

المحاضر الرسمية

الجمعية العامة



الدورة الثانية والسبعون

الجلسة العامة ٨٢

الخميس، ١٢ نيسان/أبريل ٢٠١٨، الساعة ١٠/٠٠

نيويورك

الرئيس: السيد لايتشاك (سلوفاكيا)

نظراً لغياب الرئيس، تولّى الرئاسة نائب الرئيس، السيد بيريرا (سري لانكا).

افتتحت الجلسة الساعة ١٠/١٠.

البند ١٢ من جدول الأعمال

تحسين السلامة على الطرق في العالم

مذكرة من الأمين العام (A/72/359)

مشروع القرار (A/72/L.48)

وجرى تذكيرنا في الأسبوع الماضي بحقائق شخصية مخزنة جدا وراء تلك القصص. فقد ترك حادثان مأساويان في كندا والهند، كمثالين فقط، أسرا ومجتمعات في حالة تخبّط تام. وأود أن أعرب عن خالص تعازي لجميع المتضررين من الحادثين.

يسلم مشروع القرار A/72/L.48، المقدم إطار هذا البند من جدول الأعمال، بأن عدد الحوادث في العالم لا يزال مرتفعاً بشكل غير مقبول وبأنه بوتيرة التقدم الحالية يستحيل بلوغ الغاية ٣-٦ من أهداف التنمية المستدامة المتمثلة في خفض عدد الوفيات والإصابات الناجمة عن حوادث المرور إلى النصف بحلول عام ٢٠٢٠. وأشكر الاتحاد الروسي، بصفته المقدم الرئيسي لمشروع القرار، وجميع الدول الأعضاء على تسليط

الرئيس (تكلم بالإنكليزية): أعطي الكلمة الآن لنائبة الأمين العام، السيدة أمينة محمد.

نائبة الأمين العام (تكلمت بالإنكليزية): من دواعي سروري البالغ أن أنضم إلى الدول الأعضاء اليوم لأتكلم عن موضوع هام للغاية - المناقشة بشأن السلامة على الطرق.

أصبحت الوفيات والإصابات الناجمة عن حوادث المرور على الطرق شاغلا عالميا خطيرا وملحا. ففي كل عام، يموت

يتضمن هذا المحاضر نص الخطب والبيانات الملقاة بالعربية وترجمة الخطب والبيانات 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 U-0506, (verbatimrecords@un.org). وسيعاد إصدار المحاضر المصوّبة إلكترونياً في نظام الوثائق الرسمية للأمم المتحدة (<http://documents.un.org>)



لكفالة التأزر والكفاءة والعمل المنسق في تحقيق نتائج على أرض الواقع. وبفضل ذلك، أمامنا فرصة حقيقية لإنقاذ ملايين الأرواح في جميع أنحاء العالم ومنع حدوث الإصابات والمعاناة وفقدان الفرص المرتبط بحوادث الطرق. وأدعو جميع أصحاب المصلحة في مجال السلامة على الطرق، بما في ذلك الدول الأعضاء، إلى التبرع للصندوق وإلى تكثيف الجهود لتحقيق الأهداف العالمية للسلامة على الطرق.

الرئيس بالنيابة (تكلم بالإنكليزية): أشكر نائبة الأمين العام على بيانها.

أعطي الكلمة الآن لممثل الاتحاد الروسي لعرض مشروع القرار A/C.1/71/L.48.

السيد غوروفوي (الاتحاد الروسي) (تكلم بالروسية): لقد كانت السلامة على الطرق ولا تزال واحدة من أشد المسائل إلحاحاً في المجتمع الحديث. وتترك الوفيات والإصابات الناجمة عن حوادث المرور أثراً سلبياً على التقدم الاجتماعي والاقتصادي والتنمية المستدامة للدول.

ومن المهم أن موضوع السلامة على الطرق قد رسخ مكانته على جدول أعمال الجمعية العامة، ليس ذلك فحسب، بل أصبح جزءاً لا يتجزأ من خطة التنمية المستدامة لعام ٢٠٣٠. ويدل إدماج الغايات المناظرة لأهداف التنمية المستدامة ذات الصلة على اعتراف المجتمع الدولي بالحاجة إلى اتخاذ إجراءات منسقة في هذا المجال.

وقد دأبنا على تنفيذ مجموعة من التدابير الرامية إلى تحسين السلامة على الطرق في روسيا. ويجري ذلك عملاً بقرارات رئيس وحكومة الاتحاد الروسي على أساس برنامج الأهداف الاتحادي بشأن تحسين السلامة على الطرق حتى عام ٢٠٢٤ واستراتيجية الاتحاد الروسي للسلامة على الطرق، التي اعتمدها الحكومة قبل أسبوعين. ونحن نركز على ستة مجالات رئيسية ذات أولوية،

الضوء على الحالة المسأوية التي يمكن تفاديها وعلى تحديد سلسلة من الخطوات للتصدي لها.

واستشرافاً للمستقبل، من المهم الاعتراف بالزيادة المتوقعة في التوسع الحضري واستخدام السيارات وتطوير الهياكل الأساسية وامتلاك المركبات في جميع أنحاء العالم. ويجب أن نتخذ تدابير لمنع الوفيات والإصابات الناجمة عن حوادث المرور، والتي تواصل التسبب في خسائر متزايدة في الأرواح. والمؤتمر الوزاري العالمي الثالث المقترح بشأن السلامة على الطرق، المقرر عقده في السويد في عام ٢٠٢٠، يمكن أن يقدم إسهاماً هاماً.

وبالإضافة إلى ذلك، وبناء على طلب الجمعية العامة إلى الأمين العام، يسرني أن أشير إلى أنه تم الآن إنشاء صندوق الأمم المتحدة الاستثماري للسلامة المرورية لدعم تنفيذ الخطة العالمية لعقد العمل من أجل السلامة على الطرق ٢٠١١-٢٠٢٠ وأهداف التنمية المستدامة المتصلة بالسلامة على الطرق.

وقد انطوى الوصول إلى تلك النقطة على رحلة طويلة قطعها الكثيرون. وأشكر اللجنة الاقتصادية لأوروبا والمبعوث الخاص للأمين العام المعني بالسلامة على الطرق، السيد جان تود، على التزامهما وقيادتهما. وكذلك أشكر الشركاء الآخرين في منظومة الأمم المتحدة والدول الأعضاء والمجتمع المدني وأصحاب المصلحة الآخرين على ما قدموه من دعم، وأود أن أشيد بكيانات القطاع الخاص التي تعهدت بتقديم مساهمات أولية لصندوق الأمم المتحدة الاستثماري للسلامة المرورية على وقتهم في مساعدتنا على بلورة تلك الطموحات.

ويجب علينا أن نبدأ الآن في تجميع مواردنا وخبراتنا لترك أثر حقيقي على أهدافنا العالمية خلال السنوات الثلاث المتبقية من عقد العمل من أجل السلامة على الطرق ومدة خطة التنمية المستدامة لعام ٢٠٣٠.

وفي ضوء مشروع القرار المقدم في إطار هذا البند وإنشاء صندوق الأمم المتحدة للسلامة على الطرق، ثمة فرصة جديدة

الدور الخاص لمبعوث الأمم المتحدة الخاص المعني بالسلامة على الطرق، السيد جون تودت، في تنفيذ تلك المبادرات.

كما نرحب بقرار الأمين العام إنشاء الصندوق الاستثماري للسلامة على الطرق. وقد اتخذ المجتمع الدولي بالفعل خطوات حاسمة أسفرت عن تحقيق نتائج إيجابية. ولذلك، شهدنا خلال الأعوام القليلة الماضية في العديد من الدول انخفاضاً في معدلات الوفيات والإصابات الناجمة عن حوادث المرور على الطرق. ومع ذلك، لا يزال هناك الكثير الذي يتعين القيام به. ولهذا السبب، يتشرف الاتحاد الروسي بعرض مشروع قراره المعنون "تحسين السلامة على الطرق في العالم".

ويستند مشروع القرار إلى قرارات الجمعية العامة ذات الصلة، ويعكس الإنجازات التي حققتها المجتمع الدولي بشأن مسألة السلامة على الطرق. ويركز على تعزيز التعاون المتعدد الأطراف بهدف تقليل عدد الإصابات الناجمة عن حوادث المرور. ويسلط الضوء على حقيقة أنه لا يمكن الاستجابة بصورة فعالة للتحديات العالمية للسلامة على الطرق، إلا إذا شارك فيها جميع أصحاب المصلحة، بما في ذلك القطاع الخاص والمجتمع المدني. وينبغي الإشادة بالجهود التي تبذلها المنظمات الدولية في إطار منظومة الأمم المتحدة. ويرحب مشروع القرار بالخطوات التي اتخذتها الدول الأعضاء من أجل الانضمام إلى الصكوك القانونية الدولية ذات الصلة ولوضع إطار تشريعي وطني شامل في مجال السلامة على الطرق، مع مراعاة عوامل الخطر الرئيسية. كما يرحب بالاهتمام الذي تحظى به الصلة بين السلامة على الطرق والتنقل المستدام في الخطة الحضرية الجديدة - المؤئل الثالث. وكما يتضمن الإشارة بصفة خاصة إلى الأنشطة المضطلع بها للتحضير لأسبوع الأمم المتحدة الثالث للسلامة على الطرق في العالم، حيث تم التركيز على السرعة المفرطة كعامل خطر رئيسي.

بما في ذلك نشر ثقافة أخلاقيات مستخدمي الطرق وتحقيق المستوى اللائق من الوعي القانوني وزيادة سلامة الأطفال والمشاة لحمايتهم من الحوادث والآثار ذات الصلة ووضع نظام لتقديم المساعدة إلى الضحايا. في إطار تنفيذ المشاريع المبتكرة، تنشأ فرص جديدة تجعل المرور على الطرق أكثر أماناً، بما في ذلك عن طريق التقليل لأدنى حد من تأثير العامل البشري على تشغيل مختلف النظم.

وانخفض عدد الوفيات الناجمة عن حوادث المرور على الطرق بواقع الثلث على مدى السنوات الست الماضية، بفضل التدابير المتخذة. ونجحنا، في الوقت نفسه، في خفض معدل الوفيات بين مستخدمي الطرق المعرضين للخطر، وتحديدًا في صفوف القصر بمقدار الربع، وبين المشاة بمقدار الثلث، وبين راكبي الدراجات النارية بمقدار النصف. وقد تحقق هذا التقدم في سياق زيادة كبيرة في عدد المركبات، الذي نما بنسبة ٢٠ في المائة خلال نفس الفترة الزمنية. فهناك الآن ٥٥ مليون مركبة على الطرق.

لقد تم تعزيز التعاون الدولي في مجال السلامة على الطرق بشكل كبير منذ إدراج البند المتعلق بالسلامة على الطرق في جدول أعمال الجمعية العامة بمبادرة من سلطنة عمان في عام ٢٠٠٣. وأعلنت الجمعية العامة الفترة من ٢٠١١ إلى ٢٠٢٠ عقدا للعمل من أجل السلامة على الطرق، وذلك في إطار متابعة قرارات المؤتمر الوزاري العالمي الأول بشأن السلامة على الطرق، الذي عُقد في موسكو في عام ٢٠٠٩.

بدأت عملية التنفيذ العملي لخطوات إدماج عقد العمل في إطار أهداف التنمية المستدامة بعد المؤتمر الثاني، الذي عُقد في برازيليا في عام ٢٠١٥. وأدى ذلك إلى إطلاق إجراءات واسعة النطاق لتثبيت معدلات الوفيات المتوقعة الناجمة عن حوادث المرور على الطرق، ومن ثم تقليلها. ونود أيضا أن نبرز

والسبب الرئيسي للوفاة بين أولئك الذين تتراوح أعمارهم بين ١٥ و ٢٩ عاماً. وهذا الوضع غير مقبول، حيث يظهر أن أنظمة النقل البري لدينا في جميع أنحاء العالم غير آمنة بطبيعتها، وأن خطأ بشريا واحداً يمكن أن يؤدي إلى كارثة للأفراد والأسر والمجتمعات.

لقد اتخذت أوروبا موقفاً واضحاً من هذه المشكلة الصحية الكبيرة. ووفقاً لكتابنا الأبيض بشأن النقل العام، ستقترب أوروبا بحلول عام ٢٠٥٠، من هدف عدم حدوث خسائر في الأرواح على الطرق - رؤية واضحة لن تتحقق بين عشية وضحاها. ويعد وجود نظام يتضمن غايات مرحلية وطوعية، ومؤشرات خاصة بالسلامة، أداة مفيدة لتوجيه جهودنا على طول الطريق. وتحقيقاً لذلك، اتفقنا على أهداف التنمية المستدامة في شهر أيلول/سبتمبر ٢٠١٥، بما في ذلك الغاية ٣-٦، التي ترمي إلى خفض عدد الوفيات والإصابات الناجمة عن حوادث المرور على الطرق إلى النصف بحلول عام ٢٠٢٠. وفي هذا الصدد، فإن المؤتمر الوزاري العالمي الثالث المقبل المعني بالسلامة على الطرق، المقرر أن يعقد في السويد في عام ٢٠٢٠، بالتزامن مع نهاية عقد العمل بشأن السلامة على الطرق والفترة التي تسبق عام ٢٠٣٠، وإنشاء صندوق الأمم المتحدة الاستثماري للسلامة على الطرق، الذي سيطلق اليوم، ومشروع القرار بشأن تحسين السلامة على الطرق في العالم، برهان واضح وجديد على الجهود الدولية المستمرة لتحقيق أهدافنا الصعبة.

ولمنع الإصابات الناجمة عن حوادث المرور وتطوير نظام مأمون للنقل البري، فإننا بحاجة إلى اتباع نهج شامل وشمولي بمشاركة جميع أصحاب المصلحة. ويشكل الإطار الأوروبي لسياسات السلامة على الطرق للفترة ٢٠١١-٢٠٢٠، الذي يوجه جهودنا صوب الإسهام في جعل الطرق أكثر أماناً، مثلاً جيداً على ذلك. إنه يركز على أولويات رئيسية جديدة مثل تقليل عدد الحوادث على الطرق الريفية وتلك التي تنطوي

ويدعو النص جميع الدول الأعضاء في الأمم المتحدة إلى استخدام الغايات العالمية الـ ١٢ لعوامل الخطر المتعلقة بالسلامة على الطرق، التي وضعتها منظمة الصحة العالمية لرصد التقدم المحرز على المستويات الوطنية والعالمية والإقليمية. ويرحب مشروع القرار بالعرض الذي قدمته حكومة السويد لاستضافة المؤتمر الوزاري العالمي الثالث للسلامة على الطرق في عام ٢٠٢٠ لاستعراض التقدم المحرز في تحقيق أهداف عقد العمل. ونتوقع خلال ذلك الحدث، أن يتم استعراض مجموعة التدابير المعتمدة كجزء من عقد العمل وتقييم التقدم المحرز نحو تحقيق الغاية ٣-٦. إننا نتمنى النجاح لزملائنا السويديين في تنظيم هذا المؤتمر الهام. ونود أن نعلمهم أننا سنقدم أي مساعدة إضافية مطلوبة لتنظيم هذا الحدث.

ونعرب عن امتناننا الصادق لجميع الوفود التي ساهمت في المشاورات التي أدت إلى الاتفاق على مشروع القرار، وكذلك جميع الأطراف المهتمة. ونود أن نشكر زملائنا في منظمة الصحة العالمية ولجنة الأمم المتحدة الاقتصادية لأوروبا، على إسهاماتهم الكبيرة في قضيتنا المشتركة. ونحث جميع الدول الأعضاء على تأييد مشروع القرار وتدعوها إلى الانضمام إلى مقدمي مشروع القرار.

الرئيس بالنيابة (تكلم بالإنكليزية): أعطي الكلمة الآن للمراقب عن الاتحاد الأوروبي.

السيد فان دن أكير (الاتحاد الأوروبي) (تكلم بالإنكليزية): يشرفني أن أتكلم باسم الاتحاد الأوروبي.

يرحب الاتحاد الأوروبي باعتماد مشروع القرار المعنون "تحسين السلامة على الطرق في العالم" بتوافق الآراء (A/72/L.48). ونود بصفة خاصة أن نشكر الاتحاد الروسي ونشيد به على قيادته وجهوده لتيسير التوصل إلى هذه النتيجة. يصاب كل عام ٥٠ مليون شخص بسبب حوادث الطرق، التي تعتبر سبباً رئيسياً للوفاة على الصعيد العالمي

البلدان في جميع أنحاء العالم بالفعل إمكانية تفادي مقتل الناس أو إصابتهم بجراح خطيرة في حوادث المرور، وذلك من خلال اتباع نهج كلي ومتعدد القطاعات. فلنستفد من تلك التجارب. ولا يسعنا أن نتقاعس بشأن السلامة على الطرق. فحياة ملايين البشر على المحك.

السيدة بيكو (موناكو) (تكلمت بالفرنسية): إن عددا كبيرا جدا من الناس يُقتلون على الطرق. إنه وباء عنيف وصامت، يؤدي بحياة الأطفال المتجهين إلى المدرسة والأبرياء، والذين يُنهى حياتهم أشخاص يقودون سياراتهم تحت تأثير الكحول أو سائقو مركبات لا ينبغي السماح لها بالسير على الطرق. ونحن نفقد أكثر من مليون شخص في كل عام. ويضاف إلى ذلك عشرات الملايين من الجرحى، والذين يصبح الكثيرون منهم من ذوي الإعاقة. وحوادث الطرق هي السبب الرئيسي للوفاة بين الشباب الذين تتراوح أعمارهم بين ١٥ إلى ٢٩ عاما، وقراءة نصف القتلى على الطرق هم من مستخدميها المعرضين للخطر.

ويتمثل إحصاء آخر مثير للقلق في الفجوة بين البلدان المرتفعة الدخل وبين البلدان المنخفضة أو المتوسطة الدخل، والتي تقع فيها نسبة ٩٠ في المائة من الوفيات الناجمة عن حوادث الطرق على الرغم من أنها لا تضم سوى ٥٤ في المائة من المركبات المستخدمة في جميع أنحاء العالم. ومن ثم، فإننا نؤكد أهمية مشروع القرار A/72/L.48، الذي سنعتمده لاحقا والذي تشارك موناكو في تقديمه والذي يدعو إلى العمل لتحسين البنى التحتية للطرق وتعزيز سلامة المركبات وتغيير السلوك الخطير لمستخدمي الطرق وزيادة القدرة على الاستجابة للحوادث، ويدعو البلدان التي لم تنضم إلى صكوك الأمم المتحدة القانونية ذات الصلة ولم تنفذها بصورة كاملة حتى الآن إلى أن تفعل ذلك.

ونثني على الالتزام المثالي للمبعوث الخاص المعني بالسلامة على الطرق، والذي أدت جهوده إلى إنشاء صندوق الأمم المتحدة الاستئماني للسلامة المرورية. وهذه أداة جديدة ستتمكننا

على مستخدمي الطرق المعرضين للخطر، مثل المشاة وراكبي الدراجات والدراجات النارية والأطفال وكبار السن. بالإضافة إلى ذلك، فنحن نبني على الالتزامات السابقة لتعزيز الضوابط والجزاءات، ودعم المبادرات الوطنية لمكافحة القيادة تحت تأثير الكحول والمخدرات، والاستثمار في البنية التحتية للطرق وتحسين أحوال حركة المرور، والتشريعات المتعلقة برخص القيادة ومعايير اللياقة البدنية للقيادة. وقد أدت هذه التدابير إلى خفض عدد حوادث الطرق بنسبة ٢٠ في المائة بين عامي ٢٠١٠ و ٢٠١٧.

وحتى إذا كان معدل الوفيات على الطرق الإقليمية في الاتحاد الأوروبي هو الأدنى في جميع أنحاء العالم، فإنه لا يزال غير مقبول. ونحن ملتزمون بتعزيز جهودنا، كما عبر عن ذلك وزراء النقل في الاتحاد الأوروبي بوضوح في شهر آذار/مارس ٢٠١٧ في إعلان فاليتا حول تحسين السلامة على الطرق. إن هذا الزخم السياسي يوجه عملنا بشأن إطار سياسات طموح جديد للفترة ٢٠٢٠-٢٠٣٠. ويجب أن نواصل تبادل أفضل الممارسات على الصعيد العالمي، وتبادل المعلومات على المستويات الوطنية والإقليمية والعالمية، مع المشاركة النشطة من جانب المجتمع المدني والقطاع الخاص.

ويتعين علينا أيضا تعزيز جهودنا الرامية لدمج السلامة في خطة أوسع للمدن ووسائل النقل المستدامة. إننا نعرف القتل الرئيسي على الطرق - السرعة غير المناسبة والقيادة في حالة سكر، وتشتيت الانتباه، وعدم ربط حزام الأمان. ولزيادة الأمان على الطرق، لا بد من العمل لتعزيز أمان البنى التحتية للطرق وتحسين أمان المركبات وترسيخ السلوك السليم لدى مستخدمي الطرق. ويشمل ذلك تنفيذ وإنفاذ القوانين المناسبة، فضلا عن اتخاذ تدابير غير قسرية من قبيل جهود التثقيف والتوعية.

وعلى الرغم من أن الإصابات الناجمة عن حوادث المرور تمثل مشكلة رئيسية من مشاكل الصحة العامة وأن التحديات تبدو هائلة أحيانا، نعتقد أن هناك آملا. وقد أثبت العديد من

ترسانة قانونية قوية، جرى تعزيزها مؤخرا، لمعاقبة الجناة. كما أن موناكو تعاقب بشدة مستخدمي الطرق الذين يتصرفون بطريقة خطيرة، بما في ذلك القيادة تحت تأثير الكحول أو المؤثرات العقلية.

ويشكل تنظيم المرور تحديا كبيرا للسلامة على الطرق، على الصعيد الوطني والدولي. وتعرض الزيادة في عدد سكان العالم والتنقل اليومي إلى مكان العمل ومنه بلداننا ومدننا وهياكلها الأساسية لضغوط متزايدة. ويشكل ذلك شاغلا يوميا لبلدي، حيث يزيد تدفق الناس يوميا نظرا لعدد الأشخاص القادمين للعمل. وفي هذا الصدد، فإن بلدي يعكف على تنفيذ تدابير ملموسة لإيجاد حلول مبتكرة ومرنة لجعل طرقنا أكثر أمانا. ونظرا لأن إقليمنا صغير، تُعطى الأولوية لوسائل النقل غير الآلية. وأطلقت الحكومة برنامجا في عام ٢٠١٧ لتحديد ما يُسمى بحلول المدن الذكية. وعينت الحكومة وفدا مشتركا بين الوزارات لتولي المسؤولية عن الانتقال الرقمي. فالتكنولوجيا ينبغي أن تيسر مراقبة تدفقات الطرق وأن توفر بدائل لمستخدميها وأن تدير حالات الطوارئ والحوادث، مما سيجعلها أكثر أمانا واستجابة.

وتؤيد موناكو أيضا العديد من المبادرات والمشاريع الرامية إلى اختبار وتحسين أساليب النقل المستقبلية والترويج لها. وفي هذه اللحظة تحديدا، كما حدث منذ عام ٢٠٠٦، تستضيف موناكو المعرض الإيكولوجي لمصادر الطاقة المتجددة للمركبات، والذي يجمع بين العديد من الجهات الفاعلة في قطاع وسائل النقل غير الآلية بغية تبادل المعارف والتفكير في الحلول المستقبلية.

ويمكن لأي شخص كان ضحية لحادث مروري أن يشهد على مدى أهمية ترجمة الأقوال إلى أفعال عندما يتعلق الأمر بالسلامة على الطرق. إن حوادث الطرق تكلف معظم البلدان ٣ في المائة من ناتجها القومي الإجمالي. ومن ثم، فإن سياسات السلامة على الطرق ليست مجرد ضرورة للسلامة العامة، ولكنها

من دعم تنفيذ أهداف التنمية المستدامة المتصلة بالسلامة على الطرق، ونشجع جميع الجهات الفاعلة على المشاركة في هذا الجهد.

يتضمن التقرير المرحلي العالمي عن السلامة على الطرق (انظر A/72/359)، الذي قدمته منظمة الصحة العالمية، تقييما للنتائج التي حققتها مختلف الجهات الفاعلة في جهودها الرامية إلى بلوغ أهداف عقد العمل من أجل السلامة على الطرق ٢٠١١-٢٠٢٠، قبل اجتماعنا في السويد في عام ٢٠٢٠. وتشدد موناكو بوجه خاص على أهمية التوصيات المقدمة من منظمة الصحة العالمية لتشجيع الدول الأعضاء على بذل مزيد من الجهود، بما في ذلك تعزيز التشريعات والاستثمار في الحلول التكنولوجية المبتكرة، من حيث الهياكل الأساسية ونظم النقل، وتحسين جودة البيانات المتعلقة بالسلامة على الطرق من خلال تنفيذ استراتيجيات تركز على مستخدمي الطرق المعرضين للخطر.

وتؤيد موناكو الاستنتاج الوارد في التقرير والذي يحث الدول على التعامل بشكل شامل مع السلامة على الطرق. وبلدي يعطي الأولوية للوقاية، وذلك في المقام الأول عن طريق تعليم مستخدمي الطرق مستقبلا. ولهذا السبب، تولى سلطات موناكو اهتماما خاصا لتدريس المخاطر والقواعد المنطبقة على جميع أنواع مستخدمي الطرق. وهذا التدريس إلزامي، وهو جزء من المناهج الدراسية في المدارس اعتبارا من المرحلة الثانوية. وهو أيضا وسيلة لتبيان الضعف الكبير لبعض فئات المستخدمين، ولا سيما المشاة أو ركاب الدراجات أو سائقي المركبات ذات العجلتين والتي يأتي الشباب في مقدمة مستخدميها. وبهذه الإجراءات، تهدف حكومة موناكو إلى تعزيز فهم العلاقة بين الأنظمة والمخاطر والحوادث. وعلاوة على ذلك، تولى الحكومة أهمية كبيرة للائتمثال لأنظمة المرور وتحارب بنشاط جميع أنواع عدم الاحترام على الطريق. ولهذا السبب، أعدت السلطات

عدد من التدابير القمعية الجادة، مثل إدخال نظام النقاط السلبية على رخص القيادة وإعلان الحرب على استخدام الكحول والمخدرات أثناء القيادة وتعزيز تدريب السائقين، وخاصة عن طريق تنفيذ تدابير لفترة ما بعد الحصول على الرخصة للسائقين الجدد، وتحسين شبكة الطرق وتطبيق نظام فعال للفحص الفني الدوري للمركبات والاضطلاع بحملات توعية على أساس منتظم، نجحنا في خفض عدد الوفيات إلى ٣٢ في عام ٢٠٠٠، أي أننا خفضناها بنسبة ٦٨ في المائة. وقد أظهرت أول أرقام اضطرت لعرضها بصفتي وزير النقل المعين مؤخرا في عام ٢٠١٣ زيادة في عدد الوفيات إلى ٤٥ - أي بنسبة ٤١ في المائة بالمقارنة مع عام ٢٠١٠. وما زال السبب الرئيسي هو تجاوز حدود السرعة أو السرعة غير الملائمة. ولم أتردد في العمل لحظة واحدة. وسعيت إلى تحقيق أقصى ما يمكن تحقيقه من أهداف واتخذت إجراء جريئا ببدء العمل بالكاميرات في لكسمبرغ. والأخطاء البشرية، سواء كانت السرعة أو الإرهاق أو القيادة في حالة سكر أو استخدام الهواتف المحمولة والأجهزة الأخرى، هي العوامل الرئيسية المتسببة في حوادث الاصطدام المرورية على الطرق في لكسمبرغ، كما في معظم البلدان الأخرى. وهذه تحديات مشتركة، ولكن ليست هناك أي حاجة لإضاعة الوقت في إيجاد ما هو قائم فعلا.

فقد أطلقت حكومة لكسمبرغ الحالية خطة عمل للسلامة على الطرق في عام ٢٠١٤، تشمل ٢٩ تدبيرا - تجمع بين الوقاية والقمع - بهدف التصدي للأسباب الكامنة وراء حوادث الطرق، الواحد تلو الآخر. والتدابير الرئيسية تتمثل في تعزيز نظام رخصة السياقة بالنقاط والغرامات وتدابير السلامة المتعلقة بالهياكل الأساسية للطرق والمناطق السكنية، وإنشاء مناطق تحدد فيها في السرعة في ثلاثين كيلومترا في الساعة، والفضاءات المشتركة، وتعزيز السلامة في ممرات الراجلين، ومراجعة السلامة على الطرق وممرات الدراجات - وبشكل عام، تصميم الشوارع.

استثمار لا يُقدر بثمن. ولا يمكن التركيز في التزامنا على جانب واحد فحسب، بل على جميع العناصر، وهي الهياكل الأساسية والمركبات والمستخدمون والرعاية بعد الحوادث. وتحقيق الخطة العالمية لعقد العمل من أجل السلامة على الطرق، الذي أعلنه في عام ٢٠١٠، ضرورة حتمية بالنسبة لكل دولة ممثلة في هذه القاعة، ولكل واحد منا. إنها ضرورة ملحة.

السيد باوش (لكسمبرغ) (تكلم بالإنكليزية): وفقا لإحصاءات منظمة الصحة العالمية لعام ٢٠١٥، فإن ٣ ٤٠٠ شخص لن يعودوا إلى منازلهم الليلة. لماذا؟ ببساطة، لأن سوء حظهم قادهم إلى الموت في حادث سيارة. هؤلاء ٣ ٤٠٠ إنسان لن يعودوا إلى منازلهم ليقولوا لأطفالهم أو زوجاتهم أو أزواجهم أو آبائهم أو أصدقائهم: طابت ليلتكم. وخلال أقل من ٢٠٠ يوم، فإن سكان بلدي، لكسمبرغ، سيهلكون بالكامل.

إن السلامة على الطرق مسألة من مسائل الصحة العامة على الصعيد العالمي، وهي مسؤولية عالمية، وبالتالي فإنها تحد دولي بالنسبة لنا جميعا والسلامة على الطرق مسألة تؤثر علينا جميعا بلا استثناء، بغض النظر عن اللغة التي نتكلمها أو الدولة التي ننتمي إليها أو الطبقة الاجتماعية التي قد نندرج ضمنها. وسواء كنا مشاة أو ركاب دراجات أو سائقين أو ركاب، فإن السلامة على الطرق تمثل تحديا مشتركا. ومن ثم، فإنه شرف عظيم لي أن أتكلم أمام جمهور يمثل الأمم المتحدة. وتوخيا للصراحة، فإن السلامة على الطرق هامة جدا بالنسبة لنا بدرجة لا تسمح لنا بالتواضع أو التصرف بتواضع. وعلى مر التاريخ، لم تكن نيويورك قط مكانا للإنجازات الصغيرة. وأود أن أقول ذلك بكل وضوح: لدي هدف غير قابل للتفاوض ولا يمكن التشكيك فيه، وهو هدف يعني عدم القبول بأي شيء سوى صفر من الوفيات وصفر من الإصابات الخطيرة في حوادث المرور.

خلال السبعينات من القرن الماضي، سجلت لكسمبرغ أكثر من ١٠٠ حالة وفاة نتيجة لحوادث المرور سنويا. وبفضل

الممرور على الطرق هي السبب الرئيسي لوفاة الشباب المتروحة أعمارهم بين ١٥ و ١٦ عاما، ومن ثم فهي تشكل تحديا كبيرا لمجتمعنا اليوم.

بيد أن السلامة على الطرق هي أحد المجالات التي يمكن فيها للتعاون في الأمم المتحدة أن يحقق نتائج ملموسة. واليوم، قدمنا إسهاما على ذلك النحو. فاعتماد مشروع القرار هذا سيكون خطوة هامة ليس فقط في تعزيز العمل بشأن السلامة على الطرق، ولكن أيضا في التوصل إلى مجتمع مستدام وتحقيق الأهداف الواردة في خطة التنمية المستدامة لعام ٢٠٣٠.

أولا، أود أن أعرب عن دعم السويد القوي للمبادئ التوجيهية المحددة في مشروع القرار. ونأمل أن يحفز الدول الأعضاء والجهات الأخرى صاحبة المصلحة في عملها بشأن السلامة على الطرق. كما أمل أيضا أن يمهّد السبيل أمام المزيد من التركيز والعمل الملموس بشأن السلامة على الطرق، مع تحسين مجموعة من الأدوات.

ثانيا، اسمحوا لي أيضا أن أعرب عن امتناننا للجميع على الترحيب بعرض السويد استضافة المؤتمر الوزاري العالمي الثالث للسلامة على الطرق في عام ٢٠٢٠، كما جاء في مشروع القرار. وقبل وضع جدول أعمال المؤتمر. سنعمل على ضمان التشاور مع جميع الجهات المعنية صاحبة المصلحة بشأن آرائها بشأن كيفية تحقيق التقدم، بدءا بفريق الأمم المتحدة المعني بالتعاون في مجال السلامة على الطرق، بعد ظهر هذا اليوم. وتسعى السويد إلى مواصلة العمل الهام لأسبوع الأمم المتحدة العالمي الأول للسلامة على الطرق في مسقط في عام ٢٠٠٧، والمؤتمر الرفيع المستوى الأولين الناجحين بشأن السلامة على الطرق - الأول في موسكو في عام ٢٠٠٩ والثاني في برازيليا في عام ٢٠١٥.

وسيجتمع المؤتمر الرفيع المستوى الثالث بين وفود الوزراء والممثلين المعنيين بالنقل والصحة والتعليم والسلامة وما يتصل

وفي أقل من أربع سنوات، انخفض عدد الوفيات الناجمة عن حوادث الطرق إلى ٢٥ شخصا، أي من ٤٥ شخصا في عام ٢٠١٣ إلى ٢٥ في عام ٢٠١٧، مما يدل على أن الشجاعة السياسية تنقذ الأرواح.

ولكن على الرغم من هذا الاتجاه المشجع فيما يتعلق بعدد الوفيات الناجمة عن حوادث الطرق، لا بد من مواصلة الجهود لأن كل وفاة وكل إصابة خطيرة على الطريق غير مقبولتين على الإطلاق. ولدي هدف ما زلت مؤمنا به. أعلم أنه لا شيء يتأتى بالإيمان فقط، ولكن يمكننا بلوغ هذا الرقم وسنفعل ذلك. ولدى الأمم المتحدة هدف واضح - تخفيض عدد الوفيات الناجمة عن حوادث المرور والإصابات الخطيرة إلى النصف بحلول عام ٢٠٢٠، رغم أن بلوغ ذلك الهدف أصبح صعبا للغاية. وما زالت رؤيتي هي عدم وقوع أي قتل وعدم تعرض أي شخص لإصابة خطيرة جراء حوادث المرور على الطرق، لا في بلدي فحسب، بل في جميع أنحاء العالم. ويجب إنهاء الألم والمعاناة الإنسانية والبؤس. فلنقم بذلك معا. ولتكن أهدافنا أهدافا طموحة، ولنعمل بجهد، ولنحلم أحلاما كبيرة.

السيدة راويت (السويد) (تكلمت بالإنكليزية): تؤيد السويد تأييدا تاما البيان الذي أدلى به المراقب عن الاتحاد الأوروبي، وتود أن تدلي ببعض الملاحظات الإضافية بصفتها الوطنية.

أولا، أود أن أهنئ الجمعية العامة سلفا على اعتماد مشروع القرار بشأن تحسين السلامة على الطرق في العالم (A/72/L.48). وأود أيضا أن أشكر الاتحاد الروسي على قيادته وجهوده في تيسير مشروع القرار.

يقتل أكثر من ١,٣ مليون شخص كل عام في حوادث المرور على الطرق، ويصاب ٥٠ مليون شخص بجروح. وتسعون في المائة من هذه الإصابات تحدث في البلدان النامية، مما يؤدي إلى زيادة فقر العديد من الناس الفقراء أصلا. إن حوادث

على الطرق في العالم. كما أود أن أشيد بالجهود البناءة التي قام بها المجتمع الدولي في مجال السلامة المرورية.

في كل عام يموت نحو ١,٣ مليون شخص في العالم نتيجة لحوادث الطرق. وهذه الحوادث هي السبب الأول للوفاة في صفوف الشباب الذين تتراوح أعمارهم بين ١٥ و ٢٩ عاماً، فضلاً عن الإصابات الناجمة عن حوادث المرور. وطبقاً للتقارير، تكلف حوادث الطرق البلدان نحو ٣ إلى ٥ في المائة من ناتجها المحلي. في عام ٢٠١١، أعلنت الأمم المتحدة الفترة ٢٠١١-٢٠٢٠ عقداً للعمل من أجل السلامة على الطرق، الذي تمثل في وقف الزيادة في عدد الوفيات الناجمة عن حوادث الطرق على الصعيد العالمي. وفي أيلول/سبتمبر عام ٢٠١٥، أضيفت إلى هذا الهدف غاية طموحة أخرى في إطار أهداف التنمية المستدامة، ضمن هدفها المتعلق بالصحة، تدعو إلى خفض عدد الوفيات والإصابات الناجمة عن حوادث الطرق بنسبة ٥٠ في المائة بحلول عام ٢٠٢٠. صوت وفد بلدي مؤيداً القرار المعروض علينا، وذلك استكمالاً للدور الذي تقوم به سلطنة عمان في مجال السلامة على الطرق، حيث كانت لها الريادة في طرح هذا الموضوع على الأمم المتحدة في عام ٢٠٠٣، ودورها في تنظيم أسبوع الأمم المتحدة الأول للسلامة على الطرق في عام ٢٠٠٧.

إن الجهود التي تبذلها حكومة بلادي والقطاع الخاص والمجتمع المدني في السلطنة، والوعي الذي نشأ بين كافة شرائح المجتمع قد حققا نتائج إيجابية في مجال السلامة على الطرق. وتشير الإحصاءات إلى أنه بالرغم من الزيادة المطردة في عدد المركبات في السلطنة، هناك في المقابل انخفاض في عدد الحوادث. فقد زاد انخفاض الحوادث من ٥ في المائة في عام ٢٠١٣ إلى ٢٥ في المائة في عام ٢٠١٦. وأدى هذا الانخفاض في الحوادث إلى انخفاض في عدد الوفيات بنسبة ٤٥ في المائة في عام ٢٠١٢ إلى عام ٢٠١٦ والله الحمد.

بذلك من مسائل تتعلق بإنفاذ قوانين المرور، فضلاً عن القيادة في مجال الأعمال التجارية، والمنظمات غير الحكومية، وأعضاء الأوساط الأكاديمية والمنظمات الدولية، أي، جميع الجهات المعنية المهتمة بتخفيض عدد الوفيات والإصابات الخطيرة الناجمة عن حوادث المرور أو القضاء عليها.

وسيكون هدف المؤتمر هو استعراض التقدم المحرز في تحقيق أهداف عقد العمل من أجل السلامة على الطرق ٢٠١١-٢٠٢٠ والغايات ذات الصلة الواردة في خطة التنمية المستدامة لعام ٢٠٣٠، فضلاً عن إتاحة الفرصة للدول الأعضاء من أجل مواصلة مناقشة السبل الكفيلة بتحقيق أهداف الخطة. كما سيكون من بين المهام الهامة للمؤتمر إعداد إعلان تطلعي بشأن الفترة التي تسبق عام ٢٠٣٠.

وفي الختام، لقد عملت السويد باستمرار منذ عام ١٩٩٧ وفقاً لرؤيتنا المتعلقة بوجود ألا يقع أي قتيل وألا يصاب أي شخص بجروح على الإطلاق بسبب حوادث المرور. وقد تعلمنا أشياء كثيرة في خضم ذلك. ولعل الدرس الأهم هو الحاجة إلى التعاون بصورة شاملة ومنهجية، في إطار نهج متعدد القطاعات ومع جميع أصحاب المصلحة المعنيين على جميع مستويات المجتمع.

وهناك الكثير مما يمكن قوله بشأن السلامة على الطرق، وهناك تجارب مثيرة للاهتمام المشترك، والأهم من ذلك كله، هناك عمل هام يتعين القيام به. فلنبدأ العمل بأسرع ما يمكن. ولذلك، أود أن أحتتم كلمتي بتوجيه الشكر إلى الجميع مرة أخرى، أود أن أعرب عن ترحيبي الحار بالجميع في السويد وفي المؤتمر الوزاري العالمي الثالث للسلامة على الطرق، في عام ٢٠٢٠.

السيد المغيري (عمان): في البداية، أود أن أشكر وفد الاتحاد الروسي على الجهود المبذولة في تيسير مشروع القرار المعروض علينا A/72/L.48. والشكر موصول لجميع الوفود التي شاركت في الاجتماعات والمفاوضات المتعلقة بتحسين السلامة

من ١٧٠٠ شخص في الحوادث نفسها. وذلك عدد كبير جدا بطبيعة الحال، وبتشاطر تصميم جميع الدول الأعضاء المشاركة في هذه المناقشة على مواصلة الحد من تلك الأرقام.

وتدل تجربتنا على مدى عدة عقود أنه ليس هناك شيئا حتميا فيما يتعلق بارتفاع مستويات الوفيات على الطرق، إلا أن تحسين السلامة على الطرق يتطلب اتخاذ الإجراءات على جميع الجبهات. ونحن بحاجة إلى طرق أكثر أمانا ومركبات أكثر سلامة المركبات ومستخدمي طرق أكثر سلامة أيضا. ولم ندرك الفوائد المشتركة لهذه المجالات الثلاثة إلا بكثير من الآلام والبطء. فلم تكن محاولتنا الأولى لتنوعية السائقين وحثهم على القيادة الآمنة فعالة إلا بعد أن عززناها بإجراءات إنفاذ قوية. وبالمثل، أصبح تصميم طرقنا أكثر أمانا بفضل هندسة الطرق المتقدمة، في حين تحسنت سلامة المركبات بشكل كبير بفضل تحسين التكنولوجيات المنقذة للحياة، مثل أحزمة المقاعد والوسائد الهوائية والتحكم الإلكتروني في ثبات المركبات. ويمكن لجميع البلدان أن تستفيد من اعتماد نهج متكامل مماثل وملائم لظروف حركة المرور وأنواع الإصابات فيها.

وكانت أحزمة المقاعد مثلا واضحا على تجربتنا الناجحة في بريطانيا. وطلب تزويد المركبات بها بداية في عام ١٩٦٧، إلا أن معدلات ارتدائها لا يزال منخفضا. وأطلقت حملات توعية بذلك في عقد التسعينيات للتشجيع على استخدام أحزمة المقاعد، فارتفعت معدلات ارتدائها إلى نحو ٤٠ في المائة. وفي بدايات عقد الثمانينيات أصبح ارتداء الأحزمة إلزاميا نتيجة للمبادرات المشتركة بين الأحزاب من أعضاء البرلمان. ويسرني انضمام أحد أعضاء البرلمان الذين قادوا تلك الحملة المنقذة للحياة إلى الوفد البريطاني في القاعة اليوم: السيد باري شيرومان. واليوم حقق ارتداء أحزمة المقاعد في بريطانيا ما يزيد على نسبة ٩٤ في المائة وتمكنا من إنقاذ أرواح عشرات الآلاف.

وقد قامت وزارة النقل والاتصالات بإنجاز مشاريع طرق تتناسب مع المتطلبات الحديثة والملائمة للبيئة، وتتسق مع متطلبات سلامة مستخدمي الطرق، وأصدرت القوانين لتنظيم عمليات النقل البري. وفي هذه الفترة، تنفذ الوزارة الخطة الرئيسية للنقل العام في السلطنة لتوفير منظومة كاملة تخدم جميع شرائح المجتمع وفقا لمعايير الجودة من أجل تخفيف الاختناقات المرورية والحد من استهلاك الوقود والآثار البيئية.

وفي الختام، أود أن أجدد شكري لكم ولعالي الأمين العام، متمنين أن تعزز الجهود الدولية المبذولة لتحقيق السلامة على الطرق، والعمل معا لتحقيق الهدف المشترك المتمثل في الحفاظ على الحياة البشرية.

السيد مايكل، أمير كينت (المملكة المتحدة) (تكلم بالإنكليزية): يسعدني أن أمثل المملكة المتحدة في هذه المناقشة الهامة والحسنة التوقيت. إنني في غاية الامتنان للحكومة البريطانية لإعطائي هذه الفرصة لمخاطبة الجمعية العامة بشأن السلامة على الطرق، التي ظلت تثير القلق الشديد بالنسبة لي على مدى سنوات عديدة. لقد قُتل في هذا القرن الحادي والعشرين ما يزيد على ٢٠ مليون شخص بينما أصيب كثير من ملايين الأشخاص إصابات خطيرة في حوادث الطرق في جميع أنحاء العالم. ووفقا لمنظمة الصحة العالمية، ففي كل يوم يُقتل ٣٥٠٠ شخص في حوادث الطرق التي يمكن توقعها وتفاديها. وذلك ثمن باهظ ندفعه لمجرد تلبية حاجتنا إلى التنقل الضروري.

ونحن محظوظون في بريطانيا اليوم، لأن لدينا إحدى أكثر شبكات الطرق أمانا في العالم. ولكن لم تكن تلك مسألة حظ فحسب، بل تحققت عبر تجربة مريرة وصعبة في بعض الأحيان. وفي عام ١٩٣١ حين صدرت مدونة الطرق الرئيسية لأول مرة في بلدنا لم تكن لدينا سوى ٢,٣ مليون مركبة على طرقنا، ومع ذلك توفي ما يزيد على ٧٠٠٠ شخص في حوادث المرور. وتوجد اليوم ٣٨ مليون مركبة في بريطانيا ويتوفي كل عام أكثر

٣٠٠ مليون دولار. ومنذ ذلك الحين تمكنت المؤسسة من دعم بعض المبادرات الفاعلة. ويشمل ذلك الدعم للجنة المعنية بالسلامة على الطرق في العالم، التي كُنْتُ أحد رعاثها في وقت من الأوقات، وهي التي دعت إلى إنشاء عقد الأمم المتحدة للعمل وإدماج السلامة على الطرق في أهداف التنمية المستدامة.

ويشمل المرفق العالمي للسلامة على الطرق التابع للبنك الدولي، الذي يعمل كآلية تنسيق للجهات المانحة لأنشطة السلامة على الطرق التي تضطلع بها لمصارف الإنمائية المتعددة الأطراف؛ والبرنامج العالمي الجديد لتقييم السيارات، الذي يوفر منبرا للتعاون فيما بين نظم المستهلكين لاختبارات التصادم والتصنيف على الصعيد العالمي؛ والمبادرة العالمية من أجل صحة الأطفال وتنقلهم، وهي تحالف مبتكر لتعزيز هدف الرحلات الآمنة والصحية للمدارس لجميع الأطفال بحلول عام ٢٠٣٠.

وقد دعمت مؤسسة السيارة والمجتمع التابعة لاتحاد السيارات الدولي جميع هذه المبادرات. إنني على دراية تامة بما لأن المؤسسة، والبنك الدولي والبرنامج العالمي الجديد لتقييم السيارات جميعها متلقي للجوائز الدولية للسلامة على الطرق التي أمنحها، والتي أنشأها قبل ٣٠ عاما لتقدير الإنجازات البارزة في مجال الوقاية من الإصابات على الطرق.

هناك دائما حاجة إلى تسليط الضوء على ما حققنا من نجاحات في مجال السلامة على الطرق لتكون بمثابة حافز للآخرين. إن الحاجة إلى الوقاية الفعالة من الإصابات على الطرق لم تكن قط أكثر إلحاحا. وأود أيضا أن أسلط الضوء على أعمال مؤسسة خيرية بريطانية أخرى، وهي مؤسسة نحو انعدام الإصابات على الطرق، التي لأعمل فيها كأحد الرعاة. وتستضيف المؤسسة الشبكة العالمية للمشرعين في مجال السلامة على الطرق، التي أطلقت في لندن في عام ٢٠١٦. وتشجع الشبكة تبادل الممارسات الفضلى في قوانين وسياسات السلامة على الطرق فيما بين البرلمانين، ويسرني أن باري شيرمان،

بيد أن بريطانيا ما تزال تواجه تحديا يتمثل في كيفية زيادة الحد من تلك الخسائر. وفي عام ٢٠١٥ أصدرت وزارة النقل في المملكة المتحدة استراتيجية جديدة للسلامة على الطرق بعنوان "لنعمل معا من أجل بناء شبكة طرق أكثر سلامة". وهي تحدد رؤية الحكومة وقيمها وأولوياتها المتعلقة بتحسين سلامة الطرق في بريطانيا. وأصبحت المبادرات الأخيرة المنبثقة عن تلك الاستراتيجية سياسات لتشجيع على ركوب الدراجات والمشى بغرض الحد من الاعتماد على السيارات والاستثمار في المستقبل بنشر المركبات الذاتية القيادة.

ويتمثل أحد الجوانب الهامة لسياسة السلامة على الطرق في بريطانيا في مشاركتنا الدولية، وخاصة من خلال الأمم المتحدة. وما زلنا ندعم بصورة فعالة أعمال المنتدى العالمي لتنسيق الأنظمة المتعلقة بالمركبات، والفرقة العاملة المعنية بسلامة السير على الطرق، اللتين تستضيفهما اللجنة الاقتصادية لأوروبا في جنيف. ومن الضروري أن تنضم مزيد من البلدان إلى قواعد ومعايير الأمم المتحدة المتعلقة بالسلامة على الطرق، ونثني على الجهود التي يبذلها المبعوث الخاص للأمين العام المعني بالسلامة على الطرق، السيد جان تود، لحث المزيد من الحكومات على أن تصبح أطرافا متعاقدة فيها.

وتواصل وزارة التنمية الدولية التابعة لحكومة بلدنا أيضا العمل بنشاط في مجال السلامة على الطرق، بوصفها إحدى الجهات المانحة لمرفق البنك الدولي للسلامة على الطرق في العالم، الذي يترأسه أحد كبار المسؤولين في تلك الإدارة. وسيكون من صالح الجميع إقامة تعاون وثيق بين ذلك المرفق وصندوق الأمم المتحدة الاستثماري للسلامة المرورية الجديد المقترح.

وما برحت بريطانيا مساهما نشطا في السلامة على الطرق في العالم من خلال الجهود التي يبذلها قطاعها الخيري المستقل. وفي عام ٢٠٠١ سُجِّلَت المؤسسة الدولية للسيارات بوصفها مؤسسة خيرية في المملكة المتحدة ولها هبة دائمة تبلغ قيمتها

غايات محددة تتصل بالسلامة على الطرق. نحن ندرك أهمية وضع غايات طموحة للحد من الوفيات والإصابات الناجمة عن حوادث المرور. يعرب مشروع قرار هذا العام بشأن تحسين السلامة على الطرق في العالم عن القلق من أنه وفقا لمعدل التقدم الحالي، فإن غاية خفض عدد الوفيات والإصابات الناجمة عن حوادث المرور على الصعيد العالمي إلى النصف بحلول عام ٢٠٢٠ لن تتحقق. نحن بحاجة إلى تسريع وتيرة تحسين السلامة على الطرق.

وترحب أستراليا بوضع أهداف طوعية عالمية للأداء وما يقابلها من مؤشرات للسلامة على الطرق، وهي تشارك في هذه العملية. وقد اعتمدنا نهج النظام الآمن في مجال السلامة على الطرق من خلال استراتيجيتنا الوطنية للسلامة على الطرق، ونحن على استعداد دائما لتبادل الخبرات والتعلم من الآخرين. نحن نسلم بالحاجة إلى العمل مع البلدان في منطقتنا وبالمنافع المتبادلة التي تتأتى من تبادل المعارف.

وللتدليل على دورنا القيادي بشأن هذه المسألة في منطقتنا، فقد استضفنا في دار أوبرا سيدني مناسبة إطلاق أسبوع الأمم المتحدة العالمي للسلامة على الطرق في عام ٢٠١٧، باسم منطقة غرب المحيط الهادئ لمنظمة الصحة العالمية.

وتؤيد أستراليا بقوة النداء الذي وجهته الجمعية العامة لكي تعزز الدول الأعضاء العمل في جميع مجالات السلامة على الطرق، بما في ذلك من خلال تنفيذ التشريعات القوية، ومعالجة العوامل الرئيسية، وتحسين الهياكل الأساسية من خلال استهداف الطرق ذات أعلى معدلات لحركة المرور وأعلى معدلات لحوادث التصادم وتحسين نوعية البيانات حتى تتمكن من رصد التقدم المحرز.

السيد كاندو (جمهورية مولدوفا) (تكلم بالإنكليزية):
يشرفني أن أخاطب الجمعية وأن أثنى على جهود البلدان الرائدة في مجال السلامة على الطرق في العالم والتي تسعى إلى إبقاء

عضو البرلمان، الذي أشرت إليه آنفاء، يقود وفدا رفيع المستوى من ١٤ عضوا من البرلمانيين من بلدان مختلفة في هذه المناقشة للجمعية العامة، وعقد اجتماع في وقت لاحق اليوم لفريق الأمم المتحدة المعني بالتعاون في مجال السلامة على الطرق.

أخيرا، أود أن أرحب بالعرض الذي قدمته حكومة السويد لاستضافة الاجتماع الوزاري العالمي الثالث الرفيع المستوى المعني بالسلامة على الطرق. لن يكون هذا الحدث الهام مجرد إيذان بنهاية عقد الأمم المتحدة للعمل من أجل السلامة على الطرق ٢٠١١-٢٠٢٠ فحسب، بل وسيفضي إلى مستوى جديد من الالتزام العالمي بالوقاية من الإصابات على الطرق. لقد أطلق عقد العمل بهدف تحقيق استقرار مستوى الوفيات الناجمة عن حوادث الطرق ثم خفضه، ولكن في أفضل الظروف، يمكننا أن نقول بأن قدرا من الاستقرار قد تحقق وإن لم يتحقق بعد أي خفض كبير. نحن نعلم أن غاية هدف التنمية المستدامة المتمثلة في خفض عدد الوفيات والإصابات الناجمة عن حوادث المرور على الصعيد العالمي إلى النصف بحلول عام ٢٠٢٠ لن تتحقق، ولذا فقد حان الوقت لمضاعفة جهودنا واستخدام السنتين الأخيرتين من عقد الأمم المتحدة لتحديد مسار جديد لإحراز تقدم في مجال السلامة على الطرق بحلول عام ٢٠٣٠.

السيد أوبراين (أستراليا) (تكلم بالإنكليزية): حوادث المرور عبء ثقيل على عاتق المجتمعات المحلية والاقتصادات على الصعيد العالمي. ومنذ أن شاركت أستراليا في تقديم قرار الجمعية العامة المنشئ لعقد العمل من أجل السلامة على الطرق ٢٠١١-٢٠٢٠ (القرار ٦٤/٢٥٥)، ونحن نشعر بالفخر لدعم الجهود العالمية الرامية لمعالجة مسألة السلامة على الطرق. ويسرنا اليوم الانضمام إلى مقدمي مشروع القرار المعنون "تحسين السلامة على الطرق في العالم" (A/72/L.48)

ورحبت أستراليا باعتماد أهداف التنمية المستدامة كجزء من خطة التنمية المستدامة لعام ٢٠٣٠، ولا سيما إدراج

بيد أنه يمكن وقف هذا الاتجاه من خلال التدابير التشريعية، ومراعاة معايير السلامة الأساسية في صناعة السيارات والتصميم الجيد للطرق وإدارة المرور، فضلا عن توعية وتثقيف الجمهور. كما أن بناء الشراكات الدولية وضمن توفير التمويل الكافي لدعم هذه التدابير ومكافحة آفة الوفيات الناجمة عن حوادث المرور ستكون أساسية.

ولذلك، فإن اجتماعنا هنا اليوم يمثل فرصة لا لتسليط الضوء على أهمية هذه الشواغل الصحية والإنمائية على الصعيد العالمي فحسب، بل أيضا لتناول الإجراءات الملموسة التي يمكن الاضطلاع بها على نحو مشترك لجعل هذا الجانب من جوانب حياتنا اليومية الأساسية أكثر أمانا واستدامة.

إن جمهورية مولدوفا ملتزمة بتعزيز وضمن السلامة على الطرق. ونحن نقدر هذه المشكلة المخيفة بكل تعقيداتها وآثارها على التنمية في بلدنا. وبالرغم من انخفاض الوفيات الناجمة عن حوادث الطرق في جمهورية مولدوفا بأكثر من ٣٠ في المائة للفترة ٢٠١٠ إلى ٢٠١٦، لوحظ حدوث زيادات مرة أخرى في السنوات الأخيرة. وهذا يجعلنا لا نتوانى في توشي المزيد من اليقظة المستمرة من جانب هيئاتنا التشريعية الرئيسية والسلطات الحكومية والشركاء والمجتمع ككل لكفالة الحفاظ على سلامة طرقنا وبنيتنا التحتية ومستخدمي الطرق. وفي العام الماضي، وبالنيابة عن برلمان مولدوفا، شاركت في توقيع "بيان السلامة على الطرق" الذي أطلقته الشبكة العالمية للمشرعين المعنيين بالسلامة على الطرق، والذي يحدد أهداف والتزامات طموحة، مثل خفض عدد ضحايا حوادث الطرق بمقدار النصف بحلول العقد المقبل وتحسين وتوسيع شبكة الطرق وإمكانية الوصول إليها وتحسين جمع البيانات وحشد الأموال من أجل طرق أكثر أمانا.

وبات تطبيق أفضل المعايير والممارسات الدولية في إدارة السلامة على الطرق أمرا لا غنى عنه، على وجه الخصوص منذ

اهتمام المجتمع الدولي والأمم المتحدة مركزا على هذه المسألة. وأود أيضا أن أرحب بتقرير الأمين العام (انظر A/72/359)، الذي يسلط الضوء على الجهود الهامة التي تبذلها مختلف الهيئات والمنظمات في منظومة الأمم المتحدة، بالشراكة مع الجهات المعنية الأخرى، من أجل التصدي للتحديات الخطيرة في مجال السلامة على الطرق، التي تؤثر على جميع البلدان، وخصوصا البلدان النامية.

ويشرفني أن أقف على هذا المنبر اليوم بصفتي سفير مولدوفا للسلامة على الطرق الذي عينه التحالف الشرقي للنقل المأمون والمستدام. ولكن كنت أشعر بالسرور لهذا التوقيع، فإنني أرى أيضا أنها مسؤولية كبيرة تنطوي على مناصرة الشراكات وزيادة التعبئة المالية على الصعيد الدولي، فضلا عن قيادة التدابير التشريعية الشاملة وتلك المتعلقة بتوعية الجمهور في بلدي، جمهورية مولدوفا.

ومع اقتراب انتهاء عقد العمل من أجل السلامة على الطرق ٢٠٢٠-٢٠١١ وخطته العالمية، يمكننا أن نرى أن قدرا كبيرا من التقدم الإيجابي قد أحرز، والذي شهد العديد من المبادرات الإقليمية والعالمية من أجل السلامة على الطرق. غير أنه لا يوجد مجال للتهاون، علينا أن نظل يقظين وملتزمين بإنقاذ الأرواح في مجال حركة المرور، وهو هدف في وسعنا تماما تحقيقه.

كلنا نعرف الأرقام، وهي مقلقة. يفقد قرابة ٣,١ مليون شخص حياتهم بسبب حوادث المرور في كل سنة. إنها سبب رئيسي للوفيات، وبخاصة في أوساط الشباب. وبدون تدابير حازمة، فإن التوقعات المستقبلية أكثر قتامة، إذ سيتأثر المزيد من الناس. وهذا يعني أن الغايات المتصلة بالسلامة على الطرق لأهداف التنمية المستدامة، التي تهدف إلى خفض عدد الوفيات والإصابات الناجمة عن حوادث المرور على الصعيد العالمي إلى النصف بحلول عام ٢٠٢٠، لن تتحقق فحسب بل ومعرضة تماما للخطر.

غير أن الكثير ما زال يتعين القيام به، وكذلك العديد من التحسينات والمشاريع التي يتعين تنفيذها، وهي أمور تتطلب ما هو أكثر بكثير من إرادتنا السياسية أو التشريعات الجيدة. ولا يسعني إلا أن أكرر هنا ما خلص إليه الأمين العام من أن هناك حاجة إلى المزيد من المشاركة من جانب المجتمع الدولي لزيادة التمويل لأنشطة السلامة على الطرق، بما في ذلك من خلال آليات التمويل المبتكرة.

في الختام، أود أن أذكر الجميع بأن السلامة على الطرق ليست مجرد امتياز من امتيازات الحداثة، بل إنها تتعلق بإنقاذ الأرواح يوميا. وآمل في أن تشجع الرسائل المعرب عنها اليوم في الجمعية العامة بذل أنشطة إضافية وبناء المزيد من الشراكات.

السيدة سيمونيان (أرمينيا) (تكلمت بالإنكليزية): ترحب أرمينيا بعقد جلسة اليوم وتقديم مشروع القرار A/72/L.48، المعنون "تحسين السلامة على الطرق في العالم". ونود أن نشكر الاتحاد الروسي، الدولة الرئيسية المقدمة لمشروع القرار، على قيادته والتزامه ودعمه لهذه المبادرة الهامة.

ما فتئت أرمينيا تشارك في تقديم مشروع القرار التاريخي هذا، الذي نعتبره خطة عمل لمنع حوادث الطرق وما ينتج عنها من إصابات ووفيات. وإذ نشجع في تنفيذ برنامجنا الوطني الجديد للسلامة على الطرق، فقد عقدنا العزم على ترجمة الالتزامات الواردة في مشروع القرار هذا إلى تدابير ملموسة منقذة للأرواح في أرمينيا. ويسعدنا أن نشير إلى أنه جرى إدماج القرار ٢٦٠/٧٠ وكذلك الأهداف المتصلة بالسلامة على الطرق من بين أهداف التنمية المستدامة في برنامجنا الوطني للسنوات الخمس المقبلة لوضع إطار سياساتي شامل لتحسين التشريعات والإنفاذ والامتثال للسلامة على الطرق. وكان عقد العمل من أجل السلامة على الطرق فترة لتنفيذ تحسينات ملحوظة في أرمينيا. وتحقق الكثير من أجل تعزيز السلامة على الطرق، بما في ذلك من خلال تنفيذ وإنفاذ القوانين المناسبة، فضلا عن التدابير غير

إطلاق برنامج جديد من أجل تحسين الطرق في مولدوفا في كانون الثاني/يناير. ويهدف البرنامج إلى بناء وترميم الطرق المحلية والوطنية في جميع أنحاء البلد. وتشير التقديرات إلى أنه الأكبر على الإطلاق من بين مشاريع الهياكل الأساسية الممولة من الميزانية الوطنية في مولدوفا، وهو استثمار مستدام في سلامة سكاننا وإمكانية تنقلهم وحركتهم وفي التبادل التجاري والتنمية. وهذا البرنامج الطموح للبيئية التحتية يشمل عنصرا قويا للسلامة على الطرق، ويتماشى مع الحملات الوطنية للتوعية بالسلامة على الطرق لشعبنا من خلال استخدام اللوحات الإعلانية على جوانب الطرق والمنشورات وتوزيع الكماليات العاكسة والدعاية على القنوات التلفزيونية الوطنية.

وشاركتُ شخصيا في إحدى هذه الحملات تحت شعار "الحفاظ على أطفالك آمنين في السيارات"، ويسعدني قيادة وتشجيع الآباء على استخدام مقاعد السلامة للأطفال في جميع الأوقات لتوضيح ما يعنيه حقا تحمل المسؤولية ورعاية الأحباء. كما يمكنني أن أقول بفخر إن مولدوفا من بين ٥٣ بلدا يستوفي معايير أفضل الممارسات فيما يتعلق بقوانين نظام الأمان للأطفال، وفقا لمنظمة الصحة العالمية.

وعلى الصعيد المؤسسي، بينما نسعى إلى تحقيق تنسيق أفضل بين الوكالات وتنفيذ أفضل الممارسات الدولية، ولا سيما عن طريق اعتماد تشريعات الاتحاد الأوروبي بشأن معايير السلامة على الطرق، أنشأنا منبرا للرقابة البرلمانية على سلامة الطرق في بلدنا. وفي الشهر الماضي، مهد المنبر البرلماني لاستحداث وحدة تعليم خاصة بالسلامة، ابتداء من مرحلة ما قبل الالتحاق بالمدرسة وإنشاء كيان قانوني وطني لإدارة السلامة على الطرق. ويسعدنا دعم شركائنا الدوليين، بما في ذلك البنك الدولي والمصرف الأوروبي للإنشاء والتعمير، ومنظمة الصحة العالمية، من بين جهات أخرى، لنا في تحقيق تلك الإنجازات، ونتطلع إلى تعاونهم وإسهامهم.

تعرب الفلبين عن تضامنها مع الدول الأعضاء في خفض عدد الوفيات والإصابات الناجمة عن حوادث الطرق على الصعيد العالمي وتوفير إمكانية الاستفادة من نظم نقل فعالة ومستدامة. فالوفيات والإصابات الناجمة عن حوادث الطرق لا تؤثر سلباً على الاقتصاد فحسب، بل تحط من قيمة الحياة البشرية وتبعث برسالة يأس وقنوط إلى عامة الجمهور.

إن الفلبين تعالج هذه المسألة. ويدرك الجميع حسامة المشكلة. وقد سنت الفلبين القوانين السبعة التالية التي تتناول عوامل الخطر الرئيسية التي حددتها منظمة الصحة العالمية دعماً لاعتماد قوانين للسلامة على الطرق في العالم تقوم على الأدلة: أولاً، قانون استخدام الأحزمة لعام ١٩٩٩ الذي يتطلب استخدام أحزمة المقاعد؛ ثانياً، قانون استخدام سائقي الدراجات النارية للخوذات الواقية لعام ٢٠٠٩ والذي يتطلب استخدام الخوذ؛ وثالثاً، قانون مكافحة السكر أو قيادة السيارات تحت تأثير المخدرات لعام ٢٠١٣، والذي يحظر القيادة تحت تأثير الكحول والمخدرات وغير ذلك من المواد المسكرة؛ رابعاً، قانون سلامة الأطفال على الدراجات النارية لعام ٢٠١٥، والذي يحظر عموماً على أي شخص قيادة الدراجات النارية برفقة طفل؛ وخامساً، مكافحة القيادة دون تركيز، الذي يعاقب من يقودون مركباتهم دون تركيز أو يستخدمون الهواتف المحمولة والأجهزة الإلكترونية أثناء القيادة؛ سادساً، قانون الحد من السرعة على الطرق لعام ٢٠١٦، والذي يتصدى للسرعة بالتركيب الإلزامي لأجهزة للحد من السرعة؛ سابعاً، قانون تمديد فترة صلاحية رخص القيادة، الذي يقضي أيضاً بإجراء اختبارات صارمة للسائقين لاستبعاد مقدمي الطلبات غير المؤهلين.

وعلاوة على ذلك، أقر مجلس النواب القانون الإضافي الذي يلزم باستخدام أجهزة حماية الأطفال داخل المركبات وسيقوم مجلس الشيوخ بمناقشته في القريب العاجل.

القسرية، مثل زيادة الوعي والجهود التثقيفية، مع التركيز بشكل خاص على سكان الريف والأطفال والشباب. وأسهمت الشراكات مع السلطات المحلية في زيادة أمان المجتمعات المحلية وقدرتها على الصمود.

وبالرغم من العديد من التحسينات، لا تزال حوادث الطرق شاغلاً رئيسياً من شواغل الصحة العامة والشواغل الإنمائية. وتواجه البلدان النامية أنواعاً معينة من التحديات المتعلقة بالسلامة على الطرق. فسوء حالة الطرق وأوجه القصور في البنى التحتية يؤثران سلباً على التجارة من المناطق الريفية، بينما يظل الربط بين السكان المحليين والأسواق يمثل تحدياً أساسياً للقضاء على الفقر. وهناك حاجة إلى المزيد من الجهود المنسقة من أجل كفاءة تعزيز سلامة البنى التحتية للطرق وتحسين أمان المركبات وترسيخ السلوك السليم لدى مستعملي الطرق. ونحن نؤيد الدعوة إلى تكثيف التعاون الوطني والإقليمي والدولي من أجل تحقيق تلك الغاية. وتعرب أرمينيا عن ترحيبها بإنشاء صندوق الأمم المتحدة الاستثماري للسلامة المرورية من أجل دعم التقدم المحرز في تحقيق أهداف التنمية المستدامة المتعلقة بالسلامة على الطرق والأهداف العالمية ذات الصلة.

ونود أن نعرب عن تقديرنا للمبعوث الخاص المعني بالسلامة على الطرق على قيادته ودعمه في حشد الالتزام السياسي والعمل على الصعيد العالمي. ونشكر أيضاً اللجان الإقليمية للأمم المتحدة، وثنى على دور اللجنة الاقتصادية لأوروبا على وجه الخصوص لالتزامها الطويل الأمد بالصكوك المتعلقة بالسلامة على الطرق.

السيد سارمنتو (الفلبين) (تكلم بالإنكليزية): أشكركم، سيدي، على إعطائي الكلمة للإدلاء بهذا البيان بالنيابة عن الفلبين لتأييد مشروع القرار A/72/L.48، المعنون "تحسين السلامة على الطرق في العالم".

بغية تحقيق الأهداف المحددة، ويستكشف الحاجة إلى تحديد الإطار الزمني الجديد لخفض أعداد الوفيات والإصابات الناجمة عن حوادث الطرق. ونحيط علما على نحو خاص، بالإجراءات المشار إليها في مشروع القرار الذي نعتقد أنه سوف يعالج مسألة السلامة على الطرق على الصعيد الثقافي. وهذا ما نحتاجه في القلبين: خلق ثقافة السلامة على الطرق بين شعبنا.

إن الدعوة إلى تكثيف التعاون الوطني، لا سيما في مجال إنفاذ القانون، من شأنها أن تساعد على غرس الروح الانضباطية في الناس، وردع السلوك المتمثل في قيادة المركبات على نحو غير آمن. وتعزيز الوعي عن طريق التسويق الاجتماعي من شأنه أن يزيد رغبة الشعب في إعطاء الأولوية يوميا للسلامة على الطرق. وبالإضافة إلى ذلك، فإن التعاون بين أصحاب المصلحة المتعددين والأوساط الأكاديمية ومنظمات الشباب يمكن أن يبرز التعليم ويفضي إلى إيجاد جيل جديد من المتنقلين يوميا ذهابا وإيابا إلى أعمالهم، جيل يحترم قواعد السلامة على الطرق. والأهم من ذلك، إن تذكر الضحايا والعمل معهم ومع أسرهم من أمر يُذكر الناس بالأسماء والقصص التي تدعم إحصاءات الوفيات والمصابين ويحثهم على اتخاذ الإجراءات المناسبة لمنع وقوع هذه الحوادث والأنشطة غير المرغوب فيها في المستقبل.

أود أن أشدد على أن حياة شخص واحد لا تقدر بثمن، ووفاة شخص واحد خسارة كبيرة. من خلال الجهود المتضافرة، نواصل تعزيز عزمنا في هذه المعركة. ونحن نضع أنفسنا في الخط الأمامي، جنبا إلى جنب مع الآخرين، للنهوض بهذا الهدف من جميع هذه الجوانب، السياسية والاقتصادية والاجتماعية والثقافية، من أجل السلامة على الطرق. نؤكد مجددا تأييدنا لمشروع هذا القرار، ومواصلة تنفيذ البرنامج العالمي المعني بتحسين السلامة على الطرق.

السيد دوكي استرادا مير (البرازيل) (تكلم بالإنكليزية):
يسعدني ويشرفني أن أكون في هذه القاعة اليوم لأتحدث عن

نحيط علما بتعزيز التعاون على صعيد المجتمع الدولي والدعم والمساعدة اللذين تقدمهما مختلف المنظمات الدولية، مثل منظمة الصحة العالمية، والمدافعين عن السلامة على الطرق، من قبيل مؤسسة عدم التسامح إطلاقا، والشبكة العالمية للمشرعين المعنيين بالسلامة على الطرق بشأن هذه المسألة. لقد تمكنت القلبين بجهودها التآزرية من الدفع نحو سنّ قوانين الحماية على الطرق وتحقيق أهداف السلامة على الطرق ذات الصلة بأهداف التنمية المستدامة.

على الرغم من تلك الجهود، لا يزال عدد حوادث المرور في العالم مرتفعا بشكل غير مقبول. ويساورنا بالغ القلق لأنه مع وتيرة التقدم الحالية قد يستحيل الوفاء بهدف خفض عدد قتلى وجرحى الحوادث على الطرق في العالم بحلول العام ٢٠٢٠. ونحن في القلبين نواجه أيضا صعوبات في بلوغ هذا الهدف. وفي نهاية عام ٢٠١٦، أدت حوادث المرور إلى مقتل ٣١ شخصا يوميا في المتوسط، مما يجعل ذلك سببا رئيسيا لوفيات شبابنا. ويبين هذا الرقم زيادة بنسبة ٤٠ في المائة في عدد القتلى مقارنة بعام ٢٠٠٦.

إن ما يحدث في القلبين وعلى صعيد العالم أمر مثبط، لكن لا ينبغي أن نفقد الأمل. إذ أنه يمكن تفادي معظم حوادث المرور. فلنعمل على شحذ تصميمنا لمعالجة هذه المسألة حتى تتمكن من الحيلولة دون وقوع خسائر في الأرواح البشرية وسقوط الجرحى بين الناس. لقد فقدت أسر كثيرة أحد أفرادها نتيجة حوادث طرق مأساوية كان يمكن تفاديها لو تم التقيد بالقوانين وإنفاذها بصورة صارمة. وبوسعنا أن نفعل شيئا حيال ذلك، وسنبذل قصارى جهدنا لمعالجة هذه المسألة.

نؤيد مشروع القرار الوارد في الوثيقة A/72/L.48، الذي يشيد، في جملة أمور، بصندوق الأمم المتحدة الاستثماري للسلامة على الطرق لدعمه في سبيل إحراز تقدم في تحقيق أهداف السلامة على الطرق، ويدعو إلى التعاون على الصعيدين الوطني والدولي

فيهم النساء، والأطفال والأشخاص ذوو الإعاقة والمسنون، الذين غالبا ما يتأثرون بشكل غير متناسب من الوفيات والإصابات الناجمة عن حوادث الطرق.

في العام الماضي، اتفقت الدول الأعضاء على ١٢ هدفا من أهداف الأداء العالمية الطوعية بشأن عوامل الخطر الرئيسية وآليات تقديم الخدمات بغية تخفيض عدد الوفيات والإصابات الناجمة عن حوادث المرور. ونشجع جميع البلدان على العمل جنبا إلى جنب مع منظمة الصحة العالمية في تنفيذ الأهداف، وفي وضع مؤشرات لتقييم التقدم المحرز والإنجازات التي تحققت، بغية الحفاظ على الزخم والعمل من أجل جهود السلامة على الطرق الوطنية.

على مر السنين، وضعت البرازيل تشريعات شاملة لمعالجة مسألة السلامة على الطرق، لا سيما فيما يتعلق بالقانون الاتحادي بشأن عدم التسامح إطلاقا مع القيادة في حالة السكر، مما أدى إلى خفض عدد الحوادث المنسوبة إلى الإفراط في استهلاك الكحول. وقد تناول المجلس التشريعي الوطني لدينا هذه المسألة بصورة مستفيضة، بالتشاور مع الحكومات المحلية والمجتمع المدني. وفي هذا الصدد، أود أن أعلن أنه، في كانون الثاني/يناير، أصدر الكونغرس البرازيلي قانونا يضع خطة وطنية للحد من الإصابات والوفيات الناجمة عن حوادث الطرق. والهدف الرئيسي لهذه الخطة هو خفض عدد الوفيات المرتبطة بالمرور على الطرق إلى النصف خلال ١٠ سنوات.

وبروح من الشراكة والتعاون بين الحكومات والمنظمات الدولية والمنظمات غير الحكومية والأوساط الأكاديمية والقطاع الخاص، يجب علينا أن نضاعف من الإجراءات الوطنية والتعاون الدولي من أجل تحسين السلامة على الطرق. ومن هذا المنطلق، أود أن أهنئ منظمة الصحة العالمية وشركائها على تنظيم الاجتماع الخامس والعشرين لفريق الأمم المتحدة المعني بالتعاون في مجال السلامة على الطرق هذا الأسبوع. وباعتبار البرازيل

السلامة على الطرق، وهي مسألة ذات أهمية بالنسبة لنا جميعا، لا سيما في سياق تنفيذ خطة التنمية المستدامة لعام ٢٠٣٠.

في البداية، أود أن أشدد على أهمية القرارات التي تتخذها الجمعية العامة كل سنتين بشأن تحسين السلامة على الطرق في العالم، وهي قرارات تعزز الوعي بهذه المسألة على الصعيد العالمي. وفي هذا الصدد، أود أن أثني على الجهود التي بذلها الوفد الروسي بوصفه ميسر عملية التفاوض على مشروع القرار الذي سيتخذ اليوم (A/72/L.48)

ووفقا لأحدث تقرير لمنظمة الصحة العالمية بشأن السلامة على الطرق، يموت كل عام ١,٣ مليون شخص نتيجة حوادث المرور على الطرق، و ٩٠ في المائة من هذه الحوادث تقع في البلدان النامية. وسيطلب عكس مسار هذا الاتجاه وتحقيق تخفيضات عالمية في عدد حالات الوفاة الناجمة عن حوادث المرور قيام جميع أصحاب المصلحة باتخاذ إجراءات أقوى وأكثر تنسيقا. إن اعتماد الأمم المتحدة عقد العمل من أجل السلامة على الطرق ٢٠١١-٢٠٢٠ يوفر لنا إطارا مجديا للتعاون والعمل الدوليين. وأود أن أحيط علما بالعمل الهام الذي قام به المبعوث الخاص للأمين العام المعني بالسلامة على الطرق، الذي ما فتى يدعو مع الدول الأعضاء وجميع أصحاب المصلحة المعنيين، إلى الترويج لهذه المسألة في جميع أنحاء العالم.

تؤيد البرازيل بقوة السلامة على الطرق في سياق أهداف التنمية المستدامة ولذلك، يسعدنا أن نرى أن يجري تناول المسألة في إطار الهدف ٣ المتعلق بالصحة، والهدف ١١ المتعلق بالمدن، في سياق النقل المستدام. إن زيادة الوعي وتعزيز الإرادة السياسية وزيادة الاستثمارات كلها ستكون حيوية لكي نتمكن من تحقيق الغاية ٣-٦ المتعلقة بخفض الوفيات والإصابات الناجمة عن حوادث المرور على الطرق بمعدل النصف بحلول عام ٢٠٢٠. وأود أيضا أن أشدد على أهمية الغاية ٢-١١ التي تركز بصورة خاصة على احتياجات الفئات التي تعيش في أوضاع هشّة، بمن

تلقائيا بالاتصال برقم الطوارئ الأوروبي، ١١٢، ويطلب خدمة الإنقاذ. وهذا من شأنه خفض بدرجة كبيرة من وقت الوصول لخدمات الإنقاذ، بما يصل إلى النصف في المناطق الريفية و ٤٠ في المائة في المدن.

وفي هذا السياق، أود أن أذكر، بصفتي عضوة تشيكية في البرلمان الأوروبي، أنني ما برحت أعمل بشأن هذا التشريع بصفتي المقررة الرئيسية في البرلمان الأوروبي. وبالتعاون مع الدول الأعضاء في الاتحاد الأوروبي، اعتمد البرلمان الأوروبي هذا التنظيم الهام في عام ٢٠١٥، وقد دخل أخيرا حيز النفاذ في بداية هذا الشهر. وسيجري الآن تثبيت هذا النظام في جميع الطرازات الجديدة للسيارات والمركبات التجارية الخفيفة التي تستوفي شروط العمل في الاتحاد الأوروبي.

وفي نظام النداء الإلكتروني، سيضطلع بدور هام، نظام الملاحه "غالييو" الذي تديره الوكالة الأوروبية للنظام العالمي للملاحه بواسطة السواتل، ومقرها براغ. كما تشارك الجمهورية التشيكية بنشاط في تطوير واختبار نظام النداء الإلكتروني، وكانت من أكبر المؤيدين لتنفيذه. وعلى الرغم من أن نشر نظام النداء الإلكتروني كان إنجازا هاما، يتعين علينا أن نواصل جهودنا في مجالات مختلفة ليس فقط لخفض عدد الوفيات الناجمة عن حوادث الطرق، بل وخفض عدد الضحايا المصابين بجراح خطيرة في حوادث الطرق. وعلاوة على ذلك، تلتزم المفوضية الأوروبية بنشر صك تشريعي آخر لتحسين حماية المشاة، وسلامة المركبات، وسلامة الهياكل الأساسية للطرق. ومن المرجح أن يحدث في الأسابيع المقبلة.

وعلى الرغم من جميع التدابير التشريعية والتطورات في مجال السلامة على الطرق، يلقي الكثير من الناس حتفهم أو يصابوا بجراح خطيرة على الطرق في العالم كل يوم. ويجب أن نستمر في جهودنا. ولهذا السبب، نرى أنه من الأهمية بمكان أن نحدد هدفا استراتيجيا في العقد القادم ماثلا لما قمنا به في هذا العقد، لخفض

البلد المضيف للمؤتمر الوزاري العالمي الثاني للسلامة على الطرق، الذي عقد في ٢٠١٥، فإنها تود أن تثنى على اقتراح حكومة السويد استضافة الاجتماع المقبل في عام ٢٠٢٠. كما أرحب بالمبادرة التي اتخذها الأمين العام ومنظومة الأمم المتحدة في صياغة استراتيجية للسلامة على الطرق من أجل الحد من عدد الحوادث والخسائر في الأرواح والإصابات في صفوف موظفي الأمم المتحدة والسكان المدنيين في البلد المضيف.

وأخيرا، أود أن أشير إلى أن البرازيل تؤيد مبادرة إنشاء عقد جديد للعمل في عام ٢٠٢٠، فضلا عن عقد اجتماع رفيع المستوى للجمعية العامة بشأن السلامة على الطرق في السنوات القادمة.

وأود أن أضيف ملاحظة شخصية إلى بياني. إنني أعلم مدى أهمية هذه المسألة، فقد فقدت أنا لي لأنه لم يكن يستخدم حزام الأمان. وبالتالي، فإنني أؤيد بقوة هذه المبادرة.

السيدة سينالوفا (الجمهورية التشيكية) (تكلمت بالإنكليزية): أود أن أؤيد باسم الجمهورية التشيكية البيان الذي أدلى به المراقب عن الاتحاد الأوروبي هذا الصباح.

إن السلامة على الطرق مسألة رئيسية في المجتمع في العالم أجمع، ويجب معالجتها بجدية. ومن وجهة النظر الأوروبية، انخفض عدد الوفيات الناجمة عن حوادث الطرق من ٣١٥٠٠ حالة في عام ٢٠١٠ إلى ٢٥٣٠٠ حالة في العام الماضي، ويعود الفضل في ذلك جزئيا إلى التدابير التشريعية المعتمدة على الصعيد الأوروبي.

ومع ذلك، فإن عدد القتلى في حوادث الطرق لا يزال مرتفعا للغاية. ومن التدابير التشريعية، التي يمكن أن تنقذ أرواح حوالي ٢ ٥٠٠ شخص على الطرق الأوروبية كل عام، نشر نظام نداء الطوارئ العامة، والذي يسمى نظام "النداء الإلكتروني". وفي حال وقوع حادثة مرورية خطيرة، يقوم النظام

المبادرات التي تكفل السلامة على الطرق، مما سيحرز تقدماً نحو تحقيق الهدف ٣ من أهداف التنمية المستدامة، المعني بخفض عدد الحوادث إلى النصف بحلول عام ٢٠٢٠.

وتعلق نيبال أهمية كبيرة على جميع المبادرات العالمية بشأن السلامة على الطرق. ونشكر الاتحاد الروسي على قيادته ودعمه لمشروع القرار A/72/L.48 بعنوان "تحسين السلامة على الطرق في العالم"، الذي سيعتمد اليوم. كما أود أن أعتنم هذه الفرصة لأتوجه بالشكر لنائب الأمين العام على عرض تقرير منظمة الصحة العالمية (انظر A/72/359) في إطار هذا البند من جدول الأعمال، ولتقدير الدور الذي تؤديه منظمة الصحة العالمية في إعداد التقرير من خلال إدراج جميع المعلومات ذات الصلة في هذا الصدد.

إننا جميعاً نريد أن تصبح طرقنا آمنة. وثمة عوامل كثيرة تسهم في السلامة على الطرق. وبالتالي، فمن المجالات التي ينبغي لنا أن نكون واضحين بشأنها هو أنه ينبغي لنا أن ننفذ بفعالية خطة التنمية المستدامة لعام ٢٠٣٠ بهدف تحقيق التنمية الشاملة. وينبغي لنا أيضاً أن نجعل الرؤية المتمثلة في عقد العمل من أجل السلامة على الطرق للفترة من ٢٠١١ إلى ٢٠٢٠ حقيقة على أرض الواقع، بما في ذلك عن طريق تنفيذ جميع التوصيات الصادرة عن المؤتمر الوزاري العالمي بشأن السلامة على الطرق، بما فيها المؤتمر الذي عقد في البرازيل العام الماضي، فضلاً عن التنفيذ الكامل لإطار سندي للحد من مخاطر الكوارث، والخطة الحضرية الجديدة للموئل الثالث، التي اعتمدت في كيتو.

ومن المهم أيضاً تسليط الضوء على أن التوصيات الواردة في التقرير العالمي عن حالة السلامة على الطرق لعام ٢٠١٥ ينبغي أن تؤكد على عملنا الجماعي من أجل تحقيق جميع الأهداف والغايات المتصلة بالسلامة على الطرق. ويتطلب ذلك المزيد من التعاون والشراكات بين جميع الجهات المعنية. ويجب أن تسترشد

عدد الوفيات الناجمة عن حوادث المرور والإصابات الخطيرة إلى النصف بحلول عام ٢٠٣٠ مقارنة بعام ٢٠٢٠. وقد تم تسليط الضوء بالفعل على نداء من أجل وضع هذا الهدف في تحدٍ عالمي يسمى "البيان الرابع للسلامة على الطرق"، الصادر عن الشبكة العالمية للمشرعين المعنيين بالسلامة على الطرق. وأنا شخصياً يشرفني أن أتكلم هنا بصفتي عضوة في الشبكة. ويدعو البيان الرابع للسلامة على الطرق جميع أعضاء البرلمانات في جميع أنحاء العالم إلى اتخاذ التدابير الرامية إلى الحد بدرجة كبيرة من عدد الوفيات الناجمة عن حوادث المرور، وأود أن أسترعي انتباه أعضاء الجمعية العامة وأشجعهم على اعتماد التدابير المقترحة.

كما نرحب أيضاً بترحيب بمقترح إنشاء صندوق الأمم المتحدة الاستثماري للسلامة على الطرق. ونعتقد أنه يمكن أن يسهم في تحقيق الهدف الاستراتيجي المتمثل في الحد من عدد حوادث الطرق، وأن يكون بمثابة تدبير فعال لتمويل المشاريع الهامة التي من شأنها أن تساعد على تحسين السلامة على الطرق في جميع أنحاء العالم.

ونود أن نحث الجميع على تعزيز الجهود الرامية إلى الحد من عدد ضحايا حوادث الطرق في جميع أنحاء العالم. ويجب أن تكون التدابير أكثر كثافة وتحديدًا للهدف، كما يجب أن تعمل بشكل فعال على إنفاذ القواعد القائمة التي تهدف إلى مكافحة السلوك الأشد خطورة على الطريق. وفي الواقع، يمكن أن تصبح طرقنا أكثر أماناً.

السيد بوديل شهيرتي (نيبال) (تكلم بالإنكليزية): إنه لمن

دواعي القلق أن نلاحظ أن حوادث المرور على الطرق مسؤولة عن موت ما يزيد على ١,٣ مليون شخص كل عام، وأنها السبب الرئيسي العاشر للوفاة في جميع أنحاء العالم، ولا سيما في صفوف الشباب. وهذه الأرقام غنية عن البيان لحثنا على اتخاذ إجراءات عاجلة في سبيل الحد من الحوادث. ولهذا السبب، يجب أن نعمل معاً من أجل الحد من الحوادث عن طريق مختلف

والتعامل مع السلامة على الطرق بصورة كلية والنهوض باتخاذ الإجراءات بشأن جميع مجالات السلامة على الطرق.

ومن أجل كفالة السلامة على الطرق، نيبال مستعدة للعمل بصورة جماعية من أجل تحقيق النتائج المرجوة. وفي ذلك الصدد، نسعى إلى المزيد من التعاون مع جميع الجهات المعنية في مجال السلامة على الطرق.

السيدة خيرون (إسبانيا) (تكلمت بالإسبانية): بالنيابة عن إسبانيا، أود أن أعرب عن امتناننا لهذه اللحظة التي لا تنسى باعتماد مشروع قرار جديد بشأن تحسين السلامة على الطرق في العالم (A/72/L.48) في سياق الأهداف الإنمائية للألفية وخطة التنمية المستدامة لعام ٢٠٣٠، مع إدراج هدف خفض معدل حوادث السير بحلول ٢٠٢٠ إلى النصف بموجب الغاية ٣،٦. كما أن مشروع القرار يسعى إلى تحقيق زيادة التنقل على الطرق الأكثر أماناً وأكثر شمولاً وأكثر استدامة، وسيشمل الجميع بحلول عام ٢٠٣٠، الأمر الذي سيشجع المزيد من التنمية الاقتصادية والاجتماعية وتحسين رفاه المواطنين.

ومنذ اعتماد عقد العمل من أجل السلامة على الطرق في عام ٢٠١٠ (القرار ٢٥٥/٦٤)، سيكون من المناسب أن نسأل أنفسنا ما الذي تعلمناه وسيمكننا من مواصلة إحراز تقدم نحو سلامة التنقل على الطرق. وأود أن أتطرق بإيجاز إلى حالة السلامة على الطرق في إسبانيا، التي يرتبط تحسينها الكبير ارتباطاً وثيقاً بمشاركة النشطة وتعاوننا مع الأمم المتحدة ومنظمة الصحة العالمية بوجه خاص، وكذلك مع سائر المنظمات الدولية والمتعددة الأطراف والإقليمية والكيانات التي تعمل على تحسين السلامة على الطرق في العالم.

في إسبانيا، يبلغ عدد السكان ٤٦ مليون نسمة، وعدد من السائقين غير المستقرين تجاوز ٨٢ مليون شخص في عام ٢٠١٧، وتعداد من ٢٨ مليون سائق و ٣٣ مليون مركبة مسجلة. وفي عام ١٩٦٠، بلغ عدد الوفيات الناجمة عن حوادث

الإجراءات التي نتخذها أيضاً بالالتزامات المشتركة المتفق عليها في القرارات التي اتخذناها في الجمعية العامة.

ونيبال بلد جبلي، تغطي الجبال أو التلال أكثر من ٨٥ في المائة من مساحته. تشييد وصيانة الطرق في تلك المناطق الوعرة غاية في الصعوبة. وقد أدى ذلك لا إلى خطورة عمليات النقل لدينا فحسب بل وصعوبتها وتكلفتها الباهظة. وقد فاقم ارتفاع خطر الكوارث الطبيعية في البلد من هذه المشاكل. والنتيجة هي أن الحوادث في نيبال كثيراً ما تقع وعدد القتلى آخذ في الارتفاع أيضاً. وفي عام واحد فحسب، من تموز/يوليه ٢٠١٦ إلى حزيران/يونيه ٢٠١٧، سجلت ٥٥٣٠ حادثة، منها ٢٠١ حادثة خطيرة. قبل عشرين عاماً، كان العدد الإجمالي للحوادث ٢٣٩٠ حادثة فحسب. وهذه الأرقام لا تشمل المواطنين النيباليين الذين لقوا حتفهم في حوادث الطرق في الخارج.

والإجراءات التي اتخذتها الحكومة تركز على التقليل إلى أدنى حد أو القضاء على جميع عوامل الخطر الرئيسية لوقوع الحوادث، مثل السيطرة على مشكلة السرعة عبر مختلف الأحكام القانونية، وتحسين ظروف حركة المرور على الطرق، وجعل السائقين يتحلون بقدر أكبر من المسؤولية فيما يتعلق بتعاطي الكحول والمواد الأخرى وإنفاذ جميع أنظمة السلامة، واتخاذ التدابير الأخرى، حسب الاقتضاء. وزيادة التوعية بالسلامة على الطرق من خلال التثقيف والتوجيه والتدريب أحد الأنشطة الجارية أيضاً.

ختاماً، أود أن أسلط الضوء على حقيقة أن التحديات لا تزال قائمة. إننا بحاجة إلى العمل بصورة جماعية من أجل التصدي لها. ولذلك، فإن نيبال تركز على التصدي بفعالية للتحديات الرئيسية والتحديات المشار إليها في تقرير الأمين العام، ولا سيما فيما يتعلق بتحسين توجيه قراراتنا من خلال البيانات، والحاجة إلى زيادة التركيز على تحقيق أهداف عقد العمل من أجل السلامة على الطرق، وحشد المزيد من الأموال والموارد والشراكات

يجب أن يكون المواطنون جزءاً لا يتجزأ من عملية تحسين سلامة المرور على الطرق في بلدانهم. وتحقيقاً لهذه الغاية، لا بد من وجود هيئة استشارية وتشاركية لجميع المواطنين، ولا سيما الضحايا وأسرهم. وبالإضافة إلى ذلك، من الضروري الحصول على بيانات موثوقة عن الطرق لاتخاذ القرارات، والاستمرار في تحديث القواعد التنظيمية المتعلقة بالسلامة على الطرق وتركيز الجهود على مستخدميها المعرضة للخطر. كما يجب توفير التدريب والتثقيف في مجال السلام على الطرق لجميع الهيئات الحكومية والمسؤولين الحكوميين المعنيين بالسلامة على الطرق، فضلاً عن النظر القانوني في التكنولوجيا التي لها أثر إيجابي على تقليل عدد حوادث الطرق من خلال تعزيز البحث وإبرام الاتفاقات فيما بين الحكومات والكيانات العامة والخاصة التي تتعاون بشأن تعزيز التدابير الرامية إلى تحسين السلامة على الطرق.

في الختام، نود القول بأنه من المهم للغاية تبادل الخبرات والممارسات الجيدة فيما بين البلدان. إن الهدف النهائي يتمثل في تحسين الأمن على الطرق. وكمثال على الممارسات الجيدة، نود أن أن نخبركم بأننا سنحتفل في الأسبوع المقبل بالذكرى السابعة لإنشاء الجمعية العامة للمرصد الأيبيري - الأمريكي المعني بالسلامة على الطرق. ذلك مثال على التزامنا بالأمن الإقليمي والتنقل على الطرق. ومن المؤكد أن هذا القرار المهم سيكون عوناً كبيراً.

السيد بولجي (نيجيريا) (تكلم بالإنكليزية): أشكر رئيس الجمعية العامة على الدعوة إلى عقد هذه الجلسة العامة الثانية والثمانين للنظر في مشروع القرار المتعلق بتحسين السلامة على الطرق (A/72/L.48)

ترحب نيجيريا بالاعتماد الوشيك لمشروع القرار بتوافق الآراء، ونسلم بالالتزام والدور القيادي الذي تضطلع به بعثة الاتحاد الروسي في هذه العملية. ونرحب بالعمل الذي تقوم به منظمة الصحة العالمية واللجان الإقليمية للأمم المتحدة، وفريق الأمم المتحدة المعني بالتعاون في مجال السلامة، واللجان

المرور ١ ٣٠٠ حالة ومليون مركبة مسجلة. وكان العدد الأكبر من وفيات المرور على الطرق في إسبانيا يعود إلى عام ١٩٨٩، حينما لقي ٩٤٠ ٥ شخص حتفهم في حوادث الطرق. وفي الفترة ما بين عامي ٢٠٠٤ و ٢٠١٤، تحقق خفض كلي نسبته ٦٢,٥ في المائة في معدل الحوادث على الطرق. في عام ٢٠١٦، ومن خلال المزيد من الدعم وتحسين تنقل السائقين والسياح المقيمين على حد سواء وزيادة هائلة في التنقل، انخفض عدد الأشخاص الذين لقوا حتفهم إلى ٨١٠ ١ وعدد الأشخاص المصابين والذين احتاجوا إلى الرعاية في المستشفى إلى ٧٥٥ ٩. ومع ذلك تستمر الجهود الرامية إلى الحيلولة دون حدوث ثبات في الانخفاض أو بدء اتجاه تصاعدي. وفي الوقت الراهن، تعمل إسبانيا على تعديل القانون المتعلق بالسلامة على الطرق، وتنقيح الاستراتيجية الوطنية، فضلاً عن خطة استراتيجية جديدة للدولة للدراجات وتنفيذ منصة متصلة للمركبات.

اليوم، وفي هذه اللحظة الهامة للسلامة على الطرق في العالم من خلال مشروع القرار هذا، نود أن نتشاطر الدروس المستفادة في إسبانيا بشأن تحسين السلامة على الطرق.

أولاً، نود أن نقول إنه من الممكن تحقيق ذلك وإنجاز النتائج المقترحة. إن أكثر الطرق فعالية هي تنسيق الإجراءات المشتركة على أوسع نطاق ممكن على كل من الصعيد الوطني، وتحديدًا على الصعيد الدولي. والالتزام السياسي بإدماج تعزيز السلامة على الطرق في الخطط السياسية أمر أساسي.

ويجب أن يكون لدى البلدان، بالضرورة، منظمة وطنية محددة لتنفيذ سياسة الحكومة بشأن السلامة على الطرق واستراتيجيتها. وفي حالة إسبانيا، قامت المديرية العامة للمرور بتكريس نسبة كبيرة من قدرتها الفعلية للتعامل مع ضمان فعالية تلك المهمة بالتعاون مع سلطات الدول الأخرى وعلى الصعيد البلدي والإقليمي والدعم المتعدد المؤسسات.

عام ٢٠١٨، تم تخصيص ما يقدر بنحو ٣٧ مليون دولار لشق تلك الطرق. وبحصول الصندوق على منحه سنوية تقدر بحوالي ٧٠ مليون دولار على مدى العقد المقبل، فإنه سينقذ خمسة ملايين من الأرواح البشرية ويوفر حوالي ٥٠ مليون إصابة خطيرة في البلدان المنخفضة والمتوسطة الدخل. إن نيجيريا لا تدعم الصندوق الاستثماري فحسب، ولكنها تتطلع بشغف لكي تكون المستفيد من الدعم المالي المتوخى، وهو أمر ضروري لجعل جهودنا التدخلية الجارية حاليا ترتقي إلى أحد أهداف التنمية المستدامة المتمثل في تخفيض الوفيات بنسبة ٥٠ في المائة.

مرة أخرى، ترحب نيجيريا باطلاق الصندوق الاستثماري وتتعهد بتقديم دعمها له كوسيلة لحشد تمويل إضافي، الأمر الذي أعتقد أنه سوف يعزز السلامة على صعيد الاتحاد في نيجيريا وفي جميع أنحاء العالم.

السيد ميرو (جمهورية تنزانيا المتحدة) (تكلم بالإنكليزية):
يعرب وفد بلدي عن تقديره لإدراج موضوع السلامة على الطرق في جدول الأعمال العالمي للجمعية العامة، ولا سيما بالتحديد الهدف المتعلق بالسلامة على الطرق من بين أهداف التنمية المستدامة. ونشكر الاتحاد الروسي على التيسير لمشروع القرار المعروض علينا (A/72/L.48)

إن الإصابات في حوادث الطرق تمثل سببا هاما من أسباب الاعتلال والوفيات في جميع أنحاء العالم. إن حوادث التصادم على طرق تشكل نسبة كبيرة من هذه الإصابات. وتنزانيا من بين البلدان التي تنسم بمعدلات مرتفعة في حوادث المرور. إن الإصابات الناجمة عن حركة المرور على الطرق في تنزانيا مشكلة كبيرة من مشاكل الصحة العامة، ولا سيما عند السكان الذكور البالغين، ويرجع ذلك أساسا إلى حوادث الدراجات النارية. ولذلك، من المهم تعزيز التدابير الوقائية قبل الوصول إلى خدمات الطوارئ في المستشفيات.

الاقتصادية الإقليمية، واللجان الوطنية للسلامة على الطرق في وضع وتنفيذ ورصد الجوانب المختلفة للخطة العالمية لعقد العمل من أجل السلامة على الطرق ٢٠١١-٢٠٢٠.

ويرحب وفدي بإنشاء صندوق الأمم المتحدة الاستثماري للسلامة المرورية الذي سيجري إقراره اليوم. كذلك نود أن نشيد بالأمين العام على تقريره (انظر A/72/369) بشأن موضوع مشروع القرار.

وفقا للبيانات الأخيرة، يُقتل كل عام في حوادث المرور حوالي ٣٥٠ ٠٠٠ ١ شخص ويصاب بجروح حوالي ٥٠ مليون، مما يجعل تلك المسألة من أشد حالات الطوارئ إلحاحا ومن مسائل التنمية في عصرنا. ففي كل يوم، تُزهق أرواح ٥٠٠ طفل بسبب حوادث المرور على الطرق، وما برحت حوادث الطرق السبب الرئيسي لوفيات الشباب على الصعيد العالمي. وفي هذا الوقت، إذا أردنا أن نحقق الغاية ٣-٦ من أهداف التنمية المستدامة بحلول عام ٢٠٢٠، لا بد من تخفيض عدد الوفيات والإصابات الناجمة عن حوادث الطرق.

على الرغم من أن حوادث الطرق، والسلامة على الطرق تعتبر عنصرا أساسيا في أهداف التنمية المستدامة، فإن عدم كفاية التمويل، وسوء شبكات الطرق، والافتقار إلى الوعي، وكذلك انعدام الرعاية الصحية الطارئة، كلها تشكل تحديات رئيسية وفقا لالتزامنا بالحد من الوفيات السير على الطرق بحلول العام ٢٠٢٠. لقد عملت نيجيريا على تكثيف الجهود المبذولة للتصدي لهذه التحديات من خلال تعميم أعمال اللجنة الوطنية للسلامة على الطرق في سياسات الدولة، مع التركيز بوجه خاص على سلامة النقل في المناطق الريفية، لضمان ألا يتخلف أحد عن الركب. وفي تشرين الأول/أكتوبر ٢٠١٧، اعتمدت نيجيريا أيضا الصندوق الاستثماري الخاص بالطرق الذي من المحتمل أن يسرع بتشييد طرق آمنة وهيكل أساسية للطرق، وبخاصة في المناطق الريفية والمجمعات الصناعية المتأثرة بالطرق السيئة. وفي

يسرنا أن نرى الضوء في نهاية النفق، بينما يجري حالياً تخفيض عدد الحوادث.

وإذ تضع في اعتبارها أن حوادث الطرق تؤدي إلى خفض القوة العاملة، فقد اتخذت الحكومة عدداً من المبادرات والتدخلات الرامية إلى تعزيز إدارة السلامة على الطرق في تنزانيا. وتشمل الأهداف تعزيز الإطار المؤسسي وتنظيم السلامة على الطرق؛ وتحسين تشريعات واستراتيجيات وسياسات السلامة على الطرق؛ وتحسين جمع البيانات والبيانات عن الحوادث، وزيادة إمكانية الحصول على البيانات، بما في ذلك إجراء تحقيقات متعمقة في الحوادث؛ وتحسين أنظمة الشحن البري ونقل الركاب؛ وتأمين التمويل من مصادر مختلفة؛ وتعزيز الرصد والتقييم؛ وتحسين إجراء البحوث بشأن السلامة على الطرق؛ وتنفيذ حملات توعية عامة بشأن قواعد السلامة على الطرق؛ وتدريب السلامة على الطرق في المدارس الابتدائية. وقد بدأت جهودنا توثق ثمارها. فوفقاً لإحصاءات المرور في تنزانيا لعام ٢٠١٧، تبين التقارير انخفاضاً بنسبة ٦,١ في المائة في الوفيات وتراجعا في عدد المصابين بنسبة ٥,١ في المائة مقارنة بعام ٢٠١٦.

وثمة أهمية بالغة لتوفير الرعاية في حالات الطوارئ قبل النقل إلى المستشفيات لضمان وصول المرضى المصابين بإصابات بالغة إلى المستشفيات في أقرب وقت ممكن. وهو أمر تعتبره الحكومة من الأولويات، على الرغم من أن أوجه القصور في معدات الرعاية في حالات الطوارئ، بسبب نقص الأموال، لا تزال تشكل تحدياً.

كما يقر وفد بلدي بالعمل الذي تقوم به منظمة الصحة العالمية، وهي منسق منظومة الأمم المتحدة للسلامة على الطرق، ويقدره. ونشكر منظمة الصحة العالمية على انتظامها في إعداد "التقرير المحلي العالمي عن السلامة على الطرق"، والذي تقدمه إلى بلداننا. وتفتح هذه التقارير عيون واضعي السياسات

تدرك تنزانيا العوامل الرئيسية لحوادث الطرق، بما في ذلك، في جملة أمور، قيادة المركبات بسرعة عالية، والقيادة في حالة السكر، وعدم استخدام الخوذ أثناء قيادة الدراجات النارية، وعدم استخدام أحزمة الأمان الخاصة بالأطفال. ولا بد من معالجة هذه العوامل على الصعيد العالمي من خلال تحسين الأنظمة وإنفاذ تطبيقها. ومع ذلك، فإن نوعية بعض الطرق، فضلاً عن المركبات، في البلدان النامية، ربما تسهم أيضاً في هذه المشكلة.

وإذ تشير إلى أن أهداف التنمية المستدامة وغاياتها متكاملة وغير قابلة للتجزئة وتحقق التوازن بين الأبعاد الثلاثة للتنمية المستدامة، وتشير إلى أهمية بلوغ أهداف السلامة على الطرق، من قبيل الغاية ٣-٦ التي تهدف إلى خفض عدد الوفيات والإصابات الناجمة عن حوادث المرور إلى النصف بحلول عام ٢٠٢٠، وكذلك الغاية ١١-٢ التي ترمي إلى تيسير إمكانية حصول الجميع على نظم نقل آمنة، ومعقولة، ومستدامة، فضلاً عن تحسين السلامة على الطرق. ومهما شددنا على أهمية الغايات الـ ١٢ في تحقيق أهداف التنمية المستدامة لا يمكن، نكون مغالين في التشديد.

علينا أن نعمل على وضع خطة عمل وطنية شاملة للسلامة على الطرق بأهداف محددة زمنياً بحلول عام ٢٠٢٠؛ والانضمام إلى صك واحد أو أكثر من صكوك الأمم المتحدة القانونية الأساسية المتعلقة بالسلامة على الطرق بحلول عام ٢٠٣٠؛ وسنقوانين تنظيمية لأوقات قيادة المركبات، وتخصيص فترات راحة للسائقين المحترفين؛ والامتثال للوائح الدولية. والأهم من ذلك أن المشرعين بحاجة إلى دعم ودفع هذه الجهود. ويتقضي الأمر تضافر الجهود التي تبذلها جميع الأطراف المعنية والناس عموماً. أما في المنطقة الإقليمية التي ننتمي إليه، فقد وضع المشرعون العديد من الشبكات البرلمانية بغرض تهيئة الظروف الاستراتيجية الجيدة والشروع في الحد من حوادث الطرق. والآن،

ويدعمها في هذه الأعمال البرنامج الذي نستضيفه - الشراكة العالمية للسلامة على الطرق - والذي يعمل لأجل إقامة شراكات مع الحكومات والقطاع الخاص ومنظمات المجتمع المدني من أجل تعزيز السلامة على الطرق، ولا سيما في البلدان المنخفضة والمتوسطة الدخل التي لديها أكبر الاحتياجات. وباستخدام نهج متعدد القطاعات من أجل تحسين السلامة على الطرق، تعمل الشراكة العالمية للسلامة على الطرق حاليا في أكثر من ٤٠ بلدا في مجالات الدعوة إلى وضع قوانين وسياسات أقوى بشأن السلامة على الطرق، وتحسين القدرات على إنفاذ القوانين، ودعم التدخلات الرامية إلى تعزيز سلامة الأطفال على الطرق.

إن السلامة على الطرق مسألة من السهل إغفالها. وقبل عقدين من الزمن، وصفها تقريرنا عن الكوارث في العالم بأنها "أزمة إنسانية صامتة" حيث إنها على الرغم من أنها تمس تقريبا كل واحد منا في هذه القاعة، فإن قلة من الناس يفهمون ضخامة حجم المشكلة أو أنها تشكل عاشر أكبر سبب للوفاة على الصعيد العالمي، حيث يقضي ١,٣٤ مليون شخص نحبهم كل عام على الطرق في العالم. وفي هذا الصدد، فإن اتخاذ القرار ٦٤/٢٥٥ قبل ثماني سنوات وإعلان عقد الأمم المتحدة للعمل من أجل السلامة على الطرق ٢٠١١-٢٠٢٠، وما تلا ذلك من إنشاء فريق الأمم المتحدة المعني بالتعاون في مجال السلامة على الطرق، كانت خطوات جريئة وشجاعة من جانب الجمعية.

بيد أننا نقرب من نهاية العقد ويجب أن نسأل أنفسنا بعض الأسئلة الصعبة بشأن المرحلة التي وصلنا إليها اليوم وما إذا كنا قد قمنا بما فيه الكفاية للحد من الآثار الكارثية لصدمة الطريق على الأفراد والأسر والمجتمعات والدول. ولئن كان من الصحيح أن معدلات الوفيات على الطرق قد استقرت مقارنة بالزيادات السكانية منذ بداية العقد، فمن الصحيح أيضا أنها

وتساعدنا في تحسين السلامة على الطرق لدينا. ونحيط علما بأن حوادث الطرق تحتل المرتبة العاشرة في الأسباب الرئيسية للوفاة وأنها مسؤولة عن وفاة أكثر من ١,٣ مليون شخص تتراوح أعمارهم بين ١٥ و ٢٩ عاما وإصابة ما بين ٢٠ إلى ٥٠ مليون شخص بإصابات قاتلة على الصعيد العالمي. وهذا الخطر يشكل مصدر قلق.

في الختام، يؤيد وفد بلدي تأييدا كاملا مشروع القرار المتعلق بتحسين السلامة على الطرق في العالم (A/72/L.48) وسنشرك في تقديمه.

الرئيس بالنيابة (تكلم بالإنكليزية): أعطي الكلمة الآن للمراقبة عن الاتحاد الدولي لجمعيات الصليب الأحمر والهلال الأحمر.

السيدة غوكازيان (تكلم بالإنكليزية): أشكركم، سيدي، على إتاحة الفرصة لي للإدلاء بهذا البيان المقتضب بالنيابة عن الاتحاد الدولي لجمعيات الصليب الأحمر والهلال الأحمر وجمعيات الصليب الأحمر والهلال الأحمر الوطنية التابعة له وعددها ١٩٠ جمعية.

إن الاتحاد هو أكبر شبكة إنسانية في العالم، وتمثل ولايته في منع المعاناة الإنسانية بجميع أشكالها وتخفيفها. وفي هذا السياق، فقد كان من بين أولى المنظمات الدولية التي توجه الانتباه إلى الألم والمعاناة التي لا توصف التي تسببها حوادث الطرق في تقريره عن الكوارث في العالم لعام ١٩٩٨. ومنذ ذلك الحين، ما برحت جمعياتنا الوطنية للصليب الأحمر والهلال الأحمر تعمل بلا كلل لمعالجة هذه الكارثة الإنسانية من خلال خدمات الإسعافات الأولية والدورات التدريبية، وبالعمل مع السلطات الوطنية لوضع قوانين وسياسات قوية، تستند إلى الأدلة، للسلامة على الطرق.

الصحة العالمية، وإدماجها في الاستراتيجيات الوطنية للسلامة على الطرق. ونشجع، على وجه الخصوص، الإنفاذ الفعال لقوانين قوية وشاملة، ونحث جميع الحكومات على العمل بنشاط لتعزيز التشريعات وتوفير الموارد المستدامة من أجل تنفيذ برنامج قوي لإنفاذ القوانين. ويمكن لهذه الأنشطة أن توفر فوائد فورية وبتكلفة معقولة إذا تم تحديد أولويات الموارد وتركيزها بشكل صحيح.

ومن جانبه، فإن الاتحاد الدولي للجمعيات الصليب الأحمر والهلال الأحمر سيواصل، مع شركائنا في الجمعيات الوطنية للصليب الأحمر والهلال الأحمر، والشراكة العالمية للسلامة على الطرق، العمل مع جميع الدول الأعضاء والمنظمات ذات الصلة من أجل تحقيق أهداف مشروع القرار هذا، وننتقل إلى تقديم إسهام مجد في المؤتمر الوزاري العالمي بشأن السلامة على الطرق لعام ٢٠٢٠ في السويد.

الرئيس بالنيابة (تكلم بالإنكليزية): استمعنا إلى المتكلم الأخير في مناقشة هذا البند.

تبت الجمعية العامة الآن في مشروع القرار A/72/L.48، المعنون "تحسين السلامة على الطرق في العالم". أعطى الكلمة الآن لممثل الأمانة العامة.

السيد ناكانو (إدارة شؤون الجمعية العامة والمؤتمرات) (تكلم بالإنكليزية): أود أن أعلن أنه منذ تقديم مشروع القرار، وبالإضافة إلى الوفود المدرجة أسماؤها في الوثيقة، انضمت إلى مقدمي مشروع القرار A/72/L.48 البلدان التالية: الأرجنتين، إريتريا، إسبانيا، أستراليا، إستونيا، إكوادور، أندورا، أنغولا، أوزبكستان، أوغندا، أيرلندا، آيسلندا، بالاو، البرازيل، بلجيكا، بلغاريا، بنغلاديش، بوركينا فاسو، تركيا، تشاد، الجبل الأسود، الجمهورية التشيكية، جمهورية تنزانيا المتحدة، الجمهورية العربية السورية، جمهورية مقدونيا اليوغوسلافية سابقا، جمهورية مولدوفا، الدانمرك، رومانيا، سان مارينو، سلوفاكيا، سلوفينيا، سنغافورة،

استمرت في الزيادة من الناحية المطلقة، فقد ارتفعت من ١,٢٨ مليون في عام ٢٠١٠ إلى ١,٣٤ مليون في عام ٢٠١٥، حسب التقديرات الصحية العالمية لمنظمة الصحة العالمية.

ولكن، بعيدا عن الأرقام الإجمالية، هناك قصة أخرى بشأن من تخلفوا عن الركب. فعلى نحو ما يعترف به مشروع قرار هذا العام بشأن تحسين السلامة على الطرق في العالم (A/72/L.48)، فإن الوفيات والإصابات الناجمة عن حوادث المرور على الطرق لا تزال مسألة عدالة اجتماعية، حيث إن الناس يعانون من عبء صدمة الطريق بشكل غير متناسب وفقا للتصنيفات العمرية والجنسانية وبين الفئات الأكثر ضعفا. وفي هذا الصدد، فإننا نوجه انتباه الجمعية إلى أن حوادث الطرق لا تزال هي السبب الرئيسي لوفاة من تتراوح أعمارهم بين ١٥ و ٢٩ سنة، وبالتالي يمكن اعتبارها مرضا يصيب الشباب. ومن بين الشباب، يواجه الصبيان خطر الإصابة بمعدل الضعف تقريبا مقارنة بالفتيات، كما أن الأطفال الذين يعانون من معوقات مالية معرضون لخطر أكبر بدرجة هائلة. ويعني العبء الواقع على المجتمعات المحلية نتيجة لذلك أنه لم يُحرز تقدم كاف.

ولا يزال هناك الكثير مما يتعين إنجازه. وفي هذا الصدد، نرحب بقرار الدول الأعضاء عقد مؤتمر عالمي ثالث رفيع المستوى بشأن السلامة على الطرق في السويد في عام ٢٠٢٠ لجمع القادة مرة أخرى لمواصلة العمل على أعلى المستويات في تعزيز السلامة على الطرق لجميع المواطنين. وفي الواقع، لا تزال الإرادة السياسية ضرورة حيوية وحاسمة، ويجب علينا أن نتوخى الحذر الشديد حتى لا يفتر اهتمامنا.

بيد أنه ينبغي ألا ننتظر حتى نهاية العقد لاتخاذ إجراءات مجدية. فهناك خطوات يمكن للحكومات أن تتخذها، ويجب أن تتخذها فوراً لتعزيز السلامة على الطرق. ونشجع الدول الأعضاء على تنفيذ المجموعة الشاملة من التدخلات المبنية على الأدلة الواردة في الوثيقة التقنية "أنقذوا الحياة" لمنظمة

تحقيق السلام والرخاء العالميين. ونشيد بالدعوة إلى المسؤولية المشتركة، بما في ذلك المسؤولية الوطنية، في خطة عام ٢٠٣٠، ونشدد على أن لجميع البلدان دوراً في تحقيق رؤيتها. وتقر خطة عام ٢٠٣٠ بأن على كل بلد أن يعمل من أجل تنفيذها تمشياً مع السياسات والأولويات الوطنية الخاصة به. وتفهم الولايات المتحدة أن الفقرة ١٨ من خطة عام ٢٠٣٠ تدعو البلدان لتنفيذ الخطة على نحو متسق مع حقوق والتزامات الدول بموجب القانون الدولي.

كما نؤكد إقرارنا المتبادل في الفقرة ٥٨ من خطة عام ٢٠٣٠ بأن تنفيذ الخطة يجب أن يحترم الولايات المستقلة للعمليات والمؤسسات الأخرى، بما في ذلك المفاوضات، وألا يؤدي إلى الإخلال بها. وهو لا ينطوي على حكم مسبق على القرارات والإجراءات الجارية في محافل أخرى، ولا يشكل سابقة لها. فعلى سبيل المثال، لا تمثل الخطة التزاماً بتوفير الوصول إلى الأسواق الجديدة للسلع أو الخدمات، ولا تفسر أو تغير أي اتفاق أو قرار لمنظمة التجارة العالمية، بما في ذلك الاتفاق المتعلق بجوانب الملكية الفكرية.

وفيما يتعلق بالفقرة ٢٠ من الديباجة، كان لدى الولايات المتحدة شواغل بشأن إدراج عبارة "معايير تقنية" في هذا النوع من الوثائق. إن للمعايير واللوائح التقنية معاني محددة في إطار منظمة التجارة العالمية، وتوجد التزامات لمنظمة التجارة العالمية متصلة بتلك الأحكام. وتعتقد الولايات المتحدة أن استخدام مصطلح "المعايير التقنية" في النص، دون مزيد من التوضيح، قد يؤدي إلى الالتباس فيما يتعلق بما إذا كانت المعايير مرجعاً وفيما يتعلق بما إذا كانت هذه المعايير تتوافق مع التعاريف والالتزامات التي اضطلع بها الأعضاء في إطار منظمة التجارة العالمية.

وأيضاً، في الفقرة ٣، نريد أن نشير إلى شواغل تتعلق بالصياغة فيما يخص الموافقة بتوافق الآراء بشأن المؤشرات

السنغال، السودان، السويد، صربيا، الفلبين، فنلندا، فييت نام، قبرص، قطر، كابو فيردي، كازاخستان، كرواتيا، كندا، لبنان، لكسمبرغ، ليبيريا، ليبيا، مالطة، مصر، المغرب، ملاوي، منغوليا، موناكو، ميانمار، النمسا، هنغاريا، اليابان، اليونان.

الرئيس بالنيابة (تكلم بالإنكليزية): هل لي أن أعتبر أن الجمعية تقرر اعتماد مشروع القرار A/72/L.48؟

اعتمد مشروع القرار A/72/L.48 (القرار ٧٢/٢٧١).

الرئيس بالنيابة (تكلم بالإنكليزية): قبل أن أعطي الكلمة للمتكلمين شرحاً للموقف، أود أن أذكر الوفود بأن مدة بيانات شرح المواقف محددة بعشر دقائق وينبغي أن تدلي بها الوفود من مقاعدها.

أعطي الكلمة الآن إلى ممثل الولايات المتحدة الأمريكية.

السيد باغويل (الولايات المتحدة الأمريكية) (تكلم بالإنكليزية): انضمت الولايات المتحدة اليوم إلى غيرها من الدول الأعضاء في اتخاذ القرار ٧٢/٢٧١، بشأن السلامة على الطرق في العالم. ومع ذلك، ترى الولايات المتحدة أنها مضطرة للنأي بنفسها عن الفقرات ٥ و ٦ و ٩ و ١٧ و ٢١ و ٢٢ و ٢٤. ونؤكد أيضاً بقوة أنه في حين يمكن أن يكون هدف القرار ٧٢/٢٧١ قد وضع بنية حسنة، فما زلنا نشكك في الحاجة إليه بالنظر إلى الخصوصية الشديدة للمسائل المحلية والوطنية المتعلقة بالسلامة على الطرق.

ونعتنم هذه الفرصة، كما فعلنا في مناسبات أخرى، لتقديم توضيحات هامة بشأن الصيغة المتعلقة بخطة التنمية المستدامة لعام ٢٠٣٠. ونؤكد أن خطة عام ٢٠٣٠ غير ملزمة، ولا تُنشئ أو تفسر الحقوق أو الالتزامات بموجب القانون الدولي، ولا تُنشئ أي التزامات مالية جديدة.

وتقرّ الولايات المتحدة خطة عام ٢٠٣٠ بوصفها إطاراً عالمياً للتنمية المستدامة يمكن أن يساعد البلدان على العمل نحو

وأخيراً، فإن الولايات المتحدة تؤكد أن الحكومات الوطنية هي الأقدر على تحقيق التوازن بين السلامة والعوامل الأخرى التي تبلغ اعتمادها المعايير والأنظمة، ولا تؤيد أي إشارات أو محاولات لإنشاء معايير للأمم المتحدة.

الرئيس بالنيابة (تكلم بالإنكليزية): استمعنا إلى المتكلم الوحيد شرحاً للموقف.

هل لي أن أعتبر أن الجمعية العامة ترغب في اختتام نظرها في البند ١٢ من جدول الأعمال؟
تقرر ذلك.

البند ٧ من جدول الأعمال (تابع)

تنظيم الأعمال وإقرار جدول الأعمال وتوزيع البنود

الرئيس بالنيابة (تكلم بالإنكليزية): لكي يتسنى للجمعية اتخاذ إجراء بشأن مشروع القرار A/72/L.43، فمن الضروري إعادة فتح باب النظر في البند.

هل لي أن أعتبر أن الجمعية العامة ترغب في إعادة فتح باب النظر في البند ١١ من جدول الأعمال؟
تقرر ذلك.

البند ١١ من جدول الأعمال (تابع)

الرياضة من أجل التنمية والسلام: بناء عالم سلمي أفضل من خلال الرياضة والممثل الأعلى الأولمبي

مشروع القرار (A/72/L.43)

الرئيس بالنيابة (تكلم بالإنكليزية): أعطي الكلمة الآن لممثلة تركمانستان لتعرض مشروع القرار A/72/L.43.

السيدة أتاييفا (تركمانستان) (تكلمت بالإنكليزية): بالنيابة عن وفد تركمانستان، أودّ أن أشكر جميع الوفود على

وتشجيع اعتمادها واستخدامها. إننا لا نريد لهذه العبارات أن تشير ضمناً إلى أن أهداف ومؤشرات منظمة الصحة العالمية كانت معتمدة من قبل جميع الدول الأعضاء في منظمة الصحة العالمية، أو أننا نشجّع على اعتماد كل من الغايات والمؤشرات. لم يتوصل اجتماع هذا العام لمناقشة المؤشرات إلى توافق نهائي في الآراء، ولا توجد خطط أكيدة لمواصلة المناقشة في منتدى مفتوح.

وتنأى الولايات المتحدة بنفسها عن الاتفاق بشأن الفقرتين ٥ و ٦. وتعارض الولايات المتحدة الإشارة المحددة إلى، والثناء على، الاتفاقات التي اتخذت في العديد من القضايا المرجعية عملاً بقرار منظمة إقليمية فرعية تابعة للأمم المتحدة والتي، في بعض الحالات، ليس فيها من الأطراف المتعاقدة سوى عدد قليل من أعضاء الأمم المتحدة، والتي استخدمت، في بعض الحالات، من جانب الأطراف المتعاقدة للسعي إلى تحقيق أهداف السياسات التجارية التي لا تتفق دائماً مع التزامات منظمة التجارة العالمية. وعلى وجه الخصوص، لدى الولايات المتحدة شواغل قوية متعلقة باستخدام البيان لتشجيع الأعضاء على الانضمام إلى تلك الاتفاقات.

وتنأى الولايات المتحدة بنفسها عن الاتفاق بشأن الفقرات ٩ و ١٧ و ٢١ و ٢٢، و ٢٤. وتعارض الولايات المتحدة على الإشارة المحددة إلى معايير الأمم المتحدة، لأنها تعطي الانطباع بأن هناك نوعاً من المعيار المفضل المعتمد من الأمم المتحدة، في حين أن المعايير وضعت في هيئة إقليمية وبطريقة لا تتسق مع تعريف منظمة التجارة العالمية للمعايير الدولية. إن إشارة محددة إلى نوع معين من المعايير ليست ضرورية لهدف تلك الفقرات، أو في الواقع لهذا القرار الذي يدعو إلى السلامة على الطرق. إن صياغة محايدة تدعو إلى اعتماد اللوائح المتعلقة بسلامة المركبات لجميع المركبات الجديدة ينبغي أن تكون كافية للغرض والقصد من هذا البيان.

ومن بين الأمثلة الحديثة للترويج لركوب الدراجات في تركمانستان، حدث الدراجات الذي أقيم في ٧ نيسان/أبريل في عشق آباد. حيث احتفلت تركمانستان في ذلك اليوم مع المجتمع الدولي، على نطاق واسع باليوم العالمي للصحة. وجرى في ذلك اليوم تنظيم سباق جماعي للدراجات، فضلا عن العديد من الأنشطة الرياضية الأخرى تشمل البلد كله ووحدت آلاف الناس حول فكرة نمط حياة صحي.

ويتمثل الهدف الأساسي من وراء تخصيص يوم عالمي للدراجات، في الاحتفال بشكل سنوي بالدراجة، التي تستخدم منذ قرنين. ومن بين الأهداف الثانوية توحيد جهود المتحمسين للدراجات على صعيد العالم لتقديم دور ركوب الدراجات كحل لمشاكل عالمية في مجالات مثل النقل والتلوث وتغير المناخ والفقر والصحة والتعليم، بهدف مشترك وتحت قيادة الأمم المتحدة. ومن شأن إقامة يوم عالمي للدراجات بدعم من الأمم المتحدة، المساعدة على توحيد المبادرات المدنية والتي يقودها المواطنون في إطار مبادرة عالمية.

تحتفل الأمم المتحدة بالكثير من أيام التقدير الهامة، وتسلسل جميعها الضوء على الجهود والإنجازات المجيدة. وتستحق الدراجة، باعتبارها أداة مفيدة للبشرية، أيضا يوماً للتنويه بها.

ونعرب عن امتناننا للوفود التي شاركت في تقديم مشروع القرار وتنطلق إلى توافق في الآراء بشأن اعتماد المشروع قيد النظر.

الرئيس بالنيابة (تكلم بالإنكليزية): تبت الجمعية الآن في مشروع القرار A/72/L.43، المعنون "اليوم العالمي للدراجات". وقد أغلق باب المشاركة الإلكترونية في تقديم مشروع القرار. أعطي الكلمة لممثل الأمانة العامة.

السيد ناكانو (إدارة شؤون الجمعية العامة والمؤتمرات)
(تكلم بالإنكليزية): أود أن أعلن أنه، منذ تقديم مشروع

المفاوضات البناءة والمثمرة، التي كان من نتائجها وضع مشروع القرار A/72/L.43 في اليوم العالمي للدراجات.

تسعى الأهداف العالمية المنصوص عليها في أهداف التنمية المستدامة إلى إعمال حقوق الإنسان للجميع. ويحقق ركوب الدراجات بالفعل هذه الأهداف في جميع أنحاء العالم، وهو سبب وجيه لاستثمار المزيد في ركوب الدراجات. ويكتسي جعل النقل أكثر استدامة، أهمية حاسمة للبشرية وللوكوب.

وتؤدي الدراجة دوراً رئيسياً في التنقل الشخصي في جميع أنحاء العالم. وبالنظر إلى الراحة التي توفرها الدراجات وفوائدها الصحية والقدرة على تحمل تكاليفها، فإنها يمكن أن تتيح نقل نسبة أكبر بكثير من الركاب في المدن، مما يساعد على تقليل استخدام الطاقة وانبعاثات ثاني أكسيد الكربون في جميع أنحاء العالم. ويستخدم ما يناهز بليون شخص الدراجات كل يوم للتنقل والترفيه والرياضة.

وكما نعلم جميعاً، فإن الدراجة هي وسيلة نقل خدمت البشرية على مدى قرنين من الزمن، كما أنها تستخدم في الرياضة. وفي هذا الصدد، أود أن أشير إلى أن النقل والرياضة يشكّلان أحد الاتجاهات الرئيسية لسياسة تركمانستان. وإذا نلاحظ أهمية الرياضة كعامل مهم في ضمان التنمية المستدامة، فإن بلدنا يؤكد من جديد التزامه الراسخ بتعزيز التعاون الرياضي الدولي الذي يهدف إلى تطبيق مبادئ التنمية والسلام وتمكين الناس ومعالجة قضايا الصحة والتعليم والاندماج الاجتماعي وقضايا أخرى.

وفي هذا الصدد، فإن تركمانستان، بوصفها عضواً في فريق أصدقاء تسخير الرياضة لأغراض التنمية والسلام، فضلاً عن كونها من بين البلدان الأولى التي شجعت النقل، قررت الجمع بين النقل والرياضة في صورة استخدام الدراجة في مشروع القرار هذا.

هل لي أن أعتبر أن الجمعية تقرر اعتماد مشروع المقرر
A/72/L.47؟

اعتمد مشروع المقرر A/72/L.47 (المقرر ٧٢/٥٥٤).

الرئيس بالنيابة (تكلم بالإنكليزية): قبل إعطاء الكلمة للمتكلمين تعليلاً للموقف، هل لي أن أذكر الوفود بأن تعليقات الموقف محددة بعشر دقائق وينبغي أن تدلي بها الوفود من مقاعدها.

السيد العشماوي (مصر) (تكلم بالإنكليزية): يشرفني أن أدلي بهذا البيان باسم مجموعة الـ ٧٧ والصين.

في البداية، سمحوا لي أن أعرب عن تقديري بالنيابة عن المجموعة لكم سيدي الرئيس على عقدكم الجلسة الحالية، وتهنئة أنفسنا جميعاً باعتماد المقرر المتعلق بموضوع مؤتمر الأمم المتحدة الثاني الرفيع المستوى المعني بالتعاون فيما بين بلدان الجنوب وموضوعه الفرعية، المقرر عقده في الأرجنتين في الفترة من ٢٠ إلى ٢٢ آذار/مارس ٢٠١٩.

وفي هذا الصدد، نرحب بالموضوع الرئيسي المتمثل في ”دور التعاون فيما بين بلدان الجنوب وتنفيذ خطة التنمية المستدامة لعام ٢٠٣٠: التحديات والفرص“، بناءً على توصية الأمين العام. إن التعاون فيما بين بلدان الجنوب دليل على التضامن بين شعوب وبلدان الجنوب، الأمر الذي يسهم في رفاهها الوطني، واعتمادها على الذات على الصعيد الوطني وعلى الصعيد الجماعي، وتحقيق الأهداف الإنمائية المتفق عليها دولياً.

وعلاوة على ذلك، على النحو المنصوص عليه في وثيقة نيروبي الختامية لمؤتمر الأمم المتحدة الرفيع المستوى المعني بالتعاون فيما بين بلدان الجنوب، يجب أن تحدد بلدان الجنوب التعاون فيما بينها وجدول أعماله وأن تواصل الاسترشاد في هذا التعاون بمبادئ احترام السيادة الوطنية وتولي مقاليد الأمور على الصعيد

المقرر، وبالإضافة إلى الوفود المدرجة فيه، أصبحت البلدان التالية أيضاً من مقدمي مشروع القرار A/72/L.43: أذربيجان، الأرجنتين، الأردن، أستراليا، إستونيا، أفغانستان، إندونيسيا، أنغولا، أوزبكستان، جمهورية إيران الإسلامية، أيرلندا، أيسلندا، باكستان، بالاو، البحرين، بنغلاديش، بوتان، بوركينا فاسو، بيرو، تايلند، تشاد، تونس، جمهورية مقدونيا اليوغوسلافية سابقاً، جمهورية مولدوفا، رومانيا، سري لانكا، سنغافورة، السودان، صربيا، جمهورية فنزويلا البوليفارية، قطر، قيرغيزستان، كازاخستان، كندا، كوبا، كوستاريكا، كولومبيا، لبنان، ليبيريا، ليبيا، ليختنشتاين، مصر، المغرب، ملديف، موناكو، ميانمار، الهند، هندوراس، هولندا.

الرئيس بالنيابة (تكلم بالإنكليزية): هل لي أن أعتبر أن الجمعية تقرر اعتماد مشروع القرار A/72/L.43؟

اعتمد مشروع القرار A/72/L.43 (المقرر ٧٢/٢٧٢).

الرئيس بالنيابة (تكلم بالإنكليزية): هل لي أن أعتبر أن الجمعية العامة ترغب في اختتام نظرها في البند ١١ من جدول الأعمال؟

تقرر ذلك.

البند ١٤ من جدول الأعمال (تابع)

التنفيذ والمتابعة المتكاملان والمنسقان لنتائج المؤتمرات الرئيسية ومؤتمرات القمة التي تعقدها الأمم المتحدة في الميدانين الاقتصادي والاجتماعي والميادين المتصلة بهما

مشروع مقرر (A/72/L.47)

الرئيس بالنيابة (تكلم بالإنكليزية): تبت الجمعية الآن في مشروع المقرر A/72/L.47، المعنون ”موضوع مؤتمر الأمم المتحدة الثاني الرفيع المستوى المعني بالتعاون فيما بين بلدان الجنوب وموضوعه الفرعية“.

عقدته في بوينس آيرس في عام ٢٠١٩، فإننا نغتنم هذه الفرصة للتأكيد مجدداً على الدعوة إلى الشفافية ومواصلة العمليات التشاورية فيما نمضي قدماً. ونتطلع إلى إجراء مفاوضات مفتوحة وشفافة بشأن مشروع الوثيقة الختامية عوضاً عن اعتماد مشروع قرار للجنة الثانية بصورة متزامنة. وتحقيقاً لهذه الغاية، نتوقع إعداد جدول زمني مفصّل لجميع المفاوضات والمشاورات التحضيرية المفضية إلى عقد المؤتمر، الذي نفهم أنه لا يزال في طور التحضير.

وأخيراً، على الرغم من أننا نخطط علمياً بمذكرة المعلومات الأساسية المقدمة من الأمين العام، فإننا نعارض بشدة استخدام المنابر المتعددة الأطراف للارتقاء بمبادرات أو برامج ثنائية تروج للسياسات أو جداول الأعمال الاقتصادية والسياسية لبلد منفرد. فقيام الدول الأعضاء ببذل قصارى جهدها لمنع أي تعارض بين أطرافها أو سياساتها الوطنية وبين الصكوك المتعددة الأطراف شيء، ومحاولة دولة عضو استخدام محافل الأمم المتحدة لتمجيد الأفكار السياسية لزعيمها الحالي وإضفاء غطاء من الشرعية على مبادرات اقتصادية تجارية شيء آخر تماماً وغير مناسب بالمرّة. وينبغي أن يكون الغرض من التعاون بين بلدان الجنوب هو الشراكة الحقيقية التي تفضي إلى التنمية المستدامة، وليس التصدير غير المتناظر للطاقة الفائضة لدى بلد ما إلى آخر بروح استعمارية جديدة استغلالية.

الرئيس بالنيابة (تكلم بالإنكليزية): استمعنا إلى المتكلم الأخير شرحاً للموقف.

نستمع الآن إلى بيانات بعد اتخاذ المقرر ٥٥٤/٧٢.

وأعطي الكلمة الآن للمراقبة عن الاتحاد الأوروبي.

السيدة بيب (الاتحاد الأوروبي) (تكلمت بالإنكليزية): يشرفني أن أتكلم بالنيابة عن الاتحاد الأوروبي ودوله الأعضاء.

الوطني والاستقلال والمساواة وعدم فرض شروط وعدم التدخل في الشؤون الداخلية وتحقيق المنفعة المتبادلة. ويوفّر التعاون بين بلدان الجنوب فرصاً لتعزيز التعاون الدولي من أجل تحقيق أهداف التنمية المستدامة. ومع ذلك، أودّ أن أكون واضحاً في التأكيد على أن التعاون بين بلدان الجنوب ليس بديلاً عن التعاون بين الشمال والجنوب وإنما مكماً له.

كما تودّ مجموعة الـ ٧٧ والصين أن تغتنم هذه الفرصة للتأكيد مجدداً على طلب الدول الأعضاء أن تقدم وحدة التفهيم المشتركة، بموجب القرار ٢٣٧/٧٢، وفي موعد غايته نهاية الدورة الثانية والسبعين للجمعية العامة، تقريراً مرحلياً عن توصياتها لمنظومة الأمم المتحدة الإنمائية بشأن تنفيذ تدابير ترمي إلى مواصلة تعزيز مكتب الأمم المتحدة للتعاون فيما بين بلدان الجنوب.

أخيراً، أودّ أن أعرب عن تقديرنا للممثل الدائم لأوغندا على قيادته بصفته رئيس اللجنة الرفيعة المستوى المعنية بالتعاون فيما بين بلدان الجنوب، وكذلك سائر أعضاء المكتب. وأودّ أيضاً أن أثنى على التزام الأرجنتين بتعزيز التعاون بين بلدان الجنوب. فقبل ٤٠ عاماً، استضافت الأرجنتين مؤتمر الأمم المتحدة للتعاون التقني فيما بين البلدان النامية. وفي العام المقبل، ستنتظم الأرجنتين مؤتمر الأمم المتحدة الثاني الرفيع المستوى المعني بالتعاون فيما بين بلدان الجنوب. ولدينا توقعات كبيرة بأن يكتفّ المؤتمر المقبل بالتعاون بين بلدان الجنوب على أساس خطة عمل بوينس آيرس ووثيقة نيروبي الختامية الصادرة عن المؤتمر الأول الرفيع المستوى المعني بالتعاون فيما بين بلدان الجنوب.

السيد باغويل (الولايات المتحدة الأمريكية) (تكلم بالإنكليزية): تؤيد الولايات المتحدة بقوة التعاون بين بلدان الجنوب والتعاون الثلاثي. وعلى الرغم من أننا انضمنا إلى توافق الآراء بشأن الموضوع الرئيسي والمواضيع الفرعية للمؤتمر الرفيع المستوى المعني بالتعاون فيما بين بلدان الجنوب، المقرر

الرئيس بالنيابة (تكلم بالإنكليزية): أعطي الكلمة الآن لممثلة تركمانستان لعرض مشروع القرار A/72/L.42.

السيدة أتايغا (تركمانستان) (تكلمت بالإنكليزية): يشرفني أن أعرض مشروع القرار A/72/L.42، المعنون "التعاون بين الأمم المتحدة والصندوق الدولي لإنقاذ بحر الآرال". ويسرنا أن نؤكد على التأييد الأقليمي الواسع النطاق لمشروع القرار هذا. وخلال عملية المفاوضات بشأن نص مشروع القرار، بذلنا كل جهد ممكن للحفاظ على أجواء بناءة وتحقيق توافق في الآراء.

إن اسم "بحر الآرال" يرتبط اليوم بكارثة إيكولوجية في منطقة آسيا الوسطى. لقد كان بحر الآرال رابع أكبر بحيرة في العالم قبل أن يبدأ في الانحسار. وكانت هناك موانئ ومصانع لتجهيز الأسماك، وكانت أساطيل صيد الأسماك تجوب المياه قبالة سواحلها. ولكن منذ ستينيات القرن العشرين، انحدر مستوى سطح هذا البحر وانخفض حجم المياه فيه بسرعة بسبب شح المياه من الأنهار الرئيسية التي تغذيه. وعلى مدى فترة الـ ٥٠ إلى الـ ٥٥ سنة الماضية، تناقص حجم المياه في هذا البحر بواقع أكثر من ١٥ مرة. وانخفض مستواه بمقدار ٢٩ متراً وتشكلت مساحة من الرمال المالحة بلغت ٥,٥ ملايين هكتار على سطحه. وكان لذلك أثر سلبي على البيئة والحياة النباتية والحيوانية وحياة الناس في المنطقة.

وأصبحت الآثار المنذرة بالخطر لكارثة الآرال ملحوظة في جميع أنحاء العالم اليوم. واستناداً إلى خبراء دوليين، ظهرت أملاح سامة مصدرها منطقة بحر الآرال في مناطق عدة، كما هو الحال قبالة سواحل القارة المتجمدة الجنوبية وفي الأنهار الجليدية في غرينلاند وفي غابات النرويج وفي أجزاء كثيرة أخرى من العالم. والآن يتضح بصورة مأساوية أن تعافي بحر الآرال مرة أخرى بات أمراً مستحيلاً بالفعل.

والمهمة الأكثر أهمية في عصرنا هي الحد من الأثر المدمر لأزمة بحر الآرال على البيئة وحياة الملايين الذين يعيشون في حوض بحر آرال.

نرحب بمذكرة المعلومات الأساسية المقدمة من الأمين العام بشأن العملية التحضيرية للمؤتمر الثاني الرفيع المستوى للتعاون فيما بين بلدان الجنوب، المقرر عقده في بوينس آيرس في آذار/مارس ٢٠١٩، فضلاً عن المقرر ٥٥٤/٧٢، المتخذ اليوم. ونتطلع إلى عملية تفاوضية منفتحة وجامعة وشفافة وحسنة التوقيت بشأن مشروع الوثيقة الختامية للمؤتمر الرفيع المستوى، التي ينبغي أن تبدأ في موعد لا يتجاوز تشرين الثاني/نوفمبر. وفي هذا السياق، نقترح أيضاً الاستعاضة عن مشروع قرار اللجنة الثانية السنوي بشأن التعاون فيما بين بلدان الجنوب في عام ٢٠١٨ بمشروع مقرر يشير إلى مشروع الوثيقة الختامية للمؤتمر وأعماله التحضيرية.

الرئيس بالنيابة (تكلم بالإنكليزية): استمعنا إلى البيان الوحيد في أعقاب اعتماد المقرر.

بذلك، تكون الجمعية العامة قد اختتمت هذه المرحلة من نظرها في البند ١٤ من جدول الأعمال.

البند ٧ من جدول الأعمال (تابع)

تنظيم الأعمال وإقرار جدول الأعمال وتوزيع البنود

الرئيس بالنيابة (تكلم بالإنكليزية): يذكر الأعضاء أن الجمعية العامة قررت، في جلستها العامة الثانية والسبعين، المعقودة في ١٥ أيلول/سبتمبر ٢٠١٧، إحالة البند ١٩ من جدول الأعمال إلى اللجنة الثانية. ولتمكين الجمعية العامة من البت على وجه السرعة في الوثيقة المعروضة عليها، هل لي أن أعتبر أن الجمعية ترغب في النظر في البند ١٩ من جدول الأعمال مباشرة في جلسة عامة وأن تشرع فوراً في النظر فيه؟

تقرر ذلك.

البند ١٩ من جدول الأعمال (تابع)

التنمية المستدامة

مشروع القرار (A/72/L.42)

وبالإضافة إلى الوفود المدرجة أسماؤها في الوثيقة A/72/L.42، أصبحت البلدان التالية أيضا من مقدمي مشروع القرار: الاتحاد الروسي، أذربيجان، إكوادور، تركيا، جمهورية مولدوفا، جنوب أفريقيا، جورجيا، الصين، غابون، لاتفيا، النمسا.

الرئيس بالنيابة (تكلم بالإنكليزية): هل لي أن أعتبر أن الجمعية ترغب في اعتماد مشروع القرار A/72/L.42؟

اعتمد مشروع القرار A/72/L.42 (القرار ٧٢/٢٧٣).

الرئيس بالنيابة (تكلم بالإنكليزية): قبل أن أعطي الكلمة للمتكلمين شرحا للموقف، أود أن أذكر الوفود بأن تعليقات التصويت تقتصر على ١٠ دقائق وينبغي أن تدلي بها الوفود من مقاعدها.

السيدة مولدويسايفا (قيرغيزستان) (تكلمت بالروسية): في عام ٢٠١٦، اتخذت جمهورية قيرغيزستان قرارا بتحميد مشاركتها في الصندوق الدولي لإنقاذ بحر الآرال والهيئات المتصلة بها بسبب عدم فعاليتها ونظرا للتوقعات بأنها ستخضع قريبا للتعديل والإصلاح. ولكن المفاوضات التي جرت بين الخبراء في المنطقة وصلت إلى طريق مسدود، ولذلك تقرر أن إصلاح الصندوق يجب أن يجري من خلال مفاوضات بين جميع أعضائه وبمشاركة خبراء من جميع البلدان الأعضاء، بما فيها تلك القائمة على إدارة الصندوق. وشاركت جميع دول وسط آسيا، بما في ذلك جمهورية قيرغيزستان، في المفاوضات. ويحدونا الأمل في أن تتوصل بلدان وسط آسيا قريبا إلى اتفاق بشأن كيفية إصلاح الصندوق من أجل تحسين فعاليته، مع الأخذ في الاعتبار مختلف المصالح والشواغل الجديدة لجميع دول وسط آسيا.

السيد سالارزاي (أفغانستان) (تكلم بالإنكليزية): في البداية، أود أن أشكر البعثة الدائمة لتركمانستان على دورها القيادي في تقديم مشروع القرار ٢٧٣/٧٢ وعلى العمل من أجل تحقيق توافق في الآراء بشأن اعتماده. وإذ نعرب عن تأييدنا

وفي عام ١٩٩٣، أنشأ رؤساء دول آسيا الوسطى الصندوق الدولي لإنقاذ بحر الآرال بهدف التغلب على الأزمة البيئية وتحسين الحالة الاجتماعية والاقتصادية في منطقة حوض بحر آرال، التي يعترف بها المجتمع الدولي بوصفها إحدى أكبر الكوارث في القرن العشرين. ومن خلال مشروع القرار A/72/L.42، تود البلدان المشاركة في تقديمه توجيه انتباه الدول الأعضاء في الأمم المتحدة إلى أنه دون دعم ومساعدة المؤسسات المالية الدولية والبلدان المتقدمة النمو ودون الدور القيادي للأمم المتحدة، سيكون من المستحيل حل هذه المشكلة. ومشروع القرار يأخذ في الاعتبار حقيقة أن الآثار الإنسانية السلبية والعواقب الاقتصادية والبيئية والاجتماعية لمأساة حوض بحر آرال تتجاوز المنطقة وأنها أصبحت شاغلا عالميا. وفي ذلك الصدد، يؤكد مشروع القرار من جديد أن تحقيق التعاون الدولي في حل المشاكل الدولية ذات الطابع البيئي والاقتصادي والاجتماعي والإنساني يمثل أحد مقاصد الأمم المتحدة. ونحن مقتنعون بأن مشروع القرار سيوفر المزيد من الفرص لتعزيز التعاون بين الأمم المتحدة والصندوق الدولي لإنقاذ بحر الآرال.

في الختام، أمل في أن يُعتمد مشروع القرار الهام هذا بتوافق الآراء. وندعو جميع البلدان إلى الانضمام إلى مقدمي مشروع القرار A/72/L.42 في تأييده، الأمر الذي سيعطي زخما إضافيا لجهودنا المشتركة. وأود أيضا أن أعنتم هذه الفرصة لتوجيه الشكر إلى البلدان المشاركة بالفعل في تقديم مشروع القرار.

الرئيس بالنيابة (تكلم بالإنكليزية): تبت الجمعية الآن في مشروع القرار A/72/L.42، المعنون "التعاون بين الأمم المتحدة والصندوق الدولي لإنقاذ بحر الآرال". وقد أُغلق الآن باب المشاركة في تقديم مشروع القرار إلكترونياً.

وأعطي الكلمة لممثل الأمانة العامة.

السيد ناكانو (إدارة شؤون الجمعية العامة والمؤتمرات) (تكلم بالإنكليزية): أود أن أعلن أنه منذ تقديم مشروع القرار،

التصويت تقتصر على ١٠ دقائق وينبغي أن تدلي بها الوفود من مقاعدها.

السيد باغويل (الولايات المتحدة الأمريكية) (تكلم بالإنكليزية): تؤيد الولايات المتحدة اتخاذ القرار بشأن الطرائق المتعلقة بالوقاية من الأمراض غير المعدية (القرار ٧٢/٢٧٤). ونقدر جميع الأعمال التي اضطلع بها ميسرا القرار، إيطاليا وأوروغواي. كما نشكر أوروغواي على عقد وترؤس المؤتمر العالمي لمنظمة الصحة العالمية بشأن الأمراض غير المعدية، بمشاركة فنلندا وروسيا في رئاسته، والجهد المبذول في إعداد وثيقته الختامية، والتي نعتبرها صورة مصغرة عن المناقشات التي دارت في ذلك الوقت بشأن الأمراض غير المعدية.

لا تزال هناك حاجة إلى الطابع الملح على الصعيد العالمي للتصدي للأمراض غير المعدية بوصفها السبب الرئيسي للموت المبكر في جميع أنحاء العالم وأنها سبب ٦٠ في المائة من عبء المرض العالمي. وهناك عمل كبير يتعين القيام به لدعم الإجراءات الوطنية والدولية من أجل الحد من معدل الوفيات بسبب الأمراض غير المعدية وبشأن مجموعة من الإجراءات للحد من المخاطر وتدابير المكافحة.

ونتطلع إلى تشاطر خبرة الولايات المتحدة في التصدي للأمراض غير المعدية والإسهام في النهوض بجدول الأعمال المعني بالأمراض غير المعدية في الاجتماع الرفيع المستوى، الذي يتيح فرصة هامة لتقييم التقدم المحرز والتحديات القائمة، وتشجيع التعاون بين القطاعات وأصحاب المصلحة، والتعجيل بالجهود الرامية إلى الوقاية من الأمراض غير المعدية والتصدي لها.

إن موضوع الاجتماع الرفيع المستوى "تعزيز استجابات أصحاب المصلحة المتعددين والمتعددة القطاعات للوقاية من الأمراض غير المعدية ومكافحتها، في سياق خطة التنمية المستدامة لعام ٢٠٣٠" - يشدد بصورة مستصوبة على الحاجة الماسة إلى التعاون فيما بين جميع التخصصات وأصحاب

للقرار المتعلق بتعزيز التعاون بين الأمم المتحدة والصندوق الدولي لإنقاذ بحر الآرال، نود أن نسلط الضوء على بعض النقاط.

أولا، إن أفغانستان تولي أهمية كبيرة لتعزيز وتوطيد التعاون الإقليمي بجميع أشكاله. وفي ذلك الصدد، ننظر إلى الموارد المائية المشتركة باعتبارها عناصر توفر منابر للمشاركة البناءة والتعاون. وفي سياق استخدام الموارد المائية المشتركة، تؤمن أفغانستان بمبادئ الإدارة الشاملة والمستدامة. وختاما، بصفتنا دولة مراقبة في الصندوق الدولي لإنقاذ بحر الآرال، تؤكد أفغانستان للجمعية مشاركتها المستمرة ودورها الإيجابي في تعزيز التعاون الدولي للتصدي للتحديات التي نواجهها بسبب بحر الآرال.

الرئيس بالنيابة (تكلم بالإنكليزية): استمعنا إلى المتكلم الأخير شرحا للموقف.

بذلك، تكون الجمعية العامة قد اختتمت هذه المرحلة من نظرها في البند ١٩ من جدول الأعمال.

البند ١١٧ من جدول الأعمال (تابع)

متابعة نتائج مؤتمر قمة الألفية

مشروع القرار (A/72/L.46)

الرئيس بالنيابة (تكلم بالإنكليزية): تبت الجمعية الآن في مشروع القرار A/72/L.46، المعنون "نطاق اجتماع الجمعية العامة الرفيع المستوى الثالث المعني بالوقاية من الأمراض غير المعدية ومكافحتها وطرائق عقده وشكله وتنظيمه".

هل لي أن أعتبر أن الجمعية العامة ترغب في اعتماد مشروع القرار A/72/L.46؟

اعتمد مشروع القرار A/72/L.46 (القرار ٧٢/٢٧٤).

الرئيس بالنيابة (تكلم بالإنكليزية): قبل أن أعطي الكلمة للمتكلمين شرحا للموقف، أود أن أذكر الوفود بأن تعليقات

التخطيط للاجتماع الرفيع المستوى. ونود أن نشدد على أننا، بالنظر إلى المخاطر والعوامل والأسباب المعقدة للأمراض غير المعدية، لا يمكننا أن نستند في استراتيجيات الأمراض غير المعدية أساسا على التجربة في مجال التبغ - وهو منتج يسبب الإدمان لا يمكن مقارنته بالأغذية والمشروبات المصنعة. يجب أن تكون استراتيجيات الأمراض غير المعدية شاملة وفعالة من حيث التكلفة وقائمة على الأدلة ومتعددة القطاعات من حيث طبيعتها. ويجب أن تركز التوصيات والتدابير المتخذة على العلم وتدعمها الأدلة على فعاليتها في تحسين نواتج الصحة العامة، وليس مجرد فعاليتها في تغيير أنماط الشراء، دون تحسينات مقابلة في مجال الصحة العامة.

أخيرا، نحن نتطلع أيضا إلى اتباع نهج توافقي إزاء عمل الميسرين المقبل واعتماد وثيقة ختامية موجزة من شأنها تجديد الالتزام السياسي بشأن الأمراض غير المعدية وتحديد مسار المزيد من نهج الشراكات لمواجهة تحديات الأمراض غير المعدية.

الرئيس بالنيابة (تكلم بالإنكليزية): استمعنا إلى المتكلم الأخير شرحا للموقف.

نستمع الآن للبيانات بعد اتخاذ القرار ٧٢/٢٧٤.

أعطي الكلمة الآن لممثل أوروغواي.

السيد روسيلي فرييري (أوروغواي) (تكلم بالإنكليزية): بالنيابة عن السفير كاردي، الممثل الدائم لإيطاليا، وبالوصالة عن نفسي، أود أن أشكر رئيس الجمعية العامة على الرئاسة المشتركة المنوطة بنا، وجميع الوفود على مشاركتها البناءة والتزامها بالمفاوضات بشأن القرار ٧٢/٢٧٤، المعنون "نطاق اجتماع الجمعية العامة الرفيع المستوى الثالث المعني بالوقاية من الأمراض غير المعدية ومكافحتها وطرائق عقده وشكله وتنظيمه".

نحن نحتفي بتوافق الآراء الذي تم التوصل إليه بشأن اعتماد القرار اليوم، ونتطلع إلى العمل معا في الأشهر المقبلة في إطار

المصلحة لإحراز تقدم مستدام كبير صوب الهدف المتمثل في خفض الوفيات المبكرة الناجمة عن الأمراض غير المعدية بنسبة الثلث بحلول عام ٢٠٣٠، من خلال الوقاية والعلاج، وكذلك النهوض بالصحة العقلية والرفاه.

هناك كم هائل من العمل الإيجابي الذي يجري الاضطلاع به في جميع القطاعات للتصدي للأمراض غير المعدية، والاجتماع الرفيع المستوى يوفر منبرا لتعزيز تلك المبادرات الأكثر فعالية في مساعدة الدول الأعضاء على بلوغ الهدف المنصوص عليه في خطة عام ٢٠٣٠. وترحب الولايات المتحدة بالفرصة لتبادل خبراتنا في التصدي للأمراض غير المعدية، وتتطلع إلى اللحظة التي يمكننا فيها تعبئة موارد الأوساط الأكاديمية والمجتمع المدني والقطاع الخاص في العمل من أجل إيجاد حلول حقيقية وعملية تنقذ حياة أولئك الذين يعانون من الأمراض غير المعدية.

ونتطلع إلى إسهام الجلسات التفاعلية التي ستتيح لجميع أصحاب المصلحة فرصة لعرض نهج ابتكارية لتحقيق التقدم في الوقاية من الأمراض غير المعدية ومكافحتها. وتود الولايات المتحدة أن تتقاسم الملاحظات والشواغل التالية فيما يتعلق بتقرير الأمين العام (A/72/662) عن التقدم المحرز في الوقاية من الأمراض غير المعدية ومكافحتها، وكذلك تقرير المدير العام لمنظمة الصحة العالمية، اللذين جرت الإشارة إليهما في القرار.

نحن نفهم أن هناك تنقيحا لتقرير منظمة الصحة العالمية، ونتطلع إلى إعادة إصداره بصيغته المنقحة. ونتطلع أيضا إلى إعادة إصدار تقرير الأمين العام. ونرجو ممتنين تلقي تأكيد من كل من منظمة الصحة العالمية والأمانة العامة بأن التقريرين المستكملين سيكونان متاحين في المستقبل القريب، وأن هذين التقريرين المستكملين والمنقحين سيكونان الأساس لمواصلة العمل فيما يتعلق بالأعمال التحضيرية للاجتماع الرفيع المستوى.

لقد تشاطرت الولايات المتحدة موقفها فيما يتعلق بخارطة طريق مونتيفيديو، التي لا تزال وحيهة بينما نستمر في

التحضير للاستعراض الشامل لعام ٢٠١٨ للتقدم المحرز في الوقاية من الأمراض غير المعدية ومكافحتها، وهي من أكثر المسائل جوهرية بالنسبة للعالم بأسره.

ونود أن نؤكد للأعضاء مجدداً بأننا ملتزمان بضمان جعل عملية المشاورات بشأن مشروع الوثيقة الختامية التي ستعتمدها الجمعية العامة عملية جامعة وشفافة تقودها الدول الأعضاء. وإلى جانب السفير كاردي، سأظل رهن إشارة الدول الأعضاء للعمل من أجل تحقيق الأهداف الطموحة المدرجة في جدول أعمالنا.

الرئيس بالنيابة (تكلم بالإنكليزية): استمعنا إلى بيان المتكلم الأخير بعد اتخاذ القرار.

أود أن أعرب عن خالص شكري للسفير سيباستيانو كاردي، ممثل إيطاليا، والسفير إليو روسيللي، ممثل أوروغواي، الميسرين المشاركين للمشاورات غير الرسمية، واللذين برهننا على قدرة وصبر كبيرين في إجرائهما للمناقشات والمفاوضات المعقدة بشأن القرار ٧٢/٢٧٤. كما أشكر الأعضاء على إسهاماتهم القيمة في التوصل إلى اتفاق بشأن القرار.

بذلك تكون الجمعية العامة قد اختتمت هذه المرحلة من نظرها في البند ١١٧ من جدول الأعمال.

الرئيس بالنيابة (تكلم بالإنكليزية): أعطي الكلمة الآن لممثلة هندوراس لتعرض مشروع القرار A/72/L.45.

السيدة فلوريس (هندوراس) (تكلمت بالإنكليزية): يشرفني، في إطار البند ١٢٣ من جدول أعمال الجمعية العامة في هذه الدورة الثانية والسبعين، أن أعرض مشروع القرار

وأُسست الرابطة الدولية في ٢ شباط/فبراير ١٩٨٨ في المقر مجموعة من الممثلين الدائمين المتفقيين في الرأي، بصفتهم الشخصية، بهدف أن تكون منتدى مؤسسيا للتواصل المستمر بين الممثلين الدائمين الحاليين والسابقين والمقبلين لدى الأمم المتحدة. وعزز إنشاء رابطة دور السلك الدبلوماسي الذي خدم بامتياز في تنسيق الإجراءات التي تتخذها جميع الدول من أجل بلوغ الغايات المشتركة.

وكما قال سميح الشهابي رئيس الرابطة الدولية،

”من يتحملون مسؤولية تمثيل بلدانهم عليهم واجب تجاه المجتمع ككل. إن خصال وخبرات ومنظورات العضوية الموقرة للرابطة الدولية تشكل أصلا فريدا للأمم المتحدة والمجتمع ككل.“

وقال الأمين العام بيريث دي كويبار، عضو الرابطة ومن أوائل رعاتها، إنه

”بصفتي ممثلا دائما سابقا لدى الأمم المتحدة، أنا واثق أنكم عازمون على مساعدة الأمم المتحدة في مهمتها المتمثلة في ضمان السلام وتعزيز وحماية حقوق

السيد دابكيوناس (بيلاروس) (تكلم بالإنكليزية): قبل شهرين، احتفلت الرابطة الدولية للممثلين الدائمين لدى الأمم المتحدة بالذكرى السنوية الثلاثين لإنشائها. وها هي اليوم تحظى أخيراً، بموجب القرار ٢٧٥/٧٢، بالاعتراف على النحو الواجب، والوعد بمنحها مقراً ملائماً على نحو أكبر والدعم المعلوماتي الذي تشتد الحاجة إليه من خبراء الأمم المتحدة في مجال تكنولوجيا المعلومات.

إن اتخاذ الإجراء المناسب وقته لا يفوت أبداً - والسبب الذي أنشئت من أجله الرابطة الدولية للممثلين الدائمين لدى الأمم المتحدة سبب وجيه ومناسب. والرابطة الدولية للممثلين الدائمين لدى الأمم المتحدة بناد للاستحمام. بل هي ليست نقابة للسفراء بالمعنى التقليدي للكلمة. وأرى أن الرابطة الدولية للممثلين الدائمين لدى الأمم المتحدة هي الأداة الأقل تقدرياً لقيمتها لكسر جدران الإجراءات الشكلية للأمم المتحدة. وفي كثير من الأحيان عن غير قصد أو ضد إرادتنا، يتم بناء هذه الجدران بلبونات التجرد والانعزال. وتُعزز تلك اللبونات بالكلام المراوغ والإطناب.

إن الرابطة تحمل خلال جميع مراحل وجودها المستمر فكرة بسيطة، ولكنها قوية جداً. وعلى الرغم من قوة المؤسسات، لا يزال الناس أشد العناصر أهمية. وإذا كان لأمل ووعد ميثاق الأمم المتحدة أن يتحققا بالكامل على الإطلاق، فإن ذلك لن يحدث عن طريق التطابق السحري للتعليمات السياساتية التي ترسلها إلى الأمم المتحدة العديد من عواصم العالم. لكنه قد يحدث إذا قام سفراء الأمم المتحدة، بتشجيع ودعم من نشاط الرابطة، باستخدام ما لهم من صلاحيات باعتبارهم سفراء فوق العادة ومفوضين، بغية الحفاظ على اتصال شخصي، وحشد شجاعتهم لربط العلاقات والانفتاح والتماس سبل تعزيز الثقة وزيادة التعاطف الصادق.

الإنسان وفي تحقيق التنمية المستدامة. ويحدوني أمل صادق في أن تحقق الرابطة قدراً كبيراً من النجاح مكافأة للإبداع الملحوظ الذي وضعها على الطريق“.

إن الرابطة الدولية للممثلين الدائمين - في ثلاثة عقود، بواسطة رؤساء الرابطة والمجالس التنفيذية وعموم عضويتها من خلال تكريس الجهود والتعاون المشترك - نهضت بالحوار بين الثقافات وعززت عمل ومكانة المنظمة والمجتمع الدولي.

وأخيراً، أود أن أعرب عن أملي الصادق في أن يُعتمد مشروع القرار بتوافق الآراء.

الرئيس (تكلم بالإنكليزية): تبت الجمعية الآن في مشروع القرار A/72/L.45، المعنون ”الرابطة الدولية للممثلين الدائمين لدى الأمم المتحدة“.

أعطي الكلمة لممثل الأمانة العامة.

السيد ناكانو (إدارة شؤون الجمعية العامة والمؤتمرات) (تكلم بالإنكليزية): أود أن أعلن أنه، منذ تقديم مشروع القرار A/72/L.45، بالإضافة إلى الوفود المدرجة أسماؤها في الوثيقة، أصبحت من مقدمي مشروع القرار أيضاً البلدان التالية: بنغلاديش، كابو فيردي، كوبا، أيسلندا، الهند، وكازاخستان، وماليزيا، وهولندا، وباكستان، والمملكة المتحدة لبريطانيا العظمى وأيرلندا الشمالية.

الرئيس بالنيابة (تكلم بالإنكليزية): هل لي أن أعتبر أن الجمعية العامة ترغب في اعتماد مشروع القرار A/72/L.45؟
اعتمد مشروع القرار A/72/L.45 (القرار ٢٧٥/٧٢).

الرئيس بالنيابة (تكلم بالإنكليزية): أعطي الكلمة الآن لممثل بيلاروس، الذي يود أن يتكلم شرحاً للموقف بشأن القرار الذي اعتمد للتو.

إن الرابطة الدولية للممثلين الدائمين لدى الأمم المتحدة ليست آلة. فهي تُعرف في أي وقت من الأوقات بالسمات الشخصية لقائدها وملهمها. ولهذا السبب، أود اليوم أن أشيد بجميع رؤساء الرابطة الذين أبقوها قائمة بفضل خدمتهم.

وعلى مستوى شخصي، أود أن أشير إشارة خاصة إلى رؤساء الرابطة الذين أعرفهم وأتذكرهم، والذين ألهم عملهم الصادق دعم بيلاروس لقضية الرابطة: سفير رومانيا ميها موتوك؛ سفير أيسلندا هيالمار هانيسون؛ سفير كازاخستان بيرغانيم أيتيموفا؛ سفير سان مارينو دانييل بوديني، الرئيس الفخري للرابطة، الذي يشرفنا غاية الشرف أن نراه معنا هنا في القاعة؛ وسفيرة هندوراس ماري إليزابيث فلوريس، الرئيسة الحالية للرابطة والعقل المدبر لزيادة بروز الرابطة وظهورها. واعتباري أحد المشاركين في صياغة النص الأولي للقرار، أود بكل تواضع أن أهديها هذه الوثيقة من وثائق الجمعية العامة.

الرئيس بالنيابة (تكلم بالإنكليزية): بذلك تكون الجمعية قد اختتمت هذه المرحلة من نظرها في البند ١٢٣ من جدول الأعمال.

رفعت الجلسة الساعة ١٣/٠٥.