

Distr.: Limited
3 June 2024
Arabic
Original: English

الجمعية العامة



الدورة الثامنة والسبعون

البند 12 من جدول الأعمال

تحسين السلامة على الطرق في العالم

أنتيغوا وبربودا، وتركمانستان، والكاميرون، والمغرب*: 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 و 299/74 المؤرخ 31 آب/أغسطس 2020 المتعلقة بتحسين السلامة على الطرق في العالم، وإلى التوصيات الواردة فيها،

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 وتفضي إلى التحول، وإن تعيد تأكيد التزامها بالعمل دون كلل 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،

* سترج في المحضر الرسمي للجلسة أي تغييرات تطرأ على قائمة مقدمي مشروع القرار.



وإذ تؤكد من جديد أيضا قرارها 313/69 المؤرخ 27 تموز/يوليه 2015 بشأن خطة عمل أديس أبابا الصادرة عن المؤتمر الدولي الثالث لتمويل التنمية، والتي تشكل جزءاً لا يتجزأ من خطة التنمية المستدامة لعام 2030، وتدعمها وتكملها، وتساعد في توضيح سياق غاياتها المتعلقة بوسائل التنفيذ من خلال سياسات وإجراءات ملموسة، وإذ تعيد تأكيد الالتزام السياسي القوي بالتصدي لتحدي التمويل وتهيئة بيئة مواتية على جميع المستويات لتحقيق التنمية المستدامة، بروح من الشراكة والتضامن على الصعيد العالمي،

وإذ تشير إلى الخطة الحضرية الجديدة المعتمدة في مؤتمر الأمم المتحدة المعني بالإسكان والتنمية الحضرية المستدامة (الموئل الثالث)⁽¹⁾، 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 آمنة،

وإذ تشير أيضا إلى الخطة العالمية لعقد العمل من أجل السلامة على الطرق 2021-2030 التي تتيح مجموعة من الخيارات والاستراتيجيات لكي تستخدمها الحكومات وغيرها من الجهات صاحبة المصلحة ذات الصلة لتوجيه السياسات والإجراءات الرامية إلى تحسين السلامة على الطرق،

وإذ تؤكد من جديد التزامها بالإعلان السياسي الصادر عن الاجتماع الرفيع المستوى المعني بتحسين السلامة على الطرق في العالم في 30 حزيران/يونيه 2022⁽²⁾، الذي أقر بأن السلامة على الطرق تشكل شاغلا رئيسيا من شواغل الصحة العامة وتحديا إنمائيا ملحا يتطلب التزاما على جميع المستويات الحكومية،

وإذ تشير إلى قرارها 148/78 المعنون "تعزيز الروابط بين جميع وسائط النقل لتحقيق أهداف التنمية المستدامة" الذي اعتمد في 19 كانون الأول/ديسمبر 2023 وأعلن فيه عن عقد الأمم المتحدة للنقل المستدام، اعتبارا من عام 2026،

وإذ تقر بأهمية إعلان موسكو الذي اعتمد في المؤتمر الوزاري العالمي الأول بشأن السلامة على الطرق في عام 2009⁽³⁾، وإعلان برازيليا الذي اعتمد في المؤتمر العالمي الثاني الرفيع المستوى بشأن السلامة على الطرق في عام 2015، وإعلان ستوكهولم الذي اعتمد في المؤتمر الوزاري العالمي الثالث بشأن السلامة على الطرق في عام 2020،

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

وإذ تنوه بالتقرير العالمي الخامس عن حالة السلامة على الطرق الصادر عن منظمة الصحة العالمية في كانون الأول/ديسمبر 2023، الذي أتاح تقييما للتقدم الذي أحرزته الدول الأعضاء خلال عقد العمل من أجل السلامة على الطرق 2011-2020،

(1) القرار 256/71، المرفق.

(2) القرار 294/76، المرفق.

(3) A/64/540، المرفق.

وإذ تلاحظ أنه على الرغم من انخفاض عدد الوفيات والإصابات الناجمة عن حوادث المرور على الطرق في العالم بنسبة 5 في المائة بين عامي 2010 و 2021، فإن الغاية العامة المتمثلة في خفض هذه الوفيات والإصابات على الصعيد العالمي بنسبة 50 في المائة، على النحو الوارد في الغاية 3-6 من أهداف التنمية المستدامة، لم يتحقق بحلول عام 2020،

وإذ تقر بأنه على الرغم من بطء وتيرة التقدم المحرز في خفض عدد الوفيات الناجمة عن حوادث المرور على الطرق بين عامي 2010 و 2021، حققت 35 دولة عضوا خفضا بنسبة تتراوح بين 30 و 49 في المائة في عدد هذه الحوادث وحققت 10 دول أعضاء⁽⁴⁾، على نحو جدير بالثناء، هدف خفض عدد الوفيات الناجمة عن حوادث المرور على الطرق بنسبة 50 في المائة خلال نفس الفترة،

وإذ تلاحظ مع القلق أنه على الرغم من وجود ما يدل بقوة على فعالية التشريعات المتعلقة بالسلامة على الطرق، فإن 7 بلدان فقط لديها تشريعات في هذا المجال تتسق مع معايير الممارسات الفضلى فيما يتعلق بجميع عوامل الخطورة الرئيسية الخمسة كما حددتها منظمة الصحة العالمية (القيادة تحت تأثير الكحول، والسرعة، وعدم استخدام خوذة الدراجات النارية، وعدم استخدام أحزمة المقاعد، وعدم استخدام نظم الأمان للأطفال)، وانضمت 16 بلدا فقط إلى جميع صكوك الأمم المتحدة القانونية الأساسية السبعة المتعلقة بالسلامة على الطرق،

وإذ تسلم بالعبء العالمي الهائل الذي لا تزال حوادث المرور على الطرق تفرضه على المجتمع من حيث المعاناة الإنسانية، مع تسجيل ما يقرب من 1,2 مليون حالة وفاة يمكن تجنبها وما يقدر بنحو 50 مليون إصابة كل عام، ومن حيث متوسط التكاليف التي تتحملها البلدان والتي تتراوح بين 3 و 5 في المائة من ناتجها المحلي الإجمالي السنوي، مما يجعل السلامة على الطرق أولوية ملحة من أولويات الصحة العامة والتنمية،

وإذ تعرب عن القلق لأن السلامة على الطرق لا يزال تمويلها من خلال القطاعين العام والخاص يعاني من نقص شديد، وأنه على الرغم من وجود استراتيجية وطنية للسلامة على الطرق في غالبية الدول الأعضاء، فإن معظمها تمويلها ناقصا ولا تنفذ،

وإذ تأخذ في اعتبارها عامل التطور الذي يطبع النقل، وإذ تلاحظ مع القلق التحديات الناجمة عن هذه التغييرات، بما في ذلك تزايد عدد الوفيات في صفوف راكبي الدراجات الآلية ذات عجلتين وثلاث عجلات، والدراجات الكهربائية، وآلات التنقل الصغيرة،

وإذ تأخذ في اعتبارها أيضا الاحتياجات من النقل غير الآلي، مع الاعتراف بأثر حوادث المرور على الطرق على الأطفال والشباب، وإذ تشدد على أهمية مراعاة احتياجاتهم واحتياجات مستخدمي الطرق الضعفاء، بمن فيهم كبار السن والأشخاص ذوي الإعاقة،

وإذ تأخذ في اعتبارها كذلك التحديات الناشئة في مجال السلامة والطلبات المتزايدة على البنية التحتية للنقل القائمة بسبب نمو خدمات النقل القائمة على الإنترنت، بما في ذلك شركات الرحلات المشتركة ومنصات الإيصال،

(4) الاتحاد الروسي، والإمارات العربية المتحدة، وبروني دار السلام، وبيلاروس، وترينيداد وتوباغو، والدانمرك، وفنزويلا (جمهورية البوليغرافية)، وليتوانيا، والنرويج، واليابان.

وإن تسلّم بالدور الهام الذي تؤديه السلطات الحكومية الوطنية والمحلية في ضمان تنفيذ نهج النظام الآمن إزاء السلامة على الطرق، ولا سيما في تخطيط استخدام الأراضي وإنفاذه،

وإن تشدّد على أهمية الاضطلاع بأعمال الشرطة على الطرق وإنفاذ قوانين المرور، ولا سيما في البلدان المنخفضة والمتوسطة الدخل، حيث يسجل ما يقرب من 90 في المائة من الخسائر البشرية على الطرق في العالم، عن طريق تعزيز مبادرات التعاون العالمية والإقليمية في مجال أعمال الشرطة على الطرق، للاستفادة من قدرات شرطة المرور عن طريق تبادل المعلومات بشأن أنشطة التدريب وبناء القدرات والإنفاذ،

وإن تشدّد أيضاً على الحاجة إلى الأخذ بنهج متعددة القطاعات وإشراك جهات فاعلة مختلفة، بما في ذلك الأعمال التجارية والصناعات التي يمكن أن تقدم إسهامات ذات شأن في تحسين السلامة على الطرق على الصعيد العالمي من خلال إدارة السلامة على الطرق على امتداد سلسلة القيمة الخاصة بها،

وإن 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 تتبصق المسائل المتعلقة بالسلامة على الطرق داخل منظومة الأمم المتحدة، بالتعاون الوثيق مع لجان الأمم المتحدة الإقليمية،

وإن ترحب بالجهود التي يبذلها المبعوث الخاص للأمين العام 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 الانضمام إلى صكوك 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،

وإن 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،

وإن تلاحظ مع الموافقة مشاريع اللجنة الاقتصادية لأوروبا المتعلقة باستعراض فعالية السلامة على الطرق، المنفذة بالتعاون مع اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لآسيا والمحيط الهادئ واللجنة الاقتصادية لأمريكا اللاتينية ومنطقة البحر الكاريبي، في إطار حساب الأمم المتحدة للتنمية، ومع اللجنة الاقتصادية لأفريقيا بدعم من المبعوث الخاص للأمين 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 نظم 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،

وإذ تشير إلى بلوغ مرحلة منتصف مدة عقد العمل من أجل السلامة على الطرق 2021-2030 التي تصادف عام 2026 وإلى الجدول الزمني المقرر لبلوغ الغاية المتمثلة في خفض الوفيات والإصابات بنسبة 50 في المائة بحلول عام 2030،

1 - **تحث** الدول الأعضاء والجهات الفاعلة ذات الصلة على تسريع وتكثيف الجهود الرامية إلى تنفيذ الخطة العالمية لعقد العمل من أجل السلامة على الطرق 2021-2030، مع جعل السلامة على الطرق أولوية سياسية وضمان وجاقتها في السياق الأعم لخطة التنمية المستدامة؛

2 - **ترحب** بعرض المملكة المغربية استضافة المؤتمر الوزاري العالمي الرابع بشأن السلامة على الطرق، المقرر عقده في الفترة من 18 إلى 20 شباط/فبراير 2025 في مراكش، الذي يراد به تيسير توسيع نطاق التدابير الفعالة الرامية إلى التصدي للسلامة على الطرق، والوقوف على التحديات والفرص الناشئة في السنوات القادمة، وتعزيز الروابط مع التحديات الإنمائية الأخرى سعياً إلى تحقيق فوائد مشتركة وتحقيق قدر أكبر من الكفاءة؛

3 - **تشجع** الدول الأعضاء على إنشاء آليات للتنسيق فيما بين الوزارات، ولا سيما فيما بين الوزارات المعنية بالصحة والنقل والتعليم والبنية التحتية والداخلية والبيئة، من أجل معالجة القضايا الشاملة التي تؤثر على جميع القطاعات المعنية بالمسائل المتصلة بالسلامة على الطرق؛

4 - **تشجع أيضاً** الدول الأعضاء على اتخاذ خطوات لضمان إدراج سمات السلامة في مراحل تصميم كل من المركبات الآلية وغير الآلية وصنعها واستخدامها وتشغيلها وصيانتها، بما يتماشى مع المعايير والممارسات الدولية، من أجل التقليل إلى أدنى حد من الآثار الضارة لتشغيل المركبات، من حيث السلامة والبيئة، على مستخدمي الطرق، بمن فيهم المشاة وراكبو الدراجات الهوائية، وعلى البنية التحتية؛

5 - **تهيئ** بالدول الأعضاء أن تنفذ نهج نظام آمن من خلال سياسات تعزز تصميم وهندسة البنية التحتية للطرق الحضرية والريفية الآمنة؛ ووضع قيود آمنة مناسبة للسرعة مدعومة بتدابير مناسبة لإدارة السرعة؛ وتيسير النقل المتعدد الوسائط والتنقل النشط؛ والقيام، حيثما تسنى ذلك، بتوفير مزيج أمثل من وسائل النقل الآلية وغير الآلية، مع التركيز بوجه خاص على النقل العام والمشى وركوب الدراجات، بما في ذلك خدمات الدراجات المشتركة، والبنية التحتية الآمنة للمشاة، ومعايير السكة الحديدية، ولا سيما في المناطق الحضرية؛

6 - **تدعو** الدول الأعضاء والجهات صاحبة المصلحة ذات الصلة إلى الاستفادة من عقد الأمم المتحدة للنقل المستدام المعين مؤخراً، الذي سيبدأ في عام 2026، كفرصة لإدراج السلامة على الطرق باعتبارها جزءاً لا يتجزأ من جدول أعمال النقل المستدام، ولا سيما بعد الموعد النهائي لتحقيق أهداف التنمية المستدامة المحدد في عام 2030؛

7 - **تدعو** الدول الأعضاء التي لم تقم بعد بالنظر في اعتماد تشريعات شاملة بشأن عوامل الخطورة الرئيسية، بما في ذلك عدم استخدام أحزمة المقاعد ونظم الأمان للأطفال والخوذ والقيادة تحت تأثير الكحول والسرعة، وبالنظر في تنفيذ تشريعات ملائمة وفعالة وقائمة على الأدلة و/أو العلوم بشأن عوامل الخطورة الأخرى المتعلقة بالشروط أثناء القيادة أو القيادة تحت تأثير مخدر، إلى القيام بذلك؛

- 8 - **تشجيع** الدول الأعضاء التي لم تنتظر 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 - **تدعو** الدول الأعضاء والجهات صاحبة المصلحة ذات الصلة، ولا سيما المجتمع المدني، إلى التواصل مع الحكومات والسلطات المحلية لتنفيذ مبادرات محددة السياق واستراتيجيات وقائية تشمل حملات مكثفة للتوعية بالسلامة على الطرق والعادات والتصرفات الآمنة تستهدف جميع أصحاب المصلحة في الطرق، بما يلي احتياجات المجتمعات المحلية ويتصدى للتحديات التي تواجهها فيما يتعلق بالسلامة على الطرق؛
- 10 - **تشجع** المؤسسات التجارية والصناعية على رصد تأثير، أو بصمة، عملياتها من حيث السلامة على الطرق على امتداد سلسلة القيمة الخاصة بها، وعلى الإبلاغ عن ذلك؛
- 11 - **تهيب** بالهيئات الدولية أن تضع مبادئ توجيهية بشأن الاستثمارات المؤثرة فيما يخص السلامة على الطرق كوسيلة لحفز التمويل الواسع النطاق لأغراض السلامة على الطرق، ولا سيما لدى المستثمرين والمانحين من القطاع الخاص؛
- 12 - **تشجع** الدول الأعضاء والجهات صاحبة المصلحة ذات الصلة على دعم صندوق الأمم المتحدة للسلامة على الطرق الذي سيعقد بشأنه مؤتمر لإعلان التبرعات باقتزان مع المؤتمر الوزاري الرابع بشأن السلامة على الطرق في عام 2025، وتجديد موارد المرفق العالمي للسلامة على الطرق التابع للبنك الدولي، حسب الاقتضاء؛
- 13 - **تقر** بأهمية التمويل الدولي الكافي والذي يمكن التنبؤ به والمستدام والمناسب التوقيت دون شروط في استكمال جهود البلدان لتعبئة الموارد محلياً، ولا سيما في البلدان المنخفضة والمتوسطة الدخل؛ وتشجع على دعم متطلبات التمويل في البلدان النامية عن طريق الاستفادة من صندوق الأمم المتحدة للسلامة على الطرق وغيره من الآليات المكرسة لهذا الغرض، حسب الاقتضاء، لتعزيز البنية التحتية الآمنة للنقل البري ودعم تنفيذ التدابير اللازمة لبلوغ الغايات الطوعية العالمية المتعلقة بالفعالية، بأساليب تشمل دعم التجديد الطوعي لموارد جميع صناديق وآليات منظومة الأمم المتحدة للسلامة على الطرق؛
- 14 - **تشجع** على تعزيز بناء القدرات، وتقاسم المعارف، والدعم التقني، وبرامج ومبادرات نقل التكنولوجيا بشروط منفق عليها على نحو متبادل في مجال السلامة على الطرق، ولا سيما في البلدان النامية التي تواجه تحديات فريدة، والقيام، حيثما تسنى ذلك، بإدماج هذه البرامج والمبادرات في برامج المساعدة في مجال التنمية المستدامة من خلال أشكال التعاون فيما بين بلدان الشمال والجنوب، وفيما بين بلدان الجنوب، والتعاون الثلاثي، فضلاً عن التعاون بين القطاعين العام والخاص؛
- 15 - **ترحب** بمبادرة منظمة الصحة العالمية الرامية إلى إنشاء شبكة عالمية للوكالات الوطنية للسلامة على الطرق، وتشجع الدول الأعضاء على المشاركة بشكل فعال في تبادل المعارف وتبادل الإرشاد بين الأقران بطرائق رسمية وغير رسمية؛
- 16 - **تهيب** بالجهات الفاعلة ذات الصلة وكيانات الأمم المتحدة أن ترصد وتتناول بالبحث تأثير التكنولوجيا المتطورة، بما في ذلك الذكاء الاصطناعي، على النقل البري والسلامة على الطرق، من

أجل الاسترشاد بالنتائج المنبثقة عن ذلك في وضع المبادئ التوجيهية والتوصيات لأجل اغتنام الفرص ومواجهة التحديات التي تطرحها هذه المسائل؛

17 - **تهييب** بالدول الأعضاء أن تعزز جمع البيانات المتصلة بالسلامة على الطرق والإبلاغ عنها واستخدامها كوسيلة لتوليد انطباعات في الوقت الحقيقي يسترشد بها في تنفيذ الخطة العالمية لعقد العمل من أجل السلامة على الطرق 2021-2030؛

18 - **تطلب** إلى الأمين العام أن يقدم، بالتشاور مع منظمة الصحة العالمية وغيرها من الوكالات ذات الصلة، تقريراً مرحلياً خلال الدورة الثمانين للجمعية العامة، بناء على التكاليف الصادر في الإعلان السياسي لعام 2022، ليسترشد به في الاجتماع الرفيع المستوى المقرر أن تعقده الجمعية العامة في عام 2026.