

الجمعية العامة



الدورة السادسة والسبعون

الجلسة العامة ٩٠

الخميس، ٣٠ حزيران/يونيه ٢٠٢٢، الساعة ١٠/٠٠

نيويورك

الرئيس: السيد شهيد (ملديف)

افتتحت الجلسة الساعة ١٠/٠٥.

التزم أعضاء الجمعية العامة الصمت لمدة دقيقة.

الرئيس (تكلم بالإنكليزية): إن الإحصاءات المتعلقة بالسلامة على الطرق مروعة ومقلقة على حد سواء. فما يقرب من ١,٣ مليون شخص يقتلون بسبب حوادث المرور على الطرق كل عام. ويفقد ما يصل إلى ٣ في المائة من الناتج المحلي الإجمالي السنوي في بعض البلدان بسبب حوادث الطرق. والإصابات الناجمة عن حوادث المرور على الطرق هي السبب الرئيسي للوفيات بين الأطفال والشباب الذين تتراوح أعمارهم بين ١٥ و ٢٩ عاما. وذلك الاتجاه يمكن أن يتغير. ويجب أن يتغير ذلك الاتجاه. ويشكل اجتماع اليوم الرفيع المستوى بشأن تحسين السلامة على الطرق في العالم خطوة نحو القيام بذلك تحديدا. ويمكننا - تحت شعار "أفق عام ٢٠٣٠ للسلامة على الطرق: تأمين عقد للعمل والإنجاز"، - بناء الإرادة السياسية وتقديم الإجراءات الملموسة التي تساعد على إنقاذ الأرواح. وإذ نبدأ مداولاتنا، لدي خمس رسائل أساسية.

أولا، لا يمكن القبول بأي وفيات في شوارعنا. لقد تسامحنا لفترة أطول من اللازم مع وفيات أكثر مما ينبغي. وفوتنا على أنفسنا

اجتماع الجمعية العامة الرفيع المستوى المعني بتحسين السلامة على الطرق في العالم

البند ١٣ من جدول الأعمال (تابع)

تحسين السلامة على الطرق في العالم

مشروع القرار (A/76/L.70)

الرئيس (تكلم بالإنكليزية): أعلن افتتاح الاجتماع الرفيع المستوى للجمعية العامة بشأن تحسين السلامة على الطرق في العالم. ويعقد هذا الاجتماع وفقا للقرار ٣٠٨/٧٥ المؤرخ ٢١ تموز/يوليه ٢٠٢١، وذلك في إطار البند ١٣ من جدول الأعمال، المعنون "تحسين السلامة على الطرق في العالم".

بيان الرئيس

الرئيس (تكلم بالإنكليزية): أود أن أبدأ بالتزام دقيقة صمت حدادا

على جميع الذين قتلوا أو أصيبوا بجروح خطيرة على الطرق في جميع أنحاء العالم.

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



هي المفتاح لتوفير الأطر القانونية والتمويل. وثمة حاجة أيضا إلى استثمار مستدام طويل الأجل للاستفادة من الاستثمارات القائمة في المجالات الأوسع لقطاع النقل.

خامسا وأخيرا، لكل دور يؤديه. فنهج المنظومات الآمنة يقتضي من جميع المعنيين تقاسم المسؤولية عن السلامة على الطرق والمشاركة في تصميم سياسات السلامة على الطرق. ويجب علينا أن نُشرك الشباب، الذين يتأثرون بشكل غير متناسب بالحوادث التي تتعلق بالسلامة على الطرق. ويجب علينا أن نعتمد منظورا جنسانيا في جميع عمليات صنع السياسات، بما في ذلك بكفالة الاستماع إلى أصوات النساء ووجهات نظرهن في تصميم السياسات التي توفر التنقل الآمن والشامل والمأمون. ويجب علينا أن نأخذ في الحسبان آراء من هم في أوضاع هشة، مثل الأشخاص ذوي الإعاقة وكبار السن. ولكل دور مهم يضطلع به، من المخططين الحضريين إلى المهندسين والأوساط الأكاديمية إلى المجتمع المدني. ويجب علينا أن نكفل قبول جميع أصحاب المصلحة لمسؤولياتهم ووضع آليات لدعمهم. ويشمل ذلك جميع المشاركين في تصميم وصيانة طرقنا وتصنيع مركباتنا وإدارة برامج سلامتنا. ودور القطاع الخاص حاسم.

إن اجتماع اليوم الرفيع المستوى المعني بتحسين السلامة على الطرق في العالم فرصة مهمة ومنصة رئيسية لنا لإجراء التغييرات اللازمة لتعزيز الإرادة السياسية وزيادة الاستثمار واستخلاص الدروس المستفادة من أجل تسريع العمل في تنفيذ الخطة العالمية لعقد العمل من أجل السلامة على الطرق ٢٠٢١-٢٠٣٠. وقد حان الوقت الآن، مع ارتفاع الخسائر المأساوية للحوادث على طرقنا، لاتخاذ إجراءات من قبل الحكومات والمجتمعات برمتها. وتوفر أنظمة التنقل الآمن وعدا بمستقبل أكثر أمانا وصحة وأفضل للجميع في كل مكان. فلنغتتم تلك الفرصة.

أعطي الكلمة الآن للأمين العام، معالي السيد أنطونيو غوتيريش.

الأمين العام (تكلم بالفرنسية): أود أن أبدأ بشكر الأعضاء على حضورهم هنا اليوم لتعزيز السلامة على الطرق - أحد التحديات

المجموعة الهائلة من الفوائد البالغة الأهمية التي تتيحها منظومات النقل الآمنة. لقد طفق الكيل. إن السلامة على الطرق تدرج تحت مظلة الحق العالمي في الصحة، وهو حق أساسي لكل إنسان أينما كان ومهما كانت ظروفه. والسلامة أمر بالغ الأهمية.

ثانيا، إن الخطة العالمية لعقد العمل من أجل السلامة على الطرق ٢٠٢١-٢٠٣٠ أساسية للحد من الوفيات وتعزيز التنمية. وتدعو الخطة إلى إحداث تحول جوهري في كيفية تعاملنا مع التنقل. وتحقق أفضل استفادة من استثماراتنا في منظومات النقل الآمنة وتهدف إلى خفض الوفيات التي يمكن منعها إلى النصف بحلول عام ٢٠٣٠. ويسلم نهج المنظومات الآمنة بأن النقل البري نظام معقد له عناصر مترابطة يعزز بعضها بعضا. ولذلك، يجب أن تكون السلامة في صدارة الاهتمامات في تحديد كيفية تنظيم وتصميم وبناء أنظمة التنقل. ويجب إشراك جميع الشركاء وأصحاب المصلحة المشاركين في بناء منظومات نقل مأمونة في صياغة استراتيجيات السلامة على الطرق.

ثالثا، يمكن لهذا الاجتماع الرفيع المستوى أن يمثل منعطفًا حاسما في معالجة مسألة السلامة على الطرق على الصعيد العالمي. ويتعين على الحكومات أن تؤيد الخطة العالمية لعقد العمل من أجل السلامة على الطرق وأن تتخذ إجراءات عاجلة بشأن توصياتها، بما في ذلك عن طريق وضع أهداف وطنية ودون وطنية للتخفيض وتحديد خطط عمل مفصلة واستخدام نهج يشمل الحكومة بأسرها وضمان التمويل المستدام ووضع سياسات وممارسات تراعي الفوارق بين الجنسين وغير تمييزية. وقبل كل شيء، يكتسي تنفيذ الخطة العالمية أهمية بالغة وينبغي أن يسترشد بالممارسات القائمة على الأدلة.

رابعا، القيادة التحويلية والحكم الرشيد أمران أساسيان. ولكي ينجح ذلك، يجب أن تكون السلامة على الطرق أولوية سياسية على أعلى مستويات الحكومة. ويجب على الحكومات أن تقود وتيسر استراتيجية السلامة على الطرق لكل بلد. ويجب عليها أن تنشئ آليات تنسيق واسعة وشاملة للجميع وأن تحافظ عليها من أجل ضمان مشاركة جميع الوزارات والشركاء مشاركة كاملة في بناء نظم نقل آمنة. فالحكومات

نفساني؛ وعدم استخدام أحزمة الأمان والخوذات ومقاعد الأطفال؛ والبنية التحتية للطرق والمركبات غير الآمنة؛ وضعف سلامة المشاة؛ والإنفاذ غير الكافي لقوانين المرور.

إننا بحاجة إلى زيادة التمويل للبنية التحتية المستدامة والأمن، فضلا عن ضخ استثمارات في التنقل الأنظف والتخطيط الحضري الأكثر مراعاة للبيئة، ولا سيما في البلدان المنخفضة والمتوسطة الدخل. إننا بحاجة إلى اعتماد نهج أكثر شمولاً للسلامة على الطرق. وهذا يعني تحسين إدماج السلامة على الطرق في السياسات الوطنية، من التعليم والصحة والنقل إلى التخفيف من آثار تغير المناخ وتخطيط استخدام الأراضي والاستجابة للكوارث.

وأحث جميع الدول الأعضاء على الانضمام إلى اتفاقيات الأمم المتحدة للسلامة على الطرق وتنفيذ خطط عمل تشمل المجتمع بأسره، مع اتباع نهج وقائي قوي. وأحث جميع المانحين على زيادة مساهماتهم المالية والتقنية التي تلمس الحاجة إليها من خلال صندوق الأمم المتحدة للسلامة على الطرق. إن لكل منا دوره في جعل الطرق أكثر أماناً للجميع، في كل مكان. ومعا يمكننا إنقاذ الأرواح ودعم التنمية وتوجيه عالمنا نحو طرق أكثر أماناً، من دون ترك أحد خلف الركب.

الرئيس (تكلم بالإنكليزية): أشكر الأمين العام على بيانه.

وقبل المضي قدماً، وكما أعلنت في رسالتي التي عُمت في ٢٩ حزيران/يونيه، يُقترح أن يتضمن الجزء الافتتاحي من هذا الاجتماع كذلك بياناً يدلي به السيد ستيوارت سيمونسون، المدير العام المساعد لمنظمة الصحة العالمية والممثل الخاص للمدير العام لإصلاح الأمم المتحدة، نيابة عن المدير العام لمنظمة الصحة العالمية.

هل لي أن أعتبر أن الجمعية ترغب في أن تقرر أن يتضمن الجزء الافتتاحي من اجتماعها الرفيع المستوى المعني بتحسين السلامة على الطرق في العالم، المعقود عملاً بالقرار ٣٠٨/٧٥، بياناً يدلي به السيد ستيوارت سيمونسون، المدير العام المساعد لمنظمة الصحة العالمية والممثل الخاص للمدير العام لإصلاح الأمم المتحدة، بالنيابة عن المدير العام لمنظمة الصحة العالمية؟

الحاسمة العديدة التي تواجه عالمنا. وأود كذلك أن أثني على مبعوثي الخاص المعني بالسلامة على الطرق، السيد جان تود، وأن أشكره على قيادته والتزامه الدؤوب.

إن حوادث الطرق وباء صامت متفش. وتمثل جلسة اليوم فرصة حيوية لتحسين الحالة واتخاذ إجراءات ملموسة والعمل من أجل إحداث تغيير دائم. ففي كل عام، يموت ١,٣ مليون شخص على طرقنا، ويصاب ٥٠ مليوناً آخرين بجروح خطيرة. إن حوادث الطرق اليوم هي السبب الرئيسي للوفاة في جميع أنحاء العالم بين صغار السن الذين تتراوح أعمارهم بين ٥ و ٢٩ سنة. ويعيش تسعة من كل ١٠ ضحايا في بلدان منخفضة أو متوسطة الدخل. وهذه المأساة غير مقبولة البتة بالنظر إلى أن العديد من تلك الوفيات يمكن منعها تماماً.

(تكلم بالإنكليزية)

وترتبط الوفيات الناجمة عن حوادث الطرق ارتباطاً وثيقاً بضعف الهياكل الأساسية والتوسع الحضري غير المخطط له وتراخي نظم الحماية الاجتماعية والرعاية الصحية ومحدودية الإمام بالسلامة على الطرق واستمرار أوجه عدم المساواة، داخل البلدان وفيما بينها على السواء. وفي الوقت نفسه، تشكل الطرق غير الآمنة عقبة رئيسية أمام التنمية. فيمكن أن تدفع حوادث المرور أسراً بأكملها إلى الفقر إما من خلال فقدان المعيل أو التكاليف المرتبطة بفقدان الدخل والرعاية الطبية الطويلة. وتخسر البلدان النامية ما بين ٢ و ٥ في المائة من ناتجها المحلي الإجمالي كل عام بسبب حوادث الطرق.

إن الطرق الأكثر أماناً تعزز التنمية المستدامة. وأهدافنا واضحة - خفض الوفيات والإصابات الناجمة عن حوادث المرور على الطرق بمقدار النصف بحلول عام ٢٠٣٠ والنهوض بالتنقل المستدام، مع وضع السلامة في صميمه. إنني أعول على الأعضاء لجذب الانتباه وزيادة الوعي وتعزيز تعاون أشمل والتنسيق على نحو أوثق بين القطاعات وأصحاب المصلحة. إننا بحاجة إلى اتخاذ إجراءات عاجلة أكثر طموحاً إذا أردنا الحد من أكبر المخاطر، مثل السرعة المفرطة؛ والقيادة تحت تأثير الكحول أو أي مؤثرات عقلية أو عقاقير ذات تأثير

تقرر ذلك (المقرر ٧٦/٥٧٠ ألف).

الرئيس (تكلم بالإنكليزية): أعطي الكلمة الآن للسيد ستيفارت سيمونس، المدير العام المساعد لمنظمة الصحة العالمية والممثل الخاص للمدير العام لإصلاح الأمم المتحدة، للإدلاء ببيان باسم المدير العام لمنظمة الصحة العالمية.

السيد سيمونسون (منظمة الصحة العالمية) (تكلم بالإنكليزية): يشرفني أن أدلي بهذه الملاحظات بالنيابة عن الدكتور تيدروس غيبريسوس، المدير العام لمنظمة الصحة العالمية.

إن أنظمة النقل التي نستخدمها كل يوم تفتح العالم لنا. لكنها خطيرة وملوثة ومسرقة. وفي كل عام يموت ما يقرب من ١,٣ مليون شخص في حوادث المرور - أي حوالي ٣ ٥٠٠ روح تزهر كل يوم. وحوادث المرور هي السبب الرئيسي للوفاة بين الأطفال والشباب. ويجلب تزايد استخدام أنظمة النقل بالسيارات معه خطر الوفاة والإصابة وانبعثات غازات الدفيئة وتلوث الهواء والاعتماد على الوقود الأحفوري. والمشاة وراكبو الدراجات، الذين غالبا ما يكونون أكثر أفراد المجتمع حرمانا، موجودون على الطرق جنبا إلى جنب مع حركة المرور عالية السرعة، مما يزيد بشكل كبير من خطر حوادث المرور. وذلك ثمن باهظ أكثر مما ينبغي لدفع مقابل التنقل.

ووضع السلامة في صميم أنظمة النقل لدينا واجب أخلاقي ملح. وتدعو الخطة العالمية لعقد العمل من أجل السلامة على الطرق ٢٠٢١-٢٠٣٠، التي أطلقها الدكتور غيبريسوس العام الماضي، إلى اتباع نهج شامل ومتوازن وقابل للتحقيق لتحسين سلامة الطرق من خلال وضع السلامة في صميم سياسات النقل والبيئة والتخطيط الحضري والتنمية. وتشجع الخطة على المشي الآمن وركوب الدراجات ووسائل النقل العام. إنها تدعو إلى اتخاذ إجراءات بشأن إدارة السرعة وتشدد على أهمية تصميم الهياكل الأساسية للطرق، ومعايير سلامة المركبات والتشريعات بوصفها عناصر رئيسية في إطار النظام الآمن لمنع الوفيات والإصابات.

ويضطلع القطاع الصحي بدور حاسم في منع الوفيات والإعاقات طويلة الأجل. وتلفت الخطة العالمية الانتباه إلى الحاجة إلى تعزيز الاستجابة لما بعد الحادث، بما في ذلك خدمات الرعاية وإعادة التأهيل في حالات الطوارئ من الصدمات. كما تدعو إلى استجابة عادلة للضحايا وأسرهم. وستقود الخطة بالفعل تنفيذ عقد الأمم المتحدة الثاني للعمل من أجل السلامة على الطرق. إن تخفيض الوفيات والإصابات الناجمة عن حوادث المرور على الطرق بنسبة ٥٠ في المائة بحلول عام ٢٠٣٠، في ذلك الصدد، هدف طموح ولكنه قابل للتحقيق. وفي الواقع إن التخفيض بنسبة ٧ في المائة فقط كل عام على مدى العقد المقبل سيؤدي إلى تخفيض بنسبة تزيد على ٥٠ في المائة عموما. ومن المهم لوضعي السياسات أن يدركوا دائما أن التنقل الآمن هو في الأساس حق من حقوق الإنسان.

إن اجتماع الجمعية العامة الرفيع المستوى المعني بالسلامة على الطرق على الصعيد العالمي اليوم هام وحسن التوقيت. ونحن بحاجة إلى الرؤساء ورؤساء الوزراء ورؤساء البلديات والوزراء لقيادة الجهود من خلال ضمان التنسيق بين جميع القطاعات من أجل جعل الطرق آمنة. ويتطلب تحسين تصميم البيئات الحضرية ونظم النقل من أجل حماية وتعزيز الصحة والرفاه نهجا متكاملًا متعدد القطاعات، يسترشد بأطر السياسات، بحيث تسير صحة الإنسان والبيئة جنبا إلى جنب.

وتحت منظمة الصحة العالمية المجتمع المدني والأوساط الأكاديمية والقطاع الخاص على القيام بدورهم لجعل طرقنا آمنة. وينبغي للشباب، بوصفهم الفئة الأكثر تأثرا بحوادث المرور، أن يشاركوا بطرق مجدية في التخطيط لمستقبل تنقلهم. وتحت منظمة الصحة العالمية القادة على أن يستلهموا من الخطة العالمية كأساس لسياساتهم وبرامجهم الوطنية الخاصة بالسلامة. إن الوصول إلى أنظمة نقل آمنة وميسورة التكلفة ويمكن الوصول إليها ومستدامة في متناول اليد. وستكون المناقشات التي ستعقد خلال اليومين المقبلين مفيدة في تعزيز العمل الحكومي بأكمله حول رؤية مشتركة لمستقبل التنقل وصلاته بصحة الإنسان وصحة الكوكب. ويكتسي ذلك أهمية خاصة ونحن نتعافى ونعيد البناء من جائحة مرض فيروس كورونا.

كافية. ولدنيا الآن كذلك العديد من الشركاء، بما في ذلك من خلال الخطة العالمية لعقد العمل من أجل السلامة على الطرق ٢٠٢١-٢٠٣٠، واتفاقيات الأمم المتحدة للسلامة على الطرق وصندوق الأمم المتحدة للسلامة على الطرق والمرفق العالمي للسلامة على الطرق التابع للبنك الدولي والتقرير المرحلي العالمي للسلامة على الطرق والكثير غيرها. ولكن علينا أن نفعل المزيد.

لقد كانت لدي خبرة طويلة في سباقات السيارات، قبل أن أشارك في السلامة على الطرق منذ أكثر من عقد من الزمان. إن من السهل قياس النجاح في السباقات - عندما يفوز شخص ما، فإنه يكون قد أنجز مهمته. وعندما لا يفوز المرء، يكون قد أخفق في إنجاز عمله. ولسوء الحظ، فإن قياس النجاح في السلامة على الطرق ليس بهذه البساطة. فليس من السهل أن نعرف من أنقذنا حياته. فقد يشمل حتى البعض منا هنا اليوم. وما هو مؤكد هو أننا جميعا نعرف شخصا فقد حياته في حادث حركة. إننا بحاجة إلى أن نؤمن بأننا، من خلال التطبيق المطرد للعمل نحو تحقيق هدفنا، سنشهد انخفاضا في العدد المروع للوفيات والإصابات الناجمة عن حوادث المرور.

وحتى لو أحرزنا التقدم في بعض البلدان، فلا يزال هناك تباين غير مقبول بين ما يحدث في العالم المتقدم مقارنة بالعالم النامي. وعلى مدى السنوات الـ ٤٥ الماضية، ازدادت المركبات في أوروبا بثلاثة أضعاف وارتفع عدد الضحايا بخمسة أضعاف. غير أن عدد المركبات وعدد الضحايا أخذ في الازدياد في العالم النامي. فآفريقيا، على سبيل المثال، التي ليس بها سوى ٢ في المائة من المركبات عالميا، بها أعلى معدل وفيات بسبب حوادث الطرق في العالم. إن بعض الحلول بسيطة، مثل تقليل السرعة وارتداء خوذة أو حزام الأمان. والبعض الآخر أكثر تعقيدا. فعلى سبيل المثال، بناء طرق المزدحمة بعيدا عن المدارس يقلل من الوفيات بشكل كبير. ولكن لكي يكون حل كهذا فعالا، نحتاج إلى أن ننخرط مبكرا في مراحل تخطيط المدينة والطرق. وذلك يتطلب مشاركة الجميع. ولهذا السبب نعمل الآن بأقصى ما نستطيع، خلال العقد الثاني للعمل من أجل السلامة على

وأشكر رئيس الجمعية العامة على قيادته في التوصل إلى خاتمة ناجحة لمشروع الإعلان السياسي الموضوعي والتطوعي والعملي المنحى (A/76/L.70) وعلى عقد هذا الاجتماع الرفيع المستوى. كما أشكر الأمين العام ومبعوثه الخاص للسلامة على الطرق، السيد جان تودت، على قيادتهما ورؤيتهما.

وأخيرا، أعرب عن تقديري لجميع أعضاء الجمعية العامة على تقانيهم والتزامهم بالسلامة على الطرق. إن منظمة الصحة العالمية، بعد أن كلفتها الجمعية العامة بقيادة جهود منظومة الأمم المتحدة بشأن السلامة على الطرق، تتطلع إلى العمل مع جميع الأعضاء من أجل جعل الطرق الآمنة حقيقة واقعة في كل بلد على وجه الأرض.

الرئيس (تكلم بالإنكليزية): أعطي الكلمة الآن للسيد جان تود، المبعوث الخاص للأمين العام المعني بالسلامة على الطرق.

السيد تود (تكلم بالإنكليزية): إنه لشرف حقيقي لي أن أفتتح هذا الاجتماع الرفيع المستوى الأول من نوعه للجمعية العامة بشأن السلامة على الطرق على الصعيد العالمي. وبدل تمكننا من عقد هذا الاجتماع على أنه قد تم الاعتراف بالسلامة على الطرق بوصفها مسألة عالمية ملحة تتطلب منا جهدا مشتركا. وقد اكتسبنا الكثير من الخبرة في كيفية معالجة هذه القضية الملحة والمنقذة للحياة خلال عقد العمل الأول من أجل السلامة على الطرق، الذي بدأ في عام ٢٠١٠. ولكن حتى اليوم، تمثل حوادث المرور على الطرق سببا رئيسيا للوفيات والإصابات في جميع أنحاء العالم، حيث تقتل أكثر من ١,٣ مليون شخص وتصيب ما يصل إلى ٥٠ مليون شخص آخر كل عام، وتحدث ٩٠ في المائة من تلك الإصابات في البلدان النامية. ولا يمكن وضع حد لهذا الدمار المتزايد على طرقنا إلا من خلال تضافر الجهود في كل مكان.

وإن نحضر حلقات النقاش والأحداث خلال اليومين المقبلين، يجب علينا أن نضع نصب أعيننا من جديد موضوع تأمين عقد من العمل والإنجاز. فثمة حاجة بالفعل إلى العمل والإنجاز. إن العالم يتحد لمهاجمة التهديد غير المرئي والمتنشي لحوادث الطرق. والزيادة في تمويل السلامة على الطرق في السنوات الأخيرة مشجعة ولكنها ليست

وبموجب أحكام الفقرة ١٨ من مشروع القرار A/76/L.70، فإننا في الجمعية العامة

”نقرر عقد اجتماع رفيع المستوى بشأن تحسين الصحة على الطرق في العالم في عام ٢٠٢٦ في نيويورك، [...] على أن تُحدّد طرائق هذا الاستعراض في موعد لا يتجاوز الدورة الثمانين للجمعية العامة“.

ولن تترتب على اعتماد مشروع القرار أي آثار في الميزانية فيما يتعلق بالميزانية البرنامجية. وعند اتخاذ قرار بشأن شكل الاجتماع الرفيع المستوى ونطاقه وطرائقه، سيعيد الأمين العام تقييم الآثار المترتبة في الميزانية وبلغ الجمعية العامة بذلك وفقا للمادة ١٥٣ من النظام الداخلي للجمعية العامة. وعلاوة على ذلك، ووفقا للممارسة المتبعة، سيحدد موعد الاجتماع الرفيع المستوى بالتشاور مع إدارة شؤون الجمعية العامة والمؤتمرات.

وسيتاح البيان الذي قرأته للتو في يومية الأمم المتحدة تحت وصلة البيانات الإلكترونية لهذه الجلسة.

الرئيس (تكلم بالإنكليزية): تبت الجمعية الآن في مشروع القرار A/76/L.70. هل لي أن أعتبر أن الجمعية تقرر اعتماد مشروع القرار A/76/L.70؟

اعتمد مشروع القرار A/76/L.70 (القرار ٢٩٤/٧٦).

الرئيس (تكلم بالإنكليزية): قبل أن أعطي الكلمة لتعليلات التصويت بعد التصويت، أود أن أذكر الوفود بأن التعليقات تقتصر على ١٠ دقائق وينبغي أن تدلي بها الوفود من مقاعدها.

أعطي الكلمة الآن لممثل الاتحاد الروسي.

السيد تشوماكوف (الاتحاد الروسي) (تكلم بالروسية): أشكركم، السيد الرئيس، على جهودكم الشخصية لكفالة اعتماد الإعلان السياسي بشأن تحسين السلامة على الطرق في العالم (القرار ٢٩٤/٧٦). إننا ممتنون أيضا لرئيس مكتبكم، السفير ناغارجا نايدو كاكاتور، ومكتب

الطرق، الذي ينتهي في عام ٢٠٣٠، لتوحيد جهودنا في المعركة من أجل تحقيق أهداف السلامة على الطرق مع تلك التي تسعى إلى تحقيق أهداف التنمية المستدامة. وبهذه الطريقة يمكننا أيضا تحقيق العديد من أهدافنا العالمية بشأن تغير المناخ ونوع الجنس والمدن والتعليم وصحة الطفل وحقوق الإنسان.

وقد أثبت التاريخ أنه إذا عمل العالم معا بهذه الطريقة، يمكننا تحقيق ما يبدو مستحيلا. فقبل قرن ونصف القرن فقط، كان متوسط العمر المتوقع العالمي عند الولادة حوالي ٣٢ عاما. وهو اليوم ٧٣ عاما، بفضل العلوم الطبية في الغالب، أي بزيادة تفوق ٥٠ في المائة في متوسط العمر المتوقع. ونهدف إلى تقليل وفيات الطرق بأكثر من ٥٠ في المائة. وأماننا وقت أقل بكثير لتحقيق ذلك، ولكن لدينا بالفعل العديد من الحلول. فمن خلال العمل معا لتطبيق نهج منهجي عبر جميع الوسائط النقل لدينا، يمكننا تحقيق هذا الهدف.

ويمكن للجمعية العامة أن تعول على التزامي بتحقيق هدفنا معا. وأتمنى للأعضاء يومين ممتازين من الأحداث المقبلة، هنا في نيويورك.

الرئيس (تكلم بالإنكليزية): استمعنا إلى المتكلم الأخير في الجزء الافتتاحي من الاجتماع الرفيع المستوى. وأود أن أشكر الأمين العام على الوقت الذي خصصه ليكون معنا هذا الصباح. سيغادر الأمين العام الآن بسبب التزاماته الأخرى.

تشرع الجمعية الآن في النظر في مشروع القرار A/76/L.70، المعنون ”الإعلان السياسي للاجتماع الرفيع المستوى المعني بتحسين السلامة على الطرق في العالم“.

وفي ذلك الصدد، أعطي الكلمة لممثلة الأمانة العامة.

السيدة نورمان - شالي (إدارة شؤون الجمعية العامة والمؤتمرات) (تكلمت بالإنكليزية): يصدر هذا البيان الشفوي في سياق المادة ١٥٣ من النظام الداخلي للجمعية العامة. كما سيوزع هذا البيان على الدول الأعضاء.

الرئيس (تكلم بالإنكليزية): استمعنا إلى المتكلم الأخير تعليلاً للتصويت بعد التصويت.

وأغتنم هذه الفرصة لأعرب مرة أخرى عن خالص تقديري لجميع الدول الأعضاء على مشاركتها البناء ودعمها خلال هذه العملية، الأمر الذي مكن من الاتفاق على إعلان سياسي موجز وعملي المنحى، على النحو المنصوص عليه في القرار ٣٠٨/٧٥. كما أعرب عن تقديري لسعادة السيد غبولى ديزيري فولفران إيبو، نائب الممثل الدائم لكوت ديفوار لدى الأمم المتحدة، وسعادة السيد ديمتري تشوماكوف، نائب الممثل الدائم للاتحاد الروسي لدى الأمم المتحدة، على عملهما. كما أشكر رئيس مكتبي، السفير ناغارج نايدو كاكاتور، الذي يسر باقتدار المرحلة الثانية من المفاوضات الحكومية الدولية وأكمل بنجاح العمل المتعلق بوضع إعلان سياسي ختامي.

وقبل أن نبدأ بقائمة المتكلمين في الجزء العام من الجلسة، أود أن أذكر الوفود بأن البيانات ستقتصر، على النحو المبين في القرار ٣٠٨/٧٥، على ثلاث دقائق لفرادى الوفود وخمس دقائق للبيانات التي يدلى بها باسم مجموعة من الدول.

أعطي الكلمة الآن لمعالي السيد فرانسوا باوش، نائب رئيس الوزراء ووزير التنقل والأشغال العامة في لكسمبرغ.

السيد باوش (لكسمبرغ) (تكلم بالإنكليزية): أود أولاً أن أشكركم، السيد الرئيس، على عقد هذه الجلسة الرفيعة المستوى للجمعية العامة بشأن تحسين السلامة على الطرق في العالم، وعلى جهودكم التي مكنتنا من اعتماد الإعلان السياسي بتوافق الآراء صباح اليوم (القرار ٢٩٤/٧٦). على الرغم من جميع الأزمات الأخرى التي نواجهها اليوم، بما في ذلك تغير المناخ والفقر والجوع والأزمات الصحية مثل الجائحة العالمية، فضلاً عن الأزمات الجيوسياسية والحروب، هناك أزمة واحدة يميل الناس إلى نسيانها، وهي السلامة على الطرق.

وكل يوم، يموت أناس في شوارعنا. فما هي الجريمة التي يرتكبونها؟ لا يوجد. إنهم يريدون فحسب الانتقال من مكان إلى آخر.

منظمة الصحة العالمية في الأمم المتحدة في نيويورك على إسهامهما البارز في إعداد هذه الوثيقة الإيجابية.

تؤيد روسيا الإعلان السياسي وترحب باعتماده من قبل الجمعية العامة. فالنص يدعم عدداً من المبادئ الضرورية لتنفيذ عقد العمل الثاني من أجل السلامة على الطرق ٢٠٢١-٢٠٣٠، بما في ذلك الحق في الصحة والنهج الشامل لعدة قطاعات تجاه السلامة على الطرق بمشاركة جميع قطاعات المجتمع وأهمية التخطيط ووضع أهداف محددة. وتتضمن الوثيقة ولايات هامة، بما في ذلك إجراء استعراض منتصف المدة في عام ٢٠٢٦ لتنفيذ عقد العمل الثاني، وتعزيز العمل المتخصص لمنظمة الصحة العالمية.

وفي نفس الوقت، نأسف لأن الجمعية لم تتمكن من اعتماد نص أكثر شمولاً، أعد في إطار ولاية رئيس الجمعية العامة بعد عملية مفتوحة استمرت ستة أشهر. ولذلك فإن الوثيقة لا تجسد بشكل كامل عدداً من المواضيع الهامة، بما في ذلك، في جملة أمور، أنشطة الدعوة والتعليم والتركيز على مستخدمي الطرق الضعفاء والسرعة القصوى والتمويل والتكنولوجيا المتقدمة والبحوث والتوحيد القياسي ودور النقل العام ومساعدة ضحايا حوادث المرور وإسهامات القطاع الخاص وشراكات السلامة على الطرق وعواقب جائحة مرض فيروس كورونا وغيرها.

ويمكن لأي شخص يرغب في القيام بذلك أن يتحقق من أوجه القصور هذه بالرجوع إلى موقع الأمم المتحدة على شبكة الإنترنت، الذي يتضمن النسخة الأصلية من الوثيقة التي قدمت عن طريق إجراء الموافقة الصامتة في ٢٤ أيار/مايو. وتقع المسؤولية عن أوجه القصور هذه على عاتق مجموعة من البلدان التي عرقلت النص على نحو غريب استناداً إلى دوافع سياسية لا صلة لها بموضوع الاجتماع، منتهكة بذلك الممارسة المتبعة ومن دون احترام للعمل الذي تقوم به دول أخرى. والنتيجة هي تقويض السلامة على الطرق، ولا سيما في البلدان النامية. إننا ندين ذلك العمل المدمر الذي لا معنى له، والذي لن يمر مرور الكرام. غير أننا نرحب باعتماد الإعلان السياسي، الذي يمثل تقدماً كبيراً بشأن هذه المسألة.

وبغية تحقيق الهدف الذي حددته الأمم المتحدة لعقد العمل من أجل السلامة على الطرق، وضعت لكسمبرغ خطط عمل تتعلق بالسلامة على الطرق. وتتألف الخطتان، للفترتين ٢٠١٤-٢٠١٨ و ٢٠١٩-٢٠٢٣، على التوالي، مما مجموعه ٥٧ تدبيرا محددا للحد من الوفيات الناجمة عن حوادث الطرق. وهي تشمل مزيجا من التدابير الوقائية والتنقيفية، ولكنها تشمل أيضا تدابير للإنفاذ. ومن خلال تلك البرامج، تمكنا من خفض الوفيات الناجمة عن حوادث الطرق على مدى السنوات العشر الماضية بنسبة ٥٠ في المائة تقريبا. وتُسجل في لكسمبرغ الآن ٣٨ حالة وفاة بسبب حوادث الطرق لكل مليون نسمة كل عام، وهو المتوسط الأوروبي.

ولا يزال أماننا الكثير لنفعله والكثير من العمل الذي ينتظرنا. وهذا هو السبب في أن هدفنا الرئيسي هو تحقيق "الرؤية صفر"، أي صفر وفيات وصفر إصابات. والقيام بذلك سيستغرق وقتا ويتطلب ماثرة سياسية، وبالطبع مالا. ولذلك، عندما سمعت لأول مرة عن خطط إنشاء صندوق الأمم المتحدة للسلامة على الطرق، كان من الواضح تماما لي أنه يتعين على لكسمبرغ أن تكون جزءا منه. وجميع التدابير اللازمة لتحسين السلامة على الطرق - من التدريب والاختبار إلى تثقيف السائقين وزيادة الوعي بالسلامة على الطرق، فضلا عن الإنفاذ الفعال وتحسين البنية التحتية - كلها لها ثمن. ومن أجل مساعدة البلدان في وضع برامجها للسلامة على الطرق ومكافحة الكوارث اليومية على طرقنا، يكتسي ذلك الصندوق الجديد أهمية قصوى. ولذلك، أود أن أشكر جميع المشاركين في تحقيق ذلك وآمل أن ينقذ العديد من الأرواح في السنوات المقبلة.

الرئيس (تكلم بالإنكليزية): أعطي الكلمة الآن لمعالي السيد وي كا سيونغ، وزير النقل في ماليزيا.

السيد سيونغ (ماليزيا) (تكلم بالإنكليزية): أود أن أتكلم بإيجاز عن جهود ماليزيا لتحسين السلامة على الطرق.

تماشيا مع التزاماتنا بموجب عقد الأمم المتحدة الثاني للعمل من أجل السلامة على الطرق ٢٠٢١-٢٠٣٠ وأهداف التنمية المستدامة

وفي بعض البلدان، تمثل الوفيات المرتبطة بالسلامة على الطرق السبب الأكثر شيوعا للوفاة، ولا سيما بين الشباب. وتلك كارثة. وهذا أمر غير مقبول. وتحدث الغالبية العظمى من الوفيات الناجمة عن حوادث الطرق في جميع أنحاء العالم في ما يسمى بالبلدان المنخفضة والمتوسطة الدخل. وكان لدينا وضع مماثل في أوروبا في منتصف السبعينات من القرن الماضي، عندما زادت الوفيات بسبب حوادث الطرق بشكل كبير. وكانت المشاكل هي نفسها إلى حد كبير في كل بلد. فقد كانت معظم الوفيات ناتجة عن أشخاص يقودون سياراتهم بسرعات عالية أو بسبب القيادة في حالة سكر. وكانت السرعة هي السبب الرئيسي للوفيات على الطرق، ولا تزال كذلك. وعلى الرغم من كل جهودنا لبناء طرق أكثر أمانا وعلى الرغم من كل الابتكارات في مجال سلامة المركبات، فإن السرعة هي المشكلة الرئيسية عندما يتعلق الأمر بالسلامة على الطرق.

وإذا فكرنا في البنية التحتية للطرق اليوم، فإننا نراها أساسا كبنية تحتية للسيارات. ولكن في الواقع، ينبغي أن تكون الطرق ممرات متعددة الوسائط تكون آمنة لكل وسيلة نقل، بما في ذلك المشاة وراكبو الدراجات وسائقو السيارات. ويصدق ذلك بصفة خاصة في المناطق الحضرية، حيث يعيش أكثر مستخدمي البنية التحتية ضعفا. علينا أن نبطئ من حركة المرور في تلك المناطق. ويجب أن نعيد مدنا إلى الناس والمشاة وراكبي الدراجات وجميع المستخدمين الآخرين للمركبات البطيئة.

ونحن بحاجة إلى إعادة تنظيم الفضاء العام في مدنا. وعلينا إنشاء مدن للناس. ومن المهم زيادة الوعي بحقيقة أن الفضاء العام ملك للجميع. وأحد أكثر الاتجاهات الجديدة إثارة للقلق فيما يتعلق بالسلامة على الطرق هو شرود ذهن. فالهاتف المحمول أو الجهاز اللوحي أو جهاز الملاحة - كلها عناصر يمكن أن تتسبب في تشتيت انتباه السائقين. وكتابة الرسائل النصية أثناء القيادة لا تقل خطورة عن القيادة في حالة سكر. وإذا أردنا أن نخفض الوفيات والضحايا الناجمة عن حوادث الطرق، فإننا بحاجة إلى خطة عمل شاملة وإرادة سياسية قوية.

في إطار برنامج تقييم الطرق في ماليزيا، بما في ذلك من خلال التأكيد على تخصيص حارات للدراجات النارية على طرقنا التي تم تشييدها حديثاً. وبالإضافة إلى ذلك، يتولى المعهد الماليزي لبحوث السلامة على الطرق أيضاً إقامة شراكات وثيقة مع العديد من المنظمات ذات الصلة في منطقة رابطة أمم جنوب شرق آسيا بغية جعل المجتمع بأسره يلتفت حول الهدف المشترك المتمثل في جعل النقل البري أكثر أماناً. ويمكن أن تؤدي تلك الشراكات إلى تعاون أوسع نطاقاً وتنفيذ مشاريع لتحسين السلامة على الطرق وتبادل الخبرات والمعارف والتجارب بغية جعل الطرق أكثر أماناً لجميع الأطراف المعنية.

وتم إضفاء الطابع المؤسسي على جميع هذه الجهود في إطار خطة السلامة على الطرق في ماليزيا للفترة ٢٠٢٢-٢٠٣٠، التي وضعتها وزارة النقل وبدعم من جميع أصحاب المصلحة المعنيين. وقد أعدت الخطة تمشياً مع توصيات الأمم المتحدة الواردة في قرارها ٢٩٩/٧٤، الذي أعلن الفترة ٢٠٢١-٢٠٣٠ عقداً ثانياً للعمل من أجل السلامة على الطرق. وبالإضافة إلى ذلك، اعتُمدت أيضاً أهداف تتعلق بالسلامة على الطرق، على النحو المبين في هدي التتمية المستدامة ٣-٦ و ١١-٢ في الخطة، بهدف رئيسي هو تحقيق خفض بنسبة ٥٠ في المائة على الأقل في عدد الوفيات الناجمة عن حوادث الطرق بحلول عام ٢٠٣٠. وتشمل الخطة ١٠ مجالات ذات أولوية تم تحديدها على أنها الأكثر أهمية من أجل الحد بدرجة كبيرة من خطر الوفاة والإصابات الخطيرة على الطرق الماليزية. وعلى وجه الخصوص، سيشمل مجالان من المجالات ذات الأولوية، وهما تحديد ركوب دراجات نارية بصورة أكثر أماناً والمركبات الأكثر أماناً، استراتيجيات وبنود عمل رئيسية لتحسين السلامة لراكبي الدراجات النارية وللدراجات النارية في ماليزيا.

في الختام، يسرنا أن نلاحظ اعتماد الجمعية العامة اليوم الإعلان السياسي الصادر عن الاجتماع الرفيع المستوى المعني بتحسين السلامة على الطرق في العالم (القرار ٢٩٤/٧٦)، الذي يؤكد من جديد التزامنا الجماعي بالتعاون الدولي بشأن السلامة على الطرق.

لعام ٢٠٣٠، فإن حكومة ماليزيا، بالتعاون مع حكومات الولايات الإقليمية وشركاء الصناعة والوكالات غير الحكومية وشركاء آخرين في مجال السلامة على الطرق، تعمل جاهدة لكفالة ترسيخ السلامة على الطرق كجزء من قواعدها حياتنا اليومية والتمسك بها كأولوية قصوى في روتين سفر الجميع.

وفي ماليزيا، تشكل وفيات مستخدمي الدراجات النارية أكثر من نصف - على وجه الدقة، ٦٤ في المائة - من مجموع الوفيات السنوية الناجمة عن حوادث الطرق. ولذلك، أصبحت معالجة جوانب السلامة في استخدام الدراجات النارية أمراً بالغ الأهمية في تحقيق هدف خفض الوفيات بسبب الحوادث على الطرق بنسبة ٥٠ في المائة بحلول عام ٢٠٣٠. ويشكل العدد الكبير من المستخدمين والعدد المساوي له تقريبا من الدراجات النارية مقارنة بالمركبات الآلية الأخرى على الطريق تحدياً كبيراً لنا في صياغة سياسات فعالة تتعلق بالسلامة لراكبي الدراجات النارية.

ونولي اهتماماً جاداً للتوصيات التسع التي قدمها فريق الخبراء الأكاديميين التابع لإدارة النقل السويدية في تقريره الرفيع المستوى، ولا سيما التوصيات المتعلقة بالمركبات الأكثر أماناً وانتشاراً تكنولوجياً أكثر أماناً في بناء المركبات وتصميم البنية التحتية. وفي هذا الصدد، فإننا نتطلع بجدية إلى تعزيز اعتماد التكنولوجيا الوقائية للمركبات من خلال إيجاد الطلب عليها والحفاظ على سلاسل التوريد للإنتاج. وشهدنا تأثيراً إيجابياً للغاية على مصنعي السيارات بفضل "برنامج تقييم السيارات الجديدة" التابع لرابطة أمم جنوب شرق آسيا، والذي يهدف إلى زيادة أعداد السيارات الأكثر أماناً ملء على الطرق الماليزية يوماً بعد يوم. كما نعمل من أجل جعل تركيب نظام لمنع انغلاق المكابح إلزامياً في جميع طرز الدراجات النارية الجديدة، وذلك بدءاً بتلك المزودة بمحركات تبلغ سعتها الأسطوانية ١٥٠ وما فوق خلال العامين المقبلين.

ونشارك في البرنامج الدولي لتقييم الطرق منذ عام ٢٠١٦، ونعكف الآن على وضع برنامج يركز بشكل أكبر على سلامة الدراجات النارية

السلامة على الطرق في مناهجهم الدراسية. فالأطفال الذين يكتسبون المعرفة في سن مبكرة يتقنون تكرار الممارسات الجيدة، ومن خلالهم نصل أيضا إلى بقية أفراد الأسرة. ومن أجل تثقيف البالغين أيضا في ثقافة طرق محسنة وأقل عنفا وأكثر شمولاً، أدمجنا خانة ذات منظور جنساني في رخصة القيادة الوطنية. وبالتالي، فإن عملية الحصول على رخصة القيادة تشمل محتوى يساعد على إزالة القوالب النمطية ويكفل حصول النساء وشرائح مختلفة من السكان على نفس الحقوق والفرص عندما يتعلق الأمر باستخدام شبكة الطرق. وقد أكمل أكثر من ١٩٠.٠٠٠ شخص التدريب منذ تنفيذه، ويجري بالفعل تنفيذ برنامج في عواصم المقاطعات الـ ٢٣ في البلد لتزويد النساء ذوات الدخل المنخفض والنساء المعيلات بالأدوات اللازمة للحصول على رخصة القيادة الأولى.

وتلقي الدعم في وقت الحزن هو حاجة ماسة للعديد من الأسر في أعقاب حادث سير، ويمكن للدولة أن تتيح مواردها للمساعدة في تخفيف معاناتهم. ولذلك، لدينا شبكة اتحادية لمساعدة ضحايا حوادث الطرق وأقاربهم عن طريق خط هاتفي محدد للمساعدة - ١٤٩. ونقدم الدائرة الدعم والمشورة للأشخاص مجاناً بعد انقضاء حالة الطوارئ، بما في ذلك عن طريق تقديم الدعم النفسي والمساعدة القانونية والمشورة بشأن الخدمات الاجتماعية، والمساعدة الطبية وإعادة التأهيل، والانتقال والإقامة، والدعم الاقتصادي، من بين موارد أخرى. وقد مكنتنا السياسات التي نروج لها بالفعل من منع حدوث خمس وفيات في المتوسط يومياً، مقارنة بالأرقام على مدى السنوات العشر الماضية، مما يعني أن ٨٢٥ ١ شخصاً إضافياً سنوياً لا يزالون مع أحبائهم.

ولا يزال هناك الكثير مما ينبغي عمله، ونحن نتألم بشدة لكل ضحية على الطريق. ولهذا السبب ما زلنا نعمل على زيادة تحسين معايير بلدنا. وبالتعاون مع سلطات المقاطعات، نقوم بالفعل بتنفيذ نظام اتحادي لتسجيل النقاط لضمان معاملة المواطنين في جميع أنحاء البلد على قدم المساواة أمام القانون وعدم تسوية مخالفاتهم بالوسائل المالية فحسب. وفي هذا الصدد، تبدأ كل رخصة بـ ٢٠ نقطة، تخضم

فلنعمل جميعاً معاً لتحقيق أهداف السلامة النهائية من أجل تحسين حياتنا على الصعيدين الوطني والعالمي.

الرئيس (تكلم بالإنكليزية): أعطي الكلمة الآن لمعالي السيد أليكسيس غيريرا، وزير النقل في الأرجنتين.

السيد غيريرا (الأرجنتين) (تكلم بالإسبانية): أود أن أشكر الأمين العام، السيد أنطونيو غوتيريش، ورئيس الجمعية العامة، الوزير عبد الله شهيد، على عقد هذا الاجتماع الرفيع المستوى الذي يتسم بأهمية بالغة لحماية أمن وأرواح مواطنينا.

وفي الأرجنتين، قمنا بعمل ممتاز فيما يتعلق بالسلامة على الطرق. وتبين آخر الإحصاءات أن عدد الوفيات الناجمة عن حوادث الطرق لا يزال أقل بنسبة ٢٥ في المائة من أرقام ما قبل الجائحة. وقد أمكن تحقيق ذلك بفضل عملنا وتعاوننا، من خلال وكالاتنا الوطنية، مع منظمة الصحة العالمية ومنظمة الصحة للبلدان الأمريكية والمنظمات غير الحكومية الأرجنتينية بشأن سياسات الدولة الملموسة للرقابة والتوعية والدعم، بما في ذلك، على سبيل المثال، عن طريق إطلاق حملات اتصال ومنع القيادة تحت تأثير الكحول من خلال ١٩ عملية مراقبة متزامنة في جميع مقاطعات البلد البالغ عددها ٢٤ مقاطعة.

وتظهر الإحصاءات الحالية انخفاضاً في عدد حالات القيادة تحت تأثير الكحول بمقدار النصف، وهو مثال على ما يمكن تحقيقه عندما يستمر تطبيق السياسة العامة التي تسعى إلى زيادة الوعي بمرور الوقت. وفي هذا الصدد، نراقب السرعة، وننفذ عمليات لمنع القيادة على الكتف الصلب (ممر الطوارئ)، ونعمل بالتعاون مع الحقائق الوزارية السياسية الأخرى للقضاء على سباقات الشوارع تحت الأرض، ونشجع الاستخدام الإلزامي للخوذ لراكبي الدراجات النارية، ونراقب استخدام أحزمة الأمان في السيارات وفي وسائل النقل العام لمسافات طويلة، بالإضافة إلى تجهيزات مقاعد الأطفال، في جملة أمور.

ونحن نعمل بالتعاون مع السلطات القضائية المحلية لتثقيف الناس، وضمان أن يكون لدى معلمي جميع المواد الدراسية التزام بدمج

السيد شو (جامايكا) (تكلم بالإنكليزية): يسر جامايكا أن تشارك في الاجتماع الرفيع المستوى للجمعية العامة المعني بتحسين السلامة على الطرق في العالم بغية التصدي لآفة حوادث الطرق والوفيات. ونرحب بالجهود المخلصة التي تبذلها هذه الهيئة.

على الصعيد العالمي، تتسبب حوادث المرور على الطرق في ما يقرب من ١,٣ مليون حالة وفاة يمكن الوقاية منها وما يقدر بنحو ٥٠ مليون إصابة كل عام، وهي القاتل الرئيسي للأطفال والشباب على مستوى العالم. ولم تسلم جامايكا من الآثار المدمرة لحوادث الطرق، حيث لاحظنا زيادة مطردة في معدلات الوفيات منذ عام ٢٠١٢. وزادت الوفيات في المتوسط بنسبة ١٠ في المائة من عام ٢٠١٢ إلى عام ٢٠١٩. وفي عام ٢٠٢١، قتل ٤٨٧ شخصا على شبكة الطرق في بلدنا، وهو ما يمثل زيادة بنسبة ١٢ في المائة مقارنة بـ ٤٣٣ حالة وفاة في عام ٢٠٢٠. من المقبول عموماً أن الدول النامية، رغم امتلاكها مركبات أقل مقارنة بالبلدان المتقدمة، لديها جزء أكبر من الوفيات على مستوى العالم. والأثر الاجتماعي والاقتصادي على الدول النامية مدمر.

في تشرين الأول/أكتوبر ٢٠٢١، أعلن رئيس وزراء جامايكا، الأونرابل أندرو هولنيس، بصفته المتحدث الرئيسي في إطلاق العقد الثاني للعمل من أجل السلامة على الطرق ٢٠٢١-٢٠٣٠، عن اعتماد نهج النظم الآمنة، الذي لا يزال جوهر العقد الثاني للعمل، مما يرسل إشارة واضحة على التزام جامايكا بهدف الأمم المتحدة المتمثل في خفض الوفيات على الطرق إلى النصف بحلول عام ٢٠٣٠. ونؤكد التزامنا بعقد العمل الثاني من أجل تحديد الأولويات وصياغة السياسات التي تشكل مخططاً لوضع خطط وأهداف وطنية ومحلية.

وتقدر الأمم المتحدة أن ١٣ مليون حالة وفاة و ٥٠٠ مليون إصابة خلال العقد المقبل ستعيق التنمية المستدامة، لا سيما في البلدان المنخفضة والمتوسطة الدخل. وللمساعدة على عكس اتجاه موجة الوفيات والإصابات الناجمة عن حوادث الطرق، يلزم التعاون بين الوكالات المتعددة الأطراف، والبلدان المتقدمة النمو والبلدان النامية،

منها نقاط عن كل مخالفة يرتكبها السائقون، بغض النظر عن المكان الذي ارتكبت فيه المخالفة في البلد. وبفضل هذا النظام، لم يعد التعامل مع الجرائم مجرد ممارسة لتحصيل الغرامات، بل إنه يمكن الحكومة الوطنية أيضاً من الاعتماد على إحصاءات أفضل فيما يتعلق بالامتثال للأنظمة في كل ولاية قضائية محلية في البلد.

ونعمل حالياً من أجل قانون خال من الكحول، والذي تتم مناقشته بالفعل في الكونغرس الوطني، بغية القضاء على أي هامش للتسامح مع مستوى محتوى الكحول في الدم الذي يمكن من خلاله قيادة السيارة في جميع أنحاء البلد. ويطبق القانون بنجاح في عدة مناطق في الأرجنتين بالفعل، وتشير الإحصاءات إلى أن الوفيات والإصابات الناجمة عن حوادث الطرق قد انخفضت نتيجة لذلك. وتشير التقارير إلى أن الكحول موجود في واحد من كل أربعة أشخاص يموتون في حوادث الطرق، وحقيقة أن لدينا أعلى هامش من التسامح في المنطقة تغري السائقين الأرجنتينيين بتخمين كمية الكحول التي يمكن استهلاكها، مما يؤدي إلى تعريض حياتهم وأرواح مواطنيهم للخطر.

كما أننا نضغط من أجل سن قانون ينشئ تصنيفات للجرائم الجنائية المتعلقة بالقتل على الطرق وإصابات الطرق، مع أحكام بالسجن تتراوح من ٨ إلى ٢٥ عاماً والحرمان مدى الحياة من القيادة في الحالات الأكثر خطورة، مثل تلك التي تنطوي على وفيات خلال سباقات الشوارع تحت الأرض. نريد تشديد العقوبات وزيادة الوعي بين السائقين المتهورين الذين يعرضون حياتهم وحياة الآخرين للخطر.

وكل تلك الإجراءات جزء من رؤية واضحة حددها رئيسنا، وهي الرؤية التي تعزز بها الأرجنتين الهدف العالمي المتمثل في خفض الوفيات والإصابات الناجمة عن حوادث الطرق إلى النصف بحلول عام ٢٠٣٠. وهذا التزام تعهدنا به كدولة من خلال وكالتنا الوطنية للسلامة على الطرق، وعلينا التزام بالوفاء به، لأن القيام بذلك يعني حماية أرواح مواطنينا.

الرئيس (تكلم بالإنكليزية): أعطي الكلمة الآن لمعالي السيد أودلي شو، وزير النقل والتعدين في جامايكا.

الطرق ووضع خطط عمل لمكافحة تلك الحوادث. وتلتزم حكومة كمبوديا الملكية بالمبادئ التوجيهية والأنظمة العالمية المتعلقة بالسلامة على الطرق من أجل منع حوادث الطرق والحد منها.

وفقا لتقريرنا السنوي لنظام معلومات حوادث الطرق والضحايا للفترة من ٢٠١٠ إلى ٢٠٢٠، فإن الأسباب الرئيسية لحوادث الطرق تشمل السرعة والتجاوز الخطير وعدم احترام حق الطريق والقيادة تحت تأثير الكحول. وتبين أيضا أن تصميمات الطرق المعيبة والأعطال التقنية للمركبات هي من العوامل المساهمة. لقد عملنا بجد لتعزيز إنفاذ قانون المرور على الطرق وسياستنا الوطنية بشأن السلامة على الطرق وعقد العمل ٢٠١١-٢٠٢٠، الذي يسرني أن أبلغكم بأنه أسفر عن إنفاذ ما يقرب من ٥ ٠٠٠ شخص، وهو اتجاه إيجابي، وإن كان لا يزال أقل من هدفنا المتمثل في إنفاذ قرابة ٧ ٤٠٠ شخص.

وفي أعقاب الإعلان الصادر عن المؤتمر الوزاري العالمي الثالث المعني بالسلامة على الطرق، الذي عقد في ستهولم، فضلا عن وضع الخطة العالمية لعقد العمل من أجل السلامة على الطرق ٢٠٢١-٢٠٣٠، الذي أطلقته منظمة الصحة العالمية واللجان الإقليمية التابعة للأمم المتحدة في ٢٨ تشرين الأول/أكتوبر ٢٠٢١، أنشأت كمبوديا عقد العمل الخاص بها للفترة ٢٠٢١-٢٠٣٠، بهدف الحد من حوادث الطرق بنسبة ٥٠ في المائة. وقدما مؤخرا تطبيقا جديدا للهاتف المحمول يمكن ضبط المرور لدينا من خصم النقاط من رخص القيادة في الوقت الفعلي عند نقطة المخالفة. وأضاف إدخال الكاميرات لالتقاط السرعة والقيادة المنهورة على طرقتنا الوطنية إلى الزيادة المستمرة في الوعي بأنه لن يتم التسامح مع المخالفات المرورية.

وأصدر رئيس وزرائنا بيانا لتذكير مواطنينا بأنه "لن نتعرض اليوم وغدا لحوادث طرق". والحد من حوادث الطرق هو مسؤولية جميع أصحاب المصلحة. ولا يمكن للحكومات أن تفعل ذلك بمفردها. ونحن بحاجة إلى أن يعمل كل من القطاعين العام والخاص والمنظمات غير الحكومية ووسائل الإعلام جنبا إلى جنب مع الحكومة من أجل تنفيذ مستخدمي الطرق بشأن قانون المرور. وفي هذا الصدد، ما فتئت

والشراكات بين القطاعين العام والخاص والمنظمات غير الحكومية، خاصة إذا أردنا تحقيق هدف خفض الوفيات والإصابات على الطرق بنسبة ٥٠ في المائة. وعمل صندوق الأمم المتحدة للسلامة على الطرق حاسم الأهمية لدعم ذلك المسعى. ويستفيد الصندوق من التعاون المالي والتقني من أجل تمويل التدخلات الاستراتيجية المتعلقة بالسلامة على الطرق والتي تحسن الهياكل الأساسية للطرق، وإدارة النقل، وتنقيف الجمهور والرعاية بعد الحوادث.

وتشعر جامايكا بالتفاؤل إزاء نتائج الاجتماع الرفيع المستوى المعني بالسلامة على الطرق في العالم وحدثه الأول لإعلان التبرعات. ونرحب بالفرص المتاحة لإقامة شراكات بغية تحقيق الهدف المشترك المتمثل في الحد من الوفيات الناجمة عن حوادث الطرق على الصعيد العالمي. نحن نعلم أنه يمكننا تحقيق رؤية عدم فقدان أي أرواح بسبب حوادث الطرق، مادامنا نعمل جميعا معا.

الرئيس (تكلم بالإنكليزية): أعطي الكلمة الآن لمعالي السيد شانثول صن، وزير الأشغال العامة والنقل في كمبوديا.

السيد صن (كمبوديا) (تكلم بالإنكليزية): إن حوادث الطرق سبب رئيسي للوفاة في كمبوديا. وفي كل يوم، يقتل خمسة أشخاص في المتوسط ويصاب ١٠ آخرون على الطرق في كمبوديا. ووفقا لدراسة أجراها برنامج الأمم المتحدة الإنمائي، تتكبد كمبوديا خسارة تتراوح بين ٢,٥ و ٣ في المائة تقريبا من ناتجها المحلي الإجمالي سنويا بسبب حوادث الطرق.

وقد أنشأت حكومة كمبوديا الملكية اللجنة الوطنية للسلامة على الطرق، التي يرأسها نائب رئيس الوزراء، وزير الداخلية، بينما يشغل وزير الأشغال العامة والنقل منصب نائب الرئيس الدائم ورئيس الشرطة الوطنية هو نائب الرئيس. ونائب الرئيس الدائم مسؤول عن وضع سياسة السلامة على الطرق، ويتولى رئيس الشرطة الوطنية مسؤولية الإنفاذ. وبالإضافة إلى ذلك، أنشئت لجان فرعية برئاسة حكام المقاطعات لتنفيذ سياسة السلامة على الطرق على مستوى المقاطعات. وتجتمع اللجنة الوطنية للسلامة على الطرق شهريا لاستعراض إحصاءات حوادث

كل عام، يفقد قرابة ١,٣ مليون شخص حياتهم في حوادث المرور على الطرق، ويعاني ما يصل إلى ٥٠ مليون شخص آخرين من إصابات غير مميتة. ووفقا لمنظمة الصحة العالمية، فإن أكثر من ٩٠ في المائة من الوفيات المرتبطة بحركة المرور تحدث في البلدان المنخفضة والمتوسطة الدخل مثل ملديف. وتوضح هذه الإحصاءات الساحقة أنه في حين أن السلامة على الطرق مسألة تتعلق بالصحة العامة، فإن لها أيضا تداعيات اجتماعية واقتصادية. وتتسبب الإصابات الناجمة عن حوادث المرور في خسائر اقتصادية كبيرة بين الأفراد وأسرهم ودولهم. وهي تكلف معظم البلدان ٣ في المائة من ناتجها المحلي الإجمالي.

وتلاحظ ملديف مع القلق أن الإصابات الناجمة عن حوادث المرور هي السبب الرئيسي للوفاة بين الأطفال والشباب. وهذا صحيح حتى في ملديف. ومن المؤسف أن الضحايا الذين يسقطون في الغالب تتراوح أعمارهم بين ١٨ و ٣٠ عاما. وعادة ما تكون الحوادث نتيجة للقيادة المتهورية. ومع أخذ تلك الحقائق في الاعتبار، تؤيد ملديف بقوة تنفيذ حد أقصى للسرعة بواقع ٣٠ كيلومتر في الساعة في الشوارع التي يتعايش فيها المشاة وحركة المرور. ولئن كانت حدود السرعة ضرورية لجعل طرقنا أكثر أمانا، فإنها تشجع أيضا خيارات النقل المستدامة التي يمكن أن تساعد في تقليل انبعاثات المركبات الضارة التي تسهم في تغير المناخ.

إن تغير المناخ هو التهديد الحاسم لهذا القرن. وما زال يشكل خطرا كبيرا على الدول الجزرية الصغيرة النامية مثل ملديف. وهو يمثل أخطر التهديدات لبقائنا وقدرتنا على البقاء، بما في ذلك من خلال فقدان الأراضي. ونحن بحاجة إلى بذل المزيد من الجهد لتشجيع المجتمعات الحضرية الآمنة والصالحة للعيش فيها، مع وجود أحياء مصممة لتعزيز التنقل بدون كربون، بما في ذلك من خلال الدعوة إلى المشي وركوب الدراجات.

وتؤدي السلامة على الطرق دورا متزايدا الأهمية في تيسير الحصول على العمل والتعليم، والحد من الفقر وأوجه عدم المساواة، فضلا عن التخفيف من أثر تغير المناخ. وهو مرتبط بشكل غير

اللجنة الوطنية للسلامة على الطرق تعمل مع مختلف غرف التجارة في كمبوديا لكي يقوم الأعضاء بتنقيف موظفيهم بشأن قانون المرور على الطرق. واعتمدت اللجنة أيضا أفضل الممارسات المتبعة في بلدان أخرى في مجال السلامة على الطرق وقامت بمواءمتها.

وعلى الرغم من أن حوادث الطرق تكلفنا ما يتراوح بين ٢,٥ و ٣ في المائة في المتوسط من الناتج المحلي الإجمالي، مما يجعل السلامة على الطرق شاغلا رئيسيا للصحة العامة، فلم يخصص التمويل اللازم لمكافحة المشكلة بشكل كاف بسبب قيود الميزانية. وفي هذا الصدد، أحث جميع الشركاء الإنمائيين على المساهمة في تكلفة التنفيذ الفعال لبرامج السلامة على الطرق في جميع الدول الأعضاء.

ونحن نقدر حقا موضوع هذا الاجتماع ومفهومه، فضلا عن حلقات النقاش الثلاث. ويتطلع وفدنا إلى التعلم من هذا الاجتماع بشأن مختلف الآليات والدعم التقني متاح للحد من حوادث الطرق.

الرئيس (تكلم بالإنكليزية): أعطي الكلمة الآن لمعالي السيدة عائشة ناهولا، وزيرة النقل والطيران المدني في ملديف.

السيدة ناهولا (ملديف) (تكلم بالإنكليزية): أود أن أشكركم، سيدي الرئيس، على عقد هذا الاجتماع الرفيع المستوى بشأن تحسين السلامة على الطرق في العالم، كجزء من العقد الثاني للعمل من أجل السلامة على الطرق ٢٠٢١-٢٠٣٠. وأود أيضا أن أهنيء الدول الأعضاء وجميع أصحاب المصلحة على نجاحهم في اعتماد إعلان سياسي عملي المنحى (القرار ٧٦/٢٩٤). وأنا على ثقة من قدرتنا على بث المزيد من الإرادة السياسية لجعل طرقنا أكثر أمانا. وترحب ملديف بتحديد هدف خفض عدد الوفيات والإصابات الناجمة عن حوادث المرور بنسبة ٥٠ في المائة على الأقل بحلول عام ٢٠٣٠. ويشجعنا بقوة التزام الأعضاء في ذلك الصدد.

وللتنقل دور حيوي في جميع جوانب حياتنا. ونظم النقل البري المأمونة والفعالة ذات أهمية بالغة في حياتنا اليومية، لأنها تحسن فرص الحصول على الغذاء والتعليم والعمالة وخدمات الرعاية الصحية. وفي

يعقد هذا الاجتماع الرفيع المستوى على خلفية عدم اليقين المرتبط بعواقب جائحة مرض فيروس كورونا، والحالة الاقتصادية الدولية الحادة، والتهديدات المتزايدة للسلام والأمن الدوليين. إن التحديات المختلفة التي تواجه العالم تدعونا جميعاً إلى العمل والمطالبة بمزيد من الشجاعة والجهد والإبداع والتضامن. وإلى جانب تلك التحديات المعروفة جيداً، هناك تهديد خطير مماثل يعرض حياة البشر للخطر ويعوق التنمية المستدامة، ألا وهو، بالطبع، السلامة على الطرق.

في بداية هذا العقد الثاني من العمل من أجل السلامة على الطرق ٢٠٢١-٢٠٣٠، لا تزال حوادث الطرق تتسبب في ما يقدر بحوالي ١,٣ مليون حالة وفاة وأكثر من ٥٠ مليون إصابة خطيرة في جميع أنحاء العالم كل عام. وإن ٩٠ في المائة من الوفيات الناجمة عن حوادث المرور تحدث في البلدان المنخفضة والمتوسطة الدخل، وأكثر من ٥٥ في المائة منها بين مستخدمي الطرق المعرضين للخطر، بمن فيهم المشاة وراكبو الدراجات الهوائية والدراجات النارية.

وفي بوركينا فاسو، ارتفع عدد حوادث الطرق بين عامي ٢٠١٩ و ٢٠٢١ من ٥٧٨ ٢٠ إلى ١١٨ ٢٥، وهو ما يمثل زيادة بنسبة ١٥,١٣ في المائة في المتوسط سنوياً. وارتفع عدد الإصابات من ٦٥٣ ١٣ إلى ٣٤٠ ١٥، في حين ارتفع عدد الوفيات من ٩٧٨ إلى ٢٧٢ ١ - بزيادة متوسطها ٥,٦٢ في المائة و ٠,٩ في المائة، على التوالي، سنوياً. والعواقب الاجتماعية والاقتصادية لحوادث الطرق هائلة. وعلى وجه الخصوص، تقدر التكلفة الاقتصادية بنسبة ٣ في المائة من الناتج المحلي الإجمالي، وهي نفس نسبة المساعدة الإنمائية الرسمية لدينا. ولذلك أصبحت السلامة على الطرق شاغلاً رئيسياً للدول وللأمم المتحدة على السواء. وفي هذا الصدد، أود أن أشيد بالجهود العديدة التي تبذلها منظومة الأمم المتحدة لدعم الخطوات التي تتخذها الدول للتصدي للتحديات التالية: الارتقاء بالسلامة على الطرق إلى مرتبة الأولوية الوطنية؛ وتشجيع الحكومات على وضع وتنفيذ سياسات لتحسين السلامة على الطرق؛ ووضع المعايير والإرشادات التقنية استناداً إلى الأدلة العلمية؛ وتعبئة أصحاب المصلحة من

مباشر بتحقيق العديد من أهداف التنمية المستدامة. وتؤيد ملديف الخطة العالمية لعقد العمل من أجل السلامة على الطرق ٢٠٢١-٢٠٣٠، وتحث الدول الأعضاء على وضع خطط وأهداف وطنية.

إن تحسين السلامة على الطرق مسؤولية مشتركة. وخفض عدد حوادث الطرق يتطلب اتخاذ إجراءات متضافرة وتعاونية من جانب عدة قطاعات. والقيادة والخطوط الواضحة للمسؤولية المؤسسية والمساءلة أمران حاسمان. ويجب علينا أيضاً أن نشرك القطاع الخاص والمجتمع المدني والأوساط الأكاديمية. وبينما نضغط من أجل وضع تدابير وإجراءات استباقية، يجب أن نواجه الواقع القاسي. وينبغي ألا تقف سياسة أي دولة في طريق السياسات التي يمكن أن تؤدي إلى مجتمعات أكثر أماناً. ويمكن أن يكون لعمل صغير واحد تأثير دائم على حياة شخص ما. ويمكن إنقاذ الأرواح بالتخلي عن العادات المتهورة. لقد حان الوقت لكي نشمر عن سواعدها ونبدأ العمل.

وستقف ملديف بقوة مع الدول الأعضاء الأخرى في قيادة المبادرات الرامية إلى جعل طرقنا أكثر أماناً وضمان الرخاء وتكافؤ الفرص والنجاح الاقتصادي للجميع في جميع أنحاء العالم.

الرئيس (تكلم بالإنكليزية): أعطي الكلمة الآن لمعالي السيد محمود زامبلغري، وزير النقل والتنقل الحضري والسلامة على الطرق في بوركينا فاسو.

السيد زامبلغري (بوركينا فاسو) (تكلم بالفرنسية): في البداية، أود أن أعرب عن تقديري وامتثاني للأمم المتحدة على إشراك بوركينا فاسو في هذا الاجتماع الرفيع المستوى، وهو ما يتيح لنا فرصة طيبة لتشاطر آرائنا بشأن السلامة على الطرق على الصعيد العالمي استناداً إلى تجاربنا وخبرات الآخرين، وإلى دور الأمم المتحدة في ذلك المجال.

واسمحوا لي أن أعرب عن تحياتي الحارة لكم، سيدي الرئيس، وأن أهنئكم على التميز الذي ترأستم به عملنا. ولتكن حكمتكم وخبرتكم الواسعة مصدر إلهام وتوجيه لجهودنا حتى نتمكن من تحقيق الأهداف التي حددناها لأنفسنا. ومن جهتي، أود أن أؤكد لكم دعم وفدي الكامل وتعاوني الوثيق في هذه المساعي.

ولمواجهة تلك التحديات، تحتاج بوركينا فاسو إلى دعم شركائها للمساعدة في تمويل أنشطة السلامة على الطرق وبناء القدرات التقنية لمكتبها الوطني للسلامة على الطرق. وعلاوة على ذلك، تعترف حكومة بوركينا فاسو مواصلة جهود الإصلاح الجارية بالفعل ولن تدخر جهداً لتحسين نهجها إزاء هذه المسألة على أساس يومي من أجل الوفاء بالتزاماتها المتعلقة بالسلامة لصالح السكان.

وأخيراً، أود أن أجدد الإعراب عن عميق امتناني وخالص تحيات وفدي على التنظيم الدقيق لهذا الاجتماع.

الرئيس (تكلم بالإنكليزية): أعطي الكلمة الآن لمعالي السيد توماس إنيروث، وزير الهياكل الأساسية في السويد.

السيد إنيروث (السويد) (تكلم بالإنكليزية): في كل عام، يقتل ١,٣ مليون شخص في حوادث المرور على الطرق. والإصابات الناجمة عن حوادث المرور هي أكثر أسباب الوفاة شيوعاً بين الشباب على مستوى العالم. وهذا أمر غير مقبول. ويجب أن نبث شعوراً بالإلحاح في طموحاتنا المتعلقة بالسلامة على الطرق. وفي الماضي، كانت السلامة على الطرق معزولة عن مجالات السياسة العامة الأخرى وتُعامل كعملية منفصلة تقريباً. ولكننا تعلمنا الآن أنه يمكن تحقيق المزيد إذا نظرنا إلى السلامة على الطرق كجزء من صورة أكبر، كجزء من تحقيق أهداف التنمية المستدامة، وكوسيلة لبناء مجتمع أكثر أماناً واستدامة للجميع.

عندما حظيت السويد بشرف استضافة المؤتمر الوزاري العالمي الثالث المعني بالسلامة على الطرق في ستهولم عام ٢٠٢٠، كان طموحي أن يتيح لنا إعلان ستهولم الفرصة لإظهار التزامنا القوي بتعزيز السلامة على الطرق وتبادل خبراتنا، وأن نعمل معاً من خلال ذلك من أجل تحقيق أهداف التنمية المستدامة العالمية وخطة التنمية المستدامة لعام ٢٠٣٠، ليس أقلها فيما يتعلق بالمناخ والمساواة بين الجنسين.

وفي عالم يزداد استقطاباً، حيث غالباً ما تكون الاختلافات بين البلدان في بؤرة التركيز بدلاً من التحديات المشتركة، نحتاج إلى المزيد

القطاع الخاص والأوساط الأكاديمية والمجتمع المدني للعمل بفعالية من أجل تحسين السلامة على الطرق؛ وتشجيع الدول الأعضاء على الاستعراض الدوري لمبادرات السلامة على الطرق التي اتخذتها والتقدم المحرز وتقديم تقارير عنها.

وليس ثمة حاجة للتأكيد على الضرورة الملحة لمواجهة تلك التحديات، بالنظر إلى أن تحقيق أهداف التنمية المستدامة يعتمد جزئياً على ذلك. والواقع أن وجود شبكة طرق مأمونة وفعالة وتلبي احتياجات جميع المواطنين يساعد على تيسير الوصول العادل إلى التعليم والرعاية الصحية والغذاء. كما أنه يساعد على ربط جميع أنحاء البلد وبالتالي يعزز إقامة روابط اقتصادية واجتماعية وبيئية بين المناطق الحضرية والضواحي والمناطق الريفية.

وبوركينا فاسو، من جانبها، تود أن تؤكد من جديد استعدادها لمواصلة التعاون المثمر القائم دائماً بين بلدنا ومنظومة الأمم المتحدة، وخاصة فيما يتعلق بتحسين السلامة على الطرق. ويحدوني الأمل في أن يمكننا تبادل الآراء اليوم من تعزيز تلك الشراكة واستكشاف أنواع أخرى من التعاون على الصعيدين الإقليمي والدولي. وعلى أي حال، فإن بلدي حاضر هنا اليوم لاستلهم تجربة البلدان الأخرى التي تواجه هذه المسألة بشكل مباشر أكثر، فضلاً عن تشاطر آرائنا بشأن تنفيذ مبادرات السلامة على الطرق.

ولذلك، فإننا ندرك الحاجة الملحة إلى تنفيذ حلول عاجلة ومناسبة. وفي هذا الصدد، وضعت حكومة بوركينا فاسو سياسة وطنية للسلامة على الطرق منذ عام ٢٠٠٩، تركز على أربعة نهج استراتيجية تتعلق بالإدارة المؤسسية للسلامة على الطرق، وتدريب مستخدمي الطرق وتوعيتهم، والحالة التقنية للمركبات، وسلامة الهياكل الأساسية للطرق. وعلى الرغم من التزامنا بتحسين السلامة على الطرق من خلال تنفيذ سياسة وطنية للسلامة على الطرق، فقد واجهنا صعوبات مختلفة، بما في ذلك عدم وجود آلية تمويل مستدامة للسلامة على الطرق، وسوء إدارة البيانات المتعلقة بحوادث المرور، وعدم تنفيذ النصوص التنظيمية، وعدم وجود عمليات تفتيش وعقوبات منتظمة للسلامة على الطرق.

التزامي والتزام السويد الكامل بتحقيق ذلك. سننقذ الأرواح ونعطي الأمل للأجيال القادمة. لقد حان وقت العمل.

الرئيسة بالنيابة (تكلمت بالإنكليزية): أعطي الكلمة الآن لمعالي السيد ديلين أسنسيون بورغوس، وزير الأشغال العامة والاتصالات في الجمهورية الدومينيكية.

السيد أسنسيون بورغوس (الجمهورية الدومينيكية) (تكلم بالأسبانية): أظهرت العقود الأخيرة أن الاستراتيجيات الفعالة والشاملة للسلامة على الطرق يمكن أن تقلل من عدد القتلى والجرحى في حوادث المرور على الطرق. وتحدثت الغالبية العظمى من حوادث الطرق في جميع أنحاء العالم في البلدان المنخفضة والمتوسطة الدخل، مما يؤثر بشكل غير متناسب على أشد الناس فقرا. وهي السبب الرئيسي للوفاة بين الشباب ممن تتراوح أعمارهم بين ١٥ و ٢٩ عاما، مما يعني أنهم معرضون لخطر متزايد.

يبلغ عدد سكان الجمهورية الدومينيكية حوالي ١٠,٥ مليون نسمة - يعيش ٨٠ في المائة منهم في المناطق الحضرية و ٢٠ في المائة في المناطق الريفية، في مساحة تزيد قليلا على ٤٨ ٠٠٠ كيلومتر مربع - ويبلغ الناتج المحلي الإجمالي ما يزيد قليلا على ٨٠ بليون دولار. ومع ذلك، فإن الجمهورية الدومينيكية من بين أعلى البلدان في ترتيب دول العالم من حيث عدد حوادث المرور على الطرق وعدد الوفيات التي تسببها. قرابة ٣٤,٦ شخص لكل ١٠٠ ٠٠٠ نسمة يفقدون أرواحهم كل عام على الطرق في الجمهورية الدومينيكية. وهذا يعني أن أكثر من ٣ ٥٠٠ شخص يموتون كل عام نتيجة لحوادث المرور على الطرق، وهو أكثر من عدد الأشخاص الذين ماتوا نتيجة لجائحة مرض فيروس كورونا في بلدنا. ولهذا السبب، اعتمدت حكومة الجمهورية الدومينيكية نفسها الهدف المكرس في القرار ٢٩٩/٧٤، وهو خفض عدد حوادث المرور على الطرق إلى النصف في العقد ٢٠٢١-٢٠٣٠. وبغية تحقيق ذلك، حددنا الأسباب الرئيسية التي تؤدي إلى وقوع حوادث الطرق.

في عام ٢٠٢١، تم تطبيق البرنامج الدولي لتقييم الطرق على شرايين النقل الرئيسية الثلاثة في الجمهورية الدومينيكية، والتي حصلت

من الساحات المتعددة الأطراف للتعاون - وليس أقل. ويتعين على بلدان العالم أن تتكاتف حول تحدياتنا المشتركة، كما نفعل هنا في نيويورك اليوم، لأن الطابع العالمي لتحدي السلامة على الطرق يتطلب تعاونا دوليا. حان الآن وقت العمل. والتوصل إلى توافق في الآراء بشأن إعلان سياسي في ظل الظروف الراهنة يبين الالتزام السياسي القوي لنا جميعا. وأود بصفة خاصة أن أشكركم، سيدي الرئيس، على قيادتكم لجعل ذلك ممكنا.

لقد حان الوقت الآن للاجتماع معا في هذا العقد الثاني من العمل من أجل السلامة على الطرق ٢٠٢١-٢٠٣٠ بغية جعل الوفيات الناجمة عن حوادث المرور شيئا من الماضي. حان الوقت للوفاء بوعودنا لجعل أنظمة النقل أكثر أمانا واستدامة وأكثر سهولة لأنفسنا وللأجيال القادمة. ومنذ اعتماد هدف "الرؤية صفر" في عام ١٩٩٧، قطعت السويد شوطا طويلا. وشهدنا انخفاضا كبيرا في عدد الوفيات الناجمة عن حوادث المرور، وأعتقد أن نجاحنا يستند إلى ثلاثة نهج.

أولا، نقوم بتصميم نظام النقل لدينا بطريقة تأخذ الخطأ البشري في الاعتبار. في نظام النقل الآمن، يمكن أن ترتكب الأخطاء دون أن تؤدي إلى مقتل شخص ما أو إصابته بجروح خطيرة. ثانيا، فيما يتعلق بإشراك أصحاب المصلحة، نقوم بتصميم نظام النقل لدينا بالتعاون الوثيق مع القطاع الخاص والأوساط الأكاديمية والمجتمع المدني. فالسلامة على الطرق مسؤولية مشتركة، ويجب أن تؤخذ عدة جهات نظر في الاعتبار. ثالثا، نحن نرحب بالتكنولوجيا والابتكار. ويعمل مصنعو السيارات لدينا بشكل وثيق مع الآخرين لابتكار حلول لمركبات أكثر أمانا واستدامة.

تولت الرئاسة نائبة الرئيس، السيدة فاطمة (بنغلاديش).

وأنتذكر أننا، قبل ٢٠ إلى ٣٠ عاما، كنا نظن أن التحول الأخضر لن يكون ممكنا. لكننا نرى الآن صناعة النقل تأخذ زمام المبادرة في التحول الأخضر وخلق فرص عمل جديدة. ويجب تطبيق نفس الموقف تجاه التغيير على السلامة على الطرق. ويمكننا معا أن نحقق خفضا بنسبة ٥٠ في المائة في الوفيات على طرقنا بحلول عام ٢٠٣٠، وأقدم

٢٠٢١، تسببت حوادث المرور على الطرق في وفاة ٥٧٩ ٤ على الطرق الكينية. وفي اليومين اللذين ينعقد خلالهما هذا الاجتماع الرفيع المستوى، سيموت ٢٥ كينيا نتيجة لحوادث الطرق التي يمكن الوقاية منها، بينما سيعاني عشرات آخرون من إصابات تغير مجرى حياتهم وتترتب عليها آثار طويلة الأمد. كل حياة مهمة، وآمل أن يأتي اليوم الذي لم نعد فيه بحاجة إلى مناقشة هذه المسألة ومعالجتها.

وقد عززت شبكة الطرق الموسعة في كينيا النشاط الاقتصادي وغيرت حياة العديد من الكينيين. بيد أن ارتفاع حجم حركة المرور أدى أيضا إلى زيادة عدد حوادث الطرق والحوادث. وحكومة كينيا ملتزمة بتعزيز السلامة على الطرق، ونحن ننفذ مبادرات عديدة لتحقيق تلك الغاية. وهي تواكب عقد الأمم المتحدة للعمل من أجل السلامة على الطرق ٢٠٢١-٢٠٣٠، والذي يهدف إلى خفض عدد حوادث الطرق والوفيات والإصابات الخطيرة بنسبة ٥٠ في المائة بين عامي ٢٠٢١ و ٢٠٣٠. وأحد الركائز الأساسية لتحسين السلامة على الطرق هو التأكد من أن لدينا بيانات قوية وفي الوقت المناسب عن حوادث الطرق والحوادث. وفي هذا الصدد، أنشأنا نظاما قويا للمعلومات يوحد بيانات النقل البري بغية دعم وضع سياسة قائمة على الأدلة وتيسير الرصد والإنفاذ الحازمين.

ويؤدي بناء الطرق وتصميمها وصيانتها دورا مهما في السلامة على الطرق. وجميع الطرق في كينيا تخضع لعمليات تدقيق التصميم والبناء ومراجعات السلامة بعد البناء. كما تخضع أعمال صيانة الطرق المقترحة لتقييمات السلامة على الطرق من أجل ضمان تكاملها مع عوامل السلامة على الطرق. وتشمل تلك العملية تحديد البقع السوداء والأجزاء الخطرة وتنفيذ الإجراءات والتدابير التصحيحية المناسبة. وهي تشمل بناء تدابير تهدئة السرعة وجسور للمشاة وتركيب تجهيزات مناسبة للطرق.

ويتطلب تعزيز السلامة على الطرق قيادة حازمة وتعاون قويا. وأود أن أعرب عن تقديري لصندوق الأمم المتحدة للسلامة على الطرق لعمله مع الحكومة الكينية من أجل تحسين الهياكل الأساسية

على تصنيف النجوم لمستوى سلامتها. فقد حصلت شرايين الطرق الرئيسية الثلاثة تلك على تصنيف نجمة واحدة ونجمتين، مما يشير إلى وجود احتمال كبير لوقوع حادث مروري عليها. ولذلك، فإننا نعمل على ثلاثة محاور رئيسية، على النحو الذي حددته الحكومة: أولا، الإطار القانوني؛ ثانيا، تعزيز بنيتنا التحتية للطرق والنقل؛ ثالثا، تحسين التعليم.

فيما يتعلق بالمحور الأول، وعلى وجه التحديد، الجانب القانوني، فإن المعهد الوطني للنقل العابر والنقل البري في الجمهورية الدومينيكية يقوم بوضع مجموعة واسعة من البرامج التي تركز على الإدماج وتعزيز تعليم السائقين في المدارس وغير ذلك من المبادرات الرامية إلى الحد من عدد حوادث الدراجات النارية. وتمثل الدراجات النارية ٥٠ في المائة من جميع المركبات في الجمهورية الدومينيكية. وفيما يتعلق بالبنية التحتية للطرق، فإننا بصدد وضع برنامج شامل لتحسين حالة طرقنا وإنشاء بنية تحتية جديدة للطرق، بما في ذلك عدد من الطرق الالتفافية لمنع المركبات الثقيلة من المرور عبر مراكز المدن، فضلا عن تعزيز الربط فيما بين الأقاليم. وأطلقنا أيضا برنامجا ناجحا للغاية للمساعدة على الطرق، بقيادة وزارتي، يكفل تقديم المساعدة لمستخدمي ممرات الطرق الرئيسية في الجمهورية الدومينيكية.

وجميع تلك الإجراءات والاستثمارات التي قامت بها حكومتنا تهدف إلى خفض عدد الوفيات الناجمة عن حوادث المرور ضمن الإطار الزمني المنصوص عليه في القرار ٢٩٩/٧٤. ولذلك، تعمل حكومة الجمهورية الدومينيكية على الوفاء بالالتزام بخفض الوفيات والإصابات بنسبة ٥٠ في المائة والتحرر من الحالة التي نجد أنفسنا فيها للأسف.

الرئيسة بالنيابة (تكلمت بالإنكليزية): أعطي الكلمة الآن لمعالي السيد جيمس ماشاريا، أمين مجلس الوزراء لشؤون النقل والهياكل الأساسية والإسكان والأشغال العامة في كينيا.

السيد ماشاريا (كينيا) (تكلم بالإنكليزية): تعد الإصابات الناجمة عن حركة المرور من بين الأسباب الرئيسية للوفاة في كينيا. وفي عام

بين الأطفال. وفي ضوء هذا الوضع، تتفد موزامبيق توصيات المؤتمر الوزاري العالمي الثالث المعني بالسلامة على الطرق، المعقود في سنكهولم في شباط/فبراير ٢٠٢٠، باعتماد الإصلاحات الهيكلية التالية.

أنشأنا المعهد الوطني للنقل البري، وهو معهد حكومي مسؤول عن تنسيق وتنفيذ المبادرات والخطط المتعلقة بالسلامة على الطرق. وأنشأنا أيضا اللجنة الفنية والعلمية للسلامة على الطرق، وهي كيان يتشاور مع الحكومة ويقدم إليها المشورة بغية البحث عن حلول لمسائل السلامة على الطرق في البلد. وقد وضعنا واعتمدنا استراتيجية وطنية للسلامة على الطرق، تشكل أداة توجيهية لمبادرات السلامة على الطرق، بينما يجري إعداد خطة وطنية للسلامة على الطرق، مستوحاة من تلك الوثيقة. ونفذنا برنامج "الدفع مقابل الاستخدام" للطرق الموزامبيقية، الذي يوفر التمويل لصيانة وإصلاح الهياكل الأساسية للطرق ويكفل استدامتها. كما جعلنا إجراء عمليات التفتيش الدورية للمركبات والسيارات والمقطورات إلزاميا. وأنشأنا خدمات طبية طارئة للرعاية قبل دخول المستشفى، بما في ذلك النقل بعد وقوع الحوادث.

وتشجعنا النتائج على مواصلة اتخاذ هذه التدابير. وقد شجعنا شركاؤنا في التعاون على اتخاذها، ولا سيما في وضع معايير السلامة على الطرق والوقاية. وأخيرا، أود أن أؤكد من جديد التزام موزامبيق بتنفيذ القرارات والتدابير المؤدية إلى السلامة على الطرق من أجل تعزيز التنمية المستدامة. كما نود أن نؤكد مجددا التزامنا واستعدادنا لتبادل الخبرات وتقاسمها مع الدول الأعضاء الأخرى بشأن هذه المسألة.

الرئيسة بالنيابة (تكلمت بالإنكليزية): أعطي الكلمة الآن لمعالي السيد جاكوب هارا، وزير النقل والأشغال العامة في ملاوي.

السيد هارا (ملاوي) (تكلم بالإنكليزية): اسمحو لي أن أعرب عن امتنان وفدي لعقد هذا الاجتماع.

تشكل الوفيات والإصابات الناجمة عن حوادث المرور أزمة صحية عامة كبرى في ملاوي. ففي الفترة بين عامي ٢٠١١ و ٢٠٢٠، سجلت ملاوي ٢٦٥ ١٠ حالة وفاة بسبب حوادث المرور و ٣٢٦ ٨

للمشاة وركوب الدراجات في مدن كينيا وبلداتها. ونرحب بإمكانية قيام مؤسسات أخرى بالعمل معنا من أجل تعزيز السلامة على الطرق الكينية.

وفي الختام، اسمحو لي أن أؤكد مجددا التزام حكومة كينيا بالعمل مع المجتمع الدولي لتعزيز السلامة على الطرق. وأنطلع إلى نتيجة إيجابية لهذا الاجتماع.

الرئيسة بالنيابة (تكلمت بالإنكليزية): أعطي الكلمة الآن لمعالي السيدة أرسينيا فيليبسياد فيليكس ماسينغ، وزيرة الداخلية في موزامبيق.

السيدة ماسينغ (موزامبيق) (تكلمت بالبرتغالية؛ وقدم الوفد ترجمة شفوية إلى الإنكليزية): إنه لشرف عظيم لي أن أشارك، بالنيابة عن حكومة موزامبيق، في هذا الاجتماع الرفيع المستوى للجمعية العامة، الذي يتناول مسألة ذات أهمية خاصة في تقييم عقد العمل من أجل السلامة على الطرق ٢٠٢١-٢٠٣٠.

والسلامة على الطرق ذات أولوية ملحة، لأنها ترتبط ارتباطا وثيقا بالتنمية الاقتصادية للناس ورفاههم الاجتماعي. بيد أن الزيادة في حركة المرور على الطرق تثير بعض المشاكل التي يتعين على المجتمعات أن تتصدى لها، بما في ذلك قتل الناس وتدمير الهياكل الأساسية نتيجة لحوادث الطرق، فضلا عن التدهور البيئي وتقويض الجهود الرامية إلى تعزيز التنمية المستدامة. ونود أن نشيد بالأمم المتحدة لتعيينها عقدي العمل من أجل السلامة على الطرق - الأول من ٢٠١١-٢٠٢٠ والثاني من ٢٠٢١-٢٠٣٠ - وعلى تحديدها هدف خفض عدد الوفيات والإصابات الخطيرة الناجمة عن حوادث المرور على الطرق إلى النصف بحلول عام ٢٠٣٠. وتسهم هذه التدابير إسهاما كبيرا في زيادة الوعي الاجتماعي بأهمية وجود بيئة آمنة على الطرق.

إن حالة السلامة على الطرق في موزامبيق تبعث على القلق. وبين عامي ٢٠١٥ و ٢٠٢١ فحسب، سجل البلد حوالي ١١ ٠٠٠ حادث طريق، مما أدى إلى العديد من الوفيات والإصابات، معظمها

وعلى الرغم من جميع التحديات التي قد نواجهها، تكرر ملاوي التزامها بتعميم قضايا السلامة على الطرق كجزء لا يتجزأ من رؤية ملاوي لعام ٢٠٦٣. وتوافق ملاوي على أن الآن هو وقت العمل. إن العدد الذي لا يطاق من الوفيات والإصابات يعطي المجتمع العالمي حافزا للتصرف بشكل مختلف. وملاوي ملتزمة أكثر من أي وقت مضى بتحقيق أهداف عقد العمل.

الرئيسة بالنيابة (تكلمت بالإنكليزية): أعطي الكلمة الآن لمعالي السيدة ماريا ديل كارمن غونساليس ديل بورو، نائبة الوزير والمديرة التنفيذية للوكالة الوطنية للمرور والسلامة على الطرق في باراغواي.

السيدة غونساليس ديل بورو (باراغواي) (تكلمت بالإسبانية): باسم باراغواي، نحیی سلطات الجمعية العامة، وممثلي الدول الأعضاء، وأعضاء المجتمع المدني، وجميع الحاضرين هنا في القاعة. ونرحب بهذه الفرصة للتفكير في السلامة على الطرق على الصعيد العالمي.

وبالنظر إلى تجربتي، أولاً كعضو مؤسس في رابطة الأسرة والأصدقاء وضحايا حوادث الطرق في بلدي، وأيضاً بعد أن فقدت ابنة لي في حادث سير في سن مبكرة جداً - ١٦ عاماً، فقد أدركت أننا جميعاً مضطرون إلى أن نجعل للإحصاءات التي تجمعها مرادفنا وجهاً إنسانياً. لذلك، وبصفتي ممثلاً للحكومة يتمتع بسلطة وجدانية كافية، أقف اليوم أمام الجمعية لأدعو الجميع، أينما كانوا، إلى بذل كل ما في وسعهم لحماية أرواح الشباب على طرقنا.

ومن خلال الوكالة الوطنية للمرور والسلامة على الطرق التي أنشئت مؤخراً، وبالتعاون مع مؤسسات أخرى، تعالج دولة باراغواي مسألة السلامة على الطرق من خلال مقترحات للتحسينات، وندعو السلطات المختصة إلى قيادة التغييرات التي يمكن أن تنقذ الأرواح، بالتعاون الوثيق مع جميع أصحاب المصلحة. وفي هذا الصدد، نقوم بتنسيق المبادرات المتعلقة بالطرق الآمنة، ووسائل النقل العام الآمنة والمتاحة، والتأمين الإلزامي ضد الحوادث - ويعرض على برلماننا الوطني حالياً تقرير عن التأمين الإلزامي ضد الحوادث - فضلاً عن التدريب والتثقيف لمستخدمي الطرق. ونحن ندرك العبء الذي تفرضه

إصابة خطيرة مقابل نسبة المركبات إلى السكان البالغة ٥٠:١. لذلك، ومن أجل تعزيز أهداف الخطة العالمية لعقد العمل للسلامة على الطرق ٢٠٢١-٢٠٣٠، وضعت ملاوي التدابير التالية لتنفيذها.

أولاً، نحن بصدد وضع استراتيجية وطنية متعددة القطاعات للسلامة على الطرق، تستند إلى عقد العمل العالمي وستكتمل بحلول نهاية هذا العام. ثانياً، تجري دراسات أساسية حول المشروبات الكحولية والقيادة والسرعة واستخدام أحزمة الأمان. ثالثاً، نخطط للانضمام، بحلول عام ٢٠٢٤، إلى اتفاقية الأمم المتحدة لعام ١٩٦٨ للسير على الطرق. رابعاً، نتعهد ملاوي بضمان أن تستوفي جميع المركبات المستوردة، سواء كانت مستعملة أو جديدة، معايير السلامة العالية الجودة. خامساً، نحن ملتزمون بضمان أن يستخدم معظم راكبي الدراجات النارية خوذة معتمدة قياسياً. سادساً، نعمل على ضمان وجود بنية تحتية آمنة للطرق على جميع المستويات، بدءاً من مرحلة التصميم، للطرق الجديدة والقائمة على حد سواء. سابعاً، نعمل على تحسين الخدمات للاستجابة لما بعد التصادم على طول شبكات الطرق الرئيسية لدينا. وأخيراً، نقدم تمويلاً مطرداً لتدخلات السلامة على الطرق.

ولذلك، تؤكد حكومة جمهورية ملاوي من جديد تصميمها على تحقيق أهداف الخطة العالمية لعقد العمل من أجل السلامة على الطرق ٢٠٢١-٢٠٣٠، وتتعهد باتخاذ التدابير التالية. أولاً، سننفذ استراتيجيتنا الوطنية للسلامة على الطرق بحلول عام ٢٠٣٠. وسنضع وننفذ أهدافاً وطنية للحد من الوفيات والإصابات الخطيرة الناجمة عن حوادث الطرق بنسبة ٥٠ في المائة على الأقل بحلول عام ٢٠٣٠. وسنقوم بتطوير واعتماد تدخلات قائمة على الأدلة لمعالجة عوامل الخطر الرئيسية فيما يتعلق بالسلامة على الطرق. وسننفذ برامج للتوعية والتدريب على السلامة على الطرق قائمة على الأدلة من أجل غرس ثقافة توخي السلامة بين جميع فئات مستخدمي الطرق. وأخيراً، سنضمن أن تكون جميع المركبات مستوفية للحد الأدنى من متطلبات التأمين لتوفير الدعم الكافي لضحايا حوادث الطرق.

الطرق في بلدنا كل عام. ووراء كل حادث تصادم أو حادث سير قصة من الخسائر المادية والبشرية تتغير فصولها دائما.

ونظام السلامة في أرمينيا محفوف بالتحديات، بما فيها تلك المتصلة بتحسين الهياكل الأساسية؛ ونظام الرعاية بعد الحوادث؛ ونظام إدارة بيانات الحوادث؛ وقوانين السلامة على الطرق وإنفاذ القانون؛ وسلامة المركبات؛ وكفاءة التخطيط وإدارة نظم النقل لمرتادي الطرق المعرضين للخطر؛ وتعزيز القدرة المؤسسية؛ والسلوك غير الآمن لمرتادي الطرق، ولا سيما فيما يتعلق بعدم الوعي بقواعد السلامة المرورية؛ والسرعة؛ والقيادة تحت تأثير الكحول. وتلك المشاكل، فضلا عن الزيادة الهائلة في عدد حوادث الطرق، تتطلب اتخاذ إجراءات فورية. واستجابة لطلب عام، أصبح ضمان السلامة على الطرق أولوية هامة لحكومة أرمينيا.

وتتمسك أرمينيا حاليا بهدفها النهائي المتمثل في الرؤية صفر، على النحو الذي حددته الأمم المتحدة، على وجه التحديد، لتحقيق صفر وفيات وإصابات خطيرة على الطرق بحلول عام ٢٠٥٠، فضلا عن الهدف المتوسط الأجل لخفض عدد الوفيات على الطرق إلى النصف بحلول عام ٢٠٣٠. وتكمن تلك الأهداف في صميم سياستها الوطنية للسلامة على الطرق، التي تشمل الاستراتيجية الشاملة والتدابير المحددة التي يتعين اتخاذها خلال السنوات الـ ٢٠ القادمة.

وعلى الرغم من جهودنا وإنجازاتنا العديدة، بما في ذلك إدخال كاميرات السرعة، والتأمين الإلزامي، والتغييرات التنظيمية في بناء الطرق، وعلامات الطرق، وعناصر السلامة، ومراجعة حسابات السلامة على الطرق، في جملة أمور، لا يزال أمام أرمينيا طريق طويل إذا أردنا اللحاق بأفضل أداء في جميع أنحاء العالم من حيث الحد من الوفيات الناجمة عن حوادث الطرق. وينبغي للتجربة الناجحة للعديد من البلدان ذات الأداء الجيد أن ترشدنا وتلهمنا بوصفنا واضعي سياسات على المستوى الوطني. وينبغي أيضا أن يلهم مجتمع السلامة على الطرق بأسره لمتابعة خطة الأمم المتحدة الطموحة ومعالجة الأعمال الحيوية في مجال السلامة على الطرق في العقد المقبل بهمة وعزم جديدين.

حوادث المرور على المجتمع، ونسلم بأن السلامة على الطرق أولوية ملحة للصحة العامة والتنمية.

وترحب باراغواي بإنشاء الخطة العالمية لعقد العمل من أجل السلامة على الطرق ٢٠٢١-٢٠٣٠ والإعلان السياسي المعتمد اليوم (القرار ٧٦/٢٩٤). وعلاوة على ذلك، فإن إعداد خطة باراغواي الوطنية للسلامة على الطرق لعام ٢٠٣٠ بات في مراحله النهائية، تمشيا مع الخطة العالمية، ونحن نعمل على إنجازها. ونثق بأنه يمكننا الاعتماد على تعاون الأعضاء كوسيلة لتحقيق تحسينات كبيرة في مجتمعاتنا على نحو فعال. ولذلك، تعرب باراغواي عن امتنانها لتعاون المنظمات الدولية التي تدعم مختلف المبادرات في بلدنا، فضلا عن الشعب والقادة الذين اضطلعوا بهذه الحملة من أجل الحياة بوصفها عملا رائدا بارزا وملهما.

وفي الختام، ندعو الأعضاء إلى ممارسة القيادة الجماعية من خلال تعزيز الجهود الرامية إلى منع حوادث الطرق ورعاية ضحاياها. وأؤكد من جديد استعداد حكومة بلدي الثابت لمواصلة البحث عن سبل للتخفيف من الآثار الوخيمة لحوادث الطرق في جميع المناطق بغية خفض معدل الوفيات بين الأطفال والشباب في بلدي.

الرئيسة بالنيابة (تكلمت بالإنكليزية): أعطي الكلمة الآن لمعالي السيدة كريستين غاليشيان، نائبة وزير الإدارة الإقليمية والهياكل الأساسية في جمهورية أرمينيا.

السيدة غاليشيان (أرمينيا) (تكلمت بالإنكليزية): إن اجتماع الجمعية العامة الرفيع المستوى اليوم بشأن السلامة على الطرق في العالم فرصة حسنة التوقيت لتقييم التقدم المحرز والتحديات التي نواجهها في تنفيذ التزاماتنا الجماعية بموجب الخطة العالمية لعقد العمل للسلامة على الطرق ٢٠٢١-٢٠٣٠. لقد أصبحت حوادث الطرق وباء صامتا يقتل الملايين من الناس على مستوى العالم، مع ما له من أثر مدمر بشكل خاص على جيل الشباب، بعد أن أصبح سببا متواترا للوفاة بين الأطفال والشباب. وفي هذا الصدد، فإن الإحصاءات تبعث على القلق في أرمينيا أيضا، حيث يموت أكثر من ٣٠٠ شخص على

بالجوانب التالية: إنشاء نظام جديد لإدارة السلامة على الطرق بأدوات وأنظمة تتسم بالكفاءة؛ تشجيع نشر واستخدام أجهزة سلامة المركبات باستخدام التقنيات الحديثة؛ ضمان زيادة الاستجابة لحالات الطوارئ بعد الحوادث؛ تحسين السلامة المتأصلة والجودة الوقائية لشبكات الطرق لدينا، وخاصة للمرتادين الأكثر تعرضاً للخطر؛ ووضع برامج شاملة لتحسين سلوك ومعرفة مستخدمي الطرق.

ومن خلال مشروع وطني بعنوان "إعادة صياغة السلامة على الطرق في أرمينيا: ربط البيانات والأشخاص والسياسات من أجل طرق أكثر أمناً"، تقدم الحكومة الأرمينية، بالتعاون مع برنامج الأمم المتحدة الإنمائي في أرمينيا واليونسيف، حلاً مبتكرة للتصدي لبعض أكثر تحديات السلامة على الطرق إلحاحاً في بلدنا. ويمول المشروع من صندوق الأمم المتحدة للسلامة على الطرق وسيركز على غرس سياسات السلامة على الطرق القائمة على الأدلة والمستتيرة بالتجارب في أرمينيا باستخدام البيانات والعلوم السلوكية. والأهم من ذلك، أن المشروع سيطور أداة تحليلية من أجل تحديد البقع السوداء في شبكة الطرق في أرمينيا وتوفير نظرة ثاقبة مستمرة لأسباب حوادث الطرق.

ويولي اهتمام متزايد للجانب الجنساني للسلامة على الطرق. وأرمينيا ملتزمة التزاماً راسخاً بإحراز تقدم في ذلك المجال بأكثر الطرق كفاءة. وفي هذا الصدد، يجري حالياً التخطيط لتدخل مستتير بالسلوك ويراعي المنظور الجنساني بالتعاون مع اليونسيف، مستفيداً من معارفها الواسعة وخبرتها في مجال تدريب الأسر على السلامة على الطرق، مع التركيز بوجه خاص على ضمان سلامة الأطفال. وسيستهدف هذا التدخل منطقة ترتفع فيها معدلات الحوادث، وستنفذه اليونسيف عن طريق شبكتها من مراكز تثقيف الوالدين، تحت مظلة التعبئة الاجتماعية والتثقيف المجتمعي، من أجل المساعدة على خفض عدد وفيات وإصابات الأطفال الناجمة عن حوادث الطرق.

الرئيسة بالنيابة (تكلمت بالإنكليزية): أعطي الكلمة الآن لسعادة السيد سيرغي دياكونو، الأمين العام لوزارة الداخلية في جمهورية مولدوفا.

وما زلنا بحاجة إلى تنفيذ وتحسين نظم السلامة على المستوى القطري من أجل ضمان سلامة المركبات، والبنية التحتية الآمنة، والاستخدام الآمن للطرق، وتحسين الرعاية ما بعد التصادم، وكلها عوامل راسخة وهامة في نهج النظم الآمنة. لا تزال التدابير المتخذة لتحسين السلامة على الطرق في أرمينيا تعاني من العديد من الثغرات التي تؤثر على التنفيذ المترابط للركائز الخمس للخطة العالمية لعقد العمل للسلامة على الطرق ٢٠٢١-٢٠٣٠. ولكي ينجح نهج النظم الآمنة، تخبرنا تجربتنا أن جميع الجهات الفاعلة بحاجة إلى أن تؤدي دورها بطريقة منسقة. ويتعين على السلطات العامة المسؤولة عن أهداف السلامة على الطرق على المستويين الوطني والمحلي، بما في ذلك ما يتعلق بالنقل والهياكل الأساسية، والبيئة، والتعليم، والشرطة، والصحة العامة، والعدالة، والسياحة، أن تعمل معاً بشكل وثيق على جميع المستويات. وبالإضافة إلى ذلك، يتطلب التنفيذ الفعال مشاركة نشطة ومجدية من جانب جميع أصحاب المصلحة، بما في ذلك المنظمات غير الحكومية والمدارس والباحثين وغيرهم الكثير.

ولمواجهة التحديات الراهنة، شرعت أرمينيا في العديد من الإصلاحات التي تتوخى إنشاء نظام لإدارة السلامة على الطرق وإطار مؤسسي حديث، يدمج وينسق الأنشطة المتعلقة بالركائز الخمس للسلامة على الطرق، ويؤمل أن يؤدي إلى إنشاء إطار للعلاقات العامة وتحسين السلامة على الطرق. وتحدد توجهاتنا السياسية أهدافاً وغايات استراتيجية فيما يتعلق بالتثقيف والتوعية، تدعمها نظم قوية ومستدامة للامتثال والإنفاذ، لأن لها دوراً هاماً تؤديه في التأكد من أن مستخدمي الطرق قادرين وراغبون في استخدام الطرق والمركبات بأمان. والهدف الرئيسي لذلك الجهد هو خفض عدد الوفيات والإصابات الناجمة عن حوادث الطرق، وهو ما سيتحقق من خلال التنفيذ والتمويل الفعالين، وضمان القبول السياسي والاجتماعي، والابتكار، والفعالية من حيث التكلفة، واتخاذ إجراءات في مجالات التركيز ذات الصلة.

وتمشيا مع الركائز الخمس لاستراتيجية الأمم المتحدة للسلامة على الطرق، ستتعلق الأهداف الواردة في استراتيجيتنا الوطنية

ويسعدني أن أعلن أن حكومة مولدوفا وافقت، قبل أسبوعين فقط، على مجموعة جديدة من التعديلات التشريعية، من بينها زيادة العقوبات المفروضة على السائقين الذين يخالفون قواعد المرور بشكل منهجي، زيادة كبيرة، ونأمل في الحد من حوادث التصادم على الطرق وجعل السائقين أكثر انضباطاً ذاتياً، وبالتالي تحسين السلامة لجميع مستخدمي الطريق. ومع ذلك، فإننا نعلم أن ذلك لن يكون كافياً إذا أردنا تحقيق أهدافنا الطويلة الأجل. ولا تزال مولدوفا تتأثر بشدة بالوفيات والإصابات على الطرق، ونرحب بالمساعدة المقدمة من شركائنا الدوليين من أجل تنفيذ جميع التحسينات المطلوبة.

وتواجه مولدوفا الآن أزمة إضافية، مع وجود تحديات كبيرة تؤثر على السلامة على الطرق. فمنذ بداية الحرب في أوكرانيا، دخل أراضي جمهورية مولدوفا أكثر من ٥٠٠ ٠٠٠ لاجئ، رحبنا بهم ترحيباً حاراً. ويستضيف بلدنا عدداً من اللاجئين بالنسبة للفرد الواحد أكثر من أي بلد أوروبي آخر. لقد فرضت أزمة اللاجئين ضغطاً كبيراً على جميع مواردنا، بما في ذلك الموارد المرتبطة بإدارة السلامة على الطرق. طرقتنا لا تصلح لحجم حركة المرور التي نجمت عن تدفق اللاجئين. إن خدمات الشرطة ودعم الأسرة لدينا تعمل فوق قدرتها على العمل للحفاظ على سلامة النساء والأطفال النازحين الضعفاء. وستبذل مولدوفا كل ما في وسعها للوفاء بالتزاماتها المتعلقة بالسلامة على الطرق. وفي الوقت نفسه، نعول على المساعدة الدولية في التعامل بفعالية مع العواقب المتعددة لأزمة اللاجئين.

يمكننا جميعاً أن نلعب دوراً في الحد بشكل كبير من عدد الوفيات وشدة الإصابات التي تحدث على طرقتنا. وتدعو الخطة العالمية الجديدة لعقد العمل من أجل السلامة على الطرق كل حكومة إلى اعتماد تركيز أوسع نطاقاً. ويجب أن نفكر بطريقة مختلفة في استخدام الأراضي والنقل المتعدد الوسائط، مما يجعل طرقتنا أكثر ملاءمة للمشاة والأطفال ومدننا أكثر تركيزاً على الناس. سيساعدنا التركيز على الناس بدلاً من السيارات على تحقيق العديد من أهداف التنمية المستدامة المهمة، مثل الحد من الانبعاثات وجعل مجتمعنا أكثر شمولاً وأيسر منالاً وأكثر أماناً للجميع.

السيد دياكونو (جمهورية مولدوفا) (تكلم بالإنكليزية): يشرفني عظيم الشرف أن أمثل حكومة جمهورية مولدوفا في هذه الجلسة العامة للجمعية العامة. وأود أن أشكر الأمم المتحدة على توجيهها الأعمال التحضيرية لهذا الاجتماع الرفيع المستوى المعني بالسلامة على الطرق على الصعيد العالمي وتنظيمه.

وخلال العقد الأول للعمل من أجل السلامة على الطرق ٢٠١١-٢٠٢٠، أظهرت جمهورية مولدوفا التزاماً ثابتاً بتحقيق أهدافها. وانخفضت الوفيات الناجمة عن حوادث الطرق في مولدوفا بنسبة ٤٦ في المائة، كما انخفضت الإصابات بنسبة ٣٩ في المائة، وذلك في وقت يشهد نمواً سريعاً في استخدام السيارات في بلدنا. وقبل عام ٢٠١٣، كان لدى مولدوفا أكثر مؤشرات السلامة على الطرق إثارة للقلق في أوروبا. في المتوسط، كان هناك أكثر من ١٠٠ حالة وفاة و ٨٥٥ إصابة خطيرة لكل ١٠٠ ٠٠٠ سيارة. وباعتماد نهج النظم الآمنة وبفضل الإنفاذ الصارم لقواعد المرور الآمنة، تغيرت تلك الصورة بشكل كبير. ففي حين أن حوالي ١٦ في المائة من حوادث الطرق كانت مميتة في عام ٢٠١٢، انخفض معدل الوفيات في عام ٢٠٢١ إلى حوالي ٩ في المائة، حتى مع وجود عدد أكبر بكثير من المركبات للفرد الواحد، وهو الأدنى في ١٠ سنوات.

ولا يزال دعم مولدوفا للسلامة على الطرق غير منقوص في العقد الجديد للعمل. وسنبذل قصارى جهدنا لتحقيق الأهداف العالمية الجديدة للحد من الوفيات والإصابات على الطرق، على النحو الذي اتفقت عليه الدول الأعضاء في الأمم المتحدة. ونحن نعمل على مواءمة إطارنا الوطني الحالي مع قيم ومبادئ الخطة العالمية لعقد العمل من أجل السلامة على الطرق ٢٠٢١-٢٠٣٠، بما في ذلك من خلال اتخاذ تدابير التنسيق الاستراتيجي والرصد المؤسسي من أجل تحقيق أهدافها الطموحة. وقد شرعنا في إجراء مناقشات مع لجنة الأمم المتحدة الاقتصادية لأوروبا بغية الشروع في استعراض أداء السلامة على الطرق في جمهورية مولدوفا. وسيؤدي ذلك إلى توسيع نطاق تدخلاتنا وإيجاد المزيد من الفرص للمساعدة في تحقيق أهدافنا المشتركة.

وتؤكد السلفادور التزامها بالتعجيل بتنفيذ الخطة العالمية لعقد العمل من أجل السلامة على الطرق لتحقيق الهدف المتمثل في خفض عدد الوفيات والإصابات الخطيرة الناجمة عن حوادث الطرق إلى النصف بحلول عام ٢٠٣٠، فضلا عن العمل من أجل إيجاد نظم نقل مأمونة وميسورة التكلفة وسهلة المنال ومستدامة للجميع، تمشيا مع خطة التنمية المستدامة لعام ٢٠٣٠. كما نكرر التأكيد على الحاجة إلى تحقيق الرؤية صفر، أي تحقيق صفر من الوفيات أو الإصابات الخطيرة الناجمة عن حوادث الطرق بحلول عام ٢٠٥٠.

وفي هذا الصدد، يسرني أن أبرز أنه خلال فترة ولاية حكومتنا البالغة ثلاث سنوات، انخفضت حوادث الطرق بأكثر من ١٤ في المائة بفضل إسهمات خطتنا الوطنية للسلامة على الطرق والمرصد الوطني للسلامة على الطرق، والأخير يتسم بطابع فريد في المنطقة وأصبح عنصرا رئيسيا في تصميم واستعراض سياساتنا العامة المتعلقة بالسلامة على الطرق، التي تسعى إلى جعل المشكلة قضية وطنية.

وأود أيضا أن أشدد على بعض التدابير التي أسهمت في الإنجازات التي تحققت في بلدنا، مثل زيادة عدد عمليات التفقيش على جوانب الطرق، والدخول في حوار دائم بشأن الوقاية من الحوادث واحترام إشارات المرور، وفرض غرامات أعلى على انتهاكات القانون، ومواصلة تعزيز ثقافة الطرق القائمة على الاحترام. ونتيجة لتلك التدابير، على سبيل المثال، في ٢٠ و ٢١ حزيران/يونيه، سجلنا صفرا من الوفيات الناجمة عن حوادث الطرق على المستوى الوطني، وهو إنجاز نأمل أن يصبح هو القاعدة، بالنظر إلى أن هناك في المتوسط أربع وفيات على الطرق في بلدنا كل يوم.

وتسلم السلفادور بأهمية المعالجة الشاملة لمسألة الصحة العامة هذه، التي لها أيضا تداعيات اجتماعية واقتصادية. وفي هذا الصدد، أود أن أبرز أننا قدمنا، خلال السنوات الثلاث الماضية، ما يقرب من ٧ ملايين دولار من المعونة لأسر الضحايا الذين قتلوا أو أصيبوا في حوادث الطرق، ووضعنا برنامجا شاملا لإعادة التأهيل للمساعدة في تخفيف الأثر على هؤلاء الضحايا. كما ندعم مبادرة الشوارع من أجل

وأشدد على أهمية إشراك جميع أصحاب المصلحة في تحقيق السلامة على الطرق. وقد استفادت مولدوفا استفادة كبيرة من أنشطة المنظمات الدولية والمنظمات غير الحكومية، مثل منظمة الصحة العالمية، ومؤسسة الاتحاد الدولي للسيارات، والبنك الدولي، والتحالف الشرقي للنقل الآمن والمستدام، وكلها عملت معنا سنوات عديدة للمساعدة على تحسين أداؤنا في مجال السلامة على الطرق.

وإذا كان بلد نام قد تمكن من تحقيق نتائج ملموسة، فذلك يمكن لأي شخص آخر. ونحث الحكومات على اعتماد خطط شاملة وواقعية للسلامة على الطرق في أقرب وقت ممكن. وينبغي لها أن تكف عن الشكوى من نقص الموارد والتمويل وأن تبدأ في الاستثمار في السلامة لجميع مستخدمي الطرق، ولا سيما الشباب. ويمكن للبنية التحتية الأكثر أمانا للطرق، والتعليم الأفضل في مجال السلامة، وإنفاذ القانون الذكي أن تنقذ الأرواح، ويمكن لمهندس أو سباك أو معلم أو ممرض أو ضابط شرطة في المستقبل أن يضمن مجتمعا أكثر سعادة واقتصادا أقوى وتنمية أكثر ديناميكية للبلد المعني. ونأمل أن يوفر التنفيذ المطرد للالتزامات المتعهد بها بموجب الخطة العالمية تقدما ملموسا وأن يعالج المشاكل الراهنة والتحديات الناشئة.

وفي الختام، أود أن أؤكد مجددا التزام جمهورية مولدوفا بتحقيق أهداف عقد العمل من أجل السلامة على الطرق، بالدعم القيم من شركائنا الإنمائيين.

الرئيسة بالنيابة (تكلمت بالإنكليزية): أعطي الكلمة الآن لمعالي السيد سائول أنطونيو كاستيلار كونتيريراس، نائب وزير النقل في السلفادور.

السيد كاستيلار كونتيريراس (السلفادور) (تكلم بالإسبانية): بالنيابة عن حكومة السلفادور، أشكر رئيس الجمعية العامة على تنظيم هذا الاجتماع الرفيع المستوى بشأن تحسين السلامة على الطرق في العالم، وهي مسألة ذات أهمية حاسمة، لا سيما بالنظر إلى أنه، وفقا لبيانات منظمة الصحة العالمية المذكورة اليوم، سيكون هناك ثمانية قتلى على الطرق خلال الوقت الذي يستغرقه الإدلاء بهذا البيان، ٩٠ في المائة منها في البلدان المنخفضة والمتوسطة الدخل.

عناصر ضرورية أخرى، نحو حماية المقدرات الاقتصادية للشعوب، والتي قد تتأثر سلباً بالحوادث المرورية. لذلك، حرصت مملكة البحرين، ومن خلال الأجهزة المختصة، على وضع خطط وبرامج استراتيجية توعوية لبث الوعي والثقافة المرورية طوال العام، وذلك من بدء الحركة المرورية في البحرين عام ١٩١٤، مع دخول أول مركبة إلى ملكة البحرين، مع الاستفادة من كل المحافل في نشر وتعزيز هذه الثقافة لدى فئات مستخدمي الطرق، مما كان له الأثر الكبير في رفع معدلات السلامة المرورية.

وقد انعكست خطط مملكة البحرين واستراتيجيتها في نشر الوعي والثقافة المرورية بشكل إيجابي على تحقيق أهداف التنمية المستدامة التي اعتمدها دول العالم. ومن الضروري أن نشير في هذا الصدد إلى ما اعتبرته منظمة الصحة العالمية وبرنامج الأمم المتحدة الإنمائي من أن حوادث المرور ستصبح السبب الرئيسي السابع للوفاة بحلول عام ٢٠٣٠ ما لم تتخذ إجراءات مستدامة بشأنها، منها خفض عدد الوفيات الناجمة عن الحوادث المرورية إلى النصف بحلول عام ٢٠٢٠. وقد حققت هذه الاستراتيجية الشاملة انخفاضاً في الوفيات والإصابات الناجمة عن الحوادث المرورية بنسبة ٦٠ في المائة بين عامي ٢٠٠٨ و ٢٠٢١. وما زالت مملكة البحرين ماضية في تنفيذ هذه الاستراتيجية لرفع معدلات السلامة المرورية وإرساء قواعد نموذج مجتمعي واع بمسؤولياته أثناء استخدام الطريق.

ختاماً، نعرب عن تمنياتنا لهذا الاجتماع بالتوفيق والسداد، وأن يحقق الأهداف والغايات المرجوة منه.

الرئيسة بالنيابة (تكلمت بالإنكليزية): أعطي الكلمة الآن لمعالي السيد نادابيت سنيدفونغس، نائب وزير الداخلية في تايلند.

السيد سنيدفونغس (تايلند) (تكلم بالإنكليزية): في البداية، تود تايلند أن تعرب عن تقديرها لرئيس الجمعية العامة على عقد هذا الاجتماع الرفيع المستوى الأول للأمم المتحدة بشأن تحسين السلامة على الطرق في العالم، وعلى قيادته التي أدت إلى اعتماد الإعلان السياسي اليوم (القرار ٧٦/٢٩٤).

الحياة، التي أطلقت في أسبوع الأمم المتحدة العالمي السادس للسلامة على الطرق في عام ٢٠٢١، وأطلقنا لاحقاً مبادرة من ٣٠ منطقة في منطقة سان سلفادور الحضرية. ونتيجة لذلك، أنشئت أول ٣٠ منطقة في العام الماضي، مع إدخال المزيد منها في المناطق التي تضم مراكز طبية ومدارس من أجل فرض حد أقصى للسرعة بواقع ٣٠ كيلومتراً في الساعة، وبالتالي حماية مستخدمي الطرق الأكثر عرضة للخطر.

كما أن السلفادور بصدد وضع خطة لتحديث وسائل النقل العام وتوفير خدمة لائقة للسكان، مما سيحل المسائل المتعلقة بحركة المرور والتلوث وعدم الكفاءة، متشياً مع أهداف التنمية المستدامة. كما أننا نعتز للغاية باستضافة المنتدى الدولي الخامس لسلامة الأطفال على الطرق في عام ٢٠٢٤، وندعو الأعضاء بحرارة لحضور هذا الحدث الهام.

وفي الختام، ندعو السلفادور إلى تعزيز التعاون الدولي بشأن السلامة على الطرق، وتعزيز الدعم لنقل التكنولوجيا والبيانات، وبناء القدرات، وتعزيز الممارسات الجيدة، في جملة أمور، للمساعدة على تحقيق أهداف عقد العمل بحلول عام ٢٠٣٠ ومبادرة الرؤية صفر بحلول عام ٢٠٥٠. ويمكننا أن نحقق تلك الأهداف على مستوى العالم إذا عملنا يداً بيد من أجل ذلك.

الرئيسة بالنيابة (تكلمت بالإنكليزية): أعطي الكلمة الآن لسعادة السيد الشيخ ناصر بن عبد الرحمن آل خليفة، وكيل وزارة الداخلية في البحرين.

السيد آل خليفة (البحرين): من دواعي سروري أن أكون هنا اليوم للمشاركة في هذا الاجتماع الرفيع المستوى المعني بتحسين السلامة على الطرق، مؤكداً حرص مملكة البحرين على تعميق التعاون مع دول العالم ومن خلال الأمم المتحدة لتعزيز السلامة المرورية، حيث حرصت مملكة البحرين على دعم كافة الجهود التي من شأنها رفع مستوى السلامة على الطرق وتطوير المنظومة المرورية وزيادة الوعي لدى مستخدمي الطرق بالالتزام بالأنظمة والقواعد اللازمة. إن الوعي والثقافة المرورية أساس جوهري للتنمية المستدامة، كونهما السبيل، مع

أكثر من ٦٠ في المائة من الإصابات والوفيات الناجمة عن حوادث المرور على الطرق خلال عطلات نهاية الأسبوع الطويلة تحدث على الطرق المحلية، وليس على الطرق السريعة. لذلك، يجب أن نعمل بداية من القاعدة إلى القمة. وقد أنشأت الحكومة مراكز لعمليات السلامة على الطرق على المستوى الإداري المحلي كآلية تعاونية للوكالات الحكومية والقطاع الخاص والمنظمات الشريكة.

وتلتزم تايلند، جنباً إلى جنب مع البلدان والشركاء الآخرين، بالعمل من أجل تحقيق الأهداف العالمية المتعلقة بالسلامة على الطرق بحلول عام ٢٠٣٠، والتي ستكون ضرورية لتحقيق جميع أهداف التنمية المستدامة الأخرى، بما في ذلك القضاء على الفقر، والصحة والمدن المستدامة، وفي نهاية المطاف تعزيز الأمن البشري.

الرئيسة بالنيابة (تكلمت بالإنكليزية): أعطي الكلمة الآن لمعالي السيد خوسيه باموكينا زاو، وزير الدولة للشؤون الداخلية في أنغولا.

السيد باموكينا زاو (أنغولا) (تكلم بالفرنسية): في البداية، وبالنيابة عن الحكومة الأنغولية ووفدي، اسمحوا لي أن أشكر رئيس الجمعية العامة على تنظيم هذا الاجتماع الهام الرفيع المستوى لتمكيننا من تشاطر تقدمنا المتواضع وخبرتنا الوطنية فيما يتعلق بالسلامة على الطرق على الصعيد العالمي.

كما نعلم جميعاً، وكما هو مشار إليه في المذكرة المفاهيمية، ووفقاً للإحصاءات الدولية، تتسبب حوادث الطرق في ملايين الوفيات والإصابات كل عام في جميع أنحاء العالم، مما يؤدي بحياة الأطفال والنساء والشباب. هذه إحصاءات قاتمة ومرعبة يمكن تجنبها حقاً أو على الأقل خفضها إلى النصف. ومما يؤسف له أن نظام النقل البري في العديد من بلداننا لا يزال واحداً من أخطر البيئات على الناس في حياتهم اليومية.

وتلتزم حكومة جمهورية أنغولا ورئيسها بهذه القضية ويبدلان كل ما في وسعهما لتهيئة الظروف اللازمة لتحسين السلامة على الطرق في جميع أنحاء ترابنا الوطني، مما يساهم في خفض عدد الوفيات

يمكن للسلامة على الطرق العالمية أن تقدم إسهامات مهمة في التنمية المستدامة وتحقيق أهداف التنمية المستدامة. وتسعى الغاية ٣-٦ من أهداف التنمية المستدامة إلى خفض عدد الوفيات والإصابات العالمية الناجمة عن حوادث المرور على الطرق إلى النصف، في حين تسعى الغاية ١١-٢ إلى توفير وسائل نقل آمنة وميسورة التكلفة وميسرة ومستدامة للجميع.

وتحسين السلامة على الطرق هو إحدى الأولويات الوطنية لتايلند، بهدف الحد من الوفيات والإصابات الناجمة عن حوادث المرور بنسبة ٥٠ في المائة على الأقل بحلول عام ٢٠٣٠، متشياً مع الأهداف العالمية التي حددت في إطار العقد الثاني من العمل من أجل السلامة على الطرق. ولتحقيق هذا الهدف، تدمج سياساتنا للسلامة على الطرق نهج النظم الآمنة وأهداف التنمية المستدامة كأطر للتنفيذ. وتعمل الحكومة أيضاً بشكل وثيق مع القطاع الخاص والمجتمع المدني لتحقيق ذلك الهدف المشترك. وخلال الفترة بين عام ٢٠٢٠ والآن، انخفض عدد الوفيات الناجمة عن حوادث الطرق في تايلند من ٢٧,٢ إلى ٢٢,٨ لكل ١٠٠ ٠٠٠ نسمة. وتم إنقاذ أكثر من ٥ ٠٠٠ شخص خلال تلك الفترة الزمنية التي دامت عامين.

وستطلق تايلند قريباً الخطة الرئيسية الوطنية الخامسة للسلامة على الطرق ٢٠٢٢-٢٠٢٧ بهدف رئيسي هو تقليل عدد الأرواح المفقودة في حوادث الطرق إلى ١٢ حالة وفاة لكل ١٠٠ ٠٠٠ من السكان بحلول عام ٢٠٢٧. وستتناول الخطة الرئيسية بالتفصيل العناصر الأساسية لنهج النظم الآمنة، مع التركيز على قضايا رئيسية مثل الحد من حوادث الدراجات النارية، ومراقبة الحد الأقصى للسرعة، وتنفيذ السياسات من خلال آليات محلية مع الرصد الفعال، وتعزيز قدرات إنفاذ القانون، وإنفاذ الصارم لمعايير سلامة المركبات والنقل، وتعزيز الرعاية بعد التصادم. وعلاوة على ذلك، فإنها تولي أهمية لجمع البيانات وتحليلها، فضلاً عن استخدام التكنولوجيا والابتكار، من أجل منع حوادث المرور على الطرق والحد منها.

وتعتقد تايلند اعتقاداً راسخاً أيضاً بأن المجتمعات المحلية يجب أن تكون القوة الدافعة للسلامة على الطرق، حيث تبين إحصاءاتنا أن

في إسبانيا، اعتمدنا استراتيجية وطنية للسلامة على الطرق بإطار زمني لعام ٢٠٣٠، تمشيا مع هدف الأمم المتحدة المتمثل في خفض عدد الوفيات على الطرق والإصابات الخطيرة إلى النصف بحلول نهاية العقد الحالي. ونود أيضا أن نشدد على أن لدينا في الجمعية الوطنية لجنة للسلامة على الطرق، مكنتنا من مواصلة جميع الأحزاب السياسية مع الاستراتيجية وضمان أن تكون السلامة على الطرق سياسة للدولة. ولدينا أيضا مرصد وطني للسلامة على الطرق، يجمع البيانات ويضع المؤشرات. فبدون بيانات، لا يمكن أن تكون هناك سياسة للسلامة على الطرق. ولا يمكننا تحسين ما لا نقيسه. ولذلك، من الضروري أن تكون قادرا على تقييم ورصد التدابير حال اعتمادها.

وتستند الاستراتيجية إلى مبدأ عدم استعدادنا للتفاوض بشأن تدابير المرور على الطرق مقابل أرواح بشرية. يجب إعطاء الأولوية للسلامة على الطرق فوق أي اعتبار آخر عندما يتعلق الأمر بإدارة الطرق. وتنشئ الاستراتيجية صلة بين السلامة على الطرق والتنقل المستدام. ونحن نعلم أنه إذا تيسر التنقل، يمكننا ضمان السلامة على الطرق، ولكن إذا لم يتيسر التنقل، فلا يمكن بالتأكيد ضمان السلامة على الطرق. والتنقل الآمن يعني إعطاء الأولوية للسفر بالقطار للرحلات المتوسطة والطويلة واختيار وسائل النقل العام للتنقل في مدنا.

وتتص الاستراتيجية على أن إنفاذ أنظمة المرور هو أنجع وسيلة للحد من حوادث الطرق وعواقبها المأساوية. إن نشر شرطة المرور، واستخدام التقنيات الجديدة للمراقبة والتحكم وتطبيق العقوبات هي العناصر الأساسية والجوهرية لسياسة المتعلقة بالسلامة على الطرق. وتركز الاستراتيجية أيضا على السرعة كعامل خطر. لقد اعتمدنا حدا أقصى للسرعة يبلغ ٣٠ كيلومترا في الساعة لجميع الطرق ذات المسار الواحد في مدنا، لأن هذه هي السرعة الوحيدة التي تضمن التعايش الآمن بين مختلف أنماط وطرق التنقل في المدينة.

وتعطي الاستراتيجية الأولوية لحماية مرتادي الطرق المعرضين للخطر، بالنظر إلى أنه منذ عام ٢٠١٩، كان ٥٣ في المائة من جميع ضحايا حوادث الطرق من هذه الفئة، أي أن أكثر من نصف

الناجمة عن حوادث الطرق. في عام ٢٠١٣، أنشأنا المجلس الوطني للنقل العام، وهو هيئة استشارية ذات سلطة تنفيذية تستند إجراءاتها إلى استراتيجيتنا الوطنية للوقاية من الحوادث ٢٠١٩-٢٠٢٢. ونحن حاليا في المرحلة النهائية من ذلك الإطار الهام للسياسة العامة بشأن السلامة على الطرق، على الرغم من وجود عدد من القيود الناشئة عن الانكماش الاقتصادي والمالي، الذي تقاوم بسبب جائحة مرض فيروس كورونا وكان له أثر سلبي لاحق على تنفيذ العديد من المشاريع الأخرى. وعلى الرغم من ذلك، تمكنا من تحقيق الأهداف التالية.

اعتمدنا عددا من الوثائق المكملة لمدونة الطرق السريعة، بما في ذلك الخطة الوطنية للطرق، وهي أداة هامة تتيح رسم خريطة لشبكة الطرق في البلد بأكمله. وقمنا ببناء بنية تحتية جديدة مجهزة بتقنيات متقدمة من أجل تحسين آليات تقييم المرشحين في اختبارات القيادة، وأنشأنا تدريجيا مراكز للفحص الفني الإلزامي للمركبات. كما قمنا بتدريب وإعادة تدريب شرطة المرور على السلامة على الطرق والوقاية من الحوادث. وفيما يتعلق بمنع وإدارة الحوادث، فضلا عن جرائم الطرق، أصبح إنشاء مراكز متكاملة للأمن العام في العاصمة وبعض مدن المقاطعات يعزز آليات التفتيش على جوانب الطرق القائمة بالفعل، بما في ذلك عن طريق تركيب نظم للمراقبة بالفيديو.

وختاماً، تؤكد حكومة جمهورية أنغولا مجددا التزامها بزيادة تحسين وتعزيز السلامة على الطرق وإقامة نظام نقل عام مأمون في جميع أنحاء إقليمها الوطني بغية تحقيق الغاية ١١-٢ من أهداف التنمية المستدامة، المتعلقة بتعزيز السلامة على الطرق، فضلا عن الهدف ١٠ من خطة الاتحاد الأفريقي لعام ٢٠٦٣، المتعلقة ببناء بنية تحتية ذات مستوى عالمي في جميع أنحاء القارة.

الرئيسة بالنيابة (تكلمت بالإنكليزية): أعطي الكلمة الآن للسيد بيري نافارو أوليفيا، المدير العام لحركة المرور في إسبانيا.

السيد أوليفيا (إسبانيا) (تكلم بالإسبانية): بوصفنا ممثلا لإسبانيا، نرحب بمبادرة الجمعية العامة لتعزيز السلامة على الطرق.

تحسين السلامة على الطرق في العالم. ونرحب بتأييد المبادرة التي قدمها بلدنا لعقد هذا الاجتماع بالإجماع. ونأمل أن يولد زخماً متجدداً لتنفيذ العقد الثاني للعمل من أجل السلامة على الطرق ٢٠٢١-٢٠٣٠ وأن يؤدي إلى مستوى جديد من التعاون الدولي.

ونرى أن منع حوادث الطرق عامل هام في تحقيق التنمية المستدامة وجزء لا يتجزأ من خطة التنمية المستدامة لعام ٢٠٣٠. وينبغي أن يظل خفض عدد الوفيات والحوادث على طرقنا أولويتنا بلا منازع. والنهج المنهجي المشترك بين القطاعات، الذي يشكل فيه الناس حلقة الوصل المركزية في بناء السلامة على الطرق، أمر أساسي لتيسير التوصل إلى حل فعال للمشكلة. وتدعم تلك المبادئ الخطة العالمية لعقد العمل من أجل السلامة على الطرق ٢٠٢١-٢٠٣٠، التي نعرب عن تأييدنا لها. والإعلان السياسي الذي اعتمدناه اليوم (القرار ٧٦/٢٩٤) يضع مبادئ توجيهية واضحة لتنفيذ الخطة العالمية.

وينبغي لمنظمة الصحة العالمية، بالشراكة مع اللجان الإقليمية التابعة للأمم المتحدة والمبعوث الخاص للأمين العام المعني بالسلامة على الطرق، أن تضطلع بدور رائد في تقديم المساعدة إلى البلدان. ومن أجل منع وقوع حوادث المرور على الطرق، نحتاج إلى وضع لوائح شاملة، وتحديث شبكة الطرق وتحسين البنية التحتية، وإدخال نظم نقل ذكية، وتطوير ثقافة السلامة والامتثال لقواعد المرور. ويتوقف نجاح تلك التدابير على التمويل المستدام على جميع المستويات. وقد أصبح صندوق الأمم المتحدة للسلامة على الطرق آلية فريدة لتوفير الدعم من حيث الموارد لمشاريع محددة، ولا سيما في البلدان المنخفضة والمتوسطة الدخل. وروسيا هي أكبر مانح للصندوق، حيث خصصت له ٤ ملايين دولار منذ عام ٢٠١٨.

وكان بلدنا من أوائل البلدان التي دعت إلى إدراج هذه المسألة في جدول أعمال الأمم المتحدة. وقد استضافنا المؤتمر الوزاري العالمي الأول المعني بالسلامة على الطرق في موسكو في عام ٢٠٠٩. وهي بالنسبة لنا أولوية على الصعيدين الدولي والوطني. وعملاً يعتمد على استراتيجية السلامة على الطرق في روسيا ٢٠١٨-٢٠٢٤،

ضحايا حوادث الطرق كانوا من المشاة أو راكبي الدراجات أو الدراجات النارية. وبالنسبة للمشاة، نعطي الأولوية لإجراءات تهدئة حركة المرور من خلال فرض حد أقصى للسرعة يبلغ ٣٠ كيلومتراً في الساعة في مدناً. ولراكبي الدراجات، نعطي الأولوية لبناء مسارات منفصلة للدراجات. وبالنسبة لراكبي الدراجات النارية، فإننا نعطي الأولوية لدورات القيادة الآمنة وسترات الوسائد الهوائية لمستخدمي الدراجات النارية على الطرق. كما تلتزم الاستراتيجية التزاماً راسخاً بتعزيز المركبات الموصولة، مما يمكنها من التواصل مع البنية التحتية للطرق والمركبات الأخرى بطريقة تحول دون أي احتمال لوقوع حادث مميت، حتى في حالة حدوث خطأ بشري.

وفيما يتعلق بالتحقيق المروري، تهدف الاستراتيجية إلى كفاءة تدريب الشباب، عندما يغادرون النظام التعليمي، على قيم السلامة على الطرق، وقبل كل شيء، على أن يكونوا مشاة وراكبي دراجات آمنين. وتضع الاستراتيجية الضحايا في صميم سياستنا المتعلقة بالسلامة على الطرق، التي تمنحهم صوتاً ووضوحاً، وتسلب الضوء على قصصهم وتضمن حصولهم على الرعاية الكافية بعد الحادث. وفي إسبانيا، لدينا مدع عام متخصص في انتهاكات السلامة على الطرق يحمي الضحايا ويدافع عنهم في المسائل الجنائية.

وأخيراً، نعتقد أن البلدان التي حققت نتائج ملموسة يقع على عاتقها التزام أخلاقي وأدبي بتشاطير معارفها وخبراتها مع البلدان الأخرى. ونحن نفعل ذلك في إسبانيا، بما في ذلك من خلال التعاون مع أصدقائنا في أمريكا اللاتينية والمغرب العربي. نحن نعرف أين نحن، ونعرف إلى أين نريد الوصول، ونعرف كيف نصل إلى هناك. ولهذا السبب ما زلنا مقتنعين بأنه يمكننا تحقيق الأهداف التي حددتها الأمم المتحدة للعقد الحالي.

الرئيسة بالنيابة (تكلمت بالإنكليزية): أعطي الكلمة الآن للسيد بيوتر إيتشيف، مدير إدارة المنظمات الدولية في وزارة خارجية الاتحاد الروسي.

السيد إيتشيف (الاتحاد الروسي) (تكلم بالروسية): ترحب روسيا بعقد هذا الاجتماع الرفيع المستوى الأول من نوعه للجمعية العامة بشأن

وخلال العقد الأول للعمل من أجل السلامة على الطرق، ورغم زيادة عدد المركبات بنسبة ٦٠ في المائة تقريبا، وعدد السائقين بنسبة ٤٥ في المائة، وعدد السكان بنسبة ١٣ في المائة، انخفضت الخسائر في الأرواح الناجمة عن حوادث المرور بنسبة ٥٦ في المائة، من ١٣,٤ شخص إلى ٥,٨ لكل ١٠٠ ٠٠٠ شخص. وبذلك حققت الجمهورية التركية نجاحا هاما للغاية في تحقيق هدف خفض عدد الوفيات الناجمة عن حوادث المرور بنسبة ٥٠ في المائة بين عامي ٢٠١١ و ٢٠٢٠. ووفقا للقرار ٢٩٩/٧٤، وتمشيا مع مبادئ نهج النظم الآمنة والرؤية صفر، التي تضع الإنسان في مركز النظام الإيكولوجي لحركة المرور، نشرنا في عام ٢٠٢١ استراتيجية للسلامة المرورية على الطرق للفترة ٢٠٢١-٢٠٣٠ وخطة عمل للسلامة المرورية على الطرق للفترة ٢٠٢١-٢٠٢٣، بموجب مرسوم رئاسي، بهدف خفض عدد الوفيات الناجمة عن حوادث المرور إلى النصف بحلول عام ٢٠٣٠ وتحقيق صفر وفيات بحلول عام ٢٠٥٠.

ولهذا الغرض، أنشئ هيكل قوي بموجب مرسوم رئاسي. وبغية كفالة التنسيق بين الوزارات وإجراء الدراسات بطريقة متعددة القطاعات والتخصصات وتشمل أصحاب المصلحة المتعددين، أنشأنا مجلس تنسيق استراتيجية سلامة المرور على الطرق، تحت رئاسة وزير الداخلية. وبالإضافة إلى ذلك، أنشأنا المجلس التنفيذي لرصد استراتيجية السلامة المرورية على الطرق، برئاسة نائب الوزير، بغية رصد الأنشطة والدراسات. وبالتبعية لذلك المجلس، أنشأنا أفرقة خبراء، بما في ذلك بمشاركة خبراء من منظمات أصحاب المصلحة، بشأن المجالات ذات الأولوية؛ إدارة السلامة المرورية؛ والبنية التحتية للطرق والبيئة؛ والمركبات؛ التعليم والتدريب؛ إنفاذ قوانين المرور؛ والاستجابة بعد الحوادث.

وكما أكد وزير داخليتنا، السيد سليمان صويلو، في رسالته المصورة إلى الجمعية العامة في ٣ كانون الأول/ديسمبر ٢٠٢١، استنادا إلى إنجازاتنا في مجال السلامة المرورية، وبعد أن أشار إلى نجاحاتنا السابقة، فإننا نعتقد اعتقادا راسخا بأننا سنحقق الأهداف

بالإضافة إلى مشروع اتحادي متخصص بمؤشرات مستهدفة. وخلال العقد الماضي، انخفض عدد حوادث الطرق في بلدنا بأكثر من الثلث، وانخفض عدد الوفيات الناجمة عنها إلى النصف. وترد معلومات مفصلة عن عملنا في رسالة الفيديو التي وجهها النائب الأول لوزير الداخلية في الاتحاد الروسي، عقيد الشرطة ألكسندر غوروفوي، بمناسبة اجتماع اليوم، وهي متاحة على الموقع الشبكي للبعثة الدائمة للاتحاد الروسي لدى الأمم المتحدة.

وفي الختام، أود أن أؤكد مرة أخرى أن الحد من الإصابات وإنقاذ الأرواح على الطرق من أهم أولويات بلدنا. ونأمل أن تتمكن الجمعية العامة، خلال الاستعراض المؤقت لتنفيذ عقد العمل في عام ٢٠٢٦، من تسجيل تطورات إيجابية في هذا المجال دون أي تسييس، وهو ما لم يكن عليه الحال للأسف في التحضير لاجتماع اليوم. وروسيا، من جانبها، ستواصل العمل البناء، بما في ذلك عن طريق إعداد مشروع قرار للجمعية العامة. ونحن على استعداد للتعاون مع الآخرين وندعو جميع البلدان إلى أن تحذو نفس الحذو.

الرئيسة بالنيابة (تكلمت بالإنكليزية): أعطي الكلمة الآن للسيد زكي بال، كبير المشرفين من الدرجة الأولى على سلامة المرور على الطرق، أمانة مجلس تنسيق الاستراتيجيات في وزارة الداخلية التركية.

السيد بال (تركيا) (تكلم بالإنكليزية): إن ظاهرة المرور، التي هي محور حياتنا من نواح كثيرة، تعرفها عدة منظمات دولية للأسف بأنها مسألة عالمية تتعلق بالصحة العامة. ويعتقد أن حوادث المرور تسبب في المتوسط ١,٣ مليون حالة وفاة يمكن الوقاية منها و ٥٠ مليون إصابة سنويا. وفي الفترة من ٢٠١١ إلى ٢٠٢٠، اعتمد هدف خفض الإصابات الناجمة عن حوادث المرور بنسبة ٥٠ في المائة كسياسة حكومية، تحت قيادة رئيسنا، السيد رجب طيب أردوغان، ولذلك، قدمنا وعدا قويا لأمتنا والعالم. ولهذا السبب، شُرع في تنفيذ استراتيجية وخطة عمل السلامة المرورية على الطرق ٢٠١١-٢٠٢٠، بموجب مرسوم لرئيس مجلس الوزراء، وتم إجراء العديد من الدراسات المتعددة الأبعاد والموجهة نحو النتائج من خلال سياسة تنفيذ السلامة المرورية لوزارة الداخلية، وهي وثيقة مؤرخة عام ٢٠١٧.

ضعف البنية التحتية لشبكات الطرق وانقارها لمعايير السلامة اللازمة لتوفير الأمن والسلامة لمستخدميها.

لقد أولت دولة قطر اهتماما كبيرا لموضوع تحسين السلامة على الطرق، ولديها تجربة فريدة من نوعها في إدارة السلامة على الطرق في الشرق الأوسط وفي الدول النامية. وتحتل السلامة المرورية على الطرق والمحافظة على الأرواح والممتلكات ومقومات الدولة مكانة متقدمة في السياسة الاجتماعية والاقتصادية لبلدي. فقد أنشأت الدولة لجنة وطنية رائدة للسلامة المرورية أسندت إليها مهمة رسم السياسات العامة للمرور وتقديم الحلول والمقترحات التي من شأنها أن تحسن مستوى السلامة المرورية على الطرق بالدولة في جميع مجالاتها الهندسية والفنية والبشرية. وقامت اللجنة منذ إنشائها بدور فاعل في تحسين مستوى السلامة المرورية وكذلك من خلال عدة إجراءات قامت بتنفيذها وأدت إلى تحقيق نتائج متقدمة في هذا المجال.

إن دولة قطر، باعتبارها ممثلة لدول المنطقة العربية في المجلس الاستشاري لصندوق الأمم المتحدة للسلامة على الطرق، عن اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لغرب آسيا (الإسكوا)، تود أن تلفت انتباه الجمعية العامة إلى حالة السلامة على الطرق في المنطقة العربية وما تواجهه من تحديات. تشير الإحصاءات إلى ارتفاع حوادث الوفيات في هذه المنطقة، الأمر الذي يتعين معه تقديم الدعم اللازم لهذه المنطقة لمواجهة تلك التحديات والحد من خطرها، خصوصا في البلدان المنخفضة والمتوسطة الدخل، والتي تفتقر إلى السلامة على الطرق وتحتاج إلى المساعدة لتحقيق أهداف عقد الأمم المتحدة الثاني للعمل من أجل السلامة على الطرق ٢٠٢١-٢٠٣٠، وأهداف التنمية المستدامة الواردة في العقد وتمكينها من بناء قدرات مستدامة لتطوير وتنفيذ سياسات واستراتيجيات وخطط عمل قائمة على الأدلة بغية تحسين السلامة على الطرق بطريقة تتسم بالكفاءة والفعالية.

وتتمثل تجربة قطر في مجال السلامة على الطرق فيما يلي.

أولاً، إعداد الاستراتيجية الوطنية للسلامة المرورية ومدتها ١٠ سنوات، متوافقة مع أهداف عقد الأمم المتحدة الأول للعمل من أجل

المتوخاة لكل من عامي ٢٠٣٠ و ٢٠٥٠، وأن تعاوننا وتبادل الرؤى على الصعيدين العالمي والإقليمي، تحت مظلة الأمم المتحدة، سيسهم أيضا في ذلك.

وأود أن أعرب عن احترامي وأن أقدم تعازي لأقارب الذين فقدوا أرواحهم في حوادث المرور. وأتمنى للأعضاء كل النجاح في عملهم، مع التذكير بالشعار الذي تكرر طوال حملاتنا للسلامة المرورية: "نحن جميعا معا على طريق تأمين السلامة المرورية".

الرئيسة بالنيابة (تكلمت بالإنكليزية): أعطي الكلمة الآن للسيد محمد عبد الله المالكي، أمين سر اللجنة الوطنية للسلامة المرورية في وزارة الداخلية القطرية.

السيد المالكي (قطر): إننا نلتقي اليوم في هذا الاجتماع الرفيع المستوى للجمعية العامة لمناقشة أهم التحديات التي تواجه دولنا وشعوبها في مجال تحسين السلامة على الطرق، على النحو الوارد في خطة التنمية المستدامة لعام ٢٠٣٠، ولإجراء حوار بين أصحاب المصلحة بهدف ضمان التواصل لتحقيق أكثر نتائج ومنجزات ممكنة، فضلا عن تعزيز الحوار التفاعلي حول الاستثمار في السلامة على الطرق وتبادل الخبرات والدروس المستفادة لمعالجة الثغرات المتبقية في عملية تنفيذ عقد العمل الثاني للأمم المتحدة من أجل السلامة على الطرق ٢٠٢١-٢٠٣٠.

وكما يعلم الأعضاء، فإن السلامة على الطرق هي مسؤولية جماعية تشترك فيها جميع الدول، لأنها تعتبر إحدى الركائز الأساسية لنهضة الدول وتقدمها. وفي هذا السياق، تأتي مشاركة دولة قطر في هذا الاجتماع الرفيع المستوى الذي يناقش أهم القضايا المشتركة التي تهم الدول والشعوب على حد سواء، والتحديات التي تواجهها والمتمثلة في حوادث الطرق، التي تعتبر أكبر مشكلة مهددة لمقومات التنمية الاجتماعية والاقتصادية للبلدان، حيث يذهب من جرائها سنويا ملايين الضحايا، ما بين وفاة وإعاقة دائمة، تتسبب في معاناة الكثير من الأسر في دول العالم، لا سيما في البلدان النامية التي تعاني من

السلامة على الطرق ٢٠١١-٢٠٢٠، على النحو الوارد في خطة التنمية المستدامة لعام ٢٠٣٠. وعملت على تنفيذها كل قطاعات الدولة المعنية بإجراءات السلامة على الطرق. وقد أسهمت تلك الاستراتيجية في خفض معدل الوفيات من ١٣ حالة وفاة لكل ١٠٠ ٠٠٠ نسمة في عام ٢٠١٣ إلى أقل من ٥ وفيات لكل ١٠٠ ٠٠٠ نسمة في عام ٢٠٢١. وهذه نتائج متقدمة جدا فاقت التوقعات المستهدفة، واحتلت بذلك قطر مرتبة متقدمة عالميا في مجال السلامة على الطرق.

ثانيا، إعداد إطار عام تربوي للسلامة المرورية، منهج مروري يتم تدريسه ضمن المناهج الدراسية في جميع المراحل التعليمية، من رياض الأطفال إلى مرحلة ما قبل التعليم الجامعي، وفي كل المؤسسات التربوية في الدولة بهدف غرس ونشر الثقافة المرورية بين جميع شرائح المجتمع.

واستضافت دولة قطر المؤتمر الرابع والعشرين للجمعية العالمية لطب المرور في تشرين الثاني/نوفمبر ٢٠١٥، والذي يهتم بتطوير خدمات الرعاية الطبية المقدمة لضحايا حوادث الطرق. وقد خرج المؤتمر بنتائج وتوصيات أسهمت كثيرا في تطوير خدمات الرعاية الطبية بدولة قطر، الأمر الذي انعكس إيجابيا في التقليل من حجم الخسائر البشرية الناجمة عن حوادث الطرق. كما نظمت دولة قطر المؤتمر الدولي الأول للسلامة المرورية في تشرين الثاني/نوفمبر ٢٠١٨، الذي وفر فرصا للحوار والنقاش على المستوى العالمي بشأن جميع القضايا المتعلقة بحاضر ومستقبل السلامة المرورية على الطرق، وأتاح المجال واسعا للمهتمين بالسلامة المرورية على المستوى المؤسسي والفردى للمناقشة وتقريب وجهات النظر بشأن إيجاد الحلول الهادفة لمشاكل السلامة على الطرق وكيفية ترجمة الأفكار إلى استراتيجيات على أرض الواقع والاستفادة منها في تحقيق السلامة على الطرق.

ثالثا، تطوير شبكة الطرق وزيادة طولها وسعة استيعابها لحركة المرور، مع استيفاء أعلى معايير السلامة على الطرق، وإنشاء ما يقرب من ٣٠٠ كيلومتر من مسارات الدراجات والمشاة، مما أدى إلى خفض عدد الحوادث على الطرق؛ رابعا، رفع مستوى الوعي المروري لدى المجتمع من خلال برامج التوعية المرورية التي قامت بها الدولة في الفترة من ٢٠١٠ إلى ٢٠٢٠، الأمر الذي انعكس إيجابيا على سلوك مستخدمي الطرق، من سائقين وركاب ومشاة، وبالتالي خفض عدد حوادث الطرق. وقد اعتمدت الحكومة قرارات الأمم المتحدة ذات الصلة بالسلامة على الطرق بأهداف التنمية المستدامة.

وفيما يتعلق بالخطط الحالية والمستقبلية، تعمل دولة قطر على تنفيذ عدد من المشاريع والبرامج التي تحسن من مستوى سلامة الطرق خلال الفترة الحالية والمقبلة. ومن أهم هذه المشاريع إطلاق استراتيجية وطنية للسلامة المرورية للفترة ٢٠٢٣-٢٠٣٠، متوافقة مع عقد الأمم المتحدة الثاني للعمل من أجل السلامة على الطرق ٢٠٢١-٢٠٣٠، والعمل على تحقيق أهدافه الرامية إلى خفض الوفيات والإصابات الناجمة عن حوادث الطرق بنسبة ٥٠ في المائة على الأقل بحلول عام ٢٠٣٠.

ويجري أيضا تنفيذ مشروع اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لغرب آسيا في ثلاثة بلدان عربية - وهي دولة قطر ولبنان وتونس - والذي يهدف إلى تعزيز التدخلات القائمة على الأدلة لتحسين مستوى السلامة على الطرق في المنطقة العربية من خلال زيادة فعالية جمع البيانات ومعالجتها وتحليلها، والذي يمهد لتنفيذ مشروع المرصد العربي المتكامل للسلامة على الطرق في دول المنطقة؛ نا وكذلك تنظيم المؤتمر الدولي

ومن أهم الإنجازات التي حققتها دولة قطر خلال فترة تنفيذها لخطة عقد الأمم المتحدة الأول للعمل من أجل السلامة على الطرق ٢٠١١-٢٠٢٠، المتوافقة مع استراتيجيتها الوطنية للسلامة المرورية

والمؤتمر الدولي الأول للسلامة المرورية في تشرين الثاني/نوفمبر ٢٠١٨، الذي وفر فرصا للحوار والنقاش على المستوى العالمي بشأن جميع القضايا المتعلقة بحاضر ومستقبل السلامة المرورية على الطرق، وأتاح المجال واسعا للمهتمين بالسلامة المرورية على المستوى المؤسسي والفردى للمناقشة وتقريب وجهات النظر بشأن إيجاد الحلول الهادفة لمشاكل السلامة على الطرق وكيفية ترجمة الأفكار إلى استراتيجيات على أرض الواقع والاستفادة منها في تحقيق السلامة على الطرق.

والمؤتمر بناتج وتوصيات أسهمت كثيرا في تطوير خدمات الرعاية الطبية بدولة قطر، الأمر الذي انعكس إيجابيا في التقليل من حجم الخسائر البشرية الناجمة عن حوادث الطرق. كما نظمت دولة قطر المؤتمر الدولي الأول للسلامة المرورية في تشرين الثاني/نوفمبر ٢٠١٨، الذي وفر فرصا للحوار والنقاش على المستوى العالمي بشأن جميع القضايا المتعلقة بحاضر ومستقبل السلامة المرورية على الطرق، وأتاح المجال واسعا للمهتمين بالسلامة المرورية على المستوى المؤسسي والفردى للمناقشة وتقريب وجهات النظر بشأن إيجاد الحلول الهادفة لمشاكل السلامة على الطرق وكيفية ترجمة الأفكار إلى استراتيجيات على أرض الواقع والاستفادة منها في تحقيق السلامة على الطرق.

والمؤتمر بناتج وتوصيات أسهمت كثيرا في تطوير خدمات الرعاية الطبية بدولة قطر، الأمر الذي انعكس إيجابيا في التقليل من حجم الخسائر البشرية الناجمة عن حوادث الطرق. كما نظمت دولة قطر المؤتمر الدولي الأول للسلامة المرورية في تشرين الثاني/نوفمبر ٢٠١٨، الذي وفر فرصا للحوار والنقاش على المستوى العالمي بشأن جميع القضايا المتعلقة بحاضر ومستقبل السلامة المرورية على الطرق، وأتاح المجال واسعا للمهتمين بالسلامة المرورية على المستوى المؤسسي والفردى للمناقشة وتقريب وجهات النظر بشأن إيجاد الحلول الهادفة لمشاكل السلامة على الطرق وكيفية ترجمة الأفكار إلى استراتيجيات على أرض الواقع والاستفادة منها في تحقيق السلامة على الطرق.

الجمعية بأن حكومة بلدي اعتمدت مؤخرا استراتيجية وطنية للسلامة على الطرق للفترة ٢٠٢٢-٢٠٣٠ وخطط عملها اللاحقة. وتكمل هذه الاستراتيجية السياسات العامة الرومانية الأخرى في مجالات الرقمنة والتنقل الحضري والطاقة وتغير المناخ. وتأتي هذه الاستراتيجية أيضا في الوقت المناسب بالنظر إلى أن العبور البري للأشخاص والبضائع قد تزايد بشكل كبير في رومانيا نتيجة للحرب في أوكرانيا.

وأولوية الحكومة الرومانية هي زيادة السلامة على الطرق من خلال خفض عدد الحوادث وتخفيف عواقبها، ولهذا السبب نفذنا نهجا شاملا من حيث الإجراءات والتدابير الرامية إلى تحسين الهياكل الأساسية، والحالة الفنية للمركبات، والسلوك البشري، والتدخلات اللاحقة للحوادث. وتحقيقا لتلك الغاية، تشدد حكومتنا بقوة على التقطع الوقائي. وتنظم حملات تنقيفية على الطرق وأنشطة وقائية أخرى في جميع أنحاء البلد، تستهدف فئات محددة بمساعدة وسائط الإعلام التقليدية ومنصات وسائط التواصل الاجتماعي، وإشراك الشباب في فصول توعوية عن الطرق في المدارس، وتوزيع المنشورات والحملات في الشوارع، بما في ذلك بدعم من المجتمع المدني.

وكدرس مستفاد من جائحة مرض فيروس كورونا، استثمرنا في عدد كبير من التدابير لضمان أماكن وقوف للسيارات أكثر أمانا وسلامة للسائقين في الفئة المهنية. وعلى وجه الخصوص، نسعى جاهدين للتخفيف من المخاطر التي تهدد سلامتهم، فضلا عن توفير الظروف التي تساعد على زيادة جودة القيادة من قبل السائقين المحترفين، وهو إجراء له أثر مباشر على السلامة على الطرق.

ومن منظور رقمي، تحرص وزارة النقل والبنية التحتية الرومانية على استخدام الحلول التكنولوجية الجديدة والمتقدمة في مجال السلامة على الطرق بهدف تنفيذ نظام المرور البديل ١+٢ والحفاظ على بنية تحتية قابلة للقراءة تخاطب جميع مستخدمي الطرق ويتم تنفيذها من قبل إدارة الطرق من خلال الرسائل ولأفادت المعلومات المتعلقة بالاستخدام الصحيح والسليم للبنية التحتية ذات الصلة. وعلى نفس المنوال، فإن الاستخدام المتزايد للنظم الآلية لإدارة حركة المرور من

الثاني للسلامة المرورية في آذار/مارس ٢٠٢٣، والذي يهدف إلى تعزيز التعاون بين دول العالم في مجال السلامة على الطرق، وإتاحة الفرصة للخبراء والمختصين في هذا المجال لتبادل الخبرات والتجارب الناجحة في الدول التي أحرزت تقدما كبيرا في تحسين السلامة على الطرق والحد من حوادث المرور.

ومن واقع تجربتها في مجال تحسين السلامة على الطرق، فإن دولة قطر تقترح وتوصي بدعوة الدول إلى التعاون والعمل معا من أجل تحقيق أهداف العقد الثاني للعمل من أجل السلامة على الطرق ٢٠٢١-٢٠٣٠، لما تمثله السلامة المرورية من أهمية في تحقيق أهداف التنمية المستدامة؛ وإنشاء أمانة تتولى تنسيق عمل منظمات المجتمع المدني والهيئات الأهلية والوطنية المهتمة بالسلامة على الطرق بهدف تفعيل دورها وتمكينها من القيام بدور فاعل في الجهود المبذولة لتحسين السلامة على الطرق؛ وقيام الأمم المتحدة بتشكيل فريق فني من الخبراء والمختصين في مجال السلامة على الطرق، لتقديم الدعم الفني للدول الفقيرة ومساعدتها على تحسين مستوى السلامة على الطرق فيها؛ والدعوة أيضا إلى إيجاد آلية فاعلة لتبادل المعلومات والخبرات بين الدول من أجل تعزيز وتحسين مستوى السلامة على الطرق في جميع الدول.

الرئيسة بالنيابة (تكلمت بالإنكليزية): أعطي الكلمة الآن للسيد ميهنيا دروميا، مستشار الدولة في مكتب رئيس وزراء رومانيا.

السيد دروميا (رومانيا) (تكلم بالإنكليزية): تؤيد رومانيا البيان الذي سيدلي به الاتحاد الأوروبي. وبالنيابة عن رئيس وزراء رومانيا، أود أن أدلي ببعض الملاحظات بصفتنا الوطنية.

يتناول اجتماع اليوم تطبيق المعايير الدولية والإقليمية والوطنية في مجال السلامة على الطرق. ورومانيا، كدولة عضو في الاتحاد الأوروبي معنية بكفالة التنقل الآمن لجميع مستخدمي الطرق، تنضم إلى الجهود الأوروبية الرامية إلى تحقيق هدف خفض عدد الوفيات وعدد الإصابات الخطيرة الناجمة عن حوادث الطرق بنسبة ٥٠ في المائة في الفترة ٢٠٢٢-٢٠٣٠. وفي هذا السياق، يسرني أن أبلغ

على مستوى العالم في مجال التنقل الذكي متعدد الوسائط بحلول عام ٢٠٣٠. والسلامة والاستدامة من الغايات والأهداف الرئيسية لاستراتيجيتنا الوطنية. وإننا نهدف إلى خفض إجمالي وفيات حوادث الطرق من ٤٤٠ حادثاً سنوياً إلى صفر وفيات بحلول عام ٢٠٣٠، وبالتالي تقليل وفيات حوادث الطرق بنسبة ١٠٠ في المائة. كما نهدف إلى تسريع حصول الجميع ووصولهم إلى وسائل نقل آمنة ومستدامة ومنخفضة التكلفة، وبالتالي تمكين نظامنا من التغلب على مشكلة العدالة الاجتماعية المتأصلة في أنظمة النقل في جميع أنحاء العالم.

وتركز استراتيجيتنا أيضاً على اعتماد المركبات ذات الانبعاثات الصفرية، وبالتالي الإسهام في تحقيق طموح دولة الإمارات العربية المتحدة في الوصول إلى معدل صفر انبعاثات بحلول عام ٢٠٥٠. وقد استثمرت الإمارات العربية المتحدة في السنوات الخمس عشرة الماضية ٤٠ بليون دولار في الطاقة النظيفة، وهذا يعني وفق منظور وكلمات قادتنا التزام دولة الإمارات العربية التزاماً تاماً باغتنام الفرص المتاحة لتأكيد ودعم ريادتها في مكافحة تغير المناخ في منطقة الشرق الأوسط وشمال أفريقيا، ودفع عجلة التنمية والنمو وخلق وظائف جديدة، في الوقت ذاته الذي نوجه فيه اقتصادنا ودولتنا إلى صافي صفر انبعاثات.

وتجدر الإشارة أولاً إلى أن المركبات ذاتية القيادة يمكن أن تساعد على تحقيق السلامة والاستدامة معاً في نظام النقل. إضافة إلى ذلك، يمكن للأتمتة التقليل من حوادث الاصطدام والمساعدة على منع وقوع الإصابات وإنقاذ الأرواح من خلال الحد من المخاطر المحتملة والمرتبطة بالخطأ البشري. ومن شأن تطوير تكنولوجيا السيارات رفع معدل العدالة وتقليل كل من تلوث الهواء والاختناق المروري، وزيادة إمكانية وصول الجميع إلى وسائل النقل. وعليه، تهدف استراتيجية التنقل الذكي لدولة الإمارات العربية المتحدة إلى ضمان أن يكون ٢٥ في المائة من جميع رحلات التنقل في الدولة ذاتية القيادة بحلول عام ٢٠٣٠.

يعد نظام النقل البري أحد أكثر البيئات التي يستخدمها الناس خطورة. لذلك، وبالإضافة إلى أهمية رفع مستوى كفاءة البنية التحتية

شأنه أن يبسر رصد حركة المرور بالفيديو من أجل السماح بتدخلات أسرع من جانب طواقم الطوارئ أو تلك اللازمة لإزالة الثلوج أو إعادة استعادة الطابع العملي على الطرق، فضلاً عن التمكين من التحليل النوعي والكمي لحركة المرور والتعرف التلقائي على لوحات الترخيص، في جملة أمور.

وفي الختام، اسمحوا لي أن أشير إلى التداعيات المالية للسلامة على الطرق بالنسبة لبلدي. فمن المؤسف أن الأثر المالي للخسائر الاقتصادية والاجتماعية الناجمة عن حوادث الطرق يقدر بنحو ١,٥ في المائة من الناتج المحلي الإجمالي لرومانيا. وفي هذا السياق، فإن الاستراتيجية الوطنية للسلامة على الطرق تتضمن أحكاماً لزيادة القدرة الإدارية والتعاون فيما بين المؤسسات من أجل ضمان وجود قدرة على إنفاق الأموال المقدرة والتصديق على مسار فعال للمشاريع ذات الأولوية.

ونظراً لضيق الوقت، سنقدم نسخة أطول من هذا البيان كتابة.

الرئيسة بالنيابة (تكلمت بالإنكليزية): أعطي الكلمة الآن للسيد سيف سعيد غباش، مدير النقل البري في وزارة الطاقة والبنية التحتية في الإمارات العربية المتحدة.

السيد غباش (الإمارات العربية المتحدة): إنه لمن دواعي السرور والشرف أن أكون اليوم معكم في هذا الاجتماع الرفيع المستوى للجمعية العامة المعني بالسلامة على الطرق في العالم.

الطرق ضرورية في حياتنا اليومية، نستخدمها جميعاً كل يوم، الأمر الذي يوجب علينا جميعاً القيام بأدوارنا لجعلها أكثر أماناً. وقد برهنت العقود الأخيرة على أن الاستراتيجيات الفعالة والشاملة للسلامة على الطرق يمكن أن تقلل من عدد الوفيات على الطرق على الرغم من زيادة حركة المرور. نعيش اليوم عصرًا هو الأكثر اضطراباً في تاريخ النقل والتنقل، وبالتالي فإن الهدف لنا جميعاً هو إنشاء شبكة نقل مستدامة تضمن مستقبلاً آمناً للأجيال القادمة.

لقد أطلقت دولة الإمارات العربية المتحدة الاستراتيجية الوطنية للتنقل الذكي تمشياً مع رؤيتها لكي تكون من بين الدول الرائدة

الرئيسة بالنيابة (تكلت بالإنكليزية): استمعنا إلى المتكلم الأخير في جلسة هذا الصباح. وتواصل الجمعية العامة من الاجتماع الرفيع المستوى في الساعة ١٥/٠٠ في هذه القاعة، للاستماع إلى البيانات المتبقية.

رفعت الجلسة الساعة ١٣/٠٠.

لتحسين السلامة، ثمة حاجة ملحة لرفع الوعي بين الناس، لأن الحذر والحرص اليوم سيضمن بقاءهم على قيد الحياة غدا.

وأود أن أشكر الأمم المتحدة التي عملت مع جميع أعضائها وهذه النخبة العالمية من المتكلمين والمحاورين لمناقشة وتبادل الأفكار الثرية حول هذه القضية الأساسية المتعلقة بالسلامة على الطرق. ونؤكد التزام دولة الإمارات العربية المتحدة بالتعاون مع جميع الدول المتواجدة هنا اليوم لتحقيق غد أفضل وأكثر أمانا.