



# Asamblea General

Sexagésimo período de sesiones

**38<sup>a</sup>** sesión plenaria

Miércoles 26 de octubre de 2005, a las 10.00 horas

Nueva York

*Documentos Oficiales*

*Presidente:* Sr. Eliasson ..... (Suecia)

*En ausencia del Presidente, el Sr. Hamidon (Malasia), Vicepresidente, ocupa la Presidencia.*

*Se abre la sesión a las 10.15 horas.*

## **Temas 46 y 44 del programa (continuación)**

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

**Nota del Secretario General (A/60/275)**

### **Seguimiento de los resultados del período extraordinario de sesiones de la Asamblea General sobre la infancia**

**Informe del Secretario General (A/60/207)**

**Sr. Nguyen Duy Chien (Viet Nam)** (*habla en inglés*): La delegación de Viet Nam desea manifestar su agradecimiento al Secretario General por su informe con arreglo al tema 44 del programa, sobre el seguimiento de los resultados del período extraordinario de sesiones de la Asamblea General sobre la infancia (A/60/207).

El informe muestra claramente que queda aún mucho por hacer para lograr un mundo apropiado para los niños. Estamos convencidos de que para tener éxito en los cuatro ámbitos que se señalan en el Plan de Acción

que fue aprobado por la Asamblea General en el vigésimo séptimo período extraordinario de sesiones (*resolución S-27/2, anexo*), es necesario realizar esfuerzos concertados tanto en el plano nacional como en el internacional.

Los esfuerzos en el plano nacional incluyen el intensificar las medidas para desarrollar y aplicar objetivos nacionales que complementen y refuercen los del Plan de Acción y de la Declaración del Milenio (*resolución 55/2*) así como aumentar la movilización de recursos para el logro de esos objetivos.

Entre los esfuerzos necesarios en el plano internacional se cuentan el apoyo, la asistencia y la cooperación entre países así como entre los países y el sistema de las Naciones Unidas. Esos esfuerzos internacionales son importantes para asistir a los países que tienen escasos recursos, en especial a los países en desarrollo, a abordar sus compromisos y la financiación para el logro de los objetivos convenidos. Por ello, se debe dar una atención adecuada a la dimensión internacional de la aplicación del Plan de Acción, es decir, la necesidad de incrementar los esfuerzos por lograr el cumplimiento de los compromisos con arreglo a la sección C del Plan de Acción.

En Viet Nam consideramos que los niños son la felicidad de la familia y el futuro de la nación y del mundo. Sólo mediante una inversión adecuada en los

La presente acta contiene la versión literal de los discursos pronunciados en español y de la interpretación de los demás discursos. Las correcciones deben referirse solamente a los discursos originales y se enviarán firmadas por un miembro de la delegación interesada e incorporadas en un ejemplar del acta, al Jefe del Servicio de Actas Literales, oficina C-154A. Dichas correcciones se publicarán después de finalizar el período de sesiones en un documento separado.



niños de hoy se podrá asegurar un futuro mejor para todas las naciones y para el mundo entero. Por ello, consideramos que la protección y el cuidado de los niños es una responsabilidad compartida por el Estado, la sociedad y la familia.

Viet Nam, que ha sido el primer país de Asia y el segundo país del mundo en ratificar la Convención sobre los Derechos del Niño, ha desarrollado y perfeccionado los marcos jurídicos e institucionales para la promoción y la protección de los derechos del niño. En 1991, la Asamblea Nacional de Viet Nam aprobó la Ley de Protección, cuidado y educación de la Niñez. El Comité para los Niños de la Asamblea Nacional está trabajando activamente con los ministerios y organismos, en particular el Comité para la población, la familia y los niños, a fin de asegurar la plena aplicación de los instrumentos legislativos.

Viet Nam sigue firmemente comprometido con los principios y los objetivos de la Declaración y el Plan de Acción del vigésimo séptimo período extraordinario de sesiones de la Asamblea General y sigue asignando una gran importancia a los objetivos consagrados en él. Me referiré a dos ámbitos de crucial importancia para los niños del Viet Nam de hoy.

La primera esfera es la promoción de la vida saludable. Entre las principales cuatro esferas de interés, la atención de salud para los niños es una de las principales prioridades de Viet Nam. Las actividades de salud en el país se llevan a cabo mediante los programas nacionales de prevención de las enfermedades peligrosas, prevención del VIH/SIDA y de higiene y seguridad de los alimentos. En el marco de estos programas se han puesto en práctica varios proyectos que benefician directamente a los niños, tales como los programas de vacunación amplia, de prevención de la desnutrición y de crianza de los hijos en condiciones de seguridad.

En consonancia con el cuarto objetivo de desarrollo del Milenio y con los objetivos del vigésimo séptimo período extraordinario de sesiones de la Asamblea General, la tasa de mortalidad infantil en Viet Nam se ha reducido considerablemente. La tasa de mortalidad de los niños menores de cinco años se redujo y pasó de 58 muertes por cada 1.000 nacidos vivos en 1990 a 42 por cada 1.000 nacidos vivos en 2001 y a 31,5 por cada 1.000 nacidos vivos en 2004. La tasa de mortalidad de los niños menores de un año descendió de 44,4 por cada 1.000 nacidos vivos en 1990 a 21 por cada 1.000 nacidos vivos en 2003 y a 18 por cada

1.000 nacidos vivos en 2004. Ello se ha logrado mejorando la salud de la madre, para lo cual, entre otras cosas, se ha eliminado el tétanos neonatal y se ha garantizado un mejor cubrimiento de la inmunización, así como una amplia distribución de vitamina A, y un suministro de exámenes médicos gratuitos para los pobres. Hoy en día, el 95% de los niños de minorías étnicas en Viet Nam han sido vacunados contra seis enfermedades, gracias a programas amplios de vacunación.

Actualmente, se están emprendiendo medidas adicionales concretas para colmar las disparidades existentes entre las regiones del país, así como para reducir aún más la tasa de desnutrición y la mortalidad infantil causada por lesiones; esta última es la mayor causa de mortalidad infantil.

Igualmente importante es la segunda esfera, el ofrecimiento de una educación de calidad. Si bien el producto interno bruto per cápita de Viet Nam sigue siendo bajo, no escatimamos esfuerzos para proporcionar educación básica. El presupuesto asignado para la capacitación y la educación ascendió al 15% del presupuesto estatal en 2000 y al 17,4% en 2004, mientras que los desembolsos para la universalización de la educación primaria y secundaria ascendieron al 52,6% del gasto total en educación. Se están poniendo en práctica varias estrategias, programas y planes, tales como la estrategia de desarrollo para la capacitación y la educación 2001-2010 y el plan nacional de acción en pro de una educación para todos 2003-2015, cuyos objetivos son compatibles con los objetivos de desarrollo del Milenio y el Plan de Acción del vigésimo séptimo período extraordinario de sesiones de la Asamblea General.

En la actualidad, casi el 94,5% de los niños vietnamitas están matriculados en escuelas primarias, y la tasa de matrícula de las niñas es sólo una fracción de un punto porcentual menor que la de los niños. La tasa de matrícula de las niñas en todos los niveles de educación ha aumentado en general en el período comprendido entre 2001 y 2004, y no existen diferencias significativas entre las regiones.

También se han hecho esfuerzos para abordar la disparidad en la educación entre las regiones del país, en especial en relación con los niños de minorías étnicas. Se está ampliando el sistema de internado escolar, que proporciona educación y vivienda gratuitas para estudiantes de minorías étnicas. En la actualidad hay siete internados nacionales para estudiantes de ese tipo.

Ha aumentado el porcentaje de niños en edad escolar de minorías étnicas que van a la escuela, y actualmente se sitúa entre el 85% y el 90%. Muchas provincias han aprobado una política de dar prioridad a la admisión de niños de minorías étnicas en las escuelas secundarias inferiores y superiores. Todo alumno de minorías étnicas es admitido en los grados 6 al 10 en las escuelas públicas. También es política del Gobierno proporcionar educación gratuita, que incluye cuadernos y libros de texto, a los niños de minorías étnicas, y darles prioridad en la admisión a las universidades e institutos universitarios. Ha culminado la elaboración de seis series de textos y programas en ocho idiomas de minorías étnicas de uso extendido.

El Secretario General ha señalado con razón en su informe del seguimiento del período extraordinario de sesiones de la Asamblea General dedicado a la infancia que la mayoría de los objetivos de “Un mundo apropiado para los niños” se conseguirá sólo si se intensifican considerablemente en todo el mundo las medidas en favor de los niños y las familias desfavorecidos. Nuestras prioridades nacionales actuales están en consonancia con esa recomendación. En la actualidad, la Comisión nacional de población, familia e infancia está concluyendo una estrategia para la protección de la niñez para el período 2006-2010. Asimismo, con arreglo al programa Visión 2020, la estrategia prevista conferirá una atención máxima a los 2,35 millones de niños que viven en condiciones particularmente difíciles, a saber, los que viven en las zonas rurales, montañosas y remotas, los niños de minorías étnicas, los de hogares pobres, los huérfanos y los que tienen una discapacidad, entre otros. La estrategia está encaminada a proporcionar un entorno jurídico propicio, una red y un mecanismo de coordinación entre los ministerios y organismos competentes, la familia, las escuelas y la comunidad, con miras a la ejecución de políticas y programas sobre protección y cuidado de los niños, con especial atención a los niños en situaciones particularmente penosas. Se espera que el Gobierno apruebe la estrategia antes de finales de este año.

Viet Nam, plenamente comprometido con la promoción, la protección y el cuidado de los niños, ha hecho grandes esfuerzos al respecto y está asignando cada vez más recursos a las cuestiones de la infancia. No obstante, como país en desarrollo, Viet Nam sigue teniendo un bajo nivel de desarrollo económico y enfrenta ciertas limitaciones prácticas en varias esferas en materia de recursos. En este sentido, aprovechamos la

oportunidad para expresar nuestro sincero agradecimiento al UNICEF y a otros asociados internacionales por su valioso apoyo y asistencia en nuestros esfuerzos.

**Sra. Asmady** (Indonesia) (*habla en inglés*): A la delegación de Indonesia, como a muchos otros Estados Miembros, le preocupa el ritmo del progreso de la aplicación de las decisiones adoptadas en las principales conferencias y cumbres de las Naciones Unidas. Teniendo esto en cuenta, Indonesia aprecia el informe preparado por el Secretario General (A/60/275) sobre el papel del Consejo Económico y Social en la aplicación integrada y coordinada de esas decisiones.

El Consejo tiene un papel central que desempeñar en la promoción y coordinación de esas decisiones en todo el sistema de las Naciones Unidas. Nos preocupa la lentitud del ritmo de aplicación e instamos a los organismos especializados y a los gobiernos nacionales a que sigan cooperando con el Consejo y a que garanticen la plena aplicación de esas decisiones. Evidentemente, es necesario mejorar la eficiencia y eficacia de las medidas adoptadas para lograr los objetivos de esas decisiones.

Indonesia también observa que el informe del Secretario General sobre el seguimiento de los resultados del período extraordinario de sesiones de la Asamblea General sobre la infancia (A/60/207), más conocido como “Un mundo apropiado para los niños” (*resolución S-27/2*), nos presenta un panorama contradictorio. Éste es el tercer informe de seguimiento y servirá para que la llama del entusiasmo siga brillando en nombre de la niñez.

En el informe del Secretario General, observamos que un número cada vez mayor de países ha formulado planes nacionales de acción para cumplir los compromisos contraídos en el período extraordinario de sesiones. Las cuestiones prioritarias de la niñez se integran cada vez en mayor medida en los procesos de planificación nacional. Ello es un buen augurio para el futuro.

Por su parte, en 2004 Indonesia aprobó el Programa nacional a favor de los niños indonesios hasta 2015. Ese plan ha servido como catalizador para la acción en nombre de la niñez de Indonesia. Apenas un año después de su ejecución, el plan ya ha tenido repercusiones en la salud y la seguridad física de los niños del país, quienes ahora tienen una mayor protección contra los abusos, la explotación y la violencia. El plan también promovió la adopción de medidas para combatir las infecciones que padecen los niños y garantizar que

reciban una dieta sana. A las enfermedades que pueden prevenirse mediante la vacunación se les da tratamiento en forma resuelta, y se presta especial atención a la polio y al sarampión, que han comenzado a resurgir en Indonesia. Con el apoyo del Fondo de las Naciones Unidas para la Infancia (UNICEF) y de la Organización Mundial de la Salud (OMS), el Gobierno de Indonesia ha puesto en vigor programas en conjunción con una semana nacional de inmunización. Unos 24 millones de niños se han beneficiado con estos programas.

También se abordan otros aspectos relativos al bienestar físico de la niñez. Se ha creado una serie de programas de nutrición destinados a encarar la desnutrición proteicoenergética y las deficiencias de micronutrientes entre los niños. Se dirigen especialmente a los niños menores de cinco años de familias pobres y a las mujeres pobres que están embarazadas. Esos programas han servido para reducir las tasas de mortalidad tanto materna como la de recién nacidos.

También se combate el analfabetismo. El Gobierno de Indonesia ha tomado al pie de la letra la máxima: “mente sana en cuerpo sano”. Con ese fin, al obrar de consuno con el UNICEF y la Organización de las Naciones Unidas para la Educación, la Ciencia y la Cultura (UNESCO), el Gobierno de Indonesia ha creado una serie de comunidades de aprendizaje creativo para los niños con objeto de que la experiencia del aprendizaje se disfrute plenamente. Esas instituciones se benefician de una gestión transparente y gozan del apoyo activo de las comunidades de su entorno. El programa de aprendizaje creativo se ha ampliado con una increíble rapidez. En 2000, 79 escuelas impartían este tipo de educación de calidad. En 2004, participaban 1.326 escuelas, llegando a casi 250.000 niños.

Esos importantes adelantos representan solo el comienzo para Indonesia. Estamos decididos a mantener el impulso que hemos generado. Pero no estamos tan concentrados como para ignorar lo que sucede en otros lugares de nuestra región. Por consiguiente, nos complace que mecanismos regionales garanticen respaldo político a los objetivos del período extraordinario de sesiones, y con sumo interés compartiríamos experiencias y las mejores prácticas con nuestros vecinos.

**Sra. Núñez de Odremán** (República Bolivariana de Venezuela): Al tratar el tema 46 del programa, la República Bolivariana de Venezuela desea reiterar su compromiso como Estado Miembro de esta Organización de colaborar plenamente en el examen de la apli-

cación y seguimiento integrados y coordinados de las decisiones adoptadas en las grandes conferencias y cumbres de las Naciones Unidas en las esferas económica y social por considerar que las mismas reflejan la voluntad de la comunidad internacional de enfrentar los graves problemas de la humanidad a fin de alcanzar el desarrollo sostenible.

Sin embargo, la República Bolivariana de Venezuela no considera procedente que en este tema se invoque la aplicación y seguimiento del Documento Final de la Cumbre Mundial 2005. Es un hecho conocido que nuestro país, en una carta dirigida a la Presidencia de esta Asamblea, solicitó que se elevara a la consideración del Asesor Jurídico de las Naciones Unidas por orden del Secretario General una consulta que contribuya a evaluar y a restaurar la legalidad y la legitimidad del documento en referencia. Esa solicitud se fundamentó en los siguientes aspectos, entre otros: primero, si el procedimiento de negociación y aprobación utilizado se ajustó o no a las disposiciones pertinentes de la Carta de las Naciones Unidas, al reglamento de la Asamblea General y al respeto de las normas del debido proceso; segundo, si el proyecto de documento de reforma de las Naciones Unidas, presentado a través de los proyectos de resolución relativos al Documento Final de la Cumbre Mundial 2005, fue o no aprobado por consenso, tomando en consideración la expresa condena de ilegitimidad y el desacuerdo expreso manifestado por la República Bolivariana de Venezuela; y tercero, si en el caso de concluirse que no existió el consenso requerido para la adopción del citado documento, ¿qué valor habrá de atribuirse a dicho documento en las diferentes negociaciones que se pudieran derivar del mismo?

Considerando lo antes expuesto, la República Bolivariana de Venezuela estima que hasta tanto se dé una respuesta a la consulta presentada por nuestro país en uso pleno de sus facultades como Estado soberano miembro de la Asamblea General debe quedar en suspenso cualquier acción que invoque o signifique la aplicación del Documento Final de la Cumbre Mundial 2005.

**El Presidente interino** (*habla en inglés*): De conformidad con la resolución 49/2 de la Asamblea, de 19 de octubre de 1994, invito al observador de la Federación Internacional de Sociedades de la Cruz Roja y de la Media Luna Roja a formular su declaración.

**Sr. Gospodinov** (Federación Internacional de la Cruz Roja y de la Media Luna Roja) (*habla en inglés*): Permítaseme comenzar directamente con uno de nuestros principales problemas actuales: el VIH/SIDA y los niños. En la sexta Conferencia Panafricana de Sociedades de la Cruz Roja y la Media Luna Roja, que se celebró en Argelia en septiembre de 2004, las Sociedades de la Cruz Roja y de la Media Luna Roja de África aprobaron un plan de acción en el que se incluían varios objetivos. En particular, en el plan se insta a contraer un compromiso serio a fin de combatir el estigma y la discriminación que afrontan las personas que viven con el VIH/SIDA y los niños que han quedado huérfanos a causa del VIH/SIDA; se destaca la necesidad de combatir la pandemia mediante la educación; y se recalca la necesidad de prestar apoyo psicológico a los niños afectados, a sus familias y a sus comunidades. Esos tres objetivos reflejan en gran medida lo que estamos examinando hoy.

Solo en el África meridional, las Sociedades de la Cruz Roja, por conducto de sus redes de voluntarios, llegan actualmente a 50.000 personas necesitadas a través de la asistencia domiciliaria, muchas de ellas son niños. Se proponen el objetivo de triplicar esa cifra antes de 2010. Entre sus actividades se incluyen el aumento de la capacidad de la comunidad y de las personas encargadas prestar atención domiciliaria a familias, la remisión de pacientes, el apoyo y la asistencia psicológica en la creación de proyectos de autoayuda y huertos. Solo el año pasado, en la misma región, el personal y los voluntarios de la Cruz Roja llegaron a 1,4 millones de personas a través de mensajes sobre la prevención del VIH/SIDA. Hace unas pocas semanas, formulamos un llamamiento de emergencia mediante el cual se piden 30 millones de dólares para ayudar a un millón y medio de personas que afrontan una inseguridad alimentaria grave en siete países del África meridional, a saber, Lesotho, Malawi, Mozambique, Namibia, Swazilandia, Zambia y Zimbabwe. El objetivo es suministrar alimentos, dar apoyo agrícola y proporcionar agua potable a las personas vulnerables en estos países donde millones de niños y jóvenes están pagando un elevado precio, muy a menudo con sus propias vidas.

También en África las Sociedades de la Cruz Roja, con el apoyo de la Federación Internacional, están experimentando un modelo de prestación de servicios en el acceso al cuidado y a la terapia antirretroviral para las personas que viven con el VIH/SIDA.

Ese proyecto experimental se lleva a cabo en seis países: Uganda, Kenya, Etiopía, Namibia, Zimbabwe y Zambia. El acceso a la terapia antirretroviral se considera una prioridad para nuestros miembros en África. El mayor servicio que podemos dar a todo niño es mantener con vida a sus padres y viceversa. ¿Es que hay algo más importante para un padre que la vida de sus hijos? Eso es exactamente lo que estamos tratando de hacer.

Además, el apoyo a los huérfanos y a los demás niños que son vulnerables como consecuencia del VIH y el SIDA es otra de nuestras principales prioridades en África. Orientados por la Convención sobre los Derechos del Niño y nuestras propias políticas, hemos desarrollado un programa estratégico regional de la Cruz Roja para los huérfanos del África meridional que propugna un apoyo integral para garantizar que se satisfagan todas las necesidades de los huérfanos y de otros niños vulnerables, a la vez que se preserven sus derechos. El apoyo integral, como lo entendemos, incluye alimentos y vivienda, además de respaldo psicológico, social y educativo. Teniendo esto en cuenta, nuestros voluntarios trabajan con familias enteras y establecen fuertes vínculos con los niños, que se apoyan en ellos después del fallecimiento de sus padres. En estos momentos, los voluntarios de la Cruz Roja dan apoyo a 90.000 niños huérfanos en el África meridional, aunque nuestra meta es llegar hasta un número mucho mayor para el año 2010.

Si bien el continente africano está particularmente afectado por la pandemia del VIH/SIDA, en la Federación Internacional de Sociedades de la Cruz Roja y de la Media Luna Roja trabajamos para responder al VIH/SIDA a escala mundial, sobre todo en Asia, América Latina y algunas partes de Europa, y prevenir su propagación. Durante el año transcurrido hemos aumentado nuestros programas de educación entre pares, que han tenido éxito en escuelas, prisiones y clubes juveniles, así como en las personas de alto riesgo como los camioneros y las personas que se dedican al comercio sexual. También se han ampliado las campañas de sensibilización comunitaria, la promoción del uso del condón y la distribución de materiales educativos. Dentro de un mes, el 1° de diciembre, Día mundial de la lucha contra el SIDA, se iniciará en todo el mundo la campaña de divulgación contra el estigma llamada “Acérquense...”, que tiene como objetivo buscar un acercamiento con millones de jóvenes y personas que viven con VIH/SIDA. Este es sólo uno de nuestros

numerosos instrumentos dentro de un amplio plan de promoción.

Somos conscientes de que esta tarea monumental requiere esfuerzos monumentales y amplias asociaciones. Trabajamos en estrecha coordinación con todo el sistema de las Naciones Unidas, especialmente con el UNICEF, cuya campaña se inició ayer, apoyamos firmemente a la Organización Mundial de la Salud (OMS), al Programa Conjunto de las Naciones Unidas sobre el VIH/SIDA (ONUSIDA) y al Programa Mundial de Alimentos (PMA), así como a gobiernos y organismos tales como el Departamento de Desarrollo Internacional del Reino Unido, el Banco Mundial, el Fondo de la OPEP y a muchas empresas privadas. Esto es crítico para facilitar el acceso de los niños a la terapia antirretroviral y al tratamiento de infecciones oportunistas.

Creemos también que las alianzas con las personas que viven con el VIH/SIDA y sus organizaciones son una prioridad. Nuestras sociedades del África meridional están también aumentando su apoyo a quienes cuidan de los niños, incluidos los abuelos y el personal de los orfanatos, así como a los niños que cuidan de sus padres enfermos e, inevitablemente, a nuestros voluntarios de la Cruz Roja que trabajan incansablemente con las personas que viven con el VIH/SIDA y a sus familias, que lamentablemente también viven con el virus. La Federación Internacional de Sociedades de la Cruz Roja y de la Media Luna Roja está tratando de encontrar medios para garantizar que tengan acceso a los cuidados de la salud, así como al apoyo psicológico.

Hay otra razón importante por la que vemos las alianzas como algo vital. La relación entre el número de personas que prestan cuidados de salud y el número de pacientes sigue evolucionando negativamente. Esto nos obliga a reclutar y a capacitar más voluntarios para reducir esa relación hasta un nivel aceptable de 1 persona que presta cuidados de salud por cada 10 pacientes. Los voluntarios trabajan de forma gratuita, pero su capacitación y motivación cuesta dinero y necesitan apoyo continuo. Instamos a todos los interesados a invertir más en el desarrollo de recursos humanos. No debe considerarse a los voluntarios como algo ya garantizado, como una fuerza de trabajo humanitaria en la que no es necesario hacer inversiones. Nuestras Sociedades nacionales de la Cruz Roja y la Media Luna Roja, que en virtud del derecho nacional e internacional son auxiliares de las autoridades públicas, están

dispuestas a trabajar con sus gobiernos Miembros de las Naciones Unidas para hacer avanzar este tema vital.

Cuando los tsunamis, huracanes o terremotos golpean y destruyen, al menos en la mayoría de los casos, actuamos con rapidez. Salvamos tanto a los niños como a sus padres. A veces, tenemos la impresión de que los desastres naturales imprevistos nos obligan a actuar dentro de minutos o de horas, en tanto que en los desastres de largo plazo, que son incluso previsibles, como es el caso de la pandemia del VIH/SIDA, no somos tan rápidos ni lo suficientemente generosos. El VIH/SIDA mata y afecta a más personas que los terremotos y los huracanes combinados.

Al leer los comunicados de prensa nos sentimos alentados a abrazar la causa de una supercarretera, un lago, un bosque, un perro callejero o un elefante en un zoológico. Eso está bien, eso es correcto y noble. Sin embargo, para fortalecer nuestras actividades mundiales y coordinadas para combatir el VIH/SIDA puede que haya llegado el momento de responsabilizarnos individual y concretamente por partes de África y de otros lugares para que un día podamos decir que no solo se salvó el bosque, el perro callejero o el elefante desnutrido del zoológico, sino que niño por niño, aldea por aldea, o país por país, se salvó una generación. Sólo entonces, podremos centrarnos en salvar más lagos, más ríos y más elefantes. Sin embargo, los niños tienen que ser nuestra prioridad máxima.

**El Presidente interino** (*habla en inglés*): Hemos escuchado el último orador en el debate sobre este tema. La Asamblea ha concluido así la presente etapa del examen de los temas 44 y 46 del programa.

## **Tema 60 del programa**

### **Crisis de seguridad vial en el mundo**

- a) Nota del Secretario General** (A/60/181 y Corr.1)
- b) Proyecto de resolución** (A/60/L.8)

El Presidente interino (*habla en inglés*): Tiene la palabra el representante de Omán para presentar el proyecto de resolución A/60/L.8.

**Sr. Al-Hinai** (Omán) (*habla en inglés*): Desde nuestro debate sobre seguridad vial en este propio Salón en abril de 2004, alrededor de 1,2 millones de personas han muerto en nuestras carreteras en todo el mundo y de 20 a 50 millones han sufrido lesiones o discapacidad. Estas son cifras impresionantes, pero no

figuran en los titulares como lo haría un accidente de aviación.

La crisis de seguridad vial en el mundo es una epidemia moderna de proporciones extraordinarias. Las estadísticas se tornan cada vez peores y la Organización Mundial de la Salud ha pronosticado que para el año 2020, el número de muertos y heridos por la falta de seguridad en las carreteras excederá el número de víctimas del VIH/SIDA como principal causa de muerte y discapacidad.

Lo más alarmante es que esta crisis es predecible y prevenible. Esas muertes y esas heridas son previsibles porque crecen junto con el número de vehículos en las carreteras. Son prevenibles porque contamos con los instrumentos y conocimientos necesarios para impedir esas muertes. Lo más alarmante es que pocas personas reconocen que se trata de una epidemia en ciernes y que puede evitarse. Nuestro principal problema es el fatalismo, que hace que los personas consideren que los traumatismos provocados por los accidentes de tráfico son meros accidentes impredecibles y que, por lo tanto, no pueden prevenirse.

El año 2004 fue sumamente activo y durante ese tiempo las Naciones Unidas y la comunidad internacional intentaron aumentar el grado de concienciación con respecto a ese problema. La Organización Mundial de la Salud (OMS) dedicó el Día Mundial de la Salud a la seguridad vial y, junto con el Banco Mundial, lanzó el *Informe mundial sobre prevención de los traumatismos causados por el tránsito*. El Secretario General aprobó la resolución 58/289 en la que se invita a la OMS a actuar como coordinadora en las cuestiones relativas a la seguridad vial dentro del sistema de las Naciones Unidas. Con el apoyo de las comisiones regionales de las Naciones Unidas y algunas instituciones interesadas, la OMS celebró varias reuniones que, entre otros resultados, permitieron efectuar una aportación excelente al informe del Secretario General, que figura en el documento A/60/181.

Con la participación activa y el apoyo de las comisiones regionales de las Naciones Unidas en este proceso, los países y las organizaciones están presionando para que haya más cooperación internacional. Se están haciendo esfuerzos regionales en Asia, África, Europa y América Latina.

Hemos progresado mucho desde que, en 2003, se incluyó la seguridad vial en el programa de la Asamblea General. Pero todavía podemos hacer mucho más.

Tenemos que establecer objetivos y supervisar el desempeño. Hablamos de la crisis mundial en materia de seguridad vial y vaticinamos que, en 2020 se duplicará el número de muertes provocadas por accidentes de tráfico pero también podemos considerar el momento actual como una oportunidad para invertir la tendencia al alza de las cifras. Si conseguimos que en los próximos 15 años el número de muertes no ascienda a los niveles previstos, podremos salvar más de 5 millones de vidas.

Tenemos que hacer acopio de datos importantes y mejorar los sistemas de información para ayudar a los gobiernos a considerar la seguridad vial una inversión importante.

Debemos desarrollar la capacidad de gestionar los sistemas de seguridad vial haciendo hincapié en la prevención de los traumatismos, el tratamiento de los mismos y la rehabilitación de las personas heridas.

Debemos promulgar y hacer entrar en vigor legislación que ayude a que los vehículos, las carreteras y los conductores entrañen menos peligro.

Debemos apoyar la investigación que deja al descubierto las causas y las consecuencias de las lesiones provocadas por los accidentes de tráfico en los países con ingresos bajos y medios y debemos compartir la información que obtengamos.

Lo más importante es la necesidad de generar voluntad política. La seguridad vial no es un hecho fortuito; exige el compromiso de los líderes principales.

Omán, bajo el inteligente liderazgo de Su Majestad el Sultán, ha sido testigo de cómo en los últimos 35 años su red viaria crecía de los 10 kilómetros en 1970 a los miles de kilómetros que conectan todas las regiones del norte con el sur, y las del este con el oeste. Inevitablemente, junto con el aumento del número de vehículos en nuestras carreteras, también ha aumentado el número de colisiones y choques que provocan muertes y traumatismos. La mejora de nuestra seguridad vial es una de las principales prioridades del Gobierno de Omán.

En ese marco, se promulgaron leyes y se creó un organismo nacional de seguridad vial encargado de actualizar los reglamentos cabales y crear un registro para obtener información detallada sobre las causas de las colisiones y los choques, con el objeto de reducir al mínimo el número de accidentes. Hace un año, el Consejo de Estado celebró un foro sobre seguridad vial.

El foro, de dos días de duración, también contó con la presencia de los miembros del Consejo de la Shura y la Policía Real de Omán, que es la responsable de la ejecución de los reglamentos y de la prevención de los traumatismos causados por los accidentes de tráfico.

La iniciativa de Omán de aumentar el grado de sensibilización en materia de seguridad vial se basa en su propia experiencia y en la comprensión de que el problema únicamente puede empeorar si no se hace nada para remediarlo. Debemos intensificar nuestros esfuerzos encaminados a aumentar el grado de sensibilización sobre la crisis de seguridad vial y sus consecuencias.

Durante todo este proceso, mi delegación ha trabajado en estrecha colaboración con otras delegaciones, así como con diversas organizaciones. Además, desde que la delegación de Omán aceptó la invitación de la Asamblea General de actuar como coordinadora de las cuestiones relacionadas con la seguridad vial en el sistema de las Naciones Unidas, la OMS, junto con las comisiones regionales de las Naciones Unidas, ha sido un asociado fiable y seguro.

La OMS ha celebrado reuniones del Grupo de colaboración de las Naciones Unidas para la seguridad vial, cuyos resultados figuran en el informe del Secretario General. Otros agentes importantes en este esfuerzo son el comité directivo para la seguridad vial mundial supeditado al Equipo Operativo para la Supervivencia y el Desarrollo del Niño de la Secretaría, la *Foundation for the Automobile and Society* y el Banco Mundial, que en todos los casos me han dado un apoyo y un aliento valiosísimos.

En este contexto, me complace presentar el proyecto de resolución que figura en el documento A/60/L.8, sobre el que mi delegación ha celebrado varias consultas oficiosas con otros Estados Miembros para llegar al consenso. El proyecto de resolución se basa en las recomendaciones del informe del Secretario General (A/60/181) y el *Informe mundial sobre prevención de los traumatismos causados por el tránsito*, preparado por la Organización Mundial de la Salud. Sus puntos principales son los siguientes:

Primero, expresa su inquietud por el aumento de las muertes y los traumatismos causados por el tráfico en todo el mundo y reitera la importancia de abordar las cuestiones relacionadas con la seguridad mundial mediante la cooperación internacional.

Segundo, alienta a los Estados Miembros a suscribir los convenios de las Naciones Unidas pertinentes de 1949 y 1968 y reconoce la labor que ha emprendido la Comisión Económica para Europa (CEPE) en lo relativo a la elaboración de un conjunto de enmiendas sustantivo para el convenio de 1968.

Tercero, invita a los Estados Miembros a aplicar las recomendaciones del *Informe mundial sobre prevención de los traumatismos causados por el tránsito* y a crear organismos nacionales que se encarguen de desarrollar un plan de acción nacional para reducir los accidentes de tránsito.

Cuarto, mi Gobierno acoge con agrado la decisión de la OMS y de las comisiones regionales de las Naciones Unidas de organizar conjuntamente la quinta Semana Mundial de las Naciones Unidas sobre la Seguridad Vial, que serviría de plataforma para aumentar el grado de sensibilización en todo el mundo respecto de las cuestiones viarias.

Por último, es lamentable que las muertes y las lesiones causadas por accidentes de tráfico no se traten con la misma seriedad que otros desastres y que, lamentablemente, las víctimas no sean objeto del mismo respeto y compasión que otras víctimas de la violencia. Al final, acaban convirtiéndose en estadísticas y datos. Pero tras esos números se esconden personas reales: hijos, hijas, hermanos, hermanas, padres y amigos. Permítaseme dar algunos ejemplos.

Faisal —un joven médico que acababa de concluir sus estudios de postuniversitarios, sufrió lesiones graves como consecuencia de una colisión y, tras pasar siete meses conectado a un respirador, tuvo que volver a aprender a caminar y a comer. Lamentablemente, nunca más volverá a ejercer la medicina.

Nauf tenía 4 años de edad cuando fue atropellada por un auto al cruzar la calle y quedó paralizada desde el cuello. Fue llevada a un hospital e introducida en una cámara de oxígeno para que pudiera respirar. Diez años más tarde, sigue dependiendo del respirador. Nauf habla dos o tres idiomas además de su lengua materna, sobre todo como resultado de su comunicación con el personal médico.

Aron estaba estudiando medicina y acababa de terminar su último año en la facultad. Iba viajando en autobús por una carretera con muchas curvas cuando, debido a la velocidad, el autobús perdió el control y se volcó. Aron y otras 22 personas perecieron ese día.

Cuando Lyndon estaba de vacaciones con su familia su auto se accidentó y un mes más tarde falleció a causa de sus lesiones. Su familia sobrevivió, pero tendrá que aprender a vivir sin la persona que les proveía el sustento.

Mansoor, de 26 años de edad, se desplazaba en motocicleta por un cruce cuando fue atropellado de frente por una camioneta cuyo conductor se había pasado varios semáforos en rojo. Falleció instantáneamente. La corte impuso una multa menor al conductor. Mansoor ni siquiera fue mencionado en la sentencia.

El Día Mundial en Recuerdo de las Víctimas de los Accidentes de Tráfico fue iniciado hace 11 años por varias organizaciones no gubernamentales, y desde entonces ha sido adoptado por organizaciones en varias partes del mundo. Es un día en el que recordamos a todos los que han muerto o han quedado lesionados en accidentes de carretera y en que expresamos nuestro agradecimiento a los servicios de emergencia, que son siempre los primeros en llegar a la escena del accidente vial, al personal médico cuya tarea es revivir, tratar y rehabilitar a los heridos, y a las familias dolientes por la pérdida de un ser querido o que abnegadamente cuidan con amor a los heridos.

Ese Día Mundial de Recordación es una ocasión para recordar a personas como Faisal, Nauf, Aron, Lyndon, Mansoor y miles de otros, así como de reconocer la forma en que su muerte o sus lesiones han afectado a las personas, las familias y las comunidades. En el párrafo 10 de la parte dispositiva del proyecto de resolución se invita a los Estados Miembros a reconocer el tercer domingo de noviembre de cada año como el Día Mundial en Recuerdo de las Víctimas de los Accidentes de Tráfico.

Los siguientes países se han sumado a la lista de patrocinadores del proyecto de resolución A/60/L.8: el Afganistán, Albania, Armenia, Australia, Austria, Bangladesh, Brunei Darussalam, Camboya, el Canadá, Chile, China, Croacia, Cuba, Chipre, Djibouti, la República Dominicana, Egipto, Alemania, Grecia, Guatemala, Guyana, Islandia, la India, Indonesia, Irlanda, Israel, Italia, Jordania, el Líbano, Luxemburgo, Malta, Nepal, Nueva Zelandia, Nigeria, Panamá, el Perú, Filipinas, Polonia, Portugal, la República de Moldova, Rumania, la Federación de Rusia, el Senegal, Eslovenia, España, el Sudán, Suiza, Timor-Leste, Túnez, Turquía, Turkmenistán y Zambia.

Recomiendo a la Asamblea General que apruebe el proyecto de resolución A/60/L.8.

**Sr. Al-Kaabi** (Emiratos Árabes Unidos) (*habla en árabe*): Ante todo, en nombre de la delegación de los Emiratos Árabes Unidos, deseo dar las gracias al Presidente Eliasson por su valiosa labor en la dirección de las actividades del actual período de sesiones. Tengo confianza en su capacidad de conducir nuestras deliberaciones sobre este importante tema del programa. También deseo expresar nuestro sincero agradecimiento al Secretario General por su importante informe (A/60/181).

Indudablemente, mejorar la seguridad vial es un tema crucial y urgente que exige una acción inmediata y decisiva. Los accidentes de tráfico son una de las causas principales de muerte entre las personas de 15 a 44 años de edad. Cada año causan la muerte de más de 1 millón de personas y la discapacidad de otros varios millones, ocasionando inmensas pérdidas humanas y materiales y afectando negativamente las condiciones sociales y económicas de personas y comunidades, en particular en los países en desarrollo, que están tratando de alcanzar los objetivos de desarrollo del Milenio.

Los Emiratos Árabes Unidos encomian los esfuerzos que realizan las Naciones Unidas y sus diversos órganos para tratar la cuestión de la seguridad vial en el mundo y reconocen que la ejecución de programas de seguridad vial en muchos países en desarrollo y países pobres exige la disponibilidad de recursos suficientes. Por lo tanto, estimamos que es imperioso fortalecer la cooperación internacional en todas sus formas, en especial por conducto de las comisiones regionales y los organismos especializados de la Organización, a fin de respaldar las actividades de esos países y brindarles la asistencia financiera y técnica que necesitan para aumentar su capacidad en materia de seguridad vial.

Debido al rápido ritmo de desarrollo en los Emiratos Árabes Unidos y a nuestra facilidad de acceso a los automóviles como el medio preferido de transporte, nosotros, al igual que otros países, experimentamos un incremento en el número de accidentes de carretera, especialmente entre los jóvenes. Teniendo presente el devastador efecto de esos accidentes en nuestra sociedad, las autoridades de los Emiratos Árabes Unidos han emprendido medidas para atender esta grave crisis, incluso adoptando y aplicando resoluciones internacionales sobre la seguridad vial y tomando las medidas nacionales necesarias para reducir los accidentes de

tránsito en un 5,5% anual. Entre esas medidas están las siguientes.

Primero, en la esfera de las medidas preventivas, estamos elaborando y manteniendo una red de carreteras acordes con las normas internacionales, utilizando la tecnología más reciente en cuanto a semáforos, señalización e instrucciones viales, cámaras y sistemas de control de tráfico con radar. Estamos aprobando leyes de seguridad para los conductores en las que se establecen límites de velocidad y una edad mínima de 18 años para conducir, exigiendo el uso de los cinturones de seguridad y disponiendo requisitos estrictos para conceder la licencia de conducir. Estamos ofreciendo a los oficiales de seguridad, hombres y mujeres, la capacitación necesaria para trabajar en la fuerza de policía y el control de tránsito, y estamos aumentando su presencia en las carreteras.

Estamos promoviendo la sensibilización en materia de tráfico en los distintos sectores de la sociedad —especialmente entre los alumnos de las escuelas primarias— a través de los medios de difusión, conferencias educativas, concursos, premios y participación en conferencias nacionales y regionales y eventos anuales sobre tráfico. También estamos aplicando normas técnicas y características técnicas más elevadas para los vehículos, con el fin de garantizar su seguridad y sus condiciones de funcionamiento.

En segundo lugar, en lo que respecta al cumplimiento, estamos aplicando sanciones estrictas a los infractores de las leyes de tráfico. Entre éstas cabe citar las multas, la suspensión o la retirada del permiso de conducir y penas de cárcel. También se están aplicando normas y reglamentos de tráfico más estrictos en nuestras carreteras.

En tercer lugar, en lo que respecta a la rehabilitación, estamos brindando a las víctimas de accidentes de tránsito asistencia médica de emergencia y de larga duración y servicios de rehabilitación en hospitales y centros especializados.

Además, el Gobierno está estudiando otras alternativas de transporte con el fin de reducir todo lo posible el uso de vehículos particulares en las carreteras. Para ello hay que crear y establecer nuevos medios de transporte colectivo con el fin de reducir los embotellamientos y los accidentes.

Por último, esperamos que nuestros debates contribuyan a mejorar la cooperación internacional en la

esfera de la lucha contra esta grave plaga, tanto en los países en desarrollo como en los países desarrollados.

**Sr. Ng (Singapur) (*habla en inglés*):** Deseo expresar nuestro profundo agradecimiento a la delegación de Omán por la labor constante que realiza para señalar a la atención de la comunidad internacional la creciente crisis de seguridad vial. Singapur celebra que se le haya brindado esta oportunidad de debatir la crisis de seguridad vial y respalda las iniciativas presentadas en este y en otros foros mundiales para enfrentar la crisis.

Cuando el Airbus 320 de la compañía Jet Blue aterrizó sin ningún percance en el Aeropuerto Internacional de Los Ángeles el 22 de septiembre, después de haber tenido problemas con el tren de aterrizaje, nos alegramos inmensamente, pues temíamos por la vida de los pasajeros a bordo. Lamentablemente, la mayoría de las veces leemos titulares sobre accidentes aéreos en que mueren cientos de personas. Se activan equipos de desastre y de investigación y se movilizan expertos para gestionar las consecuencias de la tragedia, que a menudo recibe mucha atención en los días y semanas posteriores.

Sin embargo, el número de muertes por traumatismos causados por el tránsito, que es más elevado, recibe relativamente mucha menos atención. Esos incidentes no suceden de vez en cuando, sino a diario en todas partes. El transporte motorizado se considera sin duda uno de los mayores inventos de la humanidad. Se ha convertido en un elemento cómodo de la vida moderna, pero también en una de las mayores amenazas a la vida. Según el *Informe mundial sobre prevención de los traumatismos causados por el tránsito 2004*, que fue elaborado conjuntamente por la Organización Mundial de la Salud y el Banco Mundial, cada día más de 3.000 personas pierden la vida en todo el mundo como consecuencia de traumatismos causados por el tránsito, unas 10 veces más que cualquier accidente aéreo posible. Más alarmante aún, en los países de ingresos bajos y medianos esas muertes representan aproximadamente el 85% del total. Según ese mismo informe, si no se toman las medidas adecuadas, de aquí a 2020 los traumatismos causados por el tránsito se convertirán en la tercera causa mundial de enfermedades y lesiones.

Los accidentes de tránsito, y en particular las víctimas mortales de esos accidentes, siguen siendo un problema crónico de nuestro mundo. Cada accidente de tránsito es una tragedia terrible para los familiares y

amigos de las víctimas, así como una pérdida para la sociedad. Además de las víctimas y de los costos humanos, se calcula que el costo financiero mundial aproximado de los accidentes de tránsito asciende a 500.000 millones de dólares. En esa cantidad no se incluyen los gastos de los seguros y otras industrias. Además, se calcula que los costos de la asistencia médica, la construcción de infraestructuras, la investigación y otros gastos derivados de los accidentes de tránsito ascienden a una cantidad comprendida entre el 1% y el 3% del producto nacional bruto del país. Se trata de una cifra muy superior a la asistencia externa para el desarrollo facilitada a los países en desarrollo. Si bien se espera que los países de ingresos altos sigan mejorando la situación en materia de seguridad vial, se prevé que de aquí a 2020 las muertes causadas por el tránsito aumentarán en más del 80% en los países en desarrollo y en transición, especialmente en el Asia meridional. La mayoría de las víctimas mortales de accidentes de tránsito son varones de menos de 44 años, que a menudo son el único sostén de sus familias.

Hay que poner más empeño para invertir esas tendencias sumamente alarmantes. La comunidad internacional tiene que aprovechar los esfuerzos y el impulso del Día Mundial de la Salud del año pasado, que estuvo dedicado a la seguridad vial, y acelerar sus actividades de colaboración con miras a reducir los traumatismos y las muertes causados por accidentes de tránsito. Sólo con una mayor sensibilización podremos abordar la crisis, a título individual y colectivo.

Todos tenemos la responsabilidad de mantener seguras nuestras carreteras. A ese respecto, Singapur siempre ha promovido activamente la seguridad vial, y su índice de accidentes mortales y causantes de traumatismos es uno de los más bajos del mundo. Sin embargo, siguen existiendo desafíos, debido al envejecimiento de nuestra población y al aumento del número de vehículos que circulan por nuestras carreteras. En los dos últimos decenios, el Gobierno ha tomado numerosas medidas encaminadas a mejorar la seguridad vial en Singapur. Con asistencia del Banco Asiático de Desarrollo, el Gobierno de Singapur ha elaborado un plan nacional de acción sobre seguridad vial. Ese plan de acción comprende una colaboración estratégica entre organismos estatales, organizaciones no gubernamentales y el sector privado, y tiene por finalidad mejorar la seguridad vial a través de un enfoque basado en cinco elementos: fomento, preparación para casos de

emergencia, ingeniería, educación y cumplimiento de la ley.

En el ámbito del fomento, el plan incluye el establecimiento de una estructura ejecutiva eficaz de seguridad vial y un grupo de trabajo multidisciplinar con el fin de introducir cambios estratégicos para mejorar la seguridad vial en Singapur. El objetivo consiste en ampliar y fortalecer la coordinación y la participación de los diversos interesados principales.

Análogamente, se está prestando más atención a la preparación para los casos de emergencia, la cual entraña mejor integración de los esfuerzos destinados a proporcionar una intervención médica rápida y pertinente en los lugares en que se hayan producido accidentes de tránsito.

En el ámbito de la ingeniería, los expertos del Organismo de Transporte Terrestre de Singapur utilizan sistemas de datos actualizados y exhaustivos y análisis de las tendencias en materia de accidentes a fin de incorporar prácticas seguras a la planificación, el diseño y la gestión de las carreteras. Las condiciones de las carreteras deben reunir los máximos niveles de mantenimiento. Los equipos de anticipación, tales como el Sistema Asesor para la Supervisión de Autopistas, en colaboración con los medios de difusión, ofrecen alertas de tráfico en tiempo real a los automovilistas. Las diversas iniciativas de ingeniería son costosas, pero decisivas a la hora de reducir posibles accidentes mortales.

Es igualmente importante que los fabricantes de automóviles examinen constantemente sus procesos de ingeniería y sus diseños en aras de promover la seguridad vial. Quien mejor lo resumió fue quizá ni más ni menos que el Sr. Katsuaki Watanabe, Presidente de la Toyota Motor Corporation, cuando presentó el nuevo equipo de administración de Toyota en junio de este año:

“Mi sueño de fabricar automóviles, por ejemplo cuando se trata del medio ambiente, consiste en crear automóviles que puedan cruzar el continente americano sin que haya que repostar combustible, o automóviles que dejen más limpia la atmósfera cuanto más los utilicemos, y, en lo que a seguridad se refiere, automóviles que no ocasionen accidentes, automóviles que no causen traumatismos a las personas o automóviles que hagan más sanas a las personas cuando conducen.”

El cuarto elemento es la educación. La educación sobre seguridad vial es importante para inculcar el modo de pensar correcto y el comportamiento correcto en carretera a todos los usuarios de las carreteras. La educación no consiste meramente en enseñar las normas de tráfico, sino en asegurarnos de que se transmite claramente el concepto de seguridad vial y de que se interioriza. Con una buena educación se crean buenos hábitos cotidianos, que podrían salvar muchas vidas en la carretera. La importancia de la seguridad vial debe arraigarse en todos. En el transcurso de los años, el Gobierno de Singapur, en colaboración con el sector privado, ha lanzado campañas, charlas sobre seguridad vial, exposiciones e incluso vídeos para promover la seguridad vial. Pese a que hoy la opinión pública está más concienciada, no podemos dormirnos en los laureles.

El quinto y último elemento, el cumplimiento de la ley, constituye una parte esencial de la gestión de la seguridad vial. La conducción irresponsable es el principal causante de accidentes de tránsito. Se necesitan normas y sanciones severas para disuadir a quienes cometen infracciones de tráfico. En ocasiones, el Gobierno de Singapur se ve obligado a tomar medidas enérgicas de cumplimiento de la ley con el fin de cambiar el modo de pensar de los usuarios de las carreteras y de hacer que se lo piensen dos veces antes de adoptar un comportamiento temerario o peligroso en carretera. En Singapur los usuarios irresponsables se enfrentan a multas, la suspensión de los privilegios de conducción e incluso penas de cárcel.

En lo que respecta al exceso de velocidad, por ejemplo, las estadísticas han demostrado a lo largo de los años que la velocidad es el asesino número uno. Para combatir esa situación, hace unos años se promulgaron leyes severas y claras por las cuales los conductores adictos a la velocidad —es decir, aquellos que superan el límite de velocidad en más de 40 kilómetros por hora— son llevados a los tribunales. También pueden perder el permiso de conducir por cometer esas infracciones. Asimismo, se han introducido cámaras móviles para medir por láser la velocidad con el fin de detectar mejor a los que conducen con exceso de velocidad. Cuando nuestra policía de tráfico intensificó el cumplimiento de los límites de velocidad a mediados del año pasado, suscitó cierta preocupación pública en cuanto a si no estaría siendo demasiado entusiasta en su empeño. Pero, con una buena educación pública y garantías de la policía, los automovilistas se dan cuenta

de que el objetivo del ejercicio es salvar vidas, especialmente las de los usuarios vulnerables, tales como los motociclistas y los peatones, y en particular las de los niños y los ancianos.

El ajeteo del modo de vida que llevamos hoy en día engendra en nosotros un espíritu de impaciencia. Esa impaciencia provoca que algunos conduzcan sin cuidado, otros adelanten de manera peligrosa y otros vayan a una velocidad excesiva. La sociedad siempre ha tenido una fe elemental en el poder de la educación para cambiar el comportamiento humano. Mientras sea así, y mientras el comportamiento humano indeseable sea una causa importante de los accidentes de tráfico, la educación, junto con medidas policiales, infraestructuras adecuadas y esfuerzos firmes de colaboración, será la clave para reducir las víctimas de la carretera.

**Sr. Poojary (India) (habla en inglés):** Ante todo, quisiéramos dar las gracias al Secretario General por la nota por la que transmite el informe preparado por la Organización Mundial de la Salud sobre la crisis de seguridad vial en el mundo, presentado de conformidad con la resolución 58/289 de la Asamblea General, de 14 de abril de 2004. También quisiéramos manifestar nuestro agradecimiento a la delegación de Omán por sus esfuerzos constantes en apoyo a este tema del programa.

En el informe se nos indica que los incidentes de tráfico son un gran problema de salud pública y una de las principales causas de muerte y lesiones en todo el mundo. Todos los años, casi 1,2 millones de personas mueren y millones más sufren heridas o discapacidad a consecuencia de accidentes de carretera, la mayoría de los cuales ocurren en las zonas urbanas de los países en desarrollo. En muchos casos, los accidentes de tráfico dejan a las familias pobres sin la persona que les da sustento. Además de los enormes costos económicos y sociales para las personas, las familias y las comunidades, las lesiones por accidente de tráfico suponen una gran carga para los servicios nacionales de salud, en particular los de los países en desarrollo.

La India, como país que cuenta con una vasta red vial de más de 3 millones de kilómetros y en el que el tráfico vial crece a razón de entre el 7% y el 10% por año, considera muy importante abordar el problema de la seguridad del tráfico vial y reducir las consecuencias negativas de los accidentes de tráfico. Las carreteras de la India absorben el 80% de los pasajeros del país y el

60% del transporte de mercancías. Las autopistas, que constituyen sólo el 2% de la red vial, absorben el 40% de ese tráfico.

Durante muchos años, la India se quedó a la zaga de muchos países en el desarrollo de las autopistas. Sin embargo, en los últimos años se ha hecho un esfuerzo concertado mediante nuevos arreglos institucionales y la mejora de la ingeniería de las autopistas para optimizar la infraestructura de autopistas de la India.

En el marco del Proyecto Nacional de Desarrollo de Autopistas, 14.279 kilómetros de autopistas nacionales pasarán de tener cuatro a seis carriles, proyecto con un costo estimado de 6,5 billones de rupias o aproximadamente 151.000 millones de dólares, en precios de 2004. En ese proyecto se prevé, primero, el Cuadrilátero Dorado, que conecta las cuatro grandes ciudades de Delhi, en el norte, Bombai, en el oeste, Chennai, en el sur, y Calcuta, en el este; segundo, los corredores de norte a sur y de este a oeste, que conectan Srinagar, en el norte, y Kanyakumari, en el sur, y Silchar, en el este, y Porbandar, en el oeste; y, tercero, la conectividad de los puertos y otros proyectos.

El Pradhan Mantri Gram Sadak Yojna —el Plan Vial Rural del Primer Ministro— se puso en marcha en diciembre de 2000 para proporcionar conectividad rural a las poblaciones desconectadas de las zonas rurales para finales del décimo período del Plan, en 2007. En la fase III del Proyecto se propone la rehabilitación y la modernización de unos 10.000 kilómetros de autopistas nacionales existentes para configurar una calzada dual de cuatro carriles basada en el criterio de construcción–explotación–traspaso.

También se está estudiando un Proyecto de Desarrollo Vial del Noreste para acelerar la construcción de carreteras en la región del noreste. La cuarta fase del Proyecto Nacional de Desarrollo de Autopistas es una nueva iniciativa que ha de velar por una distribución equilibrada y equitativa en la mejora y ampliación de la red de autopistas de todo el país. Esto se hará con la conversión de 21.000 kilómetros de carreteras de un solo carril a autopistas de dos carriles y con la construcción de arcenes asfaltados.

Consideramos que este mayor interés por mejorar la infraestructura de carreteras y autopistas no sólo contribuirá al desarrollo del país sino que además llevará a la reducción de la congestión vial, lo cual contribuirá a reducir el número de accidentes de carretera. Esperamos y creemos que, en última instancia, la

mejora de la infraestructura vial también servirá para mejorar la seguridad vial en el país.

Al Ministerio de Transporte por Carretera y Autopista se le ha confiado la responsabilidad de formular políticas de seguridad vial en la India. Compila datos sobre accidentes de carretera y prepara planes anuales de seguridad vial. Algunas de las iniciativas que se están llevando a cabo son las campañas de publicidad, las subvenciones a organizaciones no gubernamentales para que organicen programas de seguridad vial y concienciación, un plan para crear un servicio nacional de auxilio en caso de accidente en autopista, cursos de repaso para conductores de vehículos pesados y la creación de escuelas modelo de conducción.

Los programas publicitarios consisten entre otras cosas en la impresión de calendarios y en anuncios en la radio, televisión y otros medios de difusión. Todos los años se organiza una semana sobre la seguridad vial para despertar la conciencia acerca de estas cuestiones. La decimosexta Semana sobre la Seguridad Vial se celebró en toda la India del 3 al 9 de enero de 2005, con el lema “La seguridad vial no es accidental”, que es el mismo lema que eligió la Organización Mundial de la Salud cuando declaró 2004 Año de la Seguridad Vial.

Para despertar la conciencia de los escolares se organizan concursos de redacciones sobre seguridad vial. Se está capacitando a más de 43.000 conductores por medio de organizaciones no gubernamentales e instituciones locales en el marco del proyecto de cursos de repaso para conductores de vehículos pesados en el sector no organizado. También se han creado premios a varios niveles para reconocer las contribuciones importantes a la seguridad vial.

En sus informes anteriores el Secretario General subraya el vínculo que existe entre la pobreza y el subdesarrollo, por un lado, y la seguridad vial, por el otro. En el informe de este año del Secretario General (A/60/181) se identifica una serie de estrategias y políticas que podrían contribuir a disminuir los accidentes de tráfico. Un aspecto que podría estudiarse en ese sentido es la sanción de la conducción imprudente y negligente. Aunque esta cuestión es puramente competencia de la jurisdicción nacional, la OMS podría evaluar la necesidad de realizar una labor de divulgación en ese sentido.

En el informe se señala que la comunidad internacional debe tomar la iniciativa de ayudar a los países a determinar las medidas de seguridad vial que han

resultado eficaces y a aplicarlas en sus países teniendo en cuenta cada contexto cultural. Es algo que no se puede hacer de manera puramente mecánica.

Con este panorama, no se puede restar importancia a la necesidad de incrementar la cooperación internacional para ayudar a los países en desarrollo a ocuparse eficientemente de cuestiones de seguridad vial. Valoramos los esfuerzos realizados en ese sentido por conducto de la Organización Mundial de la Salud. También nos gustaría reconocer la labor realizada por las comisiones regionales de las Naciones Unidas, sobre todo la Comisión Económica y Social para Asia y el Pacífico.

En el informe constatamos que se han previsto iniciativas, por ejemplo desde el Banco Mundial, para ayudar a los países en desarrollo en materia de seguridad vial. Sin embargo, también constatamos que muchas organizaciones que se dedican a la seguridad vial mundial y nacional siguen teniendo problemas para movilizar recursos, dado que el nivel de fondos dedicados a reducir las lesiones por accidente de tráfico no se corresponde en absoluto con la magnitud del problema.

La cooperación internacional debe ir más allá del desarrollo de instrumentos internacionales o de la universalización de las normas que se hayan desarrollado en una región concreta.

Nos complace especialmente que en la resolución que habrá de aprobarse hoy se reconoce la importancia de apoyar a los países en desarrollo en el fomento de capacidades en la esfera de la seguridad vial y de proporcionarles apoyo financiero y técnico en sus esfuerzos.

**Sr. Xie Bohua** (China) (*habla en chino*): La delegación china desea dar las gracias al Secretario General por presentar el informe de la Organización Mundial de la Salud (OMS) sobre la crisis de la seguridad vial en el mundo (A/60/181). Asimismo, le agradecemos al Gobierno de Omán su contribución para promover que la Asamblea General examine esa cuestión. Nos complace una vez más ser uno de los patrocinadores del proyecto de resolución que ha propuesto Omán.

Las heridas causadas por accidentes de tráfico constituyen un problema de salud pública que es cada vez más grave. Cada año, 1,2 millones de personas pierden la vida y 50 millones de personas sufren lesiones o quedan discapacitadas como resultado de los accidentes

de tráfico, que causan pérdidas por un valor de más de 500.000 millones, incluidos los aproximadamente 65.000 millones de pérdidas en los países en desarrollo, dos veces más que la cantidad que reciben dichos países en asistencia oficial para el desarrollo. Según las previsiones de la OMS, a no ser que se adopten medidas, para el año 2020 las lesiones causadas por accidentes de tráfico podrían constituir la tercera amenaza más grave para la salud humana, con graves consecuencias para todas las naciones, especialmente para los países desarrollados. La reducción de los accidentes causados por el tráfico vial es importante para la erradicación de la pobreza, la reducción de la mortandad infantil y el desarrollo sostenible, y la comunidad internacional debería prestarle mayor atención.

En el proceso para desarrollar el transporte por carretera, muchos países atravesarán por un período con tasas altas de accidentes de tráfico. La razón principal de ello es que durante el desarrollo económico rápido las condiciones y la gestión de transporte por carretera, así como la conducta humana, con frecuencia no pueden adaptarse al rápido aumento del número de vehículos de motor. Ese fenómeno puede considerarse como una consecuencia frustrante del desarrollo económico.

No obstante, como se señala acertadamente en el *Informe mundial sobre prevención de los traumatismos causados por accidentes de tránsito* de la OMS, el tráfico por carretera puede prevenirse y controlarse en gran medida mediante un análisis racional y medidas correctivas. Los países deberían realizar esfuerzos de consuno para mejorar la seguridad vial intercambiando experiencia, aprendiendo los unos de los otros, y aplicando las mejores prácticas. Como resultado de las limitaciones que dificultan el desarrollo económico, los países en desarrollo están propensos a sufrir muchas más pérdidas que los países desarrollados como consecuencia de las lesiones causadas por el tráfico vial. La comunidad internacional debería aportar más ayuda en términos de financiación, tecnología y capacitación.

El desarrollo económico sostenible de China ha dado lugar a acontecimientos importantes en la construcción de su red vial. China tiene ahora 30.000 kilómetros de autopistas, y el número de vehículos privados continúa creciendo. Al mismo tiempo, China se encuentra entre los países más propensos a los accidentes causados por el tráfico vial, especialmente accidentes graves que causan muchas víctimas. Las causas subyacentes del problema son un conocimiento esca

so de las leyes de seguridad vial, el mal estado de las carreteras y del medio ambiente del tráfico y una gestión inadecuada.

El Gobierno chino concede gran importancia a la seguridad vial. Su Ley de Seguridad Vial entró vigor el 1° de mayo de 2004. Siendo su principal objetivo la seguridad humana, la nueva ley institucionaliza diversas medidas preventivas al hacer de ellas requisitos jurídicos. Como resultado de su aplicación, ya se han logrado numerosos resultados positivos durante el año transcurrido. En el 2004, en China ocurrieron 567.753 accidentes de tráfico, causando 99.217 muertes, 451.810 heridos y pérdidas de bienes materiales por un valor de 2.770 millones de yuan. En comparación con el año 2003, los accidentes de tráfico en el 2004 se redujeron en un significativo 14,9%, el número de muertes disminuyó un 4,9%, el de heridos en un 8,6% y las pérdidas materiales se redujeron en un 17,6%. El bajo número de muertes de 9,2 por cada 10,000 vehículos puso a China por primera vez entre los países cuyo índice de muertes no superaba la decena. Estamos convencidos de que mediante los esfuerzos mancomunados del Gobierno y del pueblo de China se seguirán obteniendo logros en el mejoramiento de la seguridad vial en China.

**Sr. Maksimychev** (Federación de Rusia) (*habla en ruso*): La Federación de Rusia concede una gran importancia a la cuestión de la seguridad vial y acoge con beneplácito este debate en la Asamblea General. Consideramos que las Naciones Unidas deberían desempeñar un papel cada vez más importante en el desarrollo de la cooperación multilateral en esta esfera. Es particularmente importante compartir las experiencias de los países para analizar las tendencias, las causas y las consecuencias de los accidentes de tráfico a fin de articular las estrategias y las recomendaciones para crear mayor conciencia, así como para proporcionar ayuda técnica, pericia y, cuando sea necesario, ayuda financiera para aumentar dicho potencial.

Es de importancia crucial desarrollar y mejorar los instrumentos jurídicos internacionales pertinentes. En ese contexto, agradecemos mucho el informe del Secretario General (A/60/181) sobre los progresos en la aplicación de la resolución 58/289 de la Asamblea General. Consideramos que el informe contiene un estudio estadístico muy útil de las medidas adoptadas por el sistema de las Naciones Unidas en la esfera de la seguridad vial.

En general, apoyamos las conclusiones y recomendaciones que figuran en el informe. Consideramos que el establecimiento del Grupo de Trabajo sobre la seguridad vial como parte del sistema de las Naciones Unidas constituyó una medida muy oportuna. En general, estamos de acuerdo con el mandato del Grupo de Trabajo según se establece en el informe. Elogiamos sus actividades y confiamos en que pueda dar más resultados prácticos y concretos.

Es importante que la Organización Mundial de la Salud continúe llevando a cabo con éxito sus actividades de coordinación relativas a las cuestiones de seguridad vial en el sistema de las Naciones Unidas.

Asimismo, consideramos que las comisiones económicas regionales de las Naciones Unidas desempeñan un importante papel en la promoción de la seguridad vial. Encomiamos la labor activa de la Comisión Económica para Europa (CEPE) en la aplicación de un total de 11 convenios y protocolos que regulan las normas y señales de tráfico y las cuestiones relacionadas con el estado de la infraestructura del transporte por carretera.

El 20 de septiembre del presente año, el Grupo de Trabajo sobre seguridad vial y el Comité de Transportes Interiores Terrestre de la CEPE, bajo la dirección de la Federación de Rusia, adoptaron decisiones sobre la inclusión de enmiendas a las Convenciones de Viena de 1968 sobre tráfico vial y señalización de carreteras. De conformidad con los procedimientos establecidos, dichas enmiendas entrarán en vigor para las Partes en las convenciones el 28 de marzo de 2006. Creemos que lo que está logrando el Grupo de Trabajo es un ejemplo muy fructífero de la adopción de medidas prácticas concretas convenidas multilateralmente cuyo objetivo es el mejoramiento de las normas jurídicas internacionales en el ámbito de la seguridad vial. Creemos que la aplicación de esas medidas en el plano nacional por las Partes en la Convención ayudará a reducir el número de accidentes y heridos en las carreteras.

Estamos convencidos de que, pese a la importancia de la cooperación internacional en el ámbito de la seguridad vial, la responsabilidad de reducir el número de accidentes y lesiones de tránsito recae en última instancia en los gobiernos nacionales y en las autoridades municipales y locales. En la Federación de Rusia hemos tomado medidas en todos los niveles de gobierno para reducir el número de accidentes de carretera. Estamos realizando actividades de planificación para mejorar

nuestra legislación en este ámbito, particularmente con el fortalecimiento de las leyes que determinan la responsabilidad por las violaciones de las leyes de tránsito.

En la Federación de Rusia, estamos explorando y aplicando de manera activa medidas muy eficaces para reducir las consecuencias sociales y económicas de los accidentes. En los planos federal y regional, hemos adoptado medidas de carácter general que tienen como objetivo asegurar la seguridad del transporte, la prevención de accidentes en que puedan verse envueltos niños escolares y preescolares, mejorar el flujo del tránsito en las ciudades y mejorar técnicamente el transporte público. También cooperamos al respecto con el Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo.

Esas medidas han producido hasta ahora resultados positivos. En la primera parte de este año, en comparación con el mismo período en 2004, ha habido un 5,4% menos de accidentes fatales, un 16,8% menos de accidentes causados por conducir bajo los efectos del alcohol y un 4,7% menos de accidentes causados por peatones.

Para concluir, quisiéramos expresar nuestro agradecimiento a la delegación de Omán por los esfuerzos realizados en la elaboración del proyecto de resolución A/60/L.8 titulado “Mejoramiento de la seguridad vial en el mundo”, el cual fue convenido en el transcurso de consultas oficiosas. La Federación de Rusia apoya el proyecto de resolución y se ha sumado a la lista de patrocinadores.

**Sr. Boonpracong** (Tailandia) (*habla en inglés*): En primer lugar, deseo expresar el reconocimiento de mi delegación por el hecho de que la cuestión de la seguridad vial en el mundo ha recibido de nuevo la atención que se merece. Todos los años, cerca de 1,2 millones de personas mueren y millones más sufren lesiones o discapacidad como consecuencia de los accidentes de carretera, pese a que existe una mayor conciencia respecto de este flagelo prevenible. También deseo expresar el reconocimiento de mi delegación al Director General de la Organización Mundial de la Salud por su eminente papel en su condición de coordinador de la seguridad vial, al Secretario General de las Naciones Unidas por su informe sobre este tema del programa (A/60/181) y al Representante Permanente de Omán por sus continua labor y sus inquebrantables esfuerzos a lo largo del proceso de elaboración del proyecto de resolución que tenemos a nuestra consideración.

En la declaración formulada por mi delegación en la 84ª sesión del quincuagésimo octavo período de sesiones de la Asamblea General, destacamos la importancia de los esfuerzos y compromisos concertados en todos los planos. Por consiguiente, es altamente alentador que desde nuestras deliberaciones sobre esta cuestión en abril de 2004, se han logrado progresos considerables en la movilización del muy necesario apoyo internacional y ha habido una participación más amplia de parte de todos los interesados.

A ese respecto, Tailandia acoge con beneplácito la creación en particular del Grupo de colaboración de las Naciones Unidas para la seguridad vial, que ya ha sostenido dos reuniones consecutivas, y felicita su útil labor con relación a la base de datos mundial existente sobre las leyes relativas a la seguridad vial, así como la cooperación en curso con sus aliados para producir una serie de manuales de “cómo hacer” (“how to” manuals) que darán orientación a los países sobre la manera de aplicar algunas de las recomendaciones identificadas en el *Informe mundial sobre la prevención de las lesiones causadas por accidentes de tránsito*.

Mi delegación también toma nota con reconocimiento de los esfuerzos realizados por el Grupo de Trabajo sobre la seguridad vial de la Comisión Económica para Europa (CEPE) por revisar las resoluciones consolidadas relativas al tráfico por carretera y la señalización vial. Lo que le da valor a ese ejercicio es el hecho de que toma en cuenta las situaciones en todos los países posibles, de manera que las resoluciones pueden ser aplicadas en todo el mundo. Tenemos la mayor esperanza de que esas revisiones sean un instrumento útil tanto para los Estados que son Parte como para los que no lo son en las Convenciones sobre la circulación vial y sobre la señalización vial de 1968.

El Gobierno Real de Tailandia asigna gran importancia y de esa manera concede alta prioridad a la cuestión de la seguridad vial, porque todos los años sufrimos tremendas pérdidas en vidas humanas, bienes y capacidad humana como consecuencia de los accidentes de carretera. En diciembre de 2003, la prevención de lesiones en accidentes de tránsito fue declarada como un objetivo nacional. También nos preocupa el creciente número de accidentes en que participan conductores jóvenes y conductores que consumen alcohol, lo que es alarmantemente frecuente.

A ese respecto, el Centro de Operaciones de Seguridad Vial de Tailandia, con la cooperación de los

medios de difusión y de la comunidad involucrada con la salud pública, ha impuesto una prohibición parcial en la televisión a la publicidad con respecto al consumo de alcohol entre las horas de transmisión que van de las 5.00 horas a las 22.00 horas. El Centro también ha tenido éxito en prohibir que los atletas y las celebridades, cuyo comportamiento es siempre emulado por los jóvenes, participen en anuncios sobre las bebidas alcohólicas. Otras medidas son la creación de la fuerza de tareas “Don’t Drive Drunk” (“No maneje bajo el efecto de bebidas alcohólicas”) y la aplicación de los programas para la prevención de las lesiones causadas por accidentes de tránsito en la escuelas para fomentar la conciencia pública sobre dicha prevención, especialmente entre la gente joven.

Otro ámbito de preocupación para mi Gobierno es el balance de muertos relacionados con el tránsito durante los períodos festivos, el cual ha sido particularmente alto durante las fiestas de año nuevo y la tradicional fiesta del año nuevo tailandés en abril. Para atacar este problema, el Ministerio de Salud Pública de Tailandia adoptó una serie de medidas en 2003, incluido el establecimiento de un sistema temporal de informes rápidos, el anuncio de las cantidades de muertos en las carreteras y de lesiones sufridas durante esas festividades y la diseminación de esa información mediante la utilización de los medios de difusión, así como la asignación de recursos financieros adicionales para apoyar los puestos de control de la policía durante las fiestas.

Cuando se lanzó la campaña por primera vez no se alcanzó la reducción buscada, porque durante las fiestas de 2003 el balance de muertos fue solamente un 1% menor que el del año anterior. Pese a ese resultado desalentador, sin embargo, el Gobierno de Tailandia continuó sus esfuerzos inquebrantables y se adoptó una estrategia nueva y aun más audaz, llamada las “cinco E” por los términos en inglés que corresponden al cumplimiento de la ley, la ingeniería para centrarse en el mejoramiento de las condiciones de las carreteras, la educación, los servicios médicos de emergencia y las acciones de evaluación e información. El número de muertos en accidentes de tránsito se redujo en un 22,8% durante la tradicional fiesta del año nuevo tailandés en abril de 2004. Se aplicó la estrategia de nuevo durante las fiestas de 2005, obteniendo esta vez resultados más alentadores, ya que el número se redujo en un 25%.

Esa experiencia reafirmó nuestra creencia en que el compromiso político constante y la aplicación es-

tricta de las leyes de tránsito a todos los niveles, así como el apoyo y la participación del público, son elementos esenciales si es que las iniciativas de seguridad vial han de tener los resultados que se buscan.

Si bien la coordinación y la colaboración estrechas de parte de todos los sectores pertinentes de la sociedad en el plano nacional han demostrado ser instrumentos poderosos en la prevención de los accidentes de carretera en Tailandia, estoy seguro de que se puede alcanzar un éxito mucho mayor en forma colectiva en el plano internacional si logramos una mayor participación y contribuciones de todos los interesados de la comunidad internacional. Por consiguiente, mi delegación desea reiterar su llamamiento a todos los Estados Miembros para que realicen sus mejores esfuerzos a fin de resolver los problemas de la seguridad vial. En particular, exhortamos a los Estados Miembros, a las organizaciones internacionales y a las comisiones regionales especializadas en la seguridad vial a que sigan compartiendo las mejores prácticas y el conocimiento y presten la asistencia técnica y de otro tipo necesaria a los países que la necesitan para complementar sus iniciativas a ese respecto.

Para muchos países, la falta de recursos financieros es un gran obstáculo a los esfuerzos por aumentar la seguridad vial. Por lo tanto, la movilización de los recursos sigue siendo un reto que exige atención y acción. En este sentido, Tailandia celebra el estudio realizado por el Banco Mundial sobre la creación de un servicio mundial de seguridad vial con el objetivo de crear un fondo para apoyar esas esferas de la seguridad vial en el mundo, esferas en las que los recursos son limitados. Otro esfuerzo encomiable es la iniciativa mundial de seguridad vial, una asociación de siete empresas privadas, lanzada en diciembre de 2004, que tiene el objetivo de reducir la muerte por causas de accidentes de tráfico en los países en desarrollo. Tailandia considera que esa es una esfera en la que esta alianza sigue siendo necesaria y debe fortalecerse aún más con la participación de todos los sectores de la sociedad a todos los niveles, si queremos que la seguridad vial en el mundo sea un programa realmente mundial con logros mundiales para todos.

Finalmente, pero no menos importante, mi delegación desea expresar su respaldo a las recomendaciones hechas en el informe que tenemos ante nosotros, que en primer lugar, nos recuerda reafirmar nuestros compromisos de abordar la crisis de seguridad vial en el mundo. Cómo crear conciencia es decisivo para

mantener el impulso generado por los acontecimientos de 2004 sobre la seguridad vial en el mundo, Tailandia acoge con satisfacción la propuesta de conmemorar el tercer domingo de noviembre el Día Mundial en Recuerdo de las Víctimas de los Accidentes de Tráfico para organizar junto con las comisiones regionales de las Naciones Unidas y la Organización Mundial de la Salud (OMS), la primera Semana Mundial de las Naciones Unidas sobre la Seguridad Vial, y convocar como parte de ella, el segundo Foro de Interesados en Seguridad Vial.

Los últimos acontecimientos que se resaltan en el Informe del Secretario General nos alientan. Dada la existencia de una mayor conciencia y un mayor compromiso y la continuación de los esfuerzos de todos, estoy seguro de que todos podremos alcanzar el objetivo de seguridad vial en el mundo.

**Sr. Savua (Fiji) (habla en inglés):** Mi delegación desea expresar su agradecimiento al Secretario General por haber sometido a la consideración de la Asamblea el informe titulado “La crisis de seguridad vial en el mundo: progresos en la aplicación de la resolución 58/289 de la Asamblea General”. Además, felicitamos el esfuerzo de la Organización Mundial de la Salud (OMS) por haber llevado a cabo consultas con los asociados e interesados para incorporar las conclusiones y recomendaciones al informe que deben analizar los Estados Miembros.

En el informe se indica que 1.200.000 personas mueren anualmente y otros millones sufren lesiones o discapacidad debido a accidentes de tráfico. La mayoría de esos accidentes ocurren en las zonas urbanas, y las estadísticas muestran que los accidentes suelen ser más frecuentes en los países en desarrollo. El Informe mundial sobre la prevención de las Lesiones causadas por accidentes de tráfico, lanzado el año pasado, muestra que los accidentes de tráfico, son la segunda causa más común de muerte en personas entre 5 y 29 años de edad, y la tercera causa más común de muerte en personas entre 30 y 44 años de edad. Este último grupo, contribuye activamente a las economías nacionales y esas muertes dan lugar a la pérdida de ingreso para sus familias y de habilidades y trabajo para el mercado de trabajo nacional. Los costos económicos mundiales de las lesiones causadas por accidentes de tráfico llegan aproximadamente a 518.000 millones de dólares al año, de los cuales 110.000 millones de dólares son de los países en desarrollo.

El informe prevé que para el año 2020 habrá un aumento de un 80% en muertes por accidentes en los países de ingresos bajos y medio si no se toman medidas de inmediato. Para Fiji, las muertes causadas por accidentes de tráfico aumentaron en un 9% en 2004, en comparación con 2003, mientras que las muertes siguen siendo constantes en el mismo período. En este sentido, reconocemos la labor de la colaboración de las Naciones Unidas en materia de seguridad vial, cuyo objetivo principal es facilitar la cooperación internacional entre los organismos de las Naciones Unidas y otros asociados internacionales por aplicar la resolución 58/289 de la Asamblea General y las recomendaciones del Informe mundial sobre la prevención de las lesiones causadas por accidentes del tránsito en apoyo a los programas nacionales de seguridad vial.

Mi delegación considera que se puede hacer más siempre que se disponga de fondos para la aplicación de los programas y las iniciativas nacionales. El informe sobre los datos de los accidentes de tráfico desempeña un papel importante en la planificación y acción de la seguridad vial por parte de los principales interesados en Fiji. Los principales planes de desarrollo se han basado en el informe. La eficacia de las medidas en vigor, así como las que aún están por aplicarse, puede evaluarse por el mantenimiento de registros adecuados de accidentes del tránsito. El Plan para el Análisis de Accidentes Microcomputarizado de la Policía de Fiji ha mantenido dichos datos desde 1944. El Plan fue posible gracias a los fondos proporcionados por el Banco Asiático de Desarrollo.

En los últimos años, ha habido un aumento en el número de vehículos en circulación en Fiji. Ello significa la existencia de una gran tensión en nuestras carreteras, exacerbada por grandes precipitaciones, inundaciones y deslizamientos de tierra. Por consiguiente, ha habido un aumento relacionado con el número de accidentes y muertes. El mantenimiento y mejoramiento vial cuesta al Gobierno 25 millones de dólares anualmente. En este sentido, saludamos la iniciativa del Banco Mundial de analizar la creación de un centro mundial de seguridad vial, que ayudaría a crear fondos en apoyo a los planes de seguridad vial de los países en desarrollo.

Fiji tiene un programa para resolver los problemas de seguridad vial que esperamos aborde los factores que se han identificado en el informe del Secretario General para reducir el riesgo de las lesiones relacionadas con los accidentes del tránsito. El programa, que

tiene varias esferas estratégicas de atención, ayudará a los usuarios a reducir los accidentes.

La atención a carreteras más seguras nos permitirá abordar la necesidad de mejorar el diseño, la construcción y gestión de las carreteras. Ello incluye la adopción de diseños que promuevan seguridad, procedimientos de construcción, rehabilitación y mejoramiento en la planificación del uso de la tierra y mejoras en la red vial. Estos factores se consideran requisitos previos básicos para abordar los problemas de la seguridad vial en Fiji. Se hace mayor hincapié en la seguridad de los usuarios de las carreteras y la facilitación de instalaciones adecuadas para mejorar su estatus de seguridad.

Nuestra política dirigida a la conducción más segura se centra en pruebas y adiestramiento del conductor y hace énfasis en la responsabilidad tanto de los conductores como de los pasajeros. Como resultado, se han introducido más métodos eficaces de capacitación del conductor, incluidos los cursos de entrenamiento obligatorios para los principiantes y nuevas técnicas de conducción diseñadas para mejorar la capacidad del conductor de percibir y evitar los riesgos.

La atención a la seguridad de los vehículos aborda la necesidad de un control eficaz de las normas de diseño, construcción, operación y mantenimiento de los vehículos. Aborda también los medios mediante los cuales se pueden aplicar estas normas para reducir el efecto adverso de vehículos en mal estado en los usuarios viales y en la infraestructura vial. Hemos creado un régimen de aplicación de las normas apropiadas de seguridad de los vehículos para promover una mayor responsabilidad respecto de la importación, venta y circulación no segura o vehículos en mal estado y promover la seguridad de los vehículos.

En nuestra declaración formulada el año pasado, mencionamos que los niños son los más vulnerables y propensos a accidentes. En Fiji, niños de 15 años y menores representan el 16% de todos los accidentes y el 19% de las muertes. Por tal motivo, se ha hecho mucho énfasis en la educación vial de los niños en la educación preescolar, primaria y secundaria para despertar en los niños la conciencia de la seguridad vial. También incluimos la educación terciaria para garantizar que se despierte la conciencia entre los futuros maestros, técnicos, ingenieros y planificadores, que contribuirán al desarrollo de la infraestructura en Fiji.

La principal causa de los accidentes de tráfico es el error humano. Ello puede rectificarse mediante la divulgación de información, la capacitación, el fomento de la capacidad y el suministro de recursos para facilitar la aplicación de los convenios y resoluciones internacionales. Saludamos la propuesta de la primera semana mundial de las Naciones Unidas sobre la seguridad vial en el 2007 dirigida a los usuarios jóvenes. Mi delegación apoya la propuesta de que el tercer domingo de noviembre sea el Día Mundial en Recordación de las Víctimas de los accidentes del tráfico en reconocimiento de las pérdidas y los sufrimientos de las víctimas de los accidentes de tráfico y sus familias.

La seguridad vial es responsabilidad de todos, por lo que todos debemos desempeñar nuestro papel de apoyar esta causa mundial por el bien de las generaciones actuales y futuras.

**Sr. Wee** (Malasia) (*habla en inglés*): Para comenzar, deseo expresar nuestro agradecimiento a la Organización Mundial de la Salud (OMS) por presentar un informe preciso y completo sobre la seguridad vial en el mundo (A/60/181), con una extensa lista de recomendaciones. En el informe se ofrece información útil, en particular sobre las actividades que se han realizado tras la aprobación de la resolución 58/289, en abril de 2004.

Celebramos la creación de la organización internacional para la seguridad vial conocida como el Grupo de colaboración de las Naciones Unidas para la seguridad vial. Nos sentimos también alentados por la participación en la iniciativa de numerosos organismos de las Naciones Unidas, entre otros, el Fondo de las Naciones Unidas para la Infancia (UNICEF), la Oficina del Alto Comisionado de las Naciones Unidas para los Refugiados (ACNUR), el Programa Mundial de Alimentos y el Banco Mundial, así como otros órganos no gubernamentales y donantes. Ello refleja el amplio apoyo y la atención que se presta a la necesidad de abordar la cuestión de la seguridad vial.

Resulta muy perturbador recordar que las lesiones causadas por accidentes de tráfico siguen planteando un gran problema para la salud pública y son la causa principal de muerte en numerosos países, en particular en el mundo en desarrollo. Un promedio de 1,2 millones de personas al año mueren y millones de personas más sufren heridas o discapacidad, un hecho que debe preocuparnos a todos. Esas sombrías estadísticas exigen sin duda una atención urgente y esfuerzos concertados de la comunidad internacional para hacer frente a

esta situación y revertirla, ya que las lesiones causadas por los accidentes de tráfico pueden, en gran parte, evitarse.

Las repercusiones destructivas y multidimensionales que tienen las muertes, las lesiones y la discapacidad en el bienestar económico y social de nuestras sociedades están bien documentadas y no necesitan otras explicaciones. La pérdida de vidas humanas o la discapacidad causada por accidentes de tráfico resultan difíciles de aceptar, en particular sabiendo que pueden evitarse. Es más devastador aún examinar, más allá de las estadísticas sobre muertes y heridas, las repercusiones traumáticas y emocionales de la discapacidad o la pérdida de vida en los miembros de la familia de las víctimas. Los accidentes de tráfico han generado enormes gastos económicos y depositado una pesada carga en los servicios nacionales de salud, en particular en los países en desarrollo.

El Gobierno de Malasia asigna especial atención al problema de las muertes y lesiones causadas por los accidentes de tráfico. Los accidentes de tráfico son una de las principales causas de muerte y heridas en Malasia. Pese a los numerosos esfuerzos realizados por el Gobierno para aumentar la seguridad vial, sólo en 2004, se registraron más de 300.000 casos de accidentes de tráfico, comparados con los 290.000 casos en 2003, según un promedio, en 2004, de 895 accidentes diarios en todo el país. Esos accidentes tuvieron como consecuencia la pérdida de 6.000 vidas. Se dice que ese fenómeno consume un monto estimado de 6.000 millones de ringgit malayos, es decir 1.500 millones de dólares, debido, entre otras razones, a la falta de productividad, los gastos médicos, los gastos de gestión y los daños materiales.

Sin embargo, se ha señalado que la tasa de muertes por accidentes en 2004, disminuyó un 17%, comparado con 2003. Ello se atribuyó en gran medida a los incesantes esfuerzos y al compromiso del Gobierno para enfrentar el problema en aras de salvar vidas.

Malasia ha adoptado medidas importantes para mejorar la seguridad vial y reducir las muertes. En 2004, el Gobierno colocó la cuestión de la seguridad vial en el programa nacional. Con arreglo a esa iniciativa y para centrar la atención en el tema de la seguridad vial, en septiembre de 2004 estableció un departamento independiente de seguridad vial para hacer frente a la cuestión. El departamento se creó para supervisar todas las iniciativas y actividades de los orga-

nismos gubernamentales y las organizaciones no gubernamentales de Malasia encaminadas a formular estrategias y recomendaciones orientadas a reducir los accidentes viales.

A nivel internacional y regional, Malasia sigue siendo un participante activo en la Asociación para la Seguridad Vial Mundial, con los auspicios del Banco Mundial, la Asociación Mundial de Carreteras, el Comité de Transporte y Seguridad Terrestres de la Asociación de Naciones del Asia Sudoriental (ASEAN), la Asociación de Ingeniería Vial de Asia y Australasia, y el Subgrupo de Trabajo de la ASEAN sobre Transporte y Seguridad Viales.

Malasia acoge con satisfacción el papel de las Naciones Unidas, en particular, la iniciativa de la Asamblea de sensibilizar la opinión constantemente en todo el mundo sobre la necesidad de abordar la cuestión de los accidentes de tráfico como un problema mundial relacionado con la salud pública y el desarrollo. Apoyamos la participación de las comisiones regionales, así como de otros organismos internacionales para hacer frente a la cuestión de la seguridad vial y asistir a los gobiernos nacionales en la adopción de medidas encaminadas a aumentar la seguridad vial en sus países respectivos.

A ese respecto, apoyamos muchas de las recomendaciones que se presentan en el informe de la OMS ante esta Asamblea que, creemos, contribuirá a la promoción de la seguridad vial, en particular en los países en desarrollo. Pensamos que la lista de propuestas y recomendaciones que figura en el informe no es exhaustiva y que, por lo tanto, los Estados Miembros deberán seguir intercambiando ideas sobre la base de las experiencias respectivas en el tratamiento de la cuestión de la seguridad vial de los distintos países.

Es importante también que la Asamblea General preste especial atención al tema de proporcionar recursos financieros y prestar asistencia técnica a los países que lo necesitan, a fin de que éstos puedan desarrollar la infraestructura necesaria para evitar o minimizar los accidentes viales. Se necesita también asistencia para financiar campañas de concienciación relativas a la seguridad vial para la población. Creemos que esa asistencia podría salvar millones de vidas y prevenir lesiones innecesarias.

La seguridad vial es una cuestión muy importante que, de una u otra manera, nos sigue afectando a todos. Sin embargo, lamentablemente, en muchos casos, la

cuestión no ha recibido la debida atención. Los accidentes viales son previsibles y, por lo tanto, pueden prevenirse. Para luchar contra el problema es necesario establecer una estrecha coordinación y colaboración mediante la utilización de un enfoque integrado. Malasia desea reiterar que las Naciones Unidas deben seguir desempeñando un papel importante para hacer frente a esta cuestión que puede prevenirse perfectamente pero que constituye un nefasto problema de seguridad pública.

**Sr. Southcott** (Australia) (*habla en inglés*): Australia reconoce la necesidad de una respuesta internacional firme al problema vial mundial, y le complace apoyar el proyecto de resolución. Reconocemos también el importante papel de coordinación que desempeña la Organización Mundial de la Salud (OMS) y el valioso marco para la adopción de medidas relativas a la seguridad vial que proporciona el Informe mundial sobre prevención de los traumatismos causados por el tránsito (A/60/181).

La seguridad vial es un tema importante en Australia y un elemento destacado de la política pública en todos los niveles del gobierno. En el ámbito nacional hemos adoptado un enfoque estratégico que abarca numerosos principios que se promueven en el informe mundial, entre otros, el establecimiento de metas audaces y mensurables, resultados de supervisión, elaboración de planes de acción basados en la investigación y el análisis a fondo, y fomento de la cooperación intersectorial. El índice de accidentes viales en Australia es ahora una tercera parte de lo que era en el decenio de 1960. Durante los 35 últimos años, entre los enfoques que se han venido adoptando se incluyen el uso obligatorio del cinturón de seguridad y campañas de educación pública que hacen hincapié en el riesgo de accidentes que entrañan el conducir en estado de ebriedad, el exceso de velocidad y la fatiga. Durante los días festivos, el personal de los servicios de emergencia y los profesionales de la salud emprenden campañas de difusión para sensibilizar a la población sobre los peligros concretos que se incurren en esos períodos, cuando numerosas personas utilizan las carreteras. Se ha mejorado la estructura vial gracias a un mayor uso de las calzadas de adelantamiento, y a un mejoramiento de ciertas carreteras como las carreteras de doble pista.

El actual objetivo de Australia es reducir en un 40% el índice de accidentes per cápita durante el decenio que termina en 2010. Hemos adoptado un criterio amplio para nuestra tarea, reconociendo que sólo pueden conseguirse mejoras sustanciales mediante una

amplia gama de medidas que abordan diferentes aspectos del sistema vial.

Por ejemplo, contamos con estrategias de inversión vial en las que se incluyen tanto proyectos de construcción de amplias carteras como proyectos que centran su atención en puntos particularmente peligrosos de las carreteras. Estamos mejorando la seguridad de nuestro parque automotor mediante una labor de investigación a largo plazo, programas de desarrollo y campañas en curso de sensibilización del consumidor. Asimismo, estamos alentando a un comportamiento más seguro del usuario de las carreteras mediante una combinación de intensos esfuerzos coercitivos, disposiciones progresivas para el otorgamiento de licencias de conducción y campañas de educación pública.

Me complace informar de que Australia ha avanzado bastante en los primeros cuatro años de su estrategia decenal. Entre 2000 y 2004, nuestro índice de mortalidad se redujo en un 17%, lo que se ajusta bastante a nuestra meta para el año 2010. No obstante, cada vez es más difícil mantener el impulso. Ya hay señales de que debemos examinar nuevas ideas y adoptar prácticas mejores si queremos cumplir con nuestro objetivo.

Australia desea aprender de la experiencia de otros países. Hay en todo el mundo una enorme cantidad de actividades en materia de seguridad vial y de conocimiento acumulado de los que podemos beneficiarnos. Siempre hemos valorado la oportunidad de intercambiar información con nuestros colegas de otros países y de colaborar en cuestiones de interés común. Alentamos a otros a que adopten una postura similar. En ese contexto, Australia reconoce y aplaude el compromiso para con la cooperación internacional en materia de seguridad vial que se reafirma en el proyecto de resolución.

**Sr. Hannesson** (Islandia) (*habla en inglés*): Doy las gracias al Secretario General por el informe sobre los progresos en la aplicación de la resolución 58/289 (A/60/181). Quisiera también rendir homenaje a Omán por la determinación de que ha hecho gala durante muchos años en cuanto a señalar a la atención una grave amenaza para la seguridad de las personas en el mundo.

La seriedad de la cuestión resulta evidente del examen de las estadísticas. Cerca de 1,2 millones de personas mueren cada año en accidentes de tráfico, cifra que es comparable al índice de muertes causadas por el paludismo o el VIH/SIDA, como lo han señalado oradores anteriores. Al mismo tiempo, la solución al problema entraña, en gran medida, convencer a los



conductores de vehículos —muchos de nosotros— de que modifiquen su comportamiento.

Islandia ha tomado muy en serio las recomendaciones del Informe mundial sobre la prevención de las lesiones causadas por accidentes de tránsito. A diferencia de muchos otros países, en Islandia la gran mayoría de las muertes por accidentes de tráfico no ocurren en la ciudad. En efecto, el índice de accidentalidad en las zonas construidas ha disminuido significativamente en los años recientes, mientras que tres cuartas partes de los accidentes fatales ocurren ahora en las zonas rurales.

Existen estudios que confirman otras conclusiones según las cuales los accidentes de tráfico se deben a una serie de factores clave, entre los que se incluyen: el exceso de velocidad, el conducir bajo la influencia del alcohol o los estupefacientes, el no utilizar el cinturón de seguridad y la infraestructura deficiente. A la luz de esta información, el Ministerio del Transporte de Islandia ha elaborado una estrategia de mejoramiento de la seguridad vial para un período de cuatro años que comenzó la primavera pasada.

Unos 13.000 kilómetros de carreteras atraviesan Islandia, que tiene una población de 300.000 habitantes. Esto implica que para mejorar la infraestructura se requiere destinar cuidadosamente los recursos para objetivos precisos. Se ha utilizado entonces un sistema de evaluación de los costos en función de los beneficios para decidir dónde son más urgentes las mejoras.

El verano pasado el Gobierno de Islandia puso en marcha una iniciativa para reducir la velocidad y mejorar la utilización del cinturón de seguridad en las autopistas rurales. Se acordó con la policía que duplicara su vigilancia en relación con estos problemas. Además, se instalaron cámaras especiales en ciertos vehículos policiales. La campaña se llevó a cabo de julio a septiembre, ya que es ese el período en que las carreteras tienen mayor utilización. Los primeros resultados de esta iniciativa han sido muy positivos. La velocidad promedio parece haberse reducido: se calcula que una reducción de un kilómetro por hora en la velocidad promedio equivale a una reducción del 3% en el índice de accidentes.

Las autoridades de Islandia están preparando ahora una campaña similar dirigida a contrarrestar la conducción bajo la influencia del alcohol y los estupefacientes, que se llevará a cabo durante todo el año. Asimismo, se está preparando la instalación de una red de cámaras automáticas de control de la velocidad, proyecto a largo plazo que exige tanto preparativos técnicos como, posiblemente, nuevas leyes.

Sabemos que la muerte de 1,2 millones de personas, por trágica que sea, es sólo la punta del iceberg del sufrimiento causado por los accidentes de tráfico. Los accidentes de tráfico tienen consecuencias económicas grandes en muchas familias y, por ende, en muchas economías nacionales. Islandia se enorgullece de ser uno de los patrocinadores del proyecto de resolución A/60/L.8, presentado antes hoy por mi amigo, el Embajador Fuad Al-Hinai.

**Sr. Suárez Salvia** (Argentina): La delegación argentina acompañó desde el inicio el liderazgo de la Sultanía de Omán, a través de su Misión aquí en las Naciones Unidas, en la consideración del tema de la seguridad vial por parte de este Organismo. Como muestran las estadísticas, este fenómeno continúa siendo una verdadera crisis de salud pública, y afecta, en particular, a las poblaciones más vulnerables de los países en desarrollo.

Existe una alarmante proyección de la Organización Mundial de la Salud que muestra que de no actuarse mancomunadamente de manera urgente y global, en el año 2020 los accidentes de tráfico podrán constituir la tercera causa de muerte y discapacidad, a la par de la malaria, la tuberculosis y el SIDA. Son muchos los estudios que desde distintas aproximaciones buscan favorecer y fomentar una mayor cooperación, innovación y compromiso para mejorar la seguridad vial en todo el mundo. Aunque los factores en torno a la seguridad vial son múltiples, todos estos estudios coinciden en destacar como centrales los factores humanos, mecánicos y de infraestructura.

También es verdad que son muchos los sectores que tienen un papel importante en la prevención de las muertes o lesiones causadas por accidentes de tránsito: de allí la necesidad de trabajar mancomunadamente con la sociedad civil, el sector privado y el académico. Cuando la impericia, la imprudencia o la fatalidad se cobran una vida nos recuerdan que los progresos logrados para abordar colectivamente la cuestión de la seguridad vial dentro y fuera del sistema de las Naciones Unidas distan mucho de considerarse una tarea cumplida.

Los fondos disponibles destinados a reducir las lesiones causadas por accidentes de tráfico están lejos de ser proporcionales a la magnitud del problema y, generalmente, no son suficientes para solventar la realización de campañas de sensibilización necesarias y la instauración de métodos adecuados para supervisar y evaluar sus resultados.

Como expresa el Secretario General en el párrafo 2 de su informe (documento A/60/181):

“La comunidad internacional debe tomar la iniciativa de prestar asistencia a los países para determinar las actuaciones en materia de seguridad vial que han resultado eficaces y aplicarlas en sus propios países de la manera más apropiada a cada entorno cultural.”

En mi país, la Argentina, por mandato constitucional, cada provincia puede dictar su propia ley de tránsito. Con el fin de evitar superposiciones de normas entre todas las provincias, el Congreso Nacional, en el cual todas las provincias están representadas en su Senado, dictó, en el año 1995, la Ley Nacional de Tránsito, a la que las provincias adhirieron. Esta ley funciona como marco normativo y faculta a la autoridad nacional a ejercer el control en materia de tránsito, exclusivamente sobre las rutas nacionales y respecto a las cuestiones vinculadas con la estructura física, el mantenimiento, el control de concesiones y los pesos permitidos en la calzada. La autoridad local —provincial o municipal— ejerce directamente el control sobre todos los otros aspectos relacionados con el tránsito y la circulación vial.

La sociedad civil argentina tiene una participación sustantiva y activa en este campo. Su contribución, muy importante y abarcadora, es canalizada mayormente en campañas de educación vial en todos los ámbitos.

El hecho de que este foro haya decidido debatir sobre este asunto y el creciente número de patrocinadores del proyecto de resolución reflejan la importante aceptación por parte de los Estados Miembros de que para lograr una solución a esta crisis, la voluntad y el compromiso políticos son esenciales.

El rol de los Estados, en cualquiera de sus niveles, es central para garantizar la seguridad vial. Por ello apoyamos este proyecto de resolución de la Asamblea General y las distintas recomendaciones contenidas en el informe del Secretario General (documento A/60/181) con objeto de acelerar la aplicación en todo el mundo de las actividades relativas a la seguridad vial. Si atendemos a estas recomendaciones, se podrían salvar más de 5 millones de vidas en los próximos 15 años.

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

La Asamblea ahora adoptará una decisión sobre el proyecto de resolución A/60/L.8, titulado “Mejoramiento de la seguridad vial en el mundo”.

Antes de proceder a adoptar esta decisión, quisiera anunciar que, desde la presentación del proyecto de resolución, los siguientes países han pasado a ser patrocinadores del proyecto de resolución A/60/L.8: Bélgica, Francia, Jamaica, Jamahiriya Árabe Libia, Madagascar y Yemen.

**Sr. Al-Humaimidi** (Iraq) (*habla en inglés*): Mi delegación quisiera sumarse a la lista de patrocinadores del proyecto de resolución A/60/L.8.

**Sra. Davtyan** (Armenia) (*habla en inglés*): Quiero señalar que mi delegación también desea sumarse a la lista de patrocinadores de este proyecto de resolución.

**Sra. Pinto Lopes D’Alva** (Guinea-Bissau) (*habla en inglés*): Nuestra delegación quisiera adherirse a la lista de patrocinadores de este proyecto de resolución A/60/L.8.

**Sr. Filgueiras Rivero** (Cuba): Nuestra delegación también se suma a la lista de patrocinadores del proyecto de resolución.

**El Presidente interino** (*habla en inglés*): Pido a las delegaciones interesadas que se dirijan a la Secretaría y firmen los formularios necesarios.

¿Puedo considerar que la Asamblea decide aprobar el proyecto de resolución A/60/L.8?

**Sr. Suárez Salvia** (Argentina): Antes de adoptar una decisión sobre el proyecto de resolución, querría, con su permiso, efectuar algunas enmiendas a la versión en español.

**El Presidente interino** (*habla en inglés*): Solicito al representante de la Argentina a que se dirija a la Secretaría para presentar sus enmiendas.

¿Puedo considerar que la Asamblea ahora esta dispuesta a aprobar el proyecto de resolución A/60/L.8?

*Queda aprobado el proyecto de resolución A/60/L.8 (resolución 60/5).*

**El Presidente interino** (*habla en inglés*): ¿Puedo entender que la Asamblea General desea concluir el examen del tema 60 del programa?

*Así queda acordado.*

*Se levanta la sesión a las 12.30 horas.*