

Distr.: General
11 July 2022

الجمعية العامة



الدورة السادسة والسبعون
البند 13 من جدول الأعمال
تحسين السلامة على الطرق في العالم

قرار اتخذته الجمعية العامة في 30 حزيران/يونيه 2022

[دون الإحالة إلى لجنة رئيسية (A/76/L.70)]

294/76 - الإعلان السياسي للاجتماع الرفيع المستوى المعني بتحسين السلامة على الطرق في العالم

إن الجمعية العامة

تعتمد الإعلان السياسي للاجتماع الرفيع المستوى المعني بتحسين السلامة على الطرق في العالم، بصيغته الواردة في مرفق هذا القرار.

الجلسة العامة 90

30 حزيران/يونيه 2022

المرفق

الإعلان السياسي للاجتماع الرفيع المستوى المعني بتحسين السلامة على الطرق في العالم

أفق عام 2030 للسلامة على الطرق: تأمين عقد للعمل والإنجاز

نحن، الوزراء وغيرهم من ممثلي الدول والحكومات، المجتمعين في الأمم المتحدة في يومي 30 حزيران/يونيه و 1 تموز/يوليه 2022، في اجتماع رفيع المستوى ينصب تركيزه على تحسين السلامة على الطرق في العالم:

نسلم بأن السلامة على الطرق تمثل أولوية إنمائية عاجلة، ومشكلة رئيسية من مشاكل الصحة العامة، ومسألة تتعلق بالعدالة الاجتماعية، ولا سيما في البلدان المنخفضة والمتوسطة الدخل، حيث تحدث



الرجاء إعادة استعمال الورق



أكثر من 90 في المائة من الوفيات والإصابات الناجمة عن حوادث المرور على الطرق، وذلك نتيجة لجملة أمور، منها زيادة حركة المرور، والتوسع السريع في البنى التحتية، ومزيج حركة المرور غير المتجانس، وأن السلامة على الطرق تعد عامل تمكين وجزءاً من هدفنا المشترك المتمثل في تحقيق التنمية المستدامة، وتترتب عليها آثار جامعة تتطلب إجراءات تعاونية شاملة لعدة قطاعات، مع التشديد في هذا الصدد على أهمية تعزيز التعاون الدولي في إنكاء الوعي بمسائل السلامة على الطرق ومعالجتها؛

نشير إلى قرارات الجمعية العامة بشأن تحسين السلامة على الطرق في العالم، ونسلم بأهمية المؤتمرات الوزارية العالمية الثلاثة السابقة بشأن السلامة على الطرق ووثائقها الختامية، ونرحب بإعلان عقد العمل الأول من أجل السلامة على الطرق 2011-2020 وعقد العمل الثاني من أجل السلامة على الطرق 2021-2030؛

نعيد كذلك تأكيد الأهمية التي يتسم بها في هذا العقد الخاص بالعمل والإنجاز من أجل التنمية المستدامة الحرص على أن تُنفذ في الوقت المناسب خطة التنمية المستدامة لعام 2030⁽¹⁾، وخطة عمل أديس أبابا الصادرة عن المؤتمر الدولي الثالث لتمويل التنمية⁽²⁾، ونعيد تأكيد اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغير المناخ⁽³⁾ واتفاق باريس المعتمد بموجب الاتفاقية⁽⁴⁾؛

نعيد تأكيد قرار الجمعية العامة دعوة منظمة الصحة العالمية، للعمل، بالتعاون الوثيق مع اللجان الإقليمية للأمم المتحدة، كمنسق لمسائل السلامة على الطرق داخل منظومة الأمم المتحدة؛ ونشير إلى القرار 57-10 المؤرخ 22 أيار/مايو 2004 الذي اتخذته جمعية الصحة العالمية⁽⁵⁾، والذي قبلت فيه دعوة الجمعية العامة؛ ونشير أيضاً إلى تعيين المبعوث الخاص للأمين العام المعني بالسلامة على الطرق وإلى إنشاء صندوق الأمم المتحدة للسلامة على الطرق؛

نعيد أيضاً تأكيد أهمية مواصلة العمل حتى عام 2030 بشأن جميع الغايات المتصلة بالسلامة على الطرق الواردة في خطة عام 2030، من قبيل الغايتين 3-6 و 11-2؛ ونسلم بأهميتها في التمكين من تحقيق الهدفين 3 و 11 من أهداف التنمية المستدامة وفي حفز العمل بشأن الأهداف الأخرى، بما في ذلك القضاء على الفقر، والمساواة بين الجنسين، وتغير المناخ، والوظائف اللائقة، والابتكار، والنقل؛

نسلم بالعبء العالمي الهائل الذي لا تزال حوادث المرور على الطرق تفرضه على المجتمع من حيث المعاناة الإنسانية، حيث يوجد ما يقرب من 1,3 مليون حالة وفاة وما يقدر بنحو 50 مليون إصابة يمكن الوقاية منها كل عام، ويتراوح متوسط نسبة التكاليف التي تتحملها البلدان بين 3 و 5 في المائة من ناتجها المحلي الإجمالي السنوي، مما يجعل السلامة على الطرق أولوية ملحة للصحة العامة والتنمية؛

نعيد تأكيد حق كل إنسان، دون تمييز من أي نوع، في التمتع بأعلى مستوى ممكن من الصحة البدنية والعقلية؛

(1) القرار 1/70.

(2) القرار 313/69، المرفق.

(3) United Nations, *Treaty Series*, vol. 1771, No. 30822.

(4) انظر FCCC/CP/2015/10/Add.1، المقرر 1/أ-21، المرفق.

(5) انظر منظمة الصحة العالمية، الوثيقة WHA57/2004/REC/1.

نعتزف بأثر حوادث المرور على الطرق على الأطفال والشباب ونشدد على أهمية مراعاة احتياجاتهم واحتياجات مستخدمي الطرق الذين يعيشون في أوضاع هشة، بمن فيهم كبار السن والأشخاص ذوو الإعاقة؛

نعتزف أيضا بأن معالجة مسؤولية السلامة على الطرق تقع في المقام الأول على عاتق الحكومات، مع التسليم أيضا بالمسؤولية المشتركة بين أصحاب المصلحة ذوي الصلة مثل القطاعين العام والخاص، والأوساط الأكاديمية، والمنظمات المهنية، والمنظمات غير الحكومية، والمواطنين، ووسائط الإعلام، للمضي قدماً نحو إقامة عالم خال من الوفيات والإصابات الخطيرة الناجمة عن حوادث المرور؛

نعتزف بضرورة تعزيز السلامة على الطرق والنقل المستدام لضمان مرونة وكفاءة أداء القدرة على الاتصال في سلسلة الإمداد العالمية، بما في ذلك الإمدادات الطبية، فضلا عن تيسير السفر من أجل التعافي المستدام والمرن والشامل من جائحة مرض فيروس كورونا (كوفيد-19)؛

نرحب بوضع الخطة العالمية لعقد العمل الثاني من أجل السلامة على الطرق 2021-2030، التي توفر مجموعة من الخيارات والاستراتيجيات لكي تستخدمها الحكومات وغيرها من أصحاب المصلحة المعنيين، مع التسليم بضرورة دعم تنفيذ الإجراءات المكرسة على الصعيدين الوطني والدولي من خلال الالتزام والقيادة والشراكات، والتمويل المستدام الطويل الأجل، بما في ذلك التشريعات العامة والخاصة، والتشريعات المناسبة، والمؤسسات المعززة، والبيئات التمكينية على جميع المستويات، والتعليم والتدريب، وبناء القدرات، وتبادل المعارف، والدعوة، وضرورة الاسترشاد بالتكنولوجيا والابتكار والبيانات والأدلة وأفضل الممارسات؛

نعتزف بعدم وجود صيغة واحدة تناسب الجميع وبأن المستوى العالمي للطموح يستلزم النظر في الحالة الخاصة لكل بلد بما له من احتياجات وحقائق وقدرات وسياسات وأولويات وطنية مختلفة، ونشجع تعزيز الجهود، بأساليب تشمل تبادل أفضل الممارسات وآليات التنفيذ الفعالة وتوفير الدعم التقني ذي الصلة لدعم وتعزيز التعجيل بإنجاز جميع أهداف التنمية المستدامة المتعلقة بالسلامة على الطرق؛

نلتزم بتوسيع نطاق جهودنا واتخاذ الإجراءات التالية:

1 - دفع تنفيذ الخطة العالمية لعقد العمل من أجل السلامة على الطرق 2021-2030، التي تُبين الإجراءات الرئيسية المقترحة لتحقيق خفض الوفيات الناجمة عن حوادث المرور على الطرق بنسبة لا تقل عن 50 في المائة بحلول عام 2030 وتدعو إلى وضع أهداف وطنية للحد من الوفيات والإصابات الخطيرة لجميع مستخدمي الطرق مع إيلاء اهتمام خاص لاحتياجات السلامة لمستخدمي الطرق الأكثر تعرّضا لحوادث الطرق، بمن فيهم المشاة وراكبو الدراجات الهوائية وراكبو الدراجات النارية ومستخدمو وسائل النقل العام، مع مراعاة الظروف والسياسات والاستراتيجيات الوطنية؛

2 - وضع وتنفيذ خطط إقليمية ووطنية ودون وطنية يمكن أن تشمل أهدافا للسلامة على الطرق أو مؤشرات أخرى قائمة على الأدلة حيثما تكون قد وضعت، ووضع عمليات تنفيذ قائمة على الأدلة عن طريق اعتماد نهج يشمل الحكومة بأسرها والمجتمع بأسره وتعيين جهات تنسيق وطنية للسلامة على الطرق مع إنشاء شبكات تابعة لها من أجل تيسير التعاون مع منظمة الصحة العالمية لتتبع التقدم المحرز نحو تنفيذ عقد العمل الثاني من أجل السلامة على الطرق 2021-2030؛

3 - تعزيز المشاركة المنتظمة مع أصحاب المصلحة المعنيين، بما في ذلك من مجالات النقل والصحة والتعليم والشؤون المالية والبيئة والبنية التحتية، وتشجيع الدول الأعضاء على أن تنظر في أن تصبح أطرافاً متعاقدة في صكوك الأمم المتحدة القانونية⁽⁶⁾ المتعلقة بالسلامة على الطرق، وأن تقوم، بعد الانضمام إليها، بتطبيق الأحكام أو قواعد السلامة الواردة فيها وتنفيذها وتعزيزها؛

4 - تنفيذ نهج نظام آمن من خلال سياسات تعزز تصميم وهندسة البنية التحتية للطرق الحضرية والريفية الآمنة؛ ووضع قيود آمنة مناسبة للسرعة مدعومة بتدابير مناسبة لإدارة السرعة؛ وتيسير النقل المتعدد الوسائط والتنقل النشط؛ والقيام، حيثما تسنى ذلك، بتوفير مزيج أمثل من وسائل النقل الآلية وغير الآلية، مع التركيز بوجه خاص على النقل العام والمشبي وركوب الدراجات، بما في ذلك خدمات الدراجات المشتركة، والبنية التحتية الآمنة للمشاة، والمعايير المستوية، ولا سيما في المناطق الحضرية؛

5 - اعتماد ممارسات جيدة قائمة على الأدلة و/أو العلم لمعالجة عوامل الخطر الرئيسية، بما في ذلك عدم استخدام أحزمة الأمان، ومقاعد الأطفال وخوداتهم، والحالات الطبية والأدوية التي تؤثر على القيادة الآمنة، والقيادة تحت تأثير الكحول والمخدرات والمؤثرات العقلية وذات التأثير النفسي، والاستخدام غير المناسب للهواتف المحمولة وغيرها من الأجهزة الإلكترونية، بما في ذلك استخدام الرسائل النصية أثناء القيادة، والقيادة السريعة، والقيادة في ظروف الرؤية المنخفضة، وإرهاق السائق، وكذلك عدم وجود بنية تحتية مناسبة؛ وجهود الإنفاذ، بما في ذلك أعمال الشرطة على الطرق، إلى جانب مبادرات التوعية والتثقيف، مدعومة بتصاميم البنية التحتية التي يسهل فهمها وتعين على الامتثال للتشريعات، والاستجابة القوية لحالات الطوارئ ونظام الرعاية بعد الحوادث؛

6 - ضمان أن تسترشد التحسينات والاستثمارات في الهياكل الأساسية للطرق بنهج متكامل للسلامة على الطرق يراعي، في جملة أمور، الصلات القائمة بين السلامة على الطرق والقضاء على الفقر بجميع أبعاده، والصحة البدنية، بما في ذلك الإعاقة البصرية وقضايا الصحة العقلية، وتحقيق التغطية الصحية الشاملة، والنمو الاقتصادي، والتعليم الجيد، والحد من أوجه عدم المساواة داخل البلدان وفيما بينها، والمساواة بين الجنسين وتمكين المرأة، والعمل اللائق، والمدن المستدامة، والبيئة وتغير المناخ، فضلاً عن المحددات الاجتماعية الأوسع نطاقاً للسلامة على الطرق والترابط بين أهداف التنمية المستدامة والغايات المتكاملة والمتربطة وغير القابلة للتجزئة، وأن تضمن الحد الأدنى من معايير أداء السلامة لجميع مستخدمي الطرق؛

7 - ضمان خطط التأمين المناسبة لمستخدمي الطرق وتعزيز الدعم لجميع ضحايا حوادث المرور على الطرق وأسره؛ وتعزيز الرعاية قبل دخول المستشفى والاستجابة في مرحلة ما بعد الحادث؛ وتشجيع حصول الأشخاص المصابين وذوي الإعاقة على الخدمات المناسبة لإعادة التأهيل المبكر وإعادة الإدماج الاجتماعي؛

8 - تحسين ظروف عمل السائقين المحترفين، ولا سيما سائقي المركبات التجارية، بما في ذلك عن طريق متابعة تنفيذ معايير عالية بشأن السلامة والصحة في العمل، والسلامة على الطرق،

(6) لا تعني الإشارات إلى صكوك الأمم المتحدة القانونية المتصلة بالأنظمة أو المعايير أن الأنظمة الموضوعية بموجب تلك الاتفاقات تعد "معايير دولية" بالمعنى المقصود في اتفاق منظمة التجارة العالمية المتعلق بالحوادث التقنية للتجارة والقرارات ذات الصلة الصادرة عن اللجنة المعنية بالحوادث التقنية المعوقة للتجارة التابعة للمنظمة.

والظروف الملائمة للطرق والمركبات، ودعوة الدول الأعضاء إلى تنفيذ أطر التأهيل المهني للسائقين الموضوعية على أساس المعايير المعترف بها للتدريب وإصدار الشهادات والترخيص واللياقة البدنية وتقييم القيادة؛

9 - إدماج منظور جنساني في جميع عمليات صنع السياسات وتنفيذ سياسات نقل تنص على التنقل الآمن والأمن والشامل للجميع والميسور الوصول إليه والموثوق به والمستدام، والمشاركة غير التمييزية في النقل؛ وضمان أن تلبي السياسات احتياجات مستخدمي الطرق الذين قد يكونون في أوضاع هشة، ولا سيما الأطفال والشباب وكبار السن والأشخاص ذوي الإعاقة؛

10 - تقديم برامج للمعرفة والتوعية بالسلامة على الطرق تستند إلى الأدلة لتعزيز ثقافة السلامة في أوساط جميع مستخدمي الطرق والتصدي للسلوكيات الشديدة الخطورة، ولا سيما وسط الشباب، والمجتمع الأوسع نطاقا لمستخدمي الطرق من خلال الدعوة والتدريب والتثقيف، وتشجيع مشاركة القطاع الخاص في استكمال الجهود الوطنية الرامية إلى زيادة الوعي بالسلامة على الطرق كجزء من المسؤولية الاجتماعية للشركات؛

11 - تعزيز التعاون الدولي بشأن السلامة على الطرق من خلال تبادل الممارسات الجيدة وآليات التنفيذ الناجحة والمعايير التقنية؛ وضمان امتثال المركبات المستعملة للمعايير الوطنية ذات الصلة بالسلامة والانبعاثات، والسعي لضمان أن تكون جميع المركبات المنتجة والمباعة لكل سوق بحلول عام 2030 مجهزة بمستويات مناسبة من أداء السلامة، وأن تُوفّر حوافز، حيثما تسنى ذلك، لاستخدام المركبات ذات الأداء المعزز للسلامة؛ وتشجيع توفير معلومات للمستهلكين عن سلامة المركبات من خلال برامج جديدة لتقييم السيارات تكون مستقلة عن مصنّعي المركبات وتشجيع تبادل معلومات المستهلكين هذه مع منظمة الصحة العالمية والبلدان الأخرى، ولا سيما البلدان النامية، بما فيها أقل البلدان نمواً؛ ومواءمة الممارسات، عند الاقتضاء، فيما يتعلق بالتدريب وساعات القيادة وظروف العمل وتسجيل المركبات وإصدار الشهادات والرخص؛

12 - الاعتراف بأهمية التمويل الدولي الكافي والذي يمكن التنبؤ به والمستدام والمناسب التوقيت دون شروط في استكمال جهود البلدان لتعبئة الموارد محلياً، ولا سيما في البلدان المنخفضة والمتوسطة الدخل؛ ودعم متطلبات التمويل في البلدان النامية عن طريق الاستفادة من صندوق الأمم المتحدة للسلامة على الطرق وغيره من الآليات المكرسة لهذا الغرض، حسب الاقتضاء، لتعزيز البنية التحتية المأمونة للنقل البري ودعم تنفيذ التدابير اللازمة لبلوغ الغايات الطوعية العالمية للفعالية، بأساليب تشمل دعم التجديد الطوعي لموارد جميع صناديق وآليات منظومة الأمم المتحدة للسلامة على الطرق؛

13 - تعزيز بناء القدرات، وتقاسم المعارف، والدعم التقني، وبرامج ومبادرات نقل التكنولوجيا بشروط متفق عليها على نحو متبادل في مجال السلامة على الطرق، ولا سيما في البلدان النامية، التي تواجه تحديات فريدة، والقيام، حيثما تسنى ذلك، بإدماج هذه البرامج والمبادرات في برامج المساعدة في مجال التنمية المستدامة من خلال أشكال التعاون بين الشمال والجنوب، وفيما بين بلدان الجنوب، والتعاون الثلاثي، فضلاً عن التعاون بين القطاعين العام والخاص؛

14 - تعزيز تطوير وتبادل المعارف ونشر أتمتة المركبات والتكنولوجيات الجديدة في إدارة حركة المرور باستخدام كل من نظم النقل الذكية ونظم النقل الذكية التعاونية، بما يتماشى مع المتطلبات

الوطنية، لتحسين إمكانية الوصول وجميع جوانب السلامة على الطرق مع رصد وتقييم وإدارة وتخفيف التحديات المرتبطة بالتغير التكنولوجي السريع وزيادة القدرة على الاتصال الإلكتروني؛

15 - الإسهام في السلامة على الطرق على الصعيدين الدولي والوطني عن طريق تشجيع البحوث وتحسين ومواءمة جمع البيانات المصنفة عن السلامة على الطرق، بما في ذلك البيانات المتعلقة بحوادث المرور على الطرق، والوفيات والإصابات الناجمة عنها، والبنى التحتية للطرق، بما في ذلك تلك التي تُجمع من المراسد الإقليمية للسلامة على الطرق، من أجل تحسين توجيه السياسات والإجراءات؛ وتعزيز القدرات المتعلقة ببيانات السلامة على الطرق، بما في ذلك في البلدان المنخفضة والمتوسطة الدخل، وتحسين نوعية جمع البيانات المنهجية والموحدة وقابليتها للمقارنة على الصعيد الدولي من أجل وضع وتنفيذ سياسات فعالة وقائمة على الأدلة مع مراعاة اعتبارات الخصوصية والأمن الوطني؛ ودعوة منظمة الصحة العالمية إلى مواصلة رصد التقدم المحرز صوب تحقيق أهداف عقد العمل والإبلاغ عنه؛

16 - الاستفادة من كامل إمكانات النظام المتعدد الأطراف، ولا سيما منظمة الصحة العالمية، والمسعاري الحميدة للمبعوث الخاص للأمين العام المعني بالسلامة على الطرق، واللجان الإقليمية للأمم المتحدة، وكيانات الأمم المتحدة ذات الصلة، وسائر أصحاب المصلحة، بما في ذلك الشراكة العالمية للسلامة على الطرق، لدعم الدول الأعضاء بتوفير مساعدة تقنية مكرسة، بناء على طلبها، في سبيل تطبيق الغايات الطوعية العالمية للفعالية فيما يتعلق بالسلامة على الطرق، متى كان ذلك ملائماً؛

17 - نطلب إلى الأمين العام أن يقدم، بالتشاور مع منظمة الصحة العالمية وغيرها من الوكالات ذات الصلة، تقريراً مرحلياً خلال الدورتين الثامنة والسبعين والثمانين للجمعية العامة، يتضمن توصيات بشأن تنفيذ هذا الإعلان من أجل تحسين السلامة على الطرق في العالم، ليسترشد به الاجتماع الرفيع المستوى المقرر عقده في عام 2026؛

18 - نقرر عقد اجتماع رفيع المستوى بشأن تحسين الصحة على الطرق في العالم في عام 2026 في نيويورك، لإجراء استعراض شامل لمنتصف المدة بشأن تنفيذ هذا الإعلان لتحديد الثغرات والحلول من أجل تسريع وتيرة التقدم نحو تحقيق الغايات المتعلقة بالسلامة على الطرق ضمن أهداف التنمية المستدامة بحلول عام 2030، على أن تُحدّد طرائق هذا الاستعراض في موعد لا يتجاوز الدورة الثمانين للجمعية العامة، مع مراعاة نتائج تنشيط أعمال الجمعية.