن عدد قتلى حوادث المرور ما زال مرتفعاً ارتفاعاً غير مقبول، ولأن حوادث الاصطدام تمثل سبباً رئيسياً للوفيات والإصابات في جميع أنحاء العالم، حيث تؤدي إلى وفاة أكثر من ١,٣ مليون شخص وإصابة ما لا يقل عن ٥٠ مليون شخص في السنة، مع العلم أن ٩٠ في المائة من هذه الإصابات تحدث في البلدان النامية، وإذ يساورها القلق أيضاً لأن حوادث المرور هي السبب الرئيسي للوفاة في جميع أنحاء العالم بالنسبة للأطفال والشباب الذين تتراوح أعمارهم بين ١٥ و ٢٩ عاماً،

وإذ تعرب أيضاً عن قلقها من استحالة بلوغ الغاية ٣-٦ بوتيرة التقدم الحالية،

وإذ تعرب كذلك عن قلقها من أن اعتماد وتنفيذ تدابير السلامة على الطرق لا يزالان غير كافيين في العديد من البلدان،

وإذ تنوه بالدور القيادي الذي يضطلع به الاتحاد الروسي وعمان في توجيه انتباه المجتمع الدولي إلى أزمة السلامة على الطرق في العالم،

وإذ تفتني على الدول الأعضاء التي تولت دوراً قيادياً باعتماد تشريعات شاملة بشأن عوامل الخطر الرئيسية، بما في ذلك عدم استخدام أحزمة السلامة ومعدات تحزيم الأطفال والخوذ، والقيادة تحت تأثير الكحول والسرعة، وتوجيه الانتباه إلى عوامل الخطر الأخرى من قبيل ضعف الرؤية والظروف الطيبة والأدوية التي تؤثر في القيادة الآمنة والإرهاق واستخدام المخدرات والمؤثرات العقلية والمؤثرات النفسانية والهواتف المحمولة وغيرها من الأجهزة الإلكترونية وأجهزة تبادل الرسائل النصية،

وإذ تشجع الدول الأعضاء على تعزيز الشراكات بين أصحاب المصلحة المتعددين من أجل معالجة سلامة مستخدمي الطرق المعرضين للخطر، وتقديم الإسعافات الأولية لضحايا الحوادث أو الاصطدامات التي تحدث على الطرق، والتدريب والتثقيف، ولا سيما في البلدان النامية وأقل البلدان نمواً،

وإذ تسلّم بالتقدم الذي أحرزته بعض الدول الأعضاء في تزويد ضحايا حوادث المرور وأسرههم بإمكانية حصول الجميع على الرعاية الصحية في مرحلة ما قبل الدخول إلى المستشفى وبعد دخوله وبعد الخروج منه، وفي مرحلتي إعادة التأهيل وإعادة الإدماج،

وإذ تنوه بالعمل الذي تقوم به منظومة الأمم المتحدة، ولا سيما قيادة منظمة الصحة العالمية، بالتعاون الوثيق مع لجان الأمم المتحدة الإقليمية، بغية وضع الخطة العالمية لعقد العمل من أجل السلامة على الطرق ٢٠١١-٢٠٢٠ وتنفيذها ورصد جوانبها المختلفة، وبالترام برنامج الأمم المتحدة للمستوطنات البشرية (موتل الأمم المتحدة) وبرنامج الأمم المتحدة للبيئة ومنظمة الأمم المتحدة للطفولة

ومنظمة العمل الدولية وغيرها من الهيئات بدعم تلك الجهود، وكذلك التزام البنك الدولي والمصارف الإنمائية الإقليمية بتنفيذ مشاريع وبرامج السلامة على الطرق، ولا سيما في البلدان النامية،

وإذ تفتني على منظمة الصحة العالمية لدورها القيادي في الوقاية من الإصابات الناجمة عن حوادث المرور، ولدورها في تنفيذ الولاية التي عهدت بها إليها الجمعية العامة، بأن تنسّق المسائل المتعلقة بالسلامة على الطرق داخل منظومة الأمم المتحدة^(٢)، بالتعاون الوثيق مع لجان الأمم المتحدة الإقليمية، وفي الاستعداد لإصدار التقرير العالمي عن حالة السلامة على الطرق المقبل، والذي سيكون التقرير الرابع ضمن سلسلة من تقارير رصد التقدم المحرز على مدى فترة عقد العمل، على النحو المطلوب في قرار الجمعية ٢٤٤/٦٢،

وإذ تفتني أيضاً على لجان الأمم المتحدة الإقليمية لما تقوم به من عمل من أجل زيادة الأنشطة المتعلقة بالسلامة على الطرق والدعوة إلى تعزيز الالتزام السياسي بالسلامة على الطرق، والعمل من أجل وضع غايات إقليمية ووطنية للحد من الإصابات الناجمة عن حوادث المرور، ولا سيما العمل الذي تضطلع به اللجنة الاقتصادية لأوروبا من أجل إعداد صكوك قانونية تتصل بالسلامة على الطرق في العالم، بما في ذلك وضع اتفاقيات واتفاقات دولية، وإعداد معايير تقنية، واتخاذ قرارات وتقديم توصيات بشأن الممارسات الجيدة في هذا المجال، وكذلك تعهد ٥٨ صكاً قانونياً عالمياً وإقليمياً توفر إطاراً قانونياً وتقنياً مقبولاً من الجميع لتطوير النقل الدولي على الطرق والسكك الحديدية والمجري المائية الداخلية والنقل المتعدد الوسائط،

وإذ تشدد على دور فريق الأمم المتحدة المعني بالتعاون في مجال السلامة على الطرق بوصفه آلية استشارية لتيسير التعاون الدولي في مجال السلامة على الطرق،

وإذ تشيد بالعمل الذي يضطلع به فريق الخبراء التابعان للجنة الاقتصادية لأوروبا، وهما الفريق المعني بلافتات وإشارات الطرق والفريق المعني بتحسين السلامة في المعابر الطرقية المتقاطعة مع السكك الحديدية، وإذ تنوه بمواصلة عمل المنتدى العالمي المعني بسلامة السير على الطرق والمنتدى العالمي لتنسيق الأنظمة المتعلقة بالمركبات من أجل تحسين سلامة المركبات والطرق،

وإذ تلاحظ بعين الرضا مشاريع اللجنة الاقتصادية لأوروبا المتعلقة باستعراض فعالية السلامة على الطرق، المنفذة بالتعاون مع اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لآسيا والمحيط الهادئ واللجنة الاقتصادية لأمريكا اللاتينية ومنطقة البحر الكاريبي، في إطار حساب الأمم المتحدة للتنمية، ومع اللجنة الاقتصادية لأفريقيا بدعم من المبعوث الخاص للأمين العام المعني بالسلامة على الطرق، وكذلك عمل اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لغربي آسيا في مجال تحديد أولويات السلامة على الطرق من أجل تعزيز القدرات الوطنية لإدارة السلامة على الطرق في بلدان مختارة، وإذ تشيد باستحداث وتشغيل نُظم إدارة سلامة المرور على الطرق لأنواع مختلفة من المنظمات، مثل العمل المكثف الذي تقوم به المنظمة الدولية للتوحيد القياسي من أجل إعداد متطلبات نظم إدارة سلامة المرور على الطرق^(٣)،

(٢) انظر القرار ٢٨٩/٥٨.

(٣) ISO 39001: 2012.

وإذ تنوه بعدد من الجهود الدولية المهمة الأخرى في مجال السلامة على الطرق، بما في ذلك قيام الاتحاد الدولي للنقل بالطرق البرية بوضع معايير منسقة معترف بها دولياً للتدريب المهني لأخصائيي النقل بالطرق البرية، وكذلك قيام الرابطة العالمية للطرق بوضع دليل محدث للسلامة على الطرق من أجل تقديم توجيهات للمسؤولين على مختلف المستويات بشأن التدابير التي يمكن أن تعزز سلامة البنى التحتية للطرق،

وإذ ترحب بالجهود التي يبذلها المبعوث الخاص للأمم المتحدة المعني بسلامة الطرق، بدعم من اللجنة الاقتصادية لأوروبا في مجال خدمات السكرتارية، من أجل القيام فعلياً بحشد الالتزام الرفيع المستوى المستمر من أجل السلامة على الطرق من خلال الدعوة إلى التقيد بصكوك الأمم المتحدة القانونية المتعلقة بسلامة الطرق والتوعية بهذه الصكوك، وتبادل الممارسات الجيدة بطرق منها المشاركة في المؤتمرات العالمية والإقليمية، والدعوة إلى حشد مزيد من الأموال من أجل السلامة على الطرق،

وإذ تحيط علماً بتقرير منتدى النقل الدولي التابع لمنظمة التعاون والتنمية في الميدان الاقتصادي، المعنون الإنهاء التام للوفيات والإصابات الخطيرة على الطرق: قيادة تحوّل نمطي نحو منظومة آمنة، وخطاب النوايا الموقّع بين الاتحاد الدولي لعمال النقل والبنك الدولي واتحاد السيارات الدولي لإنشاء مرصد إقليمية لبيانات السلامة على الطرق، وإذ تلاحظ ما يقوم به الاتحاد الدولي لعمال النقل للترويج لموضوع الوقاية الفعالة من حوادث الطرق في مؤتمر القمة المقبل المعني بسلامة وأمن النقل، الذي سيعقد في مدينة لايبزيغ بألمانيا في الفترة من ٢٣ إلى ٢٥ أيار/مايو ٢٠١٨،

وإذ تدرك التزام الدول الأعضاء والمجتمع المدني بمسألة السلامة على الطرق من خلال المشاركة في أسبوع الأمم المتحدة العالمي للسلامة على الطرق، بما في ذلك خلال الأسبوع الرابع الذي نُظم في الفترة من ٨ إلى ١٤ أيار/مايو ٢٠١٧، والذي سلط الضوء على أخطار السرعة من أجل استنهاض الهمم للعمل على وضع التدابير الكفيلة بخفض السرعة وتحسين السلامة على الطرق على الصعيد العالمي،

وإذ تدرك أيضاً استمرار التزام الدول الأعضاء والمجتمع المدني بمسألة السلامة على الطرق، الذي تجلّى في احتفالها باليوم العالمي لإحياء ذكرى ضحايا حركة المرور على الطرق الذي يحل يوم الأحد الثالث من شهر تشرين الثاني/نوفمبر من كل عام،

وإذ تسلّم بالجهود التي تبذلها الدول الأعضاء في مجال المساهمة في السلامة على الطرق على الصعيد الدولي من خلال إجراء البحوث وجمع الأدلة التي سيُستشهد بها في وضع السياسات، وكذلك من خلال التشجيع على تبادل أفضل الممارسات التي تعزز سلامة المركبات والبنى التحتية والسلوك البشري في حركة المرور على الطرق،

وإذ تدرك أن توفير الشروط والخدمات الأساسية اللازمة لمعالجة مسألة السلامة على الطرق مسؤولية تقع في المقام الأول على عاتق الحكومات، ولا سيما بالنظر إلى الدور الحاسم الذي يمكن أن تقوم به الهيئات التشريعية في اعتماد سياسات وقوانين شاملة وفعالة للسلامة على الطرق وتنفيذها، وإذ تقر مع ذلك بأن هناك مسؤولية مشتركة للمضي قدماً نحو إقامة عالم خال من الوفيات والإصابات الخطيرة الناجمة عن حوادث المرور، وبأن معالجة مسألة السلامة على الطرق تتطلب التعاون بين أصحاب المصلحة المتعددين من القطاعين العام والخاص والأوساط الأكاديمية والمنظمات المهنية والمنظمات غير الحكومية ووسائل الإعلام،

وإذ تشي على منظمة الصحة العالمية، إلى جانب اللجان الإقليمية ووكالات الأمم المتحدة الأخرى لتيسير عملية وضع غايات طوعية للفعالية على الصعيد العالمي وما يقابلها من مؤشرات للسلامة على الطرق، على نحو ما طلبته الجمعية العامة في قرارها ٢٦٠/٧٠ وطلبته جمعية الصحة العالمية في قرارها ٦٩-٧ الذي اتخذته في ٢٨ أيار/مايو ٢٠١٦^(٤)،

١ - *تكرر دعوها الدول الأعضاء والمجتمع الدولي إلى تكثيف التعاون على الصعيد الوطني والإقليمي والدولي بغية تحقيق الغايات الطموحة المتعلقة بالسلامة على الطرق الواردة في خطة التنمية المستدامة لعام ٢٠٣٠؛*

٢ - *ترحب باعتماد مؤتمر الأمم المتحدة المعني بالإسكان والتنمية الحضرية المستدامة (الموئل الثالث) الخطة الحضرية الجديدة^(٥)، التي تأخذ في الاعتبار أن غالبية الوفيات والإصابات على الطرق تحدث في المناطق الحضرية، وتولي الاعتبار المناسب للسلامة على الطرق وتوفير النقل العام الآمن والميسور التكلفة والقريب المنال والمستدام وأنماط نقل غير آلية، مع إيلاء اهتمام خاص لاحتياجات الفئات الضعيفة، كالنساء والأطفال والأشخاص ذوي الإعاقة والمسنين؛*

٣ - *ترحب أيضاً بالموافقة بتوافق الآراء على الغايات الطوعية العالمية الاثنتي عشرة للفعالية في ما يتعلق بعوامل مخاطر السلامة على الطرق وآليات تقديم الخدمات في اجتماع الدول الأعضاء في منظمة الصحة العالمية، الذي عقد في جنيف يومي ٢٠ و ٢١ تشرين الثاني/نوفمبر ٢٠١٧، وتلاحظ العمل الذي تقوم به منظمة الصحة العالمية في وضع مؤشرات مقابلة الغرض منها المساعدة على قياس التقدم المحرز نحو تحقيق تلك الغايات، وتشجع على تطبيق هذه المؤشرات، عند الاقتضاء، وتشجّع في هذا الصدد منظمة الصحة العالمية على القيام بأنشطة لدعم البلدان، ولا سيما البلدان في أفريقيا وأقل البلدان نمواً، في التنفيذ وقياس تلك الغايات؛*

٤ - *تشجع الدول الأعضاء على اتخاذ خطوات، باتباع الممارسات الجيدة، نحو تحقيق الغايات الطوعية العالمية للسلامة على الطرق؛*

٥ - *تدعو الدول الأعضاء التي لم تفعل ذلك بعد إلى وضع وتنفيذ خطط وطنية للسلامة على الطرق، عند الاقتضاء، والنظر في اعتماد تشريعات شاملة، تمشياً مع الخطة العالمية لعقد العمل من أجل السلامة على الطرق ٢٠١١-٢٠٢٠، بغية تحقيق هدف زيادة النسبة المئوية للبلدان التي لديها تشريعات شاملة بشأن عوامل الخطر الرئيسية، بما في ذلك عدم استخدام أحزمة السلامة ومعدات تحريم الأطفال وعدم ارتداء الخوذ الواقية والقيادة تحت تأثير الكحول والسرعة، من ١٥ في المائة إلى ٥٠ في المائة على الأقل بحلول عام ٢٠٢٠، على النحو المتفق عليه في القرار ٢٥٥/٦٤، والنظر في تنفيذ تشريعات ملائمة وفعالة وقائمة على الأدلة و/أو العلوم بشأن عوامل الخطر الأخرى المتعلقة بالشرود أثناء القيادة أو القيادة تحت تأثير مخدر؛*

(٤) انظر منظمة الصحة العالمية، الوثيقة WHA69/2016/REC/1.

(٥) القرار ٢٥٦/٧١، المرفق.

٦ - **تؤكد من جديد** دور وأهمية صكوك الأمم المتحدة القانونية المتعلقة بالسلامة على الطرق، مثل اتفاقية عام ١٩٤٩ للسير على الطرق^(٦)، واتفاقية عام ١٩٦٨ للسير على الطرق^(٧)، واتفاقية عام ١٩٦٨ بشأن لافتات وإشارات الطرق^(٨)، واتفاقي عامي ١٩٥٨ و ١٩٩٨ بشأن الأنظمة التقنية المتعلقة بالمركبات، واتفاق عام ١٩٩٧ بشأن التفتيش التقني الدوري للمركبات، واتفاق عام ١٩٥٧ بشأن نقل البضائع الخطرة، في تيسير السلامة على الطرق على الصعيد العالمي والإقليمي والوطني، وتثني على الدول الأعضاء التي انضمت إلى هذه الصكوك القانونية الدولية المتعلقة بالسلامة على الطرق؛

٧ - **تشجع** الدول الأعضاء التي لم تفعل ذلك بعد على النظر في أن تصبح أطرافاً متعاقدة في صكوك الأمم المتحدة القانونية المتعلقة بالسلامة على الطرق، وأن تقوم، بعد الانضمام إليها، بتطبيق الأحكام أو قواعد السلامة الواردة فيها وتنفيذها وتعزيزها؛

٨ - **تشجع** الدول الأعضاء على بذل الجهود من أجل ضمان سلامة وحماية جميع مستخدمي الطرق من خلال بنى تحتية طرقية أكثر أماناً، وبخاصة على الطرق الشديدة الخطورة حيث ترتفع معدلات الحوادث التي تشمل وسائط النقل الآلية وغير الآلية على السواء، من خلال تدابير تجمع بين التخطيط السليم وتقييم السلامة وتصميم وبناء وصيانة الطرق، مع مراعاة جغرافيا البلد؛

٩ - **تدعو** الدول الأعضاء التي لم تفعل ذلك بعد إلى النظر في اعتماد سياسات وتدابير لتنفيذ أنظمة الأمم المتحدة بشأن سلامة المركبات أو ما يعادلها من المعايير الوطنية للتأكد من أن جميع المركبات الآلية الجديدة تستوفي المتطلبات التنظيمية الدنيا المطبقة المتعلقة بحماية الركاب وغيرهم من مستخدمي الطرق، بأن تكون مزودة بأحزمة السلامة وأكياس الهواء ونظم الأمان الفعالة باعتبارها معدات معيارية؛

١٠ - **تدعو أيضاً** الدول الأعضاء التي لم تعالج بعد موضوع السلامة على الطرق بصورة شاملة إلى القيام بذلك، بدءاً بتنفيذ أو مواصلة تنفيذ نظام لإدارة السلامة على الطرق يشمل، حسب الاقتضاء، التعاون بين الإدارات ووضع خطط وطنية للسلامة على الطرق تنسجم والخطة العالمية لعقد العمل؛

١١ - **تدعو** الدول الأعضاء إلى النظر في إنشاء آليات للتقييم الدوري للمركبات لضمان امتثال جميع المركبات الجديدة والمستعملة للأنظمة الأساسية لسلامة المركبات؛

١٢ - **تشجع** الدول الأعضاء على توفير معلومات للمستهلكين عن سلامة المركبات من خلال برامج جديدة لتقييم السيارات تكون مستقلة عن مصنعي المركبات، وتشجع أيضاً الدول الأعضاء على تبادل معلومات المستهلكين هذه مع جهات منها منظمة الصحة العالمية والبلدان الأخرى، ولا سيما البلدان النامية وأقل البلدان نمواً؛

١٣ - **تشجع أيضاً** الدول الأعضاء على أن تعزز وسائط النقل السليمة بيئياً والأمنة والسهلة المنال والميسورة التكلفة، ولا سيما وسائط النقل العام ووسائط النقل غير الآلية، وكذلك تحقيق التكامل

(٦) United Nations, *Treaty Series*, vol. 125, No. 1671.

(٧) المرجع نفسه، المجلد ١٠٤٢، الرقم ١٥٧٠٥.

(٨) المرجع نفسه، المجلد ١٠٩١، الرقم ١٦٧٤٣.

الآمن بين الوسائط المتعددة، باعتبار ذلك وسيلة لتحسين السلامة على الطرق والعدالة الاجتماعية والصحة العامة والتخطيط الحضري، بما في ذلك قدرة المدن على الصمود والروابط بين المناطق الحضرية والريفية، وعلى أن تأخذ في الحسبان، في هذا الصدد، السلامة على الطرق والتنقل في إطار الجهود الرامية إلى تحقيق التنمية المستدامة؛

١٤ - **تشجع كذلك** الدول الأعضاء على اعتماد وتنفيذ وإنفاذ سياسات وتدابير ترمي إلى توفير حماية فعالة للراجلين وللدراجات وتعزيز سلامتهم، مع السعي أيضاً إلى تحسين سلامة الطرق والنائج الصحية الأوسع نطاقاً، ولا سيما الوقاية من الإصابات والأمراض غير المعدية؛

١٥ - **تدعو** الدول الأعضاء إلى إعداد وتنفيذ حملات الترويج الاجتماعي المناسبة للتوعية والاحتفال باليوم العالمي لإحياء ذكرى ضحايا حركة المرور على الطرق، الذي يجل في الأحد الثالث من تشرين الثاني/نوفمبر من كل عام؛

١٦ - **تشجع** الدول الأعضاء على تعزيز الرعاية السابقة لدخول المستشفى، بما في ذلك الخدمات الصحية الطارئة وتدابير الاستجابة الفورية المتخذة في أعقاب الحوادث، والمبادئ التوجيهية للمستشفيات والمصحات المتنقلة بشأن خدمات رعاية ضحايا الصدمات وإعادة تأهيلهم، وتطلب إلى منظمة الصحة العالمية أن تدعم الدول الأعضاء في هذه المساعي؛

١٧ - **تدعو** الدول الأعضاء إلى تبادل أفضل الممارسات والمعايير على المستوى الثنائي والإقليمي والدولي، حسب الاقتضاء، بما في ذلك من خلال منظمة الصحة العالمية، بناء على طلب الدول الأعضاء، بشأن أسباب الحوادث والاصطدامات التي تحدث على الطرق وسبل الوقاية منها، وهو ما يمكن أن يساعد على معالجة الثغرات والعيوب في المعلومات؛

١٨ - **تحث** الدول الأعضاء على تنفيذ السياسات المتعلقة بالسلامة على الطرق من أجل حماية الأشخاص المعرضين للخطر من ضمن مستخدمي الطرق، ولا سيما الأطفال والشباب وكبار السن والأشخاص ذوي الإعاقة، تمشياً مع صكوك الأمم المتحدة القانونية المعتمدة في هذا الصدد، بما فيها اتفاقية حقوق الطفل^(٩) واتفاقية حقوق الأشخاص ذوي الإعاقة^(١٠)؛

١٩ - **تشجع** الدول الأعضاء ومؤسسات القطاع الخاص التي لم تفعل ذلك بعد على إنشاء آلية فعالة للحد من عدد حوادث السير والوفيات الناجمة عن حوادث الطرق والإصابات التي يسببها السائقون المحترفون، بمن فيهم سائقو المركبات التجارية، جراء المخاطر الخاصة بهذه المهنة، ومن ضمنها الإرهاق؛

٢٠ - **تدعو** الدول الأعضاء إلى إدماج المنظور الجنساني إدماجاً كاملاً في جميع عمليات وضع السياسات وتنفيذ السياسات المتعلقة بالتنقل وسلامة الطرق، ولا سيما في ما يتعلق بالطرق والمناطق المحيطة بها والنقل العام؛

٢١ - **تشجع** الدول الأعضاء على وضع وتنفيذ قوانين وسياسات شاملة بشأن الدراجات النارية، بما في ذلك التدريب ومنح رخص القيادة وتسجيل المركبات وظروف العمل واستخدام راكبي

(٩) المرجع نفسه، المجلد ١٥٧٧، الرقم ٢٧٥٣١.

(١٠) مرجع نفسه، المجلد ٢٥١٥، الرقم ٤٤٩١٠.

الدراجات النارية للحوذ ومعدات الحماية الشخصية، في إطار المعايير الدولية القائمة، بالنظر إلى ارتفاع وتزايد أعداد الوفيات والإصابات الناجمة عن حوادث الدراجات النارية بصورة غير متكافئة على الصعيد العالمي، ولا سيما في البلدان النامية؛

٢٢ - **تدعو** الدول الأعضاء إلى وضع سياسات عامة للحد من حوادث المرور المتصلة بالأعمال، بمشاركة أرباب العمل والعمال، من أجل إنفاذ المعايير الدولية المتعلقة بالسلامة والصحة في العمل والسلامة على الطرق والأحوال المناسبة الخاصة بالطرق والمركبات، مع إيلاء اهتمام خاص لمسألة ظروف عمل السائقين المحترفين، بما فيها ظروف عمل سائقي المركبات التجارية؛

٢٣ - **تدعو أيضاً** الدول الأعضاء إلى أن توفر للجرحي والأشخاص الذين أصيبوا بإعاقة بسبب حوادث المرور خدمات إعادة التأهيل وإعادة الإدماج الاجتماعي في مرحلة مبكرة، بما في ذلك في عالم العمل، وأن تقدم الدعم الشامل لضحايا حوادث المرور وأسرههم؛

٢٤ - **تدعو كذلك** الدول الأعضاء إلى مواصلة تنفيذ أطر تأهيل السائقين المحترفين، التي أنشئت استناداً إلى المعايير المعترف بها دولياً، بما في ذلك توفير التدريب وإصدار الشهادات والرخص، وتقييد ساعات القيادة وظروف العمل التي تركز على معالجة الأسباب الرئيسية لحوادث أو اصطدامات المركبات التجارية الثقيلة، مع التسليم بأن شُرود الذهن هو من الأسباب الرئيسية للحوادث أو الاصطدامات؛

٢٥ - **تدعو** الدول الأعضاء إلى تقديم الدعم، حسب الاقتضاء، لأنشطة المبعوث الخاص للأمين العام المعني بسلامة الطرق؛

٢٦ - **ترحب** بالتدابير التي اتخذها الأمين العام ومنظومة الأمم المتحدة لتعزيز السلامة على الطرق من خلال استراتيجية منظومة الأمم المتحدة للسلامة على الطرق، وذلك للحد من الحوادث والخسائر البشرية على الطرق والإصابات الناجمة عن هذه الحوادث في صفوف موظفي الأمم المتحدة والسكان المدنيين في البلدان المضيفة؛

٢٧ - **تطلب** إلى منظمة الصحة العالمية ولجان الأمم المتحدة الإقليمية، وكذلك وكالات الأمم المتحدة الأخرى ذات الصلة، أن تواصل إنجاز الأنشطة الرامية إلى دعم تنفيذ أهداف وغايات عقد العمل والغايات المتصلة بالسلامة على الطرق في خطة عام ٢٠٣٠، مع ضمان الاتساق على نطاق المنظومة؛

٢٨ - **تكرر دعوتها** للحكومات أن تضطلع بدور قيادي في تنفيذ أنشطة دعماً للغايات الطوعية للفعالية على الصعيد العالمي في ما يتعلق بعوامل مخاطر السلامة على الطرق وآليات تقديم الخدمات، وكذلك عقد العمل والغايات المتصلة بالسلامة على الطرق الواردة في خطة عام ٢٠٣٠، مع تشجيع التعاون بين قطاعات متعددة وأصحاب المصلحة المتعددين، بما يشمل جهود الأوساط الأكاديمية والقطاع الخاص والرابطات المهنية والمجتمع المدني، بما في ذلك الجمعيات الوطنية للصليب الأحمر والهلال الأحمر، وتشجيع المزيد من أنشطة ومبادرات التعاون، مثل الشراكة العالمية للسلامة على الطرق التي يستضيفها الاتحاد الدولي لجمعيات الصليب الأحمر والهلال الأحمر، وأنشطة ومبادرات المنظمات غير الحكومية ومنظمات الضحايا ومنظمات الشباب ووسائل الإعلام؛

- ٢٩ - **تطلب** إلى منظومة الأمم المتحدة، بما في ذلك اللجان الإقليمية ومنظمة الصحة العالمية ووكالات الأمم المتحدة الأخرى ذات الصلة، أن تدعم الدول الأعضاء، بناء على طلبها، في سبيل تطبيق الغايات الطوعية العالمية للسلامة على الطرق، متى كان ذلك ملائماً؛
- ٣٠ - **تدعو** منظمة الصحة العالمية إلى أن تواصل، من خلال تقاريرها المرحلية عن حالة السلامة على الطرق في العالم، رصد التقدم المحرز صوب بلوغ أهداف عقد العمل؛
- ٣١ - **تطلب** إلى منظمة الصحة العالمية واللجان الإقليمية للأمم المتحدة أن تيسّر تنظيم أنشطة خلال عام ٢٠١٩ تحضيراً لأسبوع الأمم المتحدة العالمي الخامس للسلامة على الطرق؛
- ٣٢ - **تدعو** جميع أصحاب المصلحة المعنيين والمنظمات الدولية والمصارف الإنمائية ووكالات التمويل والمؤسسات والرابطات المهنية وشركات القطاع الخاص إلى زيادة التمويل لدعم تنفيذ التدابير اللازمة لبلوغ الغايات الطوعية العالمية؛
- ٣٣ - **ترحب** بإنشاء صندوق الأمم المتحدة الاستثماري للسلامة على الطرق للمساعدة على المضي قدماً نحو تحقيق الأهداف المتصلة بالسلامة على الطرق من ضمن أهداف التنمية المستدامة والغايات العالمية ذات الصلة، وتشجّع جميع الجهات المعنية بالسلامة على الطرق على المساهمة في الصندوق؛
- ٣٤ - **تشدد** على الحاجة، في ضوء اقتراب عقد العمل من أجل السلامة على الطرق من نهايته في عام ٢٠٢٠، واقتراب الموعد المحدد في عام ٢٠٢٠ لتحقيق الغاية ٣-٦ من ضمن أهداف التنمية المستدامة والمواعيد المحددة ذات الصلة بالسلامة على الطرق الواردة في خطة عام ٢٠٣٠، إلى تحديد إطار زمني جديد لتخفيض الوفيات والإصابات الناجمة عن حوادث المرور، مع مراعاة الغايات الطوعية العالمية للفعالية في ما يتعلق بعوامل مخاطر السلامة على الطرق وآليات تقديم الخدمات؛
- ٣٥ - **ترحب** بالعرض المقدم من حكومة السويد لاستضافة المؤتمر العالمي الرفيع المستوى الثالث بشأن السلامة على الطرق، المقرر عقده في عام ٢٠٢٠، استكمالاً لأسبوع الأمم المتحدة العالمي الأول للسلامة على الطرق، الذي نُظم في مسقط في عام ٢٠٠٧، والمؤتمر الوزاري العالمي بشأن السلامة على الطرق، الذي عُقد في موسكو في عام ٢٠٠٩، والمؤتمر العالمي الثاني الرفيع المستوى بشأن السلامة على الطرق، الذي عُقد في برازيليا في عام ٢٠١٥، لتجتمع فيه وفود الوزراء والممثلين المعنيين بالنقل والصحة والتعليم والسلامة وما يتصل بذلك من مسائل تتعلق بإنفاذ قوانين المرور، وغيرها من الجهات المعنية من أجل تقليل الوفيات والإصابات الخطيرة الناجمة عن حوادث المرور أو القضاء عليها، واستعراض التقدم المحرز في تحقيق أهداف عقد العمل من أجل السلامة على الطرق والغايات ذات الصلة الواردة في خطة عام ٢٠٣٠، وإتاحة الفرصة للدول الأعضاء لمواصلة مناقشة السبل الكفيلة بتحقيق أهداف تلك الخطة من أجل إعداد إعلان استشاري في الفترة التي تسبق عام ٢٠٣٠؛
- ٣٦ - **توصي** بعقد اجتماع رفيع المستوى بشأن تحسين السلامة على الطرق في العالم، في موعد مناسب بعد عام ٢٠٢٠، بغية تقييم التقدم المحرز في تحقيق الغايات المتعلقة بالسلامة على الطرق الواردة في خطة التنمية المستدامة لعام ٢٠٣٠؛

٣٧ - **تقرر** أن تُدرج في جدول الأعمال المؤقت لدورتها الرابعة والسبعين البند المعنون "تحسين السلامة على الطرق في العالم"، وتطلب إلى الأمين العام أن يقدم إلى الجمعية العامة في تلك الدورة تقريراً عن التقدم المحرز في بلوغ أهداف عقد العمل.
