

المحاضر الرسمية

الجمعية العامة



الدورة الستون

الجلسة العامة ٣٨

الأربعاء، ٢٦ تشرين الأول/أكتوبر ٢٠٠٥، الساعة ١٠/٠٠

نيويورك

الرئيس: السيد يان إلياسون (السويد)

ويظهر التقرير بوضوح أنه يجب القيام بالكثير من العمل لتهيئة عالم ملائم للأطفال. ونحن مقتنعون بأنه لكي ننجح في كل المجالات الأربعة لأهداف خطة العمل المعتمدة في الدورة الاستثنائية السابعة والعشرين للجمعية العامة (القرار د إ-٢٧/٢، المرفق)، نمة حاجة إلى بذل جهود جماعية على الصعيدين الوطني والدولي.

وتشمل هذه الجهود على الصعيد الوطني تكثيف الإجراءات لوضع وتنفيذ أهداف وطنية تتمم وتعزز أهداف خطة العمل وإعلان الألفية (القرار ٢/٥٥) وزيادة تعبئة الموارد لتحقيق تلك الأهداف.

وتشمل الجهود على الصعيد الدولي الدعم والمساعدة والتعاون فيما بين البلدان وبين البلدان ومنظومة الأمم المتحدة. وهذه الجهود الدولية مهمة لمساعدة البلدان ذات الموارد الشحيحة، خاصة البلدان النامية، على تركيز التزاماتها وتمويلها على تحقيق الأهداف المتفق عليها. لذلك ينبغي أيضا إيلاء الاهتمام المناسب للبعد الدولي في تنفيذ خطة العمل،

نظرا لغياب الرئيس، تولى الرئاسة نائب الرئيس السيد حميدون (ماليزيا).

افتتحت الجلسة الساعة ١٠/١٥.

البندان ٤٦ و ٤٤ من جدول الأعمال (تابع)

التنفيذ والمتابعة المتكاملان والمنسقان لنتائج المؤتمرات الرئيسية ومؤتمرات القمة التي عقدتها الأمم المتحدة في الميدانين الاقتصادي والاجتماعي

مذكرة من الأمين العام (A/60/275)

متابعة نتائج الدورة الاستثنائية المعنية بالطفل

مذكرة من الأمين العام (A/60/207)

السيد نغوين دوي شين (فيت نام) (تكلم بالانكليزية): يود وفد فيت نام أن يعرب عن تقديره للأمين العام على تقريره المقدم في إطار البند ٤٤ من جدول الأعمال، عن متابعة نتائج الدورة الاستثنائية المعنية بالطفل (A/60/207).

يتضمن هذا المحاضر نص الخطب الملقاة بالعربية والترجمة الشفوية للخطب الملقاة باللغات الأخرى. وينبغي ألا تقدم التصويبات إلا للنص باللغات الأصلية. وينبغي إدخالها على نسخة من المحاضر وإرسالها بتوقيع أحد أعضاء الوفد المعني إلى: Chief of the Verbatim Reporting Service, Room C-154A. وستصدر التصويبات بعد انتهاء الدورة في وثيقة تصويب واحدة.



بما في ذلك برامج تتعلق بالتحصين الواسع النطاق والوقاية من سوء التغذية وتوفير الرعاية السليمة للأطفال.

وتمشيا مع الهدف الإنمائي ٤ للألفية وأهداف الدورة الاستثنائية السابعة والعشرين، انخفض إلى حد كبير معدل وفيات الأطفال في فييت نام. فراجع معدل وفيات الأطفال دون سن الخامسة من ٥٨ وفاة لكل ١٠٠٠ من المواليد الأحياء في عام ١٩٩٠ إلى ٤٢ وفاة لكل ١٠٠٠ ولادة في عام ٢٠٠١، وانخفض بشكل إضافي إلى ٣١,٥ لكل ١٠٠٠ ولادة في عام ٢٠٠٤. وانخفض معدل وفيات الأطفال الرضع دون سن عام من ٤٤,٤ وفاة لكل ١٠٠٠ من المواليد الأحياء في عام ١٩٩٠ إلى ٢١ وفاة لكل ١٠٠٠ ولادة في عام ٢٠٠٣، وانخفض بشكل إضافي إلى ١٨ وفاة لكل ١٠٠٠ ولادة في عام ٢٠٠٤. وتم تحقيق ذلك بتحسين صحة الأم، بما في ذلك القضاء على كزاز المواليد وتغطية أفضل للتحصين، والتوزيع الواسع لفيتامين ألف، وتوفير الفحوصات الطبية المجانية للفقراء. واليوم، تم تلقيح ٩٥ في المائة من أطفال الأقليات العرقية في فييت نام ضد الأمراض من خلال البرامج الواسعة للتحصين.

وحاليا، يجري اتخاذ المزيد من التدابير الملموسة لسد الفجوات بين مناطق البلد، فضلا عن زيادة تخفيض سوء التغذية ووفيات الأطفال الناجمة عن الإصابات، نظرا لأن الأخيرة تشكل اليوم السبب الأكبر لوفيات الأطفال.

والأمر المهم على نحو متساو هو المجال الثاني، توفير التعليم الجيد النوعية. وبينما يبقى منخفضا الناتج المحلي الإجمالي للفرد في فييت نام، فإننا لا ندخر وسعا في توفير التعليم الأساسي. ووصل الإنفاق على التدريب والتعليم إلى ١٥ في المائة من ميزانية الدولة عام ٢٠٠٠ وإلى ١٧,٤ في المائة عام ٢٠٠٤، بينما الإنفاق على جعل التعليم الابتدائي والثانوي شاملا بلغ ٥٢,٦ في المائة من كل الإنفاق على التعليم. وتم تطوير استراتيجيات وبرامج وخطط مختلفة

ألا وهو ضرورة تكثيف الجهود الرامية إلى الوفاء بالالتزامات الواردة في الفرع جيم من خطة العمل.

ويُعتبر الفيتناميون الأطفال مصدر سعادة الأسرة ومستقبل الأمة والعالم. ولا يمكن ضمان مستقبل أفضل لجميع الأمم والعالم بأسره إلا من خلال الاستثمار الكافي في أطفال الحاضر. لذلك نعتبر حماية الأطفال ورعايتهم مسؤولية مشتركة على الدولة والمجتمع والأسرة.

وفيت نام بوصفها البلد الأول في آسيا والبلد الثاني في العالم الذي يصدق على اتفاقية حقوق الطفل، قد وضعت أطرا مؤسسية قانونية لتعزيز وحماية حقوق الطفل وقامت بتحسينها. وفي عام ١٩٩١، اعتمد المجلس الوطني في فييت نام قانون حماية ورعاية وتربية الطفل. ولجنة المجلس الوطني المعنية بالطفل تعمل بنشاط مع الوزارات والوكالات ذات الصلة، خاصة لجنة السكان والأسرة والطفل التابعة للحكومة، من أجل ضمان التنفيذ الكامل للصوصك التشريعية.

وتظل فييت نام ملتزمة التزاما قويا بمبادئ وأهداف إعلان وخطة عمل الدورة الاستثنائية السابعة والعشرين، وما زالت تولي أهمية كبيرة للتنفيذ الكامل للأهداف الواردة فيهما. وسأذكر مجالين لهما أهمية حاسمة للطفل الفيتنامي اليوم.

والمجال الأول هو تعزيز الحياة الصحية. وضمن المجالات الأربعة الرئيسية للأهداف، فإن الرعاية الصحية للأطفال هي من بين الأولويات العليا لفيت نام. وتنفذ أنشطة الرعاية الصحية في البلد من خلال البرامج الوطنية المستهدفة بشأن الوقاية من الأمراض الخطيرة، وبشأن الوقاية من فيروس نقص المناعة البشرية/الإيدز، وبشأن الصحة والسلامة على الصعيد الغذائي. وفي إطار تلك البرامج، تم تنفيذ عدد من المشاريع لتحقيق الفائدة المباشرة للأطفال،

الوقت الحاضر، تستكمل اللجنة الوطنية المعنية بالسكان والأسرة والأطفال وضع استراتيجية لحماية الطفل للفترة من عام ٢٠٠٦ إلى عام ٢٠١٠. وأيضاً، في إطار برنامج رؤية عام ٢٠٢٠، ستكرس الاستراتيجية أقصى الاهتمام للأطفال البالغ عددهم ٢,٣٥ مليون طفل يعيشون في حالات عسر خاصة وهم، بالتحديد، الأطفال الذين يعيشون في المناطق الريفية والجبلية والناحية، وأطفال الأقليات العرقية، والأطفال من الأسر الفقيرة، والأيتام، والأطفال المعوقون وغيرهم. وتهدف الاستراتيجية إلى توفير بيئة قانونية مساعدة، وشبكة وآلية للتنسيق بين الوزارات والوكالات ذات الصلة، والأسرة، والمدارس، والمجتمع بغية تنفيذ السياسات والبرامج الرامية إلى حماية الأطفال ورعايتهم، مع إيلاء اهتمام خاص للأطفال الذين يواجهون حالات عسر خاصة. ومن المتوقع أن توافق الحكومة على الاستراتيجية بنهاية العام.

ولدى فييت نام التزام قوي وبذلت جهوداً كبيرة لتشجيع الأطفال وحمايتهم ورعايتهم، وهي تقوم بشكل متزايد بتخصيص موارد جديدة لشؤون الأطفال. ولكن فييت نام، بوصفها بلداً نامياً، ما زالت تحظى بمستوى منخفض للتنمية الاقتصادية وتواجه قيوداً عملية معينة تتعلق بالموارد في عدد من المجالات. وفي ذلك الصدد، نغتنم هذه الفرصة لكي نعرب عن شكرنا الصادق لمنظمة الأمم المتحدة للطفولة وللشركاء الدوليين الآخرين على دعمهم القيم ومساعدتهم لمساعدتنا.

السيدة أسمدي (إندونيسيا) (تكلمت بالانكليزية):
يشعر وفد إندونيسيا، مثله مثل العديد من الدول الأعضاء، بالقلق حيال وتيرة التقدم في تنفيذ نتائج المؤتمرات الرئيسية ومؤتمرات القمة التي تعقدها الأمم المتحدة. وفي ضوء ذلك، تقدر إندونيسيا التقرير المستكمل للأمين العام (A/60/275) عن دور المجلس الاقتصادي والاجتماعي في التنفيذ والمتابعة المتكاملين والمنسقين لتلك النتائج.

ويجري تنفيذها، مثل استراتيجية التنمية للتدريب والتعليم للأعوام ٢٠٠١-٢٠١٠، وخطة العمل الوطنية للتعليم للجميع للأعوام ٢٠٠٣-٢٠١٥. وتتفق أهداف هذه الاستراتيجية والبرامج والخطط مع الأهداف الإنمائية للألفية وخطة عمل الدورة الاستثنائية السابعة والعشرين.

وفي الوقت الحاضر، يلتحق ٩٤,٥ في المائة من الأطفال في فييت نام بالمدارس الابتدائية، ولا يقل المعدل الشامل للفتيات عن معدل الصبيان سوى بجزء من نقطة مئوية. وارتفع بشكل عام معدل التحاق الفتيات بالمدارس في جميع المستويات في الفترة ما بين عامي ٢٠٠١-٢٠٠٤، بدون فروق كبيرة بين المناطق.

وتُبذل جهود لمعالجة التفاوت في التعليم بين المناطق في البلد، وخاصة في ما يتعلق بأطفال الأقليات العرقية. ويجري توسيع نظام المدارس الداخلية، الذي يوفر لطلاب الأقليات العرقية التعليم المجاني والإقامة. وفي الوقت الحاضر، هناك سبع مدارس داخلية لمثل هؤلاء الطلاب. وازداد التحاق أطفال الأقليات العرقية الذين في سن الدراسة إلى ما بين ٨٥ و ٩٠ في المائة. وتتبع العديد من المحافظات سياسة تعطي أولوية للتحاق أطفال الأقليات العرقية بالمدارس الثانوية الدنيا والعليا. ويتم قبول مائة في المائة من تلاميذ الأقليات العرقية في الصفوف من ٦ إلى ١٠ في المدارس العامة. كما أن سياسة الحكومة هي توفير التعليم العام، بما في ذلك الدفاتر والكتب المدرسية، لأطفال الأقليات العرقية، وتمنح أولوية للتحاقهم بالجامعات والكليات. وتم استكمال ست مجموعات من الكتب المدرسية وكتب المناهج بثماني لغات عرقية تستخدم بشكل واسع.

ولاحظ الأمين العام على نحو صائب في تقريره عن متابعة دورة الجمعية العامة الاستثنائية المعنية بالطفل أن معظم أهداف "عالم صالح للأطفال" لن يتم بلوغها إلا من خلال تكثيف رئيسي للعمل من أجل الأطفال والأسر المحرومة. وفي

منظمة الأمم المتحدة للطفولة (اليونيسيف) ومنظمة الصحة العالمية، وضعت حكومة إندونيسيا برامج لهذا الغرض بالاقتراح مع إقامة أسبوع وطني للتحصينات. ويفيد من هذه البرامج نحو ٢٤ مليوناً من الأطفال.

ويجري أيضاً الاهتمام بجوانب أخرى من السلامة البدنية للأطفال. ويعمل الآن عدد من برامج التغذية القائمة التي يقصد منها معالجة سوء التغذية الناجم عن نقص طاقة البروتينات وأشكال النقص في المغذيات الدقيقة بين صفوف الأطفال. وهي تستهدف بصفة خاصة أطفال الأسر الفقيرة الذين لم يبلغوا سن الخامسة والسيدات الحوامل الفقيرات. وقد أدت تلك البرامج إلى الحد من معدلات الوفاة لكل من الأمهات والأطفال حديثي الولادة.

والحرب جارية أيضاً على الأمية. وقد اعتنقت حكومة إندونيسيا شعار "العقل السليم في الجسم السليم". وتحقيقاً لهذه الغاية أنشأت حكومة إندونيسيا، بالتنسيق مع اليونيسيف ومنظمة الأمم المتحدة للتربية والعلوم والثقافة، عدداً من مجتمعات التعلم الخلاق للأطفال يتوخى منها أن تجعل تجربتهم في التعلم ممتعة إلى حد كبير. وتفيد تلك المؤسسات من الإدارة المتسمة بالشفافية وتمتع بدعم فعلي من المجتمعات المحلية المحيطة بها. وقد توسع برنامج التعلم الخلاق بسرعة مذهلة. فقد بلغ عدد المدارس التي توفر هذا النوع من التعليم الجيد النوعية ٧٩ مدرسة في سنة ٢٠٠٠. وبحلول عام ٢٠٠٤، كانت ٣٢٦ ١ مدرسة مشتركة فيه، تصل خدماتها إلى زهاء ربع مليون من الأطفال.

ولا تمثل تلك الإنجازات سوى البداية بالنسبة لإندونيسيا. فنحن مصممون على الحفاظ على الزخم الذي أحدثناه. ولكننا لم نبلغ بعد من ضيق التركيز حد إغفال ما يجري في أماكن أخرى داخل منطقتنا. ولذلك فإننا نشعر بالسعادة لأن الآليات الإقليمية تكفل الدعم السياسي

ويضطلع المجلس بدور محوري في تعزيز تنسيق تلك النتائج في منظومة الأمم المتحدة بأكملها. ونشعر بالانزعاج لأن خطى التنفيذ بطيئة، وناشد الوكالات المتخصصة والحكومات الوطنية مواصلة التعاون مع المجلس بغية كفاءة التنفيذ الكامل للنتائج. ومن الواضح أن هناك حاجة إلى تعزيز كفاءة وفعالية الإجراءات الذي أُنخذ لبلوغ أهداف النتائج.

كما تلاحظ إندونيسيا أن تقرير الأمين العام (A/60/207) عن التقدم المحرز في تنفيذ الوثيقة الختامية لدورة الجمعية العامة الاستثنائية المعنية بالطفل - التي تُعرف على نحو أفضل بـ "عالم صالح للأطفال" (القرار د-٢٧/٢) - يقدم صورة مختلطة لذلك التقدم. وسيعمل هذا التقرير، تقرير المتابعة الثالث، على إبقاء جذوة الحماس لصالح الأطفال.

ونلاحظ من تقرير الأمين العام أن عدداً متزايداً من البلدان قد وضعت خطط عمل وطنية للوفاء بالالتزامات التي قطعتها في الدورة الاستثنائية. ويجري بشكل متزايد دمج المسائل ذات الأولوية بالنسبة للأطفال في عمليات التخطيط الوطنية الرئيسية. ويشير ذلك بالخير في المستقبل.

وقد اعتمدت إندونيسيا من جانبها في عام ٢٠٠٤ البرنامج الوطني للأطفال الإندونيسيين ٢٠١٥. وقد كانت تلك الخطة بمثابة حافز للعمل من أجل أطفال إندونيسيا. وقد تركت بالفعل بعد عام واحد من تطبيقها أثراً على صحة أطفال الدولة وأمنهم البدني، فهم يتمتعون الآن بمزيد من الحماية من الإيذاء والاستغلال والعنف. كما أن الخطة قد أدت إلى اتخاذ إجراءات لمكافحة انتشار العدوى بين الأطفال وكفاءة حصولهم على تغذية سليمة. ويجري الآن التصدي بإصرار للأمراض التي يمكن الوقاية منها عن طريق الأمصال، مع توجيه اهتمام خاص لشلل الأطفال والحصبة، اللذين أخذوا في الظهور من جديد في إندونيسيا. وبدعم من

يظل معلقا إلى أن تتلقى جمهورية فنزويلا البوليفارية ردا على طلبها الذي قدمته بحكم ما لها من امتيازات كدولة ذات سيادة و متمتعة بالعضوية الكاملة في الجمعية العامة.

الرئيس بالنيابة (تكلم بالانكليزية): وفقا لقرار الجمعية العامة ٤٩/٢ المؤرخ ١٩ تشرين الأول/أكتوبر ١٩٩٤، أدعو ممثل الاتحاد الدولي لجمعيات الصليب الأحمر والهلال الأحمر إلى الإدلاء ببيانه.

السيد غوسبودينوف (الاتحاد الدولي لجمعيات الصليب الأحمر والهلال الأحمر) (تكلم بالانكليزية): اسمحوا لي أن أبدأ مباشرة بأحد التحديات الرئيسية التي تواجهنا اليوم، وهو فيروس نقص المناعة البشرية/الإيدز والأطفال. وقد اعتمدت جمعيات الصليب الأحمر والهلال الأحمر الأفريقية في المؤتمر الأفريقي السادس لجمعيات الصليب الأحمر والهلال الأحمر الذي عقد في مدينة الجزائر في أيلول/سبتمبر ٢٠٠٤ خطة عمل تتضمن عدة اعتراضات. فهي تدعو بصفة خاصة إلى الالتزام الجدي بمكافحة الوصم والتمييز اللذين يواجههما المصابون بفيروس نقص المناعة البشرية/الإيدز والأطفال الذين أصبحوا يتامى بسببه؛ وضرورة مكافحة هذا الوباء عن طريق التثقيف؛ وضرورة توفير الدعم النفسي للأطفال المتضررين ولأسرهم ومجتمعاتهم المحلية. وتمثل تلك الاعتراضات الثلاثة إلى درجة كبيرة ما نحن بصدد مناقشته اليوم.

وفي الجنوب الأفريقي وحده، تصل جمعيات الصليب الأحمر حاليا من خلال شبكات متطوعيتها إلى ٥٠.٠٠٠ شخص من الذين يتلقون العناية بالمتزل، وكثيرون منهم أطفال. وهي ترمي إلى مضاعفة هذا الرقم ثلاث مرات بحلول عام ٢٠١٠. وتشمل أنشطتها تعزيز قدرة مقدمي الرعاية على صعيد المجتمع المحلي والأسرة على توفير الرعاية المتزلية وخدمات الإحالة والدعم النفسي والمساعدة في إنشاء

لأهداف الدورة الاستثنائية، وسنكون أكثر من مستعدين لتبادل الخبرات وأفضل الممارسات مع جيراننا.

السيدة مونيبي دي أودريمان (جمهورية فنزويلا البوليفارية) (تكلمت بالإسبانية): فيما يتعلق بالبند ٤٦ من جدول الأعمال، تود جمهورية فنزويلا البوليفارية بوصفها عضوا في الأمم المتحدة أن تؤكد مجددا التزامها بالمشاركة الكاملة في دراسة التنفيذ والمتابعة المتكاملين والمنسقين لنتائج المؤتمرات الرئيسية ومؤتمرات القمة التي تعقدها الأمم المتحدة في الميدانين الاقتصادي والاجتماعي والميادين المتصلة بهما. ونرى أنها تعكس إرادة المجتمع الدولي في مواجهة المشاكل الإنسانية الخطيرة بغية تحقيق التنمية المستدامة.

غير أن جمهورية فنزويلا البوليفارية لا ترى الرجوع إلى الوثيقة الختامية لاجتماع القمة العالمي لعام ٢٠٠٥ فيما يتعلق بالبند قيد النظر أمرا مشروعاً. فمن المعلوم جيدا أن بلدنا قد بعث برسالة إلى رئيس الجمعية العامة يدعو فيها إلى التماس المشورة من المستشار القانوني للأمم المتحدة، بوصفه منصبا يخضع لرئاسة الأمين العام، بقصد تقييم واستعادة المشروعية والمصادقية للوثيقة الختامية. وقد تقدمنا بهذا الطلب استنادا إلى الاعتبارات التالية، في جملة اعتبارات أخرى: أولا، هل امتثلت عملية التفاوض على الوثيقة المذكورة وإقرارها لقواعد الجمعية العامة ومعاييرها الإجرائية؟ ثانيا، هل تمت الموافقة فعلا بالإجماع على خطة الإصلاح الواردة بالوثيقة الختامية لاجتماع القمة، على النحو الوارد في مشروع القرار ذي الصلة، بالنظر إلى رفض جمهورية فنزويلا البوليفارية الصريح لمشروعية تلك الوثيقة وشجبها العلني لها؟ وثالثا، إذا انتهينا إلى أن توافق الآراء المطلوب لاعتماد الوثيقة لم يتحقق، فأى قيمة يمكن أن نعلقها على أي مفاوضات مبنية عليها؟

وتشعر جمهورية فنزويلا البوليفارية بأن الاضطلاع بأي نشاط مرتبط بتنفيذ أو تطبيق الوثيقة الختامية يجب أن

الأيتام وغيرهم من الأطفال المستضعفين ولدعم حقوقهم. ويشمل الدعم الكلي، بحسب فهمنا، تقديم الغذاء والمأوى، إضافة إلى الدعم النفسي والاجتماعي والتربوي. ومع أخذ هذا في الاعتبار، يعمل متطوعونا مع أسر بأكملها وبينون علاقات قوية مع الأطفال الذين يعتمدون على المتطوعين بعد وفاة آبائهم وأمهاتهم. ويدعم حاليا متطوعو الصليب الأحمر ٩٠٠ ٠٠٠ طفل يتيم في الجنوب الأفريقي، على الرغم من أننا نهدف إلى الوصول إلى عدد أكبر بكثير بحلول عام ٢٠١٠.

ولئن كانت القارة الأفريقية هي القارة المتضررة على نحو خاص بوباء نقص المناعة البشرية/الإيدز، فإننا في الاتحاد الدولي للصليب الأحمر نعمل أيضا على مواجهة وباء نقص المناعة البشرية/الإيدز والوقاية منه على الصعيد العالمي، بما في ذلك في آسيا وأمريكا اللاتينية وأجزاء من أوروبا. وعلى مدى العام الماضي، أحرزنا تقدما في تنفيذ برامج تعليم الأقران، التي أثبتت النجاح في المدارس والسجون ونوادي الشباب وبين السكان الأكثر تعرضا للخطر مثل سائقي الشاحنات والعاملين في مجال الجنس التجاري. وجرى أيضا التوسع في حملات التوعية المجتمعية، وتشجيع استخدام الرفالات وتوزيع المواد التعليمية. وبعد شهر من الآن، أي في ١ كانون الأول/ديسمبر - اليوم العالمي لمكافحة الإيدز - سيبدأ في جميع أنحاء العالم حدث يحظى بدعم وسائط الإعلام الصديقة لمناهضة الوصمة ويدعى "اقترب أكثر..." يستهدف الملايين من الشباب ويشرك الأشخاص المصابين بفيروس نقص المناعة البشرية/الإيدز. ويمثل هذا إحدى الأدوات العديدة المستخدمة لخطة الدعوة الواسعة.

إننا على علم بأن هذه مهمة ضخمة تتطلب قدرا موازيا ضخما من الجهود والشراكات الواسعة. وإننا نعمل عن كثب مع أسرة الأمم المتحدة بأسرها، لا سيما منظمة الأمم المتحدة للطفولة، التي بدأت يوم أمس حملتها التي

مشاريع للاعتماد على الذات وحدائق لإنتاج الأغذية. وفي العام الماضي وحده تمكن موظفو ومتطوعو الصليب الأحمر، في نفس المنطقة، من إيصال رسائل عن الوقاية من فيروس نقص المناعة البشرية/الإيدز إلى ١,٤ مليون شخص. ومنذ أسابيع قليلة أصدرنا نداء عاجلا، نطلب فيه مبلغ ٣٠ مليون دولار لمزيد المساعدة لـ ١,٥ مليون شخص يواجهون انعدام الأمن الغذائي بدرجة خطيرة في سبعة من بلدان الجنوب الأفريقي، وهي زامبيا وزمبابوي، وسوازيلند، وليسوتو، وملاوي، وموزامبيق، وناميبيا. والهدف هو توفير الغذاء والدعم الزراعي والماء الصالح للشرب للناس الضعفاء في هذه البلدان، حيث يدفع الملايين من الأطفال والشباب ثمنا باهظا، وفي أحيان كثيرة حياتهم.

وفي أفريقيا أيضا، بدأت جمعيات الصليب الأحمر، بدعم من الاتحاد الدولي، تنفيذ مشروع نموذجي لإيصال الخدمات ينصب على توفير إمكانية الحصول على الرعاية والعلاج المضاد للفيروسات الرجعية للأشخاص المصابين بفيروس نقص المناعة البشرية/الإيدز. ويتم الاضطلاع بهذا المشروع التجريبي في ستة بلدان: أوغندا وكينيا وإثيوبيا وناميبيا وزمبابوي وزامبيا. ويعتبر الحصول على العلاج المضاد للفيروسات الرجعية أولوية لأعضائنا في أفريقيا. وإن أعظم خدمة يمكن أن نقدمها لأي طفل هي أن نحافظ على حياة والديه، والعكس صحيح أيضا. هل هناك شيء أهم بالنسبة للوالدين من الحفاظ على حياة أطفالهم؟ هذا هو بالضبط ما نسعى إلى المساعدة على تحقيقه.

علاوة على ذلك، يمثل تقديم الدعم للأيتام وغيرهم من الأطفال الذين أضعفهم فيروس نقص المناعة البشرية والإيدز إحدى أولوياتنا الرئيسية الأخرى في أفريقيا. واسترشادا باتفاقية حقوق الطفل وسياساتنا العامة، استحدثنا إستراتيجية برنامجية إقليمية للصليب الأحمر للأيتام في الجنوب الأفريقي تخصص دعما كليا لكفالة تلبية جميع احتياجات

والدولي، تقف على أهبة الاستعداد للعمل مع حكومات الدول الأعضاء في الأمم المتحدة للدفع بالعمل قدما في هذه المسألة الحيوية.

عندما تعصف أمواج سونامي أو الأعاصير أو الزلازل وتسبب الدمار تتحرك بسرعة - على الأقل في معظم الحالات. وننقذ الأطفال وأيضا الآباء والأمهات. وفي بعض الأحيان يشعر المرء بأن الكوارث الطبيعية المفاجئة تدفعنا إلى العمل في غضون دقائق أو ساعات، بينما في حالات الكوارث المستمرة لفترة طويلة والتي يمكن التنبؤ بها مثل وباء فيروس نقص المناعة البشرية/الإيدز، فإننا لا نتحرك بسرعة وسخاء كافيين. إن فيروس نقص المناعة البشرية/الإيدز يزهق الأرواح ويؤثر على الأشخاص أكثر مما تسببه الزلازل والأعاصير مجتمعة.

يالقاء نظرة على الإعلانات في الصحف، نشعر بالتشجيع حيال تبني طريق رئيسي أو بحيرة أو غابة أو كلب سائب أو فيل في حديقة الحيوان. ذلك حسن؛ وهو صحيح ونبيل. ولكن لتعزيز أعمالنا الشاملة والمنسقة لمكافحة فيروس نقص المناعة البشرية/الإيدز، ربما آن الأوان لتبني بصورة فردية ومحددة قرى في أفريقيا وفي أي مكان آخر حتى يتسنى لنا القول ذات يوم إنه لم يتم إنقاذ ما جرى تربيته من غابة أو كلب سائب أو فيل يعاني من سوء التغذية فحسب، وإنما تم أيضا إنقاذ طفل بعد طفل أو قرية بعد قرية أو بلد بعد بلد أو تم إنقاذ جيل. وحينئذ وحده يمكننا القول إننا أنقذنا بحيرات أكثر وأهرا أكثر وفيلة أكثر. لكن الأطفال يجب أن يكونوا أولويتنا الأساسية.

الرئيس بالنيابة (تكلم بالانكليزية): استمعنا إلى المتكلم الأخير في مناقشة هذا البند. وبذلك تحتتم الجمعية هذه المرحلة من نظرها في البندين ٤٤ و ٤٦ من جدول الأعمال.

ندعمها بقوة. ونعمل عن كثب أيضا مع منظمة الصحة العالمية، وبرنامج الأمم المتحدة المشترك المعني بفيروس نقص المناعة البشرية/الإيدز، وبرنامج الأغذية العالمي، وكذلك مع الحكومات والوكالات، مثل إدارة التنمية الدولية في المملكة المتحدة، والبنك الدولي وصندوق منظمة البلدان المصدرة للنفط والكثير من الهيئات الخاصة. ويعد هذا حاسما لتيسير حصول الأطفال على كل أنواع العلاج المضاد للفيروسات الرجعية وللتهابات الانتهازية.

ونعتقد أيضا أن الشراكات مع الأشخاص المصابين بفيروس نقص المناعة البشرية/الإيدز ومنظماتهم تعد أولوية. وتقوم جمعيات الصليب الأحمر الأعضاء في اتحادنا أيضا بزيادة دعمها المقدم إلى الذين يوفرون الرعاية، بمن فيهم الأجداد والأوصياء على الأطفال الأيتام، والأطفال الذين يعتنون بوالديهم المرضى، فضلا عن الدعم الذي ستقدمه لا محالة لمتطوعينا من الصليب الأحمر الذين يعملون بدون كلل مع الأشخاص المصابين بفيروس نقص المناعة البشرية/الإيدز ومع أسرهم والذين للأسف يحملون الفيروس. ويسعى الاتحاد الدولي إلى إيجاد سبل لكفالة أن يحصلوا على الرعاية الصحية وعلى الدعم النفسي أيضا.

وثمة سبب آخر هام يجعلنا نعتبر أن الشراكات تتسم بحيوية كبيرة. إن نسبة مقدمي الرعاية إلى المرضى تزداد باستمرار. وهذا يجبرنا على توظيف وتدريب المزيد من المتطوعين لتقليل النسبة إلى مستويات مرضية بحيث تصبح مقدما واحدا للرعاية لكل ١٠ مرضى. ويعمل المتطوعون بالجان، لكن تربيهم وتحفيزهم يتطلبان توفير المبالغ والدعم المتواصل. وإننا نحث كل أصحاب المصلحة على تخصيص استثمارات أكبر لتنمية الموارد البشرية. وينبغي ألا يستهان بالمتطوعين وكأهم قوة بشرية مجانية ليست بحاجة إلى الاستثمار. إن جمعيات الصليب الأحمر والهلال الأحمر، التي تعد مساعدا للسلطات العامة، بموجب القانون المحلي

البند ٦٠ من جدول الأعمال

الأزمة العالمية للسلامة على الطرق

(أ) مذكرة من الأمين العام (A/60/181)

و (Corr.1)

(ب) مشروع القرار (A/60/L.8)

الرئيس بالنيابة (تكلم بالانكليزية): أعطي الكلمة

الآن لممثل عمان كي يعرض مشروع القرار A/60/L.8.

السيد الهنائي (عمان) (تكلم بالانكليزية): منذ

مناقشتنا بشأن السلامة على الطرق في هذه القاعة في نيسان/أبريل ٢٠٠٤، لقي ١,٢ مليون شخص آخرين حتفهم على الطرق في جميع أنحاء العالم، وجرح من ٢٠ إلى ٥٠ مليوناً آخرين أو أصبحوا معوقين. هذه أرقام مروعة، لكنها لا تتصدر عناوين الصحف مثلما يحدث، لنقل، في حادث تحطم طائرة.

تمثل الأزمة العالمية للسلامة على الطرق وباء معاصرا

بنسب لا يمكن تصورها. والأرقام تسوء بسرعة، وقد تنبأت منظمة الصحة العالمية أنه بحلول عام ٢٠٢٠، ستتجاوز حالات الوفاة والإصابة على الطرق حالات الإصابة بفيروس نقص المناعة البشرية/الإيدز كمصدر للوفاة والإعاقة.

والأخطر من ذلك أن هذه الأزمة يمكن التنبؤ بها

وتفاديها. وحالات الوفاة والإصابة هذه يمكن التنبؤ بها لأنها ترتفع بارتفاع أعداد السيارات على الطرق. ويمكن تفاديها لأننا نملك الأدوات والمعرفة لتفادي حالات الوفاة هذه.

والأكثر مدعاة إلى الخوف هو أنه لا يعرف إلا قلة

من الناس أن هذا وباء في مرحلة المخاض وأنه يمكن الوقاية منه. إن تسليمنا بالقضاء والقدر هو أكبر مشاكلنا، إذ يدفع الأفراد إلى اعتبار الإصابات الناجمة عن حوادث السير مجرد

حوادث - أي أعمال لا يمكن التكهن بها، ولذلك، لا يمكن اتقاؤها.

كان عام ٢٠٠٤ سنة أكثر فيها النشاط، إذ أن الأمم المتحدة والمجتمع الدولي حاولا إثارة الوعي بالمشكلة. وقد خصصت منظمة الصحة العالمية يوم الصحة العالمي للسلامة على الطرق، وأصدرت بالتعاون مع البنك الدولي التقرير العالمي عن الوقاية من الإصابات الناجمة عن حوادث المرور. واتخذت الجمعية العامة القرار ٢٨٩/٥٨، الذي دعا منظمة الصحة العالمية إلى العمل كجهة منسقة لمسائل السلامة على الطرق في نطاق منظومة الأمم المتحدة. وعقدت منظمة الصحة العالمية، بدعم من اللجان الإقليمية للأمم المتحدة وعدد من الجهات ذات المصلحة، سلسلة اجتماعات، كان من نتيجتها التقرير الذي يمثل إسهاما متميزا من الأمين العام، تضمنته الوثيقة A/60/181.

وبمشاركة فاعلة ودعم نشيط من اللجان الإقليمية

للأمم المتحدة في هذه العملية، تعمل البلدان والمنظمات على تحقيق مزيد من التعاون الدولي. ويجري في آسيا وأفريقيا وأوروبا وأمريكا اللاتينية حاليا بذل جهود إقليمية.

لقد قطعنا شوطا بعيدا منذ أن تم إدراج بند السلامة

على الطرق في جدول أعمال الجمعية العامة لعام ٢٠٠٣. ولا يزال هناك الكثير مما يمكننا عمله.

لا بد لنا من تحديد أهدافنا ورصد أدائها. ومع

كلامنا عن الأزمة العالمية للسلامة على الطرق، وتضاعف حالات الموت المرتقبة قرابة الضعفين بسبب حوادث المرور بحلول العام ٢٠٢٠، يمكننا أن نرى في ذلك أيضا فرصة لقلب الأعداد الآخذة بالارتفاع رأسا على عقب. وإذا استطعنا المحافظة على معدل الوفيات دون ارتفاعه إلى المستويات المرتقبة على مدى الأعوام الـ ١٥ المقبلة، أمكننا إنقاذ أكثر من أرواح خمسة ملايين نسمة.

على الطرق. وحضر أيضا هذه الندوة، التي دامت يومين، أعضاء مجلس الشورى وشرطة عُمان الملكية، وهي مسؤولة عن تنفيذ أنظمة سلامة الطرق وعن الوقاية من إصابات حوادث المرور.

وتقوم مبادرة عُمان لإثارة الوعي العام بالسلامة على الطرق على أساس ما لنا من خبرة خاصة وإدراك بأن المشكلة لا يمكن سوى أن تتفاقم ما لم نفعل شيئا إزاءها. ولا بد لنا من مضاعفة جهودنا لإثارة الوعي في العالم كله بأزمة السلامة على الطرق وبالآثار المترتبة عليها.

إن وفدي تعاون، طوال هذه العملية، بصورة وثيقة مع وفود أخرى، وكذلك مع عدد من المنظمات الأخرى. وفضلا عن ذلك، ومنذ أن لبث عُمان دعوة الجمعية العامة إلى أن تعمل كجهة منسقة لمسائل السلامة على الطرق في نطاق منظومة الأمم المتحدة، كانت منظمة الصحة العالمية إلى جانب اللجان الإقليمية للأمم المتحدة، شريكا متفانيا لنا، يمكن الاعتماد عليه.

واستضافت منظمة الصحة العالمية اجتماعات تعاون الأمم المتحدة في مجال السلامة على الطرق، التي ترد نتائجها في تقرير الأمين العام. ومن العاملين الآخرين المهامين في هذا المجهود اللجنة التوجيهية العالمية للسلامة على الطرق، في إطار أمانة الفرقة العاملة المعنية ببقاء الطفل ونمائه، ومؤسسة السيارة والمجتمع، والبنك الدولي، التي قدمت جميعا دعما قيما وتشجيعا ثمينا.

وفي هذا السياق، يطيب لي أن أعرض مشروع القرار الوارد في الوثيقة A/60/L.8، الذي عقد وفدي بخصوصه عددا من المشاورات غير الرسمية مع دول أعضاء أخرى، للتوصل إلى توافق للآراء. ويبيّن مشروع القرار على التوصيات الواردة في تقرير الأمين العام (A/60/181) وفي

ولا بد لنا من جمع بيانات ذات أهمية وتعزيز نظم المعلومات، بحيث تساعد الحكومات على النظر إلى السلامة على الطرق باعتبارها استثمارا له أهميته.

ولا بد لنا من بناء القدرة على إدارة نظم السلامة على الطرق، مع التركيز على الوقاية من الإصابات، ومعالجة الإصابات وتأهيل المصابين.

ونحن بحاجة إلى إصدار وتنفيذ تشريع يزيد من سلامة المركبات والطرق والسائقين.

ونحن نحتاج أيضا إلى تقديم الدعم للبحث الذي يوضح أسباب إصابات حوادث المرور وعواقبها في البلدان المنخفضة والمتوسطة الدخل، وعلينا أن نتبادل المعلومات التي تتولد لدينا.

والأهم من ذلك حاجتنا إلى توليد إرادة سياسية. وليست سلامة الطرق حادثا عارضا؛ إنها تقتضي التزامات على أعلى مستويات القيادة.

وقد شهدت عُمان، بقيادة جلالته السلطان الرشيدة، في الأعوام الـ ٣٥ الماضية، نمو شبكة طرقها من ١٠ كيلومترات عام ١٩٧٠ إلى آلاف الكيلومترات التي تربط ما بين جميع المناطق من الشمال إلى الجنوب، ومن الشرق إلى الغرب. وإلى جانب زيادة عدد السيارات على طرقنا، فإن عدد حوادث الاصطدام والتحطم التي تسفر عن وفيات وإصابات آخذ في الارتفاع لا محالة. ولهذا أصبح تحسين السلامة على طرقنا من أولويات الصدارة لحكومة عُمان.

وقد تم سن قوانين وإنشاء وكالة وطنية للسلامة على الطرق، كانت مهمتها تحديث أنظمة شاملة وهيئة سجل، للحصول على معلومات مفصلة عن أسباب الاصطدامات وحالات التحطم، بغية تخفيض عدد الحوادث إلى الحد الأدنى. وقبل عام، عقد مجلس الدولة ندوة حول السلامة

سبعة أشهر وهو يتنفس عبر جهاز تنفس اصطناعي، تعيّن عليه أن يتعلم من جديد كيف يتكلم ويمشي ويأكل.

كانت نوف في الرابعة من عمرها عندما صدمتها سيارة وهي تعبر الطريق وقد أصيبت بالشلل من عنقها إلى أسفل. ونقلت إلى المستشفى ووضعت على جهاز للتنفس. وبعد عشر سنوات، ما زالت معتمدة على جهاز التنفس. تتكلم نوف لغتين أو ثلاث لغات، زيادة على لغتها الأم، نتيجة لتواصلها مع الموظفين الطبيين.

أما آرون فكان سيصير طبييا بعدما أكمل عامه الأخير في كلية الطب. وبينما كان يستقل حافلة في طريق متعرج، فقدت السيطرة على الحافلة وانقلبت نتيجة السرعة. توفي آرون ومعه اثنان وعشرون شخصا آخرون.

وبينما كان ليندون يقضي عطلة مع أسرته، تحطمت سيارته وتوفي بعد شهر متأثرا بجراحه. وقد نجت أسرته ولكن من الضروري بالنسبة لها أن تتعلم العيش دون معيّلها الرئيسي.

أما منصور، الذي يبلغ من العمر ستة وعشرين عاما، فكان يستقل دراجة نارية على تقاطع طرق، حين صدمته عربة بشكل مباشر لم يتوقف سائقها عند عدة أضواء حمراء. لقد قتل توا. فرضت المحكمة غرامة بسيطة على السائق، بل ولم يذكر منصور في الحكم.

لقد ابتدرت اليوم العالمي للذكرى عدد من المنظمات غير الحكومية قبل أحد عشر عاما تقريبا. ومنذ ذلك الوقت، اعتمدته المنظمات في مختلف أرجاء العالم. وهو يوم تذكّر فيه أولئك الذين قتلوا وجرحوا في حوادث المرور ونعرب عن شكرنا لخدمات الطوارئ التي هي دائما أول من يصل إلى موقع حادث المرور، ولموظفي الصحة الذين تتجلى مهمتهم في إنقاذ وعلاج وإعادة تأهيل الجرحى، وللأسر التي

تقرير منظمة الصحة العالمية عن الوقاية من إصابات حوادث المرور؛ وأهم نقاطه هي على النحو التالي:

أولا، يعرب عن القلق إزاء تزايد حالات الموت والإصابات من المرور في العالم ككل، ويجدد تأكيد أهمية التصدي لمسائل السلامة عالميا، عن طريق التعاون الدولي.

وثانيا، يشجع الدول الأعضاء على الانضمام إلى اتفاقيات الأمم المتحدة المتصلة بهذا الموضوع لعامي ١٩٤٩ و ١٩٦٨، ويعترف بالعمل الذي تضطلع به لجنة الأمم المتحدة الاقتصادية لأوروبا في إعداد مجموعة هامة من تعديلات اتفاقية عام ١٩٦٨.

وثالثا، يدعو الدول الأعضاء إلى تنفيذ توصيات التقرير العالمي عن وقاية الإصابات الناجمة عن حوادث المرور وإلى إنشاء وكالات وطنية لإعداد خطة عمل وطنية للحد من إصابات المرور.

ورابعا، ترحب حكومتي بقرار منظمة الصحة العالمية ولجان الأمم المتحدة الإقليمية بأن تشترك معا في تنظيم أسبوع الأمم المتحدة العالمي الخامس للسلامة على الطرق، الذي سيستخدم كمنبر لإثارة الوعي عالميا بمسائل السلامة على الطرق.

وأخيرا، من المؤسف ألا يتم تناول حوادث الموت والإصابات بسبب المرور بنفس الجدية التي تعالج بها الكوارث الأخرى، كما أن من المحزن ألا تحظى الضحايا بما تحظى به ضحايا أخرى للعنف من احترام وتعاطف؛ إذ ينتهي بها الأمر لتصير إحصائيات وبيانات. ولكن وراء تلك الأرقام أناسا حقيقيين - أبناء وبنات وأخوة وأخوات ووالدين وأصدقاء. اسمحو لي بضرب بضعة أمثلة.

أصيب فيصل - وهو طبيب شاب أتم لتوه دراساته العليا - إصابات خطيرة في حادث تحطم سيارة، وبعد قضاء

مما لا شك فيه أن مسألة تحسين السلامة على الطرق تعتبر قضية حاسمة وملحة لا يمكن التساهل حيالها ولا التباطؤ في مواجهتها خاصة وأن حوادث المرور تشكل أحد الأسباب الرئيسية لوفاة الأشخاص الذين تتراوح أعمارهم بين ١٥ و ٤٤ سنة، حيث يلقي أكثر من مليون شخص منهم حتفهم سنويا، بالإضافة إلى إصابة الملايين غيرهم وتعرضهم للعجز وما يترتب على ذلك من خسائر معنوية ومادية تنعكس سلبا على جميع الأفراد والمجتمعات وخصوصا على الدول النامية ومساعدتها لتحقيق الأهداف الإنمائية للألفية.

إن دولة الإمارات العربية المتحدة، إذ تشيد بالجهود التي تبذلها منظمة الأمم المتحدة من خلال هيئاتها المتعددة لمعالجة الأزمة العالمية للسلامة على الطرق، تدرك بأن تنفيذ برامج تعزيز السلامة على الطرق يتطلب موارد مالية كافية لا تتوفر في العديد من الدول النامية والفقيرة، الأمر الذي يقتضي التعاون الدولي في كل صوره، وبالذات من خلال اللجان الإقليمية التابعة للأمم المتحدة وهيئاتها، في دعم جهود تلك البلدان وتقديم المساعدات المالية والفنية لمساعدتها في بناء قدراتها في هذا الميدان.

نظرا للتواتر السريع لعملية التنمية في دولة الإمارات العربية المتحدة وسهولة الحصول على السيارات واستخدامها كوسيلة مفضلة للمواصلات، فقد عانى بلدي مثل باقي البلدان من حوادث الطرقات، خاصة بين الشباب، بصورة كبيرة. وإدراكا من الجهات المختصة في الدولة للآثار المفجعة لحوادث الطرقات على المجتمع، حرصت على اعتماد وتطبيق القرارات الدولية بشأن السلامة على الطرق واتخاذ التدابير والإجراءات اللازمة لمواجهة هذه الأزمة الخطيرة داخل البلد، الأمر الذي ساهم في تخفيض حوادث المرور بنسبة ٥,٥ في المائة سنويا، وذلك من خلال التركيز على التدابير التالية:

تعاني من الحزن لفقدان أحباها وكذلك لكونها تمنح الحب والرعاية للجرحى بإيثار.

وإن اليوم العالمي للذكرى فرصة لتذكر أشخاص مثل فيصل ونوف وآرون وليندون ومنصور وآلاف الآخرين ولمعرفة سبل تأثير وفاتهم أو إصابتهم على الأشخاص والأسر والمجتمعات. وتدعو الفقرة ١٠ من منطوق مشروع القرار الدول الأعضاء إلى الاعتراف بيوم الأحد الثالث من شهر تشرين الثاني/نوفمبر من كل عام بوصفه اليوم العالمي للذكرى ضحايا حركة المرور على الطرق.

البلدان الإضافية التي انضمت إلى مقدمي مشروع القرار A/60/L.8 هي:

الاتحاد الروسي والأردن وأرمينيا وإسبانيا وأستراليا وإسرائيل وأفغانستان وألبانيا وألمانيا وإندونيسيا وأيرلندا وأيسلندا وإيطاليا والبرتغال وبروني دار السلام وبنغلاديش وبنما وبولندا وبيرو وتركمانيستان وتركيا وتونس وتيمور - ليشتي والجمهورية الدومينيكية وجمهورية مولدوفا وجيبوتي ورومانيا وزامبيا وسلوفينيا والسنغال والسودان وسويسرا وشيلي والصين وغواتيمالا وغيانا والفلبين وقبرص وكرواتيا وكمبوديا وكندا وكوبا ولبنان ولكسمبرغ ومالطة ومصر والنمسا ونيبال ونيجيريا ونيوزيلندا والهند واليونان.

أوصي بأن تعتمد الجمعية العامة مشروع القرار A/60/L.8.

السيد الكعبي (الإمارات العربية المتحدة): السيد الرئيس، يسرني في البداية أن أتقدم إليكم باسم وفد دولة الإمارات العربية المتحدة بالشكر والتقدير على ما تقومون به من جهود قيمة لإدارة أعمال هذه الجلسة. وإننا على ثقة بقدراتكم على توجيه مداولاتنا حول هذا البند الهام على أحسن وجه. كما لا يفوتني في هذه المناسبة أن أعبر عن تقديرنا البالغ للأمين العام على تقريره الهام حول هذا البند.

- أولاً، تدابير وقائية تمثلت في ما يلي:
- ١' الحرص على بناء وصيانة شبكة من الطرقات الأرضية ذات المواصفات العالمية، بما في ذلك استخدام أحدث أساليب التكنولوجيا لضبط المرور والسير على الطرقات كالإشارات الضوئية والعلامات والإرشادات المرورية، وكاميرات التصوير وأجهزة ضبط السرعة.
- ٢' سن القوانين لتحديد مقاييس السلامة أثناء القيادة، بما فيها تحديد السرعة القصوى على الطرقات واستخدام أحزمة الأمان. كما تم تحديد سن الحصول على رخصة القيادة في ١٨ سنة مع اشتراط متطلبات ومقاييس عالية للحصول عليها.
- ٣' تدريب وتأهيل ضباط الأمن من الجنسين للعمل في مؤسسات الأمن والشرطة ولضبط حركة المرور وتكثيف وجودهم في الطرقات.
- ٤' نشر الوعي المروري بين أفراد المجتمع، وبالذات طلبة المدارس في المراحل التعليمية المبكرة، وذلك من خلال أجهزة الإعلام المختلفة والمحاضرات التثقيفية والمسابقات والجوائز، والمشاركة في المؤتمرات والمناسبات المرورية السنوية على المستوى الوطني والإقليمي.
- ٥' تطبيق مقاييس ومواصفات فنية عالية لترخيص السيارات لضمان سلامتها وصلاحيته للقيادة.
- ثانياً، تدابير رادعة تمثلت في فرض عقوبات صارمة على مخالفتي القوانين، تتراوح بين الغرامات المالية وسحب رخصة القيادة والسجن والتشديد في تطبيق القوانين والأنظمة المرورية على الطرقات.
- ثالثاً، تدابير تأهيلية تتمثل في تقديم الرعاية الطبية العاجلة وطويلة الأجل لضحايا إصابات حوادث الطرق، من خلال الخدمات الطبية والصحية التأهيلية التي توفرها الدولة في المستشفيات والمراكز المتخصصة.
- وقد بدأت الحكومة النظر في بدائل أخرى لتقليل استخدام السيارات الخاصة على الطرقات بقدر الإمكان، بما في ذلك تطوير أنظمة النقل الجماعي المتوفرة، بالإضافة إلى النظر جدياً في إنشاء وسائل أخرى للنقل، بما يساهم في تخفيف حدة ازدحام الطرق ويقلل من أسباب حوادث السير.
- وختاماً، نأمل أن تنجح مداولاتنا في تعزيز التعاون الدولي للحد من هذه الآفة الخطيرة في جميع البلدان، النامية والمتقدمة النمو.
- السيد إنغ (سنغافورة)** (تكلم بالانكليزية): أود أن أعرب عن امتناننا العميق لوفد عُمان على جهوده الدؤوبة الرامية للفت انتباه المجتمع الدولي لأزمة السلامة على الطرق المتنامية. وترحب سنغافورة بهذه الفرصة لمناقشة أزمة السلامة على الطرق، وتدعم المبادرات التي قدمت لمعالجة هذه الأزمة في هذا المحفل وسائر المحافل العالمية.
- عندما هبطت طائرة الإيرباص ٣٢٠، التابعة لشركة جيت بلو، بسلام في مطار لوس أنجيليس الدولي بتاريخ ٢٢ أيلول/سبتمبر، بعد أن واجهت مشكلة في جهاز الهبوط، رقصت قلوبنا فرحاً ابتهاجاً بسلامة الركاب الذين كانوا على متنها. وللأسف، كثيراً ما نقرأ عناوين عن تحطم طائرات يُقتل فيها مئات الأشخاص. ويتم تحريك فرق

والنفقات الأخرى التي تتسبب بها حوادث السير على الطرق تصل إلى ما بين ١ في المائة و ٣ في المائة من الناتج القومي الإجمالي لأي بلد. وهذه النسبة أعلى كثيرا من مجموع المساعدة الإنمائية التي تقدم إلى البلدان النامية. وفي حين أنه يُتوقع أن تواصل البلدان المرتفعة الدخل تحسين حالة السلامة على الطرق في بلدانها، فإن حوادث السير على الطرق في البلدان النامية والبلدان التي تمر بمرحلة انتقالية، لا سيما في جنوب آسيا، يُتوقع أن ترتفع في عام ٢٠٢٠ بنسبة تتجاوز ٨٠ في المائة. ومعظم الذين يُقتلون في حوادث السيارات من الرجال الذين تقل أعمارهم عن ٤٤ عاما، وهم في كثير من الأحيان يكونون كاسبي العيش الوحيدين لأسرهم.

ويتعين عمل المزيد لعكس هذا الاتجاه المقلق جدا. ويتعين أن يبني المجتمع الدولي على الجهود والزخم اللذين ولدهما في العام الماضي يوم الصحة العالمي، الذي كُرس للسلامة على الطرق، وعمل على تسارع جهودنا التعاونية الموجهة لتخفيض الإصابات والوفيات المتعلقة بحوادث السير. ولن نستطيع معالجة هذه الأزمة، فرادى أو مجتمعين، إلا بزيادة الوعي.

وتقع المسؤولية على عاتق كل شخص للحفاظ على السلامة على الطرق. وفي هذا الصدد، عملت سنغافورة دائما بنشاط على الترويج للسلامة على الطرق، وهي تشهد أقل معدل للحوادث المؤدية للوفاة والإصابة في العالم. بيد أن التحديات لا تزال قائمة بسبب شيخوخة سكاننا وزيادة عدد السيارات على طرقنا. وفي العقدين الماضيين، اتخذت الحكومة إجراءات عديدة لتحسين السلامة على الطرق في سنغافورة. وبمساعدة من مصرف التنمية الآسيوي، وضعت حكومة سنغافورة خطة عمل وطنية للسلامة على الطرق. وتنطوي خطة العمل تلك على قيام تعاون استراتيجي بين الوكالات الحكومية والمنظمات غير الحكومية والقطاع الخاص، وتهدف إلى تعزيز السلامة على الطرق من خلال

الغوث في حالة الكوارث والتحقيق وتعبئة الخبراء لإدارة الأزمة بعد المأساة، التي غالبا ما تلقى قدرا كبيرا من الاهتمام في الأيام والأسابيع التي تلي وقوعها.

إلا أن العدد الأعلى في الوفيات الناجمة عن إصابات حوادث الطرق يلقى قدرا من الاهتمام أقل بكثير. وهذه الحوادث لا تحدث بصورة متقطعة، ولكنها تحدث كل يوم وفي كل مكان. ومما لا شك فيه أنه يُنظر إلى النقل في السيارات على أنه أعظم اختراعات شهدتها العالم. فقد أصبح عنصرا مريحا في الحياة الحديثة، ولكنه أيضا من أكبر الأخطار التي تهدد الحياة. ووفقا للتقرير العالمي عن منع الإصابات في السير على الطرق لعام ٢٠٠٤، الذي أعدته منظمة الصحة العالمية، بالاشتراك مع البنك الدولي، يموت أكثر من ٣٠٠٠ شخص كل يوم في جميع أنحاء العالم نتيجة لإصابات في حوادث سير على الطرق، أي أكثر من ١٠ أضعاف الوفيات التي يمكن أن تحدث نتيجة لتحطم طائرة. ومما يدعو إلى الشعور بمزيد من الجزع أن نحو ٨٥ في المائة من مجموع الوفيات تحدث في البلدان المتدنية والمتوسطة الدخل. ووفقا لنفس التقرير، ما لم يُتخذ إجراء مناسب، فإن الإصابات في حوادث السير على الطرق ستزداد في عام ٢٠٢٠ لتصبح ثالث أكبر مساهم في حدوث الأمراض والإصابات في العالم.

ولا تزال حوادث السير على الطرق، والوفيات التي تسببها الطرق على وجه الخصوص، مشكلة مستعصية في عالمنا المعاصر. وكل حادث سير حدث مأساوي رهيب لأسر وأصدقاء الضحايا، وخسارة للمجتمع أيضا. وفضلا عن الوفيات والتكلفة البشرية، فإن التكلفة المالية السنوية لحوادث السير على الطرق في جميع أنحاء العالم تُقدر بنحو ٥٠٠ بليون دولار. ولا يأخذ هذا في الحسبان التكاليف التي تتحملها صناعات التأمين والصناعات الأخرى. ويُقدر أيضا أن تكاليف المساعدة الطبية وبناء البنى التحتية والتحقيق

”حلمي في صنع السيارات، عندما يتعلق الأمر بالبيئة مثلا، هو أن نصنع سيارات تستطيع أن تعبر القارة الأمريكية بخزان واحد من البنزين، أو سيارات تجعل الغلاف الجوي أنظف كلما استعملناها أكثر؛ ومن حيث السلامة، سيارات لا تسبب حوادث، أو سيارات لا تؤذي الناس، أو سيارات تحسن صحة الناس عندما يقودونها“.

المجال الرابع يتعلق بالتوعية. فالتوعية بالسلامة على الطرق مهمة لغرس التفكير السليم والسلوك الصحيح على الطرق في نفس جميع مستعملي الطرق. والتوعية ليست مجرد تعليم قواعد السير ولكنها تتضمن التأكد من أن مفهوم السلامة على الطرق مفهوم بوضوح، وأنه أصبح عاملا داخليا. وبالتوعية الجيدة، تتكون العادات اليومية الجيدة، التي يمكن أن تنقذ أرواحا عديدة على الطرق. ويتعين أن تغرس أهمية السلامة على الطرق في كل شخص. وعلى مدى السنين، أطلقت حكومة سنغافورة، بالتعاون مع القطاع الخاص، حملات وأعدت محاضرات عن السلامة على الطرق وأقامت معارض وعرضت حتى أشرطة فيديو تروج للسلامة على الطرق. وعلى الرغم من زيادة الوعي الجماهيري الآن، فإننا لا نستطيع أن نتراخى معتمدين على ما حققناه.

والمجال الخامس، والأخير، إنفاذ القانون، الذي يشكل جزءا لا يتجزأ من إدارة السلامة على الطرق. فقيادة السيارات بطريقة غير مسؤولة تؤدي إلى وقوع حوادث سير أكثر من أي سبب آخر. والقواعد والعقوبات الشديدة لازمة لردع مخالفتي قوانين السير. وأحيانا، تضطر حكومة سنغافورة إلى اتخاذ إجراءات إنفاذ صارمة لتغيير تفكيري مستخدمي الطرق وجعلهم يفكرون مرتين قبل أن يسلكوا على الطرق سلوكا يتسم بالإهمال أو الخطورة. وفي سنغافورة، يواجه مستخدمو الطرق المستهترون دفع غرامات أو تعليق امتياز القيادة أو حتى قضاء فترة في السجن.

خمسة إجراءات، هي: التشجيع، والاستعداد للطوارئ، والهندسة، والتوعية، وإنفاذ القوانين.

ففي مجال التشجيع، تنطوي الخطة على إنشاء هيكل تنفيذي فعال معني بالسلامة على الطرق، وفريق عمل متعدد التخصصات لإحداث تغييرات استراتيجية لتعزيز السلامة على الطرق في سنغافورة. ويتمثل الهدف في توسيع وتقوية التنسيق والمشاركة من جانب مختلف ذوي المصالح الرئيسيين.

ويجري التركيز مجددا على الاستعداد للطوارئ، وينطوي ذلك على تكامل أفضل للجهود التي تُبذل لتقديم عناية طبية سريعة وهامة في المكان الذي يقع فيه حادث السير.

وفي مجال الهندسة، يستعمل خبراء من سلطة النقل البري في سنغافورة نظم بيانات مستكملة وشاملة وتحليل لاتجاه الحوادث لإدخال ممارسات السلامة في تخطيط وتصميم وإدارة الطرق. ويجب أن تكون حالات الطرق مستوفية لأعلى معايير الصيانة. وتعمل المعدات المتقدمة، مثل نظم المراقبة على الطرق السريعة التي توفر المعلومات للجمهور، بالتعاون مع أوسع شبكات البث الإعلامي، على توفير معلومات حية لسائقي السيارات عن تحذيرات السير. المبادرات الهندسية المختلفة مكلفة ماليا، ولكنها مهمة في الجهود التي تُبذل لتخفيض عدد الحوادث التي قد تؤدي إلى الوفاة.

ومن المهم أيضا لصانعي السيارات أن يستعرضوا باستمرار عملياتهم وتصاميمهم الهندسية من أجل تحسين السلامة على الطرق. ولم يرد تعبير عن هذا أفضل مما قاله السيد كاتسواكي واتانابي، رئيس شركة تويوتا للسيارات، عندما قدم فريق إدارة حديثا لشركة تويوتا في حزيران/يونيه من هذا العام:

التقرير الذي أعدته منظمة الصحة العالمية عن الأزمة العالمية للسلامة على الطرق، وفقا لقرار الجمعية العامة ٢٨٩/٥٨ المؤرخ ١٤ نيسان/أبريل ٢٠٠٤. ونود أيضا أن نعرب عن تقديرنا لوفد عمان لما بذله من جهود متواصلة دعما لهذا البند من جدول الأعمال.

يفيدنا التقرير علما بأن حوادث المرور على الطرق تعتبر مشكلة أساسية من مشاكل الصحة العامة وسببا مؤديا إلى الوفاة والإصابات في جميع أنحاء العالم. ففي كل عام يموت ما يقرب من ١,٢ مليون شخص ويُصاب مليون شخص آخرين بجروح أو بإعاقة نتيجة لحوادث التصادم على الطرق، التي تقع معظمها في المناطق الحضرية من البلدان النامية. وفي كثير من الحالات، تحرم حوادث الطرق الأسر الفقيرة من معييلها. وبالإضافة إلى ما تسببه الإصابات في حوادث الطرق من تكلفة اقتصادية واجتماعية باهظة للأفراد، والعائلات والمجتمعات، فإنها تلقي بعبء ثقيل على الخدمات الصحية الوطنية، وخاصة في البلدان النامية.

والهند، بوصفها بلدا لديه شبكة شاسعة من الطرق تزيد عن ٣ ملايين كيلومتر وتتوسع فيه حركة المرور على الطرق بنسبة تتراوح من ٧ إلى ١٠ في المائة سنويا، تعلق أهمية كبيرة على مواجهة مشكلة سلامة المرور على الطرق وخفض الآثار الضارة لحوادث المرور. وتنقل طرق الهند ٨٠ في المائة من المسافرين في البلد و ٦٠ في المائة من حركة الشحن. وتنقل الطرق السريعة، التي لا تشكل سوى ٢ في المائة من شبكة الطرق، ٤٠ في المائة من هذه الحركة المرورية.

وظلت الهند لسنين عديدة تتلكأ خلف كثير من البلدان في ما يتعلق بتطوير الطرق السريعة. إلا أن جهودا منسقة بُذلت في السنوات الأخيرة من خلال ترتيبات

بالنسبة للسرعة الفائقة، على سبيل المثال، تبين الإحصاءات على مدى السنين أن السرعة هي القاتل رقم ١. ولكفاحة هذه الحالة، سنّت قوانين صارمة وواضحة قبل بضع سنين توجه بموجبها التهمة في المحكمة إلى شياطين السرعة - أي الذين يتجاوزون السرعة المحددة بأكثر من ٤٠ كيلو مترا في الساعة. وقد يفقد أيضا هؤلاء رخص القيادة لارتكابهم هذا الجرم. واستُعملت أيضا كاميرات متنقلة لقياس السرعة بأشعة الليزر لتعزيز القدرة على اكتشاف المسرعين. وعندما عززت شرطة السير في بلدنا إنفاذ قوانين السرعة في منتصف العام الماضي، أدى ذلك إلى زيادة القلق نوعا ما لدى الجمهور من أن بعض رجال الشرطة قد يتصرفون بحماس زائد في جهودهم. ولكن، بالتنوعية الجماهيرية الجيدة وإعطاء تطمينات من الشرطة، أدرك سائقو السيارات أن الهدف من هذه الممارسة هو إنقاذ الأرواح، لا سيما أرواح مستخدمي الطرق الضعفاء، مثل راكبي الدراجات النارية والمشاة، وعلى وجه الخصوص الأطفال والمسنين.

إن أساليب حياتنا اليومية الحديثة المحمومة غالبا ما تولد فينا نزوعا إلى نفاذ الصبر. ونفاذ الصبر هذا قد يدفع البعض إلى القيادة بأسلوب متهور، كما يدفع البعض الآخر إلى التجاوز بشكل خطير، بل إنه قد يدفع آخرين إلى الإسراف في السرعة. وقد تمسك المجتمع على الدوام بإيمان راسخ بقدرة التعليم على تغيير السلوك البشري. وما دام هذا الإيمان باقيا، وما دام السلوك البشري البغيض يشكل سببا هاما لحوادث الطرق، فإن التعليم الذي تقترن به تدابير الإنفاذ، والبنية التحتية المناسبة، والجهود التعاونية السليمة، سيشكل الأساس لخفض الإصابات الناجمة عن حوادث الطرق.

السيد بوجاري (الهند) (تكلم بالانكليزية): نود في البداية أن نشكر الأمين العام على مذكرته التي أحال بها

وتوسيع شبكة الطرق في جميع أنحاء البلد. وسيتم ذلك من خلال تحديث ٢١ ٠٠٠ كيلومتر من الطرق ذات المسلك الواحد وتحويلها إلى طرق سريعة ذات مسلكين وعن طريق إنشاء أرصفة معبدة.

وفي اعتقادنا أن هذا التعزيز في التركيز على تحسين البنية التحتية للطرق والطرق السريعة في البلد لن يساعد فحسب على تنمية البلد، وإنما سيؤدي أيضا إلى تخفيف ازدحام الطرق، الذي سيساعد بدوره على خفض عدد الحوادث التي تقع على الطرق. ونأمل ونعتقد أن هذه البنية التحتية المحسنة للطرق ستفيد في نهاية المطاف أيضا في تحسين السلامة على الطرق في البلد.

وقد عُهد لوزارة النقل والطرق السريعة بمسؤولية وضع سياسات للسلامة على الطرق في الهند. وهي تقوم بجمع البيانات عن حوادث الطرق وإعداد خطط سنوية للسلامة على الطرق. ويجري تطبيق مختلف المبادرات، بما في ذلك حملات الدعاية، وتقديم المنح لمساعدة المنظمات غير الحكومية على تنظيم برامج للسلامة على الطريق وخلق الوعي، ووضع مشروع وطني لخدمات الإغاثة من الحوادث على الطرق السريعة؛ ودورات تدريبية لتجديد معلومات سائقي مركبات النقل الثقيل؛ وإعداد مدارس نموذجية للتدريب على القيادة.

وتتضمن برامج الدعاية طبع تقاويم سنوية وبث مواد دعائية في الإذاعة والتلفزيون وغير ذلك من وسائل الإعلام الجماهيرية. ويُنظم أسبوع للمرور سنويا لزيادة الوعي بهذه الموضوعات، وقد احتُفل بالأسبوع السادس عشر للسلامة على الطرق في جميع أنحاء الهند في الفترة من ٣ إلى ٩ كانون الثاني/يناير ٢٠٠٥، وكان موضوع الاحتفال هو "السلامة على الطرق بلا حوادث"، وهو أيضا الموضوع الذي

مؤسسية جديدة وهندسة محسنة للطرق السريعة لتحديث البنى التحتية للطرق السريعة في الهند.

وفي إطار المشروع الوطني لتطوير الطرق السريعة، تقرر تحويل ١٤ ٢٧٩ كيلومترا من الطرق الوطنية السريعة بين أربعة مسالك إلى ستة مسالك وبتكلفة إجمالية قدرها ٦,٥ تريليون روبية، أو ما يقرب من ١٥١ بليون دولار، بأسعار عام ٢٠٠٤. ويشمل هذا المشروع أولا، الرباعي الذهبي، الذي يصل بين المدن الأربع الرئيسية وهي دلهي في الشمال، ومومباي في الغرب، وشيناى في الجنوب، وكلكتا في الشرق؛ ثانيا، الممرات الشمالية - الجنوبية والشرقية - الغربية التي تصل سريناغار في الشمال وكونيا كوماري في الجنوب، وتصل بين سيلشار في الشرق وبورباندار في الغرب؛ وثالثا، ربط حركة المرور بالميناء، وغير ذلك من المشاريع.

وُدُشنت خطة رئيس الوزراء للطرق الريفية، واسمها برادهان ماتري غرام ساداك يوجنا، في كانون الأول/ديسمبر ٢٠٠٠ لتوفير إمكانية الربط الريفي للمناطق المأهولة بالسكان التي يتعذر الوصول إليها في المناطق الريفية بنهاية الفترة العاشرة للخطة في عام ٢٠٠٧. ويُقترح في الفترة الثالثة للخطة تأهيل وتحديث ما يقرب من ١٠ ٠٠٠ كيلومتر من الطرق السريعة الوطنية الموجودة وتحويلها إلى ممرات مزدوجة للمركبات ذات أربعة مسالك على أساس نظام البناء والتشغيل والنقل المقترح في المرحلة الثالثة من المشروع.

ويجري حاليا أيضا دراسة مشروع للتطوير المعجل للطريق الشمالي - الشرقي بهدف تطوير الطرق في المنطقة الشمالية الشرقية. والمرحلة الرابعة من المشروع الوطني لتطوير الطرق السريعة عبارة عن مبادرة جديدة الغرض منها توفير التوزيع المتوازن الذي يحقق المساواة في ما يتعلق بتحسين

خلال منظمة الصحة العالمية. ونود أن نعبر عن تقديرنا أيضا للعمل الذي اضطلعت به اللجان الإقليمية التابعة للأمم المتحدة، وخاصة المجلس الاقتصادي والاجتماعي لآسيا والمحيط الهادئ.

ونلاحظ من التقرير أن هناك مبادرة مُتصورة لمساعدة البلدان النامية بشأن تحقيق السلامة على الطرق، تشمل البنك الدولي. إلا أننا نلاحظ أيضا أن تعبئة الموارد ما برحت تبعث على قلق للعديد من المنظمات المشاركة في الجهود العالمية والوطنية الخاصة بالسلامة على الطرق، نظرا لأن مستوى التمويل المستهدف لخفض الإصابات الناجمة عن حوادث الطرق أبعد من أن يتناسب مع حجم المشكلة.

وثمة حاجة إلى زيادة التعاون الدولي لكي يتجاوز مسألة تطوير الوسائل الدولية أو توحيد المعايير التي قد تكون طُورت في منطقة من المناطق لتشمل العالم كله. ونشعر بالرضا بصورة خاصة لأن القرار الذي سيعتمد اليوم يُقر بأهمية دعم البلدان النامية لبناء القدرات في ميدان السلامة على الطرق وتزويدها بالدعم المالي والتقني لجهودها.

السيد شي بهوا (الصين) (تكلم بالصينية): يود وفد الصين أن يشكر الأمين العام على إحالته التقرير الذي أعدته منظمة الصحة العالمية عن الأزمة العالمية للسلامة على الطرق (A/60/181). ونشكر أيضا حكومة عمان على إسهامها في حفز الجمعية العامة على النظر في هذه المسألة. ويسعدنا أن ننضم مرة أخرى إلى مقدمي مشروع القرار الذي قدمته عمان.

إن الإصابات الناجمة عن المرور على الطرق أصبحت مشكلة من مشاكل الصحة العامة التي تزداد فداحة يوماً بعد يوم. ففي كل عام يموت حوالي ١,٢ مليون شخص ويجرح ٥٠ مليوناً آخرين أو يصابون بعجز نتيجة لحوادث الطرق، التي تتسبب في خسائر تتجاوز ٥٠٠ بليون دولار، بما في

اختارته منظمة الصحة العالمية بإعلانها عام ٢٠٠٤ عام السلامة على الطرق.

وبغية خلق الوعي بين تلاميذ المدارس، نُظمت مسابقات لكتابة مقالات عن السلامة على الطرق وجرى تدريب أكثر من ٤٣ ٠٠٠ سائق من خلال المنظمات غير الحكومية والمؤسسات المحلية في إطار مشروع التدريب لتجديد معلومات سائقي شاحنات النقل الثقيل في القطاع غير المنتظم. وقد أنشئت أيضا جوائز على مختلف المستويات اعترافاً بأهمية المساهمات المقدمة لموضوع السلامة على الطرق.

وجرى التأكيد على الصلة بين الفقر والتخلف من جهة والسلامة على الطرق من جهة أخرى في تقارير الأمين العام السابقة. ويحدد تقرير الأمين العام لهذه السنة الوارد في الوثيقة (A/60/181) عددا من الاستراتيجيات والسياسات التي يمكنها أن تسهم في تخفيض حوادث التصادم على الطرق. وأحد الجوانب الجديرة بالدراسة في هذا الصدد هو الجانب المتعلق بفرض عقوبة على التهور والإهمال في القيادة. وفي حين أن هذا الموضوع يقع في نطاق الولاية القضائية الوطنية البحتة، فإن بوسع منظمة الصحة العالمية إجراء تقييم للحاجة إلى القيام بالدعوة في هذا المجال.

ويبين التقرير أنه يتعين على المجتمع الدولي أن يتولى الزمام عن طريق مساعدة البلدان على تحديد الأنشطة المتعلقة بالسلامة على الطرق التي ثبتت فعاليتها وتنفيذ تلك الأنشطة في بلدانهم بطريقة تناسب النسق الثقافي لكل منها. وذلك أمر لا يمكن أن يتم بطريقة آلية بحتة.

وفي ضوء ذلك السيناريو، فإن حتمية زيادة التعاون الدولي من أجل مساعدة البلدان النامية على معالجة المسائل المتعلقة بالسلامة على الطرق مساعدة فعالة لا تحتاج مزيدا من التأكيد. وإننا نقدر الجهود التي تُبذل في هذا المجال من

البلدان النامية. وينبغي للمجتمع الدولي أن يقدم المزيد من المساعدة من حيث التمويل والتكنولوجيا والتدريب.

والتنمية الاقتصادية المستدامة في الصين حققت أيضاً تطوراً كبيراً في بناء الطرق. ولدى الصين الآن ٣٠ ٠٠٠ كيلومتر من الطرق العامة، وعدد السيارات الخاصة في ازدياد مستمر. وفي الوقت نفسه، فإن الصين في عداد البلدان المعرضة لحوادث المرور، وخاصة الحوادث الخطيرة ذات الخسائر الفادحة. وتكمن أسباب تلك المشكلة في قلة الوعي بالقوانين والأنظمة المتعلقة بسلامة الطرق، وسوء حالة الطرق وعدم كفاءة إدارتها.

وحكومة الصين تعلق أهمية كبيرة على سلامة حركة المرور على الطرق. وقد بدأ نفاذ قانون السلامة على الطرق في ١ أيار/مايو ٢٠٠٤. والسلامة البشرية هي الهدف الأساسي للقانون الجديد الذي يضيف الطابع المؤسسي على مختلف الإجراءات الوقائية من خلال جعلها متطلبات قانونية. ونتيجة لتنفيذه، تحققت نتائج إيجابية عديدة خلال العام الماضي بالفعل. وفي عام ٢٠٠٤، وقعت ٥٦٧ ٧٥٣ حادثة مرور في الصين، تسببت في ٩٩ ٢١٧ وفاة، و ٤٥١ ٨١٠ إصابة، فضلاً عن خسائر مباشرة في الممتلكات بلغت ٢,٧٧ بليون يوان. وبالمقارنة بعام ٢٠٠٣، سجل عام ٢٠٠٤ انخفاضاً كبيراً في حوادث المرور بلغت نسبته ١٤,٩ في المائة، كما انخفضت الوفيات بنسبة ٤,٩ في المائة، والإصابات بنسبة ٨,٦ في المائة، والخسائر في الممتلكات بنسبة ١٧,٦ في المائة. وسجل معدل الوفيات في حوادث المرور عام ٢٠٠٤ انخفاضاً قياسيًّا، حيث بلغت ٩,٢ في المائة لكل ١٠ ٠٠٠ سيارة مما وضع الصين، للمرة الأولى، بين البلدان التي لم يتجاوز معدل وفيات حوادث المرور فيها ٩ في المائة. ونحن على ثقة بأنه من خلال الجهود المشتركة للحكومة والشعب في الصين، سيستمر تحقيق تحسينات مهمة فيما يتصل بالسلامة على الطرق في الصين.

ذلك حوالي ٦٥ بليون دولار في البلدان النامية، أي ضعف قيمة ما تحصل عليه تلك البلدان من المساعدات الإنمائية الرسمية سنوياً. وطبقاً لتقديرات منظمة الصحة العالمية، فإن لم تتخذ إجراءات ناجعة، ستكون الإصابات الناجمة عن المرور على الطرق ثالث أكبر خطر على صحة الإنسان بحلول عام ٢٠٢٠، مع ما ينطوي عليه ذلك من عواقب اقتصادية واجتماعية خطيرة بالنسبة لكل الأمم، وبالأخص البلدان النامية. والحد من حوادث المرور على الطرق أمر هام للقضاء على الفقر، وتخفيض وفيات الأطفال والتنمية المستدامة، وينبغي أن يوليه المجتمع الدولي اهتماماً كبيراً.

وفي إطار عملية تطوير حركة النقل على الطرق، ستمر بلدان كثيرة بفترة ترتفع خلالها معدلات الحوادث الناجمة عن حركة المرور. ويعزى ذلك أساساً إلى أنه أثناء التطور الاقتصادي السريع، فإن أحوال حركة النقل البري وإدارتها والسلوك الإنساني لا تستطيع أن تواكب الزيادة السريعة في عدد المركبات الآلية التي تنطلق على الطرق في معظم الأحوال. ويمكن اعتبار تلك الظاهرة نتيجة فرعية مُحيطة للتنمية الاقتصادية.

ومع ذلك، فكما تبين منظمة الصحة العالمية، عن حق، في التقرير العالمي عن الوقاية من الإصابات الناجمة عن حوادث المرور، يمكن الوقاية من الإصابات الناجمة عن حوادث المرور والسيطرة عليها إلى حد كبير من خلال تحليل رشيد وإجراءات مضادة. وينبغي للبلدان أن تبذل جهوداً مشتركة لتحسين السلامة على الطرق بتبادل الخبرات وتعلم بعضها من البعض الآخر وتطبيق الممارسات المثلى. ونتيجة للقيود التي تفرضها التنمية الاقتصادية، تتكبد البلدان النامية خسائر أكبر بكثير مما تتكبده البلدان المتقدمة النمو بسبب الإصابات الناجمة عن حوادث المرور. وهناك حاجة ماسة إلى تحسين البنى التحتية للنقل على الطرق البرية وإدارتها في

الاقتصادية لأوروبا، التي تتعامل مع ما مجموعه ١١ من الاتفاقيات والبروتوكولات الدولية التي تنظم قواعد حركة المرور، وعلامات الطرق وإشارات المرور والمسائل المتعلقة بحالة البنية التحتية للنقل على الطرق.

وفي ٢٠ أيلول/سبتمبر من العام الحالي، قررت الفرقة العاملة المعنية بسلامة المرور على الطرق ولجنة النقل الداخلي التابعة للجنة الأمم المتحدة الاقتصادية لأوروبا، تحت قيادة الاتحاد الروسي، إدخال عدد من التعديلات على اتفاقيات فيينا لسنة ١٩٦٨ بشأن المرور على الطرق وعلامات الطرق وإشارات المرور. ووفقاً للإجراءات المرعية، ستبدأ الأطراف في تلك الاتفاقيات تنفيذ هذه التعديلات اعتباراً من ٢٨ آذار/مارس ٢٠٠٦. ونعتقد أن ما أنجزه الطرف العامل مثال ناجح جداً للتدابير العملية المحددة، المتفق عليها بين الأطراف المتعددة والرامية إلى تحسين القواعد القانونية الدولية في ميدان السلامة على الطرق. ونعتقد أن قيام جميع الأطراف في الاتفاقية بتنفيذ هذه التدابير على الصعيد الوطني سيساعد على تخفيض عدد الحوادث والإصابات على الطرق.

وفي ضوء أهمية التعاون الدولي في ميدان السلامة على الطرق، نحن مقتنعون بأن المسؤولية عن تخفيض عدد الحوادث والإصابات على الطرق تقع في نهاية المطاف على عاتق الحكومات الوطنية والسلطات البلدية والمحلية. وفي الاتحاد الروسي، اتخذنا إجراءات على جميع مستويات السلطة لتخفيض عدد حوادث الطرق. ونقوم بتنفيذ جهود مخططة لتحسين تشريعاتنا في هذا الميدان، لا سيما تشديد القوانين التي تحدد مسؤولية انتهاكات قانون السير.

ونعمل في روسيا بنشاط على اكتشاف وتنفيذ أكثر الوسائل فعالية لتخفيف العواقب الاجتماعية والاقتصادية التي تخلفها الحوادث. وعلى الصعيدين الاتحادي والإقليمي، نعمل

السيد مكسميتشيف (الاتحاد الروسي) (تكلم بالروسية): يولي الاتحاد الروسي أهمية كبيرة لمسألة كفالة السلامة على الطرق وحركة المرور، ويرحب بهذه المناقشة في الجمعية العامة. ونعتقد أن على الأمم المتحدة أن تقوم بدور متزايد الأهمية في تنسيق التعاون المتعدد الأطراف في هذا المجال. ومن المهم بصورة خاصة جمع خبرات البلدان لتحليل الاتجاهات والأسباب والعواقب المترتبة على حوادث المرور بغية وضع استراتيجيات وتوصيات لزيادة الوعي لدى الجمهور، فضلاً عن تقديم المساعدة التقنية والمالية والخبراء حسب الاقتضاء، لتعزيز تلك الإمكانية.

ومن الأهمية بمكان مواصلة تطوير وتحسين الصكوك القانونية الدولية والوطنية ذات الصلة. وفي هذا السياق، نعرب عن بالغ تقديرنا لتقرير الأمين العام (A/60/181) عن التقدم المحرز في تنفيذ قرار الجمعية العامة ٢٨٩/٥٨. ونرى أنه يتضمن مسحاً مفيداً جداً للخطوات التي اتخذتها منظومة الأمم المتحدة في مجال سلامة المرور على الطرق.

وعموماً، فإننا نرحب بالاستنتاجات والتوصيات الواردة في التقرير. ونعتقد أن إنشاء الفرقة العاملة المعنية بسلامة المرور على الطرق في إطار منظومة الأمم المتحدة إجراء تحقق في الوقت الملائم. وبصفة عامة، نوافق على الولاية الممنوحة لتلك الفرقة العاملة كما يرد في التقرير. ونثني على أنشطتها ونتوقع أن يتمخض عنها المزيد من النتائج العملية الملموسة.

ومن المهم أن تواصل منظمة الصحة العالمية أنشطتها التنسيقية الناجحة فيما يتصل بقضايا السلامة على الطرق في إطار منظومة الأمم المتحدة.

ونرى أيضاً أن اللجان الاقتصادية الإقليمية التابعة للأمم المتحدة تقوم بدور هام للمساعدة في النهوض بالسلامة على الطرق. ونثني على العمل النشط للجنة الأمم المتحدة

في البيان الذي ألقاه وفدي في الجلسة الرابعة والثمانين في الدورة الثامنة والخمسين، أبرزنا أهمية بذل جهود متضافرة والتعهد بالتزامات على جميع الصُّعد. ولذلك، من المشجع جداً أنه منذ أن ناقشنا هذه المسألة في نيسان/أبريل ٢٠٠٤، أحرز تقدم كبير في تعبئة دعم المجتمع الدولي التي تلمس الحاجة إليها وفي توسيع مشاركة جميع المعنيين.

وفي هذا الصدد، ترحب تايلند على وجه الخصوص بفريق تعاون الأمم المتحدة للسلامة على الطرق، الذي عقد بالفعل اجتماعين متتاليين، ونشيد بأعماله المفيدة المتعلقة بقاعدة بيانات السلامة على الطرق العالمية على شبكة الإنترنت، وكذلك التعاون الجاري مع شركائه لإنتاج سلسلة من كتيبات "كيف يمكن" التي تقدم توجيهات للبلدان بشأن أسلوب تنفيذ بعض التوصيات المحددة في التقرير العالمي المتعلق بمنع إصابات السير على الطرق.

ويلاحظ وفدي أيضاً مع التقدير جهود الفريق العامل التابع للجنة الاقتصادية لأوروبا المعني بسلامة السير على الطرق الرامية إلى تنقيح القرارات الموحدة المعنية بالسير على الطرق واللافتات والإشارات الضوئية على الطرق. وما يجعل هذا الممارسة جديرة بالملاحظة أنها تأخذ في الحسبان الحالات في أكبر عدد ممكن من البلدان ليتسنى تنفيذ القرارات في جميع أنحاء العالم. ويحدونا أمل صادق في أن تكون عمليات التنقيح هذه أداة نافعة للأطراف وغير الأطراف في اتفاقيات عام ١٩٦٨ المعنية بالسير على الطرق واللافتات والإشارات الضوئية على الطرق.

وتولي حكومة مملكة تايلند أهمية كبيرة لمسألة السلامة على الطرق، وبالتالي فإنها توليها أولوية عليا، لأننا نعاني كل عام من خسائر فادحة في الأرواح البشرية والممتلكات والقدرة البشرية نتيجة للحوادث على الطرق.

على وضع تدابير شاملة مفصلة تهدف إلى ضمان السلامة على الطرق، ومنع وقوع حوادث للأطفال في المدارس ومدارس الحضانه، وتحسين تدفق السير في المدن وتحديث تكنولوجيا المواصلات العامة. وتعاون أيضاً مع برنامج الأمم المتحدة الإنمائي في هذا الميدان.

وقد أسفرت هذه التدابير حتى الآن عن نتائج إيجابية. ففي النصف الأول من هذا العام، انخفضت الحوادث القاتلة بنسبة ٥,٤ في المائة، وانخفضت الحوادث التي يتسبب فيها سائقو السيارات المخمورون بنسبة ١٦,٨ في المائة، وانخفضت الحوادث التي تسبب فيها المشاة بنسبة ٤,٧ في المائة، عما كانت عليه أثناء نفس الفترة من عام ٢٠٠٤.

في الختام، نود أن نعرب عن امتناننا لوفد عُمان على الجهود التي بذلها لإعداد مشروع القرار A/60/L.8، المعنون "تحسين السلامة على الطرق على الصعيد العالمي"، الذي تم الاتفاق عليه في المشاورات غير الرسمية. ويؤيد الاتحاد الروسي مشروع القرار وقد أصبح من بين مقدميه.

السيد بونبراكونغ (تايلند) (تكلم بالانكليزية): قبل كل شيء، أود أن أعرب عن امتنان وفدي لإعطاء مسألة السلامة على الطرق على الصعيد العالمي، مرة أخرى، الأهمية التي تستحقها. فكل عام يموت ١,٢ مليون شخص وتعرض ملايين أخرى للإصابات أو الإعاقة نتيجة للحوادث على الطرق، على الرغم من زيادة التوعية المتعلقة بهذا البلاء الذي يمكن الوقاية منه. وأود أيضاً أن أعرب عن تقدير وفدي للمدير العام لمنظمة الصحة العالمية لدوره البارز في تنسيق السلامة على الطرق، وللأمين العام للأمم المتحدة على تقريره عن هذا البند من جدول الأعمال (A/60/181)، وللممثل الدائم لعُمان على عمله الدؤوب وجهوده التي لم تكن خلال كل عملية إعداد مشروع القرار المعروض علينا.

جديدة وأكثر جرأة، تتألف من خمسة عناصر، وهي: الإنفاذ؛ والهندسة، التي تركز على تحسين حالة الطرق؛ والتوعية؛ والخدمات الطبية الطارئة؛ والتقييم والمعلومات. وتم تخفيض وفيات السير على الطرق بنسبة ٢٢,٨ في المائة أثناء الاحتفالات التقليدية بالسنة التايلندية الجديدة في نيسان/أبريل ٢٠٠٤. ونفذت الاستراتيجية مرة أخرى أثناء الأعياد في عام ٢٠٠٥، وكانت النتائج هذه المرة مشجعة أكثر، حيث انخفض العدد بنسبة ٢٥ في المائة.

وقد أكدت هذه التجربة مجدداً اعتقادنا بأن الالتزام السياسي المنسق والإنفاذ الحازم لقوانين السير على جميع الصعد، وكذلك الدعم الجماهيري والمشاركة الجماهيرية، عوامل هامة جداً لكي تعطي مبادرات السلامة على الطرق النتائج المرجوة.

وفي حين أن التنسيق والتعاون الوثيقين من جانب جميع قطاعات المجتمع ذات الصلة على الصعيد الوطني أثبتت أنها أدوات قوية في منع وقوع الحوادث على الطرق في تايلند، فإنني واثق بأنه يمكن تحقيق قدر أكبر كثيراً من النجاح بالعمل الجماعي على الصعيد الدولي. بمشاركة ومساهمات أكبر من جانب جميع ذوي المصالح في المجتمع الدولي. ولذلك، يود وفدي أن يكرر مناشدة جميع الدول الأعضاء أن تبذل أفضل جهودها لمعالجة مشاكل السلامة على الطرق. وعلى وجه الخصوص، نود أن نحث الدول الأعضاء والمنظمات الدولية واللجان الإقليمية التي تملك خبرة في السلامة على الطرق أن تواصل تشاطر أفضل خبراتها ومعرفتها مع البلدان الأخرى، وأن تقدم المساعدة الفنية وغيرها من أنواع المساعدة الضرورية للبلدان التي تحتاجها لتستكمل مساعيها في هذا الصدد.

وبالنسبة لبلدان عديدة، فإن الافتقار إلى الموارد المالية عقبة رئيسية أمام الجهود الرامية إلى تحسين السلامة على

وفي كانون الأول/ديسمبر ٢٠٠٣، أعلن منع حدوث إصابات السير بوصفه هدفاً وطنياً. ونحن قلقون أيضاً من زيادة عدد الحوادث التي يكون السائقون الشباب والسائقون المخمورون طرفاً فيها، والتي تقع بتواتر مثير للفرع.

وفي هذا الصدد، فرض مركز عمليات السلامة على الطرق في تايلند، بالتعاون مع وسائل الإعلام والعاملين في ميدان الصحة العامة، حظراً جزئياً على إعلانات الكحول على شاشة التلفاز أثناء البث بين الساعة الخامسة صباحاً والعاشر مساءً. ونجح المركز أيضاً في حظر مشاركة الرياضيين والمشاهير - الذين يقلد الشباب دائماً سلوكهم - في إعلانات الكحول. ومن التدابير الأخرى إنشاء قوة عمل المعنية باسم "لا تقد السيارة وأنت مخمور" وتنفيذ برامج للوقاية من إصابات السير في المدارس، لزيادة الوعي الجماهيري بالوقاية من إصابات السير، لا سيما بين الشباب.

من الميادين الأخرى التي تثير قلق حكومتي الوفيات المتعلقة بالطرق أثناء فترات الأعياد، والتي كانت مرتفعة بشكل خاص أثناء الاحتفال بالعام الجديد والاحتفال التقليدي بالسنة التايلندية الجديدة في نيسان/أبريل. ولمعالجة هذه المشكلة، اعتمدت وزارة الصحة العامة في تايلند في عام ٢٠٠٣ عدة تدابير، من بينها إنشاء نظام سريع مؤقت للإبلاغ، وإعلان أعداد الوفيات والإصابات على الطرق أثناء هذه الأعياد، ونشر تلك المعلومات من خلال وسائل الإعلام، وتخصيص موارد مالية إضافية لدعم نقاط التفتيش التي تقيمها الشرطة أثناء الأعياد.

وعندما استهلكت الحملة، لم يتحقق التخفيض المستهدف، لأن الوفيات أثناء الاحتفالات في عام ٢٠٠٣ كانت أقل بمقدار ١ في المائة فقط عن العام السابق. وعلى الرغم من هذه النتيجة غير المشجعة لم تتراجع الحكومة التايلندية في بذل الجهود واختارت أن تعتمد استراتيجية

السيد سافوا (فيجي) (تكلم بالانكليزية): يود وفدي أن يتقدم بالشكر إلى الأمين العام على إحالته التقرير المعنون "الأزمة العالمية للسلامة على الطرق: التقدم المحرز في تنفيذ قرار الجمعية العامة ٢٨٩/٥٨" إلى الجمعية لكي تنظر فيه. ونشيد أيضاً بجهود منظمة الصحة العالمية في عقد المشاورات مع الشركاء والجهات المعنية، وإدراج الاستنتاجات والتوصيات في التقرير لتناقشها الدول الأعضاء.

يخبرنا التقرير أن نحو ١,٢ مليون شخص يموتون سنوياً، وأن ملايين آخرين يتعرضون للإصابة أو الإعاقة نتيجة الحوادث على الطرق. ومعظم هذه الحوادث يقع في مناطق حضرية في جميع أنحاء العالم، وتبين الإحصاءات أن الحوادث أكثر تواتراً في البلدان النامية. ويبين التقرير العالمي عن الوقاية من الإصابات الناجمة عن حوادث المرور على الطرق، الذي أصدر العام الماضي، أنها ثاني الأسباب الأكثر شيوعاً لوفيات الأشخاص الذين تتراوح أعمارهم بين ٥ سنوات و ٢٩ سنة، وأنها ثالث الأسباب الأكثر شيوعاً لوفيات الأشخاص الذين تتراوح أعمارهم بين ٣٠ سنة و ٤٤ سنة. ومجموعة الأشخاص الأخيرة، على وجه الخصوص، تسهم بنشاط في الاقتصادات الوطنية، وتنتج عن هذه الوفيات خسارة في الدخل لأسرهم وخسارة في المهارات واليد العاملة لسوق العمل الوطنية. وتبلغ التكلفة الاقتصادية للإصابات في حوادث السير على الطرق، على صعيد عالمي، نحو ٥١٨ بليون دولار سنوياً، منها ١١٠ بلايين دولار تتحملها البلدان النامية.

ويتوقع التقرير أن تزيد الوفيات الناتجة عن حركة السير في البلدان المتدنية والمتوسطة الدخل في عام ٢٠٢٠ بنسبة ٨٠ في المائة ما لم تتخذ تدابير وقائية فوراً. وبالنسبة لفيجي، ازدادت الوفيات من حوادث السير على الطرق في عام ٢٠٠٤ بنسبة ٩ في المائة مقارنة بعام ٢٠٠٣، في حين بقيت الوفيات على ذات المستوى أثناء الفترة نفسها. وفي

الطرق. ولذلك، تظل تعبئة الموارد تحدياً يستدعي الاهتمام والعمل. وفي هذا الصدد، ترحب تايلند بدراسة البنك الدولي المتعلقة بإنشاء مرفق عالمي للسلامة على الطرق، يهدف إلى إنشاء صندوق لدعم مجالات محدودة الموارد للسلامة على الطرق على صعيد عالمي. ومن الجهود الأخرى الجديرة بالثناء المبادرة العالمية للسلامة على الطرق، وهي شراكة بين ٧ شركات خاصة، استهلكت في كانون الأول/ديسمبر ٢٠٠٤، وتهدف إلى تخفيض وفيات السير على الطرق في البلدان النامية. وتعتقد تايلند أن هذا مجال لا تزال توجد فيه حاجة إلى الشراكة وينبغي تقويتها، بمشاركة كاملة من جميع الجهات الفاعلة في المجتمع على جميع المستويات، لكي تكون السلامة على الطرق على صعيد عالمي برنامجاً عالمياً حقاً، يحقق إنجازات عالمية للجميع.

وأخيراً وليس آخراً، يود وفدي أن يعرب عن تأييده للتوصيات التي قدمت في التقرير المعروض علينا، الذي يذكرنا، أولاً وقبل كل شيء، بتأكيد التزاماتنا مجدداً بمعالجة الأزمة العالمية للسلامة على الطرق. ونظراً لأن زيادة التوعية عامل حاسم للحفاظ على الزخم الذي ولدته المناسبات العالمية للسلامة على الطرق في عام ٢٠٠٤، تؤيد تايلند الاقتراح بأن يخصص كل ثالث يوم أحد في تشرين الثاني/نوفمبر يوماً عالمياً لذكرى ضحايا حركة المرور على الطرق، وتنظيم أسبوع الأمم المتحدة الأول للسلامة على الطرق، الذي تنظمه لجان الأمم المتحدة الإقليمية ومنظمة الصحة العالمية، وعقد منتدى ثانٍ للجهات المعنية بالسلامة على الطرق، كجزء من أسبوع الأمم المتحدة الأول للسلامة العالمية على الطرق.

إن التطورات الأخيرة التي أبرزها تقرير الأمين العام تعطينا الأمل. ففي ضوء زيادة الوعي والالتزام، وباستمرار الجميع في بذل الجهود، أنا واثق من أن السلامة العالمية على الطرق هدف نستطيع جميعنا تحقيقه.

ولدى فيجي برنامج لحل مشاكل السلامة على الطرق، نأمل أن يساعد في معالجة العوامل التي جرى تحديدها في تقرير الأمين العام بوصفها تخفف خطر حدوث إصابات تتعلق بالسير. وهذا البرنامج الذي يتضمن عدداً من ميادين التركيز الاستراتيجية سيساعد مستخدمي الطرق على تخفيض الحوادث على الطرق.

وسيمكننا التركيز على السلامة على الطرق من معالجة الحاجة إلى تحسين تصميم الطرق وبنائها وإدارتها. ويتضمن هذا اعتماد تصاميم وإجراءات بناء وإعادة تأهيل وتحسين في التخطيط لاستعمال الأرض وتحسين شبكة الطرق تؤدي إلى تعزيز السلامة على الطرق. وينظر إلى هذه المسائل على أنها شروط مسبقة أساسية لمعالجة مشكلة السلامة على الطرق في فيجي. ويجري التشديد على سلامة مستخدمي الطرق وتوفير المرافق المناسبة لتحسين حالة سلامتها.

وتركز سياستنا الموجهة نحو قيادة السيارات على نحو أسلم على فحص وتدريب السائقين والتشديد على مسؤولية السائقين والركاب على حد سواء. ونتيجة لذلك، أدخلت أساليب أكثر فعالية لتدريب السائقين، تتضمن دورات تدريبية إلزامية للمبتدئين وأساليب قيادة دفاعية محسنة مصممة لتحسين قدرة السائقين على توقع المخاطر وتجنبها.

ويعالج التركيز على سلامة المركبات الحاجة إلى رقابة فعالة على معايير تصميم المركبات وبنائها وتشغيلها وصيانتها. ويعالج أيضاً الوسائل التي يمكن من خلالها تطبيق هذه المعايير لتخفيف الأثر الضار لسوء حالة المركبة على مستخدمي الطرق وعلى البنى التحتية للطرق. وقد وضعنا نظاماً لإنفاذ القانون معني بالمعايير المناسبة لسلامة المركبات، للترويج لزيادة المسؤولية المرتبطة باستيراد وبيع وتشغيل

هذا الصدد، نعتز بأهمية عمل فريق تعاون الأمم المتحدة للسلامة على الطرق، الذي يمثل هدفه الأساسي في تيسير التعاون الدولي بين وكالات الأمم المتحدة والشركاء الدوليين الآخرين لتنفيذ قرار الجمعية العامة ٢٨٩/٥٨ والتوصيات الواردة في التقرير العالمي عن الوقاية من الإصابات الناجمة عن حوادث المرور على الطرق، دعماً للبرامج الوطنية للسلامة على الطرق.

ويعتقد وفدي أنه يمكن عمل ما هو أكثر من ذلك، شريطة توفر الأموال لتنفيذ البرامج والمبادرات الوطنية. ويؤدي التقرير عن بيانات حوادث السير على الطرق دوراً رئيسياً في التخطيط للسلامة على الطرق والإجراءات التي تتخذها الجهات المعنية الرئيسية في فيجي. وقد استندت خطط التنمية الرئيسية إلى هذا التقرير. ويمكن تقييم فعالية التدابير التي اتخذت بالفعل، والتدابير التي لم تنفذ بعد، من خلال سجلات بيانات حوادث السير الصحيحة. وحافظ برنامج الحاسوب الصغير لتحليل بيانات الحوادث، الذي تستخدمه شرطة فيجي، على هذه البيانات منذ عام ١٩٩٤. وقد أمكن وضع هذا البرنامج بتمويل من المصرف الآسيوي للتنمية.

وفي السنوات القليلة الماضية، ازداد عدد السيارات العاملة في فيجي. وتسبب هذا في ضغط هائل على الطرق، وأدى إلى تفاقمه سقوط الأمطار بغزارة والفيضانات والانزلاقات الطينية. ونتيجة لذلك، حدثت زيادة في عدد الحوادث والوفيات على الطرق لها صلة بهذه الأحداث. وتكلف صيانة الطرق وتحسينها الحكومة ٢٥ مليون دولار سنوياً. وفي هذا الصدد، نرحب بمبادرة البنك الدولي المتمثلة في النظر في إنشاء مرفق عالمي للسلامة على الطرق، من شأنه أن يساعد في إيجاد التمويل لدعم خطط البلدان النامية للسلامة على الطرق.

الاضطلاع عنها بعد اتخاذ القرار ٢٨٩/٥٨ في نيسان/ابريل ٢٠٠٤.

ويسرنا أن نعلم بإنشاء المنظمة الدولية للسلامة على الطرق، التي تعرف بفريق تعاون الأمم المتحدة للسلامة على الطرق. كما أننا نشعر بالتشجيع حيال مشاركة العديد من وكالات الأمم المتحدة في المبادرة، بما في ذلك منظمة الأمم المتحدة للطفولة، ومكتب الأمم المتحدة للمفوض السامي لشؤون اللاجئين، وبرنامج الأغذية العالمي، والبنك الدولي، فضلا عن الهيئات غير الحكومية الأخرى والمنحيين. ويعكس ذلك الأمر التأييد الواسع والاهتمام الذي يولي لضرورة معالجة مسألة السلامة على الطرق.

ومن المزعج للغاية التذكير بأن الإصابات الناجمة عن حركة المرور على الطرق ما زالت تمثل مشكلة رئيسية للصحة العامة وأن هذه الإصابات تشكل سببا رئيسيا للوفيات في العديد من البلدان، وخاصة في العالم النامي. والحقيقة المتمثلة في أنه في المتوسط يموت ٢,١ مليون شخص كل عام ويتعرض الملايين للإصابة أو الإعاقة، معظمهم في المناطق الحضرية للبلدان النامية، ينبغي أن تكون مسألة تثير قلقا بالغنا جميعا. وتلك الإحصاءات القائمة تتطلب بشكل قاطع اهتماما عاجلا وجهودا متضافرة من المجتمع الدولي بهدف معالجة الحالة وعكسها، إذ أن الإصابات الناجمة عن حركة المرور على الطرق يمكن منعها إلى حد كبير.

إن التأثير المدمر والمتعدد الأبعاد للوفيات والإصابات وحالات الإعاقة على الرفاه الاقتصادي والاجتماعي لمجتمعنا أمر موثق بشكل جيد وليس بحاجة إلى المزيد من الإيضاح. ومن العسير قبول خسارة الحياة البشرية وحالات الإعاقة التي تسببها الحوادث الناجمة عن حركة المرور على الطرق، وخاصة مع العلم بأنه يمكن منع هذه الحوادث. بل إن ما هو أشد إيلاما أن ننظر فيما وراء إحصاءات الوفيات

مركبات تفتقر إلى معايير السلامة أو غير جديرة بالسير على الطريق ولتعزير سلامة المركبات.

وفي بياننا العام الماضي، ذكرنا أن الأطفال هم الأضعف والأكثر عرضة لحوادث الطرق. وفي فيجي، يشكل الأطفال البالغين ١٥ عاماً من العمر أو أقل ١٦ في المائة من مجموع الإصابات و ١٩ في المائة من مجموع الوفيات. ولهذا السبب، جرى التركيز كثيراً على تثقيف الأطفال بالسير في مرحلة الحضانه والمدارس الابتدائية والثانوية، لغرس التوعية بسلامة السير في أذهان الأطفال. وأدرجنا أيضاً تثقيفاً في المرحلة الجامعية للتأكد من زيادة الوعي بالسلامة بين المدرسين والفنيين والمهندسين والمخططين في المستقبل، الذين سيسهمون في تطوير البنى التحتية في فيجي.

إن السبب الرئيسي لحوادث السير خطأ الإنسان. وهذا يمكن تصحيحه بنشر المعلومات من خلال التدريب وبناء القدرة وتوفير الموارد لتيسير تنفيذ الاتفاقيات والقرارات المتفق عليها دولياً. ونرحب باقتراح أسبوع الأمم المتحدة الأول للسلامة العالمية على الطرق في عام ٢٠٠٧، الذي سيوجه مستخدمي الطرق من الشباب. ويؤيد وفدي أيضاً الدعوة إلى تخصيص ثالث يوم أحد في تشرين الثاني/نوفمبر بوصفه اليوم العالمي لذكرى ضحايا حركة المرور على الطرق والخسارة والمعاناة التي منيت بها أسرهم.

والسلامة على الطرق مسؤولية كل فرد ويجب أن يقوم كل منا بواجبه لدعم هذه القضية العالمية من أجل الأجيال الحالية والقادمة.

السيد وي (ماليزيا) (تكلم بالانكليزية): أود أن ابدأ ببيان بالإعراب عن تقديرنا لمنظمة الصحة العالمية على تقديم تقرير دقيق وشامل عن الأزمة العالمية للسلامة على الطرق (A/60/181)، بقائمتها الطويلة من التوصيات. ويوفر لنا التقرير معلومات مفيدة، وخاصة بشأن الأنشطة التي تم

على الطرق في أيلول/سبتمبر ٢٠٠٤ بغية معالجة المسألة. وأنشئت الإدارة لفحص جميع الجهود والأنشطة التي اضطلعت بها الوكالات الحكومية والمنظمات غير الحكومية في ماليزيا وبغية صياغة استراتيجيات وتوصيات ترمي إلى تخفيض الحوادث الناجمة عن حركة المرور على الطرق.

وعلى الصعيدين الدولي والإقليمي، ما زالت ماليزيا شريكا نشطا في الشراكة العالمية من أجل السلامة على الطرق تحت إشراف البنك الدولي، والرابطة العالمية للطرق، ولجنة النقل البري والسلامة التابعة لرابطة أمم جنوب شرقي آسيا، واتحاد هندسة الطرق في آسيا والمنطقة الآسيوية - الأسترالية، والفريق الفرعي العامل المعني بالنقل البري والسلامة على الطرق التابع لرابطة أمم جنوب شرقي آسيا.

وترحب ماليزيا بدور الأمم المتحدة، وخاصة مبادرة الجمعية لزيادة الوعي بشكل دؤوب في جميع أرجاء المعمورة بشأن ضرورة التصدي لمسألة الوفيات الناجمة عن حركة المرور على الطرق بوصفها مشكلة عالمية للصحة العامة ومشكلة للتنمية. ونؤيد مشاركة اللجان الإقليمية، فضلا عن الوكالات الدولية الأخرى، بغية التصدي لمسألة السلامة على الطرق ومساعدة الحكومات الوطنية على تأسيس تدابير ترمي إلى تعزيز السلامة على الطرق في بلدانها.

وفي ذلك الصدد، نؤيد العديد من التوصيات التي قدمت في تقرير منظمة الصحة العالمية إلى الجمعية، التي نرى أنها يمكن أن تسهم في تعزيز السلامة على الطرق، وخاصة في البلدان النامية. ونرى أن قائمة الاقتراحات التي سردت في التقرير قائمة شاملة وبالتالي ستكون مفيدة للدول الأعضاء بغية الاستمرار في تبادل الأفكار على أساس تجاربنا في التعامل مع مسألة السلامة على الطرق في بلداننا.

كما أن من المهم للجمعية العامة أن تولي اهتماما لمسألة توفير الموارد المالية والمساعدة التقنية للبلدان التي تحتاج

والإصابات إلى ما ينتج عن الإعاقات وفقدان الأرواح من صدمة وأثر عاطفي على أعضاء أسر الضحايا. وقد أدت الحوادث الناجمة عن حركة المرور على الطرق إلى تكلفة اقتصادية هائلة وألقت عبئا ثقيلا على الخدمات الصحية الوطنية، وخاصة الخدمات الصحية في البلدان النامية.

وتولي حكومة ماليزيا اهتماما جديا لمشكلة الوفيات والإصابات الناجمة عن حركة المرور على الطرق. وتشكل الحوادث الناجمة عن المرور على الطرق أحد الأسباب الرئيسية للوفاة والإصابة في ماليزيا. وبالرغم من العديد من الجهود التي تبذلها الحكومة لتعزيز سلامة الطرق، تم الإبلاغ عن وقوع ٣٠٠ ٠٠٠ حادث ناجم عن حركة المرور على الطرق في عام ٢٠٠٤، مقارنة بـ ٢٩٠ ٠٠٠ حادث في عام ٢٠٠٣، بمتوسط يبلغ ٨٩٥ حادثا كل يوم في عام ٢٠٠٤ في جميع أنحاء البلد. ونجمت تلك الحوادث عن فقدان ٦ ٠٠٠ من الأرواح العام الماضي. ويقال إن هذه الظاهرة تستهلك ما يقدر بمبلغ ٦ بلايين رينغيت ماليزية، أو ١,٥ بليون دولار، جراء الخسارة الناجمة في الإنتاجية، والتكاليف الطبية، وتكاليف الإدارة وتدمير الممتلكات، في جملة أمور أخرى.

ومع ذلك، لوحظ أن معدل الوفيات الناتجة عن الحوادث انخفض إلى ١٧ في المائة في عام ٢٠٠٤، مقارنة بعام ٢٠٠٣. وعزى ذلك الانخفاض إلى الجهود الثابتة التي تبذلها الحكومة والتزامها بالتصدي للمشكلة لمصلحة إنقاذ الأرواح.

وفي الواقع اتخذت ماليزيا تدابير جديدة لتحسين السلامة على الطرق وتخفيض الوفيات. ففي عام ٢٠٠٤، وضعت الحكومة مسألة السلامة على الطرق في جدول الأعمال الوطني. وفي إطار تلك المبادرة وبغية إيلاء اهتمام خاص للسلامة على الطرق، أنشئت إدارة منفصلة للسلامة

قطاعات. لقد أصبح الآن عدد قتلى حوادث الطرق في أستراليا ثلث ما كان عليه في الستينات. ومن بين النهج التي اتخذناها خلال السنين الـ ٣٥ الأخيرة الاستخدام الإلزامي لأحزمة المقاعد وحملات التوعية العامة التي تركز على مخاطر قيادة المخمورين والسرعات العالية والإجهاد في التسبب في الحوادث. وفي الأعياد الرسمية، يقوم العاملون في حالات الطوارئ والمهنيون في مجال الصحة بحملات إعلامية لتوعية الجماهير بالمخاطر المحددة التي تحدث خلال هذه الفترات، أي عندما تخرج أعداد كبيرة من المواطنين إلى الطرق. ولقد تم تحسين البنية التحتية للطرق من خلال زيادة استخدام حارات تحطى السيارات، وعلى طرق سريعة معينة مثل الطرق المزدوجة.

وهدف أستراليا الحالي هو خفض معدل الوفيات بالنسبة للفرد بـ ٤٠ في المائة خلال العقد الذي ينتهي في عام ٢٠١٠. ولقد اتخذنا نهجا واسعا النطاق في تنفيذ مهمتنا هذه، مدركين أنه لا يمكن تحقيق مكاسب كبيرة إلا من خلال طائفة من التدابير التي تعالج مختلف أجزاء نظام النقل بالطرق.

على سبيل المثال، لدينا استراتيجيات للاستثمار في الطرق تخدم أغراض مشاريع تشييد الطرق الكبيرة ومشاريع تحسين مواقع الطرق الأكثر تعرضا للحوادث على حد سواء. ونحن نحسن سلامة أسطول مركباتنا من خلال بحوث وبرامج إنمائية طويلة الأجل وأيضا من خلال حملات التوعية المستمرة، ونشجع السلوك الأكثر أمانا لمستخدمي الطرق عبر مزيج من تكثيف جهود الإنفاذ وترتيبات الترخيص المتدرج وحملات التوعية العامة.

ويسعدني أن أبلغكم بأن أستراليا قد أحرزت تقدما جيدا في السنوات الأربع الأولى من استراتيجيتها التي مدتها عشر سنوات. فلقد انخفض معدلنا الوطني للوفيات بين عامي

إلى تلك المساعدة، بغية تمكينها من تطوير البنية التحتية اللازمة لتفادي الحوادث الناجمة عن حركة المرور على الطرق أو تقليل هذه الحوادث إلى أدنى حد. ويلزم تقديم المساعدة أيضا لتمويل حملات زيادة الوعي بين السكان بشأن السلامة على الطرق. ونعتقد أن تلك المساعدة يمكن أن تنقذ ملايين الأرواح وتمنع وقوع الإصابات غير المبررة.

إن السلامة على الطرق مسألة هامة جدا ما زالت تؤثر علينا جميعا بطريقة أو بأخرى. ولكن، للأسف، لم يول اهتمام للمسألة في العديد من الحالات. والحوادث الناجمة عن حركة المرور على الطرق يمكن التنبؤ بها وبالتالي يمكن منعها. وبغية مكافحة المشكلة، هناك حاجة إلى تنسيق وتعاون وثيقين، بإتباع نهج كلي ومتكامل. وتود ماليزيا أن تؤكد من جديد على أنه ينبغي للأمم المتحدة أن تواصل الاضطلاع بدور رئيسي في معالجة مسألة السلامة العامة هذه التي يمكن إلى حد كبير منعها ولكنها فتاكة.

السيد ساوثكوت (أستراليا) (تكلم بالانكليزية): إن

أستراليا تعترف بالحاجة إلى استجابة دولية قوية للصدمة العالمية للطرق ويسرها أن تؤيد مشروع القرار. كما نود أن ننوه بالدور التنسيقي الهام الذي تضطلع به منظمة الصحة العالمية والإطار القيم لعمل السلامة على الطرق الذي يقدمه التقرير العالمي للمنظمة عن منع الإصابات الناجمة عن حركة المرور على الطرق (A/60/181).

وتحظى سلامة المرور على الطرق بمكانة عالية في أستراليا وتشكل محط تركيز هام للغاية للسياسة العامة على جميع مستويات الحكومة. وعلى الصعيد الوطني، لدينا نهج استراتيجي يشمل العديد من المبادئ التي يدعو إليها التقرير العالمي، بما في ذلك تحديد أهداف تشكل تحديا وقابلة للقياس، ورصد النتائج، وتطوير خطط عمل بشأن إجراء البحوث الشاملة والتحليل، وتشجيع التعاون الشامل لعدة

وفي الحقيقة، انخفض معدل الحوادث في المناطق العمرانية بدرجة كبيرة خلال السنوات الأخيرة، بينما تقع الآن ثلاثة أرباع الحوادث القاتلة في الريف.

وأكدت الدراسات نتائج أخرى تعزو حوادث الطرق إلى عدد من العناصر الأساسية، بما في ذلك السرعة، والقيادة تحت تأثير الكحول أو المخدرات، وعدم استعمال أحزمة المقاعد، ورداءة البنية التحتية. وفي ضوء تلك المعلومات، وضعت وزارة النقل في أيسلندا استراتيجية مدتها أربع سنوات لتحسين السلامة على الطرق وقد بدأ تنفيذها في الربيع الماضي.

هناك ١٣ ٠٠٠ كيلومتر من الطرق تمتد عبر أرجاء أيسلندا، التي يبلغ تعداد سكانها ٣٠٠ ٠٠٠ نسمة. وهذا يعني أنه يجب تخصيص الموارد بعناية عند تحسين البنية التحتية للطرق. ولذلك يستخدم نظام لحساب الكلفة والفائدة لتقييم أشد النواحي حاجة إلى التحسين.

ولقد أطلقت حكومة أيسلندا في الصيف الماضي مبادرة لخفض السرعة وتحسين استخدام أحزمة المقاعد على الطرق السريعة الريفية. وتم إعداد تعاقد مع الشرطة لمضاعفة مراقبتها لتلك المسائل. علاوة على ذلك، ركبت أجهزة تصوير خاصة في بعض مركبات الشرطة. ونفذت الحملة من حزيران/يونيه إلى أيلول/سبتمبر، حيث أن ذلك هو أكثر وقت لازدحام الطرق. وكانت النتائج الأولى للمبادرة إيجابية جدا. ويبدو أن متوسط السرعة قد انخفض - ويقدر أن انخفاض في السرعة بمقدار كيلومتر في الساعة يعني انخفاضا بنسبة ٣ في المائة في معدل وقوع الحوادث.

وتعد الآن سلطات أيسلندا حملة مماثلة لمكافحة القيادة تحت تأثير الكحول والمخدرات، سيجري تنفيذها طول العام. والإعداد أيضا لإنشاء شبكة من أجهزة التصوير

٢٠٠٠ و ٢٠٠٤ بنسبة ١٧ في المائة، أي إننا نسير كما ينبغي نحو هدفنا المحدد لعام ٢٠١٠. ولكن الحفاظ على هذا الزخم يزداد صعوبة. فثمة مؤشرات على أننا بحاجة إلى البحث عن أفكار جديدة وانتهاج ممارسات أفضل إذا أردنا تحقيق هدفنا.

وتحرص أستراليا على التعلم من تجارب البلدان الأخرى. فهناك في العالم قدر هائل من أنشطة تحقيق السلامة على الطرق وقدر كبير من المعرفة المتراكمة للاستفادة منها. ونحن نقدر دائما فرص تبادل المعلومات مع زملائنا الدوليين والتعاون معهم بشأن المسائل ذات الاهتمام المشترك. ونشجع الآخرين على انتهاج رؤية مماثلة. وفي ذلك السياق، تقدر أستراليا ما ورد في مشروع القرار من إعادة تأكيد للالتزام بالتعاون الدولي في مجال السلامة على الطرق وتشيد بذلك.

السيد هانيسون (أيسلندا) (تكلم بالانكليزية): أود

أن أشكر الأمين العام على التقرير المرحلي عن تنفيذ القرار ٢٨٩/٥٨ (A/60/181). وأود أيضا أن أشيد بعمان على إصرارها، طوال عدد من السنوات، على لفت الانتباه إلى هذا التهديد الخطير لأمن البشر في العالم.

وتتجلى خطورة هذه القضية في الإحصائيات. فحوالي ١,٢ مليون شخص يموتون سنويا في حوادث الطرق - وهذا رقم مشابه لمعدلات موتى الملاريا أو فيروس نقص المناعة البشرية/الإيدز، كما أشار متكلمون سابقون. وفي الوقت نفسه، يتطلب حل المشكلة إلى حد كبير إقناع سائقي السيارات - أي الكثيرين منا - بتغيير سلوكنا.

ولقد أخذت أيسلندا بجدية توصيات التقرير العالمي عن الوقاية من الإصابات الناجمة عن حوادث المرور. وبخلاف بلدان أخرى عديدة، فإن الأغلبية العظمى من حوادث الطرق القاتلة في أيسلندا الآن لا تحدث في المدن.

أو الطيش أو القدر في فقدان إحدى الأرواح، فإن ذلك يذكرنا بأنه رغم التقدم المحرز من خلال المعالجة الجماعية لقضية السلامة على الطرق، سواء داخل منظومة الأمم المتحدة أو خارجها، لا تزال المسألة بعيدة من أن تعتبر مهمة منجزة تماماً.

وتوفير التمويل للحد من الإصابات الناجمة عن حوادث المرور على الطرق لا يواكب نطاق المشكلة ولا يكفي عموماً لتنفيذ حملات التوعية الضرورية أو إنشاء الآليات اللازمة للإشراف والتقييم ورصد النتائج.

وكما ورد في الفقرة ٢ من تقرير الأمين العام (الوثيقة A/60/181)،

”ويجب على المجتمع الدولي أن يضطلع بالريادة عن طريق مساعدة البلدان في تحديد التدخلات المتعلقة بالسلامة على الطرق التي ثبتت فعاليتها، وفي تنفيذها في هذه البلدان بطريقة تتلاءم مع كل إطار ثقافي“.

وفي بلدي، الأرجنتين، وبناء على ولاية دستورية، تستطيع كل مقاطعة أن تضع تشريعاتها الخاصة بشأن المرور على الطرق. ولكي تنفادى تداخل المعايير فيما بين المقاطعات، قام الكونغرس الوطني، الذي تمثل فيه المقاطعات على مستوى الشيوخ، بسن القانون الوطني للمرور على الطرق في عام ١٩٩٥، بتأييد من كل المقاطعات. ويمثل ذلك القانون سياقاً قانونياً يحول للسلطات الوطنية أن تمارس السيطرة فيما يتصل بالمرور على الطرق الوطنية، حصرياً، ويشمل ذلك كل ما يتعلق بالشؤون ذات الصلة بالهيكل المادي والصيانة والرقابة على حقوق الامتياز والأوزان المسموح بتحميلها. وتمارس السلطات المحلية - سلطات المناطق أو البلديات - الرقابة المباشرة على كل الجوانب الأخرى المتصلة بالمرور على الطرق.

الآلي لرصد السرعة، وهو مشروع طويل الأجل ويتطلب إعداداً تقنياً وربما تشريعاً جديداً.

إننا نعلم أن موت ١,٢ مليون فرد، مهما كان ذلك مأساوياً، ليس سوى قمة جبل الجليد من المعاناة التي تسببها حوادث المرور. فحوادث المرور لها أثر اقتصادي كبير على العديد من الأسر وبالتالي على العديد من الاقتصادات الوطنية. وتفخر أيسلندا مرة أخرى بأن تكون مقدمي مشروع القرار A/60/L.8، الذي عرضه في وقت سابق اليوم صديقي السفير فؤاد الهنائي.

السيد سواريس سالفيا (الأرجنتين) (تكلم

بالإسبانية): اتبع وفد الأرجنتين قيادة سلطنة عمان عبر بعثتها هنا في الأمم المتحدة في مناقشة المنظمة لموضوع السلامة على الطرق. وكما تكشف الإحصائيات، تظل الظاهرة أزمة حقيقية في مجال الصحة العامة وتضر على وجه الخصوص بأضعف الشرائح السكانية في البلدان النامية.

وثمة تنبؤ منذر بالخطر من منظمة الصحة العالمية بأنه ما لم نعمل معاً بشكل عاجل على الصعيد العالمي، قبل عام ٢٠٢٠، قد تصبح أحداث الطرق ثالث أكبر سبب للوفيات والإعاقة، إلى جانب الملاريا والسل وفيروس نقص المناعة البشرية/الإيدز. ولقد حاولت دراسات عديدة من منظورات مختلفة تعزيز وتشجيع زيادة التعاون، والابتكار والالتزام لتحسين السلامة على الطرق في شتى أنحاء العالم. ورغم أن العوامل المتعلقة بالسلامة على الطرق عديدة، فإن كل تلك الدراسات تتفق على إبراز الأسباب البشرية والآلية والخاصة بالبنية التحتية باعتبارها أسباباً حاسمة.

وصحيح أن للعديد من القطاعات دوراً هاماً في منع الوفيات أو الإصابات الناجمة عن حوادث المرور؛ ومن هنا تكون الحاجة إلى العمل مع المجتمع المدني والقطاع الخاص والمجتمع الأكاديمي. وعندما يتسبب الافتقار إلى المهارة

السيدة بنتو لوبيث دالفا (غينيا - بيساو) (تكلمت بالانكليزية): وفدي يود أن ينضم إلى قائمة مقدمي مشروع القرار A/60/L.8.

السيد فيلغيراس ريفيرو (كوبا) (تكلم بالإسبانية): وفدي كذلك يود أن يضيف اسمه إلى قائمة مقدمي مشروع القرار.

الرئيس بالنيابة (تكلم بالانكليزية): أرجو من الوفود المهتمة بالاتصال بالأمانة العامة والتوقيع على الاستمارات اللازمة.

هل لي أن أعتبر أن الجمعية تقرر اعتماد مشروع القرار A/60/L.8؟

السيد سواريز سالفيا (الأرجنتين) (تكلم بالإسبانية): قبل البت في مشروع القرار، أود إدخال بضعة تعديلات على النسخة الإسبانية، إن أذنتم لي.

الرئيس بالنيابة (تكلم بالانكليزية): أرجو من ممثل الأرجنتين أن يتصل بالأمانة العامة لتقديم تلك التعديلات.

هل لي أن أعتبر أن الجمعية مستعدة الآن لاعتماد مشروع القرار A/60/L.8؟

اعتمد مشروع القرار (القرار ٦٠/٥).

الرئيس بالنيابة (تكلم بالانكليزية): هل لي أن أعتبر أن الجمعية العامة ترغب الآن في أن تحتتم نظرها في البند ٦٠ من جدول الأعمال؟

تقرر ذلك.

رفعت الجلسة الساعة ١٢/٣٠.

ويشارك المجتمع المدني في الأرجنتين مشاركة جوهرية نشطة في هذا الميدان - وينصب إسهامه المهم والواسع النطاق أساساً على التوعية بالمرور على الطرق على كل المستويات.

وكون أن هذا المخفل قرر مناقشة تلك المسألة وأن عدد المشاركين في تقديم مشروع القرار ما فتئ يزداد إنما يبين القبول الكبير من جانب الدول الأعضاء لحقيقة أننا إن أردنا التوصل إلى حل لهذه الأزمة، فلا غنى عن حسن النوايا والالتزام على الصعيد السياسي.

ودور الدول على كل مستوى أمر ضروري لكفالة السلامة على الطرق. ونحن نؤيد مشروع القرار هذا والتوصيات المختلفة الواردة في تقرير الأمين العام (الوثيقة A/60/181) بغية الإسراع بتنفيذ الأنشطة المتصلة بالسلامة على الطرق في شتى أنحاء العالم. فإذا ما اتبعنا تلك التوصيات، فقد نتخذ أكثر من خمسة ملايين نسمة خلال السنوات الخمس عشرة القادمة.

الرئيس بالنيابة (تكلم بالانكليزية): استمعنا إلى آخر المتكلمين في مناقشة هذا البند.

تبت الجمعية الآن في مشروع القرار A/60/L.8، المعنون "تحسين السلامة على الطرق في العالم".

وقبل أن نشرع في البت، أود أن أعلن أن البلدان التالية انضمت إلى مقدمي مشروع القرار A/60/L.8 بعد تقديمه: بلجيكا، جامايكا، الجماهيرية العربية الليبية، فرنسا، مدغشقر، اليمن.

السيد الحميمي (العراق) (تكلم بالانكليزية): يود وفدي أن ينضم إلى مقدمي مشروع القرار A/60/L.8.

السيدة دفتيان (أرمينيا) (تكلمت بالانكليزية): أود الإحاطة بأن وفدي يود الانضمام إلى قائمة مقدمي مشروع القرار هذا أيضاً.