

Distr.: Limited  
18 August 2020  
Arabic  
Original: English



الدورة الرابعة والسبعون

البند 12 من جدول الأعمال

تحسين السلامة على الطرق في العالم

الاتحاد الروسي، وأرمينيا، وإريتريا، وإسبانيا، وألمانيا، وأوروغواي، والبرتغال، وبلجيكا، وبلغاريا، وبوروندي، وبيلاروس، وتايلند، وتشيكيا، وجمهورية أفريقيا الوسطى، والجمهورية العربية السورية، وجمهورية لاو الديمقراطية الشعبية، وجنوب أفريقيا، وسلوفينيا، وسنغافورة، والسويد، وعمان، وغينيا الاستوائية، وفرنسا، والفلبين، وفيجي، وقبوت نام، وقبرص، وقطر، ومنغوليا، وموناكو، وميانمار، ونيبال، ونيكاراغوا، وهولندا: مشروع قرار

تحسين السلامة على الطرق في العالم

إن الجمعية العامة،

إن تشيير إلى قراراتها 309/57 المؤرخ 22 أيار/مايو 2003 و 9/58 المؤرخ 5 تشرين الثاني/نوفمبر 2003 و 289/58 المؤرخ 14 نيسان/أبريل 2004 و 5/60 المؤرخ 26 تشرين الأول/أكتوبر 2005 و 244/62 المؤرخ 31 آذار/مارس 2008 و 255/64 المؤرخ 2 آذار/مارس 2010 و 260/66 المؤرخ 19 نيسان/أبريل 2012 و 269/68 المؤرخ 10 نيسان/أبريل 2014 و 260/70 المؤرخ 15 نيسان/أبريل 2016 و 271/72 المؤرخ 12 نيسان/أبريل 2018، المتعلقة بتحسين السلامة على الطرق في العالم،

وقد نظرت في مذكرة الأمين العام التي يحيل بها التقرير المتعلق بتحسين السلامة على الطرق في العالم<sup>(1)</sup> والتوصيات الواردة فيه،

وإن تؤكد من جديد قرارها 1/70 المؤرخ 25 أيلول/سبتمبر 2015، والمعنون "تحويل عالمنا: خطة التنمية المستدامة لعام 2030"، الذي اعتمدت فيه مجموعة من الأهداف والغايات العالمية الشاملة والبعيدة المدى المتعلقة بالتنمية المستدامة، التي تركز على الناس وتقضي إلى التحول، وتعيد تأكيد التزامها بالعمل

(1) A/74/304 و A/74/304/Corr.1.



دون ككل من أجل تنفيذ هذه الخطة تنفيذاً كاملاً بحلول عام 2030 بما يضمن عدم ترك أحد خلف الركب، وإدراكها أن القضاء على الفقر بجميع صورته وأبعاده، بما في ذلك الفقر المدقع، هو أكبر تحد يواجهه العالم وشرط لا غنى عنه لتحقيق التنمية المستدامة، والتزامها بتحقيق التنمية المستدامة بأبعادها الثلاثة - الاقتصادي والاجتماعي والبيئي - على نحو متوازن ومتكامل، وبالإستناد إلى الإنجازات التي تحققت في إطار الأهداف الإنمائية للألفية والسعي إلى استكمال ما لم يُنفذ من تلك الأهداف،

**وإذ تشير** إلى أن أهداف التنمية المستدامة وغاياتها متكاملة وغير قابلة للتجزئة وأنها تحقق التوازن بين الأبعاد الثلاثة للتنمية المستدامة، وإذ تقرُّ بأهمية بلوغ الغايات المتصلة بالسلامة على الطرق في خطة عام 2030،

**وإذ تشير أيضاً** إلى الخطة الحضرية الجديدة المعتمدة في مؤتمر الأمم المتحدة المعني بالإسكان والتنمية الحضرية المستدامة (الموئل الثالث)<sup>(2)</sup>، التي تأخذ في الاعتبار أن غالبية الوفيات والإصابات الخطيرة على الطرق تحدث في المناطق الحضرية، وتولي الاعتبار المناسب للسلامة على الطرق وتوفير النقل العام الآمن والميسور التكلفة والقريب المنال والمستدام وأنماط نقل غير آلية،

**وإذ تلاحظ** أنه يمكن تفادي الغالبية العظمى من الوفيات والإصابات الخطيرة الناجمة عن حوادث المرور، وأنه على الرغم من حدوث بعض التحسُّن في العديد من البلدان، بما في ذلك في البلدان النامية، فإنها ما زالت تمثل مشكلة كبرى تواجه الصحة العامة والتنمية ولها عواقب اجتماعية واقتصادية واسعة النطاق من شأنها، إن لم تعالج، أن تعيق التقدم المحرز صوب بلوغ أهداف التنمية المستدامة،

**وإذ تسلّم** بأن معاناة البشر، إلى جانب التكاليف التي تتكبدها بعض البلدان والتي تصل إلى نسبة 5 في المائة من ناتجها المحلي الإجمالي في السنة، تجعل من الحد من الوفيات والإصابات الناجمة عن حوادث المرور أولوية من الأولويات الاقتصادية والاجتماعية على حد السواء، خاصة بالنسبة لبعض البلدان، وبأن الاستثمار في السلامة على الطرق له تأثير إيجابي على الصحة العامة والاقتصاد،

**وإذ تأخذ في الاعتبار** أن الوفيات والإصابات الناجمة عن حوادث المرور هي أيضاً مسألة من مسائل العدالة الاجتماعية، لأن الفقراء والضعفاء هم أيضاً في أكثر الأحيان مستخدمو الطرق المعرضون للخطر، أي الراجلون وركاب الدراجات ومستخدمو المركبات الآلية ذات العجلتين والثلاث عجلات وركاب وسائل النقل العام غير الآمنة، الذين يتضررون بصورة غير متكافئة ويتعرضون للمخاطر والحوادث على الطرق، الأمر الذي يمكن أن يؤدي إلى دوامة من الفقر تزداد تفاقمًا من جراء فقدان الدخل، وإذ تشير إلى أن الهدف من سياسات السلامة على الطرق ينبغي أن يتمثل في ضمان الحماية لجميع مستخدميها،

**وإذ تقر** بأن السلامة على الطرق تتطلب معالجة المسائل الأوسع نطاقاً المتعلقة بإتاحة سبل التنقل على نحو منصف، وبأن تعزيز وسائل النقل المستدامة، ولا سيما النقل العام الآمن والمشى وركوب الدراجات بأمان، يمثل عنصراً رئيسياً من عناصر السلامة على الطرق،

**وإذ تأخذ في الاعتبار** أهمية تعزيز القدرات المؤسسية ومواصلة التعاون الدولي، بما في ذلك التعاون فيما بين بلدان الجنوب والتعاون الثلاثي والتعاون بين البلدان التي لها طرق مشتركة عبر الحدود والتعاون بين المنظمات الإقليمية والدولية، من أجل مواصلة دعم الجهود الرامية إلى تحسين السلامة على

(2) القرار 256/71، المرفق.

الطرق في جميع أنحاء العالم، ولا سيما في البلدان النامية، وتقديم الدعم، عند الاقتضاء، بغية بلوغ أهداف عقد العمل من أجل السلامة على الطرق 2011-2020 وأهداف خطة عام 2030،

**وإنّ تشدد** على أنه في حين أن كل بلد مسؤول في المقام الأول عن تنميته الاقتصادية والاجتماعية وأنه ليس من قبيل المغالاة تأكيد دور السياسات الوطنية والأولويات والاستراتيجيات الإنمائية في سياق بلوغ أهداف التنمية المستدامة، فإن التمويل العام الدولي يؤدي دوراً مهماً في تكملة الجهود التي تبذلها البلدان لتعبئة الموارد العامة محلياً، ولا سيما في أشد البلدان فقراً وضعفاً، التي تعاني من قلة الموارد المحلية،

**وإنّ تعرب عن قلقها** من أن عدد قتلى حوادث المرور ما زال مرتفعاً ارتفاعاً غير مقبول، ولأن حوادث الاصطدام تمثل سبباً رئيسياً للوفيات والإصابات في جميع أنحاء العالم، حيث تؤدي إلى وفاة أكثر من 1,35 مليون شخص وإصابة ما لا يقل عن 50 مليون شخص في السنة، مع العلم أن 90 في المائة من هذه الإصابات تحدث في البلدان النامية، وإذ يساورها القلق أيضاً لأن حوادث المرور هي السبب الرئيسي للوفاة في جميع أنحاء العالم بالنسبة للأطفال والشباب الذين تتراوح أعمارهم بين 15 و 29 عاماً،

**وإنّ تعرب أيضاً عن قلقها** من استحالة بلوغ الغاية 3-6 من الهدف 3 من أهداف التنمية المستدامة بحلول عام 2020، وإذ تلاحظ إمكانية إحراز تقدم كبير من خلال تعزيز القيادة الوطنية، والتعاون العالمي، وتنفيذ الاستراتيجيات القائمة على الأدلة، والعمل مع جميع الجهات الفاعلة ذات الصلة، بما فيها القطاع الخاص، فضلاً عن اتباع نهج ابتكارية إضافية،

**وإنّ تعرب كذلك عن قلقها** من أن اعتماد وتنفيذ تدابير السلامة على الطرق لا يزالان غير كافيين في العديد من البلدان،

**وإنّ تنوه** بالدور القيادي الذي يضطلع به الاتحاد الروسي وعمان في توجيه انتباه المجتمع الدولي إلى أزمة السلامة على الطرق في العالم،

**وإنّ تثني** على الدول الأعضاء التي تولت دوراً قيادياً باعتماد تشريعات شاملة بشأن عوامل الخطر الرئيسية، بما في ذلك عدم استخدام أحزمة السلامة ومعدات تحزيم الأطفال والخوذ، والقيادة تحت تأثير الكحول والسرعة، وتوجيه الانتباه إلى عوامل الخطر الأخرى من قبيل ضعف الرؤية والظروف الطبية والأدوية التي تؤثر في القيادة الآمنة والإرهاق واستخدام المخدرات والمؤثرات العقلية والمؤثرات النفسانية والهواتف المحمولة وغيرها من الأجهزة الإلكترونية وأجهزة تبادل الرسائل النصية،

**وإنّ تشجع** الدول الأعضاء على تعزيز الشراكات بين أصحاب المصلحة المتعددين من أجل معالجة سلامة مستخدمي الطرق المعرضين للخطر، وتقديم الإسعافات الأولية لضحايا الحوادث أو الاصطدامات التي تحدث على الطرق، والتدريب والتنقيف، ولا سيما في البلدان النامية وأقل البلدان نمواً،

**وإنّ تسلّم** بالتقدم الذي أحرزته بعض الدول الأعضاء في تزويد ضحايا حوادث المرور وأسرههم بإمكانية حصول الجميع على الرعاية الصحية في مرحلة ما قبل الدخول إلى المستشفى وبعد دخوله وبعد الخروج منه، وفي مرحلتي إعادة التأهيل وإعادة الإدماج،

**وإنّ تنوه** بالعمل الذي تقوم به منظومة الأمم المتحدة، ولا سيما قيادة منظمة الصحة العالمية، بالتعاون الوثيق مع لجان الأمم المتحدة الإقليمية، بغية وضع الخطة العالمية لعقد العمل من أجل السلامة على الطرق 2011-2020 وتنفيذها ورصد جوانبها المختلفة، وبالترام برنامج الأمم المتحدة للمستوطنات

البشرية (موئل الأمم المتحدة) وبرنامج الأمم المتحدة للبيئة ومنظمة الأمم المتحدة للطفولة ومنظمة العمل الدولية وغيرها من الهيئات بدعم تلك الجهود، وكذلك التزام البنك الدولي والمصارف الإنمائية الإقليمية بتنفيذ مشاريع وبرنامج السلامة على الطرق، ولا سيما في البلدان النامية،

**وإذ تنوّه أيضاً** بالدروس المستفادة من عقد العمل من أجل السلامة على الطرق 2011-2020، من قبيل ضرورة الترويج لاتباع نهج متكامل للسلامة على الطرق، مثل نهج المنظومة الآمنة والرؤية صفر، والسعي إلى إيجاد حلول طويلة الأجل ومستدامة لمسألة السلامة، وتعزيز التعاون بين القطاعات على الصعيد الوطني، بما في ذلك التعاون مع المنظمات غير الحكومية والمجتمع المدني والأوساط الأكاديمية، فضلا عن مؤسسات الأعمال والصناعة التي تسهم في التنمية الاجتماعية والاقتصادية للبلدان وتؤثر فيها،

**وإذ تثني** على منظمة الصحة العالمية لدورها القيادي في الوقاية من الإصابات الناجمة عن حوادث المرور، ولدورها في تنفيذ الولاية التي عهدت بها إليها الجمعية العامة، بأن تتسّق المسائل المتعلقة بالسلامة على الطرق داخل منظومة الأمم المتحدة<sup>(3)</sup>، بالتعاون الوثيق مع لجان الأمم المتحدة الإقليمية،

**وإذ تثني** على لجان الأمم المتحدة الإقليمية لما تقوم به من عمل من أجل زيادة الأنشطة المتعلقة بالسلامة على الطرق والدعوة إلى تعزيز الالتزام السياسي بالسلامة على الطرق، والعمل من أجل وضع غايات إقليمية ووطنية للحد من الإصابات الناجمة عن حوادث المرور، ولا سيما العمل الذي تضطلع به اللجنة الاقتصادية لأوروبا من أجل إعداد صكوك قانونية تتصل بالسلامة على الطرق في العالم، بما في ذلك وضع اتفاقيات واتفاقات دولية، وإعداد معايير تقنية، واتخاذ قرارات وتقديم توصيات بشأن الممارسات الجيدة في هذا المجال، وكذلك تعهّد 59 صكاً قانونياً عالمياً وإقليمياً توفر إطاراً قانونياً وتقنياً مقبولاً من الجميع لتطوير النقل الدولي على الطرق والسكك الحديدية والمجاري المائية الداخلية والنقل المتعدد الوسائط،

**وإذ تشدّد** على دور فريق الأمم المتحدة المعني بالتعاون في مجال السلامة على الطرق بوصفه آلية استشارية لتيسير التعاون الدولي في مجال السلامة على الطرق،

**وإذ تشيد** بالعمل الذي يضطلع به فريقا الخبراء التابعان للجنة الاقتصادية لأوروبا، وهما الفريق المعني بلافقات وإشارات الطرق والفريق المعني بتحسين السلامة في المعابر الطرقية المتقاطعة مع السكك الحديدية، وإذ تنوّه بمواصلة عمل المنتدى العالمي المعني بسلامة السير على الطرق والمنتدى العالمي لتنسيق الأنظمة المتعلقة بالمركبات من أجل تحسين سلامة المركبات والطرق،

**وإذ تلاحظ** أن التقدم المستمر في تكنولوجيا السيارات والتكنولوجيا الرقمية يمكن أن يحسن السلامة على الطرق، بما في ذلك من خلال التطوير التدريجي لمركبات على درجة عالية من الأتمتة ومركبات كاملة الأتمتة للسير على الطرق، وإذ تلاحظ مع التقدير في هذا الصدد اعتماد المنتدى العالمي المعني بسلامة السير على الطرق، تحت رعاية اللجنة الاقتصادية لأوروبا، قراراً بشأن نشر مركبات على درجة عالية من الأتمتة ومركبات كاملة الأتمتة للسير على الطرق،

**وإذ تلاحظ بعين الرضا** مشاريع اللجنة الاقتصادية لأوروبا المتعلقة باستعراض فعالية السلامة على الطرق، المنفّذة بالتعاون مع اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لآسيا والمحيط الهادئ واللجنة الاقتصادية لأمريكا اللاتينية ومنطقة البحر الكاريبي، في إطار حساب الأمم المتحدة للتنمية، ومع اللجنة الاقتصادية

(3) انظر القرار 289/58.

لأفريقيا بدعم من المبعوث الخاص للأمم العام المعني بالسلامة على الطرق، وكذلك عمل اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لغربي آسيا في مجال تحديد أولويات السلامة على الطرق من أجل تعزيز القدرات الوطنية لإدارة السلامة على الطرق في بلدان مختارة، وإذ تشيد باستحداث وتشغيل نُظم إدارة سلامة المرور على الطرق لأنواع مختلفة من المنظمات، مثل العمل المكثف الذي تقوم به المنظمة الدولية لتوحيد المقاييس من أجل إعداد متطلبات نظم إدارة سلامة المرور على الطرق<sup>(4)</sup>،

**وإذ تنوه** بعدد من الجهود الدولية المهمة الأخرى في مجال السلامة على الطرق، بما في ذلك قيام الاتحاد الدولي للنقل بالطرق البرية بوضع معايير منسقة معترف بها دولياً للتدريب المهني لأخصائيي النقل بالطرق البرية، وكذلك قيام الرابطة العالمية للطرق بوضع دليل محدث للسلامة على الطرق من أجل تقديم توجيهات للمسؤولين على مختلف المستويات بشأن التدابير التي يمكن أن تعزز سلامة البنى التحتية للطرق،

**وإذ ترحب** بالجهود التي يبذلها المبعوث الخاص المعني بالسلامة على الطرق، بدعم من اللجنة الاقتصادية لأوروبا في مجال خدمات السكرتارية، من أجل القيام فعلياً بحشد الالتزام الرفيع المستوى المستمر من أجل السلامة على الطرق من خلال الدعوة إلى التقيد بصكوك الأمم المتحدة القانونية المتعلقة بالسلامة على الطرق والتوعية بهذه الصكوك، وتبادل الممارسات الجيدة بطرق منها المشاركة في المؤتمرات العالمية والإقليمية، والدعوة إلى حشد مزيد من الأموال من أجل السلامة على الطرق في العالم،

**وإذ ترحب أيضاً** بإنشاء صندوق الأمم المتحدة للسلامة على الطرق لدعم التقدم المحرز نحو تحقيق الأهداف المتصلة بالسلامة على الطرق من ضمن أهداف التنمية المستدامة والغايات العالمية ذات الصلة، وإذ تلاحظ مع التقدير الجهود التي تبذلها المنظمات التابعة للأمم المتحدة، ولا سيما اللجنة الاقتصادية لأوروبا، والمبعوث الخاص للأمم العام، في سبيل تفعيل الصندوق،

**وإذ تدرك** التزام الدول الأعضاء والمجتمع المدني بمسألة السلامة على الطرق من خلال المشاركة في أسبوع الأمم المتحدة العالمي للسلامة على الطرق، بما في ذلك خلال الأسبوع الخامس الذي نُظم في الفترة من 6 إلى 12 أيار/مايو 2019،

**وإذ تدرك أيضاً** استمرار التزام الدول الأعضاء وجميع الجهات صاحبة المصلحة، بما في ذلك المجتمع المدني بمسألة السلامة على الطرق، الذي تجلّى في احتفالها باليوم العالمي لإحياء ذكرى ضحايا حركة المرور على الطرق الذي يحل يوم الأحد الثالث من شهر تشرين الثاني/نوفمبر من كل عام،

**وإذ تسلّم** بالجهود التي تبذلها الدول الأعضاء في مجال المساهمة في السلامة على الطرق على الصعيد الدولي من خلال إجراء البحوث وجمع الأدلة التي سيُسْتَرشد بها في وضع السياسات، وكذلك من خلال التشجيع على تبادل أفضل الممارسات التي تعزز سلامة المركبات والبنى التحتية والسلوك البشري في حركة المرور على الطرق،

**وإذ تدرك** أن توفير الشروط والخدمات الأساسية اللازمة لمعالجة مسألة السلامة على الطرق مسؤولية تقع في المقام الأول على عاتق الحكومات، ولا سيما بالنظر إلى الدور الحاسم الذي يمكن أن تقوم به الهيئات التشريعية في اعتماد سياسات وقوانين شاملة وفعالة للسلامة على الطرق وتنفيذها، وإذ تقر مع ذلك بأن هناك مسؤولية مشتركة للمضي قدماً نحو إقامة عالم خال من الوفيات والإصابات الخطيرة

(4) انظر المنظمة الدولية لتوحيد المقاييس، ISO 39001: 2012.

الناجمة عن حوادث المرور، وبأن معالجة مسألة السلامة على الطرق تتطلب التعاون بين أصحاب المصلحة المتعددين من القطاعين العام والخاص والأوساط الأكاديمية والمنظمات المهنية والمنظمات غير الحكومية ووسائل الإعلام،

**وإنّ تشيير** إلى الحاجة، في ضوء اقتراب عقد العمل من أجل السلامة على الطرق من نهايته في عام 2020، واقتراب الموعد المحدد في عام 2020 لتحقيق الغاية 3-6 من الهدف 3 من أهداف التنمية المستدامة والمواعيد المحددة ذات الصلة بالسلامة على الطرق الواردة في خطة عام 2030، إلى تحديد إطار زمني جديد لتخفيض عدد الوفيات والإصابات الناجمة عن حوادث المرور،

**وإنّ تثني** على قيادة حكومة الاتحاد الروسي وحكومة البرازيل وحكومة السويد لاستضافتها المؤتمرات الوزارية العالمية والرفيعة المستوى بشأن السلامة على الطرق، التي انبثق عنها على التوالي إعلان موسكو (2009)<sup>(5)</sup> وإعلان برازيليا (2015) وإعلان ستوكهولم (2020)،

**وإنّ تلاحظ** مختلف المناسبات الدولية التي أقيمت مؤخرًا بهدف تعزيز الشراكات وتبادل الدراية وأفضل الممارسات لتحسين السلامة على الطرق، بما في ذلك المؤتمر الدولي للسلامة على الطرق، الذي عقد في لندن يومي 3 و 4 أيلول/سبتمبر 2019،

1 - **تكرر دعوتها** الدول الأعضاء والمجتمع الدولي إلى تكثيف التعاون على الصعيد الوطني والإقليمي والدولي بغية تحقيق الغايات الطموحة المتعلقة بالسلامة على الطرق الواردة في خطة التنمية المستدامة لعام 2030<sup>(6)</sup>؛

2 - **تؤيد** إعلان ستوكهولم، الذي اعتمد في المؤتمر الوزاري العالمي الثالث بشأن السلامة على الطرق، المعقود في ستوكهولم يومي 19 و 20 شباط/فبراير 2020؛

3 - **تعلم** الفترة 2021-2030 عقد العمل الثاني من أجل السلامة على الطرق، بهدف تخفيض الوفيات والإصابات الناجمة عن حوادث المرور بنسبة 50 في المائة على الأقل في الفترة من عام 2021 إلى عام 2030، وفي هذا الصدد، تدعو الدول الأعضاء إلى مواصلة العمل حتى عام 2030 بشأن جميع الغايات ذات الصلة بالسلامة على الطرق ضمن أهداف التنمية المستدامة، بما في ذلك الغاية 3-6، تمشيا مع التعهد الصادر عن المنتدى السياسي الرفيع المستوى المعني بالتنمية المستدامة لعام 2019 الذي عُقد تحت رعاية الجمعية العامة، آخذة في الاعتبار على وجه الخصوص الفترة المتبقية من عقد العمل لتحقيق كامل أهداف التنمية المستدامة بحلول عام 2030؛

4 - **تطلب** إلى منظمة الصحة العالمية ولجان الأمم المتحدة الإقليمية أن تقوم، بالتعاون مع الشركاء الآخرين في فريق الأمم المتحدة المعني بالتعاون في مجال السلامة على الطرق وغيره من أصحاب المصلحة، بإعداد خطة عمل العقد الثاني لتكون بمثابة وثيقة توجيهية لدعم تنفيذ أهدافه؛

(5) A/64/540، المرفق.

(6) القرار 1/70.

- 5 - **تشجيع** الدول الأعضاء على كفالة الالتزام والمسؤولية السياسيين على أعلى مستوى ممكن لتحسين السلامة على الطرق، ووضع و/أو تنفيذ استراتيجيات وخطط للسلامة على الطرق بمشاركة جميع أصحاب المصلحة المعنيين، بما في ذلك جميع القطاعات والمستويات الحكومية، حسب الاقتضاء؛
- 6 - **تدعو** الدول الأعضاء التي لم تقم بعد بالنظر في اعتماد تشريعات شاملة بشأن عوامل الخطر الرئيسية، بما في ذلك عدم استخدام أحزمة السلامة ومعدات تحزيم الأطفال وعدم ارتداء الخوذ الواقية والقيادة تحت تأثير الكحول والسرعة، وبالنظر في تنفيذ تشريعات ملائمة وفعالة وقائمة على الأدلة و/أو العلوم بشأن عوامل الخطر الأخرى المتعلقة بالشرود أثناء القيادة أو القيادة تحت تأثير مخدر، إلى القيام بذلك؛
- 7 - **تؤكد من جديد** دور وأهمية صكوك الأمم المتحدة القانونية المتعلقة بالسلامة على الطرق، مثل اتفاقية عام 1949 للسير على الطرق<sup>(7)</sup>، واتفاقية عام 1968 للسير على الطرق<sup>(8)</sup>، واتفاقية عام 1968 بشأن لافتات وإشارات الطرق<sup>(9)</sup>، واتفاقي عامي 1958 و 1998 بشأن الأنظمة التقنية المتعلقة بالمركبات، واتفاق عام 1997 بشأن التفقيش التقني الدوري للمركبات، واتفاق عام 1957 بشأن نقل البضائع الخطرة، في تيسير السلامة على الطرق على الصعيد العالمي والإقليمي والوطني، وتنتهي على الدول الأعضاء التي انضمت إلى هذه الصكوك القانونية الدولية المتعلقة بالسلامة على الطرق؛
- 8 - **تشجع** الدول الأعضاء التي لم تنظر بعد في أن تصبح أطرافاً متعاقدة في صكوك الأمم المتحدة القانونية المتعلقة بالسلامة على الطرق على القيام بذلك، وأن تقوم، بعد الانضمام إليها، بتطبيق الأحكام أو قواعد السلامة الواردة فيها وتنفيذها وتعزيزها؛
- 9 - **تشجع** الدول الأعضاء على بذل الجهود من أجل ضمان سلامة وحماية جميع مستخدمي الطرق من خلال بنى تحتية طرقية أكثر أماناً، من خلال مراعاة احتياجات وسائل النقل الآلية وغير الآلية، ومستخدمي الطرق الآخرين المعرضين للخطر، وبخاصة على الطرق الشديدة الخطورة حيث ترتفع معدلات حوادث الاصطدام، وذلك من خلال تدابير تجمع بين التخطيط السليم وتقييم السلامة، بما في ذلك من خلال تحديد المناطق المعرضة للحوادث وتصميم وبناء وصيانة الطرق ونظم الإشارات وغيرها من البنى التحتية، مع مراعاة جغرافيا البلد؛
- 10 - **تدعو** الدول الأعضاء التي لم تفعل ذلك بعد إلى النظر في اعتماد سياسات وتدابير لتنفيذ أنظمة الأمم المتحدة بشأن سلامة المركبات أو ما يعادلها من المعايير الوطنية للتأكد من أن جميع المركبات الآلية الجديدة تستوفي المتطلبات التنظيمية الدنيا المطبقة المتعلقة بحماية الركاب وغيرهم من مستخدمي الطرق، بأن تكون مزودة بأحزمة السلامة وأكياس الهواء ونظم الأمان الفعالة باعتبارها معدات معيارية؛
- 11 - **تدعو** الدول الأعضاء التي لم تعالج بعد موضوع السلامة على الطرق بصورة شاملة إلى القيام بذلك، بدءاً بتنفيذ أو مواصلة تنفيذ نظام لإدارة السلامة على الطرق يشمل، حسب الاقتضاء، التعاون بين الإدارات ووضع خطط وطنية للسلامة على الطرق؛

.United Nations, *Treaty Series*, vol. 125, No. 1671 (7)

(8) المرجع نفسه، المجلد 1042، الرقم 15705.

(9) المرجع نفسه، المجلد 1091، الرقم 16743.

- 12 - **تشجيع** الدول الأعضاء على النظر في إدراج السلامة على الطرق كعنصر لا يتجزأ من تخطيط استخدام الأراضي، وتصميم الشوارع، ونظم وحوكمة النقل، مع مراعاة احتياجات مستخدمي الطرق المعرضين للخطر في المناطق الحضرية والريفية، وذلك من خلال جملة أمور منها الترويج لاتباع نهج النظام الآمن، حسب الاقتضاء؛
- 13 - **تشجيع أيضا** الدول الأعضاء على اتخاذ تدابير لتعزيز المعارف والتوعية بالسلامة على الطرق بين السكان من خلال حملات التثقيف والتدريب والدعاية، ولا سيما بين الشباب، ونشر الممارسات الجيدة للسلامة على الطرق في أوساط المجتمع المحلي؛
- 14 - **تشجيع كذلك** الدول الأعضاء على تعزيز القدرات المؤسسية من خلال توفير التدريب المناسب وبناء القدرات فيما يتعلق بقوانين السلامة على الطرق وإنفاذ القانون، وسلامة المركبات، وتحسين الهياكل الأساسية، والنقل العام، وتوفير الرعاية بعد وقوع حوادث، وجمع وتحليل ونشر بيانات مصنفة من أجل وضع سياسات فعالة وقائمة على الأدلة وتنفيذها؛
- 15 - **تدعو** الدول الأعضاء إلى النظر في إنشاء آليات للتقييم الدوري للمركبات لضمان امتثال جميع المركبات الجديدة والمستعملة للأنظمة الأساسية لسلامة المركبات؛
- 16 - **تشجيع** الدول الأعضاء على توفير معلومات للمستهلكين عن سلامة المركبات من خلال برامج جديدة لتقييم السيارات تكون مستقلة عن مصنعي المركبات، وتشجع أيضاً الدول الأعضاء على تبادل معلومات المستهلكين هذه مع جهات منها منظمة الصحة العالمية والبلدان الأخرى، ولا سيما البلدان النامية وأقل البلدان نمواً؛
- 17 - **تشجع أيضاً** الدول الأعضاء على أن تعزز وسائل النقل السليمة بيئياً والأمنة والسهلة المنال والميسورة التكلفة، ولا سيما وسائل النقل العام ووسائل النقل غير الآلية، وكذلك تحقيق التكامل الآمن بين الوسائل المتعددة، باعتبار ذلك وسيلة لتحسين السلامة على الطرق والعدالة الاجتماعية والصحة العامة والتخطيط الحضري، بما في ذلك قدرة المدن على الصمود والروابط بين المناطق الحضرية والريفية، وعلى أن تأخذ في الحسبان، في هذا الصدد، السلامة على الطرق والتنقل في إطار الجهود الرامية إلى تحقيق التنمية المستدامة؛
- 18 - **تدعو** الدول الأعضاء إلى تشجيع وتحفيز تطوير وتطبيق ونشر التكنولوجيات القائمة والمستقبلية والابتكارات الأخرى لتحسين إمكانية الوصول وجميع جوانب السلامة على الطرق ابتداء من الوقاية من حوادث المرور وصولاً إلى الاستجابة في حالات الطوارئ وتقديم الرعاية للمصابين بالصدمة، مع إيلاء اهتمام خاص لاحتياجات السلامة لمستخدمي الطرق الأكثر تعرضاً للخطر، بمن فيهم المشاة وراكبو الدراجات والدراجات النارية ومستخدمو وسائل النقل العام؛
- 19 - **تهيئ** بمؤسسات الأعمال والصناعة من جميع الأحجام والقطاعات أن تسهم في تحقيق الأهداف المتصلة بالسلامة على الطرق من ضمن أهداف التنمية المستدامة، بما في ذلك عبر تطبيق مبادئ النظام الآمن على كامل سلسلة القيمة الخاصة بها، حسب الاقتضاء وبما يتماشى مع القوانين الوطنية؛



- 20 - **تشجيع** الدول الأعضاء على اعتماد وتنفيذ وإنفاذ سياسات وتدابير ترمي إلى توفير حماية فعالة للراجلين وللدرجات وتعزيز سلامتهم، مع السعي أيضاً إلى تحسين السلامة على الطرق والنتائج الصحية الأوسع نطاقاً، ولا سيما الوقاية من الإصابات والأمراض غير المعدية؛
- 21 - **تدعو** الدول الأعضاء إلى إعداد وتنفيذ حملات الترويج الاجتماعي المناسبة للتوعية والاحتفال باليوم العالمي لإحياء ذكرى ضحايا حركة المرور على الطرق، الذي يحل في الأحد الثالث من تشرين الثاني/نوفمبر من كل عام؛
- 22 - **تشجع** الدول الأعضاء على تعزيز الرعاية السابقة لدخول المستشفى، بما في ذلك الخدمات الصحية الطارئة وتدبير الاستجابة الفورية المتخذة في أعقاب الحوادث، والمبادئ التوجيهية للمستشفيات والمصحات المتنقلة بشأن خدمات رعاية ضحايا الصدمات وإعادة تأهيلهم، وتطلب إلى منظمة الصحة العالمية أن تدعم الدول الأعضاء في هذه المساعي؛
- 23 - **تدعو** الدول الأعضاء إلى تبادل أفضل الممارسات والمعايير على المستوى الثنائي والإقليمي والدولي، حسب الاقتضاء، بما في ذلك من خلال منظمة الصحة العالمية، بناء على طلب الدول الأعضاء، بشأن أسباب الحوادث والاصطدامات التي تحدث على الطرق وسبل الوقاية منها، وهو ما يمكن أن يساعد على معالجة الثغرات والعيوب في المعلومات؛
- 24 - **تحث** الدول الأعضاء على تنفيذ السياسات المتعلقة بالسلامة على الطرق من أجل حماية الأكثر تعرّضاً للخطر من ضمن مستخدمي الطرق، ولا سيما الأطفال والشباب وكبار السن والأشخاص ذوي الإعاقة، مع مراعاة الالتزامات المنوطة بكل دولة من الدول الأعضاء بموجب صكوك الأمم المتحدة القانونية المعتمدة في هذا الصدد، حسب الاقتضاء؛
- 25 - **تشجع** الدول الأعضاء ومؤسسات القطاع الخاص التي لم تقم بعد بإنشاء آلية فعالة للحد من عدد حوادث السير والوفيات الناجمة عن حوادث الطرق والإصابات التي يسببها السائقون المحترفون، بمن فيهم سائقو المركبات التجارية، جراء المخاطر الخاصة بهذه المهنة، ومن ضمنها الإرهاق، إلى القيام بذلك؛
- 26 - **تدعو** الدول الأعضاء إلى إدماج المنظور الجنساني إدماجاً كاملاً في جميع عمليات وضع السياسات وتنفيذ السياسات المتعلقة بالتنقل والسلامة على الطرق، ولا سيما في ما يتعلق بالطرق والمناطق المحيطة بها والنقل العام؛
- 27 - **تشجع** الدول الأعضاء على وضع وتنفيذ قوانين وسياسات شاملة بشأن الدرجات النارية، بما في ذلك التدريب ومنح رخص القيادة وتسجيل المركبات وظروف العمل واستخدام راكبي الدرجات النارية للخوذ ولمعدات الحماية الشخصية، في إطار المعايير الدولية القائمة، بالنظر إلى ارتفاع وتزايد أعداد الوفيات والإصابات الناجمة عن حوادث الدرجات النارية بصورة غير متكافئة على الصعيد العالمي، ولا سيما في البلدان النامية؛
- 28 - **تدعو** الدول الأعضاء إلى وضع سياسات عامة للحد من حوادث المرور المتصلة بالأعمال، بمشاركة أرباب العمل والعمال، من أجل إنفاذ المعايير الدولية المتعلقة بالسلامة والصحة في العمل والسلامة على الطرق والأحوال المناسبة الخاصة بالطرق والمركبات، مع إيلاء اهتمام خاص لمسألة ظروف عمل السائقين المحترفين، بما فيها ظروف عمل سائقي المركبات التجارية؛

- 29 - **تدعو أيضاً** الدول الأعضاء إلى أن توفر للجرحى والأشخاص الذين أصيبوا بإعاقة بسبب حوادث المرور خدمات إعادة التأهيل وإعادة الإدماج الاجتماعي في مرحلة مبكرة، بما في ذلك في عالم العمل، وأن تقدم الدعم الشامل لضحايا حوادث المرور وأسره؛
- 30 - **تدعو كذلك** الدول الأعضاء إلى مواصلة تنفيذ أطر تأهيل السائقين المحترفين، التي أنشئت استناداً إلى المعايير المعترف بها دولياً، بما في ذلك توفير التدريب وإصدار الشهادات والرخص، وتقييد ساعات القيادة وظروف العمل التي تركز على معالجة الأسباب الرئيسية لحوادث أو اصطدامات المركبات التجارية الثقيلة، مع التسليم بأن شroud الذهن هو من الأسباب الرئيسية للحوادث أو الاصطدامات؛
- 31 - **تدعو** الدول الأعضاء إلى تقديم الدعم، حسب الاقتضاء، لأنشطة المبعوث الخاص للأمين العام المعني بالسلامة على الطرق؛ وتدعو الأمين العام إلى النظر في تمديد مهمة المبعوث الخاص المعني بالسلامة على الطرق بحيث تظل قائمة في العقد الثاني للعمل من أجل السلامة على الطرق؛
- 32 - **ترحب** بالتدابير التي اتخذها الأمين العام ومؤسسات منظومة الأمم المتحدة وإدارة شؤون السلامة والأمن التابعة للأمانة العامة لتعزيز السلامة على الطرق من خلال تنفيذ استراتيجية منظومة الأمم المتحدة للسلامة على الطرق، وذلك للحد من حوادث المرور والخسائر البشرية الناجمة عن هذه الحوادث في صفوف موظفي الأمم المتحدة والسكان المدنيين في البلدان المضيفة؛
- 33 - **تطلب** إلى منظمة الصحة العالمية ولجان الأمم المتحدة الإقليمية، وكذلك وكالات الأمم المتحدة الأخرى ذات الصلة، أن تواصل إنجاز الأنشطة الرامية إلى دعم تنفيذ الغايات المتصلة بالسلامة على الطرق في خطة عام 2030، مع ضمان الاتساق على نطاق المنظومة؛
- 34 - **تكرر دعوتها** للحكومات أن تضطلع بدور قيادي في تنفيذ أنشطة دعماً للغايات الطوعية العالمية للفعالية في ما يتعلق بعوامل مخاطر السلامة على الطرق وآليات تقديم الخدمات، وكذلك عقد العمل والغايات المتصلة بالسلامة على الطرق الواردة في خطة عام 2030، مع تشجيع التعاون بين قطاعات متعددة وأصحاب المصلحة المتعددين، بما يشمل جهود الأوساط الأكاديمية والقطاع الخاص والربطات المهنية والمجتمع المدني، بما في ذلك الجمعيات الوطنية للصليب الأحمر والهلال الأحمر، وتشجيع المزيد من أنشطة ومبادرات التعاون، مثل الشبكة العالمية للمشرعين المعنيين بالسلامة على الطرق التي تدعمها منظمة الصحة العالمية، والشراكة العالمية للسلامة على الطرق التي يستضيفها الاتحاد الدولي لجمعيات الصليب الأحمر والهلال الأحمر، وأنشطة ومبادرات المنظمات غير الحكومية ومنظمات الضحايا ومنظمات الشباب ووسائل الإعلام؛
- 35 - **تطلب** إلى منظومة الأمم المتحدة، بما في ذلك اللجان الإقليمية ومنظمة الصحة العالمية ووكالات الأمم المتحدة الأخرى ذات الصلة، أن تدعم الدول الأعضاء، بناء على طلبها، في سبيل تطبيق الغايات الطوعية العالمية للفعالية فيما يتعلق بالسلامة على الطرق، متى كان ذلك ملائماً؛
- 36 - **تدعو** منظمة الصحة العالمية إلى أن تواصل، من خلال تقاريرها المرحلية عن حالة السلامة على الطرق في العالم، رصد التقدم المحرز صوب بلوغ أهداف عقد العمل؛ وأن تستفيد، حسب الاقتضاء، من الجهود القائمة، بما فيها جهود المراقدين الإقليمية للسلامة على الطرق، من أجل موامة البيانات المتعلقة بالسلامة على الطرق وجعلها متاحة وقابلة للمقارنة؛

- 37 - تدعو جميع أصحاب المصلحة المعنيين والمنظمات الدولية والمصارف الإنمائية ووكالات التمويل والمؤسسات والرابطات المهنية وشركات القطاع الخاص إلى زيادة التمويل لدعم تنفيذ التدابير اللازمة لبلوغ الغايات الطوعية العالمية للفعالية؛
- 38 - تدعو الدول الأعضاء إلى زيادة الاستثمار في السلامة على الطرق على جميع المستويات، بما في ذلك عن طريق رصد ميزانيات مخصصة مناسبة لتنفيذ تحسينات على صعيد المؤسسات والبنى التحتية من أجل السلامة على الطرق، وكذلك عن طريق دعم صندوق الأمم المتحدة للسلامة على الطرق وغيره من الآليات، من قبيل المرفق العالمي للسلامة على الطرق التابع للبنك الدولي، حسب الاقتضاء؛
- 39 - تقرر عقد اجتماع رفيع المستوى للجمعية العامة، في موعد لا يتجاوز نهاية عام 2022، بشأن تحسين السلامة على الطرق في العالم بغية معالجة الثغرات والتحديات، فضلاً عن حشد القيادة السياسية وتعزيز التعاون بين القطاعات وأصحاب المصلحة المتعددين في هذا الصدد، وتقرر كذلك تحديد نطاق وطرائق هذا الاجتماع في موعد لا يتجاوز الدورة الخامسة والسبعين للجمعية العامة؛
- 40 - تقرر أيضاً أن تُدرج في جدول الأعمال المؤقت لدورتها السادسة والسبعين البند المعنون "تحسين السلامة على الطرق في العالم"، وتطلب إلى الأمين العام أن يقدم إلى الجمعية العامة في تلك الدورة تقريراً عن التقدم المحرز في بلوغ أهداف عقد العمل الثاني.